



2024_CBS_09765 OMV_2023113793 R - aanvraag omgevingsvergunning voor het vervangen van de brug over E40 - met openbaar onderzoek - Baarledorpstraat, Brouwerijstraat en Deinsteenweg, 9031 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 Braeckvelt, schepen; Isabelle Heyndrickx, schepen; Hafsa El-Bazioui, schepen; Evita Willaert, schepen; Rudy Coddens, schepen
Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; Liesbet Vertriest, waarnemend adjunct-algemeendirecteur

Bevoegd: Filip Watteeuw

Betrokken: Astrid De Bruycker

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

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

De beslissing wordt genomen op grond van:

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

Motivering

Het college van burgemeester en schepenen geeft voorwaardelijk gunstig advies.

WAT GAAT AAN DEZE BESLISSING VOORAF?

Afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen met als contactadres Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 81, 9000 Gent heeft een aanvraag (OMV_2023113793) ingediend bij de Vlaamse overheid op 21 juni 2024.

De aanvraag omgevingsvergunning met stedenbouwkundige handelingen handelt over:

- Onderwerp: het vervangen van de brug over E40

- Adres: Baarledorpstraat , Brouwerijstraat en Deinseseesteenweg , 9031 Gent
- Kadastrale gegevens: afdeling 27 sectie D nr. 632L en op openbaar domein

Het resultaat van het ontvankelijkheids- en volledigheidsonderzoek werd verzonden op 23 augustus 2024.

De Vlaamse overheid heeft het college van burgemeester en schepenen om advies gevraagd op 26 augustus 2024.

De aanvraag volgde de gewone procedure.

Volgend verslag werd uitgebracht door de gemeentelijk omgevingsambtenaar op 8 oktober 2024.

OMSCHRIJVING AANVRAAG

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

Het project betreft de vervanging van de brug in de N466 Deinseseesteenweg/Baarledorpstraat over de A10/E40 in Drongen.

Beschrijving van de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen

De werken kaderen in een renovatie en vernieuwingsprogramma voor Prioritaire kunstwerken, dit zijn bruggen welke gebreken vertonen die de stabiliteit en draagkracht van de constructies in gevaar brengen. Het project heeft betrekking tot autosnelwegen en gewestwegen, met inbegrip van de bruggen over en tunnels onder die wegen (1° der Vlaamse projecten). De huidige brug dateert van de jaren '50 en werd ontworpen om een autosnelweg met 2 rijstroken met een pechstrook per rijrichting te overspannen. In de jaren '70 is de pechstrook in dienst genomen als 3de rijstrook per rijrichting, waardoor onder de brug geen ruimte voor een pechstrook is. Bij de vernieuwing wordt de brug langer en hoger gemaakt zodat de E40 van pechstroken kan voorzien worden.

Het project betreft de vervanging van de brug in de N466 Deinseseesteenweg/Baarledorpstraat over de A10/E40 te Drongen/Gent, waarbij meerdere ingrepen nodig zijn:

- Afbraak van de wegbrug en bouw van een nieuwe brug over de A10/E40 in de N466 Deinseseesteenweg/ Baarledorpstraat.

De brug wordt geconstrueerd in beton. De wegenis bovenop de brug moet ook hernieuwd worden. De nieuwe wegenis wordt hersteld zoals deze in bestaande toestand, namelijk in asfalt (**geen** bijkomende verharding). De bouw van de nieuwe brug heeft gevolgen voor enkele constructies die zich nabij de brug en langs de A10/E40 bevinden.

- Afbraak van de verharding van de N466 Deinseseesteenweg ten noorden tot aan het kruispunt met de Baarleveldestraat, van de verharding van de N466 Baarledorpstraat ten zuiden van de A10/E40, tot aan het kruispunt met de Brouwerijstraat en met de afrit 13 van de E40.

De nieuwe wegenis wordt aangelegd en hersteld zoals in bestaande toestand, namelijk in asfalt (**geen** bijkomende verharding).

- De vernieuwing van de pechstrook van de A10/E40 tussen kmpt 51,5 en 51,7 met greppels en veiligheidsvoorzieningen. Dit betreft een zone van ongeveer 155m in het noorden (rijrichting Oostende) en van 107 m in het zuiden (rijrichting Gent). De E40 wordt in deze zone verbreed, ten behoeve van pechstrook en veiligheidsvoorzieningen (in huidige toestand niet aanwezig ter hoogte van de bestaande brug), met een bijkomende verharding van 659 m² (noord) en 423 m² (zuid).
- Ophoging van het brugdek.
Het brugdek dient hoger te worden gebracht dan het bestaande brugdek wegens het benodigde vrije ruimteprofiel van de A10/E40, op het hoogste punt komt het brugdek 78 cm hoger dan heden. Dit houdt in dat het niveau van de afrit Drongen mee dient te worden aangepast om de aansluiting met de brug te kunnen maken, de aansluiting van de Baarleveldestraat en de Brouwerijstraat wordt niet verhoogd. Dit gebeurt geleidelijk met hellingen van maximaal 3,5%. De brug krijgt ook een hogere overspanning wegens het benodigde vrije ruimteprofiel van de A10/E40, de brug wordt 44,48 m lang, 17,48 m langer dan heden. Om een veilig voetgangers en fietsersverkeer te realiseren wordt de brug heringericht, met behoud van de huidige breedte, 17,30 m breed.
- Herinrichting taluds en grachten Deinsesteenweg en afrit E40.
De taluds van de bestaande bruggen bestaan uit houtkanten die in een gefaseerd hakhoutbeheer (om de 15 jaar) zijn opgenomen. Tijdens de werken zullen deze houtkanten volledig moeten worden geroid. Dit geldt voor alle taluds behalve de talud t.h.v. het bos tussen de Baarledorpstraat N466, afrit Drongen en E40/A10, deze wordt zoveel mogelijk gespaard.

Tussen de Brouwerijstraat en Baarleveldestraat wordt het reliëf onder de Deinsesteenweg/Baarledorpstraat gewijzigd, de weg komt hoger te liggen waardoor de taluds steiler worden. Langs de taluds worden de houtkanten heraangelegd.

Tussen de afrit Drongen, de Baarledorpstraat en de E40 ligt bosgebied, dit gebied wordt gevrijwaard door middel van een tijdelijke beschoeiing naast de Baarledorpstraat tijdens de bouw van de nieuwe brug, de afrit komt maar 28cm hoger dan heden. Deze verhoging wordt opgenomen in de zijberm van de afrit, met vrijwaring van het bosgebied.

De andere taluds worden na de werken een deel opnieuw aangeplant. Aangezien het moeilijk is om bosgoed te laten aanslaan op taluds van bruggen gaan enkel de onderste drie rijen aangeplant worden (naast gracht). Dit is de vochtigste zone en de kans op een geslaagde aanplant is groot. De rest van de taluds laten wij spontaan ontwikkelen. Enkel de eerste 2,50 m naast de verharding wordt gemaaid.

- Herinrichting grachten A10/E40. De grachten van de A10/E40 worden opnieuw aangelegd naast de pechstroken.

2. HISTORIEK

Er zijn geen relevante vergunningen, meldingen en/of weigeringen bekend.

BEOORDELING AANVRAAG

3. EXTERNE ADVIEZEN

Wettelijk verplichte externe adviezen worden opgevraagd door de vergunningverlenende overheid.

- **Voorwaardelijk gunstig** advies van **Brandweerzone Centrum** afgeleverd op 30 september 2024.
- **Geen** advies van **Watering Oude Kale en Meirebeek** gemeld op 29 augustus 2024.
- **Gunstig** advies van **Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken - ASTRID** afgeleverd op 3 september 2024.

4. TOETSING AAN WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE VOORSCHRIFTEN

4.1. Ruimtelijke uitvoeringsplannen – plannen van aanleg

Het project ligt langs de zuidzijde van de E40 in **woongebied** volgens het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone' (goedgekeurd op 14 september 1977).

De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.

Het project ligt langs de noordzijde van de E40 in **agrarisch gebied** volgens het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone' (goedgekeurd op 14 september 1977).

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

Heel het project ligt in een zone voor **bestaande hoofdverkeerswegen** volgens het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone' (goedgekeurd op 14 september 1977).

De werken ter hoogte van de E40 liggen in een zone voor **bestaande autosnelwegen** volgens het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone' (goedgekeurd op 14 september 1977).

Toetsing

De aanvraag is in overeenstemming met de voorschriften voor die delen van het project dat in de zone voor bestaande hoofdverkeerswegen en bestaande autosnelwegen liggen.

De aanvraag is **niet** in overeenstemming met de voorschriften voor die delen van de brug die in de woongebied en agrarisch gebied liggen.

Overeenkomstig art. 4.4.7 §2 van de VCRO kan een afwijking worden aangevraagd voor **handelingen van algemeen belang** met een beperkte ruimtelijke impact. Deze handelingen zitten vervat in hoofdstuk III van het besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, §2, en artikel 4.7.1, §2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

In art. 2 van dit besluit wordt bepaald welke handelingen worden beschouwd als handelingen van algemeen belang:

1° de openbare wegen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals tunnels, viaducten, bruggen, duikers, langsgrachten, tolinfrastructuur en parkings;

8° alle handelingen van algemeen belang, aangewezen in artikel 3 van dit besluit;

Volgens art. 3 §1 kunnen volgende werken of combinaties van deze werken, beschouwd worden als handelingen van algemeen belang die een beperkte ruimtelijke impact hebben en die van toepassing zijn op de werken:

4° de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuren;

10° de aanleg, wijziging of uitbreiding van infrastructuren en voorzieningen met het oog op de omgevingsintegratie van een bestaande of geplande infrastructuur of voorziening, zoals bermen of taluds, groenvoorzieningen en buffers, werkzaamheden in het kader van natuurtechnische milieubouw, geluidsschermen en geluidsbermen, grachten en wadi's, voorzieningen met het oog op de waterhuishouding en de inrichting van oevers;

Ook de werken vermeld in **art. 3 §2** kunnen beschouwd worden als werken van algemeen belang met een beperkte ruimtelijke impact. Deze handelingen mogen niet in ruimtelijk kwetsbaar gebied uitgevoerd worden en de aanvrager dient te motiveren waarom deze handelingen een ruimtelijke beperkte impact hebben. Volgende handelingen, die betrekking hebben op de werken die zullen uitgevoerd worden, kunnen hier betrekking op hebben:

3° de wijziging of uitbreiding van :

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

Conclusie

Alle stedenbouwkundige handelingen worden afdoende gemotiveerd in functie van onverenigbaarheid ten opzichte van de bestemming. Op basis van deze motivatie zijn we van oordeel dat alle werken en handelingen in overeenstemming zijn met de bestemming of beschouwd worden als handelingen van algemeen belang met een beperkte ruimtelijke impact.

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 in overeenstemming met dit algemeen bouwreglement.

Gewestelijke verordening hemelwater

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

Gewestelijke verordening voetgangersverkeer

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

Het ontwerp is in overeenstemming met deze verordening.

4.4. Uitgeruste weg

Het bouwperceel is gelegen aan een voldoende uitgeruste gewestweg.

4.5. Archeologienota

Het dossier bevat een archeologienota met ID-nummer 22495 en onderwerp Vooronderzoek Gent Kloosterstraat en Deinseseesteenweg te raadplegen via <https://id.erfgoed.net/archeologie/archeologienotas/22495>.

Deze nota is bekrachtigd door het agentschap Onroerend Erfgoed op 29/05/2022. De archeologienota toont gemotiveerd aan dat er geen verder archeologisch onderzoek moet plaatsvinden.

5. WATERPARAGRAAF

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

De gewestelijke hemelwaterverordening is niet van toepassing op het project.

6. NATUURTOETS

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

De aangevraagde activiteiten veroorzaken uitstoot van schadelijke stikstofverbindingen tijdens de aanlegfase (vrachtwagens en machines). Het project zelf veroorzaakt geen bijkomende stikstofuitstoot.

Volgens de berekeningen in het dossier is de totale NOx-emissie van de aanlegfase kleiner dan 1%. Het project zal op vlak van stikstofemissies bijgevolg geen betekenisvolle aantasting impliceren voor de instandhoudingsdoelstellingen van de speciale beschermingszones, noch onherstelbare en onvermijdbare schade berokkenen aan natuur in VEN.

7. OPENBAAR ONDERZOEK

Het openbaar onderzoek werd gehouden van 4 september 2024 tot en met 3 oktober 2024. Gedurende dit openbaar onderzoek werden **6 bezwaarschriften** ingediend.

De bezwaren worden als volgt samengevat:

- **Luchtverontreiniging**

Er wordt géén rekening gehouden met het effect op de buurtbewoners en het feit dat er vlak naast/ vlakbij de werfzones een basisschool ligt. De groenbuffer tussen de werfzone en de school wordt ook verwijderd i.f.v. aanleg van de taluds. Dit wil zeggen dat de kinderen ± 8 maanden zullen worden blootgesteld aan extra luchtverontreinigende stoffen en NOx emissies bovenop diegene die ze al binnenkrijgen door de nabijheid van de E40. Zonder groenbuffer of schermen die de effecten kunnen minderen. De bezwaarindiener is van oordeel dat de overheid daarom minstens maatregelen moet opnemen om de school te vrijwaren van de extra NOx-emissies en luchtverontreinigende stoffen.

In de tekst van het dossier wordt worden tegenstrijdigheden vermeld “Tijdens de aanlegfase zal er een toename zijn van emissie van luchtverontreinigende stoffen door het gebruik van vrachtwagens en machines. De verwachte luchtverontreiniging is slechts zeer beperkt en bovendien tijdelijk van aard (zie voortoets stikstof).” en “Gezien er geen toename is van de emissie van luchtverontreinigende stoffen zijn de effecten op de menselijke gezondheid beperkt.” De bezwaarindiener vraagt de juiste optie te behouden en te staven in het dossier.

De bezwaarindiener is van oordeel dat de overheid een langetermijnplan moet voorzien in het dossier zodat blootstelling aan NOx emissies over de verschillende werven in Baarle heen beperkt blijft voor de inwoners van Baarle en de schoolgaande kinderen.

- **Geluid en trillingen**

Een ophoging van 75 cm is geen beperkte ophoging en zal bijkomend geluid en trillingen geven. Zowel tijdens als na de werken zullen er geen groenschermen meer op de taluds staan (ze worden spontaan begroeid). Bijkomende geluidsmuren of andere geluidsmilderende maatregelen tijdens en na de werken, zou de leefkwaliteit van de bewoners van Baarle flink verbeteren. De nabijheid van de school is een factor die niet werd meegenomen in het dossier en die wel pertinent is.

De bezwaarindiener stelt de analyse die ‘bijkomende geluiden’ als verwaarloosbaar bestempeld in vraag en vraagt dit te bewijzen met cijfermateriaal.

- **Mobiliteit**

In het dossier staat dat er geen mobiliteitsstudie opgemaakt werd, de bezwaarindiener vraagt zich af waarom.

Doorgaand verkeer zal worden omgeleid via de E40 (omdat de brug tussen de Baarleveldestraat en Brouwerijstraat afgesloten is). Het is voor de bezwaarindiener onduidelijk hoe de omleiding georganiseerd zal worden.

De bezwaarindiener stelt dat lokale bewoners geen doorgaand verkeer zijn en dus niet moeten omgeleid worden via de E40. De vraag wordt gesteld hoe lokale bewoners gedurende de ca. 8 maanden werken van de ene kant van Baarle naar de andere kant

geraken. Al het lokale verkeer langs de Solvynsbrug sturen in twee richtingen (vermits ook de Kloosterbrug afgesloten is voor lokaal verkeer) gaat voor extra verkeerstromen zorgen in de Brouwerijstraat en de Moortelputstraat, die beiden fietsroutes zijn voor kinderen.

- **Verharding**

Er wordt volgens het dossier 1082 m² (3774 m² - 2692 m²) extra verharding aangelegd voor het aanleggen van de pechstroken onder de brug door. Dit wil zeggen 1082 m² niet doorlaatbare grond. De bezwaarindiener vraagt zich af of dit ergens gecompenseerd wordt in Baarle zelf door verharding weg te nemen (cfr. de vraag naar ontharding bij burgers bij werken op hun eigendom).

- **Breedte**

Men voorziet een breder fietspad in beide richtingen, behoud van het huidige voetpad en bovendien een betonafscheiding tussen fietsers en automobilisten binnen de bestaande breedte van het wegdek. Het behoud van deze breedte zal leiden naar de huidige situatie van de Kloosterstraatbrug.

- **Zichtbaarheid**

De bezwaarindiener stelt in vraag of de impact van de verhoging van de brug op de zichtbaarheid voor fietsers ter hoogte van twee op heden gevaarlijke situaties (kruispunt Deinsteenweg – afrit en kruispunt Baarledorpstraat – Brouwerijstraat) voldoende in kaart zijn gebracht.

- **Verlichting**

Er is momenteel geen verlichting op de brug en in het nieuwe ontwerp wordt er geen verlichting bij geplaatst, dit is gevaarlijk voor fietsers.

- **MER**

De bezwaarindiener vraagt zich af of men een openbaar onderzoek kan doorlopen en een vergunning afleveren als de MER nog niet is goedgekeurd.

- **GRUP**

Het bezwaar richt zich tegen de geplande constructie van de brug in haar huidige vorm en ligging, zoals beschreven in de vergunningsaanvraag. Deze kan bijvoorbeeld de toekomstige realisatie van een ontkoppelde N466, waarbij de N466 niet meer rechtstreeks aansluit op het nieuwe complex, belemmeren.

Artikel 4.4.7 §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) stelt dat bij werken van algemeen belang ruimtelijke voorschriften kunnen worden afgeweken indien ze slechts een beperkte impact hebben op de ruimtelijke ordening. Echter, de brug in de vorm zoals omschreven in de vergunningsaanvraag heeft een substantiële invloed op de verkeersstructuur en er kan onmogelijk gesteld worden dat deze op geen enkele manier de keuze van de toekomstige realisatie (één van de zes in het GRUP voorliggende varianten) zal beïnvloeden.

Het is in strijd met de principes van deugdelijk bestuur om nu een volledige vervanging van de brug te realiseren, terwijl het GRUP-proces nog lopende is en er zes verschillende varianten worden onderzocht.

- **Ecologie**

De bezwaarindiener heeft bezwaar tegen zowel de omvang van de voorgestelde kap van het bestaande groen als het beperkte heraanplantingsplan en eist maximale bescherming van het bestaande groen en de volledige heraanplanting van de taluds, met ondersteunende maatregelen zoals irrigatiesystemen om te garanderen dat de nieuwe vegetatie succesvol kan groeien. Vanuit het Bosdecreet is een aanplant verplicht.

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

- **Luchtverontreiniging**

Het project heeft geen wijziging van de doorstroming of verhoging van de verkeerscapaciteit tot doel. Er is dus op termijn geen effect op luchtmissies. In de aanlegfase is er wel een tijdelijke toename in emissie van luchtverontreinigende stoffen door het gebruik van vrachtwagens en werfmachines of door de sloop van de oude brug. In een onderdeel van de aanvraag toetst de aanvrager de impact van de NOx emissies in het project en aanlegfase af in functie van de Habitatrichtlijn gebieden. In een ander onderdeel geeft de aanvrager aan dat er geen toename van luchtverontreinigende stoffen op de menselijke gezondheid. Voor dit laatste aspect werd de werffase niet in beschouwing genomen, vandaar dat het lijkt dat er tegen gestelde informatie wordt meegegeven.

De tijdelijke verhoging van emissies gedurende de werf is inherent verbonden aan een aanlegfase. De brug dient om stabiliteitsredenen vervangen te worden en de voorziene vervanging dient voor een verbetering van de bestaande situatie. Tijdens het uitvoeren van de afbraak/opbouw werkzaamheden moet de aanvrager voldoen aan o.a. hoofdstuk 6.12 van VLAREM II. Hierin zijn er maatregelen opgenomen om (stof)emissie te beperken.

- **Geluid en trillingen**

De brug zal 78 cm hoger liggen dan in de huidige toestand. Het overheersende geluid is afkomstig van de E40, de verhoging van de brug zal geen invloed hebben op dit geluid. De afbraak en opbouw van de brug zal tijdelijk een verhoging van geluidemissies veroorzaken dit is inherent verbonden aan deze aanlegfase. De brug dient om stabiliteitsredenen vervangen te worden en de voorziene vervanging dient voor een verbetering van de bestaande situatie. Een deel van de taluds worden opnieuw aangeplant door de aanvrager. Maar aangezien het moeilijk is om bosgoed te laten aanslaan op taluds van bruggen worden enkel de onderste drie rijen aangeplant (naast gracht). Dit is de vochtigste zone en de kans op een geslaagde aanplant is groot. De rest van de taluds laten ze spontaan ontwikkelen.

- **Mobiliteit**

Er worden geen mobiliteitsstudies opgemaakt voor de minderhinder-maatregelen of -plannen op te maken, behalve voor werken met enorm grote hinder in de tijd en qua verkeersimpact op het hoger wegennet (cfr R4WO, Oosterweel, ...). Bij het afsluiten van een brug over een autosnelweg wordt eerst bekeken om maximaal het hoofdwegennet te vrijwaren van lokale omleidingen, behalve als de omrijdfactor zeer groot is. Gezien de vele grenzen in de omgeving zoals de Leie, moeten we omleidingen en sluisverkeer door landelijke, lokale wegen voorzichtig benaderen. De op- en afritten van de

E40 blijven bruikbaar tijdens de gehele duur der werken, wat voor de langere trajecten verschillende alternatieven geeft. De Solvynsbrug zal bruikbaar zijn voor lokale bewegingen, maar er zijn maatregelen in voorbereiding om te zorgen dat dit geen sluiproute wordt.

Volgens onze informatie zouden de werken ca. 6 maanden duren. De vraag om van de ene naar de andere kant gaan is echter misleidend. De bereikbaarheid tijdens de werken moet steeds in herkomst-bestemmingen uitgedrukt worden. Lokaal verkeer dat een bestemming heeft buiten de regio, zal een ander traject volgen dan een lokale verplaatsing met de wagen net voorbij de brug.

Voor de Solvynsbrug wordt momenteel onderzocht hoe deze omgeving vlot en veilig bereikbaar blijft voor de bewoners/bezoekers, zonder dat dit een sluiproute wordt. Dit zal mee gecommuniceerd worden in de minderhinder- en bereikbaarheidscommunicatie.

De wegenwerken hebben geen infrastructurele invloed op het kruispunt Moortelputstraat - Brouwerijstraat. De verkeersstromen zullen wel wijzigen. De huidige inrichting kent de theoretische capaciteit en ruimte om dit te doen, zoals in de huidige situatie buiten de werken. Indien hier problemen ontstaan, kan dit nog bijgestuurd worden in overleg met de projectleider, en dit binnen de inname- en signalatievergunning met tijdelijke maatregelen.

- **Verharding**

De bijkomende verharding die aangelegd wordt langs beide zijden van de E40 staat in teken van het verlengen van de pechstroken, die niet doorlopen onder de brug. De werken staan in teken van algemeen belang en de veiligheid van de gebruikers van de autostrade. Dit in tegenstelling tot de private opritten die enkel in teken staan van privaat gebruik. Het aanleggen van meerdere opritten op privaat domein verhoogt de verkeersonveiligheid omwille van de achteruitbewegingen die gemaakt moeten worden. Beiden zijn – omwille van hun gebruik – niet te vergelijken.

- **Breedte**

De breedte van de rijstroken zullen bij de nieuwe brug minstens even breed zijn als in de bestaande toestand. Het wegdek is in bestaande 8,60m breed en in de nieuwe toestand 9m. De fietspaden worden elk aangepast tot een breedte van 2m (komende van 1,77 m en 2,21m zal er weinig veranderen). Het voetpad wordt versmald tot 1,50m. De breedtes van de rijstroken veranderen bijgevolg niet. De vergelijking met de brug aan de Kloosterstraat gaat hier niet op.

- **Zichtbaarheid**

De hellingsgraad van de brug neemt af naar de kruispunten toe. Ter hoogte van het kruispunt Deinsesteenweg – afrit is het hoogteverschil tussen bestaande en nieuwe toestand nog maar 30cm. Ter hoogte van het kruispunt Baarledorpstraat – Brouwerijstraat is het hoogteverschil tussen bestaande en nieuwe toestand nog maar 25cm. Bij de bouw van de nieuwe brug wordt een veilige fietszone voorzien op de brug en aan de toeritten. De fietsveiligheid komt niet in het gedrang.

- **Verlichting**

Het is onduidelijk waarom de bezwaarindiener zegt dat er geen verlichting is op de brug. Op luchtfoto's, Google Streetview en de foto's bijgevoegd aan deze vergunningsaanvraag is duidelijk te zien dat over het hele traject van de brug verlichtingspalen staan. Er is geen reden om te vermoeden dat er bij de heraanleg geen verlichtingspalen meer geplaatst zullen worden.

Het plaatsen van verlichtingspalen op openbaar domein is niet vergunningsplichtig, vandaar dat dit niet wordt aangevraagd.

- **MER**

Aan deze vergunningsaanvraag werd een mer-screening (bijlage 3) toegevoegd, die gelijktijdig met deze omgevingsvergunning goedgekeurd zal worden. Een mer-screening is opgenomen in de omgevingsvergunning en volgt geen apart traject.

- **GRUP**

In de verantwoordingsnota wordt voldoende gemotiveerd hoe de nieuwe brug past binnen de verschillende alternatieven en varianten die in het GRUP worden voorgesteld.

De werken kaderen in een renovatie en vernieuwingsprogramma voor *Prioritaire kunstwerken*, dit zijn bruggen welke gebreken vertonen die de stabiliteit en draagkracht van de constructies in gevaar brengen.

- **Ecologie**

Bij het vernieuwen van de brug wordt deze verhoogd heraangelegd in functie van de noodzakelijke extra ruimte voor pechstroken langs de autostrade onder brug. Hierdoor is het onvermijdelijk dat de taluds onder een gewijzigde helling komen te liggen, waardoor de biologisch waardevolle aanplantingen bij uitvoering verwijderd zullen worden. Na de aanleg zal de talud wel opnieuw aangeplant worden. Gezien de steilere helling kan enkel een drietal rijen aan de onderzijde aangeplant worden. De biologisch zeer waardevolle zone in de zuid-weselijke oksel blijft wel gevrijwaard.

8. OMGEVINGSTOETS

Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

De aanvraag behelst het vervangen van de brug ter hoogte van de Deinsesesteenweg en aanpassen van de wegenis ernaartoe. Door de brug hoger te leggen en te verbreden is het mogelijk om pechstroken te voorzien tussen de brughoofden en de E40. Door de fietspaden gescheiden aan te leggen van het gemotoriseerd verkeer wordt de veiligheid voor de zwakke weggebruikers gegarandeerd.

Functionele inpasbaarheid

De werken zijn over het algemeen functioneel inpasbaar. De werken die zijn voorzien binnen de bestaande bestemmingen kunnen beschouwd worden als zone-eigen.

Mobiliteitsimpact

De afstand tussen de jerseys op de brug en het fietspad kent geen aparte schuwafstand, maar zit begrepen in de breedte van het fietspad. De fietsers zullen dus minder netto-ruimte hebben en mogelijks compenseren naar het trottoir toe (aan de westelijke zijde). Gezien het trottoir geen hoogteverschil kent, moet hier geen rekening gehouden worden met de schuwafstand van 25 cm ten opzichte van de scheiding voetganger/fietser. Aan de oostelijke zijde zit de fietser echter begrepen tussen de jerseys en de brugrand. Hierdoor is de bruikbare ruimte beperkt en

wordt bijvoorbeeld inhalen van een andere fietser sterk bemoeilijkt. Wegens de beperkte ruimte is dit niet op te lossen. Wel vragen we om de jerseys niet hoger te maken dan dat deze vereist zijn om de veiligheid te garanderen voor het gemotoriseerde verkeer.

In de plannen is de aansluiting tussen de bestaande toestand en de nieuwe toestand moeilijk te interpreteren. Het is belangrijk dat:

- Aan de westelijke zijde: de jerseyinfrastructuur zover loopt als vereist is en liefst dus zover als deze in de bestaande toestand gerealiseerd is. Bij de overganglocatie van het bestaande fietspad (tussen rijbaan en jerseys) dient er voldoende ruimte en bochtverbreiding te bestaan, zodat fietsers zich vlot kunnen begeven naar het nieuwe fietspad op de brug, met minimale risico's op eenzijdige ongevallen. Het fietsvademeccum schrijft hier een bochtstraal 13 voor.
- Aan de oostelijke zijde: betreft het enkel een fietspad (waar voetgangers toegelaten zijn), zonder jersey aan de buitenzijde. Ook hier dient voldoende ruimte en zichtbaarheid voor fietsers, zodat enkelzijdige ongevallen met de jerseys vermeden worden.

Tijdens de werken van de brug is het belangrijk een minderhinderplan te hebben dat de overlast voor de omgeving beperkt. Gezien het bedrijventerrein Drogen I zeer moeilijk bereikbaar zal zijn, verwachten we problemen met het afdwingen van de gewenste omleidingsroutes, zoals ook optrad tijdens de herbouw van de Kloosterstraatbrug in 2023-2024. Om het bedrijventerrein vlotter en veiliger bereikbaar te houden, is het vereist we om de tijdelijke open afrit die tijdens de werken Kloosterstraat tijdelijk in dienst werd genomen, opnieuw in te zetten voor deze hinder te beperken. Een belangrijke verkeersstroom vanop de E40 komende van Oostende, dat naar het bedrijventerrein wenst te komen, kan immers tijdens de werken niet over de brug. Het risico is groot dat ze afrijden en doorheen het woonweefsel (met hoge concentraties aan scholen, zorg- en andere functies) zullen zoeken naar kortere alternatieven.

Visueel-vormelijke elementen

Door aanpassen van het wegprofiel kunnen de meeste taludzones niet behouden worden. Dit betekent dat een aanzienlijk deel van de begroeiing dient gerooid te worden. De nieuw aangelegde taluds worden opnieuw aangeplant met inheemse struiken- en boomsoorten. Het meest waardevolle stuk bos ten zuidwesten blijft behouden.

Om geen voorafname op GRUP 'Complex E40 Drogen' te veroorzaken, werd de heraanleg beperkt tot de brug en de aansluitende kruispunten, die door verhoging van de brug ook mee aangepast moeten worden. Deze aanvraag is bijgevolg geen voorafname van of legt ook geen hypotheek op toekomstige projecten.

De voorgestelde handelingen zijn ruimtelijk inpasbaar binnen de onmiddellijke omgeving en in overeenstemming met de planologische voorschriften, bijgevolg is de aanvraag stedenbouwkundig aanvaardbaar.

CONCLUSIE

Voorwaardelijk gunstig advies, de aanvraag is in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.

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

WAAROM WORDT DEZE BESLISSING GENOMEN?

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

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

Beslissing

Beslist het volgende:

Artikel 1:

Het college van burgemeester en schepenen brengt **voorwaardelijk gunstig** advies uit over de omgevingsaanvraag voor het vervangen van de brug over E40 van Afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen, gelegen te Baarledorpstraat, Brouwerijstraat en Deinsteenweg, 9031 Gent.

Artikel 2:

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

1) Aan de westelijke zijde: de jerseyinfrastructuur zover loopt als vereist is en liefst dus zover als deze in de bestaande toestand gerealiseerd is. Bij de overgangslocatie van het bestaande fietspad (tussen rijbaan en jerseys) dient er voldoende ruimte en bochtverbreding te bestaan, zodat fietsers zich vlot kunnen begeven naar het nieuwe fietspad op de brug, met minimale risico's op eenzijdige ongevallen. Het fietsvademecum schrijft hier een bochtstraal 13 voor.

2) Aan de oostelijke zijde: betreft het enkel een fietspad (waar voetgangers toegelaten zijn), zonder jersey aan de buitenzijde. Ook hier dient voldoende ruimte en zichtbaarheid voor fietsers, zodat enkelzijdige ongevallen met de jerseys vermeden worden.

3) Tijdens de werken van de brug is het belangrijk een minderhinderplan te hebben dat de overlast voor de omgeving beperkt. Gezien het bedrijventerrein Drogen I zeer moeilijk bereikbaar zal zijn, verwachten we problemen met het afdwingen van de gewenste omleidingsroutes, zoals ook optrad tijdens de herbouw van de Kloosterstraatbrug in 2023-2024. Om het bedrijventerrein vlotter en veiliger bereikbaar te houden, is het vereist we om de tijdelijke op- en afrit die tijdens de werken Kloosterstraat tijdelijk in dienst werd genomen, opnieuw in te zetten voor deze hinder te beperken. Een belangrijke verkeersstroom vanop de E40 komende van Oostende, dat naar het bedrijventerrein wenst te komen, kan immers tijdens de werken niet over de brug. Het risico is groot dat ze afrijden en doorheen het woonweefsel (met hoge concentraties aan scholen, zorg- en andere functies) zullen zoeken naar kortere alternatieven.

Artikel 3:

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

De bouwheer 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.

We vragen om de jerseys niet hoger te maken dan dat deze vereist zijn om de veiligheid te garanderen voor het gemotoriseerde verkeer.

Belangrijke bepalingen

Niet van toepassing.

2024_CBS_09765 - OMV_2023113793 R - aanvraag omgevingsvergunning voor het vervangen van de brug over E40 - met openbaar onderzoek - Baarledorpstraat, Brouwerijstraat en Deinseseesteenweg, 9031 Gent - Advies