

Dossiernummer: OMV_2024161901
Projectinhoudversie (PIV): V2
Inrichtingsnummer: 20241210-0007
Ondernemingsnummer exploitant: 0316.380.841

Ministerieel besluit over de omgevingsvergunningsaanvraag van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) Oost-Vlaanderen voor het project 'Weefstroken: E40 Zwijnaarde - Sint-Denijs-Westrem', gelegen te 9000 Gent op en langs de E40.

OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG

De aanvraag gaat over de aanleg van weefstroken op de E40 tussen het knooppunt Zwijnaarde en het knooppunt Sint-Denijs-Westrem, de optimalisatie van beide knooppunten, de vernieuwing en optimalisatie van de geluidsschermen en de optimalisatie van de afwatering.

De aanvraag heeft betrekking op terreinen gelegen te:

- voor wat betreft de stedenbouwkundige handelingen en de vegetatiewijziging: 9051 Gent, op en langs de E40, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



- voor wat betreft de ingedeelde inrichting of activiteit: 9051 Gent, op en langs de E40, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



Voorwerp van de aanvraag

De aanvraag omvat de volgende stedenbouwkundige handelingen:

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknopte beschrijving
ONTBOSSING	Ontbossen	Ontbossing over 1815 m ²
RELIËF	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Uitvoeren van reliëfwijzigingen voor de aanleg van twee infiltratiebekkens, vier wadi's en twee grachten met winterbedding.
SLOOP	Slopen of verwijderen	Slopen van bestaande verharding
VERHARDING	Verbouwen/Wijzigen Infrastructuur	Wijzigingen bestaande wegverharding, aanleggen nieuwe wegverharding en optrekken van geluidsschermen met een variërende schermhoogte
WATER	Verbouwen/Wijzigen Infrastructuur	Verlenging van de bestaande inbuizing van de Grietgracht (O706) en plaatsen nieuwe kopmuur

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

- de exploitatie van een tijdelijke bemaling voor de aanleg van grachten;
- de bijstelling van de volgende milieuvoorwaarden.
 - artikel 4.2.3.1 3° van titel II van het VLAREM (Lozing van bedrijfsafvalwater dat één of meer gevaarlijke stoffen bevat);
 - artikel 4.2.5.1.1, §1, van titel II van het VLAREM (Controle-inrichting en bemonsteringsapparatuur in kader van lozen bedrijfsafvalwater).

De aanvraag omvat de volgende rubrieken.

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
3.4.2°	Lozing van bemalingswater dat gevaarlijke stoffen bevat, vermeld in bijlage 2C, in concentraties hoger dan het IC, van 2 tot 100 m ³ /h.	60,46 m ³ /uur	2
53.2.2°b)1°	Grondwaterwinning (bemaling), met een jaardebiet meer dan 30.000 m ³ per jaar en een maximale grondwaterverlaging van minder dan 4 m-mv.	61.253 m ³ /jaar	3

De aanvraag omvat de volgende vegetatiewijzigingen:

Planaanduiding	Handeling	Beknopte beschrijving
Wijzigen kleine landschapselementen	Het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Verwijderen of beschadigen van KLE in functie van nieuwe geluidswanden en/of optimalisatie van de afwatering
Wijzigen van kleine landschapselementen	Het uitgraven, verbreden, rechtekken of dichten van kleine landschapselementen	Uitgraven, verbreden of rechtekken van bestaande grachten (KLE) in functie van nieuwe geluidswanden en/of optimalisatie van de afwatering

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 het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) Oost-Vlaanderen, Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 81, 9000 Gent en per beveiligde zending verzonden en ontvangen op 19 december 2024 en vervolledigd op 4 februari 2025.

De aanvraag is volledig en ontvankelijk verklaard op 5 maart 2025

De aanvraag valt onder punt 1^o van de lijst van de Vlaamse projecten vastgesteld in toepassing van artikel 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.

"1^o 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 dienstenzones langs autosnelwegen."*

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 Omgeving en Landbouw is bevoegd om op te treden voor de Vlaamse Regering met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 30 september 2024 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering.

OPENBAAR ONDERZOEK

Het openbaar onderzoek vond plaats van 20 maart 2025 tot en met 18 april 2025 in de stad Gent. Er werden 4 bezwaarschriften ingediend.

De bezwaarschriften handelen samengevat over.

- De weefstrook:
 - Extra rijstrook (2 250 voertuigen/uur meer) terwijl in het project is opgenomen dat het geen capaciteitsuitbreiding op de E40 beoogt;
 - De bijkomende weginfrastructuur zorgt door het aanzuigeffect voor bijkomend verkeer. Dit werd onvoldoende onderzocht.,
 - Een verbreding van de afrit vanuit Brussel naar de N43 richting De Sterre is niet echt nodig. Deze wordt wel vrij veel gebruikt maar daar stropt het verkeer nooit op,
- Saucissoneren van de vergunningsaanvraag.

- Voor de uitbreiding van de weginfrastructuur aan afritten E40 naar N43 is een aparte omgevingsvergunning gevraagd (2024121122). Voor de andere projecten moeten nog vergunningsaanvragen voorbereid worden;
- MER onvolledig, voldoende uitgewerkt.
 - Een aantal geplande ontwikkelingen ontbreken in het project-MER. ontwikkeling The Loop, complex project VIA, optimalisatie van de E40 omgeving Gent,
 - Totale verkeersafwikkeling in kaart brengen voor de hele optimalisatie E40 omgeving Gent. De verkeersanalyse in het project-MER gaat uit van de situatie in 2019 die nu al achterhaald is en in de toekomst wellicht drastisch zal veranderen;
 - Het MER moet de totale verkeersafwikkeling in rekening nemen over een afstand van zo'n 12 km lang (tussen Sint-Denijs-Westrem en Wetteren - de volledige perimeter van de studie voor de optimalisatie van de E40 omgeving Gent) uiteraard rekening houdend met de plannen voor de deelzones 1, 2 en 3 samen. Een MER en omgevingsvergunningsaanvraag enkel voor deelzone 3, is onzorgvuldig en mogelijks onwettig;
 - Natuur onvoldoende in kaart gebracht. Lokaal zijn percelen met waardevol ruig grasland aanwezig. Aansluitend op de bermen zijn in de zone Parkbos waardevolle tot zeer waardevolle natte graslanden gelegen. De aanvrager stelt dat "de waarde van deze vegetaties als leefgebied voor soorten is beperkt gezien de ligging tegen de autostrade". Wij zien echter geen inventarisatie noch onderzoek van de (beschermde) natuurwaarden (fauna, flora). De natuur is perfect geschikt om zich aan te passen aan de locatie bij een autostrade,
 - Het project-MER berekent voor het project een negatief effect (- 2). Dit effect is tot een -1 te milderen door de realisatie en beheer van de infiltratiegrachten en winterbedden als groenblauw habitat met natte ruigte en struweel. Men stelt bovendien als milderende maatregel dat "Om mogelijke verstoring van broedvogels uit te sluiten dienen alle kappingen buiten het broedseizoen plaats te vinden". Dit is echter geen milderende maatregel maar een wettelijke verplichting. Het project blijft dus een negatief effect hebben op de biodiversiteit. Het ruimtelijke uitvoeringsplan (RUP) 'Technologiepark Ardoyen Tramstraat' wordt aangetast. Volgens het RUP bestaat zone Z4 uit groenbuffer. Dit betreft een verordenend voorschrift. Daar wil men 211 m² kappen, net als 406 m² bestemd als park. Met deze aanvraag zou men bovendien in het RUP Parkbos nog eens 1.375 m² natuurgebied vernielen;
 - Niet ontbossen. Ter hoogte van het op- en afrittencomplex Sint-Denijs-Westrem wordt 1.815 m² jong loofhout ontbost voor het nieuw aan te leggen infiltratiebekken. De nieuwe water infiltrerende zone kan opnieuw begroeien en zal extensief onderhouden worden. In het project-MER staat: Dit bosje heeft weinig tot geen ecologische waarde als leefgebied, daar dit kleine bosfragment volledig is omgeven door intensief gebruikte weginfrastructuur (pagina 26 - deel 3). Zowel uit de Biologische waarderingskaart als uit de luchtfoto blijkt dat dit geen afgesloten bosje is. Ook in de andere oksels van de af- en oprittencomplexen zijn bosjes aanwezig. Het voorstel is om dit inheems bosje niet te kappen. Een deel van de afwatering kan in deze zone infiltreren; dit kan wellicht zonder te grote aanpassingswerken. Protest tegen het ontbossen van 1.815 m² opgenomen in de aanvraag zonder boscompensatie in de onmiddellijke omgeving. De aanvrager maakt er zich van af met het betalen van een bijdrage. Dit is een Vlaamse overheid onwaardig.
 - Snelheidsverlaging als alternatief. bezwaarindieners vraagt om de snelheidsverlaging te garanderen via een beslissing van de Vlaamse Minister van Mobiliteit in de volledige regio Gent. Voorstel van een maximumsnelheid die overeenkomt met de maximumsnelheid die opgelegd is op het Viaduct Gentbrugge namelijk.
 - voor personenwagens: 90 km/uur;
 - voor vrachtwagens: 70 km/uur

- Communicatie.
 - Er werd geen infovergadering georganiseerd. Is dit een procedurefout? indien niet, dan is goede communicatie toch belangrijk. Op de website van Agentschap Wegen en Verkeer is geen informatie terug te vinden of er al dan niet een vergadering was voor de buurtbewoners is niet bekend,
 - Indien men participatie en inspraak serieus zou nemen, had men een niet-technische variant van het project-MER voorzien. Het is volstrekt onrealistisch om te verwachten dat de burger in zijn vrije tijd honderden pagina's vol vrij technische details en kaarten zal doorploegen. Wellicht is dit ook de bedoeling van aanvrager, namelijk de burger ontmoedigen zodat dit project snel goedgekeurd wordt,
- Bemaling
 - Op lozingspunten L 1 en L2 zou elk 1451 m³/ dag of 61 253 m³/jaar bemalingswater geloosd worden in de Grietgracht (Provinciale waterloop 2^{de} categorie). Deze loopt naar de Ringvaart onder andere door Pleispark en is daar vrij smal en beperkt overstromingsgevoelig. Is het cumulatief effect op de Grietgracht van deze belangrijke extra toevoer, ook al is die maar tijdelijk, bekeken?
- Ontbossing
 - Er wordt 3.630 m² ontbost. Nochtans, het project-MER en alle verantwoordingsnota's stellen dat er waardevolle vegetatie aanwezig is. Voor die ontbossing kiest men als compensatie om een financiële bijdrage te betalen. De buurt is met zo'n compensatie niets. Behalve de natuurwaarde heeft dat groen ook een belangrijke functie qua luchtzuivering en filtering van fijn stof (een onderschat gezondheidsrisico). We vragen om waar enigszins mogelijk toch bomen te planten langs de geluidswanden en elders op de taluds (bijvoorbeeld taxus en hultst die traag groeien en geen gevaar voor vallende takken en dergelijke geeft). Het voorgestelde ecotooopherstel zal nooit zo'n filterende functie hebben gezien het om de 6 à 8 jaar gemaaid zou worden;
- Geluid.
 - Werken worden gepland tijdens de nacht in kader van efficiëntie. Men zou de verstoring van de nachtrust moeten verbieden. Geen milderende maatregelen voor de burens?
 - Het is niet de bedoeling dat dit stuk autostrade nog meer verkeer aantrekt dat bijgevolg ook kan uitzwermen naar kleinere, lokale wegen in de omgeving (iets wat overigens ook onvoldoende onderzocht werd). Dit is nefast voor onze gezondheid en leefbaarheid. De leefbaarheid in onze omgeving is al laag en daalt (opnieuw). Het geluid van de autosnelweg is steeds te horen. Aan onze kant (Gestichtstraat, overkant R4/E40) zijn ook geen geluidsschermen (voorzien). Men plant de groenbuffer te kappen waardoor we nog meer geluid zullen te verwerken krijgen;
 - De werkzaamheden die voorzien worden houden het rooien van beplantingen in, verwijderen van geluidsschermen, afbraakwerken van verharding, insnijden, verbrokkelen, affrezen, ... Allen zaken die enorm veel lawaai zullen maken. Dat is slechts het afbraakfase. De toename van het verkeer van deze weefstroken zal ook opnieuw extra geluidsoverlast produceren, zeker als de wind vanuit het zuiden komt. Als kers op de taart vermeldt men dat men eigenlijk niet weet hoeveel geluid de machines zullen maken tijdens de aanlegfase. Deze aanvraag schendt de geluidnormen en biedt onvoldoende tot geen compensatie voor bewoners van de Gestichtstraat,
- Stikstof
 - De NO₂-emissies en luchtverontreinigende stoffen van het verkeer van de E40 overschrijden reeds alle normen. De depositie van stikstof door middel van uitlaatgassen schaadt onze gezondheid. Door het toevoegen van weefstroken stijgt de stikstof-uitstoot onherroepelijk. Dit feit en de gevolgen voor de gezondheid van de omwonenden werden niet onderzocht. Nochtans zijn de waarden voor onze straat reeds bovenmaats. We wijzen op het schooldomein van Broeders van Liefde, dat in de

gele zone gelegen is, en een 'gevoelige receptor' betreft. Hier zijn niet enkel meerdere scholen en een internaat gevestigd maar ook een crèche. Aanvrager spreekt enkel van 'een school voor buitengewoon onderwijs', wat niet correct is. Opnieuw maakt men gebruik van achterhaalde metingen als referentietoestand, namelijk 2017;

- Alternatieven werden onvoldoende onderzocht
 - Vooral focus op file in plaats van op veiligheid,
 - Er wordt absoluut geen rekening gehouden met het project voor alternatieven van aantakking op de E17 (ondertunneling of ander scenario) noch met het richtlijnenhandboek waaruit blijkt dat er gewoon te veel op- en afritten na mekaar zijn.

ADVIEZEN

Het advies van 19 maart 2025 van het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) is voorwaardelijk gunstig

Het advies van 25 maart 2025 van de ASTRID-Veiligheidscommissie is gunstig

Het advies van 26 maart 2025 van de nv Infrabel is voorwaardelijk gunstig

Het advies van 10 april 2025 van het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent is voorwaardelijk gunstig

Het advies van 11 april 2025 van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) (Lucht (mobiliteit)) is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 11 april 2025 van de nv De Vlaamse Waterweg is voorwaardelijk gunstig

Het advies van 30 april 2025 van het Agentschap Landbouw en Zeevisserij is gunstig.

Het advies van 5 mei 2025 van de VMM (Water – Lucht (industrie)) is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 21 mei 2025 van de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP) (Ruimte) van het Departement Omgeving is voorwaardelijk gunstig.

Op 22 mei 2025 deelde het agentschap Onroerend Erfgoed in een bericht op het Omgevingsloket mee dat geen advies zal worden verleend aangezien deze instantie voor dit dossier geen adviesverlenende instantie is.

Het advies van 22 mei 2025 van de dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Oost-Vlaanderen is voorwaardelijk gunstig.

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

Het subadvies van de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn aan de afdeling GOP van het Departement Omgeving is stilzwijgend gunstig.

GOVC

De aanvrager werd tijdens de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie van 27 mei 2025 gehoord en verklaarde hierbij het volgende.

- De adviezen zijn gelezen;
- Men heeft de bezwaren weerlegd in een nota, die opgeladen is op het Omgevingsloket op 22 mei 2025;
- Men heeft ook een replieknota ingediend op het Omgevingsloket op 22 mei 2025 rond de voorwaarde van de snelheidsbeperking. Hierin wordt het volgende gesteld.
 - Project op de E40 focust op verkeersveiligheid, niet op capaciteitsuitbreiding;
 - Extra rijstrook dient om weefbewegingen beter mogelijk te maken,
 - Snelheidsverlaging werd onderzocht, maar is niet noodzakelijk voor de projectdoelen;
 - Alternatief met weefstroken aan beide zijden voldoet het best aan de doelstellingen;
 - Dynamische snelheidsborden regelen nu al de snelheid tijdens drukke momenten;
 - Vast snelheidsregime is volgens AWW geen passend onderwerp binnen deze vergunning;
 - Toekomstig snelheidsbeleid blijft aanpasbaar en gebaseerd op MER-resultaten en maatschappelijke ontwikkelingen
- Men is akkoord met de overige voorwaarden uit de overige adviezen.

Het advies van 27 mei 2025 van de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie is voorwaardelijk gunstig.

HISTORIEK

De aanvraag betreft een nieuwe ingedeelde inrichting of activiteit

De volgende relevante bouwvergunningen, stedenbouwkundige vergunningen of omgevingsvergunningen zijn gekend op de locatie van de aanvraag.

- Besluit van de gewestelijke stedenbouwkundig ambtenaar van 12 december 2013 tot verlening van een stedenbouwkundige vergunning voor het uitvoeren van hakhoutbeheer langsheen de E40 te Gent (Zwijnaarde, Sint-Denijs-Westrem, Afsnee en Drongen) (8.00/44021/42062.2)
- Besluit van de gewestelijke stedenbouwkundig ambtenaar van 10 februari 2016 tot verlening van een stedenbouwkundige vergunning voor het aanleggen van fietsers- en voetgangersbruggen over de Ringvaart/R4 en over de E40 met omgevingsaanleg en het aanleggen van een fietspad oude spoorwegbedding tussen Rijvisschestraat en E40 in het kader van "Groenpool Parkbos" (8 00/44021/39592)
- Besluit van de gewestelijke stedenbouwkundig ambtenaar van 13 november 2017 tot verlening van een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden voor de aanleg van weefstroken op de E40 tussen Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde. Dit besluit werd vernietigd door de Raad voor Vergunningsbetwistingen in het arrest van 4 juni 2019 met nummer RvVb-A-1819-1067 en de stedenbouwkundige vergunning werd geweigerd via indeplaatsstelling.
- Besluit van de gewestelijk omgevingsambtenaar van 19 april 2019 tot verlening van een omgevingsvergunning voor de aanleg van oprit en fietspaden van N60 naar R4, het bouwen van een fietskoker onder de oprit en opbraak van de buiten gebruik zijnde aansluiting van de op- en afrit E40 (OMV_2018045332).

- Aktename van het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent van 27 februari 2020 van de melding voor het exploiteren van bronbemaalingslijnen in het kader van wegeniswerken voor de nieuwe oprit van de N60 naar de R4-Buitenring en fietspaden (OMV_2020017534)
- Besluit van het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent van 16 april 2020 tot verlening van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van wegenis- en rioleringswerken voor het herinrichten van het technologiepark Ardoyen - fase 1 (OMV_2019107467)

BESCHRIJVING OMGEVING

De projectlocatie bevindt zich op en in de onmiddellijke omgeving van de autosnelweg E40 tussen de complexen van Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem. Binnen het projectgebied is de snelweg met aanhorigheden (langsgrachten, brugconstructies, wegmarkeringen, verkeersborden) dominant aanwezig.

In de zone ten noorden van de E40 bevindt zich in de zone ten westen van de N60 een woonwijk, gebufferd door houtkanten en betonnen geluidschermen of gronddammen. Ten oosten van de N60 grenst het projectgebied aan een groenzone met lage beplanting en de buitenring van Gent en de Ringvaart, alsook de SBAT autokeuring, een solitaire woning en een gasstation. Hier zijn gronddammen en geluidschermen afwezig

Ten zuiden van de E40 en ten westen van de Zoé Borluutbrug zijn een woonwijk en businesspark aanwezig. Tussen woongelegenheden en E40 zijn houtkanten en geluidschermen aanwezig. Ten oosten van de Zoé Borluutbrug bevindt zich het recent ontwikkeld natuurgebied Rijvissche (deel van het Parkbos) met aanpalend een grote scholencampus en woningen. Deze laatste worden gebufferd middels geluidsschermen, gronddammen en groenvoorzieningen. Ten oosten van de N60 bevinden zich het Technologiepark, een woonwijk en een het industriepark van Zwijnaarde. Hier zijn gedeeltelijk gronddammen met houtige beplanting en geluidschermen aanwezig.

Wegen.

Het projectgebied heeft betrekking op de autosnelweg E40/A10. In het westen bevindt zich het complex Sint-Denijs-Westrem, waar de N43 en de B401 aantakken op de E40 en in het oosten het complex Zwijnaarde waar de E17 aantakt. De noordelijke weghelft van de snelweg bestaat over het hele projectgebied uit drie rijstroken met een brede pechstrook, behoudens de zones met in- en uitvoegstroken ter hoogte van de twee op- en afrittencomplexen. De zuidelijke weghelft heeft drie rijstroken tussen Sint-Denijs-Westrem en de voormalige aantakking aan de N60 en vijf rijstroken tussen de voormalige aantakking van de N60 en Zwijnaarde (de op- en afrit van de E40 naar de N60 en vice versa werd eerder al gesupprimeerd). Ook hier is over vrijwel het volledige projectgebied een ruime pechstrook aanwezig. Tussen beide weghelften bevindt zich een middenberm afgeboord door geleidingsblokken uit beton met ertussen een zone met verwilderde gras- en kruidbeplanting en lokaal ook verharding.

Wat het aansluitingscomplex Zwijnaarde (E40xE17) betreft, kent de oprit naar de E40 richting Oostende een dubbele invoegstrook waarvan één strook vanuit Kortrijk komt en één vanuit Antwerpen. De twee verkeerstroomen interfereren op dit punt. Er is geen volwaardige pechstrook aanwezig langs deze invoegstrook. De afrit vanuit de E40 richting Brussel op dit aansluitingscomplex kent twee rijstroken en heeft eveneens geen volwaardige pechstrook langs de uitvoegstroken. Het complex is omgeven door groenzones met houtkanten. Ter hoogte van het complex Sint-Denijs-Westrem (E40xN43/B402) heeft de afrit vanuit de E40 richting Oostende, één rijstrook op de uitvoegstrook die pas uitsplitst naar twee rijstroken op de afrit.

zelf. De uitvoegstrook is bovendien zeer kort en kent een zeer compacte afslag naar de N43. Er is hier eveneens geen pechstrook aanwezig. De oprit naar de E40 richting Brussel heeft een dubbele invoegstrook waar de verkeersstroom vanuit de N43 en vanuit de B402 interfereren. De oprit heeft een korte invoegstrook en geen pechstrook.

Ter hoogte van het projectgebied bevinden zich verschillende bruggen over de E40 (van west naar oost): de fietsersbrug 'Zoé Borluutbrug' op de fietssnelweg F7, de brug op de N60, de brug op de Heerweg-Noord voor wegverkeer en de aanpalende brug voor tramverkeer.

Waterlopen

Voorliggende aanvraag kruist de Grietgracht (O706). Dit betreft een geklasseerde waterloop van tweede categorie in het beheer van de provincie Oost-Vlaanderen.

Ten noorden van het projectgebied bevindt zich de bevaarbare waterweg Ringvaart Om Gent (BV59), in het beheer van de nv De Vlaamse Waterweg.

Het projectgebied is deels gelegen in een pluviaal overstromingsgevoelig gebied. De overstromingsgevoelige gebieden bevinden zich vooral ter hoogte van de randen van de snelweg, de bermen en de langsgrachten.

Het projectgebied is niet gelegen in een fluviaal overstromingsgevoelig gebied. In de omgeving van voorliggende aanvraag zijn er zones gelegen met een kleine tot middelgrote kans op fluviale overstromingen.

Natuur

Op de biologische waarderingskaart is het snelwegdomein zelf (de wegverharding) aangeduid als biologisch minder waardevol met de kartering weg. De aanpalende bermen zijn grotendeels aangeduid als biologisch waardevol, met verschillende karteringen, onder andere kt (talud) en n (jong loofbos exclusief populier).

De projectlocatie is niet gelegen binnen een speciale beschermingszone in het kader van de habitat- of de vogelrichtlijngebied, noch zijn dergelijke gebieden aanwezig in de nabije omgeving. Het dichtstbijzijnde habitatrichtlijngebied, 'Schelde en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent' (BE2300006) bevindt zich op circa 4,2 km ten noordoosten van het projectgebied. Het dichtstbijzijnde vogelrichtlijngebied bevindt zich op meer dan 12,5 km ten oosten van het projectgebied ('Durme en de middenloop van de Schelde', BE2301235).

De projectlocatie bevindt zich niet in of in de onmiddellijke nabijheid van gebieden opgenomen in het VEN/IVON. De Vallei van de Bovenschelde Noord, als grote eenheid natuur opgenomen in het VEN/IVON is het dichtstbijzijnde dergelijke gebied en dit gebied bevindt zich op circa 1 km ten zuiden van het complex Zwijnaarde.

Op percelen 44082A0011/00F000, 44082A0045/00H000 en het openbaar domein net ten noorden van deze percelen bevinden zich verboden te wijzigen vegetaties.

Onroerend Erfgoed:

Het projectgebied grenst aan het beschermd cultuurhistorisch landschap 'Kastelensite' (ID 8951). Daarnaast paalt het projectgebied aan het vastgesteld bouwkundig erfgoed 'Hoeve met losse bestanddelen' (ID136154, Putstraat 16-18), 'Don Boscocollege Zwijnaarde' (ID133672, Grotesteenweg-Noord 113-115) en 'Villa in Engelse cottagestijl' (ID137125, Tweeekenstraat 1).

Seveso:

Er zijn geen Seveso-bedrijven gelegen in een straal van 2 km rondom het projectgebied, noch bevindt het projectgebied zich in een consultatiezone van een dergelijk bedrijf.

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 een zone voor bestaande autosnelwegen, bestaande hoofdverkeerswegen, woongebieden, industriegebieden, bufferzones, landschappelijke waardevolle agrarische gebieden en gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften zoals bepaald in artikel 5.1.0, 7.2.0, 11.4.1 + 15.4.6.1, 14.4.5 en 17.6.0 + 17.6.2 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. 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, benzinestations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.

Artikel 11.4.1.

De agrarische gebieden zijn bestemd voor de landbouw in de ruime zin. Behoudens bijzondere bepalingen mogen de agrarische gebieden enkel bevatten de voor het bedrijf noodzakelijke gebouwen, de woning van de exploitanten, benevens verblijfsgelegenheid voor zover deze een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaakt, en eveneens para-agrarische bedrijven. Gebouwen bestemd voor niet aan de grond gebonden agrarische bedrijven met industrieel karakter of voor intensieve veeteelt, mogen slechts opgericht worden op ten minste 300 m van een woongebied of op ten minste 100 m van een woonuitbreidingsgebied, tenzij het een woongebied met landelijk karakter betreft. De afstand van 300 m en 100 m geldt evenwel niet in geval van uitbreiding van bestaande bedrijven. De overschakeling naar bosgebied is toegestaan overeenkomstig de bepalingen van artikel 35 van het Veldwetboek, betreffende de afbakening van de landbouw- en bosgebieden.

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 15.4.6.1.

De landschappelijke waardevolle gebieden zijn gebieden waarvoor bepaalde beperkingen gelden met het doel het landschap te beschermen of aan landschapsontwikkeling te doen. In deze gebieden mogen alle handelingen en werken worden uitgevoerd die overeenstemmen met de in grondkleur aangegeven bestemming, voor zover zij de schoonheidswaarde van het landschap niet in gevaar brengen.

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.”

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 4.8.11 en 4.8.3.1 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 bestaande autosnelwegen en bestaande hoofdverkeerswegen

De aanvraag is volgens het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) ‘Afbakening grootstedelijk gebied Gent’, vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 9 juli 2010, gelegen binnen de afbakeningslijn van het grootstedelijk gebied Gent. Voor gebieden gelegen binnen de afbakeningslijn zijn de voorschriften van artikel 0 van toepassing

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt.

“Artikel 0.

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 GRUP ‘Afbakening grootstedelijk gebied Gent’, vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 9 juli 2010, gelegen binnen het deelproject 6C Parkbos en meer bepaald binnen de plangrondvlakken woongebied, natuurgebied, zone voor landbouw en projectzone voor kantoorachtigen en de planlijnindicatieve aanduiding ‘Dreef’ en de planpuntindicatieve aanduiding ‘Kunstwerken’.

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt.

“Artikel 1.2’ Dreef

Symbolische aanduiding in overdruk

Dreven worden uitgebouwd met symmetrisch en uniform aangeplante bomen aan weerszijden van de wegzate, tenzij de plaatselijke situatie of de bestaande bebouwing dit verhindert.

Modaliteiten: Elke aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning met betrekking tot een dreef wordt voor advies aan het Agentschap Ruimte en Erfgoed overgemaakt.

Artikel 1.6 Kunstwerken

Symbolische aanduiding in overdruk

Op het grafisch plan staan in overdruk twee te realiseren kunstwerken aangegeven. Het kan gaan om bruggen en/of tunnels over en/of onder E40 en ringvaart op de voormalige spoorwegbedding. Zij realiseren de verbinding voor langzaam verkeer tussen de gemeente De Pinte, de groenpool Parkbos en de stad Gent.

Artikel 3 : Natuurgebied

Het gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'reservaat en natuur'

Deze gebieden zijn bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en het landschap. Binnen dit gebied zijn landbouw, bosbouw, natuureducatie en recreatief medegebruik ondergeschikte functies voor zover de hoofdfunctie niet in het gedrang komt.

Alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van de natuur, het natuurlijk milieu en het landschap zijn toegelaten.

Naast de mogelijkheden vermeld in artikel 1, zijn binnen de natuurgebieden volgende werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen - waarvoor volgens artikel 4.2.1. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening een stedenbouwkundige vergunning vereist is - vergunbaar.

- het plaatsen van afsluitingen op perceelsgrenzen in functie van natuurbeheer. Afsluitingen op de grenzen tussen bebouwde en niet bebouwde percelen voor zover deze bestaan uit een streekeigen haag, eventueel gecombineerd met palen met een hoogte van maximum 2 m met daartussen een donkergekleurde draadafsluiting met een minimumaaswijdte van 4 cm;*
- werken, handelingen, voorzieningen en inrichtingen die nodig zijn voor het beheersen van overstromingen of het beheersen van overstromingen en wateroverlast, met inbegrip van waterbeheersingswerken en infrastructuur in functie van het aangrenzend woongebied, voor zover zij conform de principes van natuurtechnische milieubouw worden uitgevoerd en passen binnen een integraal waterbeheer, de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundig attest of stedenbouwkundige vergunning met betrekking tot zulke werken, handelingen, voorzieningen of inrichtingen dient vergezeld van een inrichtingsstudie met betrekking tot het volledige gebied; -*
- onderhoudswerken aan bestaande waterlopen.*

In het bijzonder zijn alle reliëfwijzigingen, met uitzondering van reliëfwijzigingen in functie van de hierboven opgesomde vergunningsplichtige werken, verboden.

Modaliteiten:

Alle vergunningsaanvragen worden voor advies aan het Agentschap Ruimte en Erfgoed overgemaakt. Alle vergunningsaanvragen met betrekking tot het vellen van bomen worden voor advies aan het Agentschap voor Natuur en Bos overgemaakt.

Artikel 6 · Projectzone voor kantoorachtigen

Het gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'bedrijvigheid'

Het gebied is bestemd voor dienstverlenende bedrijvigheid, kennisintensieve productie en onderzoekscentra, waarbij de omvang van de activiteiten en van de bebouwing het draagvlak van de residentiële omgeving niet overstijgt wat betreft de ruimtelijke en visuele impact en de mobiliteitsaspecten. Deze activiteiten mogen geen intensieve loketfunctie hebben.

Elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zal worden beoordeeld aan de hand van volgende criteria:

- zorgvuldig ruimtegebruik;*
- de ruimtelijke en visuele impact en de impact van de mobiliteitsaspecten op de residentiële omgeving;*
- een kwaliteitsvolle aanleg van het plangebied en afwerking van de bedrijfsgebouwen;*
- bij de aanleg van het terrein moet het waterbergend vermogen van het gebied zoveel mogelijk worden behouden en het overstromingsrisico worden beperkt, -*
- impact op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid*

Volgende inrichtingsprincipes dienen gerespecteerd te worden:

- de projectzone dient als een ruimtelijk samenhangend geheel ontwikkeld te worden;*
- parkeren wordt geïncorporeerd in het bedrijfsgebouw,*
- het bouwen van meerdere lagen met een maximum van vier bouwlagen;*
- de V/T is minimum 0,3 en maximum 0,5;*
- het maximaal groeperen van gebouwen waar de activiteit dit toelaat*

Artikel 7 · Woongebied

Het gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'wonen'

De woongebieden zijn bestemd voor wonen, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor kleinschalige toeristische voorzieningen en voor agrarische bedrijven, voor zover deze activiteiten landschappelijk en functioneel geïntegreerd kunnen worden in de woonomgeving en het draagvlak van de bosrijke omgeving niet overschrijden.

Bestaande handel, dienstverlening, ambacht, kleinbedrijf en horeca kunnen blijven bestaan en uitbreiden voor zover door de uitbreiding het draagvlak van de omgeving niet wordt overschreden. Zowel voor het voortbestaan van de activiteiten als voor de uitbreiding ervan, geldt de strikte voorwaarde dat deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd.

Volgende inrichtingsprincipes dienen gerespecteerd te worden:

- er worden geen nieuwe afzonderlijke bijgebouwen op de gebiedsgrenzen gerealiseerd;*
- nieuwe activiteiten en functiewijzigingen die niet overeenstemmen met de hoofd- of nevenbestemming zijn verboden;*
- bestaande activiteiten, andere dan wonen, kunnen blijven bestaan; verbouwen, herbouwen en uitbreiden is mogelijk op voorwaarde dat langs de perceelsgrenzen grenzend aan een gebied met een andere bestemming dan woongebied, op het eigen terrein, op het ogenblik van de verbouwing, het herbouwen of de uitbreiding een dicht bebost groenscherm wordt aangelegd dat een landschappelijke inkleding garandeert in functie van het optimaal integreren van de bebouwing en activiteiten in de omgeving. Dit groenscherm bestaat uit een streekeigen heestermassief minimum 5 m breedte. Het groenscherm is verplicht opgenomen in de vergunningsaanvraag en wordt ten laatste gerealiseerd in het eerstvolgend plantseizoen na de ingebruikname van het vergunde gebouw of constructie.*

Artikel 9· Zone voor landbouw

Het gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'landbouw'

Art 91 Het gebied is bestemd voor landbouw. Natuurbehoud en landschapszorg, recreatief medegebruik en waterbeheersing zijn ondergeschikte functies.

Naast de in artikel 1 aangegeven mogelijkheden, zijn volgende werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen – waarvoor volgens artikel 4.21 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening een stedenbouwkundige vergunning vereist is – vergunbaar of toegelaten.

- *alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de landbouwbedrijfsvoering van het landbouwbedrijf Een landbouwbedrijfszetel mag enkel de noodzakelijke bedrijfsgebouwen en de woningen van de exploitanten bevatten, evenals verblijfsgelegenheid, verwerkende en dienstverlenende activiteiten voor zover deze een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaken. Nieuwe agrarische bedrijven met industrieel karakter of voor intensieve veeteelt, toeleverende en dienstverlenende activiteiten en landbouwverwante activiteiten zijn niet toegelaten.*
- *Alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn of gericht zijn op de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur en het natuurlijk milieu en van landschapswaarden,*
- *Het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor het gebied;*
- *Het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op natuureducatie of recreatief medegebruik,*
- *Het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor recreatief verkeer;*
- *Het herstellen of heraanleggen van bestaande openbare wegenis en nutsleidingen*
- *Alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden;*

Voor niet van stedenbouwkundige vergunningsplicht vrijgestelde werkzaamheden, handelingen of wijzigingen die verbonden zijn met occasionele of hoogdynamische sociaal-culturele of recreatieve activiteiten kan slechts een tijdelijke stedenbouwkundige vergunning worden afgeleverd, of een stedenbouwkundige vergunning met als voorwaarde dat de werkzaamheden, handelingen of wijzigingen in kwestie slechts gedurende een specifieke periode of op bepaalde momenten aanwezig kunnen zijn.

In bestaande, vergunde, eventueel leegstaande landbouwbedrijven in het gebied kan als nieuw gebruik wonen worden toegelaten. Daarbij mogen echter de bedrijfsgebouwen niet afgesplitst worden van de bedrijfswoning. Meergezinswoningen zijn uitgesloten. Modaliteiten: Alle vergunningsaanvragen met betrekking tot het vellen van bomen worden voor advies aan het Agentschap voor Natuur en Bos overgemaakt ”

De aanvraag is volgens het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (gRUP) ‘Technologiepark Ardoyen Tramstraat’, vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 22 november 2021 gelegen in zone voor park, zone voor hoofdwegen met nabestemming zone voor park en zone voor groenbuffer, alle met aanduiding in overdruk ‘bouwvrije zone’.

De relevante stedenbouwkundige voorschriften volgens dit gRUP luiden als volgt:

“3.3. Zone voor park (Z3)

Bestemming

Deze zone is bestemd voor park Een beperkte uitbouw van het waterzuiveringsstation is toegelaten

Inrichting en beheer

Deze zones worden aangelegd als een park met hoogstammig groen. Bestaande natuur- en landschapselementen worden zo veel mogelijk behouden en geïntegreerd in de parkaanleg Verhardingen dienen beperkt te blijven tot het strikt noodzakelijke en zijn maximaal uit te voeren in waterdoorlatende materialen en een waterdoorlatende fundering. De bestaande toegangen die de site ontsluiten via de Tramstraat kunnen maar behouden blijven tot zolang de nieuwe ontsluitingsinfrastructuur aan de Grotesteenweg Noord (N60) is gerealiseerd Van zodra de nieuwe ontsluitingsinfrastructuur is gerealiseerd, moeten de bestaande toegangen afgesloten worden voor regulier autoverkeer. De toegangen blijven evenwel toegankelijk voor

hulpdiensten, collectief en openbaar vervoer, uitzonderlijk transport en niet-gemotoriseerd verkeer. Verhardingen die op dat moment niet meer functioneel zijn, moeten worden verwijderd. Overige verhardingen in functie van gemotoriseerd verkeer (parkeerplaatsen en ontsluitingen) kunnen behouden blijven tot de eerste aanvraag tot grondige verbouwing, herbouw of nieuwbouw in de aanpalende deelzone. Op dat moment worden de verhardingen die betrekking hebben op het gebouw uit de aanvraag verwijderd en wordt de vrijgekomen ruimte als park ingericht. Bij iedere aanvraag die betrekking heeft op stedenbouwkundige handelingen én die een belangrijk impact heeft op de totaliteit van de bedrijfsite moet een inrichtingsstudie gevoegd worden.

3.4. Zone voor groenbuffer (Z4)

Bestemming

Deze zone is bestemd als een groenbuffer [...]

Inrichting en beheer

De aanleg als een dicht groenscherm van hoogstammige bomen en struiken is verplicht, eventueel aangevuld met bermen. De aanleg gebeurt samen met de eerste aanvraag tot grondige verbouwing, herbouw of nieuwbouw in de aanpalende bouwzone. Bij iedere aanvraag die betrekking heeft op stedenbouwkundige handelingen moet een inrichtings- en beheersplan gevoegd worden. Bestaande natuur- en landschapselementen worden zo veel mogelijk behouden en geïntegreerd in de groenbuffer. Doorsteken voor fietsers en voetgangers worden zodanig vormgegeven dat de bufferende werking van de zone zo min mogelijk wordt geschaad. [...]

3.7 Zone voor hoofdwegen met nabestemming 'zone voor park' (Z7)

Bestemming, inrichting en beheer

De zone is bestemd voor de aanleg, het beheer en onderhoud van een hoofdweg. Nadat de hoofdweg is opgeheven, treedt de nabestemming 'zone voor park (Z3)' in werking.

3.9. Bouwvrije strook (aanduiding in overdruk)

Bestemming, inrichting en beheer

Deze zone geldt als niet te bebouwen zone langs de E40. Constructies om de hoofdweg ongelijkvloers te kruisen, zijn toegelaten”.

De aanvraag is niet gelegen binnen een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan, noch binnen een plan van aanleg, noch binnen de begrenzing van een goedgekeurde en niet-vervallen 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.

In dit geval is het volledige projectgebied gelegen binnen de afbakeningslijn van het grootstedelijk gebied Gent, zoals vastgelegd in het GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent.'

Het GRUP bepaalt dat voor gebieden gelegen binnen de afbakeningslijn de op het ogenblik van de vaststelling van het GRUP bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing blijven, behoudens de deelzones waarvoor voorschriften werden vastgelegd in het GRUP. Dit is het geval voor het gedeelte van het projectgebied gelegen binnen de deelzone 6C Parkbos. Het GRUP bepaalt eveneens dat de bestaande voorschriften kunnen

worden vervangen in nieuwe GRUP's, PRUP's of gRUP's. Dat laatste is binnen het plangebied gebeurd middels het gRUP 'Technologiepark Ardoyen Tramstraat'.

Voor de zones gelegen buiten het gRUP 'Technologiepark Ardoyen Tramstraat' en de deelzone 6C Parkbos van het GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent' zijn de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestplan van toepassing.

De aanvraag moet bijgevolg worden beoordeeld aan de hand van de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestplan en de voorschriften van het gRUP 'Technologiepark Ardoyen Tramstraat' en de deelzone 6C Parkbos van het GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent', elk binnen de relevante zone.

VOORSCHRIFTEN DIE VOLGEN UIT VERORDENINGEN

De aanvraag wordt getoetst aan de volgende gewestelijke verordening.

- het besluit van de Vlaamse Regering van 10 februari 2023 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwater, tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 16 juli 2010 tot bepaling van stedenbouwkundige handelingen waarvoor geen omgevingsvergunning nodig is en tot opheffing van 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 (verder de 'Hemelwaterverordening van 2023')

Op de aanvraag zijn geen relevante provinciale bouw- en stedenbouwkundige verordeningen van toepassing.

De aanvraag wordt getoetst aan de volgende relevante gemeentelijke bouw- en stedenbouwkundige verordeningen:

- verordening van 25 maart 2024 inzake het Algemeen Bouwreglement (versie 2024) 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, met inbegrip van de hoofdwegen*".

Het project-MER van oktober 2024 werd door het Omgevingseffecten (milieueffectenrapportage) van de afdeling GOP van het Departement Omgeving op 26 mei 2025 (PR3391) goedgekeurd:

"2. Inhoudelijke toetsing van het project-MER

2.1. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2,1 ° DABM

Het team van deskundigen/de MER-coördinator dat het MER heeft opgemaakt, is gewijzigd t.o.v. de aanmeldingsbeslissing van Team Omgevingseffecten. Het Team Omgevingseffecten gaat akkoord met het gewijzigd team van deskundigen/de gewijzigde MER-coördinator dat het MER heeft opgemaakt.

2.2. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 2° DABM

Het project-MER voldoet aan het scopingsadvies van 25/10/2021

2.3. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 3° DABM

Het project-MER is kwaliteitsvol uitgewerkt en het bevat alle relevante onderdelen conform artikel 4.3.7 van DABM.

2.4. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 4° DABM

Het project-MER werd afgetoetst aan de ontvangen opmerkingen en adviezen van het publiek en de geraadpleegde adviesinstanties. Hier volgt een beknopte analyse van de ontvangen informatie.

Het Team Omgevingseffecten vroeg advies op het MER aan Agentschap voor Natuur en Bos (ANB), Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), De Lijn, Departement MOW, Departement Omgeving BJO-Team Leefomgevingskwaliteit, Fluxys, Departement Zorg, VMM kern lucht, De Vlaamse Waterweg, Provincie Oost-Vlaanderen, Stad Gent en gemeente Merelbeke. Er kwam heden reactie op het MER of op de vergunningsaanvraag van:

- ANB: akkoord met conclusies MER;*
- Departement Omgeving BJO-team Leefomgevingskwaliteit: geen opmerkingen;*
- De Vlaamse Waterweg: voorwaardelijk gunstig (geen impact op het MER);*
- Melle-Merelbeke: gunstig;*
- Gent: voorwaardelijk gunstig (geen impact op het MER);*
- VMM lucht: voorwaardelijk gunstig (geen impact op het MER);*
- AWV: geen advies;*
- Fluxys: gunstig;*
- Departement Zorg: opmerkingen;*

Departement Zorg geeft het volgende mee in haar advies.

P366. "Het betrokken snelwegsegment waarlangs de weefstroken voorzien worden betreft een segment met vooral verkeer dat van verder weg komt en dat zich dus niet louter tussen 2 (lokale) op- en afritten verplaatst. Hierdoor valt ook niet te verwachten dat de weefstroken bij een eventuele beperkte tijdswinst op een traject dat in totaliteit veel langer duurt, aanleiding zullen geven tot een andere voertuigkeuze. Het project zal m.a.w. geen aanleiding geven tot een vermindering van actieve verplaatsingen of naar verwachting ook geen aanleiding geven van een verschuiving van het openbaar vervoer naar de auto."

Dit blijft weliswaar een project volledig in functie van koning auto. Het zal omgekeerd zeker geen aanleiding geven tot het verschuiven van de auto naar openbaar vervoer of naar actieve verplaatsingen. En dáár gaat het hem over. Er worden veel te veel autokilometers afgelegd en er is veel te veel autobezit in Vlaanderen, en daar moeten we van af als we het hier nog leefbaar/duurzaam/gezond willen houden. In het STOPprincipe staat de auto op de laatste plaats. Elke euro die aan autobevorderende maatregelen wordt uitgegeven, kan niet uitgegeven worden aan maatregelen die een modal shift bevorderen

P366. "Het project voorziet naast weefstroken in de vernieuwing en optimalisatie van de bestaande geluidsschermen." Dat is toch iets positiefs.

De opmerkingen van Departement Zorg stellen eerder het project in vraag en geven bijgevolg geen aanleiding tot aanpassing van het MER

Agentschap voor Natuur en Bos geeft aan akkoord te zijn met de conclusies van het MER. De impact op biodiversiteit is beperkt, mits er geen verharding wordt aangebracht in de

infiltratiestroken en deze extensief beheerd worden. ANB geeft in haar advies aan niet volledig akkoord te gaan met de effectbeoordeling bij verontreiniging (beperkt positief effect).

- *Deze opmerking zal niet leiden tot aanzienlijk negatieve effecten, noch milderende maatregelen. Het MER geeft dus voldoende informatie voor de vergunningverlenende overheid. Het MER hoeft hiervoor niet te worden aangepast*

Tijdens het openbaar onderzoek werden er bezwaren geformuleerd. Onder meer volgende overwegingen speelden een rol bij de toetsing en de analyse van adviezen en bezwaren.

- *Het referentiejaar 2017 voor de mobiliteitscijfers is achterhaald. In het MER wordt grondig gemotiveerd en aangetoond op basis van recentere tellingen dat de mobiliteitscijfers voor 2017 nog voldoende representatief zijn.*
- *In de projectaanvraag is opgenomen dat het project uitdrukkelijk geen capaciteitsuitbreiding op de E40 beoogt. Hoe een extra rijstrook te rijmen valt met geen capaciteitsuitbreiding is onduidelijk.*

Het doel van het project wordt correct beschreven in het MER. Dit is het verhogen van de verkeersveiligheid.

In het MER wordt het induced traffic dat optreedt door het realiseren van de weefstroken ook besproken en er wordt correct gemotiveerd waarom dit aspect niet verder zal worden onderzocht in het MER.

Verder worden de effecten van het verkeer grondig onderzocht t.o.v. de bestaande toestand en in 2030.

- *VLAREM-normen worden overschreden.*

Zoals aangegeven in het MER valt weginfrastructuur niet onder de definitie van een hinderlijke inrichting volgens VLAREM. De vermelde milieukwaliteitsnormen zijn dus niet van toepassing op wegverkeer. Hiervoor moet er getoetst worden aan de fiches voor wegverkeersgeluid zoals correct toegepast in het MER.

- *De totale verkeersafwikkeling voor de hele optimalisatie E40 omgeving Gent moet in kaart gebracht worden.*

De cumulatieve effecten werden onderzocht in het MER.

- *Het MER beweert dat geluidschermen een positief effect hebben op de luchtkwaliteit zonder het vermelden van een bron.*

In het MER wordt dit vermeld, maar aangezien dit niet gemodelleerd kan worden werd gerekend met een worst case situatie waarbij dit effect dus niet in rekening wordt gebracht. De effectbespreking onderschat op deze manier dus ook zeker de effecten op de luchtkwaliteit niet.

- *De effecten op natuur worden onderschat.*

Alle effecten mbt biodiversiteit worden grondig onderzocht, besproken en beoordeeld in het MER.

Ook ANB adviseert gunstig.

- *Er is onvoldoende rekening gehouden met ontwikkelingen in de omgeving.*

Alle geplande ontwikkelingen zijn meegenomen in de verkeersmodellen en/of ontwikkelingsscenario's. Bovendien werd ook gekeken naar 2030.

- *Er is geen niet technische samenvatting.*

Er is wel degelijk een niet technische samenvatting opgeladen op het loket.

Reacties van onderstaande aard worden als niet relevant beschouwd voor het project-MER:

- *reacties die uitsluitend een persoonlijk standpunt inhouden over de wenselijkheid van het project;*
- *reacties die geen deel uitmaken van de decretaal vereiste elementen van een projectMER (vb. kostenbatenanalyse, waardevermindering of -vermeerdering van onroerend goed per perceel, persoonlijke voorkeuren van omwonenden, ...);*
- *reacties die gaan over procedurele aspecten buiten deze project-MER procedure;*

- reacties die betrekking hebben op zaken buiten de scope van het project-MER.

2.5 Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 5° DABM

In het MER wordt gemotiveerd dat grensoverschrijdende effecten niet relevant zijn.

Op basis van bovenstaande analyse van de ontvangen informatie, concludeert het Team Omgevingseffecten dat de ontvangen informatie geen aanleiding geeft tot aanpassing van het project-MER en de informatie geen aanleiding geeft tot andere conclusies inzake milieueffecten.

3. Goedkeuring van het project-MER

Op basis van de bovenstaande toetsing keurt het Team Omgevingseffecten het voorliggende project-MER goed.”.

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

In de aanvraag is een archeologienota met ID 31572, waarvan op 2 december 2024 akte werd genomen door het agentschap Onroerend Erfgoed, toegevoegd.

De noodzakelijke voorwaarde wordt aan de omgevingsvergunning gehecht.

BEOORDELING

Aanvraag

De aanvraag omvat werken aan de autosnelweg E40 in de zone tussen de complexen van Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem. Binnen het project worden weefstroken en pechhavens aangelegd, de op- en afritten geoptimaliseerd, de geluidsafscherming vernieuwd en geoptimaliseerd en de waterhuishouding verbeterd. Het project beoogt geen capaciteitsuitbreiding van de weg, louter een optimalisatie van de bestaande toestand.

De volgende stedenbouwkundige handelingen worden aangevraagd:

- Reliëfwijzigingen: de huidige snelwegtaluds en de bestaande grondbermen worden opnieuw ingericht ten voordele van de afwatering. Langs het gehele traject wordt ingezet op infiltratie met 2 infiltratiebekkens, 4 wadi's en 2 grachten;
- Aanleggen, wijzigen en slopen van verhardingen voor de aanleg van de weefstroken op de bestaande pechstrook, de aanleg van pechhavens en een middenbermconstructie. Ook worden de op- en afritten van Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde geoptimaliseerd;
- Het plaatsen van geluidsmuren van 5 m hoog gezien de bestaande geluidsmuren in slechte staat zijn,
- Het aanpassen van een waterloop van 2de categorie (de Grietgracht);
- Het ontbossen van 1.815 m² ter hoogte van het op- en afrittencomplex Sint-Denijs-Westrem voor de aanleg van een nieuw infiltratiebekken.

Daarnaast wordt een tijdelijke bemaling aangevraagd om de werken in den droge te kunnen uitvoeren. De bemaling heeft een maximaal debiet van 61.253 m³/jaar en 1.451 m³/dag en leidt tot een maximale verlaging van het grondwater tot 2,38 mv. De bemaling wordt uitgevoerd in 7 fases over een gezamenlijke periode van ca. 141 dagen. Om rekening te houden met vertragingen en stilstanden tussen de verschillende fases, wordt een termijn van 3 jaar

aangevraagd. Gezien er in de omgeving van het projectgebied verhoogde concentraties arseen voorkomen, worden een verhoogde lozingsnorm aangevraagd voor arseen en een bijstelling van artikel 4.2.511 § 1 inzake het voorzien van bemonsteringsapparatuur.

De aanvraag omvat eveneens een vegetatiewijzigingen voor het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen en het uitgraven, verbreden, rechtekken of dichten van kleine landschapselementen, met name het rooien en vernietigen van de houtkanten en de bermen langsheen de snelweg, het dempen van langsgrachten en het ontbossen van het spontaan ontstaan loofbos in de oksel van de oprit Sint-Denijs-Westrem.

Watertoets

Overeenkomstig artikel 13.1.1 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 12.2 van het decreet integraal waterbeleid, en aan de bindende bepalingen van het bekkenbeheerplan.

Voorliggende aanvraag kruist de Grietgracht (O706). Dit betreft een onbevaarbare waterloop van tweede categorie in het beheer van de provincie Oost-Vlaanderen.

Ten noorden van het projectgebied bevindt zich de bevaarbare waterweg Ringvaart Om Gent (BV59), in het beheer van de nv De Vlaamse Waterweg.

Het projectgebied is deels gelegen in een pluviaal overstromingsgevoelig gebied. De overstromingsgevoelige gebieden bevinden zich vooral ter hoogte van de randen van de snelweg, de bermen en de langsgrachten.

Het projectgebied is niet gelegen in een fluviaal overstromingsgevoelig gebied. In de omgeving van voorliggende aanvraag zijn er zones gelegen met een kleine tot middelgrote kans op fluviale overstromingen.

Hemelwater

Voor zowel de nieuwe als heraan te leggen verharding zijn bronmaatregelen dubbel ingerekend, met een infiltratievolume van 660 m³/ha en een infiltratieoppervlakte van 16 m² per 100 m². Voor de behouden verharding gelden geen specifieke buffervoorwaarden, maar de bestaande afwatering wordt geoptimaliseerd om de impact op waterlopen en overstromingsgevoelige zones te beperken. Het ontwerp houdt rekening met Hemelwaterverordening 2023 en de beperkte toegankelijkheid van het grachtenstelsel, dat grotendeels achter geluidsmuren ligt.

Aan het complex Sint-Denijs-Westrem worden twee infiltratiebekkens voorzien. Het eerste heeft een overstort naar een U-vormig kanaal dat afwatert naar een waterloop in beheer van de Provincie Oost-Vlaanderen. Het tweede bekkensysteem is gekoppeld aan een infiltratiegracht met overstort naar een leiding richting dezelfde waterloop. Vier wadi's en twee nieuwe grachten met winterbedding worden eveneens aangelegd.

Om de overstromingsgevoeligheid te beperken, wordt de ruimte-inname van nieuwe verharding geminimaliseerd. De weefstroken worden grotendeels aangelegd op bestaande pechstroken en de middenberm. In totaal wordt 6.922 m² nieuwe verharding aangelegd, bij 11.164 m² worden enkel de asfaltlagen vervangen, bij 10.770 m² ook de funderingen, en 76.017 m² blijft behouden. Waar mogelijk wordt ook bestaande verharding aangesloten op de infiltratievoorzieningen.

In totaal omvat het projectgebied circa 10,5 hectare verhard oppervlak, bestaande uit nieuwe, gedeeltelijk vernieuwde en behouden verhardingen. Voor de afwatering naar zowel de Ringvaart) als de waterloop de Grietgracht is hiervoor een gecombineerd infiltratievolume van 5.700 m³ en een infiltratieoppervlakte van 13.354 m² voorzien. Dit komt neer op gemiddeld 525,8 m³ infiltratievolume en 1.231,9 m² infiltratieoppervlakte per hectare. Deze voorzieningen overstijgen ruim de vereisten uit de Hemelwaterverordening 2023. In het afwateringsgebied richting de Ringvaart is volledige infiltratie van het hemelwater mogelijk, waardoor geen overstortwerking optreedt.

De impact van het project op het afstromings- en infiltratieregime blijft daardoor verwaarloosbaar.

Het hemelwater van 6,66 ha afstromende verharding wordt volledig geïnfilteerd. Bij 7 van de 8 infiltratievoorzieningen treedt er bij een bui met een terugkeerperiode van 100 jaar geen overstort op. In het oostelijke deel van het projectgebied zijn geen bronmaatregelen voorzien vanwege overlap met overstromingskaarten.

Voor het deel afwaterend naar de Grietgracht is er 1,16 ha verharding, met minimaal 766 m³ infiltratievolume en 1.856 m² infiltratieoppervlakte. Voor het deel richting Ringvaart is dit 0,6 ha, met 396 m³ infiltratievolume en 1.856 m² infiltratieoppervlakte. In totaal wordt voorzien:

- 3.377 m³ en 8.514 m² voor het deel richting waterloop Provincie Oost-Vlaanderen
- 2.323 m³ en 4.840 m² voor het deel richting Ringvaart

Er is slechts één overstort voor het deel richting de Grietgracht. In de Sirio-berekeningen wordt 2,8 ha aangesloten op grachten met winterbedding en wadi's, zonder overstortwerking voor het Ringvaart-deel. Het project neemt geen pluviaal of fluviaal overstromingsgebied in.

De volgende voorwaarde wordt opgenomen:

- Om het onderhoud van de wadi's mogelijk te maken wordt de bodem van de wadi's voorzien als toegangspad. Er wordt bij de uitvoering van het onderhoud voorkomen dat de bodem zal compacteren waardoor infiltratie sterk zal verminderen.

In het advies van 22 mei 2025 van de dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Oost-Vlaanderen wordt het volgende gesteld:

"Op plan 'BA_Weefstroken_LN_3' staat een leiding ingetekend als d400mm terwijl in de nota 'afwatering weefstroken' een leiding d600 mm wordt vermeld. Door het studie bureau werd bevestigd via mail dat dit effectief een leiding d600 mm moet zijn. Dit moet worden aangepast op de plannen."

Er wordt een voorwaarde opgenomen waarbij de leiding voor de extra doorpersing onder de E40 voorzien wordt van een diameter van 600 mm.

Er is met het project geen inname van overstromingsgebied waardoor er geen effect op het overstromingsregime verwacht wordt.

Erfdienstbaarheidszone waterloop

Voorliggende aanvraag paalt aan de waterloop de Grietgracht. Dit is een waterloop van tweede categorie in het beheer van de provincie Oost-Vlaanderen.

Langs de onbevaarbare waterlopen geldt een erf dienstbaarheidszone van 5 meter breed. Deze zone is zeer belangrijk voor het onderhoud van de waterlopen. Oevers hebben een belangrijke ecologische functie, kennen vaak stabiliteitsproblemen en er moet over gereden kunnen worden met zwaar materieel voor onderhouds- en inrichtingswerken. Daarom moet deze zone vrij blijven van gebouwen, verhardingen en andere constructies of hindernissen (zoals ophogingen of opslag) die de doorgang zouden kunnen belemmeren en niet compatibel zijn.

met de functie van de oeverzone. In deze 5m-erfdienstbaarheidszone zijn verder volgende bepalingen van kracht

- Bij afrastering bevindt het deel van de afsluiting aan de kant van de grond die aan de waterloop paalt, zich op een afstand van 0,75 meter tot 1 meter, landinwaarts gemeten vanaf het einde van het talud van de waterloop. De afsluiting mag niet hoger dan 1,50 meter boven de begane grond zijn. De afsluiting is zo opgesteld dat ze geen belemmering vormt bij het onderhoud van de waterlopen, of ze kan weggenomen worden;
- Nieuwe bomen en struiken worden alleen aangeplant binnen een afstand van vijf meter landinwaarts vanaf de bovenste rand van het talud van de gerangschikte onbevaarbare waterlopen en publieke grachten indien:
 - 1° een minimale tussenafstand van 12 m voor opgaande bomen gerespecteerd wordt,
 - 2° de houtkant regelmatig teruggezet wordt én die indien nodig voor de toegankelijkheid van de waterloop periodiek teruggezet wordt op vraag van de waterbeheerder,
 - 3° voor een andere plantwijze geopteerd wordt dan vermeld in 1° en 2° nadat de waterbeheerder daarvoor een schriftelijke toestemming gaf

Als voorwaarde in de vergunning wordt opgenomen dat de 5 m-erfdienstbaarheidszone langs de onbevaarbare waterloop 'Grietbeek' wordt uitgezet op het terrein voor de aanvang van de werken en is te meten vanaf de bovenste rand van het talud. Er moet vertrokken worden vanuit de bestaande situatie. In deze zone zijn bebouwing, verhardingen, constructies, reliëfwijzigingen en opslag die de doorgang zou kunnen belemmeren niet toegelaten.

De voorwaarden met betrekking tot de ligging langsheen een waterloop, zoals opgenomen in het advies van 22 mei 2025 van de dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Oost-Vlaanderen worden opgenomen in de vergunning.

Machtiging waterloop

Voor de uitvoering van de werken wordt een machtiging gevraagd voor de waterloop 'Grietgracht', een onbevaarbare waterloop van 2^{de} categorie (O706)

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 2^{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 voor de werken aan de waterloop als de eventuele voorwaarden waarvan het gunstige advies afhankelijk wordt gemaakt in de vergunning in kwestie worden opgelegd.

Op 22 mei 2025 heeft de dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Oost-Vlaanderen een voorwaardelijk gunstig advies verleend. Bij de uitvoering van de werken moet er voldaan worden aan de algemene en bijzondere voorwaarden, zoals opgenomen in het advies. In kader van de machtiging worden deze opgenomen in de voorwaarden van de vergunning, uitgezonderd volgende bijzondere voorwaarde, aangezien een omgevingsvergunning een zakelijk karakter heeft, waarbij burgerrechtelijke aspecten geen deel uitmaken van de omgevingsvergunning:

"Ondanks de verleende vergunning kan het provinciebestuur in de toekomst van oordeel zijn dat de plaats in haar vorige staat moet worden hersteld en/of dat leidingen en andere installaties moeten verplaatst, weggenomen of aangepast worden. In dat geval zullen u, uw

opvolgers of rechthebbenden de gevraagde werken op het eerste verzoek van het bestuur uitvoeren, zonder dat om die reden een vergoeding of schadeloosstelling kan geëist worden.”.

Bemaling

De bemalingswerken bestaan uit circa 820 m aanleg en herprofilering van grachten, 170 m aanleg van een u-bak en circa 360 m inbuizing en doorpersing met sleufbemaling. Op basis van de ontwerpgegevens zal lokaal bemaald moeten worden tot een maximale diepte van circa 2,38 m-mv. De maximale invloedstraal bedraagt circa 750 m. Het totale op te pompen volume bedraagt 61.253 m³, met een maximaal debiet van 1.451 m³/dag.

De bemaling wordt uitgevoerd in 7 fases over een gezamenlijke periode van circa 141 dagen. Om rekening te houden met vertragingen en stilstanden tussen de verschillende fases, wordt een termijn van 3 jaar aangevraagd. Dit wordt aanvaard.

Binnen de invloedssfeer van de bemaling is de waterloop O5227 aanwezig. In het advies van 22 mei 2025 van de dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Oost-Vlaanderen worden diverse maatregelen en voorwaarden opgenomen om de impact op deze waterloop te milderen. Het naleven van deze maatregelen en voorwaarden wordt opgenomen in de vergunning.

In het advies van 10 april 2025 van het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent zijn ook nog de volgende voorwaarden opgenomen rond de bemaling:

- Een bemalingspomp mag enkel geplaatst worden door een boorbedrijf dat erkend is conform het VLAREL van 19 november 2010 voor de discipline, vermeld in artikel 6, 7°, a), 1), van het voormelde besluit. Uiterlijk de derde werkdag nadat een bemalingspomp is geplaatst, bezorgt het erkende boorbedrijf van elke debietmeter die bedoeld is voor de registratie van het opgepompte en terug in de ondergrond gebrachte debiet, de volgende informatie via een webapplicatie van de Databank Ondergrond Vlaanderen:
 - het merk en serienummer;
 - het tijdstip van plaatsing en de tellerstand op het moment van de plaatsing.

Bij het ontmantelen van de bemalingsinstallatie, bezorgt het erkende boorbedrijf uiterlijk de derde werkdag na de ontmanteling: het tijdstip van de ontmanteling en de tellerstand op het moment van de ontmanteling via een webapplicatie van de Databank Ondergrond Vlaanderen. Praktische richtlijnen over hoe de gevraagde informatie moet worden doorgegeven, zijn te vinden op <https://dov.vlaanderen.be/richtlijnen-actieve-bemalingen>.

- Om het debiet en de invloed van de bemaling zoveel mogelijk te beperken dient een peilsturing van de bemaling te gebeuren. Elke bemalingspomp dient gestuurd op het grondwaterpeil in de peilbuis in een pompput of op het grondwaterpeil in aparte peilputten. De regeling van de peilsturing dient bijgesteld in functie van de vordering van de bouwwerken.
- De lozing van het opgepompte grondwater mag geen wateroverlast voor derden veroorzaken.
- Het bemalingswater kan enkel terug infiltreren indien de kwaliteit van het opgepompte grondwater voldoet aan de milieukwaliteitsnormen vastgesteld in artikel 2.4.1.1.
- Voor de periode tussen 15 maart en 15 oktober geldt dat bij droogte die 10 dagen aanhoudt (neerslagstation Vinderhoutse – zie www.waterinfo.be), bevoeiing/infiltratie dient voorzien te worden waar nodig.
- Tijdens de periode van de bemaling dient de openbare weg steeds toegankelijk te zijn. Een plaatsbeschrijving dient te worden opgemaakt van de huidige toestand van het voetpad. Een veilige omleiding dient voorzien te worden voor de voetgangers/fietsers.

De voorwaarde rond de peilsturing wordt niet opgenomen, gelet op de inwerkingtreding van de nieuwe VLAREM Grondwatertrein op 8 april 2025. In artikel 5.53.6.15 van titel II van het VLAREM wordt het volgende gesteld.

"Elke bemalingspomp wordt gestuurd op het grondwaterpeil in een peilbuis in een pompput of op het grondwaterpeil in aparte peilputten. De noodzakelijke verlaging wordt per lijntraject bepaald en de regeling van de peilsturing wordt bijgesteld in functie van de vordering van de werken."

Ook de voorwaarde rond de lozing van het opgepompte grondwater dat geen wateroverlast mag veroorzaken aan derde, wordt niet opgenomen, gelet op de inwerkingtreding van de nieuwe VLAREM Grondwatertrein op 8 april 2025. In artikel 5.53.6.1.3, §2 van titel II van het VLAREM wordt het volgende gesteld.

"T 1 Het weer in de ondergrond brengen veroorzaakt geen wateroverlast voor derden."

De overige voorgestelde voorwaarden worden opgenomen als vergunningsvoorwaarden. In het advies van het college van schepenen en burgemeester van de stad Gent zijn ook een aantal aandachtspunten opgenomen. Het is van belang aandacht te hebben voor het volgende:

- Alle mogelijke en noodzakelijke maatregelen (plaatsing, type, omkasting pomp, ...) moeten genomen worden opdat geluidshinder voor omwonenden minimaal zou zijn.

In de omgevingsvergunning worden geen burgerrechtelijke aspecten geregeld (bijvoorbeeld schade), bijgevolg wordt er niet gewezen op de aandachtspunten uit het advies van de stad Gent omtrent schade. Voor het aandachtspunt rond de snelheidsverlaging uit het advies van de stad Gent wordt verwezen naar de verdere beoordeling (bij Project-MER).

Lozing bemalingswater

Voor de lozing van bemalingswater is een algemeen kader uitgewerkt. Belangrijk hierbij is dat er achtereenvolgens voorkeur gegeven moet worden aan:

- Stap 1: Het maximaal beperken van netto onttrokken debiet / terug in ondergrond brengen van bemalingswater;
- Stap 2: Het nuttige gebruik van bemalingswater;
- Stap 3: Het lozen van bemalingswater in oppervlaktewater, in een kunstmatige afvoerweg voor hemelwater of in het gedeelte van de gescheiden riolering dat bestemd is voor de afvoer van hemelwater;
- Stap 4: Het lozen van bemalingswater in de openbare riolering.

Er is niet gekozen voor een retourbemaling aangezien op geen enkele locatie de bemaling langer dan 30 dagen zal duren. Een retourbemaling zou disproportioneel zijn.

Bemalingswater wordt zoveel mogelijk geïnfilteerd via bestaande en nieuwe grachten en infiltratiebekkens. De infiltratiemogelijkheden zijn ruimer dan op het plan staat aangegeven. Omdat het infiltratiedebiet varieert, wordt het volledige bemalingsdebiet als lozingsdebiet aangevraagd.

Indien infiltratie niet volstaat, wordt het bemalingswater deels geloosd via vier lozingspunten:

- LP 1 en 2: naar de Grietgracht;
- LP 3: via RWA-stelsel naar de Ringvaart om Gent;
- LP 4: via een infiltratiebekken met overstort naar de Ringvaart om Gent.

De aanvrager vraagt de lozing aan van 60,46 m³/uur, 1.451 m³/dag en 61.253 m³/jaar bemalingswater met gevaarlijke stoffen, niet via een waterzuiveringsinstallatie, in oppervlaktewater gedurende 3 jaar via verschillende lozingspunten.

Het maximale debiet van de bemaling bedraagt circa 1.451 m³/dag, bij de start van fase 5.

De voorwaarden uit het advies van 11 april 2025 van de nv De Vlaamse Waterweg met betrekking tot de lozing van bemalingswater in de Ringvaart worden opgenomen, met uitzondering van de volgende voorwaarde

“Om negatieve effecten op de oppervlaktewaterkwaliteit te voorkomen, dient de geldende regelgeving voor grondwaterlozingen (VLAREM) strikt te worden nageleefd. De kwaliteit van het te lozen water zal moeten voldoen aan de algemene lozingsvoorwaarden van VLAREM.”

Deze voorwaarde wordt niet opgenomen aangezien voorliggende aanvraag ook bijstellingen omvat van titel II van het VLAREM.

Verhoogde lozingsnorm

Naar aanleiding van de het administratief onderzoek, waarbij bodemonderzoeken in de omgeving van de onderzoeklocatie (binnen de relevante invloedstraal) zijn onderzocht, is er bijkomend veldwerk uitgevoerd. Dit ter bepaling van de algemene grondwaterkwaliteit langsheen het bemalingstraject (6 peilbuizen).

Het laboratoriumonderzoek van de grondwaterstalen is zowel gericht op stoffen waarvan op grond van de voorstudie en de veldwaarnemingen wordt verondersteld dat ze als verontreiniging in grondwater aanwezig zijn, als op stoffen die voorkomen in het standaardanalysepakket (SAP).

Er werden enkel overschrijdingen van arseen (5,7 µg/l, 7,1 µg/l) teruggevonden ten opzichte van het indelingscriterium (IC)

Voor lood (46 µg/l) en minerale olie (370 µg/l) zijn er overschrijdingen teruggevonden ten opzichte van de norm voor grond grondwater. De parameters lood en minerale olie komen slechts éénmaal verhoogd voor. De andere peilbuis heeft concentraties onder de detectielimiet.

De exploitant vraagt bijgevolg een verhoogde lozingsnorm aan voor arseen van 30 µg/l. Dit kan aanvaard worden en wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Controle-inrichting

Het bedrijf dient te beschikken over een controle inrichting die alle waarborgen biedt om de kwaliteit en kwantiteit van het werkelijk geloosde afvalwater te controleren en die inzonderheid toelaat gemakkelijk monsters te nemen van het geloosde water, overeenkomstig artikel 4.2.5.11 van titel II van het VLAREM.

Er wordt een afwijking gevraagd van artikel 4.2.5.1.1, §1, van titel II van het VLAREM voor het plaatsen van een meetgoot of debietsmeet- en bemonsteringsapparatuur. Er wordt gevraagd om een andere methode te voorzien, een meetmethode conform hoofdstuk 5.53 van titel II van het VLAREM. Dit wordt ook gemotiveerd in het dossier. Gelet op de inwerkingtreding van de artikelen vermeld in artikel 65 van de nieuwe VLAREM Grondwatertrein op 8 april 2025, is het niet meer noodzakelijk om voor de voorliggende aanvraag deze afwijking expliciet aan te vragen én in de voorwaarden te vermelden. Het volume en de kwaliteit van het geloosde bemalingswater worden gecontroleerd met een meetmethode conform afdeling 5.53.3 en onderafdeling 5.53.6.1 en 5.53.6.1/1 van titel II van het VLAREM.

Monitoring

De exploitant stelt de volgende monitoring voor:

- Er wordt geopteerd bij opstart van elke nieuwe bemalingszone het bemalingswater te bemonstering en analyseren op de parameter arseen volgens onderstaande schema.
 - Bij concentraties hoger dan 80% van de lozingsnorm:
 - In de eerste maand wekelijks;

- Na de eerste maand (indien van toepassing). maandelijks tot het einde van de bemaling of tot wanneer de recentste analyse maximaal 80% van de norm bedraagt,
- Bij concentraties lager dan 80% van de norm. maandelijks/geen herhaling nodig (indien van toepassing)
- Indien het bemalingswater ter hoogte van fase 4 wenst geïnfiltreerd te worden dient het bij opstart geanalyseerd te worden en getoetst aan de normen van het grondwater.

Het uitvoeren van deze monitoring wordt opgenomen als voorwaarde

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

Natuurtoets

De projectlocatie is niet gelegen binnen een speciale beschermingszone in het kader van de habitat- of de vogelrichtlijngebied, noch zijn dergelijke gebieden aanwezig in de nabije omgeving. Het dichtstbijzijnde habitatrichtlijngebied, 'Schelde en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent' (BE2300006) bevindt zich op circa 4,2 km ten noordoosten van het projectgebied. Het dichtstbijzijnde vogelrichtlijngebied bevindt zich op meer dan 12,5 km ten oosten van het projectgebied ('Durme en de middenloop van de Schelde', BE2301235).

De projectlocatie bevindt zich niet in of in de onmiddellijke nabijheid van gebieden opgenomen in het VEN/IVON. De Vallei van de Bovenschelde Noord, als grote eenheid natuur opgenomen in het VEN/IVON is het dichtstbijzijnde dergelijk gebied en dit gebied bevindt zich op circa 1 km ten zuiden van het complex Zwijnaarde.

Uit de plannen blijkt dat inname van natuurwaarden zich beperkt tot de middenberm en enkele lokale uitweidingen voor pechhavens. De weefstroken zullen voornamelijk de verharding van de bestaande pechstroken gebruiken. De impact op natuurwaarden zit hem vooral in het omvormen van verhoogde en begroeide bermen naar infiltratiestroken over de volledige projectzone. Deze bermen bestaan hoofdzakelijk uit houtkanten en lijnbeplanting.

Een kleine zone ter hoogte van de oprit van Sint-Denijs-Westrem voldoet aan de definitie van bos volgens het bosdecreet, waardoor een ontbossing noodzakelijk zal zijn. Hier zal een wadi worden aangelegd. De infiltratiestroken worden niet verhard, waardoor natuurwaarden zich op deze plaats terug spontaan kunnen ontwikkelen, aangepast aan de nieuwe situatie (vermoedelijk ruigtes met riet, wilg en els). Het rooien van de bestaande houtkanten dient te gebeuren buiten het broedseizoen. Dit wordt opgenomen als voorwaarde

Ook wordt er een voorwaarde opgenomen waarbij de infiltratiestroken extensief beheerd worden. Dit wil zeggen dat het maaien/afzetten van hakhout niet vroeger gebeurt dan om de 5 à 8 jaar, en in stroken van maximaal 1 kilometer lang per keer, alternerend over noord- en zuidzijde. Er wordt geen verharding aangebracht in deze infiltratiestroken

Langs water- en autowegen komt vaak Japanse duizendknoop voor. Dit is een erg invasieve exoot die de lokale biodiversiteit bedreigt. Indien deze soort zou worden vastgesteld binnen de projectzone, moeten alle nodige bioveiligheidsmaatregelen genomen te worden om verspreiding tegen te gaan. Dit wordt opgenomen als voorwaarde.

Boscompensatie

Uit het dossier kan afgeleid worden dat een oppervlakte van 1.815 m² zal worden ontbost voor de realisatie van de geplande werken. Het te ontbossen terrein is bezet met inheems bos. Een oppervlakte van 0 m² moet als bos behouden blijven.

Het boscompensatievoorstel werd goedgekeurd door ANB in het advies van 19 maart 2025 en staat geregistreerd onder het kenmerk 25-204601.

De noodzakelijke voorwaarden op grond van artikel 90bis, §5, van het Bosdecreet worden in de vergunning opgenomen.

Conclusie

Voorliggende aanvraag doorstaat de natuurtoets.

Project-MER

In het project-MER (PR3391) van oktober 2024 worden een aantal milderende maatregelen en aanbevelingen voorgesteld.

De volgende milderende maatregelen worden hierin voorgesteld:

- Milderende maatregelen t.a.v. het ontwerp en/of de exploitatiefase:
 - 1° Het is essentieel om de weefstroken en redresseerstroken voldoende breed in te richten en om pechhavens op regelmatige afstand (ca 500 m) te voorzien.
 - 2° Ecotoopcreatie in langsgrachten dmv extensief beheer
 - 3° Bodempeil van de langsgrachten boven het gemiddelde hoogste grondwaterpeil (GHG) voorzien, of schotten/drempels voorzien in de grachten wanneer het bodempeil onder het GHG komt, zodat de grachten het grondwater niet draineren.

Milderende maatregelen 1° en 3° werden in het project geïntegreerd en dienen niet bijkomend te worden opgelegd. Milderende maatregel 2° werd reeds opgenomen in de volgende voorwaarde (zie ook bij 'Natuur'):

"De infiltratiestroken worden extensief beheerd: het maaien/afzetten van hakhout gebeurt niet vroeger dan om de 5 à 8 jaar, en in stroken van maximaal 1 km lang per keer, altemeerend over noord- en zuidzijde. Er wordt geen verharding aangebracht in deze infiltratiestroken."

- Milderende maatregelen aanlegfase
 - 1° Opmaak minder-hinderplan
 - 2° Algemene voorzorgsmaatregelen treffen om de geproduceerde geluidsniveaus en de perceptie tijdens de aanlegfase te beperken.
 - o Om de hinderperiode bij de vervanging van de oude schermen te beperken de nieuwe schermen zo snel als mogelijk terugplaatsen.
 - o Meest geluidsarme machines en technieken gebruiken (minstens voldoen aan het KB),
 - o Maximaal toepassen van het multi-frequentie achteruitrijalarm
 - o Het overdag uitvoeren van de werken gedurende de week (tussen 7 en 19u)
 - o Communicatie in functie van hinder met omwonenden is noodzakelijk. Het voorzien van een contactpersoon of verantwoordelijke waarbij omwonende terecht kunnen;
 - o Luidruchtige machines afgeschermd opstellen;
 - o Met betrekking tot het versnellen van de werken dient nagegaan te worden dat bij uitvoering van meerdere activiteiten samen de werktijd

aanzienlijk verkort wordt, terwijl het geluidsdrukkniveau in verhouding niet zoveel toeneemt.

- 3° Indien er trillingswerken noodzakelijk zijn.
 - In de aanlegfase dient nagegaan te worden of er risicogebouwen zijn en dient indien relevant een staat van bevinding voor deze gebouwen opgemaakt te worden volgens de regels van de kunst
 - Een trillingsdeskundige dient na te gaan of werkzaamheden schade kunnen veroorzaken aan de risicogebouwen. Indien nodig kunnen dan ook maatregelen genomen worden
 - Men dient na te gaan of het eventueel trillingsvrij drukken van damplanken een optie is
 - Het onmiddellijk herstellen van beschadigingen aan het wegdek

Deze milderende maatregelen worden meegenomen in de beoordeling van de aanvraag waar dit van toepassing is binnen het stedenbouwkundig luik. Gezien voorwaarden moeten voldoen aan de bepalingen van artikel 71 tot en met 74 van het Omgevingsvergunningsdecreet, kunnen deze milderende maatregelen niet zomaar worden overgenomen en als voorwaarde worden opgelegd bij een eventuele omgevingsvergunning.

- Aanbevelingen ten aanzien van het ontwerp en/of de exploitatiefase
 - 1° Buffering en infiltratie hemelwater maximaliseren
 - 2° Bijkomende verhardingen zo veel mogelijk beperken en waar mogelijk inzetten op ontharding
 - 3° Rooien van vegetatie uitvoeren buiten het broedseizoen
 - 4° Inname waardevolle graslanden ter hoogte van het parkbos tot een minimum beperken
 - 5° Het ruimtebeslag in de percelen die gedeeltelijk tot het cultuurhistorisch landschap (kastelsite) behoren zo beperkt mogelijk houden of er alleszins voor de zorgen dat het ontwerp hier landschappelijk ingepast is.
 - 6° Het is wenselijk de geluidsschermen, voornamelijk op die locaties waar ze rechtstreeks waarneembaar zijn vanuit de omliggende omgeving (thv Langeplankstraat, Bollebergen, Rooskenstraat en Hertooiebos), af te schermen door middel van groenvoorzieningen. Dit kan door bomen/struiken aan te planten, groenschermen te voorzien of de geluidsschermen met klimop te laten begroeien
 - 7° Indien een gedeelte van de bestaande groenbuffers worden ingenomen is het belangrijk voldoende groenbuffer over te houden om de geluidsschermen aan het zicht te onttrekken. Dit is voornamelijk relevant voor het gedeelte van het tracé ten noorden van de E40 tussen de Zoë Borluutbrug en Maaltemeers 7
 - 8° Verlaging van de maximumsnelheid voor personenwagens en vrachtwagens.

Aanbevelingen 1°, 2°, 4°, 5° en 7° werden in het project geïntegreerd

Aanbeveling 3° werd reeds opgenomen in een voorwaarde waarbij het rooien van het bos en de houtkanten gebeurt buiten het broedseizoen (na 15 juli en voor 15 maart)

Aanbeveling 6° volgt eveneens uit de toets aan de goede ruimtelijke ordening en dit wordt opgenomen als voorwaarde.

Aanbeveling 8° betreft een snelheidsverlaging tot 100 km/h voor personenauto's en 90 km/h voor vrachtwagens. Dit wordt niet overgenomen gezien uit het MER blijkt dat dit een algemene maatregel betreft om de luchtkwaliteit langs snelwegen te verbeteren en de emissie van broeikasgassen terug te dringen. Een dergelijke maatregel dient dan ook niet te worden opgelegd voor een concreet project, maar dient op beleidsniveau te worden genomen volgens de deskundige. Hierbij wordt aangesloten, het project is ook zonder deze maatregel

aanvaardbaar. Uit het onderzoek blijkt dat deze maatregel een (beperkte) meerwaarde heeft op het vlak van verkeersveiligheid en geen meerwaarde voor de verkeersafwikkeling. Ook in het advies van 11 april 2025 van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) (Lucht (mobiliteit)) werd gesteld dat er een snelheidsverlaging van 120 km/u naar 100 km/u voor persoonswagens en 90 km/u voor vrachtwagens gerealiseerd moet worden op de E40 tussen het op- en afrittencomplex Sint-Denijs-Westrem en verkeersknoop Zwijnaarde via een beslissing van de Vlaamse Minister voor Mobiliteit.

De aanvrager heeft, naar aanleiding van de GOVC zitting, een nota opgeladen op het Omgevingsloket op 22 mei 2025 waarin gesteld wordt dat voorliggende aanvraag zich richt op het verbeteren van de verkeersveiligheid op de E40 tussen de verkeerswisselaar van de E40 en de E17 in Zwijnaarde en het afrittencomplex bij Sint-Denijs-Westrem. De extra rijstrook is bedoeld om weefbewegingen mogelijk te maken en is niet noodzakelijk voor de algemene doorstroming. Het project beoogt geen capaciteitsuitbreiding en genereert geen extra verkeer. Op basis van inspraakreacties is het effect van een snelheidsverlaging onderzocht, maar enkel een snelheidsverlaging volstaat niet om de projectdoelstellingen te behalen. Het alternatief met weefstroken voldoet het beste aan de doelstellingen, en snelheidsverlaging biedt bijkomende voordelen maar is niet strikt noodzakelijk. Het opleggen van een vast snelheidsregime binnen deze vergunning is daarom niet formeel vereist, maar toekomstige snelheidsbeleid zal rekening houden met de omgevingseffecten en veranderende context.

Deze motivatie wordt gevolgd. Bijgevolg wordt er geen voorwaarde opgenomen rond een snelheidsverlaging.

- Aanbevelingen aanlegfase

- 1° Tijdens de werken 2x3 rijstroken vrijwaren op E40; versmald zoals in het projectopzet voorzien – met aangepaste lagere snelheid i.f.v. veiligheid van de wegenwerkers.
- 2° Monitoring verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid tijdens de werken.
- 3° Verkeersintensiteiten werfzone reduceren door ex ante informeren.
- 4° Rooien van vegetatie uitvoeren buiten het broedseizoen.
- 5° Er wordt aanbevolen om de tijd tussen het wegnemen van bestaande schermen en het plaatsen van nieuwe zo kort mogelijk te houden. Het is ook wenselijk om betrokken omwonenden correct te informeren over het tijdstip en de duur van de vervanging van geluidswerende afscherming.
- 6° Werkzaamheden 's nachts ontraden. Zeker werkzaamheden aan de geluidsschermen of nabij bewoning.
- 7° Heldere communicatie met omwonenden tijdens de aanlegfase.
- 8° Voor de nieuwe verharding opteren voor zogenaamd groen asfalt dat geproduceerd wordt bij lagere temperaturen om de broeikasemissies t.g.v. de aanlegfase te beperken.
- 9° Bij de aanlegwerkzaamheden bij voorkeur inzetten op 'green procurement', waarbij circulariteit en duurzaamheid de nodige aandacht krijgen. Er wordt aanbevolen om de CO2-prestatieladder in de opdracht voor de uitvoering van de werken te integreren.

Aanbevelingen 1°, 2°, 3°, 5°, 6° en 7° dienen te worden verwerkt in het minder-hinderplan (conform milderende maatregelen). Dit wordt opgenomen als voorwaarde.

Aanbeveling 4° werd reeds opgenomen als voorwaarde.

Aanbevelingen 8° en 9° betreffen uitvoeringsvoorwaarden die niet kunnen worden opgelegd bij een omgevingsvergunning. Er wordt hiernaar als aandachtspunt op gewezen.

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

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

De stedenbouwkundige handelingen vervat in de aanvraag zijn principieel in overeenstemming met de geldende plannen zoals hoger omschreven, met uitzondering van de volgende handelingen

- Ontbossen: de handelingen zijn strijdig met de bestemming 'bufferzone'. Hoewel het project hier ontbossing voorziet voor waterbuffering zonder bijkomende verharding, is dit niet conform de gewestplanbestemming;
- Wijzigen van het reliëf van de bodem. in strijd met het RUP Ardoyen (zone voor park en overdruk bouwvrije zone). aangezien de reliëfwijzigingen niet kaderen binnen de aanleg van het voorziene park. Ook in strijd met het RUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent – deelproject 6C Parkbos' (natuurgebied) want reliëfwijzigingen zijn enkel toegelaten voor waterbeheersing binnen het natuurgebied, en hier zijn ze bedoeld voor afwatering van de weg,
- Aanleggen nieuwe verharding. in strijd met het Gewestplan 'Gentse en Kanaalzone' (in strijd met de bufferzone, de gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, de industriegebieden, woongebieden, de landschappelijk waardevolle agrarische gebieden). Hiervoor is een gemotiveerd verzoek tot afwijken noodzakelijk
- Wijzigen bestaande verharding in strijd met het Gewestplan 'Gentse en Kanaalzone'. . (in strijd met de bufferzone, de gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, de industriegebieden, woongebieden, de landschappelijk waardevolle agrarische gebieden). Eveneens enkel mogelijk mits gemotiveerd afwijkingsverzoek
- Constructie van geluidschermen in strijd met het Gewestplan 'Gentse en Kanaalzone' met de verschillende bestemmingen zoals bufferzone, gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut,... Ook hiervoor is een afwijkingsverzoek vereist

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 4.11, 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.

[..]

3° de openbare waterwegen en waterlopen, alsook de bouw van de dokken en de sluizen in de havens, de aanleg van openbare bufferbekkens en overstromingsgebieden, de hermeandering van waterlopen en de uitvoering van andere waterbeheersingswerken, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals dienstgebouwen en andere,

[...]"

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 4.47, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De handelingen hebben betrekking op.

[..]

4° de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuren

[...]

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 4.47, § 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 4.47, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De handelingen hebben betrekking op:

[...]

3° de wijziging of uitbreiding van:

[..]

c) bestaande of geplande openbare verkeerswegen, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen;

[...]

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 4.47, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening "

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

"Er kan geconcludeerd worden dat het wijzigen van een snelweg met inbegrip van geluidsschermen, ontbossing, reliëfwijziging en aanpassingen aan een waterloop als handelingen van algemeen belang kunnen beschouwd worden (rekening houdende met de verkeersveiligheid, het verbeteren van het watersysteem). Deze handelingen hebben een beperkte ruimtelijke impact in vergelijking met de bestaande toestand en sluiten aan bij de (bestaande) beeldkwaliteit van de autosnelweg.

[...]

Het plaatsen van geluidsschermen in functie van het verminderen van de geluidsimpact en het uitbreiden van de verhardingen van de bestaande autosnelweg om de veiligheid van de bestaande rijwegen te verbeteren zijn gebruikelijke aanhorigheid bij de lijninfrastructuur van een bestaande hoofdverkeersweg.

[..]

Het project bevat echter wel een beperkte uitbreiding van de aanhorigheden van de autosnelweg in buffergebied. Het betrokken buffergebied is voorzien als bufferzone tussen de bestaande zone voor hoofdverkeerswegen en aanpalende andere functies. Het buffergebied wordt in beperkte mate aangetast. Dit blijft echter heel beperkt door de beperkte oppervlakte (enkel een langs-strook langs de bestaande autosnelweg), de logische ligging (het bevindt zich rechtstreeks tegen de bestaande autosnelweg) en geen wijziging van aard (het blijft een aanhorigheid van bestaande lijninfrastructuur). De functie van het bestaand buffergebied wordt niet gewijzigd, zelfs geoptimaliseerd met waterbuffering. Bijgevolg heeft dit project geen significante impact op het betrokken ruimtelijk kwetsbaar gebied."

Deze motivering wordt onderschreven.

Ook voor de bijkomende afwijkingen (cf hierboven) kan worden vastgesteld dat ze alle plaatsvinden in de onmiddellijke omgeving van de snelweg en dat de ruimte-inname beperkt blijft tot zones die ook op vandaag al functioneren als aanhorigheid van de snelweg (wegbermen en langsgrachten)

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

De ingedeelde inrichting of activiteit vervat in de aanvraag is deels in overeenstemming met de geldende plannen zoals hoger omschreven. Ze is in overeenstemming voor wat betreft de bemaling ter hoogte van de snelweg zelf, maar strijdig voor wat betreft de bemaling in de aanpalende 'groene zones' (conform het stedenbouwkundig luik).

De VCRO bevat 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

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 11.4 van de VCRO. Het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, maar kan ook de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten vermeld in punt 1° van artikel 4.3.1, §2, van de VCRO 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 die in de betrokken omgeving verantwoord is.

Functionele inpasbaarheid

De werken kaderen in de verdere exploitatie van de bestaande snelweg. De aanpassingen gebeuren maximaal binnen het bestaande gabariet, met slechts beperkte uitbreidingen. De bijkomende ingenomen zones maken vandaag ook al deel uit (van de aanhorigheden) van het snelwegdomein (bermen, langsgrachten ...) en zijn gelegen in de onmiddellijke nabijheid van de snelweg.

De voorziene innames voor de aanhorigheden van de snelweg belemmeren het functioneren van de aanpalende zones niet, gezien deze hoe dan ook niet konden worden bebouwd.

Er kan gesteld worden dat voorliggende aanvraag functioneel inpasbaar is.

Mobiliteitsimpact

Het vergroten van de verkeersveiligheid op de E40 door het verminderen van de interferenties tussen doorgaand verkeer en op- en afrijdend verkeer en het verkeersveiliger inrichten van de snelweg vormt de doelstelling van het project. Een capaciteitsuitbreiding voor het doorgaand verkeer wordt niet beoogd.

In het project-MER werden verschillende alternatieven onderzocht om deze doelstellingen te behalen. De kansrijke alternatieven, die verder werden onderzocht, zijn de volgende: een snelheidsverlaging tot 100 km/u voor personenwagens en 90 km/u voor vrachtwagenen) zonder werken aan de snelweg als nulplusalternatief, het basisproject met weefstroken en optimalisatie van de op- en afritten, de akoestische situatie en afwatering en tot slot een uitvoeringsalternatief zonder weefstroken, maar met de eerder aangehaalde optimalisaties.

Daarnaast wordt ook de meerwaarde van een snelheidsverlaging in combinatie met het basisproject en het uitvoeringsalternatief onderzocht, zodat in totaal 5 mogelijke scenario's onderzocht werden (visueel weergegeven op pagina 57 van het project-MER (deel 1).

Het onderzoek is voor de beschrijving van de referentiesituatie in de bestaande toestand gebaseerd op de gegevens voor het basisjaar 2017 van het Strategisch Verkeersmodel 4.21 en microsimulaties voor de regio Gent, aangevuld met recentere tellingen. Er wordt aangetoond dat deze gegevens als actueel mogen worden beschouwd (paragraaf 2.2.11 in het project-MER deel 2). Uit het project-MER blijkt dat het basisalternatief met de weefstroken het best scoort en bijgevolg deel uitmaakt van de aanvraag.

Het typedwarsprofiel van de snelweg wordt daarbij aangepast van drie rijstroken + pechstrook in de huidige toestand naar drie rijstroken + weefstrook en pechhavens in de nieuwe toestand. De open afrittencomplexen worden geoptimaliseerd (conform pagina 70 in het project-MER deel 2).

"T.h.v. Sint-Denijs-Westrem loopt in de rijrichting van Oostende de weefstrook door in de rechterrijstrook van de afrit en wordt er daarnaast een taper voorzien die aansluit op de linkerrijstrook van de afrit. In de rijrichting van Brussel wordt eerst de oprit komende van de westzijde van de N43 op de E40 ingevoegd. Daarna pas komt het verkeer komende van de B402 en van de oostzijde van de N43 erbij. Deze bewegingen komen eerst samen op één rijstrook, waarna deze rijstrook dan overgaat in de weefstrook van de E40 richting Brussel. T.h.v. Zwijnaarde wordt voor de oprit een quasi identiek principe toegepast als in Sint-Denijs-Westrem. Eerst wordt de oprit komende van de E17 uit Kortrijk op de E40 ingevoegd en pas daarna komt ook de E17 vanuit Antwerpen erbij. Deze laatste invoeger wordt pas in de zone parallel aan de E40 van 2 naar 1 rijstroken teruggebracht, waarbij deze ene rijstrook dan opnieuw overgaat in de weefstrook van de E40 richting Oostende. Voor de afrit richting E17 in de rijrichting van Brussel is het zo dat de weefstrook overgaat in de linkerrijstrook van de afrit en dat hier vervolgens nog een 2e rijstrook aan de rechterzijde wordt aan toegevoegd."

Tijdens de ochtend- en avondspits leidt de heraanleg van de E40 tot een toename in verkeersintensiteit op de E40 en een afname op de R4 ter hoogte van het projectgebied. De verkeersdoorstroming verbetert sterk binnen het projectgebied en neemt niet af op de onderzochte wegen buiten het concrete projectgebied op de autosnelweg of op het onderliggend wegennet (0-score).

Op het vlak van verkeersleefbaarheid vindt een zeer kleine en beperkte verschuiving plaats van het onderliggende wegennet naar het bovenliggende wegennet (0-score). In het project-MER wordt ook verwezen naar 'induced traffic' in paragraaf 2.4.2.2.12 (zorgt een verhoging van de wegcapaciteit op lange termijn voor een verhoging van het aantal autoverplaatsingen), maar dit werd niet verder onderzocht, omdat de capaciteitsuitbreiding zeer lokaal is en het wegverkeer dat hoofdzakelijk niet is. De effecten worden wel als verwaarloosbaar ingeschat.

Met betrekking tot verkeersveiligheid zullen de geplande ingrepen (het dalend aantal weefbewegingen) leiden tot een grote daling van het aantal potentiële conflicten en dit heeft een significant positieve impact op de verkeersveiligheid. Buiten het projectgebied is de impact op de verkeersveiligheid verwaarloosbaar. Dit geldt zowel in de huidige situatie als in de referentiesituatie 2030.

De cumulatieve effecten van het project spitsstroken E40 tussen Merelbeke en Wetteren worden eveneens onderzocht. Vooral in de rijrichting naar Oostende zullen ter hoogte van de uitrit E17 in Zwijnaarde bijkomende maatregelen wenselijk zijn bij uitvoering van beide projecten. Dit kan (en dient) echter niet te worden opgelegd in het kader van deze omgevingsvergunningsaanvraag.

In de aanlegfase zullen in principe drie versmalde rijstroken aanwezig zijn in beide inrichtingen en wordt de snelheid lokaal beperkt. Bij het uitvoeren van de werken aan de op- en afritten zullen deze deels moeten worden ingekort en/of tijdelijk volledig afgesloten. Er zijn voldoende mogelijkheden om omleidingsroutes te voorzien zonder hierbij woonkernen te belasten. Er zal een minderhinderplan worden opgemaakt.

Gezien deze hinder tijdelijk is en inherent is aan het uitvoeren van wegeniswerken, is dit in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening mits uitwerking van een minderhinderprogramma. Voor de beoordeling van de milderende maatregelen en aanbeveling wordt verwezen naar het deel 'Project-MER' waarin de nodige voorwaarden en aandachtspunten met betrekking tot de mobiliteit worden opgelegd en meegegeven.

Voorliggende aanvraag is aanvaardbaar, wat betreft de mobiliteitsimpact.

Schaal, ruimtegebruik en bouwdichtheid en visueel-vormelijke elementen

De herinrichting gebeurt maximaal binnen het bestaande gabarit van de snelweg. Er wordt bij de herinrichting gebruik gemaakt van de bestaande overbreedtes van de middenberm en/of de pechstrook. Waar noodzakelijk wordt de snelweg beperkt uitgebreid voor de aanleg van pechhavens of aanhorigheden (langsgrachten, infiltratie- en buffervoorzieningen). De in 2018 heraangelegde asfaltverhardingen worden maximaal behouden. Het project getuigt van zuinig ruimtegebruik, gezien het snelwegdomein slechts minimaal wordt uitgebreid.

Voor wat betreft de schaal en de visueel-vormelijke elementen valt een impact te verwachten door het verdwijnen van buffergroen, het aanleggen van infiltratie- en buffergrachten en het plaatsen van bijkomende geluidsschermen of het vervangen van de bestaande geluidsschermen.

Er kan gesteld worden dat voorliggende aanvraag aanvaardbaar is, wat betreft de schaal, het ruimtegebruik, de bouwdichtheid en de visueel-vormelijke elementen.

Cultuurhistorische aspecten

De aanvraag heeft geen impact op cultuurhistorische aspecten in de omgeving.

Bodemreliëf

Het reliëf van de bestaande houtkanten en gronddammen wordt aangepast om ondiepe wadi's en bufferbekkens aan te leggen. Dit is gericht op het verbeteren van het bestaande afwateringssysteem van de snelweg en het optimaliseren van de interferenties tussen de afwatering van de snelweg en de omliggende (lokale/provinciale) afwateringssystemen. Ook dienen de taluds op verschillende plaatsen te worden aangepast. Gezien deze werken een betere waterhuishouding tot doel hebben, mag worden aangenomen dat de aanpalende percelen niet meer water zullen te slikken krijgen dan in de huidige situatie en dat op dit vlak zelfs een verbetering zal gebeuren.

Voorliggende aanvraag is op dit vlak in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.

Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

Het project zal leiden tot een grotere verkeersveiligheid op het snelwegdomein zelf en een verbeterde verkeersleefbaarheid in de exploitatiefase. In de aanlegfase valt hinder te verwachten door het uitvoeren van de werken zelf (werfverkeer, wegmachines, bemaling) en door het tijdelijk verwijderen van de geluidsschermen en het rooien van bomen. Ook op de snelweg zelf kan er hinder zijn. Deze hinder is echter tijdelijk van aard en is beperkt tot de periode van uitvoering van de werken. Enige hinder is echter inherent aan het uitvoeren van werken van dergelijke schaal.

Het is aangewezen het advies van 26 maart 2025 van de nv Infrabel na te leven waarin voorwaarden zijn opgenomen omtrent de bemaling, het plaatsen van een torenkraan en algemene voorwaarden voor het bouwen langs infrabelterrein

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 en dat voorwaarden moeten worden opgelegd.

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

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 deze aanvraag kan een vergunning voor onbepaalde duur worden verleend, met uitzondering van de ingedeelde inrichting of activiteit.

Voor deze ingedeelde inrichting of activiteit, die betrekking heeft op punt 3° van artikel 68, tweede lid, van het Omgevingsvergunningsdecreet, kan een omgevingsvergunning voor een vergunningstermijn van 3 jaar worden verleend, vanaf de start van de werken.

BEZWAREN OPENBAAR ONDERZOEK

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

- wat betreft de bezwaren over de ontbossing: aangezien het om een zeer beperkte ontbossing gaat en de ecologische waarde van het betrokken perceel beperkt is (zoals toegelicht in project-MER deel 3, hoofdstuk 3.2.2.11 'Ecotoopinname op basis van BWK'), is ervoor gekozen om geen compensatie in natura te voorzien. Deze keuze is in overeenstemming met het Bosdecreet. De ingediende bezwaren lijken vooral van principiële aard te zijn en vormen op zich geen geldige reden om voorliggende aanvraag of het project-MER af te keuren. Bovendien wordt de financiële compensatie in het project-MER niet beschouwd als een milderende maatregel,
- wat betreft de bezwaren over de vernietiging van historische permanente graslanden: in het project-MER (deel 2, hoofdstuk 6.4.1.1 'Ecotoop en habitatswijziging') wordt de impact op het historisch permanent grasland op genuanceerde wijze beschreven: de ingreep betreft enkel een ruige randzone van het grasland, terwijl het kerngebied van het grasland zelf ongemoeid blijft. Binnen deze contour vindt bovendien geen verharding plaats. De ingreep bestaat uit de aanleg van een waterbergings- en bufferingsgracht langs de perceelsrand, waarmee bestaande perceelsranden worden uitgebreid. Dit draagt bij aan het herstel en de versterking van de ecotoopwaarde van deze randzones (zie in het project-MER deel 3, hoofdstuk 3.2.3 'Milderende maatregelen');
- wat betreft de bezwaren over de inventarisatie van de natuurwaarden kan er verwezen worden naar het project-MER deel 2 hoofdstuk 6.2.2 en deel 3 hoofdstuk 3.2.1. De meest

- actuele biologische waarderingskaarten, waarnemingendatabanken en validatie hiervan door middel van terreinfoto's werden toegepast,
- voorliggende aanvraag leidt inderdaad tot een effect op de biodiversiteit. Door de na te leven voorwaarden wordt dit effect als aanvaardbaar geacht. Hierbij wordt er ook verwezen naar het advies van 19 maart 2025 van het Agentschap voor Natuur en Bos;
 - wat betreft de opmerking rond het uitvoeren van de kappingen buiten het broedseizoen: dit werd reeds opgenomen als voorwaarde,
 - wat betreft de mogelijke aantasting van het gRUP 'Technologiepark Ardoyen Tramstraat'. De overlap met groenzones in het gRUP is opgenomen in Luik VI van de vergunningsaanvraag onder de rubriek 'vegetatiewijzigingen'. Wanneer er feitelijk geen bos aanwezig is, is er volgens het Bosdecreet ook geen sprake van ontbossing. In het project-MER wordt dan ook uitsluitend de feitelijke inname van natuurwaarden meegenomen in de beoordeling. Verder is er geen sprake van 'vernietiging' van natuurgebied door verharding. Het betreft een tijdelijke inname van de bestaande berm met groenscherm voor de aanleg van buffer- en infiltratiegrachten. Langs deze grachten kan op relatief korte termijn een gelijkaardige of zelfs hogere natuurwaarde ontstaan;
 - De overlap met groenzones in het de ruimtelijke uitvoeringsplannen wordt in de vergunningsaanvraag (Luik VI) aangemerkt als vegetatiewijziging, waarbij geen sprake is van ontbossing volgens het Bosdecreet, aangezien er feitelijk geen bos aanwezig is. Het gaat om een tijdelijke inname van een berm met groenscherm voor de aanleg van buffer- en infiltratiegrachten, waar langsheen op korte termijn vergelijkbare of hogere natuurwaarden kunnen ontstaan;
 - Wat betreft de bezwaren over stikstof. In het project-MER is binnen de discipline Gezondheid (hoofdstuk 8) onderzocht welke chemische stressoren relevant zijn voor infrastructuur- en verkeersgerelateerde projecten, met focus op luchtkwaliteit. Daarbij is het beoordelingskader voor chemische stressoren van het Departement Omgeving (2021) toegepast, en werd rekening gehouden met kwetsbare functies in het studiegebied. Voor de mobiliteitsanalyse is uitgegaan van verkeersdata uit 2017, afkomstig uit het strategisch verkeersmodel 4.2.1 van het Departement Mobiliteit en Openbare werken. De vergelijking met gegevens uit 2023 toonde aan dat de verkeersintensiteiten vergelijkbaar zijn, waardoor de cijfers uit 2017 bruikbaar blijven. Ook een zichtjaar 2030 is meegenomen. Wat de menselijke gezondheid betreft, zijn enkel emissies van belang; de in het bezwaar aangehaalde deposities zijn onderzocht in de voortoets (project-MER deel 2, hoofdstuk 6.7.3) toont aan dat stikstofdepositie geen relevante effecten veroorzaakt;
 - Wat betreft het bezwaar over geluidshinder en rustverstorende werkzaamheden tijdens de aanlegfase: in project-MER deel 2, hoofdstuk 3.8 worden de milderende maatregelen en aanbevelingen beschreven die gericht zijn op het beperken van geluidshinder tijdens de aanlegfase. Een belangrijke voorzorgsmaatregel is het zoveel mogelijk inzetten van geluidsarme machines en technieken. Dit geldt ook voor de ingedeelde inrichting van het project, zoals de grondwaterbemaling, waarvoor geluidsarme pompen zullen worden gebruikt.
Verder wordt in hoofdstuk 3.5.1 van het project-MER opgemerkt dat er geen specifieke of concrete geluidsnormen bestaan voor de aanlegfase. De milieukwaliteitsnormen in Vlaanderen zijn ontwikkeld voor het permanente omgevingsgeluid en zijn daardoor minder toepasbaar op tijdelijke bronnen zoals geluid van afbraak- en bouwwerkzaamheden;
 - Wat betreft de bezwaren over extra verkeer door de aanleg van weefstroken: het klopt dat de aanleg van een weefstrook tussen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem de theoretische verkeerscapaciteit van dit specifieke wegvak verhoogt ten opzichte van een situatie zonder weefstrook. Dit betekent echter niet dat die extra capaciteit volledig zal worden benut, noch dat het project gericht is op capaciteitsuitbreiding. De

voornaamste doelstelling blijft het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit blijkt ook uit het feit dat er aan de aansluitende wegvakken geen infrastructuraanpassingen worden voorzien. De verkeersanalyses tonen een beperkte verschuiving van verkeer van het onderliggend wegennet naar dit deel van de E40, wat duidt op een herverdeling van bestaande verkeersstromen en niet op bijkomend verkeer. De mogelijke toename van autogebruik als gevolg van verbeterde infrastructuur ('induced traffic') wordt in het project-MER niet als relevant beschouwd, wat verder gemotiveerd wordt in deel 2, hoofdstuk 2.4.2.12 van het project-MER,

- Het verlagen van de snelheid zorgt niet automatisch voor veiliger of vlotter rijstrookwisselen, omdat kleinere snelheidsverschillen het invoegen juist kunnen bemoeilijken. Voor de suggestie van een vaste rijstrook met doorlopende witte lijn zijn in het voorontwerp verschillende opties grondig onderzocht. De scenario's in het project-MER komen voort uit het beleidsplan van de stad Gent en niet specifiek vanuit de discipline lucht. Bij de keuze voor snelheidsregimes moet ook rekening gehouden worden met doorstroming, vertragingen en emissies; zo stoten vrachtwagens bij 70 km/u meer NO_x uit dan bij 90 km/u,
- Wat betreft het bezwaar over geluidsoverlast. De optimalisatie van de bestaande geluidsschermen is uitgevoerd op basis van een aantal vastgelegde criteria, die uitgebreid aan bod komen in de inleidende hoofdstukken van het project-MER. De randvoorwaarden voor het plaatsen van (nieuwe) geluidswerende constructies volgen het dienstorder MOW/AWV/2020/17, dat een uniforme aanpak voor heel Vlaanderen bepaalt. Het gebruik van beplanting over een beperkte diepte heeft geen merkbaar effect op geluidsreductie, wat eerder al grondig werd aangetoond in studies;
- Met betrekking de bezwaren rond de onvolledigheid van het project-MER:
 - Luchtkwaliteit: voor elk van de onderzochte alternatieven zijn de effecten op de luchtkwaliteit doorgerekend en beoordeeld conform het geldende beoordelingskader en de actuele Vlaamse normen. De modellering is uitgevoerd met gebruik van erkende rekenmodellen en methodologieën, zoals voorgeschreven. Hierdoor kan niet gesteld worden dat dit onderdeel onvolledig zou zijn;
 - Biodiversiteit en natuurwaarden: in het project-MER, meer bepaald deel 3, wordt verduidelijkt dat gebruik is gemaakt van de geactualiseerde Biologische Waarderingskaart (BWK 2022), aangevuld met terreinbezoeken, foto's en gegevens uit relevante databanken om de biodiversiteit van de projectzone in kaart te brengen. Hoewel een klein spontaan bosperceel niet fysiek kon worden bezocht vanwege de ligging in een verkeersoksel, is het wel in de analyse meegenomen. Het gaat hier om een jong bosje met een beperkte ecologische waarde door de omringende intensieve infrastructuur. De natuurwaardeninventarisatie is dus degelijk en voldoet aan de gangbare praktijk;
 - Effect van geluidsschermen op luchtkwaliteit. hoewel het effect van geluidsschermen op luchtkwaliteit niet in de modellering werd opgenomen vanwege technische beperkingen van de huidige modellen, werd dit effect wel degelijk kwalitatief besproken. Geluidsschermen kunnen verkeersemisies hoger de lucht in leiden, wat bijdraagt aan verdunning en dus betere luchtkwaliteit achter de schermen. Dit effect is gebaseerd op bestaande literatuur (onder andere Hooghwerff et al., 2009 en Rijkswaterstaat, Toepassingsadvies Schermen) en wordt toegelicht in paragraaf 4.5.2.1 van het project-MER,
 - Cumulatieve effecten: bij de beoordeling van cumulatieve effecten is een afweging gemaakt op basis van twee criteria: de relevantie en het realiteitsgehalte van andere ontwikkelingen. Enkel projecten waarvan

aannemelijk is dat ze effectief gerealiseerd worden, zijn in de analyse opgenomen. Speculatieve of nog onvoldoende concrete projecten werden terecht buiten beschouwing gelaten. Zo werd bijvoorbeeld de herontwikkeling van The Loop niet meegenomen omdat er momenteel nog geen vastgesteld ruimtelijk uitvoeringsplan of officiële startbeslissing is. De toekomst van deze site is op dit moment nog te onzeker om kwantitatief te kunnen verwerken. Het complex project VIA werd niet meegenomen omdat dit nog in de onderzoeksfase zit. Het is op heden dus nog onduidelijk hoe dit project er zal uitzien waardoor het inschatten van cumulatieve effecten bijgevolg ook niet mogelijk is. De optimalisatie van de E40 omgeving Gent. In hoofdstuk 7 van deelrapport 1 zijn de geplande ontwikkelingen met betrekking tot de E40 opgelijst. Daar wordt aangegeven hoe met deze ontwikkelingen wordt omgegaan. De totale verkeersafwikkeling wordt in kaart gebracht in het ontwikkelingsscenario dat onderzocht werd in het project-MER.

Voor het referentiejaar 2030 werd een verkeersmodelberekening gemaakt waarin een autonome verkeersgroei is meegenomen, zodat de verwachte evolutie correct is ingeschat. Het project-MER is bijgevolg gebaseerd op actuele gegevens en erkende methodes, met een grondige beoordeling van luchtkwaliteit, natuurwaarden, geluid en cumulatieve effecten. De aanpak is inhoudelijk correct en transparant, waardoor niet kan worden gesteld dat het project-MER onvolledig is;

- Wat betreft het bezwaar over de opsplitsing van de vergunningsaanvraag. Het opsplitsen van een project in deelprojecten is toegestaan, mits aan de MER-plicht van het geheel wordt voldaan. In dit project-MER zijn zowel de deelprojecten als het totaalproject onderzocht, inclusief de cumulatieve effecten, om saucissoneren te voorkomen. De effecten van de spitsstroken tussen Merelbeke en Wetteren en de heraanleg van het op- en afrittencomplex in Drongen zijn meegenomen in de analyse.
- Met betrekking tot het organiseren van een infovergadering: volgens de bepalingen van artikel 25 van het Omgevingsvergunningsbesluit moet geen informatievergadering gehouden worden over de aanvraag. De aanvraag bevat immers wel een project-MER, maar heeft geen betrekking op de exploitatie van in de eerste klasse ingedeelde inrichtingen of activiteiten, wel van de tweede en derde klasse. Er werd er toch een informatiesessie voor het grote publiek georganiseerd tijdens de aanmelding van de project-MER. Vanwege de COVID-19 maatregelen in 2021 vond deze sessie digitaal plaats, met een gedetailleerde toelichting en inzagemogelijkheid in de scopingnota. Iedereen kon opmerkingen indienen, wat resulteerde in de uitwerking van verschillende bijkomende scenario's. Uiteindelijk werden vijf scenario's onderzocht, naast de bestaande toestand van 2017 en de referentietoestand van 2030. Dit zorgde voor een goed onderbouwd project dat rekening houdt met zowel verkeersdoelstellingen als milieuaspecten zoals geluidshinder, waterhuishouding, luchtkwaliteit en ecologie. Daarnaast werden het project en de processtappen toegelicht op de website van de aanvrager, die regelmatig werd bijgewerkt gedurende het studietraject.
- Wat betreft de bemaling en de overstromingsgevoeligheid wordt verwezen naar bovenstaande bespreking bij 'Hemelwater'.

Er kan bijgevolg gesteld worden dat de bezwaren ongegrond 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

De vergunning voor de aanvraag kan worden verleend voor onbepaalde duur, met uitzondering van de ingedeelde inrichting of activiteit.

Voor de ingedeelde inrichting of activiteit kan een omgevingsvergunning voor een vergunningstermijn van 3 jaar worden verleend, vanaf de start van de werken.

BESLUIT VAN DE VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING EN LANDBOUW,

Artikel 1. §1 Aan het Agentschap Wegen en Verkeer, Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 81, 9000 Gent, wordt de vergunning verleend voor de volgende stedenbouwkundige handelingen voor het project 'Weefstroken' E40 Zwijnaarde - Sint-Denijs-Westrem', gelegen te 9000, Gent op en langs de E40.

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknorte beschrijving
ONTBOSSING	Ontbossen	Ontbossing over 1.815 m ²
RELIËF	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Uitvoeren van reliëfwijzigingen voor de aanleg van twee infiltratiebekkens, vier wadi's en twee grachten met winterbedding
SLOOP	Slopen of verwijderen	Slopen van bestaande verharding
VERHARDING	Verbouwen/Wijzigen Infrastructuur	Wijzigingen bestaande wegverharding, aanleggen nieuwe wegverharding en optrekken van geluidsschermen met een variërende schermhoogte
WATER	Verbouwen/Wijzigen Infrastructuur	Verlenging van de bestaande inbuizing van de Grietgracht (O706) en plaatsen nieuwe kopmuur

§2. Aan het Agentschap Wegen en Verkeer, Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 81, 9000 Gent, wordt de vergunning verleend voor de exploitatie een tijdelijke bemaling met inrichtingsnummer 20241210-0007, gelegen te 9000, Gent op en langs de E40, omvattende volgende inrichtingen en activiteiten:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
3 4 2°	Lozing van bemalingswater dat gevaarlijke stoffen bevat, vermeld in bijlage 2C, in concentraties hoger dan het IC, van 2 tot 100 m ³ /h.	60,46 m ³ /uur	2

53.2.2°b)1°	Grondwaterwinning (bemaling), met een jaardebiet meer dan 30.000 m ³ per jaar en een maximale grondwaterverlaging van minder dan 4 m-mv.	61.253 m ³ /jaar	3
-------------	---	-----------------------------	---

§3 Aan het Agentschap Wegen en Verkeer, Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 81, 9000 Gent, wordt de vergunning verleend voor de wijziging van vegetatie, gelegen te 9000, Gent op en langs de E40

Planaanduiding	Handeling	Beknopte beschrijving
Wijzigen kleine landschapselementen	Het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Verwijderen of beschadigen van KLE in functie van nieuwe geluidswanden en/of optimalisatie van de afwatering
Wijzigen van kleine landschapselementen	Het uitgraven, verbreden, rechtekken of dichten van kleine landschapselementen	Uitgraven, verbreden of rechtekken van bestaande grachten (KLE) in functie van nieuwe geluidswanden en/of optimalisatie van de afwatering

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, met uitzondering van de ingedeelde inrichting of activiteit,
- een termijn van 3 jaar, vanaf de start van de werken, voor de ingedeelde inrichting of activiteit.

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 Het advies van 26 maart 2025 van de nv Infrabel wordt nageleefd met betrekking tot de bemaling, het plaatsen van een torenkraan en algemene voorwaarden voor het bouwen langs Infrabelterrein
- 2 Er wordt een minder-hinderprogramma uitgewerkt in overeenstemming met het draaiboek minder hinder van het Agentschap Wegen en Verkeer.
3. De geluidsschermen worden op die locaties waar ze rechtstreeks waarneembaar zijn vanuit de omliggende omgeving (ter hoogte van de Langeplankstraat, Bollebergen, Rooskenstraat en Hertooiebos), afgeschermd door middel van groenvoorzieningen Dit kan door bomen/struiken aan te planten, groenschermen te voorzien of de geluidsschermen met klimop te laten begroeien.
4. De volgende voorwaarden worden nageleefd met betrekking tot de ontbossing:
 - De vergunning wordt verleend op grond van artikel 90bis, §5, derde lid, van het Bosdecreet en onder de voorwaarden zoals opgenomen in het hierbij gevoegde compensatieformulier met kenmerk. 25-204601.
 - De te ontbossen oppervlakte bedraagt van 1.815 m². Deze oppervlakte valt niet meer onder het toepassingsgebied van het Bosdecreet.
 - De ontbossing kan enkel worden uitgevoerd conform het plan toegevoegd als bijlage

- De bosbehoudsbijdrage van 20.328 € wordt binnen de 4 maanden, vanaf de datum waarop gebruik mag gemaakt worden van deze vergunning, gestort worden op het rekeningnummer van het Agentschap voor Natuur en Bos.
5. Het rooien van het bos en de houtkanten vindt plaats buiten het broedseizoen, dus na 15 juli en voor 15 maart.
 6. De infiltratiestroken worden extensief beheerd: het maaien/afzetten van hakhout gebeurt niet vroeger dan om de 5 à 8 jaar, en in stroken van maximaal 1 km lang per keer, alternerend over noord- en zuidzijde. Er wordt geen verharding aangebracht in deze infiltratiestroken.
 7. Indien Japanse duizendknoop aanwezig is, mag deze niet worden verspreid. De aanvrager neemt alle nodige maatregelen om verspreiding tegen te gaan: de toepassing van bioveiligheidsmaatregelen bij grondverzet en het beheer en de verwerking van groenafval van invasieve duizendknoop is hierbij noodzakelijk. Wanneer de werken door een derde partij uitgevoerd worden is het essentieel dat de nodige bioveiligheidsmaatregelen in het bestek worden opgenomen en er wordt toegezien op de naleving ervan.
 8. Om het onderhoud van de wadi's mogelijk te maken wordt de bodem van de wadi's voorzien als toegangspad. Er wordt bij de uitvoering van het onderhoud voorkomen dat de bodem zal compacteren waardoor infiltratie sterk zal verminderen.
 9. De 5 m-erfdienstbaarheidszone langs de onbevaarbare waterloop 'Grietbeek' wordt uitgezet op het terrein voor de aanvang van de werken en is te meten vanaf de bovenste rand van het talud. Er wordt vertrokken vanuit de bestaande situatie. In deze zone zijn bebouwing, verhardingen, constructies, reliëfwijzigingen en opslag die de doorgang zou kunnen belemmeren niet toegelaten.
 10. De leiding voor de extra doorpersing onder de E40 wordt voorzien van een diameter van 600 mm.
 11. De volgende voorwaarden worden nageleefd uit het advies van 19 april 2025 van de nv De Vlaamse Waterweg:
 - Indien er een rechtstreekse lozing plaatsvindt van bemalingswater in de Ringvaart tijdens de bouwfase, worden de volgende voorwaarden nageleefd:
 - Er wordt een vergunning aangevraagd bij de nv De Vlaamse Waterweg via <https://www.vlaamsewaterweg.be/vergunningen>;
 - De aanvrager meldt elk incident waarbij mogelijks oppervlaktewaterverontreiniging ontstaat binnen de 24 uur aan RIS (0800/40 330 of ris@vlaamsewaterweg.be).
 12. De volgende voorwaarden worden nageleefd met betrekking tot de ligging langsheen een waterloop. Langs de waterloop bevindt zich een 5-meterzone voor erfdienstbaarheden. Deze strook begint landinwaarts vanaf de uiterste boord van de waterloop waar het talud eindigt. De inrichting van deze strook moet compatibel zijn met het (jaarlijkse) machinaal onderhoud van de waterloop. Dit houdt het volgende in:
 - de 5-meterzone is overrijdbaar met een rups- of bandenkraan van minstens 30 ton;
 - bijkomende gebouwen in de 5-meterzone zijn verboden, alsook andere in de bodem verankerde constructies (tuinhuisjes, schommels, ...);
 - aanmerkelijke reliëfwijzigingen zijn niet toegestaan in de 5-meterzone;
 - het maaisel en de niet-verontreinigde ruimspecie kan binnen de 5-meterzone gedeponeerd worden. De waterloopbeheerder heeft geen enkele verplichting deze specie verder te behandelen;
 - personeelsleden van de waterloopbeheerder of personen die in zijn opdracht werken uitvoeren, hebben er een recht van doorgang en mogen er materialen en werktuigen plaatsen om werken aan de waterloop uit te voeren;
 - er worden bij voorkeur geen omheiningen geplaatst. Indien dit om veiligheidsredenen toch nodig wordt geacht, kan een draadafsluiting geplaatst

- worden op een afstand tussen 0,75 m en 1 m vanaf de kruin van de oever. Deze afsluiting mag niet hoger zijn dan 1,5 m;
- dwarsafsluitingen belemmeren de toegang tot de strook niet en zijn daarom gemakkelijk en onmiddellijk wegneembaar en terugplaatsbaar of zijn voorzien van één of twee draaibare delen, zodat de vrije doorgang minstens 5 meter bedraagt;
 - beplantingen in de 5-meterzone zijn verboden, met uitzondering van één rij hoogstambomen. Deze rij moet op minstens 0,75 m en maximum op 1 m van de taludinsteeek worden geplaatst. De bomen moeten op een tussenafstand van minstens 12 m worden geplant.
13. Gelet op de archeologienota met referentienummer ID 31572, waarvan op 2 december 2024 akte werd genomen door het agentschap Onroerend Erfgoed, zijn er geen bijkomende maatregelen met betrekking tot archeologisch erfgoed noodzakelijk voor zover de geplande werken en bodemingrepen worden uitgevoerd zoals beschreven in de archeologienota en voor zover wordt voldaan aan het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013.
14. De volgende bijzondere voorwaarden in kader van de tijdelijke bemaling en het milderen van de mogelijke impact hiervan op de waterloop O706 worden nageleefd:
- De bemaling mag de stabiliteit van de oevers van de waterloop niet in het gedrang brengen. Indien zou blijken dat er instabiliteit van de oevers aan het optreden is, wordt de aanvrager aangemaand om de oevers onmiddellijk te herstellen met de door de dienst bepaalde materialen. Voor de werken wordt een machtiging aangevraagd bij de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen;
 - Op een afstand van minder dan 200 m van de bronbemaling is waterloop O706 aanwezig. Het opgepompte water wordt hierop worden aangesloten;
 - Er wordt een tijdelijke lozingsconstructie geplaatst die verwijderd wordt als de bemaling is afgelopen;
 - De lozingsconstructie wordt zodanig gebouwd dat zo weinig mogelijk sedimenten worden afgevoerd naar de waterloop;
 - Indien noodzakelijk wordt een terugslagklep geplaatst op de lozingsbuis om te vermijden dat hoge waterstanden in de waterloop schade veroorzaken door water dat vanuit de waterloop terugkeert in de lozingsbuis;
 - Na de uitvoering van de werken wordt de waterloop in zijn oorspronkelijke toestand hersteld. Bevond er zich reeds een bodem- en/of oeversversterking in de waterloop, dan wordt deze teruggeplaatst in dezelfde materialen;
 - Er wordt voor gezorgd dat tijdens het bemalen de afwatering van de waterloop nooit in het gedrang komt en/of dat er geen wateroverlast ontstaat op aanpalende percelen. De bemaling gebeurt via een peilgestuurd bemalingssysteem, zodat de installatie een lager debiet oppompt of de bemaling stilletjes als een voldoende laag waterpeil wordt bereikt;
 - Elke constructie in de 5-meterzone langs de waterloop is overrijdbaar met materieel (tot 30 ton) gebruikt voor het machinaal onderhoud van de waterloop. Schade aan een constructie ten gevolge van normaal onderhoud kan niet ten laste worden gelegd van de waterloopbeheerder of van wie in zijn opdracht de werken uitvoert;
 - Voor werken binnen de bedding van de waterloop, zoals het bouwen van een vaste lozingsconstructie, het herstellen van het profiel van de waterloop of het herstel van de oeversversterking is een machtiging van de deputatie nodig. De informatie over de procedure om deze toelating aan te vragen is te vinden op www.oostvlaanderen.be/machtiging;
 - Via de lozingsconstructie wordt enkel water geloosd dat voldoet aan de bepalingen van het VLAREM. Bij het vermoeden van een verontreiniging binnen

de invloedssfeer van de bemaling moet de mogelijke verspreiding van de verontreinigende parameter naar het watersysteem onderzocht worden; Na het stopzetten van de tijdelijke bemalingen wordt de provinciale dienst Integraal Waterbeleid verwittigd, zodat een plaatsbezoek kan worden uitgevoerd. Hiervoor wordt een afspraak gemaakt met de sectoringenieur Muriel Timmerman, muriel.timmerman@oost-vlaanderen.be en/of de toezichter Karel Vergote, karel.vergote@oost-vlaanderen.be.

15. De volgende algemene voorwaarden in kader van de machtiging voor de uitvoering van de werken aan de waterloop met nummer O706 (2^{de} categorie) worden nageleefd:
 - De dienst Integraal Waterbeleid van het provinciebestuur wordt minstens 15 dagen vooraf op de hoogte gebracht van de start van de werken;
 - De aanvrager, eventuele opvolgers of rechthebbenden blijven verantwoordelijk voor alle eventuele schade die deze werken zullen veroorzaken en zullen altijd de uitgevoerde werken in goede staat moeten onderhouden;
 - Het bekomen van deze machtiging ontslaat de aanvrager er niet van tevens in regel te zijn met andere wetgevingen;
 - Indien de bedding van de waterloop deels of volledig behoort tot het privédom van derden, zal de aanvrager, vooraleer de werken uit te voeren, een akkoord hierover sluiten met bedoelde (mede)eigenaars;
 - Indien twee jaar na datum van dit besluit de werken niet werden opgestart, vervalt de machtiging;
 - De aanvrager verzekert de vlotte waterafvoer van de waterloop tijdens de uitvoering van de werken;
 - Tijdens de werken is steeds een kopie van de vergunning aanwezig op de werf.
16. Voor de periode tussen 15 maart en 15 oktober geldt dat bij droogte die 10 dagen aanhoudt (neerslagstation Vinderhoutse – zie www.waterinfo.be), wordt bevoeiing/infiltratie voorzien waar nodig.
17. De volgende bijzondere voorwaarden in kader van de machtiging voor de uitvoering van de werken aan de waterloop met nummer O706 (2^{de} categorie) worden nageleefd:
 - De waterloop nummer O706 mag overwelfd worden over een lengte van 330 cm zoals aangeduid op het bijgevoegde plan '46013.102501-Detailplan'.
 - De overwelling wordt uitgevoerd met geprefabriceerde BENOR-gekeurde kokers in gewapend beton, geplaatst op een betonfundering. De kokers hebben een inwendige breedte van 320 cm en een inwendige hoogte van 220 cm. Ze beschikken over uitwendige mofverbindingen. De aanvrager voorziet de verbindingen van rubberen dichtingsringen.
 - De overwelling wordt zo aangelegd dat de bodem ervan onder een eenvormige helling de normale bodem van de waterloop volgt. Zowel opwaarts als afwaarts van de overwelling wordt een vloeiende aansluiting op het oorspronkelijke tracé voorzien.
 - De vrije uiteinden van de overwelling worden afgewerkt met een kopmuur in vaste materialen (baksteenmetselwerk, breuksteenmetselwerk, beton, ...) geplaatst op een betonfundering. De nieuwe overwelling wordt aangesloten volgens de regels van op de bestaande overwelling.
 - Alvorens de constructie te plaatsen, wordt gezorgd voor de verwijdering van al het slib en kruid op de bodem van de waterloop.
 - Er wordt gezorgd dat de as van de overwelling overeenstemt met de as van de waterloop.
 - Er wordt gezorgd dat het sterktetype van de constructie voldoet aan de gebruiksbestemming van de overwelling. Dit is ook geldig voor eventuele andere kunstwerken zoals inspectieputten en hun deksels.

- Eventuele schade aan de taluds van de waterloop wordt hersteld volgens de regels van de kunst. Indien nodig wordt een oeverversterking geplaatst conform het bijgevoegde dwarsprofiel: '46013_102501_Dwarsprofiel: oeverversterking met gestapelde schanskorven op houten palen'.
 - De machtiging tot overwelven van de waterloop verleent geen recht op inlijving van het terrein boven de overwelving bij het privé-eigendom. Voor gebruik van deze oppervlakte is contact met de eigenaar van de waterloop vereist.
18. Tijdens de werken is de openbare weg steeds toegankelijk. Een veilige omleiding wordt voorzien voor de voetgangers/fietsers.

§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 Milieunavigator, via de link: <https://navigator.emis.vito.be/>.

b. Bijzondere milieuvoorwaarden:

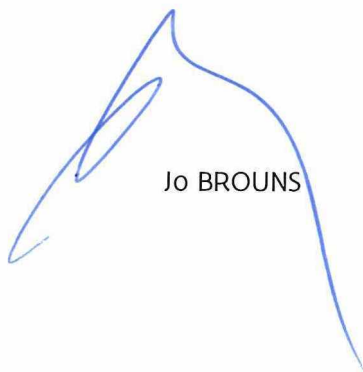
1. Een lozingsnorm van 30 µg/l wordt nageleefd voor de parameter arseen.
2. De volgende monitoring wordt nageleefd:
Bij de opstart van elke nieuwe bemalingszone wordt het bemalingswater bemonsterd en geanalyseerd op de parameter Arseen volgens onderstaande schema:
 - Bij concentraties hoger dan 80% van de lozingsnorm:
 - In de eerste maand wekelijks;
 - Na de eerste maand (indien van toepassing): maandelijks tot het einde van de bemaling of tot wanneer de recentste analyse maximaal 80% van de norm bedraagt;
 - Bij concentraties lager dan 80% van de norm: maandelijks/geen herhaling nodig (indien van toepassing).
 - Indien het bemalingswater ter hoogte van fase 4 wenst geïnfiltreerd te worden, wordt het bij opstart geanalyseerd en getoetst aan de normen van het grondwater.
3. Een bemalingspomp mag enkel geplaatst worden door een boorbedrijf dat erkend is conform het VLAREL van 19 november 2010 voor de discipline, vermeld in artikel 6, 7°, a), 1), van het voormelde besluit. Uiterlijk de derde werkdag nadat een bemalingspomp is geplaatst, bezorgt het erkende boorbedrijf van elke debietmeter die bedoeld is voor de registratie van het opgepompte en terug in de ondergrond gebrachte debiet, de volgende informatie via een webapplicatie van de Databank Ondergrond Vlaanderen:
 1. het merk en serienummer.
 2. het tijdstip van plaatsing en de tellerstand op het moment van de plaatsing.
 Bij het ontmantelen van de bemalingsinstallatie, bezorgt het erkende boorbedrijf uiterlijk de derde werkdag na de ontmanteling: het tijdstip van de ontmanteling en de tellerstand op het moment van de ontmanteling via een webapplicatie van de Databank Ondergrond Vlaanderen. Praktische richtlijnen over hoe de gevraagde informatie moet worden doorgegeven, zijn te vinden op <https://dov.vlaanderen.be/richtlijnen-actieve-bemalingen>.
4. Het bemalingswater infiltreert enkel terug in de grond indien de kwaliteit van het opgepompte grondwater voldoet aan de milieukwaliteitsnormen vastgesteld in artikel 2.4.1.1. van titel II van het VLAREM.

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,

25 JUN 2025

Vlaams minister van Omgeving en Landbouw



Jo BROUNS

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 15 bus 130
1210 Brussel
3. hetzij door neerlegging ter griffie op het hierboven vermelde adres.
Marie-Elisabeth Belpairegebouw
Toren Noord (2de verdieping)
Simon Bolivarlaan 17
1000 Brussel

Een afschrift van het verzoekschrift ter informatie bezorgen aan de verwerende partij (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 bij het indienen van het verzoekschrift 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.

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>)