



---

**2021\_CVB\_07001 11076/PRMER/1 - Gecoördineerd advies voor scopingsadvies + ontwerp-MER: de aanleg en exploitatie van een nieuwe stelplaats en onderhoudscentrum voor trams en bussen van De Lijn**

**Beslissing:** Goedgekeurd in besloten vergadering van 3 juni 2021

**Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:**

de heer Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter  
de heer Filip Watteeuw, schepenen; mevrouw Sofie Bracke, schepenen; mevrouw Elke Decruynaere, schepenen; mevrouw Astrid De Bruycker, schepenen; mevrouw Tine Heyse, schepenen; mevrouw Isabelle Heyndrickx, schepenen; mevrouw Annelies Storms, schepenen; de heer Bram Van Braeckvelt, schepenen; de heer Rudy Coddens, schepenen  
mevrouw Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; de heer Luc Kupers, adjunct-algemeendirecteur; de heer Danny Van Campenhout, adjunct-algemeendirecteur

**Bevoegd:** Tine Heyse

**Juridisch kader**

**De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:**

- Het Decreet lokale besturen van 22 december 2017, artikel 56.

**De beslissing wordt genomen op grond van:**

- Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM) met een titel betreffende milieueffect- en veiligheidsrapportage van 18 december 2002.
- Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, en de wijzigingen van 29 april 2013.
- Decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014.

**Motivering**

Zie verplichte, integraal deeluitmakende bijlage bij dit besluit.

Omwille van de vormelijke en inhoudelijke vereisten opgelegd voor het opmaken van dergelijk besluit door het besluit van de Vlaamse Regering betreffende nadere regels voor de milieueffectrapportage over projecten en voor de omgevingsveiligheidsrapportage van 17 februari 2017, wordt het besluit van het college van burgemeester en schepenen als aparte bijlage opgenomen. Het college van burgemeester en schepenen maakt de in deze verplichte bijlage opgenomen motivering en beslissing tot de hare.

### **Bijgevoegde bijlage(n):**

- advies milieu en klimaat\_20210527\_113709\_0.pdf (deel van de beslissing)

### **Beslissing**

**Beslist het volgende:**

#### **Artikel 1:**

Keurt het besluit goed, zoals gevoegd in de bijlage die integraal deel uitmaakt van deze beslissing.



**Dossiernummer** 202168  
**Internnummer** 11076/PRMER/1

## **Advies MER van Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn**

### **1. Overzicht**

#### **1.1. Aanvraag**

**Datum adviesvraag** 7 mei 2021  
**Voorwerp** MER  
**Omschrijving** Scopingsadvies + ontwer-MER: de aanleg en exploitatie van een nieuwe stelplaats en onderhoudscentrum voor trams en bussen van De Lijn

**Kadastrale gegevens** Gent (afd. 7) sectie G 44 X, (afd. 7) sectie G 44 F2, (afd. 7) sectie G 55/2, (afd. 7) sectie G 98 X2, (afd. 7) sectie G 106 G2, (afd. 7) sectie G 143 E2, (afd. 7) sectie G 160 F3, (afd. 7) sectie G 219 W, (afd. 7) sectie G 261 D, (afd. 7) sectie G 262 C, (afd. 7) sectie G 262 D, (afd. 7) sectie G 263 C, (afd. 7) sectie G 264 E, (afd. 7) sectie G 265 G, (afd. 7) sectie G 266 F, (afd. 7) sectie G 267 C, (afd. 7) sectie G 267 D, (afd. 7) sectie G 268 B, (afd. 7) sectie G 269 B, (afd. 7) sectie G 270 A, (afd. 7) sectie G 271 A, (afd. 7) sectie G 271 C, (afd. 7) sectie G 273 F, (afd. 7) sectie G 273 G, (afd. 7) sectie G 278 H, (afd. 7) sectie G 297 A, (afd. 7) sectie G 299 B, (afd. 7) sectie G 301 G, (afd. 7) sectie G 344 C, (afd. 7) sectie G 344 D, (afd. 7) sectie G 345 D, (afd. 7) sectie G 346 D, (afd. 7) sectie G 347 E, (afd. 7) sectie G 347 G, (afd. 7) sectie G 347 F en (afd. 10) sectie K 11/2 A

#### **1.2. Adviezen**

Stilzwijgend gunstig advies van Dienst Economie.  
Gunstig advies Dienst Stadsarcheologie van 12 mei 2021  
Stilzwijgend gunstig advies van Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning.  
Stilzwijgend gunstig advies van Dienst Monumentenzorg.  
Voorwaardelijk advies van de Groendienst van 27 mei 2021  
Voorwaardelijk advies van het IVA Mobiliteitsbedrijf van 26 mei 2021

## **2. Motivering**

### **Omschrijving**

De initiatiefnemer voor het opstellen van het milieueffectrapport is de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn nv. Het project betreft de aanleg en exploitatie van een nieuwe stelplaats en onderhoudscentrum voor trams en bussen van De Lijn. Op deze nieuwe stelplaats wordt opstelruimte voorzien voor 120 bussen en 40 trams, later uitbreidbaar naar 143 bussen en 78 trams. Tevens worden de nodige parkeerplaatsen voor het personeel voorzien alsook burelen, onderhoudscentra, werkhuizen en magazijnen noodzakelijk voor het onderhoud van bussen en trams.

De bodem binnen het projectgebied was gedeeltelijk vervuild. De nodige bodemsaneringswerken zijn uitgevoerd. In het kader van deze bodemsaneringswerken is reeds 1,1 ha ontbost en voor de latere constructiewerken dient nog een zone van ca. 4,9 ha ontbost te worden.

In 2013 werd voor het project een verzoek tot ontheffing van de m.e.r.-plicht aangevraagd bij het team Mer (OHPR0599). Deze ontheffing werd door het team Mer verleend op 3 februari 2014. De geldigheidstermijn van 4 jaar voor de ontheffing is intussen vervallen. De milieueffecten dienen daarom opnieuw beoordeeld te worden. Er is nu gekozen voor de opmaak van een volwaardig MER. Voorliggend dossier betreft een scoping + ontwerptekst MER.

Het MER wordt gecoördineerd door Arcadis.

Het MER wordt opgesteld voor een referentieontwerp dat uitgaat van een maximale invulling van de site. Door de besparingen opgelegd door De Lijn is er voor de stelplaats echter een gereduceerd ontwerp opgemaakt. Dit ontwerp zal het voorwerp zijn van de omgevingsvergunning die De Lijn zal aanvragen. De voornaamste verschillen zijn:

- De stelcapaciteit van gebouw A (zuiden) wordt gereduceerd naar 40 trams (in de toekomst uitbreidbaar tot 78 trams). In plaats van 15 opstelsporen worden 10 opstelsporen voorzien. Gebouw A wordt hierdoor kleiner en sluit niet meer aan bij gebouw C.
- De spoorconfiguratie wordt vereenvoudigd; om gebouw B, C en D te bereiken zal er een terugkeerbeweging gemaakt moeten worden.

Op 5 juli 2016 werd door RWO reeds een stedenbouwkundige vergunning goedgekeurd (internr.2016/07015).

### **Beoordeling**

#### **Juridische en beleidsmatige randvoorwaarden**

- Algemeen bouwreglement van de stad Gent ontbreekt

- Klimaatplan 2020-2025 voor de stad Gent ontbreekt
- Beleidsnota lucht en geluid 2020-2025 voor de stad Gent graag vermelden
- LEZ-reglement ontbreekt

### **Bodem en Water**

Om de impact op de waterhuishouding te beperken, worden buffervoorzieningen geplaatst. Uit infiltratieproeven (2020) blijkt dat infiltratie op bepaalde delen van het terrein wellicht mogelijk is. Er kan in de omgevingsvergunning geen afwijking op de gewestelijke verordening (buffering i.p.v. infiltratie) toegestaan worden indien dit gegeven niet verder onderzocht en conceptueel uitgewerkt wordt. Er dient maximaal geïnfiltreerd te worden, cfr. <https://www.vmm.be/publicaties/opstellen-van-richtlijnen-voor-meten-van-infiltratiecapaciteit-en-modelmatig-onderbouwen-voor-dimensionering-van-infiltratievoorzieningen> (p 335)

6.5.4.2.1 wijziging waterhuishouding, hierin staat vermeld dat de stad Gent zich akkoord verklaard met de voorgestelde oppervlakte aan groendaken. Waarschijnlijk is deze uitspraak gebaseerd op het advies op de bouwvergunning van 2016. Een definitief advies van de Stad kan pas gegeven worden bij het indienen van de aanvraag tot omgevingsvergunning. Het project, maatregelen en afwijkingsaanvragen zullen dan afgetoetst worden aan de vigerende wetgeving inzake hemelwater.

### **Mobiliteit**

In het MER wordt niet verwezen naar het bestaan van het nabijgelegen hoofdfietsroutenetwerk, meerbepaald van een aanpalende primaire stedelijke fietsroute (bruin op kaartje) en van een fietssnelweg F400 (rood). Zie situeringskaartje van het fietsroutenetwerk hieronder. Het te ontwikkelen terrein wordt voor het grootste deel direct door deze beide hoofdfietsroutes omvat en sluit er ook direct op aan. Een aanduiding of beschrijving van dit hoofdfietsroutenetwerk is niet terug te vinden in de hoofdstukken (2) *ruimtelijke situering*, (4.1) *mens en mobiliteit* of (4.9.1) *mens en ruimtelijke aspecten*.



Het is ook niet duidelijk hoe de ontwikkelingen op het terrein met deze hoofdfietsstructuur zullen interageren, of er milderende maatregelen worden genomen ivf dit fietsroutenetwerk, of en hoe er van dit netwerk gebruik gemaakt wordt om de fietsinfrastructuur op het terrein zelf naar deze fietsroutes te ontsluiten.

Daarnaast vragen we expliciet om de becijfering kritisch te hernemen te updaten tov de Mober van 2015. We geven mee dat er verschillende nieuwe verkeersmodellen ontwikkeld zijn sinds die eerste Mober.

Daarnaast is de nieuwe ontwikkeling van het bedrijventerrein Wondelgem danig ver gevorderd, dat ook de eigenlijke tellingen een update vereisen. Er werd bvb een drempelwaarde van 20 seconden wachttijd behaald volgens de methode van Harders tijdens de ochtenspits, maar niet overschreden. Hierbij kan oudere data makkelijk aan de oorzaak liggen, en moeten we de aansluiting van deze site aan de Wiedauwkaai herbekijken.

**Dit zal allemaal heel duidelijk moeten bestudeerd en uitgeschreven worden in de project-MER en bijhorende Mober.**

We maken ons ook zorgen over de aansluiting van een “nooduitrit” voor bussen thv de Maisstraat/Hakkeneistraat (pagina 7, figuur 2.1.). Deze in/uitrit komt pal op het punt waar de fietssnelweg F400 de spoorweg oversteekt. De fietsers moeten hier een complex manoeuvre maken (dubbele bocht, kruispunten en overweg) en net op dit punt zal worden aangesloten met een busuitrit. Als het slechts een *nooduitrit* betreft kan dit nog, maar onze vrees is dat deze in- en uitrit gaandeweg ook een structureel gebruik zal kennen. De laatste uitwerking van het ruimtelijke concept, m.a.w. het “gereduceerd ontwerp”, lijkt alvast in die richting te wijzen: er wordt in het gebied een centrale lineaire structuur voorzien, die direct aansluit op het kruispunt Maisstraat x Hakkeneistraat. De Hakkeneistraat wordt omgevormd tot fietsroute en het is niet voorzien dat hier nog bussen gaan rijden. Een tweede in – en

uitrit voor bussen zit in de Gaardeniersweg naar en van de Nieuwevaart, die niet staat aangeduid op de figuur.

Het is ook niet duidelijk wat bedoeld wordt met onderstaande paragraaf. De plannen voor de Hakkeneistraat voorzien niet in een doorgang voor bussen. Dit moet vooraf worden doorgesproken met De Lijn. Er werd meer uitleg gevraagd aan De Lijn, maar mochten nog geen reactie ontvangen.

noordelijke toegang fungeert als nooduitrit voor bussen. Indien er zich een calamiteit ter hoogte van de Wiedauwkaai voordoet, kunnen de bussen via de Gaardeniersbrug en de Maisstraat nog vertrekken. Op termijn laat deze toegang ook de mogelijkheid om het tramnet verder uit te breiden naar de achterliggende gebieden ten noorden van Gent (Beverenplein). Lege trams kunnen dan vanuit het noorden het projectgebied in- en uitrijden. Deze toegang zal pas later in exploitatie gaan (wanneer nodig).

Het is voor ons ook duidelijk dat de als fietsnelweg heraan te leggen Hakkeneistraat in geen geval nog kan worden gebruikt om busverkeer af te leiden naar het aanpalende wegennet. In de voorafgaande besprekingen was dan ook meegegeven dat bij de heraanleg van dit tracé geen rekening meer diende gehouden te worden met busverkeer.

Als laatste nog enkele opmerkingen uit de tekst.

Op pag. 17 staat:

worden aan veilige voorzieningen voor fietsers langsheen de Wiedauwkaai. Door de nabijheid van het spoor is het aangewezen om signalisatie ter hoogte van de uitrit(ten) te plaatsen, gekoppeld aan de spoorwegsignalisatie, omwille van de slechte zichtbaarheid van de huidige spoorwegsignalisatie vanaf de erftoegang. De spoorwegsignalisatie dient te gebeuren op aan de openbare weg (d.w.z. buiten de projectcontour) en wordt daarom opgenomen als flankerende maatregel (maatregel te nemen door stad Gent).

⇒ Signalisatie voor de overweg valt onder Infrabel, de Wiedauwkaai is een Gewestweg; het is m.a.w. niet duidelijk wat de stad hier moet doen en waarom?

Pagina 22:

Verder wordt het gebruik van alternatieve vervoersmodi door het personeel gestimuleerd door het voorzien van voldoende fietsstallingen, douche- en omkleedfaciliteiten, fietsvergoeding, abonnement openbaar vervoer, ...

⇒ We begrijpen dat dit een standaardzin is uit bedrijfsvervoerplannen maar hier moet "abonnement OV" niet worden vermeld. Werknemers van De Lijn krijgen hoe dan ook gratis openbaar vervoer.

### **Klimaat/fauna en flora**

Wat de groenbuffer betreft, wordt verwezen naar de westelijke kant van het terrein (naast huidig fietspad). Ook langs de rest van het terrein dient minstens een 5 m brede groenbuffer aangelegd te worden met hoogstammige bomen als (ook zelf aangegeven) milderende maatregel Klimaat(wijziging). Dit was ook voorzien/opgelegd in de in het verleden goedgekeurde bouwvergunning. Voor een dergelijke site is een strookje van 5 meter als groenbuffer met bomen echt een minimum (daar kan één rij bomen worden aangeplant).

Binnen het terrein met al de sporen en bijna volledig verhard met gebouwen/verharding (wegen, stelplaats) zal sowieso bijna geen ruimte zijn om bomen aan te planten.

Wij vinden het te verantwoorden (cfr. blue deal, hittestress in de stad, ...) dat de aanbeveling in de tekst (omtrent verharding, groen-blauw netwerk, groendaken en groengevels, aantal parkeerplaatsen, afstemmen modal shift op de maatregelen bedrijfsvervoersplan Stad Gent) worden omgezet in milderende maatregelen.

### **Licht**

De stad Gent heeft een Lichtplan met als doel het nachtelijke landschap en identiteit van heel Gent en de Kanaalzone te versterken, de lichtvervuiling tegen te gaan, en rationeel met energie om te gaan. Er wordt bij voorkeur, voor het indienen van de omgevingsvergunning, contact opgenomen met de projectleider (bart.peeters@stad.gent) om de plannen op mekaar af te stemmen.

### **Lucht**

De stad Gent beschikt over luchtkwaliteitsmetingen. Ze zijn terug te vinden op <https://stad.gent/nl/groen-milieu/luchtkwaliteit/de-luchtkwaliteit-gent>.

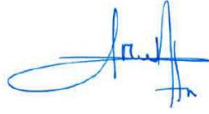
De stad Gent beschikt ook over een beleidsnota lucht en geluid 2020-2025 ([https://stad.gent/sites/default/files/media/documents/Beleidsnota%20Lucht%20en%20Geluid%202020-2025\\_0.pdf](https://stad.gent/sites/default/files/media/documents/Beleidsnota%20Lucht%20en%20Geluid%202020-2025_0.pdf)) waaraan het project dient afgetoetst te worden.

### **Geluid**

Het meetpunt (Jan Yoenstraat) dat voorzien wordt ter evaluatie is inderdaad de belangrijkste (grootst aantal blootgestelde inwoners, dichtbij de exploitatie). In de tekst wordt vermeld dat er na terreinonderzoek een tweede meetpunt voorzien wordt. Er wordt niet geduid waar dit meetpunt zich zal bevinden. We willen er op wijzen dat ook punten ter hoogte van de Buitensingel zouden moeten beoordeeld worden. Ook daar wonen mensen.

Het geluidactieplan voor de Stad is terug te vinden op: [https://omgeving.vlaanderen.be/sites/default/files/atoms/files/Geluidsactieplan\\_2019\\_2023\\_agglomeratie\\_Gent\\_1.pdf](https://omgeving.vlaanderen.be/sites/default/files/atoms/files/Geluidsactieplan_2019_2023_agglomeratie_Gent_1.pdf). Hou ook rekening met de beleidsnota lucht en geluid.

Onderhavig advies werd uitgebracht op 27 mei 2021

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large loop on the left and several vertical strokes on the right.

An Meert  
Omgevingsambtenaar

(adjunct-) algemeen directeur

voorzitter

2021\_CVB\_07001 - 11076/PRMER/1 - Gecoördineerd advies voor scopingadvies + ontwerp-  
MER: de aanleg en exploitatie van een nieuwe stelplaats en onderhoudscentrum voor trams en  
bussen van De Lijn