

Dossiernummer: OMV_2025146142
Projectinhoudversie (PIV): V7
Inrichtingsnummer: 20251215-0045
Ondernemingsnummer exploitant: 0200.068.636

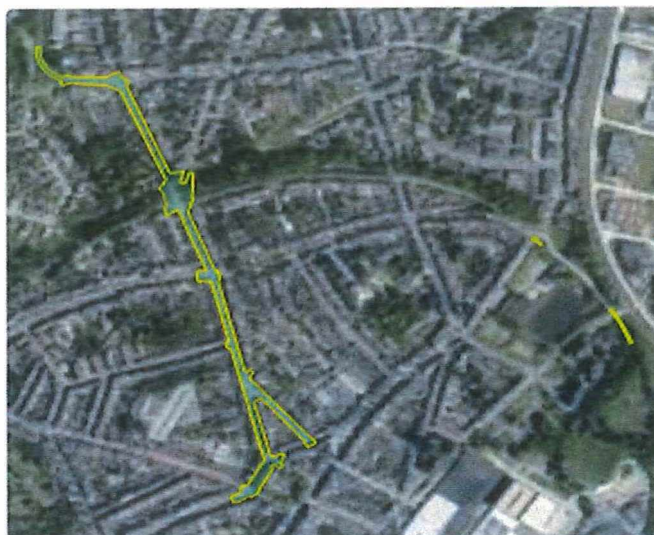
Ministerieel besluit over de omgevingsvergunningsaanvraag van de Opdraver Farys en de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn voor het project 'Gent heraanleg Poperingestraat', gelegen te 9032 Gent, Dikkelindestraat, Poperingestraat, Myosotisstraat, Radijsstraat, Edmond van Beverenplein, Geraniumstraat, Gentseardeweg, Gambrinusstraat, Kolegemstraat, Grensstraat, Dracenastraat en Hakkeneistraat.

OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG (INCLUSIEF WIJZIGINGEN)

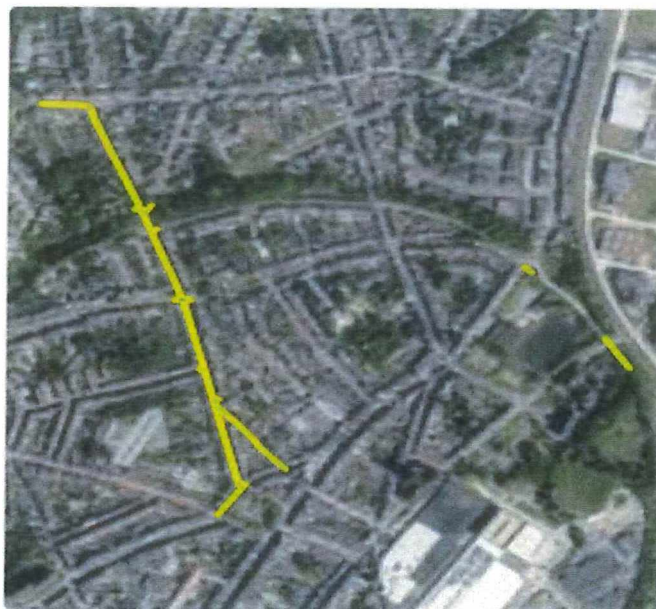
De aanvraag gaat over de heraanleg van de Poperingestraat en omgeving in Wondelgem (Gent).

De aanvraag heeft betrekking op terreinen gelegen te:

- voor wat betreft de stedenbouwkundige handelingen: 9032 Gent, Dikkelindestraat, Poperingestraat, Myosotisstraat, Radijsstraat, Edmond van Beverenplein, Geraniumstraat, Gentseardeweg, Gambrinusstraat, Kolegemstraat, Grensstraat, Hakkeneistraat en Dracenastraat, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



- voor wat betreft de ingedeelde inrichting of activiteit: 9032 Gent, Dikkelindestraat, Poperingestraat, Myosotisstraat, Radijsstraat, Edmond van Beverenplein, Geraniumstraat, Gentseardeweg, Gambrinusstraat, Kolegemstraat, Grensstraat, Hakkeneistraat en Dracenastraat, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



Wijzigingen van de aanvraag (PIV3, PIV4, PIV5, PIV6, PIV7)

De wijzigingen doorgevoerd middels PIV3, PIV4 en PIV5 werden telkens ingetrokken.

Op 16 juni 2026 werd de aanvraag gewijzigd (PIV6) met het volgende:

- Toevoegen van een stabiliteitsnota, onder meer met gedetailleerde berekeningen met betrekking tot zettingen van de bemaling;
- Beschrijving van de proefbemaling in de Hakkeneistraat;
- Verduidelijking van de nota hemelwaterverordening;
- Aanpassing van het planelement verharding ter hoogte van de 5-m zone waterloop.

De gewestelijke omgevingsambtenaar heeft op 18 juni 2026 het wijzigingsverzoek PIV6 aanvaard met de organisatie van een nieuw openbaar onderzoek en een tweede adviesvraag aan de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie.

Op 25 augustus 2026 werd de aanvraag gewijzigd (PIV7) met het volgende:

- Bijkomende informatie en motivatie wordt toegevoegd om tegemoet te komen aan de vragen uit het advies van de afdeling GVOW van 12 augustus 2026. Daarnaast wordt de context van de voorliggende aanvraag geduid en wordt er gerepliceerd op het bezwaar.

Deze wijzigingen komen tegemoet aan uitgebrachte adviezen en doen geen afbreuk aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening. De wijzigingen brengen tevens geen schending van de rechten van derden met zich mee. Derhalve is er conform artikel 64 van het decreet betreffende de Omgevingsvergunning geen nieuw openbaar onderzoek nodig.

Deze wijzigingen worden meegenomen in de beoordeling van de aanvraag.

Voorwerp van de gewijzigde aanvraag

De aanvraag omvat de volgende stedenbouwkundige handelingen.

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknopte beschrijving
B22-VERHARDING	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	Aanleg van de trambaan
B22-SLOOP	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	Opbraak van de bestaande verhardingen, tramsporen, riolering, constructies (pylonen)
B22-RIOOL	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	Aanleg van een nieuw stuk gescheiden rioolstelsel

Opmerking

- Alle handelingen die gevat worden door het planelement B22-RIOOL zijn vergunningsplichtig, gezien deze handelingen volledig of gedeeltelijk gelegen zijn binnen een vijf meter brede strook, te rekenen vanaf de bovenste rand van het talud van ingedeelde onbevaarbare en bevaarbare waterlopen, alsook in de bedding van deze waterlopen. Voor de aanleg van een nieuw gescheiden rioleringsstelsel in de Hakkenestraat is het Vrijstellingenbesluit niet van toepassing. Aangezien de plannen volledig zijn en de aanvraag alle nodige informatie bevat, worden de rioleringswerken in totaliteit in de beoordeling hieronder meegenomen
- Voor een aantal elementen in het dossier geldt een vrijstelling van vergunningsplicht (artikel 10.1°, 10.4° en 10.5°) van het Vrijstellingenbesluit. Het gaat hierbij om de gebruikelijke ondergrondse constructies in functie van de rioleringsaanleg en de aanleg van verhardingen met een totale bijkomende oppervlakte van 300 m² of minder, met een reliëfwijziging van minder dan 50 cm uitgevoerd op openbaar domein

De aanvraag omvat voor wat de ingedeelde inrichting of activiteit betreft de exploitatie van de bemaling noodzakelijk voor de rioleringswerken, met voorafgaand een proefbemaling

De aanvraag omvat de volgende rubrieken:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
53.1.1°	Aanleg en exploitatie van een grondwaterwinning, met inbegrip van het weer in de ondergrond brengen van grondwater in dezelfde watervoerende laag en het nuttige gebruik tot maximaal 5.000 m ³ grondwater, voor de uitvoering van een proefbemaling gedurende minder dan één maand.	4 999 m ³	3
53.2.2°b)	Grondwaterwinning (bemaling), met een volume van 142.717 m ³ en een maximale grondwaterverlaging van meer dan 4 m-mv.	142 717 m ³	2

REGELGEVEND KADER

De aanvraag wordt behandeld rekening houdend met de ter zake geldende wettelijke bepalingen, in het bijzonder het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (Omgevingsvergunningsdecreet), het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM), de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO), het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (Natuurdecreet), het

decreet van 15 juli 2016 betreffende het Integraal Handelsvestigingsbeleid (decreet IHB) en hun uitvoeringsbesluiten

ONTVANKELIJKHEID EN VOLLEDIGHEID

De aanvraag werd ingediend door de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, Motstraat 20, 2800 Mechelen en de Opdraver Farys, Stropstraat 1, 9000 Gent, en per beveiligde zending verzonden en ontvangen op 4 februari 2026 en vervolledigd op 16 maart 2026

De aanvraag is volledig en ontvankelijk verklaard op 9 april 2026.

De aanvraag valt onder punt 2°b) van de lijst van de Vlaamse projecten vastgesteld in toepassing van artikel 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning: *"2°b) aanvragen met betrekking tot de volgende spoorwegen, en bruggen over en tunnels onder die spoorwegen, tramlijnen, metrolijnen en andere geleide openbaarvervoerssystemen met inbegrip van de perrons, de stelplaatsen en de stations."*

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

De Vlaamse minister van 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.

TERMIJNVERLENGING

Wijziging van de aanvraag

In uitvoering van artikel 30 van het Omgevingsvergunningsdecreet heeft de aanvrager op 16 juni 2026 een wijziging van de aanvraag gevraagd.

Zoals bepaald in artikel 32, §2, van het Omgevingsvergunningsdecreet, wordt de beslissingstermijn met 60 dagen verlengd omwille van de organisatie van een nieuw openbaar onderzoek

OPENBAAR ONDERZOEK

Het eerste openbaar onderzoek (PIV2) vond plaats van 17 april 2026 tot en met 16 mei 2026 in de stad Gent. Er werden geen bezwaarschriften ingediend.

Het tweede openbaar onderzoek (na wijziging van de aanvraag PIV6) vond plaats van 26 juni 2026 tot en met 25 juli 2026 in de stad Gent. Er werd één digitaal bezwaarschrift ingediend.

Het bezwaarschrift handelt samengevat over.

- de verplaatsing van de tramhalte naar een locatie tot vlak voor de woning van de bezwaarindiener, met volgende argumenten:
 - onevenredige geluidsoverlast (dag en nacht),

- aantasting woonkwaliteit en leefomgeving,
- waardevermindering van de woning van de bezwaarindiener,
- gebrek aan correcte en proactieve participatie en communicatie,
- ongelijke verdeling van lasten binnen de straat,
- onvoldoende afweging van alternatieven

ADVIEZEN

Adviezen aan de GOVC.

Adviesinstantie	Advies ontvangen op	Aard advies
Agentschap Natuur en Bos (ANB)	8 mei 2026 (PIV2) 19 juni 2026 (PIV6)	Gunstig Gunstig
Afdeling Gebiedsontwikkeling en Vergunningen Oost- en West-Vlaanderen (GVOW) (Ruimte) van het Departement Omgeving	12 augustus 2026 (PIV6)	Voorwaardelijk gunstig
ASTRID-Veiligheidscommissie	28 april 2026 (PIV2) 19 juni 2026 (PIV6)	Gunstig Gunstig
Stad Gent (*)	15 april 2026 (PIV2)	Voorwaardelijk gunstig
Infrabel	24 april 2026 (PIV2) 15 juli 2026 (PIV6)	Ongunstig Voorwaardelijk gunstig
Dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Oost-Vlaanderen	22 juli 2026 (PIV6)	Geen advies
Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) (Grondwater)	2 juni 2026 (PIV2) 1 juli 2026 (PIV6)	Gunstig Gunstig

(*) aangezien de stad Gent mede-aanvrager is voor het voorliggend project geeft het CBS van de stad Gent geen advies over de aanvraag zelf. Er wordt enkel een advies verleend in zijn hoedanigheid als waterbeheerder.

Subadviezen aan de Afdeling GVOW van het Departement Omgeving.

Adviesinstantie	Advies ontvangen op	Aard advies
Elia Asset	4 juni 2026 (PIV 2) 19 juni 2026 (PIV 6)	Gunstig Gunstig

GOVC

De aanvrager werd tijdens de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie van 1 september 2026 gehoord en verklaarde hierbij het volgende:

- De adviezen zijn gelezen. Met betrekking tot de voorbehouden in het advies van het Departement Omgeving is een replieknota opgemaakt die recent als nieuwe PIV werd opgeladen. Daarin staat ook een antwoord op het ingediende bezwaar;
- Men geeft nog mee dat de wateroverlast in de Grensstraat niet met dit project zal opgelost worden (wel verbeterd) en dat het ontwerp - waar dit mogelijk is, in het bijzonder in de Radijsstraat - alle moeite doet om maximaal te vergroenen en ontharden,
- De zettingen ten gevolge van de bemalingen zullen worden opgevolgd,
- Met betrekking tot de voorwaarde om niet te bemalen tijdens het groeiseizoen, dit kunnen we moeilijk nu al uitsluiten (hangt samen met de fasering van de werken, en kunnen we dus niet zomaar stopzetten), maar eventuele effecten kunnen/zullen wel verholpen worden door bijvoorbeeld de parkzones te bewateren.

Het advies van 1 september 2026 van de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie is voorwaardelijk gunstig

HISTORIEK

Er is geen relevante historiek gekend voor deze aanvraag

BESCHRIJVING OMGEVING

De omgeving van het project kan worden omschreven als een dichtbebouwd stedelijk woongebied in de Bloemekenswijk in Gent, gekenmerkt door gesloten bebouwing met een gemengd gebruik van wonen, lokale handel en diensten

De Poperingestraat, Dikkelindestraat en Kolegemstraat vormen een belangrijke stedelijke as voor openbaar vervoer, met tram- en busverkeer, en hebben een uitgesproken mobiliteitsfunctie binnen het stedelijk netwerk. De straatprofielen zijn relatief smal en klassiek ingericht met een duidelijke scheiding tussen rijweg en voetpad, waarbij het openbaar domein sterk verhard is en intensief gebruikt wordt door verschillende functies zoals verkeer, parkeren en voetgangers

Het straatbeeld wordt in sterke mate bepaald door de aanwezigheid van tramsporen en verouderde infrastructuur, wat resulteert in beperkingen op vlak van comfort, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Groenelementen zijn schaars en beperken zich tot enkele boomvakken en kleine groenzones, met uitzondering van meer open en groene ruimtes langs de Hakkeneistraat. Daarnaast zorgen de beperkte beschikbare ruimte, de verouderde riolering en de combinatie van verschillende verkeersstromen voor functionele knelpunten, waaronder wateroverlast bij hevige neerslag.

Globaal wordt de omgeving gekenmerkt door een hoge verhardingsgraad, een dominante verkeersfunctie en een beperkte ruimtelijke kwaliteit van het openbaar domein

Wegen:

Het projectgebied Poperingestraat-cluster ligt in de Bloemekeswijk en omvat

- het Edmond van Beverenplein vanaf het kruispunt met de Mimosastraat (inclusief kruispunt) tot aan de Poperingestraat, inclusief het kruispunt met de Myosotisstraat;
- de Poperingestraat,
- de Radijsstraat inclusief het kruispunt met de Myosotisstraat,
- de Dikkelindestraat;
- de Kolegemstraat tussen de Dikkelindestraat en de splitsing waar de tram naar zijn eigen bedding gaat, ter hoogte van huisnummer 135;
- het kruispunt van de Dracenastraat met de Hakkeneistraat;
- de Hakkeneistraat.

De wegen in en rond het projectgebied maken deel uit van een lokaal stedelijk stratenpatroon met een belangrijke ondersteunende rol voor openbaar vervoer. De Poperingestraat, Dikkelindestraat en Kolegemstraat vormen samen een hoofdstructuur waar tramverkeer en lokaal gemotoriseerd verkeer samenkomen. Deze wegen hebben een relatief smal profiel, met

rijwegbreedtes van ongeveer 4,30 m tot 4,80 m exclusief goten, aangevuld met voetpaden en plaatselijk parkeerstroken

De Poperingestraat functioneert als een eenrichtingsstraat voor gemotoriseerd verkeer, terwijl de Dikkelindestraat deels tweerichtingsverkeer toelaat en een schakel vormt tussen verschillende straten in de wijk. De Kolegemstraat is binnen het projectgebied gedeeltelijk doodlopend voor gemotoriseerd verkeer, met een doorgang voor zachte weggebruikers. De Radijsstraat is ingericht als een eenrichtingsstraat met een smaller profiel en een meer residentieel karakter.

De Hakkeneistraat heeft een afwijkend karakter. Deze straat functioneert voornamelijk als fietsverbinding en grenst aan groenzones en recreatieve ruimte, waardoor ze een meer open en groen profiel heeft dan de overige straten in de cluster.

Waterlopen.

De belangrijkste waterloop in de omgeving is de Oude Lieve, een geklasseerde waterloop van derde categorie (beheerd door de stad Gent) die gedeeltelijk ondergronds (ingebuisd) stroomt.

Binnen het eigenlijke projectgebied zijn geen open waterlopen aanwezig. De waterhuishouding wordt momenteel volledig geregeld via een rioleringsstelsel, dat historisch gegroeid en deels gemengd is. Dit systeem sluit uiteindelijk aan op de omliggende waterlopen, waaronder de Oude Lieve.

De Oude Lieve speelt een centrale rol in de waterafvoer van de omgeving. Ter hoogte van de Hakkeneistraat kruist deze waterloop het traject, waarbij ze onder het fietspad loopt en verder wordt geleid via een inbuizing met een diameter van circa 1200 mm. De waterloop vormt een belangrijk afvoerpunt voor hemelwater uit de omliggende wijken en is daarom van betekenis binnen het lokale watersysteem.

Natuur.

Binnen het projectgebied zijn geen beschermde natuurgebieden of ecologische netwerken aanwezig. Er bevinden zich geen speciale beschermingszones zoals habitatrichtlijn- of vogelrichtlijngebieden, noch gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk of andere natuurverbindingsstructuren.

De dichtstbijzijnde speciale beschermingszone betreft het SBZ-H 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel' met code BE2300005 op circa 3.300 m van de projectlocatie.

Onroerend Erfgoed:

Binnen het projectgebied zelf zijn geen beschermde monumenten, stadsgezichten of andere expliciet aangeduide erfgoedelementen opgenomen. Grenzend aan het projectgebied bevindt zich bouwkundig erfgoed in de vorm van de tuinwijk 'Generaal Drubbel'.

Transportleidingen:

Binnen het projectgebied zijn verschillende nutsleidingen aanwezig. In de omgeving van de projectzone zijn installaties van Elia aanwezig, maar in de projectzone zelf niet.

Afstand.

De aanvraag is gelegen op een afstand van circa:

- 3 m van een zone voor park,
- 14 m van een fiets- en voetgangersverbinding;
- 17 m van een zone voor spoorinfrastructuur;

- 29 m van een zone voor lokale bedrijvigheid,
- 29 m van een zone voor groenas,
- 31 m van een zone voor gemeenschapsvoorzieningen,
- 35 m van een ontsluitingsweg;
- 4,5 m van een waterloop (Oude Lieve)

PLANOLOGISCHE LIGGING

Plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen

De aanvraag is volgens het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone', vastgesteld bij koninklijk besluit van 14 september 1977, gelegen in woongebieden

De aanvraag is volgens de gewestplanwijziging 'Gentse en Kanaalzone- Algemeen deel II', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 26 januari 2001, gelegen in parkgebieden en gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut.

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften zoals bepaald in artikel 5.10, 14.4.4 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 5.10

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 14.4.4.

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

Artikel 17.6.0.

In deze gebieden is woongelegenheid 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".

De aanvraag is volgens het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent' vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2005 gelegen in Artikel 0' Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Gent

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt

"Artikel 0 Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Gent

De gebieden binnen de grenslijn behoren tot het grootstedelijk gebied Gent

Met uitzondering van de deelgebieden waar voor 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 gelegen binnen het BPA 'MOLENWALSTRAAT', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 24 januari 1991. De stedenbouwkundige voorschriften volgens het BPA luiden als volgt: zone voor openbaar vervoer en zone voor wegen. Er zijn geen specifieke voorschriften voor deze zones opgemaakt.

De aanvraag is gelegen binnen het BPA 'WESTERRINGSPoor', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 29 april 1993, gelegen in artikel 16 - zone voor wegen. Er zijn geen specifieke voorschriften voor dit artikel.

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

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag

Artikel 745 van de VCRO stelt dat de voorschriften van de ruimtelijke uitvoeringsplannen, voor het grondgebied waarop ze betrekking hebben, de voorschriften van de plannen van aanleg vervangen, tenzij het ruimtelijk uitvoeringsplan het uitdrukkelijk anders bepaalt.

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

- Het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone';
- BPA 'Molenwalstraat';
- BPA 'Westerringspoor'

VOORSCHRIFTEN DIE VOLGEN UIT VERORDENINGEN

De aanvraag wordt getoetst aan de volgende gewestelijke verordeningen:

- 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');

- het besluit van de Vlaamse Regering van 29 april 1997 houdende de vaststelling van algemene bouwverordeningen inzake wegen voor voetgangersverkeer.

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

- gemeentelijke verordening van 25 maart 2024 inzake 'Algemeen bouwreglement versie 2024 (gecoördineerd)'

VERPLICHTINGEN VANUIT EUROPESE REGELGEVING

Milieueffectrapportage

Het project valt onder bijlage 2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 24 oktober 2025 tot uitvoering van titel IV van het Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid (DABM), wat betreft de milieueffectrapportage, meer bepaald onder rubriek.

- *"rubriek 10 j Aanleg van infrastructuur voor trams, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies, die uitsluitend of overwegend voor personenvervoer zijn bestemd*
- *Rubriek 10 n werken voor het onttrekken van grondwater met inbegrip van terug in de ondergrond brengen van grondwater"*

De aanvraag omvat een m.e.r.-screening

De aanvraag (PIV2) werd op 9 april 2026 getoetst aan de criteria van bijlage I, B, van het DABM. Er werd geoordeeld dat in het licht van de kenmerken van het project, de plaatselijke omstandigheden en de kenmerken van zijn potentiële effecten er geen aanzienlijke gevolgen zijn voor het milieu zodat het project bijgevolg niet MER-plichtig is. Deze conclusie blijft geldig, ook na de aanvulling van de aanvraag (PIV6) waarin de effecten van de bemaling verder worden toegelicht. Uit deze aanvulling (stabiliteitsnota en verdere info met betrekking tot de proefbemaling) blijkt dat, mits de voorziene mitigerende maatregelen (een gefaseerde en sondegestuurde bemaling, een intensief monitoringsprogramma, mogelijkheid tot bijkomende technische maatregelen zoals de plaatsing van een waterremmend scherm) strikt worden toegepast, er geen aanzienlijke effecten op het milieu zijn, en het project niet MER-plichtig is.

Deze conclusie wordt gevolgd.

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 34895, waarvan op 19 november 2025 akte werd genomen door het agentschap Onroerend Erfgoed, toegevoegd.

De noodzakelijke voorwaarde wordt aan de omgevingsvergunning gehecht

Aanvraag (inclusief wijzigingen)

De aanvraag betreft de heraanleg van de Dikkelindenstraat - Poperingestraat en omliggende straten, inclusief het tramtracé tussen het Van Beverenplein en de Kolegemstraat. Naast de vernieuwing van de bovenbouw wordt ook de ondergrondse infrastructuur aangepakt, waarbij een gescheiden rioleringsstelsel wordt aangelegd en bijkomende technische voorzieningen worden voorzien. Deze werken zijn noodzakelijk omdat de bestaande infrastructuur (tramsporen, verhardingen en riolering) zich in een slechte staat bevindt en niet langer voldoet aan de veiligheids- en kwaliteitsvereisten.

In eerste instantie wordt de sloop van bestaande infrastructuur aangevraagd. Het betreft de afbraak van bestaande verharding en tramsporen, van een deel van de bestaande riolering en de afbraak van aanhorigheden van de tram zoals schuilhuisjes en pylonen voor bovenleidingen.

Na de sloop worden nieuwe verhardingen en tramsporen aangelegd. Daarnaast omvat het project ook de aanleg van diverse aanhorigheden bij de tramwerking, waaronder het plaatsen en gedeeltelijk verplaatsen van pylonen voor de bovenleiding en het aanleggen van wachtinfrastructuur op de tramperrons, zoals schuilhuisjes. Deze elementen maken integraal deel uit van de vergunningsplichtige handelingen.

Naast de zichtbare ingrepen worden ook technische en ondergrondse werken uitgevoerd. Dit omvat onder meer nutsleidingen voor water, elektriciteit en andere voorzieningen. Deze ondergrondse werken zijn grotendeels vrijgesteld van vergunning.

Ten oosten, op circa 500 m van de Poperingestraat, worden in de Hakkeneistraat maatregelen voorzien voor een toekomstige verbinding tussen het RWA-stelsel van de Dikkelindestraat en de Oude Lieve. Ter hoogte van het kruispunt Grensstraat – Dracenastraat - Hakkeneistraat wordt een overstortconstructie voorzien, zodat bij piekdebieten een gecontroleerde afvoer van hemelwater kan plaatsvinden. Ter hoogte van het kruispunt van de Grensstraat met de Dracenastraat wordt gewerkt met asfalt-verharding. Ook ter hoogte van de Oude Lieve worden werken uitgevoerd in functie van een latere aansluiting van de Grensstraat. Ter hoogte van deze werken aan de Lieve wordt een ongewapende cementbetonverharding aangelegd.

Om de geplande rioleringswerken en overstortconstructies ter hoogte van de Poperingestraat en een deel van de Hakkeneistraat in den droge te kunnen uitvoeren, zal een bemaling noodzakelijk zijn. Hierbij zal maximaal een volume van 142.717 m³ onttrokken worden. In het kader van deze bemaling werd in de aanvraag ook een proefbemaling voorzien in de Hakkeneistraat, om de impact van de (zettingen ten gevolge van de) bemaling op de spoorweg te kunnen monitoren.

Ontwerp

Riolering en waterbeheer

Er wordt een gescheiden rioleringsstelsel aangelegd, waarbij hemelwater (RWA) en afvalwater (DWA) afzonderlijk worden afgevoerd. Hierdoor wordt de druk op het bestaande systeem verminderd en kan hemelwater op een meer gecontroleerde manier worden afgevoerd.

Aanvullend wordt een overstortconstructie voorzien richting de Oude Lieve, waardoor bij extreme buien een gecontroleerde afvoer van water mogelijk is en wateroverlast wordt beperkt. Deze ingrepen maken deel uit van een bredere strategie om de waterhuishouding in het gebied structureel te verbeteren.

Gelet op de randvoorwaarden en kenmerken van het terrein (zie ook verder onder de titel 'Watertoets') is voor voorliggend project gekozen voor het scenario met een RWA riolering diameter 800 mm om het hemelwater te bufferen. Omdat de buffer- en infiltratiecapaciteit hiervan onvoldoende is, wordt een afwijking op de 'Hemelwaterverordening 2023' aangevraagd. De keuze voor deze uitvoering en de vraag tot afwijking wordt uitvoerig gemotiveerd in de aanvraag zelf en de aanvullende nota die middels PIV7 aan de aanvraag werd toegevoegd.

Algemeen concept en inrichting wegenis

De ontworpen toestand voor de Poperingestraat en aanpalende straten vertrekt vanuit het principe van een herinrichting als erf, waarbij de openbare ruimte gedeeld wordt door voetgangers, fietsers, gemotoriseerd verkeer en de tram. Deze keuze laat toe om de beschikbare ruimte efficiënter te benutten en tegelijk de verblijfskwaliteit te verhogen. De klassieke scheiding tussen rijweg en voetpad wordt losgelaten, waardoor een publieke ruimte ontstaat met nadruk op traag verkeer en gedeeld gebruik.

De centrale as van de straat wordt ingenomen door de trambedding in uitgewassen beton, terwijl de zones ernaast worden uitgevoerd in betonstraatstenen om visueel een onderscheid te maken. De afbakening van de verschillende zones gebeurt subtiel met paaltjes en materiaalgebruik, zonder gebruik van opstaande boordstenen. De tramhaltes worden ingeplant en ontworpen met het oog op de integrale toegankelijkheid ervan, met uitzondering van de tramhalte in de Kolegemstraat die aan één zijde niet verhoogd en integraal toegankelijk kan worden aangelegd. Deze afwijking op de Richtlijnennota van De Lijn wordt in de aanvraag gemotiveerd.

In de nieuwe inrichting wordt voorzien in een toegankelijke voetgangersruimte. Aan één zijde van de straat wordt een doorlopende, obstakelvrije zone van circa 1,8 meter aangelegd. Daarnaast worden op verschillende locaties multifunctionele zones ingericht. Deze zones bieden ruimte voor tijdelijk gebruik, zoals laden en lossen, het plaatsen van containers en kortstondig parkeren door zorgverleners, en worden gepositioneerd in relatie tot inritten en poorten.

Verder omvat het ontwerp de aanleg van geveltuinen, groenzones en rustelementen, waaronder zitbanken en spelelementen, die verspreid in de straat worden ingeplant.

Verkeer en parkeren

De verkeersorganisatie blijft grotendeels behouden, maar wordt verfijnd om ongewenst doorgaand verkeer te beperken en de leesbaarheid te verhogen. De Poperingestraat blijft eenrichtingsverkeer, terwijl delen van de Dikkelindestraat verschillend worden ingericht naargelang de beschikbare breedte.

Er wordt geopteerd om geen parkeerstroken meer te voorzien in de Poperingestraat zelf, om voldoende ruimte vrij te maken voor voetgangers, de traminfrastructuur en groenvoorzieningen. In andere straten worden beperkt parkeerplaatsen behouden of heringericht waar de ruimtelijke context dit toelaat.

Specifieke laad- en losmogelijkheden worden geïntegreerd via de multifunctionele zones, met het oog op een ordelijke verkeersafwikkeling en het vermijden van hinderlijke situaties.

Watertoets

Overeenkomstig artikel 1.3.11 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.

In de omgeving van het projectgebied is de waterloop de Oude Lieve aanwezig, een geklasseerde waterloop van derde categorie (beheerd door de stad Gent), die een belangrijke rol speelt in de afwatering van het gebied.

Overstromingsgevoeligheid

Het projectgebied bevindt zich hoofdzakelijk in zones zonder of met een kleine kans op overstromingen (pluviaal) binnen het huidige klimaat. Enkel ter hoogte van het kruispunt van de Dikkelindestraat met de Grensstraat wordt een middelgrote overstromingskans vastgesteld.

Voor de volledigheid kan nog worden opgemerkt dat de Grensstraat, die zelf geen deel uitmaakt van voorliggend project, aangeduid staat als een zone met grote overstromingskans en als aandachtszone is gecatalogeerd in het Hemelwater- en droogteplan van de stad Gent.

Beschrijving van de geplande ingrepen

Momenteel ligt er in de straten een verouderd rioleringsstelsel. De huidige afwatering wordt gekenmerkt door een gemengd of onvoldoende performant rioleringssysteem, waarbij hemelwater en afvalwater niet optimaal gescheiden worden. Dit leidt tot een verhoogde belasting van het systeem bij piekbuien en vormt een knelpunt in het kader van klimaatadaptatie.

Voorliggend traject voorziet een gescheiden stelsel in de Kolegemstraat, Dikkelindestraat, Poperingestraat en het Edmond van Beverenplein. Hierbij wordt een DWA- en RWA-leiding voorzien (onder de trambedding) en worden de huisaansluitingen geoptimaliseerd. Het RWA-stelsel sluit in het noorden aan op het gemengd stelsel van de Kolegemstraat en in het zuiden op de Myosotisstraat en het Edmond van Beverenplein. In de Grensstraat zal een aantakking voorzien worden om in de toekomst een deel van het stelsel te ontlasten en af te leiden naar de Oude Lieve. Hiervoor zal in dit project op het kruispunt Dracenastraat/Hakkeneistraat een overstortconstructie geplaatst worden die zal verbonden worden met de Oude Lieve.

Het project gaat gepaard met een heraanleg van het openbaar domein, met een afname van de verhardingsoppervlakte. Waar mogelijk wordt onthard en wordt regenwater afgevoerd naar groenzones. De mogelijkheden tot infiltratie en buffering via de groenzones blijven evenwel beperkt (gelet op de stedelijke omgeving met de aanwezigheid van tramsporen en toegankelijkheidseisen), en is enkel mogelijk in de Radijsstraat. Voor het overige wordt ingezet op de buffering en vertraagde afvoer in/via het nieuwe RWA-stelsel, waarbij wordt geopteerd voor het scenario met een RWA riolering met diameter 800 mm. Zoals ook uitvoerig gemotiveerd in de bijkomende nota die middels PIV7 aan de aanvraag werd toegevoegd werden verschillende andere alternatieven onderzocht (alternatieve tracés, andere uitvoeringswijzen en diverse pomp- en lozingsscenario's). Naast het gekozen alternatief (d800 RWA-leiding) werd ook het kokeralternatief gedetailleerd bestudeerd. Dit laatste resulteerde voor de as Poperingestraat-Dikkelindestraat in een grotere buffercapaciteit (een meer buffering ten opzichte van het gekozen alternatief van circa 512 m³), maar werd uiteindelijk niet weerhouden wegens een beperkte meerwaarde ter hoogte van de kritieke punten, een hogere kostprijs en het feit dat dergelijk koker-uitvoering geen courante praktijk betreft met een hoger risico op lekkages dat - zeker gelet op de aanwezigheid van de tramlijn - te allen tijde moet vermeden worden.

Ter hoogte van het kruispunt Grensstraat – Dracenastraat (richting Oude Lieve) wordt een overstortconstructie voorzien, die via de Hakkeneistraat wordt aangesloten op de Lieve, zodat

bij piekdebieten een gecontroleerde afvoer van hemelwater kan plaatsvinden. De eigenlijke aansluiting van de RWA van de Dracenastraat/Hakkeneistraat op de Lieve via de Grensstraat maakt evenwel geen onderdeel uit van dit project, vermits dit nog verder te onderzoeken is in het kader van het Hemelwater- en Droogteplan van de stad Gent.

Uit de berekeningen in de hydraulische nota die aan de aanvraag is toegevoegd blijkt dat het gekozen scenario met een gescheiden stelsel leidt tot een verlaging van de hydraulische belasting in het projectgebied. Langs de Poperingestraat en de Dikkelinestraat daalt de druklijn bij T20 met circa 10 cm, ook in de zijstraten is een daling van de druklijn merkbaar, wat wijst op een globale verbetering van de afvoercapaciteit. Uit de berekeningen volgt ook dat bij T20 nog wateroverlast kan optreden ter hoogte van de Grensstraat (waar de maaiveldpeilen het laagst zijn). Daar blijft er dus een problematiek aanwezig, ook na de uitvoering van voorliggend project. De resterende wateroverlast in deze straat kan pas volledig worden weggewerkt na de aanleg van een gescheiden stelsel in de Grensstraat zelf (uitvoering voorzien voor 2040), maar dit maakt - zoals hoger reeds aangegeven - geen deel uit van voorliggend project. Er is wel duidelijk al een verbetering zichtbaar in vergelijking met de bestaande toestand.

Globaal genomen wordt met dit project de kans op wateroverlast verkleind.

Toetsing hemelwaterverordening

De aanvraag heeft betrekking op de heraanleg van het openbaar domein, met inbegrip van de aanleg en heraanleg van verhardingen en bijhorende afwatering. Zoals hoger kort aangehaald worden waar mogelijk groenzones voorzien waarin het afstromende water (deels) kan infiltreren. Maar gelet op de omgeving is dit niet overal mogelijk.

Uit de berekeningen (zie tabel hieronder) blijkt dat circa 4.000 m² aan verharde oppervlakte kan afwateren naar een groenzone. Voor de overige in rekening te brengen afwaterende verharding (een 'herberekenende verharding' van circa 26.682 m²) wordt voorzien in een buffering met vertraagde afvoer via de RWA riolering (diameter 800 mm), maar kan niets steeds voldaan worden aan bepalingen van de 'Hemelwaterverordening 2023'.

Zone	Verharding (m ²)	Groenzone (m ²)	Perceel (n ^o)	In te rekenen verharding (m ²)	Afwatting naar groenzone (m ³)	Herberekening verharding (m ²)	Benodigde infiltratievolume 330 m ³ /ha (m ³)	Benodigde infiltratie oppervlakte 800 m ³ /ha (m ²)	Benodigde buffervolume 430 m ³ /ha (m ³)
Radijsstraat	881,2	710,8	38	3921,2	881,2	3040,0	100,3	243,2	-
Kolegemstraat	1211,4	211,3	11	2094,4	845,1	1219,1	-	-	53,7
Zandstraat	1285,5	1095,1	0	1285,5	1285,5	0,0	-	-	0,0
Overige	7407,2	253,6	200	23407,2	1014,4	22392,8	-	-	962,9

Zone	Benodigde infiltratievolume 330 m ³ /ha (m ³)	Benodigde infiltratie oppervlakte 800 m ³ /ha (m ²)	Benodigde buffervolume 430 m ³ /ha (m ³)	Afgewezen voorstel infiltratievolume (m ³)	Afgewezen voorstel infiltratie oppervlakte (m ²)	Voorgesteld buffervolume d800 RWA (m ³)	Afgewezen voorstel buffervolume koker RWA (m ³)	Extra buffervolume te voorzien (m ³)	Vo doet aan GSVH
Radijsstraat	100,3	243,2	-	100,3	54,5	-	-	-	nee
Kolegemstraat	-	-	53,7	-	-	33,6	33,6	20,1	nee
Zandstraat	-	-	0,0	-	-	-	-	-	nee
Overige	-	-	962,9	-	-	370,1	881,9	592,8 ⁽¹⁾ - 81,0 ⁽²⁾	nee

(¹) binnen projectgebied (1) voor scenario d800 RWA en (2) voor scenario koker RWA

Bron: hydraulische nota

Zone Radijsstraat

Er wordt voor deze zone een herberekende verharding van 3 040 m² vastgesteld, wat overeenkomt met een vereiste infiltratiecapaciteit van 100,3 m³ en een infiltratieoppervlakte van 243,2 m². Om dit volume te realiseren zou gewerkt kunnen worden met een infiltrerende onderfundering met een dikte van circa 0,77 m. De aanvrager motiveert in de aanvraag (en bijkomend in de replieknota uit PIV7) uitvoerig dat een dergelijke opbouw technisch niet haalbaar is omwille van een hoge grondwaterstand, de beperkte doorlatendheid van de bodem, het risico op verzadiging van de fundering, een negatieve impact op de stabiliteit, de aanwezigheid van nutsleidingen en de beperkte beschikbare hoogte ten opzichte van de huisaansluitingen. Ook andere alternatieven zoals het werken met een infiltrerende riolering of infiltratiekolken werden onderzocht maar niet weerhouden. Voor deze zone wordt enkel ingezet op groenzones en kasseistroken met open voegen, voorzien van noodslidders om water te bufferen/infiltreren. De resterende bufferopgave wordt niet binnen het projectgebied gerealiseerd.

Zone Kolegemstraat

In de zone Kolegemstraat wordt een herberekende verharding van 1 249,4 m² vastgesteld, wat resulteert in een vereist buffervolume van 53,7 m³. Via buffering in de RWA-leiding (diameter 800 mm) kan 33,6 m³ worden gerealiseerd, zodat een restopgave van 20,1 m³ overblijft. In deze zone wordt infiltratie aan de hand van een infiltrerende onderfundering of infiltratiebuis eveneens gemotiveerd uitgesloten, in het bijzonder wegens de aanwezigheid van traminfrastructuur onder het grondwaterpeil, de risico's op inmenging van afvalwater via overstorten en de te diepe ligging van de RWA-leiding. De resterende bufferopgave wordt omwille van plaatsgebrek niet binnen het projectgebied gerealiseerd.

Zone Zandstraat

Voor de zone Zandstraat wordt aangetoond dat de volledige afstroom naar groenzones kan gebeuren, waardoor geen bijkomende infiltratie- of buffervoorzieningen vereist zijn.

Zone 'overige'

De grootste uitdaging situeert zich in de zone die de Poperingestraat en Dikkelindestraat omvat. Hier bedraagt de herberekende verharding 22 392,8 m², wat resulteert in een vereist buffervolume van 962,9 m³. In het gekozen scenario met een RWA-leiding diameter 800 mm kan slechts 370,1 m³ buffering worden gerealiseerd, waardoor een aanzienlijke restopgave van 592,8 m³ ontstaat. Zoals hoger reeds aangehaald onderzocht de aanvrager tevens een alternatief met een RWA-koker (800 × 1500 mm), waarmee 881,9 m³ buffering zou kunnen worden gerealiseerd, waardoor het resterende tekort zou dalen tot circa 81,0 m³. De motivatie waarom dit alternatief niet weerhouden werd, werd – zoals hoger reeds toegelicht – uitvoerig gemotiveerd in de aanvraag en de aanvullende PIV 7 en kan gevolgd worden.

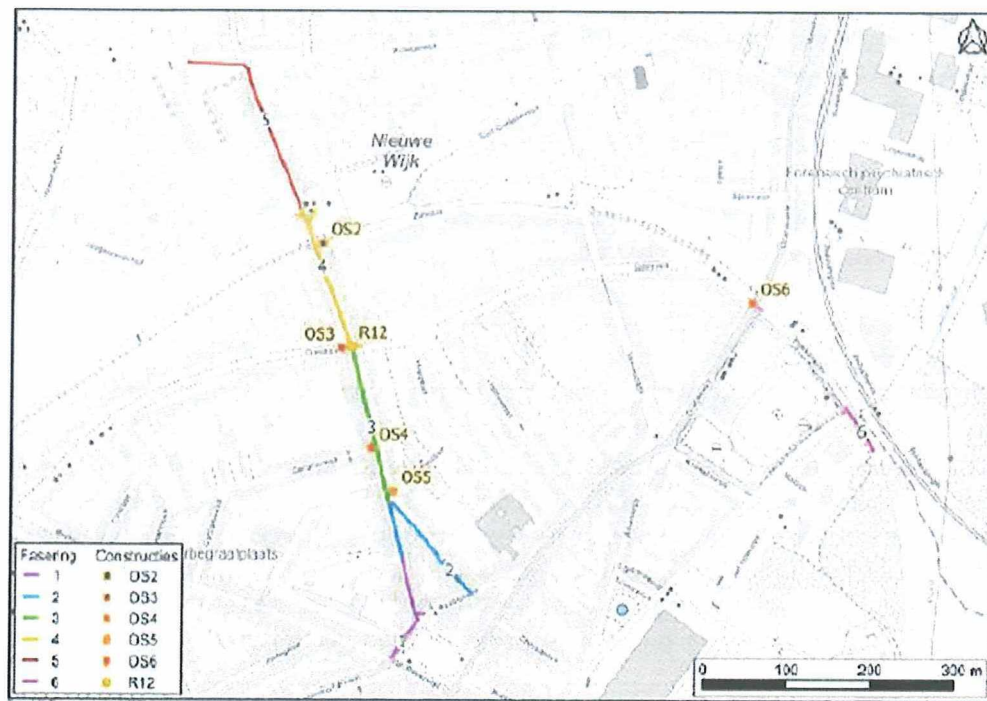
Besluit

Voor de volledigheid kan worden aangegeven dat – hoewel in het advies van de afdeling GVOW van 12 augustus 2026 nog enig voorbehoud werd gemaakt omtrent de gekozen bronmaatregelen voor de zones Radijsstraat, Kolegemstraat en 'overige' – de aanvrager op voldoende wijze de extra motivatie heeft aangeleverd die deze keuze verantwoorden. Zoals door de afdeling GVOW ook werd bevestigd op de GOVC-zitting komt de replieknota (PIV7) op voldoende wijze tegemoet aan het gemaakte voorbehoud. Dit wordt door de GOVC gevolgd en de aangevraagde afwijkingen op de 'Hemelwaterverordening 2023' kunnen aanvaard worden.

Bemaling

Om de geplande rioleringswerken en overstortconstructies te kunnen uitvoeren is een bronbemaling noodzakelijk. Er wordt voorzien in circa 1.110 m sleufbemaling met een variabele diepte, opgedeeld in 6 fases (zie onderstaande figuur). Verder worden ook 6

bouwputconstructies gerealiseerd. Het bemalingspeil voor de riolering en de bouwputten wordt verlaagd tot maximaal 4,23 m-mv. Het maximaal totaal te onttrekken volume bedraagt 142.717 m³ en het maximaal dagdebiet bedraagt 2.125 m³/dag.



Er zal bemaald worden in de Quartaire Aquifersystemen (HCOV A0100) en de grondwaterlichamen CVS_0160_GWL_1. Dit is een freatische watervoerende laag.

In de bemalingsnota wordt de invloedstraal van de bemaling numeriek berekend. Deze is maximaal in 'fase 4' en bedraagt circa 570 m. De invloedstraal reikt voor de volledige bemaling niet tot in SBZ-gebied. In de zone waar de bemaling zich nabij het parkgebied bevindt, is het aan te raden om niet te bemalen in de periode tussen 1 maart en 30 juni, tijdens het groeiseizoen van de planten. Dit wordt als een voorwaarde in de vergunning opgenomen. Indien omwille van technische redenen toch bemaald wordt in de periode van 1 maart tot en met 30 juni wordt het onttrokken bemalingswater gebruikt om het parkgebied te bevoeien. Dit wordt in de voorwaarden ingeschreven.

Zettingen

De maximaal berekende absolute zettingen ter hoogte van de bemalingen bedragen volgens de bemalingsnota minder dan 20 mm. De bemalingsnota besluit in eerste instantie dat er geen onaanvaardbare zettingen ten gevolge van de bemaling worden verwacht. Evenwel, gelet op de ongunstige bodemopbouw in een aantal zones en de aanwezigheid van het spoor in de nabijheid van de bemaling werd aan de aanvraag ook een stabiliteitsnota toegevoegd met meer specifieke zettingsberekeningen. Uit de meer gedetailleerde berekeningen blijkt dat de hoogste zettingen ter hoogte van constructies van derden ten gevolge van de bemaling ter hoogte van R12b (tussen sondering S3 en S4) en bij put OS6 (sondering S1) de drempelwaarde van 20 mm mogelijks wel overschrijden met respectievelijk 0,8 mm en 1,4 mm. Hier worden extra boringen aanbevolen om vast te stellen of in deze zone veen aanwezig is, wat kan duiden op een relatief hoge horizontale doorlatendheidscoëfficiënt die de werking van de bemaling significant kan beïnvloeden (maar op basis van de beschikbare gegevens wordt vermoed dat het gaat om veenhoudende klei, waarbij de horizontale doorlatendheid naar verwachting

beperkt blijft). Het uitvoeren van deze extra boringen en – indien uit de extra informatie blijkt dat dit nodig zou zijn - een zettingsmonitoring wordt als voorwaarde in de vergunning opgenomen

Ter hoogte van het spoor geldt, zoals ook opgemerkt in het advies van de nv Infrabel een (lagere) maximaal toelaatbare zetting van 10 mm, en zo stelt het advies nog, indien de berekende of gemeten zettingen zich situeren in de band 5–10 mm, wordt dit enkel aanvaardbaar geacht mits een intensief monitoringsprogramma en een trapsgewijze uitvoering van de bemaling. Uit de berekeningen in de stabiliteitsnota volgt dat de te verwachten zetting ter hoogte van het spoor maximaal 9 mm bedraagt, waarmee wordt voldaan aan de toelaatbare grenswaarde van 10 mm, maar gelet op de beperkte veiligheidsmarge dienen maatregelen te worden genomen. In de nota wordt dan ook voorgesteld om de bemaling sondegestuurd (wat gelet op artikel 5.53.6.1.2 §5 van titel II van VLAREM intussen verplicht is) en gefaseerd uit te voeren (wat voorzien is) en de zettingen continu te monitoren (wat als extra voorwaarde wordt opgelegd). Bijkomend zal voorafgaand aan de start van de bemaling een proefbemaling (maximaal 4.999 m³ op te pompen, gedurende maximaal 1 maand) worden opgestart. Indien uit de resultaten van de proefbemaling blijkt dat de zettingen de toelaatbare grens van 10 mm zullen naderen of overschrijden, zal een waterremmend scherm worden voorzien tot +2,0 mTAW of meer. Dit wordt in de voorwaarden opgenomen. Op vraag van Infrabel zullen de resultaten en de conclusies (al dan niet plaatsen van waterremmend scherm) door de aanvrager aan Infrabel gecommuniceerd worden, voorafgaand aan de opstart van de bemaling. Ook dat wordt in de voorwaarden opgenomen.

De aanvrager wordt erop gewezen dat tijdens het uitvoeren van de proefbemaling geen uitgravingen mogen gebeuren onder het natuurlijke grondwaterpeil.

Verontreinigingen

Binnen de invloedstraal zijn verschillende OVAM-dossiers aanwezig. De decretale bodemonderzoeken binnen de invloedstraal van de bemaling werden in de bemalingsnota gescreend. Hieruit blijkt dat de bemaling geen onaanvaardbare verspreiding van gekende grondwaterverontreiniging in de omgeving tot gevolg zal hebben. Er zijn geen maatregelen ter voorkoming van de verspreiding vereist.

Verder wordt aangegeven dat er mogelijks van nature verhoogde concentraties van arseen en nikkel aanwezig zijn in het grondwater. Er werden 3 peilbuizen (P1, P3 en P8) bemonsterd en in alle drie werd een verhoogde geleidbaarheid vastgesteld, in P1 werd een verhoogde concentratie aan PFBA, PFPeA, PFHxA en PFOA vastgesteld. In P3 werd PFAS niet geanalyseerd. De bemaling is niet gelegen in een PFAS-no-regretzone.

De aanvrager wordt erop gewezen dat volgens bepalingen van artikel 5.53.6.1.6 van titel II van het VLAREM bij bemalingen die gelegen zijn op of nabij (20 m) een perceel dat een risicoground is, waarvoor een decretaal bodemonderzoek is uitgevoerd, waarvoor een schadegeval gekend is, of waarvoor beperkende maatregelen gelden voor het gebruik van grondwater (bijv. PFAS no regret zone), de kwaliteit van het bemalingswater geanalyseerd moet worden na de aanleg en het schoonpompen van de bemalingsfilters, of in een representatieve peilbuis maximaal 3 jaar voor de aanleg van de bemaling. Dit is hier het geval voor de bemaling ter hoogte van fase 1 en fase 6. De te analyseren parameters voor deze bemalingen zijn pH, geleidbaarheid, temperatuur, zware metalen, BTEX, minerale olie, VOC's en vinylchloride. De te analyseren parameters voor bemalingen waarvoor beperkende maatregelen gelden voor het gebruik van grondwater (bijv. PFAS no regret zone) zijn de verontreinigende stoffen waarvoor de gebruiksbeperkingen zijn afgekondigd. Aangezien dit in de regelgeving is vastgelegd, moet deze monitoring niet als een aparte voorwaarde in de vergunning worden ingeschreven.

Lozing

Cascade

Gezien de bemaling op geen enkele locatie langer dan 30 dagen actief is, is de opstelling van een retourbemaling buiten proportie voor het werk. Voor het grootste traject zijn er geen infiltratievoorzieningen of mogelijkheden tot aanleggen van infiltratiegebieden (op de werf of openbaar domein) binnen een straal van 200 m van de werfzone. In de aanvraag wordt aangegeven dat, indien er voldoende ruimte beschikbaar is op de werf en de waterkwaliteit het toelaat, het opgepompte water gebufferd kan afgevoerd worden voor nuttig hergebruik (bijvoorbeeld bevoeiing ter hoogte van parkgebied in droge periodes).

Met uitzondering van de bemalingszone fase 6 is er geen RWA of oppervlaktewater aanwezig binnen een straal van 200 m van de bemalingen. Het bemalingswater (fases 1 tot en met 5) zal bijgevolg geloosd worden op de gemengde riolering. Het bemalingswater van fase 6 zal geloosd worden in de Oude Lieve. Deze waterloop ligt het dichtst bij de werken en vormt een mogelijk lozingspunt.

Duurtijd

De ingeschatte duurtijd van de totale bemaling bedraagt circa 155 werkdagen. De aanvrager wenst, anticiperend op eventuele vertragingen, een vergunningstermijn voor de bemaling te bekomen van 3 jaar vanaf de start van de werken. Dit is een vrij grote marge. Een termijn van 2 jaar vanaf de start van de werken wordt voldoende geacht.

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 13.1.1 van het decreet betreffende het integraal waterbeleid, meer bepaald de watertoets.

Machtiging waterlopen en grachten/Domeinvergunning waterloop

De aanvraag omvat handelingen aan een onbevaarbare waterloop, de Lieve, een waterloop van 3^e categorie in beheer van de Stad Gent. Gezien de stad tevens optreedt als aanvrager van het project dient voor deze werken geen afzonderlijke machtiging te worden verkregen.

Natuurtoets

De dichtstbijzijnde speciale beschermingszone betreft het SBZ-H 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen' oostelijk deel met code BE2300005 op circa 3.300 m van de projectlocatie.

Huidig is de projectlocatie voor ongeveer 93,66% verhard, hier en daar is er versnipperd wat groen aanwezig en beperkt tot enkele bomen, kleine groenvakken en een beperkte struiklaag. De groenstructuren beperken zich voornamelijk tot verspreide boomvakken, kleine groenzones en individuele plantvakken langsheen de straten. Langs de Poperingestraat, Dikkelindestraat en Kolegemstraat komen sporadisch bomen voor in het voetpad of in beperkte groenzones, maar deze hebben een eerder fragmentarisch karakter en vormen geen samenhangend groen netwerk. In de directe omgeving van het projectgebied zijn wel enkele groenstructuren aanwezig. Zo grenst de Hakkeneistraat aan meer open en groene ruimtes, waaronder het Bloemekenspark en de Wondelgemse Meersen.

Het ontwerp van de heraanleg zet sterk in op een kwalitatieve verbetering van de openbare ruimte met aandacht voor ecologie en duurzaamheid. Een belangrijk uitgangspunt is het verminderen van de verhardingsgraad en het verhogen van het aandeel groen. In de nieuwe toestand daalt de verharding aanzienlijk en stijgt het aandeel groen tot circa 13,66% van de

totale oppervlakte Dit wordt gerealiseerd door de aanleg van groenzones, geveltuinen en de aanplant van (22) bijkomende bomen Er worden geen bomen gerooid Het ontwerp voorziet ook een aantal multifunctionele zones en een inrichting als erf, waardoor ruimte ontstaat voor groen en een betere integratie van verschillende functies

Door de vermindering van verharding, de toename van groen en de verbetering van de waterhuishouding leidt het project tot een duidelijke ecologische meerwaarde

Tijdens de uitvoering van de werken kunnen tijdelijke verstoringen optreden, zoals hinder voor aanwezige fauna en mogelijke schade aan bestaande bomen Dit risico wordt evenwel beperkt door specifieke maatregelen, zoals het beschermen van wortelzones en een zorgvuldige werfopvolging Ook wordt (zie ook hoger) in de voorwaarden opgelegd dat de bemalingswerken ter hoogte van het parkgebied zodanig dienen te worden gepland dat zij niet plaatsvinden in de periode van 1 maart tot en met 30 juni, om zo eventuele verstoring van het groeiseizoen van de aanwezige vegetatie te vermijden. Indien technische redenen ervoor zorgen dat de bemaling dan toch moet worden uitgevoerd kan het bemalingswater ingezet worden voor de bevoeding van de vegetatie

Voor de volledigheid kan nog worden meegegeven dat het project niet valt onder het toepassingsgebied van de beoordelingskaders van het decreet over de programmatische aanpak stikstof Het project betreft immers de heraanleg van een bestaande straat met vernieuwing van de tramlijn binnen het bestaande tracé Er worden geen bijkomende verkeersgenererende functies toegevoegd.

Conclusie

Mits het nemen van de hierboven genoemde maatregelen doorstaat de aanvraag de natuurtoets.

Ruimtelijke verenigbaarheid (artikel 4.3.1, §1, VCRO of artikel 5.3.1, 2°, b, DABM)

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, behalve voor wat betreft de handelingen gelegen binnen de bestemming parkgebied.

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 infrastructuur of voorzieningen tot gevolg hebben.

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

Het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, §2, en artikel 4.7.1, §2, tweede lid, van de VCRO en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester bepaalt welke handelingen worden

beschouwd als handelingen van algemeen belang en welke van deze handelingen een ruimtelijk beperkte impact hebben.

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

"Artikel 2.

Als handelingen van algemeen belang, zoals bedoeld in artikel 4.11, 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, langsrachten, tolinfrastructuur en parkings,

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

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.

3° de wijziging of uitbreiding van gemeentelijke verkeerswegen tot maximaal twee rijstroken

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.

Uit dit alles volgt dat de werken een ruimtelijk beperkte impact hebben in de zin van artikel 4.47, §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 principieel in overeenstemming met het geldende plan behalve voor wat betreft de handelingen gelegen in parkgebied.

De VCRO bevat in hoofdstuk VI van titel V volgende afwijkingsbepaling die relevant is voor de beoordeling van de onderhavige aanvraag:

"Artikel 56.7. § 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:

- **Hemelwaterverordening 2023**

Zoals ook beoordeeld onder de titel 'Water' is de aanvraag principieel, met toepassing van de afwijkingsmogelijkheden, in overeenstemming met de geldende voorschriften uit de 'Hemelwaterverordening 2023'.

- **Algemene bouwverordening voetgangersverkeer.**

Het ontwerp zet sterk in op het verbeteren van de voetgangersinfrastructuur door bredere voetpaden, duidelijke oversteekplaatsen en een leesbare inrichting van het openbaar domein. De inrichting draagt bij tot een veilige en comfortabele voetgangersomgeving en voldoet daarmee aan de doelstellingen van deze verordening. Deze verordening wordt eveneens gerespecteerd.

- ***Algemeen Bouwreglement van de Stad Gent***

Ten aanzien van deze voorschriften, en meer specifiek artikel 3.2 inzake het beperken van verhardingen, kan worden vastgesteld dat de aanvraag hieraan tegemoetkomt. Het project voorziet geen bijkomende verharding en zet waar mogelijk in op ontharding en infiltratie. Omwille van functionele eisen, zoals de hoge verkeersbelasting en de noodzaak tot voldoende toegankelijkheid, wordt op bepaalde plaatsen gekozen voor robuuste en niet-waterdoorlatende materialen. Deze keuze is gemotiveerd en functioneel verantwoord, waardoor kan worden geoordeeld dat de aanvraag in overeenstemming is met dit artikel.

Goede ruimtelijke ordening (artikel 4.3.1, §2, VCRO of artikel 5.3.1, 2°, c, DABM)

Het aangevraagde moet, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld worden aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4 van de VCRO. Het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, 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 heraanleg van de Poperingestraat-cluster is functioneel inpasbaar binnen de bestaande stedelijke context, aangezien het project uitgaat van het behoud van de huidige hoofdstructuur en functie van het gebied als belangrijke as voor openbaar vervoer, lokaal verkeer en verblijf. De ingreep wijzigt deze basisfunctie niet, maar optimaliseert ze door een herverdeling van de openbare ruimte en een kwalitatieve opwaardering van de infrastructuur.

Op ruimtelijk-functioneel vlak wordt de leefkwaliteit verhoogd door de toevoeging van groen, ontharding en verblijfsruimten. Deze elementen versterken niet alleen de gebruikswaarde van de publieke ruimte, maar dragen ook bij aan klimaatadaptatie en het algemene welzijn van de gebruikers.

Besluitend kan gesteld worden dat de voorliggende heraanleg functioneel goed inpasbaar is in haar omgeving.

Mobiliteitsimpact

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase zal de mobiliteitsimpact van het project tijdelijk negatief zijn, wat inherent is aan de omvang en aard van de geplande werken. De heraanleg betreft immers een volledige vernieuwing van zowel de boven- als onderbouw, inclusief tramsporen en rioleringsinfrastructuur, waardoor ingrepen noodzakelijk zijn over de volledige lengte van het projectgebied.

Door uitvoering van rioleringswerken en sporenaanleg zullen bepaalde delen van de straten tijdelijk niet toegankelijk zijn, waardoor woningen, handelszaken en garagecomplexen niet continu bereikbaar zijn. Er wordt met omleidingen en gefaseerde uitvoering gewerkt om de impact enigszins te beperken.

Het openbaar vervoer ondervindt tijdens de werken onvermijdelijk tevens een impact. De tramlijn wordt tijdelijk buiten dienst gesteld, wat een structurele vermindering betekent van de vervoerscapaciteit en de betrouwbaarheid van het netwerk. Wel worden vervangbussen ingezet.

Ook voor zachte weggebruikers zal er impact zijn. Door de aanwezigheid van werfzones, tijdelijke afsluitingen en gewijzigde circulatiepatronen wordt de continuïteit van voetgangers- en fietsverbindingen verstoord.

Wat betreft parkeren en logistiek valt er hinder te verwachten. Bestaande parkeerplaatsen vallen tijdelijk weg en de mogelijkheid tot laden en lossen is afhankelijk van de fase van de werken en vergt afstemming. Dit leidt tot verhoogde parkeerdruk in de omliggende straten en organisatorische moeilijkheden voor bewoners en handelaars.

Globaal kan worden gesteld dat er tijdens de aanlegfase een tijdelijke verstoring van het mobiliteitssysteem optreedt. Dit wordt gekenmerkt door een verminderde bereikbaarheid, een gewijzigde werking van het openbaar vervoer, een verplaatsing van verkeersstromen en een wijziging in het gebruikskomfort en de verkeersveiligheid voor zachte weggebruikers. Deze effecten zijn echter inherent aan de uitvoering van de werken en beperken zich tot de duur van de aanlegfase. Ze zijn bijgevolg aanvaardbaar binnen de goede ruimtelijke ordening, zeker gelet op het eindresultaat na de werken (zie hierna).

Exploitatiefase

Na realisatie van het project verandert de mobiliteitsstructuur fundamenteel, waarbij de impact overwegend positief is en gericht op duurzame en veilige mobiliteit. De herinrichting introduceert een erfconcept waarbij de openbare ruimte gedeeld wordt door alle vervoersmodi. Dit resulteert in lagere snelheden en een verkeersbeeld dat minder gedomineerd wordt door gemotoriseerd verkeer.

De verkeerscirculatie wordt aangepast met als doel sluipverkeer te ontmoedigen en de leefbaarheid te verhogen. Door het invoeren van éénrichtingssegmenten en het behouden van knips wordt doorgaand verkeer beperkt, waardoor de straat vooral een lokale ontsluitingsfunctie behoudt. Dit leidt tot een afname van verkeersintensiteiten, maar kan tegelijkertijd resulteren in iets langere reistijden voor autoverkeer.

Voor het openbaar vervoer is de impact duidelijk positief. De tram blijft de ruggengraat van de mobiliteit op deze as en profiteert van vernieuwde infrastructuur, wat de betrouwbaarheid en exploitatiekwaliteit ten goede komt. Het vermijden van complexere spoorconfiguraties, zoals strengelsporen, draagt bij aan een stabiele dienstregeling en minder storingsgevoeligheid. Bovendien worden tramhaltes grotendeels integraal toegankelijk gemaakt, wat het gebruiksgemak voor alle reizigers verhoogt.

De positie van fietsers verbetert eveneens, ondanks het ontbreken van strikt gescheiden fietsinfrastructuur. Binnen het erfconcept wordt het snelheidsniveau verlaagd, waardoor conflicten minder intens zijn en fietsers zich flexibeler kunnen bewegen. De afwezigheid van boordstenen maakt het bovendien mogelijk om gemakkelijker uit te wijken en obstakels te vermijden.

Voetgangers profiteren in sterke mate van de herinrichting. Er worden brede, obstakelvrije loopzones voorzien en de oversteekbaarheid van de straat wordt verbeterd door het wegvallen van hoogteverschillen en de integratie van blindengeleiding. Hierdoor ontstaat een continue en veilige loopstructuur die de toegankelijkheid aanzienlijk verhoogt.

Op het vlak van parkeren zal er wel een voelbare impact zijn. Het aantal parkeerplaatsen neemt immers aanzienlijk af, met onder meer een volledige verdwijning van parkeerplaatsen in de Poperingestraat. Deze vermindering wordt deels gecompenseerd door maatregelen in de bredere omgeving, zoals bewonersparkeren en alternatieve parkeermogelijkheden. Tegelijk zorgen de voorziening van multifunctionele zones voor een betere organisatie van laden en lossen, wat de doorstroming ten goede komt.

Tot slot zorgt het project voor een duidelijke verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Door de combinatie van lagere snelheden, minder conflictpunten en een doordachte inrichting van de openbare ruimte wordt het aantal potentiële verkeersongevallen verminderd. De integratie van groen en verblijfsruimte versterkt bovendien de kwaliteit van de publieke ruimte en stimuleert het gebruik ervan.

Samenvattend leidt de exploitatiefase tot een verschuiving naar een meer duurzaam, multimodaal en mensgericht mobiliteitssysteem. Hoewel dit gepaard gaat met een vermindering van het autogericht aanbod, worden deze nadelen gecompenseerd door significante voordelen op het vlak van verkeersveiligheid, openbaar vervoer, zachte mobiliteit en algemene leefkwaliteit.

Schaal, Ruimtegebruik en bouwdichtheid

Gelet op de beperkte beschikbare ruimte binnen het projectgebied vertrekt het voorliggende ontwerp vanuit een efficiënt maar intensief gebruik, waarbij verschillende functies binnen dezelfde ruimte worden gecombineerd.

De Poperingestraat en delen van de Dikkellindestraat beschikken over een rooilijnbreedte van ongeveer 10 tot 12 m. Binnen deze beperkte breedte moeten tramverkeer, voetgangers, fietsers, occasioneel autoverkeer en bijkomende functies zoals laden en lossen worden geïntegreerd. Dit leidt tot een ontwerp waarbij de ruimte zeer intensief wordt benut, zonder aanzienlijke uitbreidingen of structurele wijzigingen aan de rooilijnen.

De keuze voor een erfconcept is logisch binnen de beperkte schaal van het openbaar domein. Een traditionele indeling met aparte zones voor voetpaden, rijweg en parkeren zou hier tot zeer smalle en weinig kwalitatieve restzones leiden. Door het profiel te verschuiven naar een gedeeld gebruik wordt de beschikbare ruimte flexibeler ingezet en ontstaat er meer bruikbare oppervlakte voor verblijfsfuncties.

Wat het ruimtegebruik betreft, valt op dat de tram een dominante plaats blijft innemen. De noodzakelijke breedte voor dubbelspoor (ongeveer 5,3 à 5,8 m) neemt een aanzienlijk deel van het profiel in beslag. Dit beperkt de manoeuvreerruimte voor andere functies en maakt dat keuzes moeten worden gemaakt, zoals het schrappen van parkeerplaatsen in delen van het projectgebied. Zo zullen bijvoorbeeld alle parkeerplaatsen in de Poperingestraat verdwijnen om een minimale kwaliteitsvolle voetgangersruimte te kunnen creëren (voetpaden of obstakelvrije zones met breedtes van ongeveer 1,5 tot 1,8 meter). Dit wijst erop dat het ontwerp een evenwicht probeert te vinden tussen technische randvoorwaarden en gebruikscomfort.

De keuze voor multifunctionele zones die flexibel kunnen worden gebruikt voor laden en lossen, tijdelijke stilstand of specifieke functies zoals thuiszorg verhoogt de efficiëntie van het ruimtegebruik omdat hierdoor dezelfde oppervlakte verschillende rollen kan opnemen afhankelijk van het moment (geen verlies aan ruimte door vaste parkeer- of laadstroken te voorzien).

Het ontwerp zet duidelijk in op ontharding en vergroening. De verhardingsgraad wordt beperkt tot wat noodzakelijk is en daalt ten opzichte van de aanwezige toestand, terwijl het aandeel groen significant toeneemt. Dit betekent dat binnen dezelfde beperkte ruimte toch ruimte wordt vrijgemaakt voor kwalitatieve ingrepen, zoals geveltuinen, plantvakken en bomen.

De schaal van het project sluit bovendien aan bij het stedelijke karakter van de omgeving. Het gaat niet om een grootschalige ingreep met structurele verbredingen of nieuwe assen, maar om een verfijning en herorganisatie van bestaande openbare ruimte.

Samenvattend kan worden gesteld dat het ontwerp op vlak van schaal en ruimtegebruik een doordachte en consequente keuze maakt voor intensief, multifunctioneel gebruik van een beperkt profiel. De schaal is passend binnen de stedelijke context en respecteert de bestaande ruimtelijke structuur, terwijl het ruimtegebruik efficiënt en flexibel georganiseerd wordt. Het geheel kan gunstig worden beoordeeld.

Visueel-vormelijke elementen

Door de keuze voor het erfprincipe ontstaat een open en vloeiend straatbeeld zonder hoogteverschillen, waarbij verschillende gebruikers – voetgangers, fietsers, gemotoriseerd verkeer en tram – dezelfde ruimte delen. Dit resulteert in een minder hiërarchische, maar wel meer verblijfsgerichte inrichting, met een duidelijke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en het gebruikscomfort.

De materialisatie ondersteunt deze ontwerpvisie op een sobere en functionele manier. Er wordt gewerkt met een beperkte set aan materialen, waarbij de tramlijn wordt uitgevoerd in

uitgewassen beton en de overige zones in betonstraatstenen. Dit zorgt voor een subtiële maar duidelijke visuele differentiatie tussen functionele zones, zonder dat fysieke scheidingselementen nodig zijn. Tegelijk wordt het materiaalgebruik bewust neutraal gehouden, waardoor het ontwerp zich goed inpast in de bestaande stedelijke context. Deze keuze draagt bij aan een rustig en samenhangend straatbeeld.

Naast de basisstructuur spelen diverse inrichtingselementen een belangrijke rol in de visuele uitwerking. Paaltjes worden ingezet om zones af te bakenen en foutparkeren te vermijden, terwijl multifunctionele zones ruimte bieden voor laden en lossen, zorgverplaatsingen en tijdelijke invullingen. Deze elementen zijn functioneel noodzakelijk, en aanvaardbaar binnen de goede ruimtelijke ordening.

Een belangrijke meerwaarde van het ontwerp ligt in de sterke inzet op vergroening en ontharding. De oppervlakte aan groen neemt aanzienlijk toe en wordt geïntegreerd via geveltuinen, plantvakken en bijkomende boomaanplantingen. Dit zorgt voor een verzachting van het stenige karakter van de straat en draagt bij aan een aangename beleving en een hogere verblijfskwaliteit.

Tot slot kan worden gesteld dat het ontwerp zich goed integreert in de bestaande ruimtelijke en stedenbouwkundige context. De basisstructuur van de straat en haar functie blijven behouden, terwijl de herinrichting inzet op een verhoogde belevingswaarde door meer ruimte voor voetgangers en bijkomende groenelementen.

Samengevat resulteert dit in een visueel-vormelijke uitwerking die sterk is in haar functionele logica, ruimtelijke openheid en vergroening.

Cultuurhistorische aspecten

Het project situeert zich in een historisch gegroeid stedelijk woonweefsel en tast geen beschermd bouwkundig erfgoed aan. Ook nabijgelegen erfgoed, zoals de tuinwijk 'Generaal Drubbel', blijft buiten de ingreep en wordt niet beïnvloed.

Samenvattend respecteert het project de historische structuur en functies van het gebied, zonder directe aantasting van erfgoedwaarden, maar introduceert het een hedendaagse vormgeving die het straatbeeld deels wijzigt. Deze evolutie blijft evenwel verenigbaar met een goede ruimtelijke ordening.

Bodemreliëf

Het project situeert zich binnen een overwegend vlak stedelijk gebied met slechts geringe hoogteverschillen, waardoor geen ingrijpende reliëfwijzigingen noodzakelijk zijn. De heraanleg respecteert in grote mate het bestaande maaiveld en brengt geen fundamentele wijzigingen aan in de hoogte of de globale terreinstructuur. De ingrepen blijven beperkt tot functionele aanpassingen in functie van de herinrichting van de weg en de aanleg van riolering, en volgen daarbij het bestaande profiel.

Het profiel wordt lokaal vereenvoudigd door de invoering van een vlakke, gedeelde ruimte zonder boordstenen, waardoor het microreliëf wordt afgevlakt. Dit wijzigt in beperkte mate de klassieke opbouw van het straatprofiel maar is positief voor de toegankelijkheid en het gebruik. De impact van het bodemreliëf van de aanvraag kan als beperkt en aanvaardbaar worden beoordeeld.

Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

Het project omvat de integrale heraanleg van de Poperingestraat en aanpalende straten, ingegeven door de sterk verouderde toestand van de bestaande infrastructuur, die vandaag

een negatieve impact heeft op veiligheid, toegankelijkheid en comfort. Op lange termijn leidt de herinrichting tot een duidelijke vermindering van hinder.

De huidige geluids- en trillingsproblemen ten gevolge van versleten tramsporen worden aangepakt door een vernieuwde infrastructuur en een geoptimaliseerd tracé, waardoor de hinder voor omwonenden afneemt. Tijdens de uitvoeringsfase zal evenwel tijdelijke hinder optreden inzake bereikbaarheid, geluid en mobiliteit, wat eigen is aan dergelijke werken en als tijdelijk en beheersbaar wordt beschouwd.

De mobiliteitsimpact is gemengd: het aantal parkeerplaatsen neemt aanzienlijk af, wat een negatieve invloed heeft op het gebruik door autobezitters, maar dit wordt gedeeltelijk gecompenseerd via flankerende maatregelen. Tegelijk zorgt de inrichting met specifieke laad- en loszones en een aangepaste circulatie voor een betere organisatie van het verkeer en een beperktere hinder door stilstaande voertuigen.

De aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel zorgt voor een duidelijke meerwaarde, aangezien dit de druk op het bestaande systeem verlaagt en de kans op wateroverlast voor de meeste bewoners vermindert.

De impact op de gezondheid kan positief worden beoordeeld. De toename van groen en de ontharding van het openbaar domein dragen bij aan een betere leefomgeving, onder meer door een vermindering van het hitte-eilandeffect en een verbetering van de verblijfskwaliteit. Het project draagt hiermee ook bij aan de klimaatadaptatie van de wijk. Groenzones en bomen zorgen voor verkoeling en bevorderen de waterretentie, waardoor het project beter bestand is tegen extreme weersomstandigheden.

De inrichting volgens het erfprincipe stimuleert bovendien actieve verplaatsingen zoals wandelen en fietsen, wat een gunstig effect heeft op de fysieke gezondheid, terwijl de verhoogde omgevingskwaliteit ook het mentaal welzijn ondersteunt. Negatieve effecten blijven beperkt tot de tijdelijke hinder tijdens de werken en de verminderde parkeermogelijkheden.

Op het vlak van veiligheid wordt een duidelijke verbetering gerealiseerd. De huidige onveilige toestand ten gevolge van verouderde infrastructuur wordt aangepakt, terwijl de inrichting als erf zorgt voor lagere snelheden en minder conflicten tussen weggebruikers. Voetgangers en fietsers genieten van een meer veilige en overzichtelijke inrichting, met onder meer aangepaste oversteekplaatsen en obstakelvrije looplijnen.

Ook op het vlak van gebruikscomfort en toegankelijkheid (voor minder mobiele personen) wordt een duidelijke verbetering gerealiseerd. Door het schrappen van vaste parkeerplaatsen komt ruimte vrij voor de aanleg van een kwaliteitsvolle voetgangersruimte met voetpaden of obstakelvrije zones van ongeveer 1,5 tot 1,8 meter breed. Tramhaltes worden waar mogelijk verhoogd uitgevoerd, worden uitgerust met blindegeleidetegels en sluiten aan op een toegankelijk, obstakelvrij voetpadennetwerk. Enkel ter hoogte van de halte in de Kolegemstraat kan de toegankelijkheidsnorm (Richtlijnnoot De Lijn, toegankelijkheid) langs één zijde niet volledig worden gerealiseerd. Dit is het gevolg van de aanwezigheid van meerdere private opritten en toegangen achter het perron, waardoor het realiseren van een doorlopend verhoogd perron technisch en functioneel niet verenigbaar is met de noodzakelijke bereikbaarheid van de aanpalende percelen. In deze context werd geopteerd voor een evenwichtige en proportionele oplossing, waarbij aan de betrokken halte minstens één zijde integraal toegankelijk wordt ingericht en bovendien wordt voorzien dat minstens één deur van het tramstel toegankelijk kan worden bediend, zodat het gebruik door personen met beperkte mobiliteit verzekerd blijft.

Gelet op de nabijheid van spoorweginfrastructuur werd advies ingewonnen bij Infrabel. Het advies van Infrabel van 15 juli 2026 (PIV 6) is gunstig, op voorwaarde dat de zettingen ten gevolge van de bemaling de drempelwaarden niet overschrijden (zie hoger), en de geldende veiligheidsafstanden en de algemene voorwaarden met betrekking tot werken in de nabijheid van spoorinfrastructuur worden gerespecteerd. Dit wordt in de voorwaarden opgenomen.

Conclusie

De aanvraag werd getoetst aan de decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.1, §2, VCRO of artikel 5.3.1, DABM. 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

Direct werkende normen (artikel 4.3.3 van de VCRO).

Zoals hierboven is beoordeeld wordt voldaan aan de watertoets en de natuurtoets.

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

Uit de aanvraag en de verantwoordingsnota blijkt dat bij de heraanleg van het openbaar domein expliciet werd ingezet op toegankelijkheid en inclusief ontwerp. De aanvraag is in overeenstemming met artikel 4.3.7 VCRO.

Conclusie

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

VERGUNNINGSTERMIJN

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

Voor deze aanvraag kan een vergunning voor onbepaalde duur worden verleend, behalve voor de bemaling waarvoor een vergunningstermijn van 2 jaar, te rekenen vanaf de start van de werken, wordt toegestaan.

BEZWAREN OPENBAAR ONDERZOEK

Tijdens het openbaar onderzoek werd één bezwaar ontvangen dat betrekking heeft op de verplaatsing van de tramhalte voor de woning van de bezwaarindiener (tramhaltes aan het kruispunt Dikkelindestraat–Zandstraat (huisnummers 24–40 en 7–23)). Het bezwaar richt zich tegen de verplaatsing van de tramhalte naar een locatie nabij de woning van de bezwaarindiener. Daarbij wordt gewezen op een toename van geluidshinder, een aantasting van het wooncomfort en een onevenredige belasting ten opzichte van andere bewoners.

De inplanting van een halte maakt integraal deel uit van de inrichting van het openbaarvervoernetwerk en moet worden beoordeeld in functie van de globale werking,

toegankelijkheid en veiligheid van het openbaar vervoer en de openbare ruimte. Een tram- of bushalte vormt een gebruikelijke aanhorigheid van het openbaar vervoersnetwerk. De aanwezigheid van wachtende reizigers, het halt houden van voertuigen en de daarmee gepaard gaande beperkte hinder zijn normale gevolgen van de inrichting en exploitatie van openbaar vervoer en kunnen in een stedelijke omgeving in beginsel niet als onverenigbaar met een goede ruimtelijke ordening worden beschouwd. De aanwezigheid van een tramhalte voor of nabij een woning vormt op zich geen onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat. Een halte is een gebruikelijke aanhorigheid van openbaarvervoersinfrastructuur en is inherent aan de exploitatie van een openbaarvervoernetwerk.

De keuze voor de locatie van de halte vloeit voort uit het totaalontwerp van de heraanleg en de organisatie van het tramverkeer binnen het projectgebied en de randvoorwaarde, namelijk de (nood) aan integraal toegankelijke haltes. Op de huidige locatie kan de halte (Poperingestraat 82–74) niet integraal toegankelijk worden gemaakt. Op de nieuwe locatie, aan het kruispunt Dikkellindestraat–Zandstraat (huisnummers 24–40 en 7–23), kunnen de haltes in beide rijrichtingen integraal toegankelijk worden aangelegd. Bovendien liggen de haltes hier dicht bij het Westerringspoor, een veelgebruikte fiets-as, en is de afstand tot de vorige en volgende halte (150 m van halte Kolegemstraat en 450 m van halte Edmond van Beverenplein) aanvaardbaar. Daarnaast is de rooilijnbreedte op deze locatie groter (12 m) waardoor de sporen ter hoogte van de haltes breder uit elkaar kunnen worden aangelegd wat de doorstroming van prioritaire voertuigen mogelijk/makkelijker maakt.

Dat een individuele woning zich in de onmiddellijke nabijheid van een halte bevindt, betekent op zich niet dat sprake is van een onaanvaardbare ruimtelijke impact. De enkele omstandigheid dat een halte zich ter hoogte van een individuele woning bevindt, volstaat niet om te besluiten dat de aanvraag ruimtelijk onaanvaardbaar is. De beoordeling gebeurt op basis van de impact op de omgeving als geheel en niet uitsluitend vanuit het standpunt van één omwonende. Uit bovenstaande beoordeling blijkt duidelijk dat het project zorgt voor een opwaardering van het openbaar domein met inbegrip van de bestaande tramlijn en de verbetering van de toegankelijkheid van de haltes. Gelet op de maatschappelijke meerwaarde van het project en het ontbreken van objectieve elementen waaruit blijkt dat sprake zou zijn van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat, geeft het bezwaar geen aanleiding tot een andere beoordeling van de aanvraag.

Voor zover het bezwaar betrekking heeft op een eventuele waardevermindering van de woning, betreft dit een burgerrechtelijk en economisch aspect dat geen beoordelingsgrond vormt bij de behandeling van een omgevingsvergunningsaanvraag.

Wat het aangehaalde gebrek aan alternatieven betreft, blijkt uit het dossier dat de gekozen inrichting deel uitmaakt van een globaal ontwerp voor de heraanleg van het openbaar domein en de traminfrastructuur en rekening houdt met de daaraan gestelde randvoorwaarde van een goede toegankelijkheid. De vergunningverlenende overheid beoordeelt de voorliggende aanvraag op haar ruimtelijke aanvaardbaarheid en niet of er theoretisch andere uitvoeringsmogelijkheden bestaan. Voor zover het voorliggende ontwerp verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening, vormt het bestaan van mogelijke alternatieven geen weigeringsgrond.

Tot slot kan nog worden aangehaald dat de nieuwe locatie van de haltes werd toegelicht tijdens het infomoment van 20 mei 2025, waarvoor alle bewoners van het projectgebied werden uitgenodigd. De presentatie van dit infomoment is beschikbaar op de website van de Stad en vrij raadpleegbaar. Er werd dus wel degelijk open en transparant gecommuniceerd. Er werd niet gekozen voor een participatietraject voor dit project, aangezien er weinig

vrijheidsgraden waren door de combinatie van de traminfrastructuur, de relatief smalle rooilijnbreedtes en de impact van de riolering (putten en mangaten) tussen en langs de sporen

Gelet op bovenstaande wordt het bezwaar ongegrond verklaard

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, 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 gevraagde stedenbouwkundige handelingen kan worden verleend voor onbepaalde duur. Voor de bemaling wordt de vergunning verleend voor een termijn van 2 jaar (die ingaat vanaf de start der werken)

BESLUIT VAN DE VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING EN LANDBOUW,

Artikel 1. §1. Aan Farys, Stropstraat 1, 9000 Gent en Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn, Motstraat 20, 2800 Mechelen, wordt de vergunning verleend voor de volgende stedenbouwkundige handelingen in het kader van 'Heraanleg Poperingestraat', gelegen te 9032 Gent (Wondelgem).

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknorte beschrijving
B22-VERHARDING	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	Aanleg van de trambaan
B22-SLOOP	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	Opbraak van de bestaande verhardingen, tramsporen, riolering, constructies (pylonen)
B22-RIOOL	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	Aanleg van een nieuw stuk gescheiden rioolstelsel

§2 Aan Farys, Stropstraat 1, 9000 Gent en Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn, Motstraat 20, 2800 Mechelen, wordt de vergunning verleend voor de exploitatie van een bemaling met inrichtingsnummer 20251215-0045, gelegen te 9032 Gent (Wondelgem), omvattende volgende inrichtingen en activiteiten:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
53.11°	Aanleg en exploitatie van een grondwaterwinning, met inbegrip van het weer in de ondergrond brengen van grondwater in dezelfde watervoerende laag en het nuttige gebruik tot maximaal 5.000 m ³ grondwater,	4 999 m ³	3

	voor de uitvoering van een proefbemaling gedurende minder dan één maand.		
53.2.2°b)	Grondwaterwinning (bemaling), met een volume van 142.717 m ³ en een maximale grondwaterverlaging van meer dan 4 m-mv.	142.717 m ³	2

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, behalve voor wat betreft de bemaling waarvoor een vergunning wordt verleend voor een termijn van 2 jaar, te rekenen vanaf de start van de werken.

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. Gelet op de archeologienota met referentienummer ID 34895, waarvan op 19 november 2025 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.
2. De veiligheidsafstanden ten aanzien van de spoorweg en de algemene voorwaarden m.b.t. bouwaanvragen, zoals toegevoegd aan het voorwaardelijk gunstig advies van Infrabel van 15 juli 2026, dienen strikt te worden nageleefd.

§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://navigador.emis.vito.be/>.

b. Bijzondere milieuvoorwaarden:

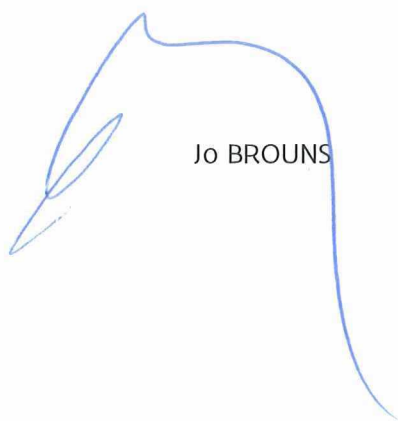
1. De bemaling ter hoogte van het parkgebied wordt bij voorkeur niet uitgevoerd tijdens het groeiseizoen (van 1 maart tot en met 30 juni). Indien omwille van technische redenen toch bemaald wordt in de periode 1 maart tot en met 30 juni wordt het onttrokken bemalingswater gebruikt om het parkgebied te bevoeien.
2. Voorafgaand aan de bemaling worden ter hoogte van R12b en OS6 extra boringen uitgevoerd. Indien er veen wordt aangetroffen worden zettingsmetingen uitgevoerd tijdens deze fase van de bemaling.
3. Voorafgaand aan de bemaling ter hoogte van het spoor wordt een proefbemaling uitgevoerd. Tijdens de proefbemaling mag niet uitgegraven worden onder het natuurlijke grondwaterpeil. Indien uit de resultaten van deze proefbemaling blijkt dat de zettingen de toelaatbare grens van 10 mm zullen naderen of overschrijden, wordt een waterremmend scherm geplaatst tot +2,0 mTAW of dieper in de onderliggende kleilaag. Een zettingsmonitoring wordt voorzien tijdens de proefbemaling en voorafgaand aan de opstart van de bemaling communiceert de

aanvrager de resultaten en de conclusies (al dan niet plaatsen van een waterremmend scherm) aan de nv Infrabel, zoals gevraagd in het advies van Infrabel van 15 juli 2026.

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, 06 OKT 2026

Vlaams minister van Omgeving en Landbouw



Jo BROUNS

U kan tegen deze beslissing een verzoekschrift tot vernietiging (desgevallend met een verzoek tot schorsing of tot schorsing wegens uiterst dringende noodzakelijkheid) indienen bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen

U heeft hiervoor een vervalt termijn van 45 dagen die ingaat de dag na de datum van de betekening van deze beslissing

Het verzoekschrift moet per beveiligde zending worden ingediend

1 hetzij via het digitale platform dat door de Dienst van de Bestuursrechtscolleges ter beschikking wordt gesteld met het oog op de digitale procesvoering voor de Vlaamse Bestuursrechtscolleges <https://www.dbrc.be/digitaal-platform>

Op straffe van onontvankelijkheid dienen de volgende partijen of raadsman gebruik te maken van het digitale platform.

1° de Vlaamse overheid, de Vlaamse administratie, de Vlaamse adviesorganen, de Vlaamse openbare instellingen die niet behoren tot de Vlaamse administratie, de lokale overheden en de externe overheden, vermeld in artikel 13, 1° tot en met 5° en 8°, van het Bestuursdecreet van 7 december 2018, inclusief al hun vertegenwoordigers,

2° een advocaat in zijn hoedanigheid van vertegenwoordiger van een partij;

3° een partij of raadsman die geen advocaat is, en die een beroep doet op het digitale platform om een verzoekschrift of het eerste processtuk neer te leggen

Op straffe van onontvankelijkheid geldt de gemaakte keuze van een partij of raadsman als vermeld in het eerste lid, 3°, om al dan niet gebruik te maken van het digitale platform voor alle vorderingen in dezelfde zaak

2. hetzij per aangetekend schrijven 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 adres
Marie-Elisabeth Belpairegebouw
Toren Noord (2de verdieping)
Simon Bolivarlaan 17
1000 Brussel

Gelijktijdig dient een afschrift van het verzoekschrift ter informatie te worden bezorgd aan de verwerende partij (dit is de overheid die de beslissing genomen heeft) en in voorkomend geval aan de begunstigde van de bestreden beslissing.

Het verzoekschrift moet worden gedagtekend, worden ondertekend door de verzoeker of zijn raadsman en in ieder geval minstens de volgende gegevens bevatten:

- de naam, de hoedanigheid, de woonplaats of de zetel van de verzoeker, de één enkele gekozen adreskeuze (hetzij een digitale adreskeuze met een e-mailadres voor partijen die gebruik maken van het digitale platform, hetzij een analoge adreskeuze met een postadres in België voor de andere partijen), een telefoonnummer en een e-mailadres,
- de naam 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;
- als de verzoeker een rechtspersoon is: haar ondernemingsnummer, OVO-code of onderwijsinstellingsnummer.

De verzoeker voegt in voorkomend geval de volgende documenten bij het verzoekschrift:
1° een afschrift van de bestreden beslissing of het bestreden besluit, dan wel een verklaring van de verzoeker dat hij niet in het bezit is van een dergelijk afschrift;

2° als de verzoeker een rechtspersoon is en hij geen raadsman heeft die advocaat is, een afschrift van zijn geldende en gecoördineerde statuten en van de akte van aanstelling van zijn organen, alsook het bewijs dat het daarvoor bevoegde orgaan beslist heeft in rechte te treden;

3° de schriftelijke volmacht van zijn raadsman als hij geen advocaat is;

4° de overtuigingsstukken die in de inventaris zijn vermeld en overeenkomstig die inventaris genummerd zijn.

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.

Collectieve verzoekschriften geven aanleiding tot het betalen van zoveel malen het recht als er verzoekende partijen zijn.

Het verschuldigde rolrecht wordt gestort op de rekening van het Fonds Bestuursrechtscolleges. De betaling kan ook worden uitgevoerd via het digitale platform.

De procedure voor de Raad voor 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 info vindt u op de website van de Raad voor Vergunningsbetwistingen (<http://www.dbrb.be/vergunningsbetwistingen>)