



2024_CBS_04606 OMV_2023134887 K - aanvraag omgevingsvergunning voor de aanleg en exploitatie van een nieuwe stelplaats Wissenhage en onderhoudscentrum voor trams en bussen van De Lijn - met openbaar onderzoek - Blaisantvest, Molenaarsstraat, Nieuwevaart, Oosteeklostraat en Wiedauwkaai, 9000 Gent - Advies

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 2 mei 2024

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter; Filip Watteeuw, schepen; Sofie Bracke, schepen
Tine Heyse, schepen; Sami Souguir, schepen; Bram Van Braeckvelt, schepen; Isabelle Heyndrickx, schepen; Hafsa El-Bazioui, schepen; Rudy Coddens, schepen
Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; Liesbet Vertriest, waarnemend adjunct-algemeendirecteur

Bevoegd: Filip Watteeuw

Betrokken: Tine Heyse

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

Het Decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikels 24 en 42.

De beslissing wordt genomen op grond van:

Het Decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikels 5 en 6.

Motivering

Het college van burgemeester en schepenen geeft voorwaardelijk gunstig advies.

WAT GAAT AAN DEZE BESLISSING VOORAF?

Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn met als contactadres, Motstraat 20, 2800 Mechelen, heeft een aanvraag (OMV_2023134887) ingediend bij de Vlaamse overheid op 18 december 2023.

De aanvraag omgevingsvergunning met stedenbouwkundige handelingen en een ingedeelde inrichting of activiteit handelt over:

- Onderwerp: de aanleg en exploitatie van een nieuwe stelplaats Wissenhage en onderhoudscentrum voor trams en bussen van De Lijn
- Adres: Blaisantvest, Molenaarsstraat, Nieuwevaart, Oosteeklostraat en Wiedauwkaai , 9000 Gent

• Kadastrale gegevens: afdeling 7 sectie G nrs. 44X, 44F2, 55/2 _, 84K6, 84/10 C2, 84/10 A2, 85/2 C2, 98Y2, 98X2, 106G2, 106F2, 143E2, 160F3, 219X, 261D, 262D, 263C, 264E, 265G, 266F, 267C, 267D, 268B, 269B, 270A, 271A, 271C, 273F, 273G, 278H, 297A, 299B, 301G, 344C, 344D, 345D, 346D, 347E, 347G, 347F en afdeling 10 sectie K nrs. 11/2 A

Het resultaat van het ontvankelijkheids- en volledigheidsonderzoek werd verzonden op 30 januari 2024.

De Vlaamse overheid heeft het college van burgemeester en schepenen om advies gevraagd op 31 januari 2024.

Naar aanleiding van de gewijzigde projectinhoudversie heeft de Vlaamse overheid het college van burgemeester en schepenen om advies gevraagd op 10 april 2024.

De aanvraag volgde de gewone procedure.

Volgend verslag werd uitgebracht door de gemeentelijk omgevingsambtenaar op 24 april 2024.

OMSCHRIJVING AANVRAAG

1. BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING, DE PLAATS EN HET PROJECT

De aanvraag betreft een gecombineerde omgevingsvergunningsaanvraag met stedenbouwkundige handelingen en een ingedeelde inrichting of activiteit

Beschrijving van de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen

Het projectgebied Wissenhage is gelegen ten noorden van de stadskern van Gent. Het projectgebied bestaat heden uit een gedeeltelijk bebost terrein in een industriële omgeving, ingeklemd tussen een aantal verkeersassen (R40A en N458), het kanaal Gent-Terneuzen, het Verbindingskanaal, de spoorweg Gent-Zeehaven - Wondelgem, industrie- en bedrijvzones.

Voorliggend project betreft de aanleg en exploitatie van een nieuwe stelplaats en onderhoudscentrum voor trams en bussen van De Lijn in de entiteit Oost-Vlaanderen. Op de nieuwe stelplaats Wissenhage met een oppervlakte van 14 ha wordt opstelruimte voorzien voor:

- 120 bussen, waarvan 65 gelede dieselbussen, 40 elektrische standaard bussen en 15 te herstellen of onderhouden bussen

- 40 gelede trams

De stelplaats wordt zodanig ingericht dat er ruimte is voor mogelijke uitbreiding van de stelplaats tot een totaal van 143 bussen en 78 trams, dit met het oog op een doorgedreven elektrificatie van het busvervoer.

Op deze stelplaats worden tevens burelen, onderhoudscentra, werkhuizen en magazijnen gepland voor het onderhouden van bussen en trams uit de ganse entiteit Oost-Vlaanderen en worden de nodige parkeerplaatsen voor het personeel voorzien.

Ten behoeve van de ontsluiting van het terrein voor trams werd in 2009 in samenwerking met Stad Gent een nieuwe tram- en fietsbrug gebouwd over het Verbindingskanaal. Hierop zijn nog geen tramsporen aangelegd. De aanleg van de traminfrastructuur over deze brug maakt eveneens deel uit van dit project.

De stelplaats zelf zal ontsloten worden via 3 punten:

Kant Wiedauwkaai (ten oosten van de stelplaats):

- Via de Parallelweg is er een in- en uitgang voorzien voor de bussen, personenwagens, fietsers en voetgangers, vrachtwagens en hulpdiensten van en naar de Wiedauwkaai.

Kant Gaardeniersbrug (ten zuiden van de stelplaats):

- Via de Gaardeniersbrug is er een in- en uitgang voorzien voor trams naar de Blaisantvest (aansluiting tramsporen op het gewone net). Zowel de Gaardeniersbrug als de Blaisantvest worden volledig opgenomen binnen het project.
- Via de Parallelweg is er een nooduitrit voorzien voor bussen naar de Nieuwe Vaart en een noodtoegang voor hulpdiensten van en naar de Nieuwe Vaart.

Kant Hakkeneistraat (ten westen van de stelplaats):

- Via de Hakkeneistraat is er een noodtoegang voorzien voor hulpdiensten . Daarnaast wordt er een private fietstoegang voorzien om personeel toe te laten om aan te sluiten op het openbaar fietspad. Ander verkeer wordt niet voorzien en is er niet toegelaten.

Het zuidelijk deel, langs welke zijde de aansluiting op het tramnet komt, wordt ingenomen door een gedeeltelijk gesloten stelplaats voor 40 gelede trams (gebouw A). Aansluitend aan deze stelplaats wordt een gebouw voor dagelijks onderhoud van trams voorzien (gebouw C).

Het gebouw A, een stelplaats voor 40 gelede trams, is ingeplant ter hoogte van de ingang zijde Nieuwevaart. Het wordt maximaal "in het groen" ingeplant en vormt de voorbode van het achtergelegen deel van het onderhouds- en exploitatiegebouw, welke de werkplaatsen bevat voor de trams. Het is een vrij gesloten volume met op de kopse gevels de toegangspoorten voor het in- en uitrijden van de trams.

Gebouw C herbergt de meer dagdagelijkse onderhoudsactiviteiten (bezanden, binnen- en buitenreiniging, controle tramwielen,...) voor de trams.

Dit gebouw bevindt zich naast gebouw A.

Centraal op het terrein werd het hoofdgebouw (gebouw B) geplaatst, waarin zowel de onderhouds- en herstelwerkplaatsen voor de trams als voor de bussen worden ondergebracht. Op de verdieping van dit gebouw situeren zich ateliers, opslagplaatsen en administratieve lokalen.

Dit gebouw B is het centrum van de site qua ligging, maar ook qua functies. Van hieruit wordt het gehele netwerk van trams en bussen georganiseerd, gecontroleerd en onderhouden. Het gebouw herbergt 2 functies: werkplaatsen van de trams en de bussen (hier bevinden zich onder meer de spuitcabines tram en bus) en kantoren voor de exploitatie van de site met diverse sociale ruimtes zoals refter, sanitair, kleedruimtes,... anderzijds. Eveneens wordt een rijkschool met examen centrum geïntegreerd in dit gebouw.

Op het gelijkvloers bevinden zich aan de noordzijde werkplaatsen voor de bussen, aan de zuidzijde voor de trams. Tussenin bevindt zich een zone met ateliers welke al dan niet gemeenschappelijk worden gebruikt. Vanwege de dubbele hoogte van de werkplaatsen is de eerste verdieping beperkt tot enkele kleine lokalen. Bovenop de werkplaatsen van bussen bevinden zich op de tweede verdieping kantoren, opleidingslokalen, nog enkele ateliers en de sanitaire ruimtes en kleedruimtes. De technische lokalen zijn voor het merendeel ingepland op de dakverdieping alsook een dakparking voor auto's welke hier kunnen oprijden via een verbindingsweg met gebouw E.

Gebouw B vormt de link tussen het zuidelijke deel gedomineerd door trams en het noordelijke deel bestemd voor de bussen. Aan de buszijde van het gebouw, worden gebouw B (werkplaatsen bussen en kantoren) en gebouw E (stelplaatsen voor bussen + parkeren medewerkers) met elkaar verbonden door middel van een passerelle (Gebouw Passerelle). Aan de tramzijde van het gebouw vertrekt een gelijkvloerse connectie (voetpad) met het onderhoudsgebouw (Gebouw C) voor de trams.

Ten noorden van dit hoofdgebouw is een parkeergebouw (gebouw E) voorzien. Op de gelijkvloerse verdieping van dit gebouw is er plaats voor 40 elektrische standaard bussen, voorzien van de nodige laadinfrastructuur om deze bussen op te laden. Op de bovenliggende verdieping kunnen er, samen met de dakparking op gebouw B, 355 wagens (waarvan 11 voor mindervaliden) van het personeel geparkeerd worden.. Men kan via een passerelle (gebouw Passerelle) overdekt en beschut naar het onderhouds- en exploitatiegebouw (Gebouw B). Onder de toegangshelling van Gebouw E wordt er ruimte voor een fietsenstalling voorzien. Er kunnen 148 fietsen gestald worden.

Op het scharnierpunt tussen de onderhoudsplaatsen voor bussen (Gebouw B), het parkeergebouw (Gebouw E) en de stelplaats gelede bussen (Gebouw F) bevindt zich het gebouw D voor dagdagelijkse onderhoudsactiviteiten (tanken, binnen- en buitenreiniging,...) voor de bussen.

Het gebouw D bestaat uit 3 beuken parallel aan elkaar. De buitenste beuken bevatten elk een wasstraat. In de centrale beuk bevinden zich de ondersteunende functies, zowel naar personeel als naar technische zones. Naast gebouw D is aan de westkant een overdekte tankplaats en aan de oostkant een bovengrondse regenwateropslagtank.

Een parking (stelplaats H) aan de oostelijke toegang geeft opstelruimte voor 11 gelede en 4 standaard bussen.

Een overdekte parking aan de noordwestelijke hoek van de stelplaats (Gebouw F) geeft stelruimte aan 65 gelede bussen, voorzien van de nodige inrichtingen voor batterijlading en persluchtaansluitingen. Deze parking wordt overdekt om de geluidshinder van manoeuvrerende, aankomende en vertrekkende bussen te beperken voor de naburige appartementsgebouwen. In deze overdekte parking wordt op termijn, met de overstap van diesel en hybride naar elektrische bussen, ook de bijhorende laadinfrastructuur uitgebouwd.

Tot slot worden in gebouw G enkele technische voorzieningen opgenomen: het tractiestation, de cabine voor netmanagement, gasontspanning, waterteller en een pomplokaal. Aansluitend hierbij is ook een sprinklertank ingeplant. Het is een gebouw met een zuiver ondersteunend karakter van louter technische aard.

Er wordt aan de voet Gaardeniersbrug een op- of afstaplocatie voorzien zodat de omwonenden van de stelplaats de mogelijkheid hebben om daar in te stappen op het tramnet.

In het noorden van het projectgebied wordt op vraag van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een dubbelrichtingsfietspad voorzien tussen de toegang aan de Maïsstraat en gebouw E (privaat fietspad op terrein van De Lijn), waarbij wordt aangesloten op het reeds

voorzien enkelrichtingsfietspad. Werknemers voor de site kunnen langs dit pad de stel- en werkplaatsen per fiets bereiken via een aparte toegang (uitsluitend voor fietsers en voetgangers).

De stelplaats wordt ontsloten via de Parallelweg naar de Wiedauwkaai in het oosten en naar de Nieuwevaart en Blaisantvest via de Gaardeniersbrug. De oostelijke ontsluiting verloopt via openbaar domein en zal een gemeenschappelijke ontsluitingsweg vormen voor Stad Gent (naar de aan te leggen openbare parkeerplaatsen), voor de Lijn (naar de stelplaats) en naar het bedrijf ABC. Op die manier kan er bijkomende vergroening worden gerealiseerd en wordt de noodzakelijk bijkomende verharding minimaal gehouden. Om dit mogelijk te maken zijn grondoverdrachten nodig tussen de drie partijen. De initiatiefnemer voor de heraanleg van de Parallelweg is de stad Gent. De timing van de realisatie is nog verder af te stemmen met de betrokken partijen en de heraanleg van de Wiedauwkaai door AWV (afwerking momenteel voorzien 2025).

De zuidelijke ontsluiting voor trams verloopt over de reeds gerealiseerde trambrug 'Gaardeniersbrug'. Deze start vanaf het zuidelijke punt van de site, gaat over de R40 en het Verbindingskanaal. Aan de kruising van Biervlietstraat en de N430 zal het tramspoor aansluiten op het bestaande tramnet op de N430. Het tracé kruist hier de Blaisantvest. Er zullen tramsporen worden aangelegd op de trambrug over het Verbindingskanaal tot aan de Blaisantvest.

Om de aansluiting van de nieuwe tramsporen op de bestaande sporen van de Blaisantvest mogelijk te maken, zal de Blaisantvest tussen dit nieuwe aansluitpunt en het kruispunt met de Oosteeklostraat worden heraangelegd. Het project en de vergunningaanvraag betreffen ook deze werken.

Het project paalt aan het perceel van het beschermd monument gebouwencomplex Vynckier en Vyncolit Nieuwe Vaart 51.

Op een deel van de site staat een pand dat is opgenomen in de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed (relict ID-nr. 85500) en wordt hierin als volgt omschreven:

Voormalige fabriek van T. Vercoutere voor verwerking van textielafval ("lins bruts et étoupes"). Thans voornamelijk kantoren en depots van een brouwerij. Vermoedelijk gebouwd circa 1880, grote uitbreidingswerken circa 1900, in 1904-05 en rond 1910. Voorts verschillende fabrieksgebouwen uit het vierde kwart van de 19de eeuw, meestal naar ontwerp van aannemer Schauvliege, grotendeels aangepast aan hun nieuwe functie. Fabrieksgebouwen. Twee parallelle vleugels onder zadeldak met blinde trapgevels voorzien van metalen bekroning, daterend van circa 1881. Verbonden door overdekte doorgang met zadeldak (golfplaten) ondersteund door enkelvoudig Polonceauspant (van 1904). De binnenkant van de oude vleugels zijn geritmeerd door verdiepte traveeën met lisenen op sokkel en aflijnend baksteenfries, oorspronkelijk met getoogde openingen.

Rechts erachter aanleunend bakstenen gebouwtje van één bouwlaag onder plat dak, vermoedelijk magazijn van 1920. Rechthoekige verdiepte traveeën hier en daar voorzien van industriële boogramen met metalen roedeverdeling. Afgekante hoektravee. Recentere wijzigingen.

De zogenaamde fabriek (volgens bouwaanvraag), achter bovengenoemd complex, dateert van de verbouwingswerken van 1904 uitgevoerd door Schauvliege. Rechthoekige blok van twee bouwlagen onder plat dak. Verdiepte traveenissen oorspronkelijk voorzien van kleine getoogde bovenlichten. Aan de westgevel eertijds met goederenlift boven het kleine aanbouwsel. Volgens de bouwaanvraag waren de ruimten overspannen met troggewelven steunend op gietijzeren zuiltjes. Achteraf is dit gebouw aan de noord- en oostkant uitgebreid.

Voormalige machinekamer en aanleunend ketelhuis in 1899 opgericht aan de ringspoorlijn, grotendeels verbouwd.

Magazijnen (ten oosten) bestonden reeds gedeeltelijk voor 1900 maar werden aanzienlijk vergroot (achtentwintig traveeën) in 1904, en naderhand verhoogd. Bakstenen gebouw overdekt met verschillende schilddaken (één per twee traveeën). Gevels onderverdeeld door verdiepte nissen met oorspronkelijk bekronend rondboogfries, thans met recentere schuifpoorten. Volgens bouwaanvraag eertijds met drie rijen gietijzeren zuilen met opstaande randen aan het kapiteel. De aanvraag paalt in het noorden aan de spoorlijn, in het oosten aan de gewestweg Wiedauwkaai.

Dwars over het terrein bevindt zich een Elia hoogspanningsleiding.

Volgende stedenbouwkundige handelingen worden aangevraagd:

- Ontbossen (DP1-Noord)
 - Rooien van verschillende bosjes
 - Ten Noordwesten van de site stelplaats Wissenhage
 - Ten Zuidoosten van de site stelplaats Wissenhage
- Rooien van bomen (DP1-Noord)
 - Rooien van verschillende bomen
 - Aan de zuidelijke ontsluiting
 - Aan de westelijke ontsluiting
 - Op het centrale deel van de site stelplaats Wissenhage
- Sloopgebouw (DP1-Noord)
 - Sloopvan 2 gebouwen
 - Fabriek Vercoutere (bouwkundig erfgoed ID 18530)
 - Pomplokaaltje op de site
- Het reliëf van de bodem aanzienlijk wijzigen (DP1-Noord) & (DP2-Zuid)
 - DP1-Noord
 - Aanleggen van open bufferbekkens en grachten
 - Inbuizen gracht ten Noordwesten van de site
 - Hernivellering terrein met ophogingen en afgravingen tussen ca -1,0m en + 1,0m
- Aanleggen van een BEO-veld (DP1-Noord)
 - Aanleggen van een BEO-veld in het midden van de site
- Aanleggen van nieuwe wegen en verhardingen (DP1-Noord)
 - Aanleggen van de wegen en verhardingen op de stelplaats Wissenhage
 - Aanleggen van de wegen en verharding om de stelplaats aan te sluiten op de Wiedauwkaai
- Aanleggen van geluidsschermen (DP1-Noord)
 - Aanleggen van geluidsschermen:
 - Ten westen van gebouw F ten afscherming van de achterliggende appartementsblokken

- Ten westen van gebouwen A en C ten afscherming van de achterliggende woning
- Werken aan de waterloop (DP1-Noord)
 - Aanleggen van de wegen en verhardingen boven een ingebuisde waterloop: aanleggen van wegenis bovenop de waterloop de Oude Lieve ter Noord Oosten van de site, zonder de reeds bestaande inbuizing (di 1200 mm) te beïnvloeden
- Aanleggen van nieuwe spoorinfrastructuur (DP1-Noord)
 - Aanleggen van sporen, bovenleiding en wisselsturing van de zuidelijke ontsluiting tot aan de gebouwen A, B & C en terug naar de zuidelijke ontsluiting
- Aanleggen van een nieuwe riolering (DP1-Noord)
 - Aanleggen van RWA-riolering voor de gebouwen & de verhardingen
 - Aanleggen van DWA-riolering voor de gebouwen & bedrijfsafvalwater
- Bouw gebouwen A, B, C, D, E, F en G (DP1-Noord)
 - Bouw gebouw A : stelplaats trams
 - Bouw gebouw B: onderhoudscentrum bus en trams, kantoren
 - Bouw gebouw C: onderhoud en wasstraat trams
 - Bouw gebouw D: wasstraten, overdekte tankstraat bussen en bovengrondse regenwaterbuffertank 1 (RWB1)
 - Bouw gebouw E: parkeergebouw voor standaardbussen, auto's personeel en fietsen
 - Bouw gebouw F: luifel voor stallen gelede bussen
 - Bouw gebouw G: pomplokaal, HS , tractie en netmanagement voor de site
- Bouw vrijstaande bovengrondse regenwaterbuffertank 2 (RWB 2)
- Bouw sprinklertank (DP1-Noord)
 - Bouw sprinklertank voor blusvoorzieningen
- Wijzigen wegen en verhardingen (DP2-Zuid)
 - Wijzigen wegen en verhardingen voor aansluiten Blaisantvest als ontsluiting naar de stelplaats
- Wijzigen sporen en bovenleiding (DP2-Zuid)
 - Wijzigen spoorinfrastructuur voor aansluiten Blaisantvest als ontsluiting naar de stelplaats

Beschrijving van de aangevraagde inrichtingen of activiteiten

Het betreft de aanleg en exploitatie van een nieuwe stelplaats Wissenhage en onderhoudscentrum voor trams en bussen van De Lijn.

Volgende rubrieken worden aangevraagd:

Rubriek	Omschrijving	Hoeveelheid
3.2.2°a)	lozen van huishoudelijk afvalwater (niet afkomstig van woonegelegenheden) zonder behandeling in een afvalwaterzuiveringsinstallatie, in een lozingspunt gelegen in een centraal gebied en/of een collectief geoptimaliseerd en individueel te optimaliseren buitengebied of buiten het zoneringsplan (meer dan 600 m ³ /jaar) Het lozen van 0,47 m ³ /u; 3,73 m ³ /dag of 984,14 m ³ /jaar huishoudelijk afvalwater klasse 3 Nieuw	984,14 m ³ /jaar

3.4.2°	lozen, zonder behandeling in een afvalwaterzuiveringsinstallatie, van bedrijfsafvalwater dat al dan niet één of meer gevaarlijke stoffen (lijst 2C, VLAREM I) bevat in concentraties hoger dan het indelingscriterium (meer dan 2 m ³ /u tot en met 100 m ³ /u) Het lozen van 28,79 m ³ /h bedrijfsafvalwater. klasse 2 Nieuw	28,79 m ³ /uur
4.3.a)3°	inrichtingen, voorzien van een filterinstallatie met gebruik van actieve kool voor de adsorptie van de afvalgassen of een gelijkwaardige installatie, alsook inrichtingen waar uitsluitend bedekkingsmiddelen met minder dan 150 g VOS/l worden aangebracht, met een geïnstalleerde totale drijfkracht van: meer dan 200 kW 4 spuitcabines die samen een totale drijfkracht van 302 kW hebben (240 kW spuitcabine trams, 10 kW spuitcabine klein onderhoud en 52 kW voor de spuitcabine bussen). klasse 2 Nieuw	302 kW
6.4.1°	opslagplaatsen voor brandbare vloeistoffen met een totale opslagcapaciteit van 200 l tot en met 50.000 l 2 afvalolietanken van 4950 l en 1200 l, 2 motorolietanken van 4950 l, verschillende verplaatsbare kleine vaten en bidons klasse 3 Nieuw	27926 liter
6.5.1°	brandstofverdeelininstallaties voor motorvoertuigen met maximaal 2 verdeelslangen 1 dieselpomp en 1 biodieselpomp gelinkt aan opslag in gebouw D klasse 3 Nieuw	2 verdeelslangen
12.1.2.2°b)	inrichtingen die wisselspanning opwekken, met een geïnstalleerd totaal elektrisch schijnbaar vermogen van meer dan 200 kW tot en met 10.000 kW als de inrichting volledig of gedeeltelijk in een ander gebied dan een industriegebied ligt 2 dieselmotoren (sprinkler installatie), elk met een elektrisch vermogen van 280 kW/motor Totaal: 2*280 kW = 560 kW klasse 2 Nieuw	560 kW
12.2.2°	transformatoren (gebruik van) met een individueel nominaal vermogen van meer dan 1.000 kVA 10 oliegekoelde transformatoren, waarvan 2x1.055, 1x1.250, 3x1.600 en 4x2.000 kVA klasse 2 Nieuw	16160 kVA
15.1.2°	al dan niet overdekte ruimte waarin de volgende voertuigen gestald worden: meer dan 25 motorvoertuigen of aanhangwagens, die geen personenwagens, bromfietsen, motorfietsen of voertuigen zijn Op het gelijkvloers plaats voor 40 bussen. Later uitbreidbaar naar 56 stalplaatsen Open parking voor 15 bussen Overdekte parking voor 65 gelede bussen. Uitbreidbaar naar 72 Stalplaats voor 40 trams, uitbreidbaar naar 78 stalplaatsen 1 positioneerwagen	165 voertuigen

	<p>1 lichte vrachtwagen 2 elektrische heftrucks 1 dieselhydraulische truck Totaal = 40 + 15 + 65 + 40 + 5 = 165 motorvoertuigen klasse 2 Nieuw</p>	
15.3.2°	<p>autoherstelwerkplaats met meer dan 4 schouwputten of hefbruggen volledig of gedeeltelijk gelegen in een gebied ander dan industriegebied 17 rolbruggen, acht takels voor bussen, twee hefsystemen voor trams (enkelvoudig), één hefsysteem voor trams (dubbel), twee sets verrolbare hefblokken tram (12 stuks/set), twee hefsystemen voor bougies, 14 stempel-hefbruggen voor bussen, één hefbrug voor de belbus, twee sets verrolbare hefbokken bus (6 stuks/set), twee sets steunen voor bussen (6 stuks/set) klasse 2 Nieuw</p>	93 schouwputten of hefbruggen
15.4.2°b)	<p>niet-huishoudelijke inrichtingen voor het wassen van voertuigen en hun aanhangwagens, volledig of gedeeltelijk gelegen in een ander gebied dan het industriegebied waar 10 en meer motorvoertuigen en hun aanhangwagens per dag worden gewassen 1 automatische wasstraat met zij- en voorborstels voor trams : per dag kunnen 30 trams gewassen worden 2 automatische wasstraten met zij-, dak- en voorborstels + vaste chassisreiniger voor bussen : per dag kunnen 150 bussen gewassen worden Totaal = 180 voertuigen per dag klasse 2 Nieuw</p>	180 motorvoertuigen en hun aanhangwagens/dag
15.6.2°	<p>stallen van geaccidenteerde voertuigen (meer dan 25 voertuigen) Stallen van maximaal 15 geaccidenteerde bussen voor een maximaal van 300 ton klasse 2 Nieuw</p>	300 ton
16.3.2°b)	<p>koelinstallaties, luchtcompressoren, warmtepompen en airconditioningsinstallaties (meer dan 200 kW) Koelinstallaties, compressoren, warmtepompen en airconditioninginstallaties met een totaal geïnstalleerd vermogen van 842,8 kW klasse 2 Nieuw</p>	842,8 kW
17.1.1.1°	<p>opslagplaatsen voor aerosolen waarop minstens één gevarenpictogram is aangebracht met een gezamenlijke netto inhoud van 300 liter tot en met 3000 liter Opslag van aerosolen in verplaatsbare recipiënten klasse 3 Nieuw</p>	300 liter
17.1.2.1.2°	<p>opslagplaatsen voor gevaarlijke gassen in verplaatsbare recipiënten, met uitzondering van de opslagplaatsen, vermeld in rubriek 48, met een gezamenlijk waterinhoudsvermogen van meer dan 1000 liter tot en met 10.000 liter 500 l acetyleen, 150 l propaan, 500 l zuurstof, 200 l argon, 200 l menggas (99% argon + 1% O2), 200 l menggas (98% argon + 2% O2), 200 l menggas (85% argon + 15% CO2) , 50 l stikstof en 60 l R134A</p>	2060 liter

	Totaal = 2.060 liter klasse 2 Nieuw	
17.3.2.1.1.2°	ontvlambare vloeistoffen van gevarencategorie 3: gasolie, diesel, lichte stookolie en gelijkaardige vloeistoffen met een vlampunt ≥ 55 °C met een gezamenlijke opslagcapaciteit van meer dan 20 ton tot en met 500 ton 2 vaste houders met elk een inhoud van 33200 kg gasolie diesel klasse 2 Nieuw	66,4 ton
17.3.4.2°b)	bijtende vloeistoffen en vaste stoffen, opslagplaatsen voor vloeistoffen en vaste stoffen op basis van etikettering gekenmerkt door het gevarenpictogram GHS05 met een gezamenlijke opslagcapaciteit van meer dan 2 ton tot en met 100 ton, als de inrichting volledig of gedeeltelijk is gelegen in een gebied ander dan industriegebied Zeep voor carwash (Bonderite) klasse 2 Nieuw	2,618 ton
17.3.6.1°b)	schadelijke vloeistoffen en vaste stoffen op basis van etikettering gekenmerkt door het gevarenpictogram GHS07 met een gezamenlijke opslagcapaciteit van 200 kg tot en met 2 ton als de inrichting volledig of gedeeltelijk gelegen is een gebied ander dan industriegebied Opslag van schadelijke vloeistoffen klasse 3 Nieuw	0,5413 ton
17.3.7.2°b)	op lange termijn gezondheidsgevaarlijke vloeistoffen en vaste stoffen, opslagplaatsen voor vloeistoffen en vaste stoffen op basis van etikettering gekenmerkt door het gevarenpictogram GHS08 met een gezamenlijke opslagcapaciteit van meer dan 2 ton tot en met 50 ton als de inrichting volledig of gedeeltelijk is gelegen in een gebied ander dan industriegebied Hybride koelvloeistof, Koelvloeistof en Ruitenwisservloeistof winterkwaliteit klasse 2 Nieuw	12,428 ton
17.4.	opslagplaatsen voor gevaarlijke vloeistoffen en vaste stoffen, met uitzondering van de opslagplaatsen, vermeld in rubriek 48, en producten, gekenmerkt door gevarenpictogram GHS01, in verpakkingen met een inhoudsvermogen van maximaal 30 liter of 30 kilogram, voor zover de maximale opslag begrepen is tussen 50 kg of 50 l en 5000 kg of 5000 l Verschillende producten in klein verpakking van maximaal 30 kg of 30 liter klasse 3 Nieuw	1952 liter
19.3.1°b)	inrichtingen voor het mechanisch behandelen en vervaardigen van artikelen van hout met een geïnstalleerde totale drijfkracht van 5 kW tot en met 100 kW, als de inrichting volledig of gedeeltelijk gelegen is in een ander gebied dan industriegebied Schrijnwerkerij met elektrisch vermogen van 15,5 kW klasse 3 Nieuw	15,5 kW
29.5.2.2°b)	smederijen (andere dan rubriek 29.5.1) en mechanisch behandelen van metalen en het vervaardigen van voorwerpen uit metaal, volledig of gedeeltelijk gelegen in een gebied ander dan een industriegebied (meer dan 100	381,7 kW

	kW) Slijperij met een totaal elektrisch vermogen van 381,7 kW klasse 2 Nieuw	
29.5.7.2°a)2)	ontvetten van metalen door middel van andere organische oplosmiddelen (van 10 l tot en met 300 l) indien volledig of gedeeltelijk gelegen in een gebied ander dan industriegebied 2 ontvettingsbaden van elk 100 liter klasse 3 Nieuw	200 liter
36.4.1°	opslagplaatsen voor rubber en voor rubberen voorwerpen, met uitzondering van de opslagplaatsen, vermeld in rubriek 48, met een capaciteit van meer dan 10 ton in een lokaal Opslag van 20 ton rubberbanden in bandenlokaal voor nieuwe (zonder velg) en herstelde banden (met velg) klasse 2 Nieuw	20 ton

Volgende bijstelling van de sectorale voorwaarden worden aangevraagd:

Artikel 4.2.3.1.3°, inzake aanvraag bijzondere lozingsnormen in aanvulling op de algemene lozingsnormen voor de lozing van bedrijfsafvalwater in riolering van titel II van VLAREM.
 Artikel 4.2.5.1.1.§1, Bedrijfsafvalwater van inrichtingen die een maximum hoeveelheid bedrijfsafvalwater van meer dan 2 m³ per dag of 50 m³ per maand of 500 m³ per jaar lozen, moet worden geloosd via een controle-inrichting die alle waarborgen biedt om de kwaliteit van het werkelijk geloosde afvalwater te controleren en die inzonderheid toelaat gemakkelijk monsters van het geloosde water te nemen.

Gewijzigde projectinhoudversie

Op 26 maart 2024 werd door de aanvragen een nieuwe projectinhoudversie PIV4 ingediend die door de vergunningverlenende overheid op 4 april 2024 werd aanvaard. De aanleiding voor deze gewijzigde projectinhoud waren de ongunstige adviezen die werden uitgebracht door De Vlaamse Waterweg op 19 maart 2024 en door Farys op 26 februari 2024.

De opmerkingen van de Vlaamse Waterweg hebben in hoofdzaak invloed op de elementen met betrekking tot buffering en infiltratie van hemelwater op eigen terrein. Door middel van een tussentijds overleg werden aanpassingen en verduidelijkingen aangebracht hoe en welke maatregelen worden genomen om de 80% van het regenwater vertraagd te laten afvoeren.

Ook voor Farys bleken nog diverse elementen onduidelijk met betrekking tot de infiltratie en afvoer van hemelwater. Daarbij wordt onder andere gewezen op het belang van de aansluiting met de Parallelweg die momenteel niet in het dossier vervat zit.

Voor beide adviespartners bleek het van belang dat de ontbrekende gegevens in het dossier werden aangevuld en de onduidelijkheden worden weggewerkt. Een aangepaste hydraulische nota met inbegrip van nieuwe ICM en Sirio berekening drong zich op.

2. HISTORIEK

Volgende vergunningen, meldingen en/of weigeringen zijn bekend:
 Omgevingsvergunningen

- * Op 15/11/2018 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor het veranderen door wijziging en uitbreiding van een bedrijf voor de productie van elektrische componenten (OMV_2018091857).
- * Op 12/09/2019 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor het splitsen van een autoherstelwerkplaats (OMV_2019073340).
- * Op 06/02/2020 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor het plaatsen van publiciteit (OMV_2019132165).
- * Op 21/06/2021 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor spuitcabine, afwijking implantingsregel art. 5.4.1.2,§1,2° (OMV_2020061601).
- * Op 12/08/2021 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor het verder exploiteren en veranderen van een inrichting voor de productie van fenolformaldehyde- en epoxyharsen (OMV_2021043429).
- * Op 21/09/2021 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor het herinrichten van de n458 - wiedauwkaai tussen de nieuwevaart en de spoorwegbrug (thv buitensingel) (OMV_2021054996).
- * Op 07/09/2022 werd een weigering afgeleverd voor de aanleg en exploitatie van een nieuwe stelplaats wissenhage en onderhoudscentrum voor trams en bussen van de lijn (OMV_2020036917).

Stedenbouwkundige vergunningen

- * Op 21/04/1962 werd een vergunning afgeleverd voor het optrekken van een eerste bovenverdieping voor burelen. (Litt. V-8-62)
- * Op 09/12/1963 werd een vergunning afgeleverd voor het oprichten van een bergplaats. (KW O-31-63)
- * Op 28/02/1976 werd een vergunning afgeleverd voor het vernieuwen van de dakbedekking en het bezetten van de gevels van een overdekte stapelplaats binnen het complex, alsook he bijbouwen van aanhorigheden. (KW N-27-76)
- * Op 14/04/1980 werd een vergunning afgeleverd voor bouwen van een clubhuis. (Litt. N-20-79)
- * Op 14/08/1990 werd een vergunning afgeleverd voor het oprichten van een berg- en schuilplaats na het slopen van de bestaande berging. (1989/2192)
- * Op 07/07/1992 werd een vergunning afgeleverd voor bouwen van een berg- en schuilplaats - lokaal iii bekendmaking. (1992/40059)
- * Op 13/11/2003 werd een vergunning afgeleverd voor de sloping van 3 bouwvallige gebouwen: één van 230 m², één van 106 m² en één van 90 m², alsook de sloping van een 3-tal kleine gebouwen/afdaken (maximum 25 m²). (2003/40259)
- * Op 30/06/2006 werd een vergunning afgeleverd voor de oprichting van bus- en tramstelplaatsen met onderhoudsgebouwen. (2006/40007)
- * Op 26/04/2007 werd een vergunning afgeleverd voor het uitbreiden van een industrieel complex. (2006/40343)
- * Op 11/10/2007 werd een vergunning afgeleverd voor de uitbreiding van een industrieel complex. (2007/40252)
- * Op 16/04/2009 werd een vergunning afgeleverd voor het uitbreiden van een industrieel complex. (2009/40035)
- * Op 16/04/2009 werd een vergunning afgeleverd voor het uitbreiden van een industrieel complex. (2009/40035)
- * Op 27/11/2014 werd een vergunning afgeleverd voor het ontbossen, rooien en kappen van alle hoogstammige bomen voor de toekomstige bus- en tramstelplaats de lijn op de site

wissenhage en de aanleg van een werfgebonden tijdelijke opslagplaats (w-top) voor de bodemsanering. (2014/40259)

* Op 01/04/2015 werd een vergunning afgeleverd voor de aanleg van het rabot- en trambrugpark, een wijkpark gelegen tussen de opgeëistenlaan en de gasmeterlaan. (2014/719)

* Op 19/10/2015 werd een vergunning afgeleverd voor het herinrichten van de uco-site te gent. (2015/06133)

* Op 05/07/2016 werd een vergunning afgeleverd voor het bouwen van bus- en tramstelplaatsen met onderhoudsgebouwen. (2016/07015)

* Op 13/10/2017 werd een vergunning afgeleverd voor de aanpassing van een reeds verkregen vergunning, nl het verschuiven van de eerder voorstelde toegangsweg, ten gevolge van een optimalisatie van de grondverwingen van de bedrijven gandae en immopar en het doorvoeren van een wijziging met betrekking tot ligging van de rooilijn. (2017/06117)

Stedenbouwkundige attesten

* Op 05/10/2023 werd een positief attest afgeleverd voor de aanleg van een nieuw in-uitrit. (2023/80004)

Milieuvergunningen

* Op 14/06/2007 werd door de deputatie een vergunning afgeleverd voor het exploiteren van een nieuw stelplaatscomplex. (11076/E/2)

* Op 10/08/2017 werd door de deputatie een vergunning afgeleverd voor het exploiteren van een stel- en werkplaats. (11076/E/3)

Omgevingsvergunningen

* Op 21/06/2021 werd door het vlaamse overheid een vergunning voorwaardelijk afgeleverd voor spuitcabine, afwijking inplantingsregel art. 5.4.1.2,§1,2°. (OMV_2020061601)

BEOORDELING AANVRAAG

3. EXTERNE ADVIEZEN

Wettelijk verplichte externe adviezen worden opgevraagd door de vergunningverlenende overheid.

Ongunstig advies van **FARYS** afgeleverd op 26 februari 2024 onder ref: AD-16-379

ONGUNSTIG ADVIES: Een nieuw dossier aangevuld met ontbrekende gegevens of verduidelijkingen zijn nodig zodat een gefundeerd advies kan opgemaakt worden.

Naar aanleiding van de gewijzigde projectinhoudversie: **Voorwaardelijk gunstig** advies van **FARYS** afgeleverd op 16 april 2024. Op basis van de gewijzigde projectinhoudversie werd dit voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht. Er moet rekening gehouden worden met volgende voorwaarden:

- *Inbuizing gracht moet voldoen aan de voorwaarden van Farys:*

- *Er mag op geen enkele manier verharding aangesloten worden van de nieuwe site.*

- *De gracht wordt vervangen door een diameter 600 mm. Met afwaartse BOK 4,30 m TAW en opwaarts 4,42 m TAW.*
 - *De aansluiting op de Oude Lieve (wl 3^e cat O204) moet verdiept worden. Er wordt daarom opgelegd dat de bestaande aansluiting wordt vernieuwd en heraangelegd met (grotere) diameter 600 mm en (lagere) BOK van 4,30 m TAW ter hoogte van de aansluiting op de Oude Lieve.*
 - *Ter hoogte van de aansluiting op de Oude Lieve wordt een terugslagklep geplaatst op de toekomstige leiding, zodat het water van de Oude Lieve niet kan terugstromen in de inbuizing.*
 - *Er mogen geen leidingen van het terrein aangesloten zijn of aangesloten worden op deze inbuizing.*
 - *Op het ontwerpplan wordt dit voorzien als een geperforeerde leiding, die infiltratie zou moeten toelaten. Gezien de hoge grondwaterstand (die ook maximaal moet behouden blijven), de vastgestelde vervuiling en afdoende aangetoonde kans op (verdere) verspreiding van vervuiling via grondwater is het verboden om de gracht in te buizen met een geperforeerde leiding. De gracht moet ingebuisd worden middels gesloten buis zodat eventuele vervuiling van bodem en/of water zich op geen enkele manier via deze leiding kan verplaatsen. Er dienen voldoende toezichtspuiten voorzien te worden in functie van beheer en onderhoud. Deze dienen steeds bereikbaar te zijn, en mogen niet overbouwd worden. Er dient op elke bocht en minstens om de 80 m een toezichtspuit voorzien worden. Ter hoogte van de aansluiting op de Oude Lieve moet eveneens een bereikbare toezichtspuit voorzien worden zodat Farys vanaf openbaar domein de leiding en terugslagklep kan inspecteren.*
 - *Er dient een afzonderlijk technisch dossier overgemaakt te worden ter goedkeuring, dat is opgesteld volgens de bepalingen van het SB250. Vóór de opmaak van het technisch dossier zal het bodempeil van de Oude Lieve ter hoogte van de aansluiting opgemeten worden zodat de te verdiepen aansluiting zeker boven de bodem van de Oude Lieve wordt gerealiseerd en de terugslagklep goed zal kunnen functioneren. Op het plan BA_WERKEN-WATERLOOP_PRD_BN_1_1.pdf staat de bodem van de ingebuisde waterloop aangeduid op 5,24 m TAW. Volgens onze gegevens is dit 4,24 m TAW. Gezien het grote verschil is een opmeting absoluut nodig.*
 - *Pas na goedkeuring van het technisch dossier en onder toezicht van Farys kunnen deze werken aanvatten.*
 - *Farys dient betrokken te worden bij de uitvoering van de aanpassingswerken.*
 - *Farys dient op eenvoudig verzoek toegang verleend te worden op de site om onderhoud en beheer uit te voeren op de ingebuisde gracht.*
- Contact opnemen met Aquafin voor aansluiting thv de Gaardeniersweg en het knevelen van deksels op de Aquafincollector. De effectieve uitvoering van de werken voor het realiseren van de aansluiting gebeurt via Farys, volgens de voorwaarden zoals terug te vinden via de website www.farys.be. Er mag geen terugslagklep op het openbaar domein van stad Gent geplaatst*

worden. -Eventuele maatregelen tegen terugslag moeten op het eigen terrein, binnen de ontwikkeling voorzien worden.

- Voor de uitwerking van de buffers, en meer bepaald het aan te houden bodempeil en buffervolume moet rekening gehouden worden met de opbouw van de bodem (inclusief teelaarde en beplanting) van de bekkens. De vermelde bodempeilen en de nodige buffervolumes op plan BA_RIOLERING_P_N_1_1 moeten met andere woorden behouden blijven en mogen niet wijzigen als gevolg van aanbrengen van teelaarde en beplanting.

- Het volume dat volgens de pluviale overstromingskaarten zich over het terrein verspreid, wordt gevrijwaard in het ontwerp. De aangrenzende percelen mogen niet verder belast worden. Water stopt immers niet aan de perceelsgrens. Zeker aan de westelijke zijde van de site waar het verschil in maaiveldpeil zal oplopen tot 1,7 m TAW (fietspad 5,8 m TAW tov nieuwe wegenis op peil 7,5 m TAW) moeten de nodige maatregelen getroffen worden zodat er op geen enkele manier hemelwater naar het openbaar domein van de Stad Gent aansluit of afwatert.

- Opmaken onderhoudsprogramma en beheerplan en voorzien van de nodige jaarlijkse budgetten hiervoor. Hoofdstuk 9 van de Code van Goede Praktijk voor rioleringssystemen dient als leidraad gebruikt te worden.

- Aansluitpeil ter hoogte van de Wiedauwkaai is recent opgemeten, en is 5,65 m TAW. Nog rekening te houden met verval tussen Wiedauwkaai en aansluitpunt op de Parallelweg. Aan 1 promille over 185m > 5,85 m TAW aansluitpeil ter hoogte van de Parallelweg.

- Er mag maximaal met een lozingsdebiet van 45 l/s aangesloten worden ter hoogte van de Parallelweg

- Om de oppervlakte van de groendaken af te trekken dienen deze zodanig uitgevoerd te worden dat deze minimaal 50 l/m² bufferen.

Voorwaardelijk gunstig advies van Brandweerzone Centrum afgeleverd op 2 maart 2024. Er moet rekening worden gehouden met volgende aandachtspunten:

- De 3 toegangen (Hakkeneistraat/Maïsstraat; Parallelweg/Gaardeniersweg en Wiedauwkaai) tot de site zijn noodzakelijk voor de hulpdiensten. Deze toegangen moeten te allen tijde bruikbaar blijven voor de voertuigen van brandweer.
- Het gaas als gevel van gebouw E (parkeergebouw) mag niet voorzien worden van planten. Het gaas mag geen fijnmazig net zijn, maar openingen waar je met een staaf van diameter 30 mm doorheen kan.
- Het beëindigen van de werken moet gemeld worden aan de brandweer via de website www.brandweerzonecentrum.be/preventie teneinde een controlebezoek te kunnen laten plaatsvinden.

Voorwaardelijk gunstig advies van Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken afgeleverd op 13 februari 2024 onder ref.: 8970

Geen advies advies van **Vlaamse overheid** afgeleverd op 13 februari 2024:

Er wordt geen advies uitgebracht.

Geen advies advies van **Onroerend Erfgoed** afgeleverd op 19 februari 2024:

Geen advies van Onroerend Erfgoed. De archeologieregelgeving blijft van kracht indien van toepassing.

Voorwaardelijk gunstig advies van **ELIA ASSET** afgeleverd op 20 februari 2024 onder ref.

266787-KVR.

4. TOETSING AAN WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE VOORSCHRIFTEN

4.1. Ruimtelijke uitvoeringsplannen – plannen van aanleg

Het project ligt in gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, industriegebied en woongebied volgens het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone' (goedgekeurd op 26 januari 2001).

In de gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen zijn de voorzieningen toegelaten, welke gericht zijn op het algemeen belang en die ten dienste van de gemeenschap worden gesteld. Woongelegenheden kan toegestaan worden voor zover die noodzakelijk is voor de goede werking van de inrichtingen (artikel 17 van het Koninklijk Besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen).

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..

Industriegebieden zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten. Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de ander industriële bedrijven toegelaten, namelijk: bankagentschappen, benzinstations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop..

De aanvraag ligt binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening grootstedelijk gebied Gent definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 16/12/2005. Voor deze locatie werden echter geen stedenbouwkundige voorschriften vastgelegd zodat de aanvraag wordt beoordeeld op basis van de van kracht zijnde bestemmingen volgens het gewestplan.

Een deel van het project ligt in het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'BRUGGEN NAAR RABOT' (Definitief vastgesteld door de Deputatie op 19 maart 2009), gelegen in zone Z1.3 zone voor gemeenschapsvoorziening in parkomgeving en zone Z1.4 zone voor infrastructuur in parkomgeving.

Een deel van het project ligt in het bijzonder plan van aanleg BINNENSTAD - DEEL TOLHUIS, goedgekeurd op 4 augustus 1989, gelegen in zone voor wegen.

De aanvraag is in overeenstemming met de voorschriften.

4.2. Vergunde verkavelingen

De aanvraag is niet gelegen in een goedgekeurde, niet vervallen verkaveling.

4.3. Verordeningen

Algemeen Bouwreglement

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van het Algemeen Bouwreglement, de stedenbouwkundige verordening van de Stad Gent, goedgekeurd door de deputatie bij besluit van 16 september 2004 en meest recent gewijzigd bij gemeenteraadsbesluit van 24 april 2023, van kracht sinds 23 juni 2023.

Het ontwerp is in overeenstemming met dit algemeen bouwreglement.

Gewestelijke verordening hemelwater

De aanvraag werd getoetst aan de gewestelijke hemelwaterverordening 2023. (Besluit van de Vlaamse Regering van 10 februari 2023)

Zie waterparagraaf.

Gewestelijke verordening toegankelijkheid

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid.

Het ontwerp is in overeenstemming met deze verordening.

Gewestelijke verordening voetgangersverkeer

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 29 april 1997 houdende vaststelling van een algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer.

Het ontwerp is in overeenstemming met deze verordening.

4.4. Uitgeruste weg

Het bouwperceel is gelegen aan een voldoende uitgeruste gemeenteweg.

4.5. Archeologienota

Ten noordwesten van het projectgebied situeerde zich het Oude Wondelgem rond een sinds de beeldenstorm verdwenen Sint-Catharinakerk. Onder het hoofdgebouw van de UCO-site bevindt zich de verdwenen walsite WSH015. Ten noordwesten van het projectgebied loopt de Lieve. Uit het kaartmateriaal is duidelijk op te maken dat het gebruik van dit gebied gekoppeld was aan de ligging in de lagere Wondelgemmeersen. In de 16de-17de eeuw is er een percellering in de terreinen zichtbaar. Het gebruik van de percelen van de projectzone voor bebouwing dateert uit de industriële fase van de 20ste eeuw.

De projectzone is gelegen buiten de afgebakende archeologische zone van Gent.

De archeologische criteria bij een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen zijn afhankelijk van de bestemming van de percelen (gewestplan), alsook de aard van de aanvrager. De te hanteren beslissingsboom is te raadplegen op volgende locatie: https://www.onroerenderfgoed.be/sites/default/files/2020-06/20200527_omgevingsvergunning_stedenbouwkundige_handelingen.pdf

Er is in het verleden een archeologienota (bureaustudie; <https://loket.onroerenderfgoed.be/archeologie/notas/notas/11964>) en een nota (naar aanleiding van landschappelijke boringen) <https://loket.onroerenderfgoed.be/archeologie/notas/notas/15838>) opgemaakt en waarvan akte genomen door het agentschap Onroerend Erfgoed.

Deze archeologienota en nota vermelden geen bijkomend archeologisch onderzoek.

5. WATERPARAGRAAF

De vergunningverlenende overheid staat in voor de opmaak van de waterparagraaf. Met betrekking tot de waterparagraaf wordt volgend advies uitgebracht:

Toetsing gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV) en het algemeen bouwreglement van de stad Gent (ABR) inzake hemelwater

Geplande toestand

Volgens het aanvraagdossier werd in de ontwerpfase de hoeveelheid verharding tot een minimum beperkt zodat er nog ruimte is voor waardevolle groenzones en water. Er worden 4 grote en 2 kleine gebouwen voorzien. Er wordt maximaal ingezet op hergebruik. Naast het hergebruik van hemelwater voor sanitaire toepassingen, is er een wasinstallatie voor de trams en bussen op het terrein aanwezig, welke gebruik maken van hemelwater. De daken die niet nodig zijn om een optimaal hergebruik te verzekeren, worden uitgevoerd als groendak. Hemelwater afkomstig van de overloop van de hemelwaterbekkens, van de groendaken en van de wegenis, worden gebufferd en vertraagd afgevoerd. Infiltratie is volgens het aanvraagdossier risicovol gezien de aanwezige bodemverontreiniging en wordt daarom niet toegepast. Het buffervolume wordt voornamelijk gerealiseerd in open bufferbekkens die ondoorlatend worden uitgevoerd (wegens de aanwezige vervuiling) en allen onderling met elkaar verbonden zijn. Er wordt rekening gehouden met de grondwaterstanden zoals opgemeten en de hieruit bepaalde GXG-waarden (i.c. gemiddeld hoogste en gemiddeld laagste grondwaterstand). De binnenkant onderkant (BOK) van de leidingen ligt nagenoeg overal (buiten bij enkele kruisende leidingen) boven de maximale gemiddeld laagste grondwaterstand om bemaling te beperken en de stabiliteit van aanwezige veenlagen niet aan te tasten. De bodem van de open buffervoorzieningen wordt boven de maximale gemiddeld hoogste grondwaterstand voorzien zodat de folie waarmee de buffervoorzieningen worden afgewerkt, niet opdrijft.

Verharding

Het merendeel van de verharding (circa 45 410 m²) watert af (via een KWS-afscheider) naar een buffer of wordt beschouwd als potentieel verontreinigd (Vlarem II – bedrijfsafvalwater). Circa 2 268 m² wordt aangelegd als waterdoorlatend (grasdallen).

De waterdoorlatende verharding dient geplaatst op een waterdoorlatende funderingslaag en onderfunderingslaag. Dit wordt opgenomen als voorwaarde.

De hellingsgraad bedraagt volgens het aanvraagdossier minder dan 2%.

Hemelwaterbekkens

Twee van de bekkens zijn verbonden (tot. $760 + 300 \text{ m}^3$ in de 2 bekkens, 62 m^3 in leiding tussen 2 bekkens) en worden ingezet voor de wasinstallaties voor trams en bussen (industrieel hergebruik). De dakoppervlaktes aangesloten op deze bekkens bedragen circa $12\,410 \text{ m}^2$. Een deel van deze dakoppervlaktes worden voorzien van zonnepanelen en technische installaties. Gezien de relatief grote dimensies, werd ervoor gekozen de bekkens (RWB) deels boven de grond te laten uitsteken zodoende boven een peil van $5,6 \text{ mTAW}$ te blijven (om bemalingen onder de gemiddeld laagste grondwaterstand te vermijden). In het voorliggend ontwerp ligt de bodem van de bekkens op $5,6 \text{ mTAW}$ en de overloop ligt op $10,1 \text{ mTAW}$ in het zuiden (RWB 2), en $10,2 \text{ mTAW}$ in het noorden (RWB 1). Dat is zo'n $2,6 \text{ m}$ boven het maaiveld. Door het overloopepeil in het zuiden lager te kiezen dan het noorden, wordt de noordelijke bufferzone, die smaller is dan de zone in het zuiden, ontlast. De afvoer van enkele daken worden via luchtleidingen naar de boven de grond uitstekende RWBs afgeleid.

Een derde hemelwaterbekken (83 m^3) op de site wordt gebruikt voor sanitair hergebruik. De daken die aangewend zijn voor het sanitair hergebruik ($12\,814 \text{ m}^2$) doen dienst als een dakparking. Het water passeert langs een KWS-afscheider alvorens het in het bekken terecht komt. Het regenwater komende van een dakparking mag niet aangewend worden voor de wasinstallatie (industrieel hergebruik). Vandaar dat het bekken voor sanitair hergebruik los staat van deze voor het industrieel hergebruik.

Het aangetoond nuttig hergebruik (ANG) voor de industriële toepassing wordt ingeschat op $12\,800 \text{ l/dag}$, deze voor het sanitair op $2\,820 \text{ l/dag}$.

Het volume aan hemelwaterputten is kleiner dan wettelijk opgelegd door de GSVH (100 l/m^2). De volumes van de hemelwaterbekkens werden geoptimaliseerd adhv het programma Sirio. Het plaatsen van kleinere volumes aan hemelwaterbekkens gebaseerd op het ANG kan toegestaan worden.

Groendak

In totaal wordt er circa $18\,160 \text{ m}^2$ dakoppervlakte als groendak voorzien. Het betreft gebouw F, het zuidelijk deel van gebouw B, gebouw G en gebouw C.

De groendaken zullen worden uitgerust met een lichtgewicht substraat met een maximale watercapaciteit van ca. 40 volumeprocent of 400 l/m^3 . De dikte van de voorziene substraatlaag zal 125 mm zijn. Het geheel biedt, conform de GSVH een buffercapaciteit van 50 l/m^2 . Er wordt voldaan aan de vigerende wetgeving.

Infiltratievoorziening

Er wordt een gemotiveerde uitzondering gevraagd op de aanleg van infiltratievoorzieningen omwille van verontreiniging. De motivatie toegevoegd aan het dossier volstaat om de uitzondering toe te staan.

Er mag overgeschakeld worden naar buffering met vertraagde afvoer.

Door het hoge hergebruik mogen volgende oppervlaktes in mindering gebracht worden $2831,8 \text{ m}^2 + 453,6 \text{ m}^2$ van de totale aangesloten verharde oppervlakte op de infiltratie/buffervoorzieningen.

Het groendak ($18\,160 \text{ m}^2$) moet maar voor de helft meegeteld worden.

Dakoppervlakte 25 131
Groendak $18\ 160/2 = 9\ 080$
Wegenis 45 410
Bufferbekken 10 802
Hergebruik - 3 286
Som 87 137

Vervolgens is er $3\ 703,5\ m^3$ buffervolume vereist is. Het geplande buffervolume is $4478,7\ m^3$ (zie ook wijziging overstromingsrisico).

De buffering wordt gerealiseerd in de open bekkens, in de leidingen die aansluiten op de put afwaarts bekken oost (deze kunnen leeglopen) en in het bovenste deel van de sifons (het stuk dat kan leeglopen). De buffervolumes die in rekening gebracht zijn, worden enkel berekend op de open bekkens en leidingen die volledig kunnen leeglopen. De bodem van de open buffervoorzieningen wordt boven de maximale GHG voorzien zodat de folie waarmee de buffervoorzieningen worden afgewerkt, niet opdrijft.

De bekkens worden onderling verbonden. Om voldoende dekking te hebben boven op de leidingen, zijn dit sifons. Ook de leidingen opwaarts de bekkens liggen lager dan de bodem van de bekkens en zijn dus sifons. Hierdoor kunnen de leidingen niet leeglopen en zal het systeem regelmatig gereinigd moeten worden.

Er is nog $1\ 010\ m^2$ wegenis die afwatert naar leidingen (diameter 500 mm) afwaarts de open bufferbekkens. Hiervoor is $43,4\ m^3$ buffervolume vereist en wordt er $44,2\ m^3$ in de leidingen voorzien.

De leidingen maken een verbinding met het afwaarts lozingspunt ter hoogte van de Parallelweg. Ter hoogte van het lozingspunt is een knijp-stuwconstructie geplaatst.

Volgens het aanvraagdossier kan er voldaan worden aan het vereiste buffervolume.

Op basis van een afwaterende oppervlakte van $87137\ m^2$ en een toegelaten doorvoerdebiet van $5\ l/s/ha$ wordt een doorvoerdebiet van $43.57\ l/s$ bepaald.

Om het bufferstelsel leeg te laten lopen zal er gewerkt worden met een pompstation dat het niveauverschil tussen het aansluitpeil van de private riolering ($5,60mTAW$) en de (nieuwe) riolering in de Parallelweg ($5,85mTAW$) zal overbruggen.

Volgens het aanvraagdossier kan er voldaan worden aan het vereiste lozingsdebiet.

Uit Sirio berekeningen blijkt dat er geen overloop plaatsvindt bij een 100 jaarlijkse bui. De algemene waterbalans toont aan dat 11% van het hemelwater zal dienen voor hergebruik, 14% zal verdampen (vnl. via groendaken) en 75% zal vertraagd afgevoerd worden.

Als voorwaarde wordt opgelegd:

De hemelwaterbekkens en bufferbekkens met vertraagde afvoer, evenals de toe -en afvoerleidingen moeten onderworpen worden aan gedegen controle en onderhoud (reiniging) opdat de correcte werking van het hemelwatersysteem kan gegarandeerd worden. De controle en onderhoud moeten deel uit maken van een onderhoudsplan voor de site.

Er kan voldaan worden aan de GSV en ABR inzake hemelwater indien gevolg gegeven wordt aan bovenstaande voorwaarden.

De Vlaamse Waterweg en Farys kunnen nog bijkomende voorwaarden opleggen.

Wijziging overstromingsrisico

Het projectgebied is gevoelig voor pluviale overstromingen.

Rekening houdend met het overstromingspeil bij een middelgrote kans op overstroming in het huidige klimaat dient er 762 m³ voorzien te worden, als compensatie voor inname ruimte water. De compensatie wordt gerealiseerd in het geplande buffervolume: 4478,7 m³. Na aftrek van het volume ten behoeve van de compensatie bedraagt het buffervolume i.f.v. de GSVH 3 716,7m³. Het buffervolume volstaat nog steeds.

Belangrijke randvoorwaarde hierbij is dat het 'overtollige' water door de ontwikkelingen op de site (o.a. de ophogingen) binnen de eigen grenzen wordt gehouden en de wateroverlast niet wordt afgewenteld op het terrein van derden. M.a.w. het water moet zijn weg kunnen vinden naar de buffers op de site niet naar de terreinen of het openbaar domein rondom de site.

De Vlaamse Waterweg en Farys kunnen nog bijkomende voorwaarden opleggen.

Impact op het rioleringsstelsel (inclusief inbuizing gracht)

Hiervoor wordt verwezen naar het advies van Farys.

6. OPENBAAR ONDERZOEK

Het openbaar onderzoek werd gehouden van 9 februari 2024 tot 9 maart 2024.

Gedurende dit openbaar onderzoek werden in totaal 1245 bezwaarschriften ingediend waarvan 501 individuele bezwaarschriften en 2 gebundelde bezwaren (13 bezwaarschriften + 733 bezwaarschriften).

Naar aanleiding van de nieuwe projectinhoudversie PIV4 die werd ingediend op 26 maart 2024 en aanvaard op 4 april 2024 werd een nieuw openbaar onderzoek opgestart dat loopt van 18 april 2024 tot en met 17 mei 2024. Tot op heden werd 1 bezwaarschrift ingediend.

Na het sluiten van het openbaar onderzoek zullen alle bezwaren gebundeld overgemaakt worden aan de vergunningverlenende overheid. De vergunningverlenende overheid staat in voor de behandeling van de bezwaren.

7. OMGEVINGSTOETS

Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

De Stad Gent onderschrijft nog steeds de hoge nood om in het noorden van de stad een nieuwe, performante en goed uitgebouwde stelplaats voor openbaar vervoer te voorzien. Ondanks eerdere initiatieven en financiële inspanningen kan de Stad Gent enkel vaststellen dat de concrete realisatie op zich laat wachten.

Met vergunning 2016/07015 afgeleverd op 5 juli 2016 had vervoersmaatschappij De Lijn alle sleutels in handen voor het bouwen van bus- en tramstelplaatsen met onderhoudsgebouwen.

Met het dossier OMV_2020036917 werd in 2022 het dossier uit 2016 hernomen. Kleine, eerder technische aanpassingen werden doorgevoerd om te voldoen aan een stelplaats volgens de vigerende normen. Het concept zoals toen ook al voorgesteld bleef grotendeels overeind. Ondanks de positieve benadering in het dossier en de vele positieve adviezen kon dit dossier uiteindelijk niet vergund worden omwille van een legaliteitsbelemmering. Gebaseerd op de vele bezorgdheden en bezwaren, werd het dossier geweigerd bij ontbreken van een degelijk boscompensatievoorsel.

Met deze nieuwe aanvraag en voorliggend voorstel wordt niet geraakt aan de oorspronkelijke doelstelling, m.n. het realiseren van een nieuwe stelplaats voor trams en bussen in het noorden van de Stad. De bestaande stelplaatsen in Gentbrugge en Destelbergen bieden op vandaag onvoldoende capaciteit om de volledige vloot voor de Genste regio op een ruimtelijk verantwoorde manier te stallen en te verwerken. In Gentbrugge werden op vandaag tijdelijke oplossingen gezocht om een deel van de bussen te stallen op openbaar domein. Deze tijdelijke mogelijkheden zullen vervallen in 2028. De nieuwe stelplaats Wissenhage moet de 3^e noordelijke poot worden binnen de regio Gent om samen met de herwerking van de stelplaatsen Gentbrugge en Destelbergen klaar te zijn voor het openbaar vervoer voor de toekomstige Gentse Regio.

Zoals in de toelichtende nota omschreven kent dit dossier al een ruime historiek. Voor de keuze van het terrein Wissenhage en de locatiestudie die voorafging aan deze keuze moeten we immers teruggrijpen naar onderzoek uit de jaren '90. Na onderzoek en ruime afweging van diverse locaties werd uiteindelijk gekozen voor Wissenhage. Niet alleen werd op dat moment een gewestplanwijziging doorgevoerd om de realisatie mogelijk te maken, ook alle bouwstenen en stappen naar een realisatie werden in gang gezet. Dat een proces tot realisatie van dergelijk groot project de nodige tijd vraagt is niet uitzonderlijk. Echter werd het pad tot realisatie van deze nieuwe stelplaats Wissenhage bezaaid met heel wat vertragende factoren. De verwerving en onteigening van de noodzakelijk gronden heeft de nodige tijd gevraagd. De sanering van delen van deze voormalige industriegronden brachten de nodige onvoorziene omstandigheden met zich mee.

In 2006 werd een eerste voorstel goedgekeurd voor uitvoering. De noodzakelijke bouwsteen, de koppeling met het bestaande spoornet in het noorden werd eveneens goedgekeurd en uitgevoerd. De nieuwe tram – en fiets Gaardeniersbrug over het verbindingskanaal werd in 2010 gebouwd. Omwille van timing en budgettaire redenen werd niet verder ingezet op de vergunning van 2006 en kwam deze te vervallen.

In 2016 werd met vergunning 2016/07015 een goedkeuring afgeleverd op 05/07/2016 om een nieuwe stelplaats te bouwen op de site Wissenhage. Na het verkrijgen werd de uitvoering echter opnieuw uitgesteld waardoor deze vergunning kwam te vervallen.

Met deze nieuwe aanvraag, als herneming op de aanvraag uit 2022, wordt een voorstel ingediend die nog meer is bijgesteld naar de toekomstige noden als stelplaats voor de toekomst. De Lijn heeft ondertussen een DBFM partner onder de arm genomen voor de realisatie van deze stelplaats. Het voorliggend ontwerp is dus in het kader van 'design' bijgesteld door deze partner om nog meer te voldoen aan:

- De bezorgdheden op vlak van groen, ontharding, maximaal behoud bos en boscompensatie waar mogelijk

- Warterrecyclage en hergebruik van hemelwater, waterinfiltratie op eigen terrein en maximaal inzetten op groendaken
- Energetische optimalisatie zoals voorzien van zonnepanelen en geothermie.

Groen en boscompensatie

De Stad Gent erkent dat voor de realisatie van deze stelplaats Wissenhage een stevige ingreep zal plaatsvinden in een gebied dat doorheen de afgelopen 20 jaar alleen maar aan groen en natuurwaarde gewonnen heeft. In deze nieuwe aanvraag worden nog meer garanties vooropgesteld om deze keuze te verantwoorden:

- In situ worden grote inspanningen geleverd om waar praktisch mogelijk bestaande bosclusters ouder dan 22 jaar te behouden. Door het verbreden van de buffer ten noordwesten van de site naar 22,5m wordt niet alleen een belangrijk aandeel bos en natuur gespaard, bovendien wordt de buffer ten aanzien van de naastliggende woonblokken versterkt. Ook langs het fietspad aan de westelijke grens wordt de buffer aanzienlijk versterkt tot 8 à 9m.
- Ten aanzien van de vorige vergunning wordt maximaal ingezet op minimale verharding. Elke m² werd onder de loep genomen en afgewogen om zo te komen tot invulling waarbij nog eens 6000m² minder verharding wordt voorzien ten aanzien van de vorige aanvraag. Alle niet essentiële verhardingen werden dus geschrapt en waar mogelijk werden verhardingen voorzien in waterdoorlatende materialen.
- Er is opnieuw een groenplan (beplantingsplan) toegevoegd, dat werd geoptimaliseerd en afgestemd op het waterverhaal (buffer- en infiltratiezones).
- Er werd een nieuwe boscompensatie toegevoegd voor de in totaal 4,47ha die zal ontbost worden. Een klein aandeel van deze ontbossing kan nog gecompenseerd worden (0,87) op Genst grondgebied. De overige boscompensatie vindt plaats in de nabije buurgemeenten. In totaal wordt een compensatie voorzien van 20,29ha.
- Er werden ondertussen afspraken gemaakt voor het terrein ten noorden van de site (2,7ha) tussen de Hurstweg en de spoorweg. De oorspronkelijke plannen van De Lijn om op deze terreinen een oefenterrein/rijschool te voorzien worden verlaten. Momenteel is een beheersovereenkomst tussen De Lijn, Stad Gent en Natuurpunt in opmaak om deze terreinen in groen en natuurbeheer te nemen. Deze afspraken en overeenkomst maken geen rechtstreeks deel uit van de vergunning.

Mobiliteit

De site kent drie toegangen. De zuidelijke toegang staat toe om aan te sluiten op het bestaande tramnet van Gent door middel van een brug over de Nieuwe Vaart. De oostelijke toegang geeft uit op de Wiedauwkaai en dient als ingang voor de personenwagens en bussen. De noordwestelijke ingang laat de mogelijkheid open om het tramnet verder uit te breiden naar de achterliggende gebieden.

Dit project is reeds jaren in voorbereiding, en de Stad Gent is verschillende keren gehoord en betrokken geweest. Er is ook een Mober toegevoegd aan de aanvraag.

Voetganger

De site is voor voetgangers bereikbaar via de Wiedauwkaai en het Gaardenierspad. De voetgangersinfrastructuur langs de Wiedauwkaai wordt in 2025 vernieuwd.

Fiets

De site kan met de fiets bereikt worden komende van verschillende richtingen:

- In het Oosten via de Wiedauwkaai:

De heraanleg van de Wiedauwkaai moet afgestemd worden met de in- en uitrit van bussen. Er moet rekening gehouden worden met de zichtbaarheid van/naar de fietser op het fietspad t.h.v. de in- en uitrit van de bussen. De heraanleg van de Wiedauwkaai omvat de aanleg van een busbaan tussen spoorweg en Tolpoort op de Wiedauwkaai. De heraanleg is gepland voor 2025.

Fietsers kunnen langs beide zijden van de oostelijke in- en uitgang op een fietspad rijden. Het zuidelijke fietspad is t.o.v. vorige aanvraag verbreed tot ca. 2 m. Het noordelijke fietspad versmalt tot ca. 1 m. Dit is zeer smal in combinatie met in- en uitrijdende bussen. Voor eenrichtingsfietspaden vragen wij toch om de norm van Stad Gent, een breedte van 1,75 m, zo dicht mogelijk te benaderen. De minimummaat is 1,50 m.

De verbinding tussen het noordelijke en zuidelijke fietspad is t.o.v. van vorige aanvraag naar een betere plaats verschoven. De oversteek is hierdoor korter en dus veiliger is geworden. Het blijft wel belangrijk om deze oversteek zeer duidelijk aan te duiden en te voorzien van een voorrangregeling (idealiteit fiets > bus).

- In het Westen via een verbinding met het Gaardenierspad:

Deze fietsontsluiting takt aan op een primaire stedelijke fietsroute en is dus een belangrijke meerwaarde voor de duurzame ontsluiting van het project. Wel vragen we om het Gaardenierspad zelf niet wijzigingen in vorm of breedte, alsook de bufferzone naast het pad moet gevrijwaard blijven zodoende er voldoende ruimte blijft voor fietsers om te kruisen.

Tot slot wensen we met betrekking tot het fietsverkeer in de omgeving een opmerking uit de vorige aanvragen te herhalen.

Het gebruik van de "nooduitrit" voor bussen t.h.v. de Maisstraat/Hakkeneistraat moet steeds tot het absolute minimum gebruikt worden. Deze uitrit is immers niet wenselijk omdat ze gebruik maakt van een belangrijke fietsas (Hakkeneistraat) die niet is bedoeld voor busverkeer. Pas in het onwaarschijnlijk geval dat én uitrit Wiedauwkaai én uitrit Nieuwevaart niet beschikbaar zijn, kan verwezen worden naar de Hakkeneistraat.

We vragen om te becijferen hoe vaak deze beweging na realisatie zal voorkomen en hoe hiermee zal omgegaan worden. We benadrukken dat deze uitrit slechts getolereerd kan worden in uiterste noodgevallen.

- In het zuiden via de Gaardeniersbrug: die kan dan verder gevolgd worden tot de doorsteek naar het project in het noorden.

Uitrit Hakkeneistraat

Ten opzichte van de vorige aanvraag wordt de uitrit duidelijk vormgegeven als een nooduitrit enkel te gebruiken bij calamiteiten. Deze uitritstrook wordt voorzien in grindgazon waardoor

een duidelijk signaal wordt gegeven dat bussen niet via deze weg in of uit kunnen of moeten rijden. De Stad vraagt om deze weg naar de nooduitgang aan te leggen in grindgazon met een breedte van maximaal 4 meter, en dit vanaf de bocht met gebouw Luifel 1. Het voetpad dat hier onderbroken is in materiaal dient doorgetrokken te worden in het voorziene materiaal.

Collectief vervoer

In deze aanvraag werd eveneens rekening gehouden met een mogelijke op en afstaphalte ter hoogte van de Parallelweg.

Gemotoriseerd verkeer

De site is bereikbaar voor personenwagens via de Wiedauwkaai. Het overgrote deel van de werknemers verplaatst zich buiten de spitsuren waardoor de impact op de doorstroming van de Wiedauwkaai eerder beperkt zal zijn. Dit wordt aangetoond in de MER. We betreuren wel dat de MER is gebaseerd op relatief oude tellingen.

Bij versperring van de Wiedauwkaai voor auto- en busverkeer zal er lang de Gaardeniersweg weggereden worden. Het is niet duidelijk hoe het kruispunt met de Gaardeniersweg en de Parallelweg zal ingericht worden. We hebben op dit punt al veel problemen gehad met fietsers en bestuurders die naar het containerpark gaan. Er moet duidelijke signalisatie (voorrang voor Gaardeniersweg) aangebracht worden door de aanvrager om gevaarlijke situaties te vermijden.

Aansluiting omliggende wegenis

Gaardeniersbrug x Blaisantvest

Er zullen tramsporen worden aangelegd op de trambrug over het Verbindingskanaal tot aan de Blaisantvest. Om de aansluiting van de nieuwe tramsporen op de bestaande sporen van de Blaisantvest mogelijk te maken, zal de Blaisantvest tussen dit nieuwe aansluitpunt en het kruispunt met de Oosteeklostraat worden heraangelegd.

Ter hoogte van de huidige oversteekplaats ter hoogte van het AZ Sint-Lucas wordt de Blaisantvest in de richting van het Neuseplein van 2 rijstroken teruggebracht naar 1 rijstrook. De ruimte die daarbij vrijkomt wordt groen ingericht. In de andere richting blijven de 2 rijstroken behouden. De fietsoversteekplaats sluit in het zuiden en het noorden aan op het fietspad langs de Opgeëistenlaan en Blaisantvest en in het zuiden eveneens op het fietspad naar de Molenaarsstraat. De fietsbrug over de Nieuwe Vaart maakt deel uit van de fietsverbinding tussen het stadscentrum en Wondelgem. Verder wordt het perron van de tramhalte Biervlietstraat richting Griendeplein verplaatst naar voorbij de verkeerslichten.

Het voorgestelde plan is conform de voorbesprekingen.

Parallelweg x Wiedauwkaai

De oostelijke ontsluiting zal een gemeenschappelijke ontsluitingsweg vormen voor Stad Gent (naar de aan te leggen openbare parkeerplaatsen), voor de Lijn (naar de stelplaats) en naar het bedrijf ABC. Op die manier kan er bijkomende vergroening worden gerealiseerd en wordt de noodzakelijk bijkomende verharding minimaal gehouden. Om dit mogelijk te maken zijn

grondoverdrachten nodig tussen de drie partijen. De timing van de realisatie is nog verder af te stemmen met de betrokken partijen en de heraanleg van de Wiedauwkaai door AWV. De initiatiefnemer voor de heraanleg van de Parallelweg is de stad Gent.

Het voorgestelde plan is conform de voorbesprekingen.

Parkeren

Het parkeerluik wordt onderzocht in de MER. Uit deze studie wordt de keuze gemaakt om 148 fietsparkeerplaatsen en 355 autoparkeerplaatsen te voorzien.

Fiets

- Er worden 148 fietsparkeerplaatsen voorzien.

- De MER toont een totale fietsstallingsbehoefte van 65 op de site voor alle personeel. Dit aantal is berekend op basis van de modal split van van de stelplaats van de Lijn in Gentbrugge. 12% van het personeel komt daar met de fiets naar het werk. Er wordt echter terecht gekozen om meer fietsparkeerplaatsen te voorzien om overlap bij shiften en een verschuiving van de modal split op te vangen.

- De uitvoering van de fietsenstallingen is conform de richtlijnen van het Mobiliteitsbedrijf. Er wordt gewerkt met fietsnietjes op 1m afstand van elkaar. De stalling is afsluitbaar en overdekt. Er is ook voldoende ruimte om uit te breiden, moest dit nodig blijken in de toekomst met een duurzamere modal split.

Auto

- Het aantal noodzakelijk geachte parkeerplaatsen wordt in de eerste plaats berekend aan de hand van de bestaande modal split van de stelplaats van de Lijn in Gentbrugge. Het valt op dat deze modal split niet duurzaam is en nog veraf ligt van de stedelijke ambities. De Lijn verklaart dit in de MER door te verwijzen naar de onregelmatige uren van de chauffeurs. Voor het kantoorpersoneel en de arbeiders (met vaste uren) wordt echter ook vastgehouden aan een modal split waarbij de 74% van het personeel met de wagen komt. Dit is aan de hoge kant en weinig ambitieus. Hier verklaart de Lijn dit cijfer met de slechte bereikbaarheid van de site met het openbaar vervoer. Dat klopt niet echt, aangezien het er wel degelijk bushaltes zijn in de omgeving (bv. halte Wiedauwkaaibrug of Vynckier). Bovenal is de site uitstekend bereikbaar met de fiets. We vragen dus met aandrang om een ambitieus bedrijfsvervoerplan op te maken, waarbij duidelijke ambities en concrete acties worden vastgelegd om een duurzamere modal shift te bewerkstelligen voor het woon-werkverkeer van het personeel. Dit is des te prangender voor een publieke instantie wiens kerntaak het is om duurzaam verkeer te stimuleren.

Reservatiestrook verbinding met site Vynckier/Revive

Positief ten opzichte van de vorige vergunning is de reservatiestrook aan de zuidzijde van de site. Om de toegang tot de site Declerck achteraan te garanderen was een verbinding nodig. Deze verbinding wordt met een voldoende brede strook van 5m doorgetrokken tot aan de site Vynckier/Revive. Deze reservatiestrook biedt de garantie om bij toekomstige ontwikkeling van deze site via deze weg een rechtstreekse fiets – en voetgangersverbinding te maken richting de

fietsbrug. In zijn tussentijdse toestand vraagt de Stad Gent om deze strook te vergroenen met struiken.

Erfgoed

Op een deel van de site staat een pand dat is opgenomen in de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed (relict ID-nr. 135515) en wordt hierin als volgt omschreven:

Voormalige fabriek van T. Vercoutere voor verwerking van textielafval, vermoedelijk gebouwd circa 1880, grote uitbreidingswerken circa 1900, in 1904-05 en rond 1910. Aan de straat bevindt zich het vroegere woonhuis van 1880: een statig gebouw van drie bouwlagen onder mansardedak. Voorts verschillende fabrieksgebouwen uit het vierde kwart van de 19de eeuw, meestal naar ontwerp van aannemer Schauvliege.

De aanvraag heeft betrekking op een aantal loodsen die als volgt worden beschreven:

Voorts verschillende fabrieksgebouwen uit het vierde kwart van de 19de eeuw, meestal naar ontwerp van aannemer Schauvliege, grotendeels aangepast aan hun nieuwe functie.

Magazijnen (ten oosten) bestonden reeds gedeeltelijk voor 1900 maar werden aanzienlijk vergroot (achtentwintig traveeën) in 1904, en naderhand verhoogd. Bakstenen gebouw overdekt met verschillende schilddaken (één per twee traveeën). Gevels onderverdeeld door verdiepte nissen met oorspronkelijk bekronend rondboogfries, thans met recentere schuifpoorten. Volgens bouwaanvraag eertijds met drie rijen gietijzeren zuilen met opstaande randen aan het kapiteel.

Op een deel van de site bevinden zich de hierboven beschreven *Magazijnen* uit 1904, later verhoogd. Uit bouwhistorisch onderzoek blijkt dat dit langgerekt magazijn ten gevolge van oorlogsschade deels werd herbouwd en verhoogd in 1944, waarbij de houten spantstructuur uit 1904 werd overgenomen. Het betreft een houten spantstructuur gecombineerd met een metalen trekker.

Daarnaast was er een uitbreiding van dit volume ten noorden in 1946. Het betreft de in deze aanvraag opgenomen traveeën.

Deze magazijnen voldoen nog aan de beschrijving opgenomen op de vastgestelde inventaris van bouwkundig erfgoed.

De inplanting op de site Vercoutere van deze magazijnen en de hiermee gepaard gaande samenhang met omliggende gebouwen zijn essentieel om de historische site te begrijpen. Ze hebben dan ook een Industrieel archeologische waarde. Daarnaast hebben ze door hun repetitieve karakter en grote omvang een beeldbepalende waarde.

De traveeën uit 1946 worden afgebroken ivm de nieuwe stelplaats. Gezien ze van een latere datum zijn, en de naastliggende meest waardevolle magazijnen behouden blijven, kan vanuit een erfgoedafweging akkoord gegaan worden met deze sloop. De nog grote hoeveelheid aan naastliggende loodsen zorgt ervoor dat de beeldbepalende waarde van deze magazijnen niet geschonden wordt.

Om de erfgoedwaarde van de te behouden magazijnen te vrijwaren, moeten ze op een kwalitatieve manier worden afgesloten. Bij afbraak van de magazijnen moet de nieuwe scheidingsmuur met de naastliggende te behouden magazijnen dan ook een volwaardige gevelafwerking krijgen die eenzelfde bouwfysische kwaliteiten heeft (naast vocht-dichtheid ook luchtdichtheid en isolatiewaarde) als de bestaande gevels. Ook de randafwerking van de dakbedekking dient op een kwalitatieve manier te gebeuren.

We kunnen akkoord gaan met de aanvraag mits aan onderstaande voorwaarde wordt voldaan. Deze voorwaarde beoogt het behoud en waar mogelijk herstel van de erfgoedwaarden van het resterende aanpalende vastgestelde inventarisitem.

Milieuhygiënische en veiligheidsaspecten

Graag willen we de aandacht vestigen op:

Bodem en grondwater

Er wordt voor de aanvang van de werken een grondwatersanering verricht op het terrein omwille van de aanwezige grondwaterverontreiniging met VOCl's en 1,4-dioxaan in het grondwater. De sanering wordt uitgevoerd conform het bodemsaneringsproject met titel 'Tweede gefaseerd bodemsaneringsproject: VOCl's en 1,4 dioxaan in het grondwater, stelplaats Wissenhage, Parallelweg, Gent', d.d. 4 juli 2022. Het bodemsaneringsproject werd goedgekeurd door de OVAM (conformverklaring C24453).

Een grondwaterbemaling kan noodzakelijk zijn voor de bouwkundige werken of de aanleg van de openbare nutsvoorzieningen. Volgens het aanvraagdossier zal gezien de vervuilingproblematiek en de stabiliteitsrisico's (veen) zo weinig mogelijk bemaald worden. Indien bemaling noodzakelijk blijkt moet volgens Vlarem minstens een melding van de activiteit gebeuren. Ze kan evenwel vergunningsplichtig zijn en zelfs merplichtig naargelang de ligging, de diepte van de grondwaterverlaging en het opgepompte debiet. De akte of vergunning moet verleend zijn door de bevoegde instantie vooraleer de bemalingswerken kunnen gestart worden.

In een aanvraagdossier voor een vergunning of melding moeten steeds de effecten naar de omgeving onderzocht worden, op basis van de gemodelleerde debieten en het bemalingsconcept, en moet steeds vermeld worden op welke manier zal omgegaan worden met het opgepompte bemalingswater (toepassing van de bemalingscascade). De bemalingsinstallatie dient geplaatst te worden door een erkend boorbedrijf. Dit wordt opgenomen als opmerking.

Indien grondverzet plaatsvindt, moet dit gebeuren overeenkomstig de regels m.b.t. het gebruik van de uitgegraven bodem (Hoofdstuk XIII Vlarebo). De bodemsanering van het vaste deel van de aarde werd reeds in het verleden uitgevoerd. Er is dus geen grondverzet meer nodig in functie van de bodemsanering. Het terrein zal met 30 cm (tot ca. 7,5 mTAW) worden opgehoogd met gronden, afkomstig van een externe locatie. Hierdoor zal er minimaal worden gegraven in de originele bodem. Er wordt voorzien om zones met Japanse duizendknoop te ontgraven tot 0,75 m-mv en volledig af te voeren. Het totaal volume aan grond verontreinigd met Japanse duizendknoop bedraagt ca. 12.530 m³.

De asbestconcentraties op de site variëren sterk van 110 mg/kg ds (net boven de norm) tot 3700 mg/kg ds (> norm voor gevaarlijke afvalstof). Asbest wordt zowel in de grove als in de fijne fractie aangetroffen. Gezien de norm voor asbest wordt overschreden (> 100 mg/kg ds), moeten de asbesthoudende partijen worden afgevoerd naar een grondreinigingscentrum.

De milieuhygiënische kwaliteit van de uit te graven gronden is bepaald.

De vrijgekomen grond zal in de mate van het mogelijke hergebruikt of verwerkt worden, rekening houdend met de milieu hygiënische kwaliteit en de heersende regelgeving. Er wordt vanuit gegaan dat de grond die vrijkomt bij de aanlegwerken direct kan worden afgevoerd (naar locaties waar deze kunnen hergebruikt worden of naar locaties waar deze extern kunnen opgeslagen worden of verwerkt worden, afhankelijk van de milieu hygiënische kwaliteit). Indien dit niet mogelijk blijkt te zijn, zal er een tijdelijke opslag van gronden gebeuren binnen het projectgebied.

Op basis van het dossier dienen geen bijkomende maatregelen getroffen te worden.

Energie

De site zal volledig werken met enkel elektriciteit als energiedrager. Dit doordat alle warmte en koeling voorzien wordt door warmtepompen. Hierbij wordt 32% van het primaire energieverbruik ter plaatse opgewekt. Dit door 1 500 fotovoltaïsche zonnepanelen en een BEO-veld van 600kW.

De zonnepanelen worden voorzien op de gebouwen zonder groendak. De aanleg en exploitatie van het BEO-veld dient te gebeuren volgens de voorwaarden van artikel 6.9.1.3 van Vlarem II. Dit wordt opgenomen als opmerking.

Licht

Zowel op de site als op de openbare wegenis zal buitenverlichting worden voorzien. Op de site zal de buitenverlichting worden gestuurd door middel van bewegingsdetectie of kloksturing en schemerschakelaar. De buitenverlichting zal zo ontworpen worden dat een goede spreiding verkregen wordt, de schaduwwerking minimaal is, verblinding van chauffeurs wordt vermeden en er geen opwaartse lichtoutput is.

De buitenverlichting wordt onderverdeeld in zones. Per zone geldt een te behalen lichtniveau en elke zone heeft een onafhankelijke verlichtingssturing. Er dient steeds gekozen voor zuinige, energiebesparende verlichtingstoestellen.

De verlichting wordt, zoals vermeldt in het MER-addendum, vleermuisvriendelijk voorzien.

De aanleg van het wisselcomplex Blaisantvest zal resulteren in een aanpassing en uitbreiding van de verlichting van de openbare wegenis. De verlichting zal zoveel mogelijk op de masten van de bovenleiding worden geplaatst. Er zal eveneens verlichting worden voorzien vanaf de stelplaats tot aan de openbare wegenis.

Vlarem II, hoofdstuk 6.3 bevat maatregelen om lichthinder te vermijden. Gelieve deze op te nemen in het ontwerp van het lichtplan.

Afval

De verplichting om selectief te slopen, renoveren en/of te ontmantelen staat in artikel 4.3.3 van het Vlaams reglement betreffende het duurzaam beheer van materiaalkringlopen en afvalstoffen (Vlarema).

Het dossier bevat een sloopopvolgingsplan. De specifieke aandachtspunten en aanbevelingen uit het plan dienen opgevolgd te worden.

Elke afvoer van afvalstoffen moet gedocumenteerd worden met een identificatieformulier of een afgiftebewijs. De uitvoerder van de bouw-, infrastructuur-, sloop- en ontmantelingswerken bezorgt deze documenten aan de houder van de omgevingsvergunning. Deze dienen 5 jaar bijgehouden te worden.

Lucht

De uitvoerder van bouw-, sloop- en infrastructuurwerken moet de emissie van stof zo laag mogelijk houden en moet hiertoe maatregelen treffen.

De verplichte maatregelen staan opgesomd in hoofdstuk 6.12 van Vlarem II.

De aandacht wordt gevestigd op artikel 6.12.3 van deze regelgeving. Dit artikel vermeldt vier concrete maatregelen om stofemissies te voorkomen:

1. afscherming met doeken of zeilen,
2. beneveling van de locatie waar de werken worden uitgevoerd,
3. bevochtiging ter hoogte van de apparatuur,

4. rechtstreekse stofafzuiging op breekhamers, polijstmachines, slijpschijven, boormachines, freesmachines en schuurmachines.

Minimaal één van deze vier maatregelen moet genomen worden.

Als er visueel waarneembare stofverspreiding optreedt kan bijkomende verneveling verplicht zijn.

CONCLUSIE

De gevraagde omgevingsvergunning is mits voorwaarden milieuhygiënisch, stedenbouwkundig en planologisch verenigbaar met de onmiddellijke omgeving, bijgevolg is het verslag voorwaardelijk gunstig.

De aanvraag wordt beslist door de Vlaamse Regering of de gewestelijke omgevingsambtenaar (art. 15 van het omgevingsvergunningsdecreet van 25 april 2014).

WAAROM WORDT DEZE BESLISSING GENOMEN?

Het college van burgemeester en schepenen moet advies uitbrengen aan de Vlaamse Regering over omgevingsvergunningsaanvragen die door de Vlaamse Regering worden behandeld (vlaamse projecten).

Het college van burgemeester en schepenen sluit zich aan bij bovenstaand verslag van de gemeentelijk omgevingsambtenaar en neemt het tot haar eigen motivatie.

Beslissing

Beslist het volgende:

Artikel 1:

Het college van burgemeester en schepenen brengt **voorwaardelijk gunstig** advies uit over de omgevingsaanvraag voor de aanleg en exploitatie van een nieuwe stelplaats Wissenhage en onderhoudscentrum voor trams en bussen van De Lijn van Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn, gelegen te Blaisantvest, Molenaarsstraat, Nieuwevaart, Oosteeklostraat en Wiedauwkaai, 9000 Gent.

Artikel 2:

Verzoekt de Vlaamse Regering om volgende voorwaarden voor de geplande werken op te nemen:

Voorwaarde Hemelwater:

Waterdoorlatend verharding

De waterdoorlatende verharding dient geplaatst op een waterdoorlatende funderingslaag en onderfunderingslaag.

Onderhoud waterhuishoudingssysteem

De hemelwaterbekkens en bufferbekkens met vertraagde afvoer, evenals de toe- en afvoerleidingen moeten onderworpen worden aan gedegen controle en onderhoud (reiniging)

opdat de correcte werking van het hemelwatersysteem kan gegarandeerd worden. De controle en onderhoud moeten deel uit maken van een onderhoudsplan voor de site.

Ligging in overstromingsgebied

Het 'overtollige' water dient op de site binnen de eigen grenzen gehouden te worden. De wateroverlast mag niet afgewenteld worden op het terrein van derden. M.a.w. het water moet zijn weg kunnen vinden naar de buffers op de site niet naar de terreinen of het openbaar domein rondom de site.

Voorwaarde groen:

- de 'reservatiestrook voor Revive' (mogelijke nieuwe toegang) wordt vergroend met minstens struiken tot duidelijkheid bestaat of deze strook effectief als toegang zal voorzien worden.

Voorwaarde erfgoed:

* de nieuwe scheidingsmuur met de naastliggende te behouden magazijnen van de vml. textielbafriek Vercoutere (Nieuvevaart 117) dient een volwaardige gevelafwerking krijgt die eenzelfde bouwfysische kwaliteit heeft (naast vochtdichtheid ook luchtdichtheid en isolatiewaarde) als de bestaande gevels. Ook de randafwerking van de dakbedekking dient op een kwalitatieve manier te gebeuren.

Voorwaarde openbaar domein

De weg naar de nooduitgang aan te leggen in grindgazon met een breedte van maximaal 4 meter, en dit vanaf de bocht met gebouw Luifel 1. Het voetpad dat hier onderbroken is in materiaal dient doorgetrokken te worden in het voorziene materiaal.

Voor noordelijke eenrichtingsfietspad aan de oostelijke toegang dient een minimale breedte van 1,50 m gerespecteerd te worden

Het Gaardenierspad zelf mag niet wijzigingen in vorm of breedte, alsook de bufferzone naast het pad moet gevrijwaard blijven zodoende er voldoende ruimte blijft voor fietsers om te kruisen.

Er dient een duidelijke markering te komen van de fietspaden t.h.v. Parallelweg. Niet enkel de markering van de fietspaden zelf is van belang, maar er dient ook extra aandacht besteed te worden aan de signalisatie wanneer deze paden in conflict komen met andere vervoersmodi.

Sloop:

Funderingsresten die vóór de rooilijn liggen, moeten worden uitgebroken.

Bestaande rioolvertakkingen, die niet worden hergebruikt, moeten op het terrein, ter hoogte van de rooilijn, zorgvuldig worden dichtgemaakt.

Indien tijdens de werkzaamheden onvoorziene hindernissen opduiken (rioleringen, waterlopen, kelders e.d.) dan moet dit meteen worden meegedeeld aan de dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, Stads kantoor Gent, Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent, tel.: 09/266 79 00, mail: tdwegen@stad.gent. Of per post; Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, Botermarkt 1, 9000 Gent.

Te rooien bomen/te verplaatsen bomen:

Na het rooien van de bomen moeten tevens de wortelstronken worden verwijderd. De aldus ontstane putten moeten worden aangevuld met voldoende verdicht grond tot op het niveau van de gelijkgrondse berm. Na het verplaatsen van de bomen moeten de ontstane putten aangevuld worden met voldoende verdicht grond tot op het niveau van de gelijkgrondse berm.

Opbouw:

Bij het vastleggen van de vloerpassen en dorpelpeilen van het gebouw moet de bouwheer rekening houden met het bestaande peil van de dichtst bijgelegen rand van de openbare verhardingen. Het openbaar domein (zowel verharde als onverharde stroken) wordt aangelegd met een dwarshelling van 2% richting de as van de straat. De peilen van de bestaande verhardingen worden niet aangepast in functie van aanpalende bouwwerken. Er worden ook geen trappen en/of hellingen toegestaan op het openbaar domein om de gebouwen toegankelijk te maken.

De poort aan de Hakkeneistraat moet volledig binnen de rooilijn open en dicht draaien, rollen, wentelen, schuiven of kantelen.

Deuren en ramen op het gelijkvloers mogen niet opendraaien over openbaar domein.

Het privé-domein moet op de rooilijn zichtbaar en fysiek afgescheiden zijn van het openbaar domein (bijvoorbeeld door middel van een dorpel, afsluiting, haag, verschil in materialen etc.).

Openbare verlichting:

Voor het verplaatsen van de verlichtingspaal voor het perceel in functie van de nieuwe oprit moet contact worden opgenomen met de dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, Administratief Centrum, Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent, tel.: 09/266.79.00, fax: 09/266.79.39, via e-mail: openbareverlichting@stad.gent. Of per post; Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, Botermarkt 1, 9000 Gent.

Alle verplaatsingen gebeuren enkel voor zover ze technisch haalbaar zijn en dit bepaald door Fluvius.

Na schriftelijk akkoord van de aanvrager wordt opdracht gegeven aan Fluvius om de werken uit te voeren. De aannemer van Fluvius heeft 2 maanden doorlooptijd om deze werken in te plannen en uit te voeren. De paal mag onder geen beding door iemand anders behalve de aannemer van Fluvius verplaatst worden.

Het verplaatsen valt onder de voorwaarden van het retributiereglement van de Stad Gent.

Voor het tijdelijk wegnemen en terugplaatsen van de verlichtingspaal voor het perceel moet contact worden opgenomen met de dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, Stadskantoor Gent, Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent, tel.: 09/266 79 00, via e-mail: openbareverlichting@stad.gent. Of per post; Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, Botermarkt 1, 9000 Gent.

De aannemer van Fluvius heeft 2 maanden doorlooptijd om deze werken in te plannen en uit te voeren. Indien vereist kan er tijdelijke verlichting opgelegd worden. De paal mag onder geen beding door iemand anders behalve de aannemer van Fluvius weggenomen worden.

Privaat binnengebied:

Het binnengebied moet steeds privaat blijven. De bouwheer dient dan ook in te staan voor de aanleg van de wegenis met alle toebehoren (riolering, nutsleidingen, verlichting, groen e.d....).

De richtlijnen van Farys van toepassing op deze volledige ontwikkeling.

Dit wil onder andere zeggen dat voor het berekenen van de noodzakelijke infiltratie- en buffervoorzieningen extra maatregelen dienen getroffen te worden bovenop de gewestelijke stedenbouwkundige verordening.

Het gemeenschappelijk privaat gebied moet aan dezelfde voorwaarden voldoen wat infiltratie en buffering van regenwater als bij ontwikkelingen waarbij de wegenis overgedragen wordt naar het openbaar domein.

Het ontwerp is alleen al op vlak van dimensionering (rooilijnbreedte, keerpunt) er niet op voorzien om de infrastructuur naar de standaarden/richtlijnen te kunnen aanpassen om een overdracht mogelijk te maken. Het binnengebied moet te allen tijde privaat blijven en blijvend worden aangeduid als privaat domein met een signalisatiebord op de toegangsweg aan de eigendomsgrens. Evenmin zal men zich kunnen beroepen op een zogenaamd statuut "openbare weg op privaat domein". Alle beheers-, onderhouds- en vernieuwingsdaden zijn lasten hetzij voor een individuele eigenaar hetzij voor een gemeenschap van eigenaars.

Werken op het openbaar domein:

In de hoedanigheid van toekomstige eigenaar-wegbeheerder/beheerder van de openbare riolering stellen de Stad Gent en Farys minimale kwaliteitseisen m.b.t. de technische uitvoering (materiaalkeuze, samenstelling fundering, e.d.) van de wegenwerken.

Om die reden moet nog een technisch dossier worden ingediend bij de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen van de Stad Gent en bij Farys.

Het definitieve technische dossier moet (aangepast ingevolge bijkomende technische opmerkingen vanwege de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen of Farys) bestaan uit een grondplan bestaande toestand, grondplannen ontworpen toestand (riolering/ wegenis/groen – schaal 1/250), lengteprofielen, dwarsprofielen en details van de kunstwerken. De vereisten waaraan deze plannen moeten voldoen, kunnen opgevraagd worden via tdwegen@stad.gent. Het definitieve technisch ontwerp moet, samen met het bestek, de hydraulische nota en de gedetailleerde raming ter goedkeuring digitaal overgemaakt worden aan de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen (tdwegen@stad.gent). De werken kunnen pas aanvatten na schriftelijke goedkeuring van dit technisch dossier.

Dit goedgekeurde definitieve technisch ontwerp dient als basis voor de aanbesteding of onderhandse overeenkomst. Een kopie van de inschrijving moet overgemaakt worden aan de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen.

De aanvangsdatum van de werken moet minimum 14 kalenderdagen vooraf aan de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen worden meegedeeld. De houder van de vergunning belegt vooraf een coördinatievergadering met de ontwerper, de aannemer en het stadsbestuur (Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen).

De uitvoering van de proeven, voorzien in het bestek, kunnen door het stadsbestuur geëist worden. In ieder geval zal de uitslag van de genomen proeven aan de Stad medegedeeld worden.

Voorwaarde riolering:

Het is aangewezen om advies in te winnen Bij FARYS en Aquafin ivm dit dossier aangezien er riolering in hun beheer over deze percelen lopen.

De aansluiting op het rioleringsnet is verplicht en wordt, wat betreft het gedeelte op het openbaar domein, uitgevoerd door FARYS. Een aanvraag tot het bekomen van een huisaansluiting moet ingediend worden bij FARYS via www.farys.be/nl/rioolaansluiting of verstuurd worden naar Stropstraat 1 te 9000 Gent.

De afvoer van het regen- en afvalwater moeten op kosten en op risico van de bouwheer, binnen zijn eigen terrein uitgevoerd worden. Het afvoeren kan hetzij door natuurlijke afloop, hetzij door oppompen.

Een bestaande aansluiting of een wachtaansluiting dient in regel gebruikt/ (her)bruikt te worden. De locatie en de diepteligging ervan zijn bindend. De bestaande aansluiting dient ter hoogte van de rooilijn opgezocht, opgemeten en gemarkeerd te worden. Indien ze (tijdelijk) niet in dienst blijft is het de taak van de bouwheer om deze ter hoogte van de rooilijn dicht te maken om elke instroom te vermijden.

Bij een nieuwe huisaansluiting wordt het traject bepaald in overleg tussen rioolbeheerder en klant. De algemene veiligheid, de instandhouding en de normale werking van de elementen van de huisaansluiting moeten verzekerd zijn en het toezicht, de controle en het onderhoud moeten gemakkelijk uitgevoerd kunnen worden. Voor de diepteligging dient er rekening mee gehouden te worden dat de huisaansluiting in regel door FARYS wordt gerealiseerd vóór aanleg van de privéwaterafvoer op een maximale diepte van 50 cm onder het maaiveld. Indien de diepteligging van de hoofdriolering of (kruisen van de) nutsleidingen deze diepte niet toelaten, zal de huisaansluiting op de meest haalbare diepte worden aangelegd.

De aanvrager dient zich te houden aan de bepalingen van het Bijzonder Waterverkoopreglement huisaansluitingen. Dit reglement is terug te vinden op www.farys.be/wettelijke-bepalingen.

De bijzondere aandacht wordt gevestigd op :

* De openbare riolering kan onder druk komen tot het maaiveld niveau, wat neerkomt op een stijging van het waterpeil in de buizen en de aansluitingen (code van goede praktijk voor rioleringsystemen : www.vmm.be/wetgeving/code-van-goede-praktijk-voor-rioleringsystemen).

De bouwheer moet hier dan ook rekening mee houden bij de aanleg van (en de aansluitingen op) zijn privéwaterafvoer. Het Stadsbestuur kan onder geen enkele voorwaarde aansprakelijk gesteld worden voor schade door wateroverlast die een gevolg is van een onoordeelkundige aanleg van de privéwaterafvoer.

* Door de aanleg van gescheiden rioleringsstelsels, zowel op openbaar als op privaat domein, kan er sneller geurhinder ontstaan als gevolg van het geconcentreerde (onverdunde) afvalwater. De aanvrager dient bij geurhinder op eigen initiatief en kosten elke instroomopening op zijn privéwaterafvoer door middel van een waterslot geurdicht af te schermen. Om geurhinder als gevolg van de eigen private riolering te reduceren werden er enkele richtlijnen opgesteld, die u via deze link kan terugvinden: www.farys.be/richtlijnegeurhinder.

De interne riolering moet zo ontworpen worden dat een aansluiting op het gescheiden rioleringsstelsel mogelijk is (afzonderlijke aansluitingen voor regenwater en afvalwater). Het is toegestaan het regenwater ter plaatse te laten infiltreren of in een gracht te laten lozen.

De keuring van de privéwaterafvoer is verplicht volgens het Algemeen Waterverkoopreglement bij aanbouw en/of het voorzien van een nieuwe aansluiting. Meer informatie vindt u op www.farys.be/keuring-privewaterafvoer.

Er moet blijvend voorzien worden in voldoende grote septische putten.

De afwatering van de luifels moet aangesloten worden op het inpandig rioleringsstelsel. Luifels die afwateren op het openbaar domein zijn niet toegelaten.

Artikel 3:

Verzoekt de Vlaamse regering om volgende aandachtspunten op te leggen aan de aanvrager:

Bemalingen

Indien bemaling noodzakelijk blijkt moet volgens Vlarem minstens een melding van de activiteit gebeuren. Ze kan evenwel vergunningsplichtig zijn en zelfs merplichtig naargelang de ligging, de diepte van de grondwaterverlaging en het opgepompte debiet. De akte of vergunning moet verleend zijn door de bevoegde instantie vooraleer de bemalingswerken kunnen gestart worden.

In een aanvraagdossier voor een vergunning of melding moeten steeds de effecten naar de omgeving onderzocht worden, op basis van de gemodelleerde debieten en het bemalingsconcept, en moet steeds vermeld worden op welke manier zal omgegaan worden met het opgepompte bemalingswater (toepassing van de bemalingscascade). De bemalingsinstallatie dient geplaatst te worden door een erkend boorbedrijf.

BEO-veld

De aanleg en exploitatie van het BEO-veld dient te gebeuren volgens de voorwaarden van artikel 6.9.1.3 van Vlarem II.

Lichthinder

Vlarem II, hoofdstuk 6.3 bevat maatregelen om lichthinder te vermijden. Gelieve deze op te nemen in het ontwerp van het lichtplan.

Afval

De specifieke aandachtspunten en aanbevelingen uit het plan dienen opgevolgd te worden. Elke afvoer van afvalstoffen moet gedocumenteerd worden met een identificatieformulier of een afgiftebewijs. De uitvoerder van de bouw-, infrastructuur-, sloop- en ontmantelingswerken bezorgt deze documenten aan de houder van de omgevingsvergunning. Deze dienen 5 jaar bijgehouden te worden.

Stofemissies

De uitvoerder van bouw-, sloop- en infrastructuurwerken moet de emissie van stof zo laag mogelijk houden en moet hiertoe maatregelen treffen.

De verplichte maatregelen staan opgesomd in hoofdstuk 6.12 van Vlarem II.

De aandacht wordt gevestigd op artikel 6.12.3 van deze regelgeving. Dit artikel vermeldt vier concrete maatregelen om stofemissies te voorkomen:

1. afscherming met doeken of zeilen,
2. beneveling van de locatie waar de werken worden uitgevoerd,
3. bevochtiging ter hoogte van de apparatuur,

4. rechtstreekse stofafzuiging op breekhamers, polijstmachines, slijpschijven, boormachines, freesmachines en schuurmachines.

Minimaal één van deze vier maatregelen moet genomen worden.

Als er visueel waarneembare stofverspreiding optreedt kan bijkomende verneveling verplicht zijn.

Openbaar domein

De bouwheer/vergunninghouder is steeds verantwoordelijk voor beschadigingen aan de inrichting van het openbaar domein, groenaanleg, bermen, trottoirs, boordstenen, (straat)kolken en de rijweg, die te wijten zijn aan de bouwactiviteit. De dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen herstelt deze beschadigingen op kosten van de bouwheer/vergunninghouder.

De bouwheer/vergunninghouder moet voor de aanvang van de werken een tegensprekelijke plaatsbeschrijving opmaken van de omliggende trottoirs en wegenis met bijzondere aandacht voor de (straat)kolken.

Deze dient bezorgd te worden aan de dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, via afgifte op het Stads kantoor Gent, Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent, tel.: 09/266 79 .00, via e-mail: tdwegen@stad.gent of per post aan Stad Gent t.a.v. Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, Botermarkt 1, 9000 Gent.

Deze dient ten laatste twee weken voor aanvang van de werken verstuurd of afgegeven te worden, indien deze laattijdig ingediend wordt kan deze niet als tegensprekelijk beschouwd worden.

U kan dit door een architect of landmeter laten doen maar u mag dit ook zelf opnemen. (u maakt een aantal algemene foto's vergezeld van detailfoto's met reeds aanwezige schade aan het openbaar domein. Bij elke foto zet u een beschrijving en u voegt een plannetje toe met aanduiding van de positie van de foto's).

In functie van de werfzone op het openbaar domein is een vergunning Inname Publieke Ruimte noodzakelijk. U vraagt dit digitaal aan via de website www.stad.gent (typ tijdelijke werfzone in het zoekveld).

Mobiliteit

Er dient een ambitieus bedrijfsvervoerplan opgemaakt te worden waarbij duidelijke ambities en concrete acties worden vastgelegd om een duurzamere modal shift voor het woon-werkverkeer te bewerkstelligen. Dit gebeurt in samenspraak met de stedelijke mobicoach (mobiliteit.bedrijven@stad.gent).

Belangrijke bepalingen

Niet van toepassing.

2024_CBS_04606 - OMV_2023134887 K - aanvraag omgevingsvergunning voor de aanleg en exploitatie van een nieuwe stelplaats Wissenhage en onderhoudscentrum voor trams en bussen van De Lijn - met openbaar onderzoek - Blaisantvest, Molenaarsstraat, Nieuwevaart, Oosteklostraat en Wiedauwkaai, 9000 Gent - Advies