



2024_CBS_09762 OMV_2023139015 R - aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen en exploiteren van een kantoorgebouw, betoncentrale, breekwerf en een tijdelijke opslagplaats voor uitgegraven bodem, de aanleg van verhardingen en de plaatsing van een HS-cabine + bijstelling - met openbaar onderzoek - Athenastraat, 9052 Gent - Advies

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 10 oktober 2024

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter; Filip Watteeuw, schepen; Sofie Bracke, schepen
Tine Heyse, schepen; Astrid De Bruycker, schepen; Sami Souguir, schepen; Bram Van Braeckevelt, schepen; Isabelle Heyndrickx, schepen; Hafsa El-Bazioui, schepen; Evita Willaert, schepen; Rudy Coddens, schepen
Mieke Hullebroeck, algemeen directeur

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 ongunstig advies.

WAT GAAT AAN DEZE BESLISSING VOORAF?

Top-Mix NV met als contactadres Oudenburgsesteenweg 106, 8400 Oostende heeft een aanvraag (OMV_2023139015) ingediend bij de deputatie op 14 mei 2024.

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

- Onderwerp: het bouwen en exploiteren van een kantoorgebouw, betoncentrale, breekwerf en een tijdelijke opslagplaats voor uitgegraven bodem, de aanleg van verhardingen en de plaatsing van een HS-cabine + bijstelling
- Adres: Athenastraat, 9052 Gent
- Kadastrale gegevens: afdeling 24 sectie B nrs. 520H, 520/2_, 522B, 530E, 547C, 548C, 557C, 559A, 568B, 568A, 569_, 570B, 570C, 571_ en 572C

Het resultaat van het ontvankelijkheids- en volledigheidsonderzoek werd verzonden op 21 augustus 2024.

De deputatie heeft het college van burgemeester en schepenen om advies gevraagd op 21 augustus 2024.

De aanvraag volgde de gewone procedure.

Volgend verslag werd uitgebracht door de gemeentelijk omgevingsambtenaar op 7 oktober 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

De aanvraag het bouwen en exploiteren van een kantoorgebouw, betoncentrale, breekwerf en een tijdelijke opslagplaats voor uitgegraven bodem, de aanleg van verhardingen en de plaatsing van een HS-cabine + bijstelling.

Het project is gelegen op het nieuwe bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde. Ten noorden van de E40 en ten zuiden van de Ringvaart, in het deelgebied genaamd Eiland Zwijnaarde Noord. Ten oosten van de site ligt de afrit van de R4 en ten zuiden ligt de Ringvaart. Ten westen wordt de site afgebakend door de Schelde. In de toekomst zal hier een op- en overslagkade worden gebouwd. Ze wordt doorsneden door de Athenastraat. Het oostelijk deel wordt ten noorden begrensd door de geplande ontwikkeling van Heylen Warehouses.

Het terrein is eigendom van De Vlaamse Waterweg. Er werd al in 2016 een concessieovereenkomst getekend met de 3 afzonderlijke bedrijven: Heylen Warehouses, Top-Mix en Groep Verhelst.

Eiland-Zwijnaarde Noord: deze drie afzonderlijke projecten maken deel uit van één nieuw overkoepelend ontwerp voor Eiland Zwijnaarde Noord. De start van dit nieuwe ontwerptraject werd gegeven door de Vlaamse Waterweg bij het uitschrijven van de ontwerpwedstrijd met als expliciete ambitie om de drie deelprojecten als één geheel te benaderen.

Er werd een masterplan opgemaakt voor de gehele site via een traject met de Kwaliteitskamer. De mogelijkheid om in de toekomst in te zetten op transport van goederen via het water en de wens om de site hierop te richten is een belangrijke parameter voor het ontwerp.

Het project van Top-Mix vormt door zijn ligging aan de overzijde van de R4 een afgezonderd gedeelte. Deze buitengrenzen bestaan uit grootschalige keermuren opgebouwd uit betonnen stapelblokken. De keermuren aan de binnenzijde lopen door naar buiten en vormen klassieke steunberen.

In het oosten, waar de lob zich sluit, stoppen de keermuren en ontstaat het uitzicht op het omliggende water. Hier worden kantoren opgericht. De toren staat dicht bij de oever en in de bocht, op de overgang van de Schelde in de Ringvaart. De vorm van het kantoorvolume wekt de indruk van een verzameling in elkaar grijpende silo's. Het bestaat uit een rechthoekige betonnen kern met grote raampartijen én een bekleding met metaalgaas die zorgt voor de nodige privacy en zonwering.

Centraal op het terrein wordt de aanleg van de betoncentrale voorzien. Ze bestaat uit een aantal silo's, menginstallatie, opvoerbekken, enz. Onder deze zone wordt een grootschalig bufferbekken van 3500 m³ voorzien. Op de silo's van de betoncentrale zullen de logo's van Top-Mix verwerkt worden.

Er wordt een tijdelijke opslagplaats en mobiele breekinstallatie in het rechtergedeelte van de site voorzien. Een deel van de transportband wordt ook aangevraagd. Dit is het gedeelte van aan de breekinstallatie tot in de verste boxen. Het ontwerp voor het gedeelte op de kade en in het westen van de site is nog niet afgerond en zal later aangevraagd worden.

Ter hoogte van het kantoorgebouw worden twee weegbruggen voorzien.

Ondanks de eisen van het programma waarbij het oppervlak voor opslag van granulaten moet worden gemaximaliseerd en de noodzakelijke verharding voor de verkeersbewegingen moet worden voorzien worden groenzones voorzien. Eén ter hoogte van het kantoor gebouw als verbreding van de oever en één in de spie van het terrein waar een nieuwe poel wordt aangelegd. De parkeerplaatsen voor personenwagens worden uitgevoerd in waterdoorlatende verharding.

De keermuren in stapelblokken worden ook gebruikt om de niveaus van het terrein op te lossen. Door de noodzakelijke ophoging moet het bestaande grachtenstelsel, die droog kwam te liggen door de aanleg van de R4, verwijderd worden. De poel wordt verplaatst naar het spievormige gedeelte in het oosten van het terrein.

Er wordt ook een hoogspanningscabine voorzien ter hoogte van de inrit.

Langs de Ringvaart wordt een muur van 5 meter hoog voorzien op de perceelsgrens.

Tussen de ribben van de keermuur zullen klimplanten voorzien worden. Daarnaast wordt op eigen terrein een groenscherm van 3 meter breed voorzien. Samen met de reeds aanwezige groenzone tussen de R4 en de perceelsgrens, wordt zo een groenzone van minimaal 15 meter voorzien. In het westen bedraagt deze groenzone in totaal 20 meter. Op de uiteindes van het terrein worden bredere groenzones voorzien.

De rij bestaande hoogstammige populieren staan te midden het terrein worden verwijderd. Op het terrein is in het noorden ook een talud met spontane bosopslag aanwezig. Dit jonge bos (< 22 jaar) moet ook verwijderd worden. Het bestaat vooral uit wilgen, vlier- en prunussoorten.

Aan het dossier werd een MOBER studie toegevoegd.

Beschrijving van de aangevraagde inrichtingen of activiteiten

Top-Mix NV is gespecialiseerd in het verwerken van verscheidene afvalstromen. Deze afvalstromen komen hoofdzakelijk uit de bouwsector en worden herwerkt tot secundaire granulaten die opnieuw inzetbaar zijn in de wegenbouw en in grondwerken.

Op site zal een inrichting voor het recupereren van bouw- en sloopafval en opslag, sortering en mechanische behandeling van niet-gevaarlijke afvalstoffen worden uitgebaat. Daarnaast wordt een tussentijdse opslagplaats voor uitgegraven bodem (TOP) en een betoncentrale voorzien.

Op de TOP zal zowel uitgegraven bodem worden geaccepteerd die voldoet aan een toepassing overeenkomstig VLAREBO (opslag onder Vlareem-rubriek 61), als uitgegraven bodem die niet voldoet aan de bepalingen voor het gebruik van bodemmaterialen vermeld in het bodemdecreet en het VLAREBO (opslag onder Vlareem-rubriek 2.1.3).

De aangevoerde gronden worden opgeslagen in verschillende zones naargelang hun kwaliteit. Fysisch verontreinigde uitgegraven bodem wordt gezeefd door middel van een mobiele zeefinstallatie.

De uitgezeefde stenen worden verder verwerkt in de mobiele breekinstallatie. De eventuele andere

bodemvreemde materialen die afgezeefd worden, zullen naargelang hun samenstelling verder gesorteerd worden om vervolgens te worden afgevoerd naar een vergunde verwerker.

Uitgegraven bodem waarvan via voorinformatie bekend is dat vluchtige stoffen (VOS) aanwezig kunnen zijn of waarvan bekend is dat de grond meer dan 25 mg BTEX/kg of meer dan 50 mg/kg C6-C10-alkanen bevat, wordt niet aanvaard.

Inerte afvalstoffen (bouw- en sloopafval - puinfracties) worden op de inrichting geaccepteerd met de bedoeling het puin te recycleren. Hiervoor wordt bijgevolg opslag voorzien van te breken en gebroken fracties. De inerte afvalstoffen worden gebroken en gezeefd in een mobiele breek- en zeefinstallatie. Het aangevoerde puin wordt volledig omgevormd tot herbruikbare bouwmaterialen en COPRO-gekeurde fracties. Het breken zal projectmatig gebeuren en dus niet continu.

Teerhoudend asfaltpuin wordt niet ter plaatse gebroken, maar enkel tijdelijk en beperkt opgeslagen voor afvoer naar een vergund verwerker.

Op het terrein is er ook opslag en overslag van asbestcement (asbest in gebonden vorm). De aangevoerde asbestcement dient bij aankomst verpakt te zijn in afgesloten big bags. Er worden ter plaatse geen handelingen uitgevoerd op deze afvalstroom. Bij een voldoende hoeveelheid wordt de afvalstroom afgevoerd naar een vergunde verwijderingsinrichting.

Een betoncentrale zal zorgen voor de productie van stortbeton, stabilisé en magere beton. Hiervoor worden de nodige grondstoffen opgeslagen, zoals granulaten, zand en cement.

Er is ook een bouwkundig labo voor kwaliteitscontrole voorzien.

Er zijn een aantal bedrijfsvoertuigen aanwezig (kranen, wielladers, ...) om de activiteiten te kunnen uitvoeren. Deze voertuigen worden met brandstof voorzien m.b.v. een tank met verdeelslang.

Voor de elektriciteitsvoorziening op de inrichting wordt een hoogspanningscabine geplaatst.

Er worden een aantal bijstellingen aangevraagd voor:

- een meetgoot voor het bemalingswater
- de aanleg van een beperkter groenscherm
- van 5 uur 's morgens gronden en afval aan en af te voeren (zeven en breken zal pas vanaf 7 uur gebeuren)

Volgende rubrieken worden aangevraagd:

Rubriek	Omschrijving	Hoeveelheid
2.1.1.a)2°	andere afvalstoffen dan de afvalstoffen, vermeld in b), meer dan 100 ton Opslag van fysisch/chemisch/thermisch te reinigen grond klasse 1 Nieuw	5000 ton
2.1.2.d)2°	opslag en overslag van afvalstoffen die niet aan verwerking verbonden zijn, met een opslagcapaciteit van (overslag van afvalstoffen is het bijeenvoegen van gelijksoortige afvalstoffen in grotere recipiënten of transportmiddelen met het oog op een rendabeler transport ervan): meer dan 1 ton andere afvalstoffen dan de afvalstoffen, vermeld in e) en f) meer dan 100 ton Op- en overslag van bouwafval (Gips, cellenbeton, keramiek, glas, hout, ...) (500 ton) + Bedrijfsrestafval (100 ton) klasse 1 Nieuw	600 ton
2.1.2.e)	opslag en overslag van afvalstoffen die niet aan verwerking verbonden zijn, met een opslagcapaciteit van (overslag van afvalstoffen is het bijeenvoegen van gelijksoortige afvalstoffen in grotere recipiënten of transportmiddelen met het oog op een rendabeler transport ervan): meer dan 1 ton asbesthoudend afval (afval waarvan het totaalgehalte aan asbestvezels groter is dan het bepaalde in artikel 2.3.2.1, §1, 5°, van het VLAREMA), bestaande uit asbestcement of andere asbesthoudende bouwmaterialen waarin asbest in gebonden vorm aanwezig is Op- en overslag van asbestcement klasse 1 Nieuw	20 ton
2.1.2.f)	opslag en overslag van afvalstoffen die niet aan verwerking verbonden zijn, met een opslagcapaciteit van (overslag van afvalstoffen is het bijeenvoegen van gelijksoortige afvalstoffen in grotere recipiënten of transportmiddelen met het oog op een rendabeler transport ervan): meer dan 1 ton afvalstoffen, bestaande uit al dan niet een combinatie van gemengde afvalstoffen, zoals bepaald in rubriek 2.1.1.b), mengsels van afvalstoffen, zoals bepaald in rubriek 2.1.1.b), en gevaarlijke afvalstoffen Op- en overslag van teerhoudend asfalt klasse 1 Nieuw	30 ton
2.1.3.2°	beperkte mechanische activiteiten bij een tussentijdse opslagplaats voor uitgegraven bodem die niet voldoet aan een toepassing als vermeld in het Bodemdecreet en het Vlarebo (meer dan 10 000 m ³) TOP voor uitgegraven bodem die niet voldoet aan de bepalingen voor het gebruik van bodemmaterialen vermeld in het bodemdecreet en het VLAREBO klasse 1 Nieuw	30000 m ³
2.2.2.a)2°	opslag en mechanische behandeling van inerte afvalstoffen (meer dan 1 000 m ³) Opslag en mechanische behandeling van inerte afvalstoffen (gebroken en ongebroken puin, zeefzand, ...) (inclusief breker > 200 kW) klasse 1 Nieuw	60000 m ³

2.2.2.f)2°	opslag en mechanische behandeling van andere niet gevaarlijke afvalstoffen (meer dan 100 ton) Opslag en mechanische behandeling van niet-gevaarlijke afvalstoffen: - Veegvuil (200 ton) - Spoorwegballast (10 000 ton) - Niet-teerhoudend asfalt (5 000 ton) klasse 1 Nieuw	15200 ton
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) Lozen van maximaal 41,4 m ³ /u, 993,6 m ³ /dag en 1535 m ³ /jaar potentieel verontreinigd hemelwater (bedrijfsafvalwater) Lozen van maximaal 10 m ³ /u, 240 m ³ /dag en 23.000 m ³ /project (4 maanden) bemalingswater (het uurdebiet van de aanlegfase (bemaling) en de exploitatiefase wordt niet opgeteld omdat beide fases niet samen verlopen. Het uurdebiet van de aanlegfase ligt lager dan het debiet in de exploitatiefase en wordt daardoor dus gecoverd) klasse 2 Nieuw	41,4 m ³ /uur
3.6.3.2°	afvalwaterzuiveringsinstallaties met inbegrip van het lozen van effluentwater voor de behandeling van bedrijfsafvalwater dat al of niet een of meer van de gevaarlijke stoffen, vermeld in bijlage 2C, bevat in hogere concentraties dan de indelingscriteria andere dan rubriek 3.6.5 (meer dan 5 m ³ /u tot en met 50 m ³ /u) Lozen van maximaal 10 m ³ /u, 240 m ³ /dag en 23.000 m ³ /project (4 maanden) bemalingswater via actiefkoolfiltratie klasse 2 Nieuw	10 m ³ /uur
6.4.1°	opslagplaatsen voor brandbare vloeistoffen met een totale opslagcapaciteit van 200 l tot en met 50.000 l Opslag van brandbare vloeistoffen (diverse oliën) in verplaatsbare recipiënten klasse 3 Nieuw	2000 liter
6.5.1°	brandstofverdeelininstallaties voor motorvoertuigen met maximaal 2 verdeelslangen 1 brandstofverdeelslang klasse 3 Nieuw	1 verdeelslang
12.2.2°	transformatoren (gebruik van) met een individueel nominaal vermogen van meer dan 1.000 kVA 2 transformatoren van elk 1.250 kVA klasse 2 Nieuw	2500 kVA
15.1.1°	stallen van 3 tot en met 25 autovoertuigen en/of aanhangwagens, andere dan personenwagens Het stallen van voertuigen andere dan personenwagens klasse 3 Nieuw	10 voertuigen
15.4.1°	niet-huishoudelijke inrichtingen voor het wassen van voertuigen en hun aanhangwagens, volledig gelegen in	1 afspuitplaats

	industriegebied Afspuitplaats voor max. 5 bedrijfsvoertuigen per dag klasse 3 Nieuw	
16.3.2°a)	koelinstallaties, luchtcompressoren, warmtepompen en airconditioningsinstallaties (van 5 kW tot en met 200 kW) 1 warmtepomp van 13,42 kW (16HP), 2 warmtepompen van 4 kW, een CO2-warmtepomp van 40 kW en een compressor van 11 kW klasse 3 Nieuw	72,42 kW
17.3.2.1.1.1°b)	ontvlambare vloeistoffen van gevarencategorie 3 : gasolie, diesel, lichte stookolie en gelijkaardige vloeistoffen met een vlampunt $\geq 55^{\circ}\text{C}$ met een gezamenlijke opslagcapaciteit van 100 kg tot en met 20 ton Opslag van gasolie in een bovengrondse dubbelwandige tank klasse 3 Nieuw	4,25 ton
17.3.2.2.1°	ontvlambare vloeistoffen van gevarencategorie 1 en 2 met een gezamenlijke opslagcapaciteit van 50 kg tot en met 2 ton Opslag van producten gekenmerkt door het gevarensymbool GHS02 in verplaatsbare recipiënten klasse 3 Nieuw	1000 kg
17.3.4.3°	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 100 ton Opslag additieven in verplaatsbare recipiënten voor de betoncentrale (2 ton) met gevarensymbool GHS05 + Opslag van cement in 4 cementsilo's van elk 114 ton klasse 1 Nieuw	458 ton
17.3.6.3°	schadelijke vloeistoffen en vaste stoffen op basis van etikettering met gevarenpictogram GHS07 met een gezamenlijke opslagcapaciteit van meer dan 100 ton Opslag van additieven voor de betoncentrale in vaste houder (3 ton) en in verplaatsbare recipiënten (6 ton) + opslag van cement (4 x 114 ton) + opslag van producten (1 ton) gekenmerkt door gevarensymbool GHS07 in verplaatsbare recipiënten klasse 1 Nieuw	466 ton
17.3.7.1°a)	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 100 kg tot en met 20 ton, als de inrichting volledig is gelegen in industriegebied Opslag van producten gekenmerkt door het gevarensymbool GHS08 in verplaatsbare recipiënten klasse 3 Nieuw	1 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 Opslag van gevaarlijke producten in kleine verpakkingen klasse 3 Nieuw	2000 liter

24.4.	laboratoria waar geen afvalwater eigen aan de laboratoriumtechnieken wordt gegenereerd Labo voor kwaliteitscontrole klasse 3 Nieuw	1 Labo voor kwaliteitscontrole
30.1.2°	een breek- of zeefinstallatie, andere dan vermeld in punt 1° 1 mobiele breekinstallatie (450 kW), 1 mobiele zeefinstallatie (88 kW) en bijhorende transportband (100 kW) klasse 2 Nieuw	638 kW
30.3.c)	mortel en betonmortelcentrales met een geïnstalleerde totale drijfkracht van meer dan 200 kW 1 betoncentrale met een totaal geïnstalleerde drijfkracht van 587,07 kW klasse 1 Nieuw	587,07 kW
30.10.1°	opslag of overslag van ertsen of andere minerale producten, met uitzondering van de producten, vermeld in rubriek 48, met een oppervlakte van 1 tot en met 10 ha Opslag van minerale producten klasse 2 Nieuw	2 ha
53.2.2°a)	bronbemaling, met inbegrip van terugpompingen niet-verontreinigd grondwater in dezelfde watervoerende laag, die technisch noodzakelijk is voor de verwezenlijking van bouwkundige werken of de aanleg van openbare nutsvoorzieningen, in een ander gebied dan de gebieden vermeld in punt 1° (netto opgepompt debiet van maximum 30 000 m ³ per jaar) Bemaling ten behoeve van de aanleg van een ondergronds hemelwaterbekken klasse 3 Nieuw	23000 m ³ /jaar
61.2.2°	tussentijdse opslagplaatsen voor uitgegraven bodem die langer dan 1 jaar in exploitatie zullen zijn met een capaciteit van meer dan 10.000 m ³ TOP voor uitgegraven bodem die voldoet aan een toepassing vermeld in het Vlarebo klasse 2 Nieuw	30000 m ³

Volgende bijstelling van de sectorale voorwaarden wordt aangevraagd:

- artikel 4.2.5.1.1. § 1 Controle-inrichting en bemonsteringsapparatuur in kader van lozen bedrijfsafvalwater. Voor lozen van bemalingswater (met arseen 30 µg/l en koper: 150 µg/l) wordt een meetmethode conform hoofdstuk 5.53 van Vlarem II voorgesteld.
- artikel 5.2.1.5§5: aanleg van een 5 meter breed groenscherm. Er wordt een groenscherm 3 m voorzien thv de R4 en een muur van 5 m hoog met verticaal groen thv de Ringvaart.
- artikel 5.2.1.2°§3 en 5.61.2§3: aan- en afvoer van afvalstoffen en uitgegraven bodem tussen 7u en 19u. Er wordt gevraagd om vanaf 5 uur 's morgens gronden en afval aan en af te voeren (zeven en breken zal pas vanaf 7 uur gebeuren)

2. HISTORIEK

Volgende vergunningen, meldingen en/of weigeringen zijn bekend:

Stedenbouwkundige vergunningen

* Op 19/11/2001 werd een vergunning afgeleverd voor het inrichten van een voorlopige stapelruimte voor ruwe breukstenen op een terrein (opp. ± 0,75 ha) langs de rechteroever van het Scheldekanaal te Gent (Zwijnaarde) tussen de E40-autosnelweg en de ringvaart. (2001/70050)

- * Op 30/09/2009 werd een weigering afgeleverd voor het ophogen van het noordelijk deel van de site het eilandje, inclusief de aanleg van een zone voor tijdelijke opslag van gronden en/of werfmateriaal. (2008/70032)
- * Op 02/08/2010 werd een vergunning afgeleverd voor de wegenis- en rioleringswerken inclusief aanleg kunstwerken (bruggen, ondertunneling) + sloopwerken woningen + verdere afdekking sintelstort: doortrekken R4-buitenring en aansluiting op B403. (2010/70017)
- * Op 01/09/2011 werd een vergunning afgeleverd voor het ophogen van het noordelijke deel van de site eilandje te Zwijnaarde. (2011/70068)
- * Op 05/10/2011 werd een vergunning afgeleverd voor het wijzigen van de vergunning voor de wegeniswerken voor het doortrekken van de R4-zuid ten gevolge van de geplande aanleg van een kaaimuur en zwaikom en omwille van de bouwvrije strook langs de snelwegen. (2011/70071)
- * Op 16/10/2012 werd een vergunning afgeleverd voor de inrichting van een tijdelijke werfzone, in functie van de aanleg van de infrastructuur (kunstwerken en verhardingen) voor de realisatie van de R4-zuid. (2012/70076)
- * Op 31/08/2015 werd een vergunning afgeleverd voor het inrichten van het bedrijventerrein op het eiland Zwijnaarde - de werken betreffen grondwerken, de aanleg van wegenis, grachten en rioleringen. (2014/70212)
- * Op 09/01/2018 werd een vergunning afgeleverd voor het inrichten van een bedrijventerrein op het eiland Zwijnaarde. (2017/04100)

BEOORDELING AANVRAAG

3. EXTERNE ADVIEZEN

Wettelijk verplichte externe adviezen worden opgevraagd door de vergunningverlenende overheid.

4. TOETSING AAN WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE VOORSCHRIFTEN

4.1. Ruimtelijke uitvoeringsplannen – plannen van aanleg

Gewestelijk RUP

Volgens het gewestelijk RUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent, Deelproject 't Eilandje (3E)' (definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 16 december 2005) is het bouwperceel bestemd als gemengd regionaal bedrijventerrein.

Het gebied is bestemd voor bedrijven van regionaal belang met een van volgende hoofdactiviteiten:

- dienstverlenende bedrijvigheid;
- onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten en kennisintensieve productie van goederen;
- logistiek (op- en overslag, voorraadbeheer, groupage en fysieke distributie) en groothandel;
- watergebonden industrie (productieactiviteiten).

De aanvraag is in overeenstemming met de voorschriften. De geplande watergebonden industriële activiteit past binnen de bestemming voor een regionaal bedrijventerrein. De geplande kantoren zijn onlosmakelijk verbonden met en noodzakelijk voor de bestemmingseigen activiteiten. Autonome kantoren zijn niet toegestaan.

Inrichtingsplan

Het inrichtingsplan regionaal bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde van juni 2007, is een verdere verfijning van de stedenbouwkundige voorschriften uit het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan. In het inrichtingsplan is bepaald dat in het regionaal bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde vooral wordt gemikt op onder meer de vestiging van gemengde bedrijvigheid met vooral logistiek zoveel mogelijk watergebonden.

Beeldkwaliteitsplan

Het bouwterrein waarop het nieuwe bedrijf gevestigd wordt, maakt deel uit van het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein Tech Lane Ghent op Eiland Zwijnaarde, waarvoor in november 2015 een Beeldkwaliteitsplan is opgemaakt door het gespecialiseerd studie bureau Inbo uit Amsterdam. Dit Beeldkwaliteitsplan bevat de visie, ambitie en richtlijnen voor de beoogde ruimtelijke- en beeldkwaliteit voor de nieuwe werkmilieus, die worden gerealiseerd. Door het Beeldkwaliteitsplan bestuurlijk vast te stellen, krijgt het een formele werking, als aanvullend document op het Inrichtingsplan. Bij discussies tussen beiden primeert het Beeldkwaliteitsplan

De aanvraag is in overeenstemming met de voorschriften en richt zich naar het Beeldkwaliteitsplan.

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 25 maart 2024, van kracht sinds 27 mei 2024.

Het ontwerp is **niet** in overeenstemming met dit algemeen bouwreglement, het wijkt af op volgende punten:

- artikels artikel 3.2: aspecten hemelwater (zie waterparagraaf);

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.

Gewestelijke verordening publiciteit

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van de gewestelijke publiciteitsverordening.

(Besluit van de Vlaamse Regering van 12 mei 2023)

Het ontwerp is in overeenstemming met deze verordening.

4.4. Uitgeruste weg

Het bouwperceel is gelegen aan een voldoende uitgeruste gemeenteweg en een gewestweg.

4.5. Archeologienota

De aanvraag ligt in een gebied waarvan op basis van waarnemingen en wetenschappelijke argumenten onderbouwd kon worden dat het met hoge waarschijnlijkheid geen archeologische waarde heeft (25-03-2022 ID: 15023).

5. WATERPARAGRAAF

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

Toetsing gewestelijke verordening (GSV) en algemeen bouwreglement stad Gent (ABR) inzake hemelwater

Algemeen geplande toestand

-nieuwe waterdoorlatende verharding en verharding waarbij het hemelwater naar een aanpalende onverharde strook afwatert

-nieuwe verharding (1770 m²)

-nieuwe verharding (ca. 22 000 m²) waarbij water aanzien wordt als afvalwater

-nieuwe plat dak (466,5 m²) waarvan 33 m² wordt aangelegd als groendak en 237 m² wordt aangelegd als terras

-hemelwaterput (20 m³)

-infiltratievoorziening (77 m³ en 194 m², 60 cm diep)

Gescheiden stelsel

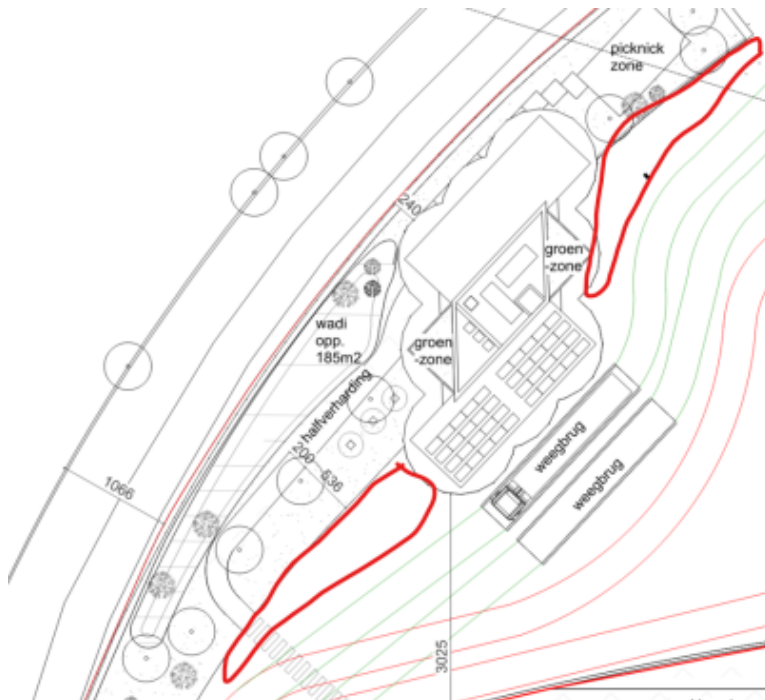
De bouwheer voorziet een privaat gescheiden afvoerstel van afval- en hemelwater.

Het privaat afvoerstelsel voor hemelwater mondt, in de mate dat het niet wordt geïnfilteerd, uit in de gescheiden openbare riool voor de afvoer van hemelwater.

Verharding

Conform artikel 3.2 van het ABR moet het verharden van oppervlaktes tot een minimum beperkt worden. Deze verharding moet waar mogelijk als verharding met natuurlijke infiltratie of als waterdoorlatende verharding aangelegd worden.

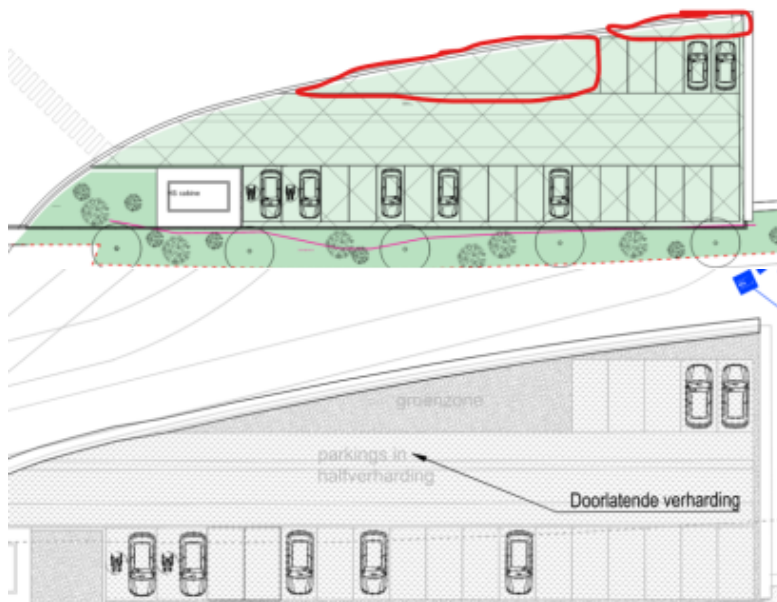
Mogelijks is er ter hoogte van het gebouw nog mogelijkheid om de groenzone uit te breiden, indien de verharding hier niet functioneel is:



In bijlage BA 240506 GSV vraag 1 wordt een hele zone 'noordelijk deel verharding koer' aangeduid als verharding die kan infiltreren in het omliggend terrein, echter voldoet dit niet aan bovenstaande criteria.

De parking en aanrijweg naar de parking voor de auto's wordt voorzien in waterdoorlatende verharding.

Een deel van de zone is echter niet geschikt/ingetekend als parkeerplaats en dient onverhard gelaten met groenaanleg. In het beplantingsplan is dit zo niet ingetekend, op een ander plan wel.



Waterdoorlatende verharding

De waterdoorlatende verharding dient uitgevoerd te worden met waterdoorlatende materialen, geplaatst op een waterdoorlatende funderingslaag en onderfunderingslaag. De hellingsgraad bedraagt minder dan 2%.

Er mogen geen afvoerkolken voorzien worden. Een verhoogde veiligheidskolk kan, indien deze minimaal 5 cm boven de verharding wordt voorzien.

Natuurlijke infiltratie

De verhardingen of overdekte constructies moeten, zonder dat hiervoor een afvoersysteem wordt aangelegd (met uitzondering van dakgoten en regenpijpen) afvloeien naar een voldoende grote onverharde oppervlakte (op eigen terrein) waar natuurlijke infiltratie kan plaatsgrijpen. De onverharde oppervlakte moet minimaal 25% van de oppervlakte van de afwaterende oppervlakte zijn. Er mogen geen afvoerkolken of boordstenen voorzien worden die de doorstroming van het water onmogelijk maken.

In bijlage BA 240506 GSV vraag 1 wordt een hele zone 'noordelijk deel verharding koer' aangeduid als verharding die kan infiltreren in het omliggend terrein, echter voldoet dit niet aan de 25 % regel. Door de groenzone uit te breiden kan er wel voldaan worden aan de voorwaarde.

Afvalwater (Vlarem)

Het hemelwater dat op een gedeelte van de verharding (ca. 22 000 m²) valt is potentieel vervuild en dient conform het Vlarem aanzien te worden als afvalwater. Na zuivering zal het water hergebruikt worden in de betoncentrale en voor stofbestrijding. Een bufferbekken van 3500 m³ wordt voorzien, 3000 m³ wordt gebruikt voor het productieproces en 500 m³ wordt gebruikt voor vertraagde afvoer bij hevige buien. Het overtollig water wordt geloosd op de Ringvaart. Volgens simulaties wordt 83% van het regenwater die op het terrein wordt hergebruikt in het productieproces en 17 % wordt vertraagd afgevoerd naar de Ringvaart.

Hemelwaterput

Er wordt een hemelwaterput van 20 m³ voorzien.

Conform de GSV dient er een put van 43 350 l voorzien te worden.

Op basis van berekeningen zouden er dagelijks maximaal 55 werknemers en 200 vrachtwagenchauffeurs in het gebouw komen. Dit zorgt voor een verbruik van 1580 l/dag of 338,3 l/dag/100m². Op basis van tabellen van technisch achtergronddocument dient er een hemelwaterput van 20 m³ voorzien worden.

Het hemelwater wordt gebruikt voor de toiletten en poetswater.

De hemelwaterput moet voorzien zijn van een operationeel pompsysteem dat hergebruik mogelijk maakt.

Groendak

De vrijgestelde dakoppervlakte voor aanleg van een groendak is 400 m². Een deel van het dak wordt aangelegd als terras (237 m²) of als zone voor zonnepanelen (127,5 m²).

Het voorziene groendak (33 m²) moet zo opgebouwd worden dat het begroeid kan worden met planten en waar er onder de planten een buffervolume voorzien is van minimaal 50 l/m².

Infiltratievoorziening

De infiltratievoorziening is bovengronds (wadi). De voorziening dient een inhoud te hebben van 72 814,5 liter en een oppervlakte van 176,5 m². De bouwheer voorziet een infiltratievoorziening van 77 000 liter en een oppervlakte van 194 m².

De afwaterende oppervlakte aangesloten op de voorziening is groter dan 1 000 m² en de voorziening is dieper dan 50 cm.

Het aanvraagdossier bevat een grondwaterpeilmeting en drie infiltratieproeven op de locatie waar de infiltratievoorziening wordt uitgevoerd. Uit de proeven blijkt dat infiltratie mogelijk is en de bodem van de voorziening hoger voorzien is dan de gemiddelde hoogste grondwaterstand. Alle oppervlaktes en volumes van de bovengrondse infiltratievoorziening mogen in rekening genomen worden voor de dimensionering van de voorziening. De infiltratievoorziening is correct gedimensioneerd volgens de GSV.

6. NATUURTOETS

Het stikstofdecreet omvat een nieuw beoordelingskader voor alle aanvragen die stikstofemissies veroorzaken en is in werking getreden op 23 februari 2024. Binnen de toetszone, gelegen binnen de SBZ-H (speciale beschermingszone van de Habitatrictlijn) en binnen 20 km afstand tot de emissiebronnen, dient bij een omgevingsvergunningsaanvraag nagegaan te worden of de kritische depositiewaarde ten aanzien van de SBZ-H door het project niet wordt overschreden. De stikstofdepositie wordt beoordeeld aan de hand van de impactscore op de SBZ-H. Voor dit project worden volgens de nota tot 200 vrachtwagen bewegingen per dan verwacht, dit is meer dan 70.000 bijkomende vervoersbewegingen per jaar.

Vanuit de zorgplicht die ingeschreven is in het Natuurdecreet moet de vergunningverlenende overheid er bij het beoordelen van een vergunningsaanvraag zorg voor dragen dat er geen vermijdbare schade aan natuur kan ontstaan. Artikel 16 van het Decreet natuurbehoud legt aan de overheid op er voor te zorgen dat geen vermijdbare schade aan de natuur kan ontstaan door het verlenen van een vergunning. Het dossier moet dit vlak beter worden gemotiveerd

7. OPENBAAR ONDERZOEK

Het openbaar onderzoek werd gehouden van 30 augustus 2024 tot en met 28 september 2024. Gedurende dit openbaar onderzoek werden 6 bezwaarschriften ingediend.

De bezwaren worden als volgt samengevat:

Ontbossing

Hier staan zeker voldoende bomen om van een bosverband te kunnen spreken. Volgens artikel 3 bosdecreet zijn bossen immers grondoppervlakten waarvan de bomen en de houtachtige struikvegetaties het belangrijkste bestanddeel uitmaken, waartoe een eigen fauna en flora behoren en die één of meer functies vervullen.

Het rooien van bomen valt nog steeds onder de wetgeving ruimtelijke ordening en moet gemotiveerd worden waarop deze weg moeten.

Verplaatsing Fauna en Flora

Er is geen enkele garantie dat er een manuele verplaatsing zal gebeuren van de plaatselijke fauna. Er is bovendien ook geen grondige inventarisatie gebeurd door de aanvrager, wat ernstige opvolging onmogelijk maakt.

Er wordt nergens melding gemaakt van de vleermuizenpopulaties op het Eilandje. Er is een aanwezigheid van vleermuizen in en rond het hele projectgebied. Er moeten hierbij twee stappen doorlopen worden: de voortoets, een screening op hoofdlijnen en een grondig onderzoek.

We merken op dat er ook niets in de aanvraag staat in verband met verlichting van de site. Verlichting kan de aanwezigheid van heel wat fauna, waaronder de vleermuis maar ook talloze vogelsoorten, ernstig verstoren.

Mobiliteit

Er wordt aangegeven dat er dagelijks tot 200 vrachtwagenbewegingen mogelijk zijn. Logischerwijs zou men het knooppunt Merelbeke gebruiken om op en van de E40 te komen. Het is intussen duidelijk dat dit knooppunt meer dan verzadigd is en het verkeer dagelijks een uitweg zoekt via andere op- en afritten, waaronder onder andere via de R4 en de Gestichtstraat. Deze effecten werden niet onderzocht, men beperkt zich tot de (zeer) onmiddellijke omgeving.

Fietssuggestiestroken/moordstrookjes.

Aangezien het terrein van Top-Mix slechts via één toegang bereikbaar is, kunnen de verkeersstromen niet gesplitst worden thv deze in-en uitrit." Volledig splitsen zal misschien niet lukken, maar een afgescheiden fietspad mits het plaatsen van (minstens) betonblokken is zeker wel mogelijk en zelfs noodzakelijk als er 200 vrachtwagens per dag langs dezelfde route gaan rijden.

Modal shift

Voor TOP-MIX wordt uitgegaan van een modal split waarbij er 50% van de verplaatsingen met de auto worden uitgevoerd. Op deze locatie is dit een zeer ambitieuze doelstelling, stelt Sweco zelf. Ze geven zelf aan dat, mocht deze modal shift aangepast worden, er een tekort zal zijn aan parkeerplaatsen.

Het GRUP7, deelgebied Eiland Zwijnaarde, specificeert bovendien: "Met het oog op zuinig ruimtegebruik moeten volgende inrichtingsprincipes worden nageleefd: parkeren gegroepeerd voor verschillende bedrijven; ondergronds parkeren en parkeren in een meerlagig gebouw of op het dak van een bedrijfsgebouw, voor zover de ondergrond het bouwtechnisch toelaat; per bedrijf kunnen maximum 10 parkeerplaatsen aansluitend bij het bedrijfsgebouw worden voorzien. De aanvrager vraagt er 22. Dit is meer dan het dubbel en buitenproportioneel.

Ophoging

Het terrein wordt enkel opgehoogd om een vlakke koer te kunnen aanleggen. De nieuwe koer komt 20 cm hoger te liggen dan het bestaande peil van de wegenis te hoogte van de inrit. Hiervoor dient het terrein gemiddeld 1,75 m worden opgehoogd. Dit is volkomen buiten proportie om de resterende vegetatie van het hele terrein te beschadigen om een hoogteverschil van amper 20 cm te overbruggen. Hier bestaan andere oplossingen voor.

Verharden

Een moerasgebied wordt verhard (23 088 m²). Het terrein wordt voor 85,6% verhard. Dit is buiten proportie.

In de Blue Deal wil men gebieden herstellen die van nature water vasthouden: veengebieden, broekbossen, vallei- en moerasgebieden en vochtige graslanden. Particulieren moeten volop ontharden. Stad Gent krijgt hiervoor 5 miljoen euro aan belastinggeld (via Europese subsidies). Door de verharding ontstaat onder meer een groter risico op overstromingen, minder waterinfiltratie, warmere steden en dorpen, minder CO₂-opslag door planten en de bodem, en een verlies aan biodiversiteit. Dit project gaat lijnrecht in tegen deze Vlaamse & Gentse doelstellingen. Het gebied is bovendien pluviaal en fluviaal gevoelig, dit oplossen met 1 wadi is niet afdoende. De berekening hiervoor is niet terug te vinden op het omgevingsloket. Het water dat door dit groter gebied zou kunnen opgevangen worden bij eventuele overstromingen wordt zo afgevoerd naar andere (reeds bebouwde en bewoonde) gebieden rond de ringvaart.

Gent is zeer kwetsbaar in geval van een waterbom, ook deze omgeving. Extra verharding(85,6%!) rond dit gebied moet dan ook ten allen tijde vermeden worden.

MER-plicht

Het dossier valt onder bijlage II - Rubriek 10a –Industrieterreinontwikkeling. Een project MER screening, of dus een 'light' versie van een MER volstaat niet.

Kantoor

Volgende activiteiten zijn echter niet toegelaten volgens het GRUP: autonome kantoren. De kantoren moeten bovendien een beperkte oppervlakte innemen.

Naar aanleiding van het stedenbouwkundig onderzoek van deze aanvraag worden de bezwaren als volgt besproken:

Ontbossing

Op het terrein is ongeveer 3600 m² bosvegetatie aanwezig, namelijk een spontaan ontwikkelde boszone jonger dan 22 jaar oud. Voor ontbossen van spontane verbossing jonger dan 22 jaar is geen boscompensatie vereist (om te voorkomen dat iedereen voorkomt dat nog bos ontstaat). Het bedrijf vraagt dus geen uitzondering, maar volgt gewoon de minimale regelgeving hieromtrent.

Op de luchtfoto's 2000-2003 (uit het bezwaarschrift) tonen duidelijk aan dat nog geen bos aanwezig was binnen de projectzone Topmix.

De bomen staan niet in bosverband, dit is zowel beschreven in de beschrijvende nota en op plan aangeduid. De in het bezwaarschrift aangeleverde foto's zijn de populieren met diameter 100 cm, dus stamomtrek 3 m en werden dus correct als bomen(rij) aangeduid. Het vellen van de bomen is nodig om het bedrijventerrein te ontwikkelen. De rij staat pal midden het terrein. Voor dergelijke aangevraagde grootschalige bedrijvigheid zijn ruimere oppervlaktes nodig en zijn bomen en bomenrijen zeer moeilijk inpasbaar. Ook in de nota werd het vellen van bomen weldegelijk gemotiveerd. In de nieuwe toestand worden voldoende nieuwe bomen en struiken heraan geplant. Een beplantingsplan dient nog ter controle aan de Groendienst van de Stad Gent voorgelegd te worden.

Het noordwestelijke hoekje is effectief het 'interessantste' stuk en dat is ook deels 'verboden' te wijzigen. In de oeverstrook is overigens ook beplanting uitgevoerd met kornoelje en prunussoorten.

Verplaatsing Fauna en Flora

Als er uiteindelijk een omgevingsvergunning komt zal dit een voorwaarde zijn. Bijzondere voorwaarden dienen gerespecteerd te worden. Je kan moeilijk vooraf stellen dat voorwaarden niet gerespecteerd zullen worden en dit hanteren als weigeringsgrond. Er is geweten dat amfibieën aanwezig zijn, de aantallen variëren per jaar. Ongeacht of er nu veel of weinig aantallen aanwezig zijn, de betreffende dieren dienen verplaatst te worden.

Wat lichtpollutie betreft, is dit gerelateerd aan aanwezigheid van vleermuizen. Bij een aangepaste aanvraag of nieuwe aanvraag kan beter worden onderzocht en gemotiveerd. Maar hier kan je natuurlijk dit bedrijf niet voorafgaand 'straffen' omdat andere bedrijven de lichtpollutienormen niet respecteren.

Voor de volledige aanwezigheid van natuur is op het Eiland Zwijnaarde is al de volledige oeverstrook aangelegd (ongeveer 7 ha). De poel was nog een laatste relict verplicht 'extra' te compenseren gebiedje. Gezien de globale aanpak met aanleg van onder meer de poelenreeks in de oeverzone, is de strikt minimale oppervlakte van natuurcompensatie als voldoende geacht (en juridisch correct). Met de aangeleverde info qua dieptes, wordt verwacht dat de nieuw uitgegraven poel eerder meer waterhoudend zal zijn dan in de huidige toestand. De aangelegde poelenreeks in de oeverstrook geven goede resultaten en dat wordt dus ook hier verwacht, zeker als men ook een deel van de nu aanwezige vegetatie mee zou kunnen verplaatsen (wat niet als strikte voorwaarde is opgelegd).

Vanaf 2025 wordt de zichtheuvel opgeleverd en wordt dit gebied een ruim gebied met grasland die voor de helft zal bestaan uit een vlakke grazige vlakte. De zone 'zichtheuvel' verdubbelt de natuuroppervlakte met 7 ha (= ongeveer identieke oppervlakte oeverzone). Dit wordt dus ook een toevluchtsoord voor fauna (o.a. meeste aangehaalde vogelsoorten).

Mobiliteit

In het advies wordt aangegeven dat er een oplossing moet gevonden worden voor de verkeersgeneratie van het overkoepelende project (waarvan het project van Top-Mix deel uitmaakt), voornamelijk tijdens de spitsuren wanneer het wegennet het zwaarst belast wordt. Hiervoor is er overleg lopende met de aanvragers. Bovendien is het voor de Gestichtstraat zo dat er twee hoofdstukken uit de motievennota van het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde, Pleispark, Schilderwijk expliciet wordt verwezen naar het afsluiten van de R4-connectie via de Gestichtstraat. De stad Gent wil deze straat loskoppelen van de R4.

Fietssuggestiestroken/moordstrookjes.

In deze aanvraag wordt gekozen voor fietssuggestiestroken (weliswaar als suboptimale oplossing) omdat dit de enige vorm van fietsinfrastructuur is die in het gabarit van de straat past. De Athenastraat is in hoofdzaak 6,50m tot 6,90m breed. De straatmond en beide bochten wijken hiervan af, maar deze zijn niet representatief voor het gabarit van de straat. De ontwerprichtlijnen van Stad Gent schrijven voor dat de minimale rijbaanbreedte bij tweerichtingsverkeer voor een beperkt aantal vrachtwagens 5,50m moet zijn (IPOD II p 61). Dit wil zeggen dat er nog 90cm overblijft voor fietsinfrastructuur. Dit is ontoereikend. Het vademecum fietsvoorzieningen stelt immers een minimumbreedte van 2,00m voor een enkelrichtingsfietspad voor. De optie om met een fietspad 'model jaren 70' te werken (traditionele fietspad met onderbroken witte lijnen) wensen wij hier niet te lichten. Alhoewel de wegcode geen nominale breedte bepaalt, is 1m de absolute minimum van een met onderbroken lijnen aangebracht fietspad. Ook dit is niet haalbaar met het beschikbare gabarit. Ook de suggestie van de bezwaarindiener met betonblokken past niet binnen het gabarit aangezien je al minstens 50cm betonblokbreedte en 50 cm schrikafstand aan elke kant zou nodig zou hebben. Dat is niet haalbaar binnen het gabarit. Blijft dus nog enkel de optie over om de fietser een suboptimale oplossing aan te bieden, namelijk de fietssuggestiestrook in gemengd verkeer.

Modal shift

In kader van de modal split geeft de aanvrager zelf aan dat een modal split van 50% haalbaar is en het aantal voorziene autoparkeerplaatsen wordt hiermee in overeenstemming gebracht waardoor we dit kunnen volgen.

De uitwerking van Eiland Zwijnaarde werd verder verfijnd in het inrichtingsplan en beeldkwaliteitsplan. Waar er uitdrukkelijk voor Eiland Zwijnaarde Zuid gekozen wordt voor parkeergebouwen in verschillende bovengrondse lagen. Op Eiland Zwijnaarde Noord worden de

parkeerplaatsen bij de bedrijven voorzien omdat de afstand naar de parkeergebouwen zuid te groot is.

Ophoging

Waarom het volledig ophogen van het terrein wordt in het dossier onvoldoende gemotiveerd. Bij een eventuele nieuwe aanvraag of nieuwe projectinhoudversie moet dit beter worden onderzocht en gemotiveerd.

Verharden

Een deel van de verhardingen dient wordt beperkt conform het algemeen bouwreglement van de stad Gent. Niet functionele verharding dient verwijderd te worden. Dit werd ook besproken in de waterparagraaf.

Het terrein is geen moerasgebied. In het dossier wordt een infiltratievoorziening conform de GSV aangelegd en een poel gecompenseerd.

Het bedrijventerrein van Eiland Zwijnaarde Noord boven de E40 werd gerealiseerd door een ophoging met zand van gemiddeld ca 2 m. Het gedeelte van het terrein dat aangeduid is als pluviale overstromingskaart met kleine overstromingskans onder klimaatverandering (poel 1.350m²) wordt gecompenseerd aan de zijkant van het terrein (1.200m²). Er wordt wel opgemerkt dat de in een nota er wordt gesproken over een waterpoel van 1.350m², maar op de plannen is een kleinere zone aangeduid (1.200m²).

De verhardingspercentages zijn bepaald in het masterplan en het volledige eiland Zwijnaarde voorziet voldoende groen en oplossingen voor aangehaalde waterproblematiek (overstroming, droogte). Bij de vorige natte winter stonden de poelen grotendeels volledig vol water. Minstens twee zones in de oeverstrook van zo'n 1300 m² zijn blijvend waterhoudend (tenzij bij uiterst extreme langdurige droogte). Nog steeds is zo'n 1,3 ha niet verwilgd (verbost) en gezien de aanleg nu bijna 7 jaar geleden wordt verwacht dat deze oppervlakte niet veel meer zal afnemen. Zo nodig zullen beheermaatregelen genomen worden.

MER-plicht

Het terrein is al voor een deel ontwikkeld voor de aanleg van een industrieterrein. De uitbreiding van het bestaande industrieterrein met dit bedrijf is niet groter dan het bestaande en in exploitatie zijnde industrieterrein. Het terrein overschrijdt ook de drempel van 50 ha niet. Een MER-screening is voldoende.

Kantoor

Kantoren in functie van de daar uit geoefende activiteit zijn toegelaten volgens het gewestelijk RUP. De kantoren die worden voorzien zijn in functie van de industriële activiteit. Ook architecturaal vormt dit volume in de bocht van Schelde een Ringvaart een meerwaarde voor het project

8. OMGEVINGSTOETS

Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

RUIMTELIJK

Er is ruimtelijk geen bezwaar tegen het optrekken van deze betoncentrale en kantoorgebouw in functie van de daar uitgeoefende activiteit. De locatie situeert zich op het Eiland Zwijnaarde waarvoor een Inrichtingsplan en een Beeldkwaliteitsplan werd opgemaakt en de positie van het gebouw is voorzien als watergebonden.

De activiteit die hier voorzien wordt is voor een groot deel watergebonden productie, zoals afgesproken voor de ontwikkeling van dit bedrijventerrein. De logistieke en productie activiteiten horen volgens de visie thuis op deze locatie. Er is de voorbije jaren veel overleg geweest tussen de bouwheer en de stadsdiensten en wij zijn tevreden met de inspanningen die geleverd zijn om zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de wensen van de Stad. Er zijn nog een aantal zaken die technisch bijgestuurd moeten worden voor het dossier helemaal gunstig beoordeeld kan worden.

STADSBOUWMEESTER

Het project 'Eilandje Zwijnaarde' situeert zich aan de E40 in Zwijnaarde. Voorliggende aanvraag situeert zich op het noordveld, gelegen tussen R4 en E40, dat in concessie werd gegeven aan de Vlaamse Waterweg. Deze verdeelde de gronden op zijn beurt tussen Groep Heylen en Groep Verhelst en Top-Mix.

Er is een Gewestelijk RUP van toepassing, bestemmingen als logistieke, kennisbedrijvige, watergebonden industriële functies zijn hierbij mogelijk. Kantoren, en opslag + productie in open lucht zijn echter niet toegelaten.

Er werd een 'Haalbaarheidsstudie en inrichtingsplan regionaal bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde' (2007) opgemaakt door OMGEVING. Het Beeldkwaliteitsplan 'Beeldkwaliteitsplan Tech Lane Ghent' (2015) werd opgemaakt door INBO. In het inrichtingsplan werd gewezen op het belang van het volgen van een kwaliteitsproces om tot een kwalitatief en gedragen plan te komen, dat werd uitgewerkt in een stroomschema. Van belang zijn de richtlijnen voor Mobiliteit (mobiliteitstoets) en voor Duurzaamheid (duurzaamheidstoets).

De logistieke zone gelegen aan de noordelijke zijde van Eiland Zwijnaarde bestaat uit twee delen. Het noordelijke gedeelte, een aparte lob als het ware, ligt in een bocht aan de oever van de Schelde en biedt plaats voor de nieuwe betoncentrale en tijdelijke opslagplaats van Top-Mix. Het tweede plot zit gespannen tussen de R4 aan de noordzijde en de snelweg E40 aan de zuidzijde. Een invalsweg markeert de oostzijde, een nieuw te aanleggen kade begrenst de westzijde en maakt de site toegankelijk vanaf het water. Deze site biedt plaats voor twee logistieke spelers: Heylen Warehouses en Verhelst Bouwmaterialen.

Deze opdracht omvatte de opmaak van een overkoepelend masterplan voor de volledige site over de drie deelprojecten heen, alsook het ontwerp van de drie afzonderlijke projecten. Daarbij werd gezocht naar eenheid, flexibiliteit en circulariteit.

Voorliggend project kent een lange historiek en werd voorbesproken met Team Stadsbouwmeester en omwille van de beeldbepalende locatie en schaal van het project werd het meermaals over de verschillende fases heen voorgelegd aan de Kwaliteitskamer, namelijk op 06/10/2022, 04/05/2023 en 26/10/2023.

Nadien was er verdere afstemming via email tot een gunstig advies van Team Stadsbouwmeester werd bekomen.

Voorliggende aanvraag betreft het onderdeel voor de betoncentrale van Top-Mix.

Conclusie:

Team Stadsbouwmeester waardeert de inspanningen van de ontwerper om dit project in de loop van het traject steeds verder te gaan verfijnen. Volgens Team Stadsbouwmeester wordt een straf, ambitieus en spannend project gepresenteerd. Er ligt een zuiver ontwerp voor, zowel vanuit de duidelijke planmatige opbouw rekening houdende met de werking van de logistieke

typologie, en daar bijhorende krachtige architectuur opgebouwd vanuit de industriële aanleiding.

Het project werd voorgelegd aan de Kwaliteitskamer en werd nadien bijgestuurd conform aan het advies van de Kamer. Team Stadsbouwmeester heeft geen verdere ruimtelijke, architecturale of esthetische opmerkingen meer op voorliggend voorstel, en adviseert daarom gunstig.

GROEN

Er is vanuit groenoogpunt geen bezwaar tegen de ontwikkeling die zich situeert binnen een ruimer masterplan van dit noordelijk deel van het bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde. Op het perceel is een spontaan ontstane boszone van jonger dan 22 jaar aanwezig, een 15-tal hoogstammige populieren (stamomtrek 80 cm-150 cm) en een zone met een verboden te wijzigen vegetatie (oa eutrofe plas) aanwezig.

Als gevolg van het bouwproject zal een ontbossing noodzakelijk zijn, maar aangezien het een spontaan ontstaan bos betreft jonger dan 22 jaar is er een vrijstelling van boscompensatie. Het noodzakelijke ontbossingsformulier is toegevoegd.

De zone met de verboden te wijzigen vegetaties (oa eutrofe plas) zal verdwijnen , maar zal volledig gecompenseerd worden door de aanleg van een vijver ten oosten van het perceel. Dit werd door het bevoegde Vlaamse Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) als voldoende en volwaardig beschouwd.

Alle hoogstammige populieren zullen gekapt worden. Er worden voldoende nieuwe bomen en struiken aangeplant als compensatie voor dit verlies (confer toegevoegd plan omgevingsaanleg).

Wel zijn hierbij nog niet de precieze plantverbanden en soorten opgenomen. Een beplantingsplan dient bijgevolg nog ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Groendienst van de Stad Gent.

Wel is het onduidelijk waarom het terrein wordt opgehoogd, dit moet beter worden uitgewerkt.

MOBILITEIT

Omschrijving

1.1 Situering en historiek

De aanvraag van Top-Mix betreft de bouw van een kantoorgebouw, betoncentrale, breekwerf en een tijdelijke opslagplaats voor uitgegraven bodem. Ook de aanleg van de verhardingen, omheiningen, groenzones en boven- en ondergrondse infiltratievoorzieningen zijn voorzien. Bijkomend wordt een plaatsing van een HS-cabine aangevraagd.

De aanvraag van Top-Mix is gelegen op het nieuwe bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde (EZ), ten noorden van de E40 in het deelgebied genaamd Eiland Zwijnaarde Noord. De site van Top-Mix is gelegen in het noordelijk gedeelte van het overkoepelende ontwerp (zie verder), als het ware een aparte lob gelegen in de bocht aan de oever van de Schelde (net ten noorden van de R4)

De voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag gaat in eerste instantie over het project van Top-Mix. Echter, de voorliggende aanvraag maakt deel uit van het overkoepelende ontwerp voor Eiland Zwijnaarde Noord (EZ Noord) bestaande uit 3 bedrijven Heylen Warehouses, Top-Mix en Verhelst Bouwmaterialen (elk in concessie van De Vlaamse Waterweg). Top-Mix en Verhelst Bouwmaterialen betreffen Klasse I waar de provincie de vergunningverlenende overheid is, maar waar we als Stad ook een adviserende rol hebben.

Het is zo dat de drie bedrijven deel uitmaken van één nieuw overkoepelend ontwerp voor EZ Noord en ook op deze manier werd voorbesproken. Dit overkoepelende ontwerp bevat naast Top-Mix ook het ontwerp van logistieke speler Heylen en van bouwmaterialengroep Verhelst.

Ter info hieronder een figuur ter verduidelijking:



De MOBER-studie

Gezien het overkoepelende ontwerp, werd er tijdens de voorbesprekingen gevraagd om de mobiliteitseffecten van het overkoepelende ontwerp via een MOBER-studie in kaart te brengen. Er werd een MOBER-studie aan de voorliggende aanvraag toegevoegd, waarin zowel de effecten voor elk van de 3 bedrijven apart werd onderzocht als voor het overkoepelende ontwerp. Het project en de ganse site werden een aantal keer voorbesproken, maar de uiteindelijke resultaten van de MOBER-studie werden niet voorafgaand aan deze aanvraag teruggekoppeld met het Mobiliteitsbedrijf.

De MOBER omschrijft het project als de ontwikkeling van een industriële site, in concessie van drie verschillende bedrijven, met een totale perceelsoppervlakte van $\pm 115.000 \text{ m}^2$. Het projectgebied wordt gezien als het gebied waar daadwerkelijk de ontwikkeling zal gebeuren. Het project omvat de bouw van:

- Een tijdelijke overslag- en stockageplaats en winkelruimte (Verhelst);
- Kantoren, een betoncentrale, breekwerf en tijdelijke opslagplaats van grond (Top-Mix)
- Een logistiek complex voor warehousing (Heylen).

De MOBER geeft aan dat op (middellange) termijn Verhelst ook de ambitie heeft om een bouwinnovatiecentrum (BIC) te bouwen. Het BIC is geen onderdeel van de huidige omgevingsvergunningaanvraag waarvoor dit MOBER wordt opgesteld. De impact van het BIC wordt evenwel reeds doorgerekend binnen dit MOBER als een ontwikkelingsscenario.

Aangezien dit BIC geen deel uitmaakt van het project en de aanvraag (zoals in de MOBER zelf aangegeven wordt) en dit ook niet in de voorbesprekingen aan bod is gekomen, hebben we dit nu niet geanalyseerd en zullen we hierover in kader van deze aanvraag en dit project geen uitspraken doen. Dit betekent dus ook expliciet dat we dit voorlopig niet gunstig kunnen adviseren.

1.2 Bereikbaarheidsprofiel volgens het STOP principe

Voetganger en fiets

Er zijn noch voetpaden, noch oversteekvoorzieningen aanwezig in het projectgebied. Binnen het projectgebied zelf zijn er geen fietspaden aangelegd. Langs de Jozef Schellstraat loopt er

wel een dubbelrichtingsfietspad (aan de overzijde van het projectgebied), namelijk de goed uitgeruste fietssnelweg F40.

Openbaar/Collectief/ Gedeeld vervoer

- De dichtstbijzijnde reguliere bushalte van De Lijn is gelegen op 1,1km wandelafstand en betreft bushalte 'Merelbeke Plataan'. Deze bushalte wordt om het half uur bediend en wordt aangedaan door de lijnen 40,41, 42, 401 en 436. Er is onder meer een verbinding met het station Gent-Sint-Pieters.
- Daarnaast is er op Eiland Zwijnaarde ook de shuttle van Max Mobiel die rechtstreeks van het station Gent-Sint-Pieters naar Eiland Zwijnaarde rijdt.

Gemotoriseerd verkeer

- Het gemotoriseerd verkeer en naar de site ontsluit op de Athenastraat en Jozef Schellstraat die dan via de rotonde een aansluiting heeft op de R4. Dit is de enige ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer.

Advies

2.1. Verkeersgeneratie naar de site

Top-Mix

In de MOBER wordt aangegeven dat er dagelijks tot 200 vrachtwagenbewegingen mogelijk zijn voor Top-Mix. Op termijn zal dit aantal afnemen daar een deel van de granulaten voor de betoncentrale per schip aangeleverd zullen worden. Zodra de kade operationeel is, zal er een transportband voorzien worden die de granulaten tot op het terrein van TOP-MIX zullen brengen, en er dus netto minder vrachtwagens naar de site zullen moeten rijden. Rekening houdend met de ritdistributie uit het richtlijnenboek resulteert dit in 25 pae/u. Voor de werknemers (maximaal 15 werknemers in betoncentrale en 40 werknemers in kantoorgebouw) wordt er rekening houdende met modal split van 50% auto een verkeersgeneratie van 10 pae verwacht in 'ochtendspits in'. Samengeteld resulteert dit in een totale pae voor 'ochtendspits in' van 35 pae.

Heylen

In de MOBER wordt aangegeven dat er bij het bedrijfsgebouw van Heylen 30 laad- en loskades voorzien worden voor vrachtwagens en 69 laad- en loskades voor bestelwagens. Heylen geeft aan dat nog niet duidelijk is welke logistieke speler gebruik zal maken van het bedrijfsgebouw/magazijn maar dat het verwacht dat gelijktijdig niet meer dan 2/3de van de kades van zowel vrachtwagens als bestelwagens zal zijn ingenomen. In de raming werd aangenomen dat er iedere half uur een wissel kan plaatsvinden. Op die manier worden er geraamd dat tijdens de openingsuren van het bedrijfsgebouw/magazijn 436 verplaatsingen van vrachtwagens zullen plaatsvinden en 1002 verplaatsingen van bestelwagens. In de MOBER komt men rekening houdend met ritdistributie en pae-waarden 1 vrachtwagens = 2 pae (=personen-auto-equivalent) en 1 bestelwagen = 1 pae aan de volgend verkeersgeneratie voor vracht-en bestelwagens:

Tabel 77: Verkeersgeneratie vracht- en bestelwagens Heylen

Vrachtwagens		pae
	aandeel in OSP	40
	aandeel uit OSP	40
	aandeel in ASP	40
	aandeel uit ASP	40
Bestelwagens		pae
	aandeel in OSP	46
	aandeel uit OSP	46
	aandeel in ASP	46
	aandeel uit ASP	46

Echter, als we deze verkeersgeneratie zelf eens narekenen, komen we aan een hoger aantal uit. 2/3de gelijktijdige invulling van de kades betekent 20 vrachtwagens en 45 bestelwagens gelijktijdig aanwezig. Rekening houdend met de half uur wissel betekent dit 40 vrachtwagens per uur die ingaan (en ook 40 vrachtwagens per uur die uit gaan) en 90 bestelwagens per uur die in gaan (en 90 bestelwagens die uit gaan). In ochtendspits inkomend betekent dit dus 80 pae voor de vrachtwagens ($40 * 2$ pae/vrachtwagen) en 90 pae voor bestelwagens (1pae per bestelwagen). Dit is het dubbel van hetgeen in de MOBER wordt aangegeven. In totaal komen we dus voor het vrachtverkeer van Heylen aan 170 pae (in plaats van 86 zoals in de MOBER aangegeven). Dit is dus 84 pae die er moet bijgerekend worden.

De verkeersgeneratie door de medewerkers van Heylen bedraagt 14 pae 'ochtendspits in' volgens de MOBER. Dit wordt berekend via de 74 medewerkers aan aanwezigheidspercentage van 80% aan modal split van 68% en ritdistributie (uit richtlijnenboek). Samengeteld voor Heylen betekent dit voor de maatvoerende 'ochtendspits in' dat er 100 pae wordt bekomen in de MOBER. Echter, volgens onze berekeningen moet dit 184 pae zijn. We focussen in dit advies hoofdzakelijk op de pae voor 'ochtendspits in' aangezien dit het meest cruciale moment is qua verkeersgeneratie en doorstroming op de wegenis.

Verhelst

De hoeveelheid vrachtwagens op dagbasis wordt door Verhelst ingeschat op 20 voor het magazijn/dienende strook/toonzaal/shop en 24 voor het distributiecentrum. Rekening houdend met de ritdistributie voor zwaar verkeer van/naar bedrijvenzones/industrieterrein uit het richtlijnenboek resulteert dit in 6 pae per uur in de ochtendspits inkomend. Samengeteld met de 15 pae door werknemers voor het magazijn, 3 pae voor het distributiecentrum en enkele voor bezoekers wordt er een totale pae voor 'ochtendspits in' bekomen van 27.

Totaal

In totaal bedraagt de verkeersgeneratie volgens de MOBER 161 pae tijdens 'ochtendspits in' (=OSP in). Echter, volgens onze berekeningen moet hier nog 84 pae bijgerekend worden (via het deel van Heylen) waardoor dit in totaal 245 pae geeft.

Dit aantal pae moeten we aftoetsen met het aantal vooropgestelde pae uit de MOBER van 2015 (voor heel Eiland Zwijnaarde), ter evaluatie van de ontsluitingsstructuur waarbij het functioneren van de rotonde aan de Jozef Schellstraat cruciaal is. Daarin werd voor gans Eiland Zwijnaarde Noord als zone voor watergebonden logistieke activiteit uitgegaan van 58 pae/u voor OSP in, gekoppeld aan de initiële parkeerbehoefte van 224 parkeerplaatsen (zie de figuren hieronder, met Eiland Zwijnaarde Noord als zone 1).

Eiland Noord	Pae/u			
	OSP IN	OSP UIT	ASP IN	ASP UIT
Zone 1 Logistiek (1 grote speler)	58	14	14	61
Eiland Zuid				
Zone 2 Bestaande activiteit watergebonden bedrijvigheid	59	21	21	60
Zone 3 Watergebonden bedrijvigheid	91	33	33	92
Zone 4 Kennisbedrijvigheid	1.317	0	0	1.230
Zone 4a Kennisbedrijvigheid west	718	0	0	670
Zone 4b Kennisbedrijvigheid oost	599	0	0	560
TOTALEN	1.526	67	67	1.443

Tabel 6: raming piekverkeersstroom bij volle ontwikkeling

Zone	Type	Parkeerbehoefte
1	Watergebonden logistiek	224
2+3	Watergebonden bedrijven	113
4	Kennisbedrijvigheid	2.490
Totalen		2.826

Tabel 3: raming parkeerbehoefte Eiland Zwijnaarde

Hierbij werd in deze MOBER echter vastgesteld dat uitgaande van dit aantal parkeerplaatsen en verkeersintensiteit de rotonde aan de Jozef Schellstraat een verzadigingsgraad kent van 105% in de ochtendspits. Deze verzadigingsgraad van 105% zou leiden tot structurele file met het risico op wachtrijen tot op de R4.

Daarom werd destijds beslist om de maximale parkeercapaciteit vast te leggen op 2000 parkeerplaatsen voor gans Eiland Zwijnaarde, in plaats van de initiële parkeerbehoefte van 2826. De MOBER uit 2015 concludeert dat ten gevolge van deze maatregel de toekomstige verkeersstroom wordt beheerst en de verzadigingsgraad op de rotonde zal dalen onder de kritische grens van 80%.

Om van 2826 naar 2000 parkeerplaatsen te gaan werd een factor 0,708 toegepast. Als we dit overeenstemmend ook toepassen op de pae in 'OSP in' verkrijgen we een pae/u van 41 (= 58*0,708). Deze pae is voor heel Eiland Zwijnaarde Noord, dus in principe naast het voorliggende overkoepelende ontwerp ook de verkeersgeneratie door Pharma Belgium die zich aan de oostelijke zijde van de Jozef Schellstraat bevindt.

Als we het aantal van 245 pae 'OSP in' van het voorliggende project (=de 3 bedrijven samen) vergelijken met de 41 pae uit de MOBER van 2015 zien we dat dit aantal vele malen hoger ligt. Dit zou rekening houdend met de andere lopende ontwikkelingen op Eiland Zwijnaarde betekenen dat de verzadigingsgraad op de rotonde Schellstraat veel hoger zou liggen dan de 105% waardoor dit zou leiden tot structurele file met veel groter risico op wachtrijen tot op de R4.

In tegenstelling tot de MOBER voor het voorliggende project die de gegenereerde verkeersintensiteiten van het project enkel vergelijkt met de huidige getelde intensiteiten op de rotonde Schellstraat, moeten we rekening houden met de volledige ontwikkeling van Eiland Zwijnaarde en bijhorende intensiteiten volgens de MOBER van 2015. We kunnen dit project daarom **niet gunstig** adviseren.

Bovendien werd hierbij nog niet expliciet rekening gehouden met de impact op de R4 zelf. De MOBER van EZ (2015) stelt dat de afgesproken maximaal 2000 parkeerplaatsen overeenkomt met een piekstroom van en naar Eiland Zwijnaarde van ca 1.100 pae/u, wat volgens de meest recente voorspellingen van toen (voor het referentiejaar 2020) neerkomt op een belasting van ca 30% van de totale wegcapaciteit van de R4. Er werd hierbij ook gesteld dat dit evenwel niet betekent dat de verzadigingsgraad op R4 op de langere termijn niet zal stijgen gezien de vele

nieuwe ontwikkelingen in de Zuidelijke Mozaïek. In de MOBER EZ werd toen voor referentiejaar 2020 een verzadigingsgraad van 80% meegegeven voor een avondspits op het wegsegment van de R4 waarop Eiland Zwijnaarde ontsluit. In het belang van de ontsluiting van Eiland Zwijnaarde, maar eveneens voor de bereikbaarheid van de volledige zuidelijke rand van Gent werd aanbevolen om de verkeersdruk op R4 en de aansluitende wegen goed te monitoren.

Concluderend is het dus zeer belangrijk dat er een oplossing gevonden wordt voor deze te hoge verkeersintensiteiten van het project, bijvoorbeeld via veel meer transport via het water of een herdenking van het programma. We gaan hierover graag in overleg met de aanvragers in de komende periode om op die manier een vlotte lange termijn bereikbaarheid en ontsluiting van Eiland Zwijnaarde te kunnen garanderen.

2.2. Parkeerplaatsen

Fiets

Gezien het beperkt aantal toegelaten van 2000 autoparkeerplaatsen op Eiland Zwijnaarde is het belangrijk dat er sterk ingezet wordt op de alternatieven, waarvan fiets de belangrijkste is. Dit betekent dat er - nog meer dan in de meeste andere projectgebieden in Gent - voldoende fietsparkeerplaatsen moeten voorzien worden bij de bedrijven op Eiland Zwijnaarde. Daarom wijken we hier af van de stedelijke parkeerrichtlijnen om het aantal parkeerplaatsen te bepalen en moet dit op maat bepaald worden, voornamelijk op basis van het aantal medewerkers en de gewenste modal split.

Top-Mix

In de MOBER wordt aangegeven dat er 22 fietsparkeerplaatsen zullen voorzien worden. Rekening houdende met de max 15 medewerkers per dag voor de betoncentrale, 40 werknemers voor het kantoorgebouw, een aanwezigheidspercentage van 80% en een modal split fiets % van 45% is dit voldoende.

Echter, op de plannen worden er maar 19 fietsparkeerplaatsen in de fietsenstalling ingetekend. We vragen om dit aan te passen naar minstens 20 ($55 * 0,8 * 0,45$) en bij voorkeur 22 zoals aangegeven in de MOBER.

Wat de inrichting betreft, vragen we om het gangpad te verbreden naar minstens 2 m (i.p.v. de 1,4 m op de plannen) in kader van het comfortabel in-en uitrijden. De as-op-as-afstand van de standaard fietsparkeerplaatsen van 40 cm is ok aangezien de voorbespreking dateert van ruim voor het invoeren van de vernieuwde parkeerrichtlijnen (in augustus 2024) waar de as-as-afstand minstens 50 cm is. Hierbij moet dan wel een hoog-laagsysteem gebruikt worden.

Heylen

In de MOBER bij deze aanvraag wordt aangegeven dat er 74 werknemers zullen tewerkgesteld worden bij Heylen op basis van de bruto-oppervlakte van het bedrijfsgebouw/magazijn van Heylen en het Vlaams richtlijnenboek (2018). Dit schrijft voor dat er 20 werknemers worden tewerkgesteld per hectare op een logistiek terrein. Rekening houdend met een bruto-vloeroppervlakte van 3,7ha komt dit neer op 74 werknemers. Aangenomen dat er een aanwezigheidsgraad geldt van 80% (wat we voor elk van de bedrijven doen) zijn er dagelijks 59 werknemers tewerkgesteld.

Rekening houdend met de vernieuwde doelstelling van Mobiliteitsplan Eiland Zwijnaarde van de modal split van 50% auto (waarnaar ook verwezen wordt in de MOBER) gezien het beperkt aantal autoparkeerplaatsen, is het belangrijk dat we de modal split fiets per bedrijf zo hoog mogelijk krijgen en hiervoor dus ook voldoende fietsparkeerplaatsen voorzien. Daarom vragen we dat er net zoals door Top-Mix (zie verder) ook voor Heylen en Verhelst gestreefd wordt naar een modal split van 45% fiets. Het argument om een afwijkende modal split van 27% te gebruiken omdat het terrein van Heylen zal worden verhuurd aan een logistieke speler die momenteel nog onbekend is, kunnen we niet volgen.

Voor Heylen betekent dit dat er 27 ($74 \cdot 0,8 \cdot 0,45$) fietsparkeerplaatsen nodig zijn. Op de plannen worden er 24 ingetekend. Aangezien er in principe slechts 3 buitenmaatse fietsparkeerplaatsen nodig zijn volgens de parkeerrichtlijnen en er 9 voorzien worden, is er voldoende ruimte binnen de fietsenstalling om het nodige aantal fietsparkeerplaatsen te voorzien. Er moet wel over gewaakt worden dat een buitenmaatse fietsparkeerplaats 1 m breed is, in de plannen is dit nu slechts 80 cm. Voor het overige is de inrichting zoals ingetekend op de plannen conform.

De fietsers kunnen zich dankzij de afgescheiden fietsstrook en de zebrapaden op het terrein van Heylen zo conflictvrij mogelijk begeven naar de verschillende fietsenstallingen wat positief is.

Verhelst

In de MOBER wordt aangegeven dat er 58 fietsparkeerplaatsen zullen voorzien worden, 50 bij het magazijn (waarvan 6 buitenmaats) en 8 (waarvan 3 buitenmaats) bij het distributiecentrum. Rekening houdende met de maximaal 65 medewerkers per dag voor het magazijn en 10 per dag voor het distributiecentrum, is dit zeker voldoende. Het is positief dat er zoveel fietsparkeerplaatsen voorzien worden.

De inrichting van de fietsparkeerplaatsen aan het magazijn/groothandel is grotendeels ok (als gebruik wordt gemaakt van schuifdeuren om vlot in en uit te rijden wat het geval lijkt te zijn). Enkel de as-op-as-afstand van de buitenmaatse fietsparkeerplaatsen moet minstens 1m zijn, terwijl het op de plannen slechts 80 cm bedraagt. Echter, aangezien er voor 50 plaatsen minstens 5 (=10%) buitenmaats moeten zijn en er hiervoor voldoende ruimte is gezien de totale afstand van 579 cm, kunnen we hiermee akkoord gaan. Voor de standaard fietsparkeerplaatsen moet gebruik gemaakt worden van een hoog-laag-systeem gezien de as-op-as-afstand van 50 cm.

De inrichting van de fietsparkeerplaatsen aan het distributiecentrum is grotendeels ok (als gebruik wordt gemaakt van schuifdeuren om vlot in en uit te rijden wat het geval lijkt te zijn). Enkel de as-op-as-afstand van de buitenmaatse fietsparkeerplaatsen moet minstens 1m zijn, terwijl het op de plannen slechts ongeveer 70 cm bedraagt. Echter, aangezien er voor 8 plaatsen minstens 1 (=10%) buitenmaats moet zijn en er voldoende ruimte is voor 1 of 2 buitenmaatse plaatsen gezien de totale afstand, kunnen we hiermee akkoord gaan. Voor de standaard fietsparkeerplaatsen moet gebruik gemaakt worden van een hoog-laag-systeem gezien de as-op-as-afstand van 50 cm.

Aangezien de fietsers richting het magazijn van Verhelst in gemengd verkeer de in/uitrit voor autoverkeer richting de fietsenstalling zullen moeten nemen, vragen we om daar zeker een duidelijke signalisatie via markering/bebording te voorzien zodat er voldoende aandacht is voor de fietsers.

Auto

Top-Mix

In de MOBER wordt aangegeven dat parkeervraag overeenstemt met het parkeeraanbod, namelijk 22 (20 voor personeel en 2 voor bezoekers). Dit aantal is gebaseerd op het aantal werknemers van 55, aanwezigheidspercentage van 80% en modal split van 50% auto wat zeer positief is.

Dit aantal is ook conform het aantal ingetekende parkeerplaatsen op de plannen. Ook de inrichting is conform.

Heylen

In de MOBER wordt aangegeven dat er 33 autoparkeerplaatsen zullen voorzien worden, 30 voor personeel en 3 voor bezoekers. Rekening houdende met de 74 medewerkers, aanwezigheidspercentage van 80% en gewenste modal split van 50% auto zouden er een 30-tal mogen voorzien worden, waardoor het aantal van 33 ok is.

Echter, op de plannen worden er slechts 17 parkeerplaatsen ingetekend, wat niet overeenstemt met hetgeen in de MOBER wordt aangegeven. Dit moet verduidelijkt worden. De autoparkeerplaatsen zijn qua inrichting conform.

Verhelst

In de MOBER wordt aangegeven dat de parkeervraag voor Verhelst 38 parkeerplaatsen voor personeel bedraagt (32 voor magazijn/groothandel en 6 voor distributiecentrum) en 7 voor bezoekers magazijn/groothandel. Er wordt echter aangegeven op het plan dat er 75 autoparkeerplaatsen zouden voorzien worden (43 voor personeel op het plan, 22 voor bezoekers van magazijn/groothandel op het plan en 8 voor personeel, 2 voor bezoekers distributiecentrum). In de nota is er zelfs sprake van 32 plaatsen voor bezoekers bij het magazijn/groothandel met als argumentatie om de organisatie van opleidingen en B2B events mogelijk te maken. Met dit aantal van 75 kunnen we niet akkoord gaan aangezien louter voor Verhelst dan bijna de volledige capaciteit voor de 3 bedrijven samen (ongeveer 81) zou opgesoupeerd worden. Het aantal van de parkeervraag (namelijk 38 voor personeel en 7 voor bezoekers) zou wel kunnen aanvaard worden (zie verder bij 'Totaal' voor de argumentatie hierrond). Het argument van extra bezoekersplaatsen bij de groothandel lijkt ons niet noodzakelijk aangezien dit wellicht kan opgevangen worden door extra in te zetten (o.a. via communicatie) op de alternatieven zoals fiets en shuttle en door dubbel gebruik met de woon-werkplaatsen.

Totaal

Als we uitgaan van 33 parkeerplaatsen voor Heylen (30 personeel, 3 bezoekers), 45 parkeerplaatsen (38 personeel, 7 bezoekers) voor Verhelst en 22 (20 personeel, 2 bezoekers) voor Top-Mix, dan komen we in totaal op een aantal van 100 parkeerplaatsen.

Aangezien er voor Eiland Zwijnaarde Noord in totaal een contingent van 158 parkeerplaatsen beschikbaar zijn, waarvan al 77 voorzien zijn bij Pharma Belgium, is er een contingent van 81

parkeerplaatsen beschikbaar voor dit project. In principe zijn de 100 parkeerplaatsen dan een te grote overschrijding hiervan.

We kunnen hier echter in dit uitzonderlijk geval akkoord gaan met dit aantal aangezien het gaat om 88 (30+38+20) parkeerplaatsen voor personeel en 12 (3+7+2) voor bezoekers. De 88 parkeerplaatsen voor personeel is slechts een beperkte overschrijding van de maximaal 81 parkeerplaatsen die de basis vormen voor de berekening van de maximale verkeersintensiteiten en capaciteit van de wegenis. Daarbij zijn dus vooral de spitsuren cruciaal aangezien het personeel zich voornamelijk op die momenten van en naar het werk begeeft. Het aantal van 12 bezoekersparkeerplaatsen is beperkt en zal zich hoofdzakelijk buiten de spitsuren naar de site begeven.

Omwille van voorgaande redenen kunnen we uitzonderlijk akkoord gaan met dit maximale aantal van 100 parkeerplaatsen, op voorwaarde dat de functies die op de site worden uitgeoefend zich moeten richten op professionals (en dus niet op particulieren aangezien dit een veel grotere bezoekersstroom zou aantrekken die op de site niet wenselijk is). Het aantal ingetekende parkeerplaatsen op de plannen overschrijdt dit aantal wat dus niet conform is.

Vracht/Logistiek

Top-Mix

In de MOBER wordt aangegeven dat er dagelijks tot 200 vrachtwagenbewegingen mogelijk zijn. Op termijn zal dit aantal afnemen daar een deel van de granulaten voor de betoncentrale per schip aangeleverd zullen worden.

In de MOBER stelt men dat Top-Mix heeft aangegeven dat er geen specifieke parkeerplaatsen voor vrachtwagens dienen te worden voorzien, maar dat vrachtwagens op eigen terrein kunnen wachten om beladen te worden. Er lijkt inderdaad voldoende ruimte op eigen terrein voor de vrachtwagens om beladen te worden.

Heylen

In de MOBER wordt aangegeven dat het moeilijk is om concreet een inschatting te maken voor de parkeerbehoefte aangezien nog niet bekend is welke logistieke speler zal gebruik maken van het bedrijfsgebouw/magazijn. Er wordt geconcludeerd dat er voldoende ruimte op het eigen terrein is om vrachtwagens te parkeren (via de laad/loskades). We kunnen hiermee akkoord gaan aangezien er in principe voldoende ruimte lijkt te zijn op eigen terrein voor de vrachtwagens. Er worden ook 3 wachtparkeerplaatsen voor vrachtwagens voorzien op eigen terrein (via een badge-systeem) nabij de ingang waarbij de wachtende chauffeurs ook toegang hebben tot sanitair. Als bekend is welke logistieke speler effectief, moet dit goed gemonitord en bewaakt worden zodat er geen hinder van wachtende vrachtwagens ontstaat op de wegenis.

Verhelst

In de MOBER wordt aangegeven dat de hoeveelheid vrachtwagens op dagbasis door Verhelst wordt ingeschat op 20 voor het magazijn en 24 voor het distributiecentrum.

Dit aantal lijkt inzake parkeren ok te zijn, maar het is zeer belangrijk dat inrijdende vrachtwagens vanaf de Jozef Schellstraat voor het magazijn/groothandel van Verhelst vlot kunnen doorrijden op eigen terrein zodat er zeker geen wachtende vrachtwagens zich zouden bevinden op de Jozef

Schellstraat en op die manier voor hinder zouden zorgen (voor het doorgaand verkeer). Dit moet immers absoluut vermeden worden. In de voorbesprekingen was dit vanuit het voorgestelde gedetailleerde plan duidelijk. In de plannen bij de voorliggende aanvraag lijkt het ook ok voor de inrijdende vrachtwagens om vlot in te rijden. Echter is de in-en uitrit voor personenwagens verschillend als in het plan van de voorbespreking. Toen was er kruisend dubbelrichtingsverkeer mogelijk, terwijl dit in deze aanvraag niet het geval is. Daarom is het heel belangrijk dat er gebruik gemaakt wordt van een voorrangregeling waarbij de inrijdende personenwagens voorrang krijgen op de uitrijdende. Dit kan bijvoorbeeld via een lichtenregeling gebeuren. Bovendien moet er zeker over gewaakt worden dat inrijdende vrachtwagens niet gehinderd worden door wachtende uitrijdende personenwagens.

Daarnaast vragen we – gezien het gemengd karakter – expliciet om een duidelijke signalisatie via markering/bebording te voorzien op de in/uitrit voor personenwagens zodat er voldoende aandacht is voor de fietsers van en naar het magazijn/groothandel.

We vragen om deze gebundelde in/uitrit goed te onderzoeken en bij te sturen indien nodig zodat dit zeker veilig en vlot kan verlopen.

Voor het distributiecentrum wordt de inrit van de vrachtwagens gedeeld met in/uitrit voor personenwagens en fietsers. Voor het distributiecentrum zijn er 3 wachtparkeerplaatsen op eigen terrein met toegang tot sanitair wat gezien het aantal vrachtwagens van 24/dag voldoende lijkt te zijn.

Voor de beide in-en uitritten vragen we zeker voldoende signalisatie te voorzien zodat er voldoende aandacht is voor de verschillende soorten verkeer (zeker voor de fietsers).

2.3 Wegenis

In kader van de vlotte en veilige bereikbaarheid van het project (i.e. de 3 bedrijven) vragen we dat de wegenis op een aantal plaatsen aangepast wordt als volgt:

- We vragen dat het ingetekende zebrapad op de Jozef Schellstraat vanuit de fietssnelweg F40 richting de in/uitrit van Verhelst gesupprimeerd wordt. Het lijkt ons dat er in de toekomst daar niet veel voetgangers zullen zijn, aangezien aan de overkant van Verhelst zich enkel de fietssnelweg en de E40 bevinden, dus geen directe voetgangersconnecties met andere bestemmingen. Op de rijweg zelf wensen we ook geen oversteek (dus geen fietslogoverbindingsmarkering) voor fietsers te voorzien. Fietsoverstekten worden standaard niet gedaan naar privaat terrein.

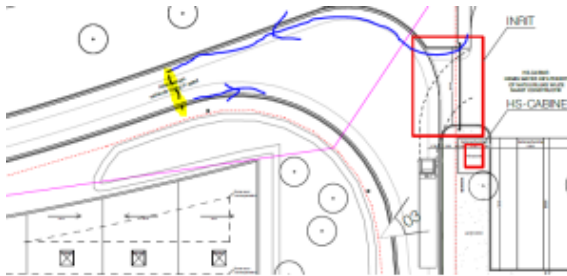
- We vragen wel dat er een stukje verharding als opstelruimte in de berm wordt voorzien ter hoogte van de in/uitrit van Verhelst aan de Jozef Schellstraat zodat fietsers richting Verhelst daar even kunnen wachten vooraleer over te steken. De lengte hiervan tussen de fietssnelweg en de rijweg zoals nu ingetekend op plan is voldoende aangezien meer dan 2m is. We vragen de breedte te beperken tot een 3-tal meter en geen haaiantanden hierbij te voorzien. De verharding wordt bij voorkeur uitgevoerd in betonstraatsteen.

- Aan het kruispunt van de Schellstraat/Athenastraat vragen we om de fietssuggestiestroken te beperken tot op het moment dat de straatmond van de Athenastraat verbreedt. Aangezien de oversteek van daar tot aan de overkant van het kruispunt met de fietstopstelstroken iets te lang is, is het ook niet opportuun om op het kruispunt een fietsoversteek via

fietslogoverbindingsmarkering via markering te voorzien. Bovendien ziet de fietser heel duidelijk het fietspad en aan wie voorrang moet gegeven worden waardoor naar onze inschatting geen oversteek nodig is.

- De fietssuggestiestroken op de Athenastraat hebben een breedte van elk 1,70 m wat ok is. We vragen om deze in het okergeel te voorzien en we vragen om de kruisingen ervan met de in/uitritten van de bedrijven in rode coating te accentueren in kader van de verkeersveiligheid.

- We vragen om voor het uitrijdende fietsverkeer vanuit Heylen een fietsoversteek uit de voorrang (via fietslogoverbindingsmarkering) te voorzien op onderstaande geel gemarkeerde locatie zodat de fietsers geleid worden om deze meer veilige fietsroute (in blauw aangeduid) te nemen richting het kruispunt. Dit om de fietser te beschermen en om heel duidelijk te tonen dat het niet veilig is om tegenrichting de fietssuggestiestrook te nemen.



- Op langere termijn kan onderzocht worden hoe op de Athenastraat eventueel volwaardige fietspaden kunnen voorzien worden.

- Op de plannen staat een 'oprit boven gracht' ingetekend die aansluit op de Jozef Schellstraat (oostelijke zijde van het project van Heylen). Het mag hierbij enkel de bedoeling zijn dat deze door hulpdiensten kan gebruikt worden en niet voor de bedrijfsvoering van Heylen.

De bovenstaande gevraagde aanpassingen dienen verder afgestemd te worden met de Vlaamse Waterweg en de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen van de Stad Gent als eigenaar en (toekomstige) beheerders van deze wegenis en dient als last te worden opgelegd aan de aanvragers.

2.4 Andere aspecten in kader van veilige en vlotte circulatie

- Er dient rekening gehouden te worden met een optimaal op/uitrijzicht (zeker in kader van zichtbaarheid van fietsers), wat betekent dat er geen obstakels/constructies in de zichtlijnen van de voertuigen mogen staan.

2.5 Flankerende maatregelen

Gezien het grote belang van een duurzame modal split is het aangewezen dat de bedrijven een mobiliteitsanalyse/bedrijfsvervoerplan opmaken. We vragen om hiervoor contact op te nemen met de mobicoach werking van de Stad Gent (mobiliteit.bedrijven@stad.gent) zodat ze hierbij op weg geholpen kunnen worden. De website van de mobicoach-werking bevat alvast handige tips en tools om van start te gaan: <https://stad.gent/nl/mobiliteit-openbare-werken/mobiliteit/mobiliteit-voor-bedrijven/woon-werkverkeer-op-maat-van-je-bedrijf>

2.6 Conclusie

De verkeersgeneratie door het voorliggende project (=het overkoepelende project van de 3 bedrijven Heylen, Verhelst en Top-Mix) overschrijdt ruimschoots het vooropgestelde aantal voor Eiland Zwijnaarde Noord (uit de MOBER voor gans Eiland Zwijnaarde uit 2015). Dit zou rekening houdend met de andere lopende ontwikkelingen op Eiland Zwijnaarde leiden tot structurele file met een veel groter risico op wachtrijen tot op de R4.

In tegenstelling tot de MOBER voor het voorliggende project die de gegenereerde verkeersintensiteiten van het project enkel vergelijkt met de huidige getelde intensiteiten op de rotonde Schellstraat, moeten we rekening houden met de volledige ontwikkeling van Eiland Zwijnaarde en bijhorende intensiteiten volgens de MOBER van 2015. We kunnen dit project daarom niet gunstig adviseren.

Het is zeer belangrijk dat er een oplossing gevonden wordt voor deze te hoge verkeersintensiteiten van het project, bijvoorbeeld via veel meer transport via het water of een herdenking van het programma. We gaan hierover graag in overleg met de aanvragers in de komende periode om op die manier een vlotte lange termijn bereikbaarheid en ontsluiting van Eiland Zwijnaarde te kunnen garanderen.

Daarnaast is het belangrijk om het advies integraal door te nemen zodat bij een eventuele aanpassing van het project de nodige aanpassingen (o.a. rond parkeerplaatsen, wegenis,..) direct al mee in rekening kunnen gebracht worden. Voor Top-Mix specifiek dienen ook het aantal (namelijk minstens 20 en bij voorkeur 22 i.p.v. de ingetekende 19 op de plannen) en de inrichting van de fietsparkeerplaatsen aangepast te worden.

Milieuhygiënische en veiligheidsaspecten

Aspect lucht

Geleide emissies

Er worden 4 cementsilo's voorzien. De cementsilo's zijn gekoppeld aan stoffilters en voorzien van een overdrukbeveiliging om emissies van cement te voorkomen. De stoffilters zijn zelfreinigend en worden regelmatig onderhouden en vervangen. De overdrukbeveiliging is via een automatisch alarmsignaal en afsluitsysteem voorzien.

Het lossen van cement gebeurt telkens via gesloten kanalen. De cementweegeenheid is een volledig gesloten systeem.

Niet geleide emissies

Werffase:

Zowel de werf zelf (grondwerkzaamheden, bouw) als het werfverkeer kunnen aanleiding geven tot emissie van stof en uitlaatgassen.

Exploitatiefase:

- Emissies door transport tijdens aan – en afvoer;
- Emissies door op- en overslag van materialen en tijdens het manipuleren;
- Emissies bij het zeven en breken;
- Calamiteiten

Er kunnen emissies ontstaan door potentiële lekken bij de warmtepompen.

Volgende maatregelen worden getroffen:

Werffase:

De werfinstallaties worden periodiek onderhouden.

De nodige maatregelen zullen genomen worden om stofhinder te beperken bvb. beperken van de snelheid van de voertuigen op de werf, grond nat te houden,

Exploitatiefase:

Maatregelen stofemissies:

- minimale verplaatsing van aangeleverde grond
- snelheidsbeperking tot 20 km/u.
- Indien nodig om stofhinder te beperken worden bij droge weersomstandigheden de rijwegen en opslaghopen vochtig gehouden. Op de opslagboxen worden sproeiers voorzien.
- Periodiek wordt het hele terrein nat geborsteld door een veegwagen uitgerust met een hogedruk reinigingssysteem.
- Jaarlijks wordt er aan de machinisten een toolbox gegeven met instructies over correct laden en hoe dit te doen om stofhinder te beperken.
- Duidelijke instructies aan leveranciers van cement betreffende het vermijden van extra drukstoten bij ledigen van bulkwagens in silo.
- Inpandig opstellen van de cementweegeenheid en de menger.

De warmtepompen worden periodiek onderhouden (inclusief lektesten waar nodig).

Het bedrijf neemt NIET alle mogelijk maatregelen om stofemissie te beperken, conform de BBT en sectorale voorwaarde van de inrichting dient een groenscherm aangelegd worden. Zie verder bij aspect groenbuffer.

Aspect geluid/trillingen

De bronnen van geluid zijn:

Werffase:

- grondwerkzaamheden, bemaling, bouw
- werfverkeer

Exploitatiefase:

- mobiele breekactiviteiten (108,4 dB), 4 tal keren per jaar, gedurende 3 weken.
- mobiele kraan (104 dB)
- mobiele zeef (109 dB)
- transportbanden (80,2 dB)
- trilmotoren (90,7 dB)
- storten op transportband (103,5 dB)
- storten van betonmengels in truckmixer (110,1 dB)
- mengen van grondstoffen (93,6 dB)
- wiellader (108 dB)
- passage vrachtwagens (96-102,1 dB)
- warmtepompen dak kantoorgebouw (58 dB + 84 dB)

Maatregelen geluid/trilling beperking:

Werffase:

De gebruikte installaties en machines zullen regelmatig onderhouden worden om ongewenste bijkomende hinder te beperken. Er zal enkel gewerkt worden tijdens de daguren.

Exploitatiefase:

- Breek- en zeefactiviteiten zullen nooit samen uitgevoerd worden op de site.
- De dagelijkse zeefwerken en tijdelijke breekwerf zullen niet voor 7u opgestart worden en enkel actief zijn tijdens de dagperiode (7u – 19u).
- Toestellen en verhardingen zullen periodiek gecontroleerd en onderhouden worden, teneinde hun trillingen en geluidsemisatie zo beperkt mogelijk te houden.

Een geluidsstudie werd uitgevoerd. Hierin wordt geconcludeerd dat de Vlare richtwaarde niet worden gehaald. Echter indien er rekening gehouden wordt met het hoge omgevingslawaai (van de R4) wordt volgens de studie voldaan aan de geluidsnormen in volgende scenario's:

-betoncentrale

-betoncentrale + dagelijkse zeefwerken

-betoncentrale + tijdelijke breekwerf

Er wordt aangegeven dat de overschrijdingen slechts gering zijn (1 à 2 dB) en dat er zich op de beoordelingslocaties geen bewoning bevindt. Ook wordt er bij de berekening rekening gehouden met een 3 dB marge.

Voor de scenario's met breekinstallatie, zeefwerken en betoncentrale wordt er niet voldaan aan de Vlare geluidsnormen, ook niet bij verhoogde omgevingsnormen. Daarom is de inrichting van plan nooit tegelijk breek- en zeefwerken uit te voeren.

In de geluidsstudie wordt er weinig rekening gehouden met het effect van het water. De aanwezigheid van de Ringvaart en Tijarm kan ervoor zorgen dat het geluid veel verder gedragen wordt in de omgeving. Voor het laden en lossen van schepen wordt er enkel gerekend met het geluid van een transportband (80,2 dB), moeten er geen stortactiviteiten in rekening gebracht worden (vb storten op transportband 103,5 dB)?

De inrichting voldoet niet aan de Vlare geluidsnormen en kan aanleiding geven tot geluidshinder. De overschrijding van de normen mogen niet geminimaliseerd worden. Niet alle nodige maatregelen worden getroffen om de geluidshinder te beperken zie ook aspect groenbuffer.

Aspect groenbuffer

Er wordt een bijstelling gevraagd voor de aanleg van een groenbuffer.

Ten noordelijk van de site thv de Ringvaart wordt een betonnen keerwand van 5 m hoog, waartegen klimplanten groeien voorzien.

Ten westelijk van de site thv de R4 worden een groenzone van 3 m aangelegd. Hier wordt er aangegeven dat samen met het aanwezige groenzone langs de R4 een zone van 15 m wordt voorzien.

In de motivatie van de aanvrager wordt ook aangegeven dat op de uiteindes een bredere groenzone aangelegd wordt ten westen van 20 m (met wadi van 1000 m² en ten oosten een waterpoel van 1 350 m²).

De aanvrager wenst door de specifieke lob-vorm van het terrein een maximalisatie van het terrein in het midden voor de uitbating. Op de smallere uiteindes van het terrein worden extra inspanningen voor groenaanleg geleverd.

De bijstelling van de groenbuffer kan niet gunstig geadviseerd worden omwille van volgende redenen:

- het betreft een nieuwe inrichting op een nieuw te ontwikkelen bedrijven site
- het betreft een bedrijf dat ondanks het nemen van diverse preventieve maatregelen kan zorgen voor stofhinder, er worden bij de aanleg bijgevolg niet alle mogelijke maatregelen getroffen om deze stofhinder te vermijden
 - het voorzien van een groenbuffer van 5 m is opgenomen in de BBT en in de sectorale voorwaarde voor dit type inrichting, aangeven dat het terrein centraal gemaximaliseerd moet worden of te klein is voor uitvoeren van de activiteiten kan bijgevolg geen reden zijn om een bijstelling goed te keuren.
 - de bestaande groenbuffer langs de R4 bestaat uit een aantal verspreide bomen, met lage beplanting eronder, dit valt niet onder omschrijving van het groenscherm in Vlarem: *'Het groenscherm bestaat uit streekeigen laag- en hoogstammige dichtgroeïende gewassen.'* Dit 'groen' kan niet in beschouwing genomen voor de groenbuffer die wettelijk moet voorzien worden.
 - de 'grotere' groenzones aan oosten en westen van het bedrijf waarnaar verwezen, zijn verplicht in kader van de reglementering rond de GSV of ter compensatie van verdwenen grachten/poelen en wordt niet specifiek als groenbuffer aangelegd maar als waterbuffer.
 - het bedrijf voldoen niet aan de Vlarem geluidsnormen, daarnaast zorgt de aanwezigheid van de Ringvaart/Tijarm in de versterking van het geluid van de inrichting. Een groenbuffer kan fungeren als een extra natuurlijke geluidsbarrière, waardoor de geluidshinder verminderd.
 - het betreft geen bedrijf gelegen in de haven, maar een bedrijf gelegen op een bedrijventerrein met hoofdzakelijk kantoren en transportbedrijven. In de directe omgeving is geen bewoning maar de omliggende bedrijven, fietsers, auto's, boten, jachthaven kunnen allemaal hinder ondervinden door stof (o.a. op zonnepanelen, vuile ramen, vuile auto's, ...) en geluid.
 - Ter hoogte van de Ringvaart wordt de keerwand zo goed als tegen de perceelsgrens geplaatst, bij het vormen van hopen is er risico dat de grond/bodem over de keerwand valt op openbaar domein, dit is niet wenselijk. Achter de keerwand dient er best ook een onderhoudszone voorzien, waarachter de groenbuffer komt.

CONCLUSIE

De aanvraag wordt **ongunstig** geadviseerd:

- Strijdig met de bepalingen van het algemeen bouwreglement – watertoets.
- De verkeersgeneratie door het voorliggende project (=het overkoepelende project van de 3 bedrijven Heylen, Verhelst en Top-Mix) overschrijdt ruimschoots het vooropgestelde aantal voor Eiland Zwijnaarde Noord (uit de MOBER voor gans Eiland Zwijnaarde uit 2015). Dit zou rekening houdend met de andere lopende ontwikkelingen op Eiland Zwijnaarde leiden tot structurele file met een veel groter risico op wachtrijen tot op de R4.
- De natuurtoets moet gezien de te verwachten vervoersbewegingen beter worden onderzocht en gemotiveerd. Ook de invloed op de aanwezige fauna moet beter worden onderzocht en gemotiveerd.
- Er moet een groenbuffer worden aangelegd volgens de Vlarem wetgeving.

De aanvraag wordt beslist door de deputatie (art. 15 van het omgevingsvergunningsdecreet van 25 april 2014).

WAAROM WORDT DEZE BESLISSING GENOMEN?

Het college van burgemeester en schepenen moet advies uitbrengen bij de deputatie over omgevingsvergunningsaanvragen die door de deputatie worden behandeld (klasse 1 inrichtingen en/of provinciale 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 **ongunstig** advies uit over de omgevingsaanvraag voor het bouwen en exploiteren van een kantoorgebouw, betoncentrale, breekwerf en een tijdelijke opslagplaats voor uitgegraven bodem, de aanleg van verhardingen en de plaatsing van een HS-cabine + bijstelling van Top-Mix nv, gelegen te Athenastraat, 9052 Gent.

Artikel 2:

Verzoekt de deputatie om volgende aandachtspunten op te leggen aan de aanvrager:

Bij een eventuele nieuwe aanvraag of nieuwe projectinhoudversie worden naast de hoger aangehaald aspecten ook nog volgende aandachtspunten meegegeven.

RIOLERING

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 het oppompen in overeenstemming met de diepteligging van de te maken rioolaansluiting. Indien er een bestaande aansluiting of een wachtaansluiting aanwezig is, is de diepteligging hiervan bindend. De wachtaansluitingen mogen niet dieper dan 70cm onder het maaiveld zitten. De bijzondere aandacht van de bouwheer wordt gevestigd op het feit dat het waterpeil in de toekomstige straatriolering kan stijgen tot gemiddeld 50 cm onder het straatniveau. De bouwheer moet hier dan ook rekening mee houden bij de aanleg van (en de aansluitingen op) zijn binnenhuisriolering. Het Stadsbestuur kan onder geen enkele voorwaarde aansprakelijk gesteld worden voor schade door wateroverlast die een gevolg is van een onoordeelkundige aanleg van de binnenhuisriolering.

De bijzondere aandacht van de bouwheer wordt erop gevestigd dat er in de Jozef schellstraat nog geen riolering aanwezig is. De aanvrager kan zich nooit op het Stadsbestuur beroepen, bij moeilijkheden die zich zouden kunnen voordoen ten gevolge van een ontbrekende riolering. Bij een toekomstige aanleg van de riolering, wordt de rioolvertakking door Farys geplaatst. De buis waarop Farys de aansluiting naar de openbare riolering realiseert, moet zo geplaatst worden dat de uitvoering van een spie/mofverbinding of krimpstofverbinding mogelijk is. Die buis moet voorzien zijn van een BENOR - merk en van het volgende materiaaltype zijn:
-ofwel grésbuis volgens norm NBN EN 295 met een inwendige diameter van 150 millimeter
-ofwel PVC-buis voor riolering volgens norm NBN T42-108 met inwendige diameter van 160 millimeter.

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 private riolering dient daarom volledig op privaat domein geurdicht afgeschermd te worden van openbare riolering.

Het tegengaan van geurhinder als gevolg van de eigen private riolering dient ook volledig op privaat domein aangepakt te worden. Het is niet toegestaan hiertoe ingrepen te voorzien in het openbaar domein. Om geurhinder als gevolg van de eigen private riolering te reduceren werden er enkele richtlijnen opgesteld, die u via deze link kan terugvinden: <http://www.farys.be/richtlijnengeurhinder>

Rioolvertakking:

Voor de toekomstige aansluiting van de privéwaterafvoer op het openbaar rioleringsstelsel moet u een aanvraag indienen. Dit kan via de website: www.farys.be/rioolaansluiting-aanvragen (voor telefonische info: 078 35 35 99).

De aansluiting op het rioleringsnet is verplicht. FARYS|TMVW voert het gedeelte van de werken op het openbaar domein uit. Als er een bestaande aansluiting aanwezig is (bv een aansluiting op een gracht of ingebuisde gracht), dan moet u deze verplicht gebruiken. Zowel de positie als de diepte van deze aansluiting zijn bindend.

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

De privéwaterafvoer mag enkel geplaatst worden na goedkeuring van FARYS|TMVW : tijdens een technische evaluatie ter plaatse worden zowel het aansluitpunt als de diepte van de aansluiting bekeken.

De interne riolering moet zo ontworpen worden dat een toekomstige aansluiting op een gescheiden stelsel mogelijk is (d.i. afzonderlijke aansluitingen voor regenwater en afvalwater). De afvalwaterleiding moet hierbij doorgetrokken worden als wachtleiding tot het openbaar domein.

Indien het niet mogelijk is dat het regenwater in een gracht loost voorzie dan ook de wachtleiding voor regenwater naar het openbaar domein.

(Bij een toekomstige aanleg van het openbaar domein zal de riolering gescheiden worden. Na deze aanleg mag er enkel nog fecaal water in de septische put lozen.)

De keuring van de privéwaterafvoer is verplicht volgens het Algemeen Waterverkoopreglement. Meer informatie vind je op www.farys.be/keuring-privewaterafvoer

Er moet blijvend voorzien worden in een septische put, alle afvalwater en alle afvoeren van toiletten dienen hierop aan te sluiten (zie VLAREM). Bij een toekomstige aanleg van het openbaar domein zal de riolering gescheiden worden en zal dit voor de aangelanden eveneens opgelegd worden. Na deze aanleg mag er enkel nog fecaal water in de septische put lozen.

OPENBAAR DOMEIN

Opritten

De openbare, groene bermen mogen in geen geval verhard worden of voorzien van andere private materialen door de bouwheer. Ook halfverhardingen/steenslag - zowel nieuwe als bestaande - zijn niet toegelaten. In het geval van inbreuken kan de stad deze verhardingen/materialen opbreken op kosten van de bouwheer.

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.

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

Beschadigingen

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 Stadskantoor Gent, Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent, tel.: 09/266 79 00, via e-mail: wegen@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 een 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).

GROENPLAN

Een beplantingsplan wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Groendienst van de Stad Gent vooraleer groenaanleg wordt uitgevoerd.

WATERHUISHOUDING

Verharding

Conform artikel 3.2 van het ABR moet het verharden van oppervlaktes tot een minimum beperkt worden. Deze verharding moet waar mogelijk als verharding met natuurlijke infiltratie of als waterdoorlatende verharding aangelegd worden.

Mogelijks is er ter hoogte van het gebouw nog mogelijkheid om de groenzone uit te breiden, indien de verharding hier niet functioneel is:

In bijlage BA 240506 GSV vraag 1 wordt een hele zone 'noordelijk deel verharding koer' aangeduid als verharding die kan infiltreren in het omliggend terrein, echter voldoet dit niet aan bovenstaande criteria.

Waterdoorlatende verharding

De parking en aanrijweg naar de parking voor de auto's wordt voorzien in waterdoorlatende verharding.

Een deel van de zone is echter niet geschikt/ingetekend als parkeerplaats en dient onverhard gelaten met groenaanleg. In het beplantingsplan is dit zo niet ingetekend, op een ander plan wel.

Waterdoorlatende verharding

De waterdoorlatende verharding dient uitgevoerd te worden met waterdoorlatende materialen, geplaatst op een waterdoorlatende funderingslaag en onderfunderingslaag. De hellingsgraad bedraagt minder dan 2%.

Er mogen geen afvoerkolken voorzien worden. Een verhoogde veiligheidskolk kan, indien deze minimaal 5 cm boven de verharding wordt voorzien.

Natuurlijke infiltratie

De verhardingen of overdekte constructies moeten, zonder dat hiervoor een afvoersysteem wordt aangelegd (met uitzondering van dakgoten en regenpijpen) afvloeien naar een voldoende grote onverharde oppervlakte (op eigen terrein) waar natuurlijke infiltratie kan plaatsgrijpen. De onverharde oppervlakte moet minimaal 25% van de oppervlakte van de afwaterende oppervlakte zijn. Er mogen geen afvoerkolken of boordstenen voorzien worden die de doorstroming van het water onmogelijk maken.

In bijlage BA 240506 GSV vraag 1 wordt een hele zone 'noordelijk deel verharding koer' aangeduid als verharding die kan infiltreren in het omliggend terrein, echter voldoet dit niet aan de 25 % regel. Door de groenzone uit te breiden kan er wel voldaan worden aan de voorwaarde.

Hemelwaterput

De hemelwaterput (20 m³) moet voorzien zijn van een operationeel pompsysteem dat hergebruik mogelijk maakt.

Groendak

Het groendak (33 m²) moet zo opgebouwd worden dat het begroeid kan worden met planten en waar er onder de planten een buffervolume voorzien is van minimaal 50 l/m².

Belangrijke bepalingen

Niet van toepassing.

2024_CBS_09762 - OMV_2023139015 R - aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen en exploiteren van een kantoorgebouw, betoncentrale, breekwerf en een tijdelijke opslagplaats voor uitgegraven bodem, de aanleg van verhardingen en de plaatsing van een HS-cabine + bijstelling - met openbaar onderzoek - Athenastraat, 9052 Gent - Advies