



---

**2024\_CBS\_11702 OMV\_2024016491 R - aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen en exploiteren van een distributiecentrum en groothandel in bouwmaterialen - met openbaar onderzoek - Athenastraat en Jozef Schellstraat, 9052 Gent - Advies**

**Beslissing:** Goedgekeurd in besloten vergadering van 12 december 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; Liesbet Vertriest, adjunct-algemeendirecteur

**Bevoegd:** Filip Watteeuw

**Betrokken:** Tine Heyse

**Juridisch kader**

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

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

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

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

**Motivering**

Het college van burgemeester en schepenen geeft voorwaardelijk gunstig advies.

**WAT GAAT AAN DEZE BESLISSING VOORAF?**

Callewaert BV met als contactadres Stationsstraat 30, 8460 Oudenburg en VERHELST BOUWMATERIALEN NV met als contactadres Stationsstraat 30, 8460 Oudenburg hebben een aanvraag (OMV\_2024016491) ingediend bij de deputatie op 22 april 2024.

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

- Onderwerp: het bouwen en exploiteren van een distributiecentrum en groothandel in bouwmaterialen
- Adres: Athenastraat en Jozef Schellstraat, 9052 Gent
- Kadastrale gegevens: afdeling 24 sectie B nrs. 555A, 556B, 557B, 558\_, 560\_, 561E, 566D, 567C, 568A, 570B en 572C

Het resultaat van het ontvankelijkheids- en volledigheidsonderzoek werd verzonden op 31 juli 2024.

De deputatie heeft het college van burgemeester en schepenen om advies gevraagd op 31 juli 2024.

De aanvraag volgde de gewone procedure.

Volgend verslag werd uitgebracht door de gemeentelijk omgevingsambtenaar op 4 december 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 betreft de bouw van een distributiecentrum en een groothandel in bouwmaterialen. Ze worden van elkaar gescheiden door de Athenastraat. Het distributiecentrum omvat een beperkt kantoorgedeelte, een bedrijfswoning, alsook een deel opslag in open lucht. De groothandel bestaat uit een magazijn, afhaalpunt, demoruimte, kantoren en een deel opslag in open lucht. Ook de aanleg van de verhardingen, omheiningen, groenzones en boven- en ondergrondse infiltratievoorzieningen zijn voorzien. Bijkomend worden twee HS-cabines aangevraagd.

Het project is gelegen op het nieuwe bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde. Ten noorden van de E40 en ten zuiden van de R4, in het deelgebied genaamd Eiland Zwijnaarde Noord. Ten oosten van de site ligt de afrit van de R4 en ten zuiden ligt de E40. 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 strokenmodel vormt de basis van het nieuwe overkoepelende ontwerp. Het vertaalt zich in het ontwerp voor Verhelst (deze aanvraag) in het naast elkaar liggen van 4 specifieke zones, parallel aan de E40: de draagarmstelling, de open koer, de luifels en het distributiecentrum. Elke zone wordt gekenmerkt door een eigen architectuurtaal en programmatorische invulling.

Binnen dit strokenmodel krijgen de koppen en de langse raakvlakken hun eigen identiteit. Hierbij wordt ook de samenhang met het overkoepelende ontwerp steeds bewaakt. De betonnen brandwand op de grens tussen Heylen en Verhelst Bouwmaterialen loopt door aan de overzijde van de Athenastraat in het depot van Verhelst waar de betonnen wand vanuit het gebruik als laad- en loszone een absolute noodzaak vormt.

Zo werd ook de contour van de R4 gebruikt om het onderliggende en doorlopende bouwgrid van beide magazijnen, links en rechts van de Athenastraat, af te snijden. De magazijnen worden bevrijd van hun typische doosvorm en de samenhang tussen beide projecten wordt versterkt.

De korte en lange gevel werden verschillend opgevat om een duidelijke richting te geven aan het project. De typische industriële draagarmstelling wordt opgewaardeerd tot het gezicht van het project. De draagarmstelling markeert duidelijke grenzen en brengt een 'open lucht' volume tot stand, die toch kan wedijveren met de 'gesloten' varianten van het distributiecentrum of de opslagmagazijnen van Heylen. De draagarmstelling is in staat om vele soorten materialen te stockeren, maar wordt ook ingezet als afsluiting en toegangspoort, als zonwering, als drager van verlichting en als structuur voor klimplanten.

De karakteristieke luifel boven op de draagarmstelling wordt uitgevoerd met zonnepanelen. Deze is enerzijds puur pragmatisch, als afdekking van de gestockeerde materialen, maar wordt ook ingezet als kroonlijst voor het ganse project.

De groenzones met wadi's worden ingepland, haaks op de E40. Ze werken samen met de groenzones gepland bij Heylen Warehouses, waardoor hun impact gemaximaliseerd wordt. Ter hoogte van het rondpunt wordt een markante tuin ingepland die ook dienst zal doen als verpozingsruimte voor het personeel. Alle parkeerplaatsen voor personenwagens worden uitgevoerd in waterdoorlatende verharding. Een groot deel van de buitenopslag wordt ook waterdoorlatend voorzien.

Het terrein tussen de Athenastraat en de kade wordt opgehoogd.

Aan de ingang van het distributiecentrum zijn 3 tijdelijke wachtplaatsen voor vrachtwagens voorzien. Ook de HS-cabine voor het distributiecentrum krijgt hier zijn plek. De HS-cabine voor het magazijn, afhaalpunt demoruimte en kantoren zit weggewerkt achter de draagarmstelling, samen met een aantal magazijnen voor ophalingen na sluitingstijd.

### ***Beschrijving van de aangevraagde inrichtingen of activiteiten***

Het betreft het bouwen en exploiteren van een distributiecentrum en groothandel in bouwmaterialen.

Verhelst Bouwmaterialen NV maakt deel uit van de Groep Verhelst en bestaat uit diverse vestigingen en vennootschappen.

Een groothandelszaak in bouwmaterialen op het adres Industriepark Drogen zal verhuizen naar de nieuwe locatie. Het bedrijf is specialist in de verkoop van bouwmaterialen aan bouwprofessionelen. Het gaat hierbij specifiek over handel in bouwmaterialen voor ruwbouw en binnenhuisafwerking (stukadoor, betegeling, deuren, ...).

Er wordt tevens een bouwshop voor groothandel voorzien en een demo- en expositieruimte voor bouwmaterialen. Alle gestockeerde goederen zijn bestemd voor verkoop en worden niet ter plaatse verwerkt. Daarnaast wordt tevens een kantoorgebouw opgericht waarin zich een

polyvalente ruimte / vergaderzaal zal bevinden. Er wordt ook een distributiemagazijn voorzien voor bouwmaterialen.

Op de site wordt ook een verplaatsbare mortelsilo voorzien waarmee gebruiksklare mortel wordt aangemaakt voor aannemers. De silo bevat een cement-granulatenmengsel in droge toestand.

Volgende rubrieken worden aangevraagd:

| Rubriek         | Omschrijving  | Hoeveelheid    |
|-----------------|---|----------------|
| 6.4.1°          | opslagplaatsen voor brandbare vloeistoffen met een totale opslagcapaciteit van 200 l tot en met 50.000 l   De opslag van brandbare vloeistoffen in verplaatsbare recipiënten (500 l in distributiecentrum en 500 l in magazijn)   klasse 3   <b>Nieuw</b>   | 1000 liter     |
| 6.5.1°          | brandstofverdeelininstallaties voor motorvoertuigen met maximaal 2 verdeelslangen   1 verdeelslang voor het bevoorraden van voertuigen   klasse 3   <b>Nieuw</b>  | 1 verdeelslang |
| 15.1.1°         | stallen van 3 tot en met 25 autovoertuigen en/of aanhangwagens, andere dan personenwagens   Het stallen van maximaal bedrijfsvoertuigen andere dan personenwagens   klasse 3   <b>Nieuw</b>   | 25 voertuigen  |
| 16.3.2°b)       | koelinstallaties, luchtcompressoren, warmtepompen en airconditioningsinstallaties (meer dan 200 kW)   4 warmtepompen en 1 luchtgroep   klasse 2   <b>Nieuw</b>  | 231 kW         |
| 17.1.1.1°       | opslagplaatsen voor aerosolen waarop minstens één gevarenpictogram is aangebracht met een gezamenlijke netto inhoud van 300 liter tot en met 3000 liter   De opslag van spuitbussen (aërosolen) (250 l in distributiecentrum en 250 l in magazijn)   klasse 3   <b>Nieuw</b>  | 500 liter      |
| 17.1.2.1.2°     | opslagplaatsen voor gevaarlijke gassen in verplaatsbare recipiënten, met uitzondering van de opslagplaatsen, vermeld in rubriek 48, met een gezamenlijk waterinhoudsvermogen van meer dan 1000 liter tot en met 10.000 liter   De opslag van 5000 liter propaan en butaan in gasflessen (2500 l aan distributiecentrum en 2500 l aan magazijn)   klasse 2   <b>Nieuw</b>  | 5000 liter     |
| 17.3.2.1.1.1°b) | ontvlambare vloeistoffen van gevarencategorie 3 : gasolie, diesel, lichte stookolie en gelijkaardige vloeistoffen met een vlammpunt $\geq 55^{\circ}\text{C}$ met een gezamenlijke opslagcapaciteit van 100 kg tot en met 20 ton   Een gasolietank van 2.500 liter (2,083 ton) voor het bevoorraden van voertuigen   klasse 3   <b>Nieuw</b>  | 2,083 ton      |
| 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   De opslag van 800 ton bijtende producten in verplaatsbare verpakkingen: cement, mortels, egalisatie, cementhoudende producten, tegellijmen, gipspleisters, cementdekvloer, onderhoudsmiddelen, reinigingsmiddelen, enz) en 26 ton cement in een mortelsilo (700 T in distributiecentrum en 126 T in/aan magazijn)   klasse 1   <b>Nieuw</b> | 826 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   De opslag van 800 ton schadelijke producten in verplaatsbare verpakkingen: cement, mortels, egalisatie, cementhoudende producten, tegellijmen, gipspleisters, cementdekvloer, onderhoudsmiddelen, reinigingsmiddelen, enz) en 26 ton cement in een mortelsilo (700 T in distributiecentrum en 127 T in/aan magazijn)   klasse 1   <b>Nieuw</b> | 826 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   De opslag van gevaarlijke producten in kleine verpakkingen (4000 kg in distributiecentrum en 1000 kg in magazijn)   klasse 3   <b>Nieuw</b>        | 5000 kg            |
| 19.6.1°a) | opslag van hout in een lokaal volledig gelegen in een industriegebied - andere dan rubriek 48 en 19.8 (meer dan 40 m <sup>3</sup> tot en met 400 m <sup>3</sup> in een lokaal)   De binnenopslag van hout (300 m <sup>3</sup> in distributiecentrum en 100 m <sup>3</sup> in magazijn)   klasse 3   <b>Nieuw</b>   | 400 m <sup>3</sup> |
| 19.6.1°b) | opslag van hout e.d. volledig gelegen in industriegebied - andere dan rubriek 48 en 19.8 (meer dan 200 m <sup>3</sup> tot en met 1 600 m <sup>3</sup> in open lucht)   De buitenopslag van hout (200 m <sup>3</sup> aan distributiecentrum en 200 m <sup>3</sup> aan magazijn)   klasse 3   <b>Nieuw</b>   | 400 m <sup>3</sup> |
| 23.3.1°b) | opslag van kunststoffen en van voorwerpen uit kunststoffen - andere dan rubriek 41 en 48 (meer dan 100 ton tot en met 800 ton in open lucht) indien volledig gelegen in een industriegebied   De buitenopslag van kunststof (200 T aan distributiecentrum en 200 T aan magazijn)   klasse 3   <b>Nieuw</b>   | 400 ton            |
| 23.3.1°c) | opslag van kunststoffen en van voorwerpen uit kunststoffen - andere dan rubriek 41 en 48 (meer dan 200 ton in lokaal) indien volledig gelegen in een industriegebied   De binnenopslag van kunststof (200 T in distributiecentrum en 200 T in magazijn)   klasse 2   <b>Nieuw</b>  | 400 ton            |
| 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   De opslag van minerale producten   klasse 2   <b>Nieuw</b>  | 2,3 ha             |
| 36.4.1°   | opslagplaatsen voor rubber en voor rubberen voorwerpen, met uitzondering van de opslagplaatsen, vermeld in rubriek 48, met een capaciteit van meer dan 10 ton in een lokaal   De binnenopslag van rubberen voorwerpen (waaronder EPDM-dakfolie) (350 T in distributiecentrum en 50 T in magazijn)   klasse 2   <b>Nieuw</b>  | 400 ton            |

## 2. HISTORIEK

Volgende vergunningen, meldingen en/of weigeringen zijn bekend:

### Stedenbouwkundige vergunningen

- \* 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 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 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 wegeis- 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 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 wegeis, 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)

### **3. WIJZIGINGSAANVRAAG**

Op 30 oktober 2024 werd een wijzigingsverzoek ingediend. Op 7 november 2024 werd dit wijzigingsverzoek aanvaard en er werd beslist dat er een nieuw openbaar onderzoek gevoerd moest worden. De uiterste beslissingsdatum werd hierdoor verlengd met 60 dagen.

## **BEOORDELING AANVRAAG**

---

### **4. EXTERNE ADVIEZEN**

Wettelijk verplichte externe adviezen worden opgevraagd door de vergunningverlenende overheid.

### **5. TOETSING AAN WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE VOORSCHRIFTEN**

#### ***5.1. 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.

De aanvraag is in overeenstemming met de voorschriften. De geplande logistieke functie en groothandel passen binnen de bestemming voor een regionaal bedrijventerrein. De geplande kantoren zijn onlosmakelijk verbonden met en noodzakelijk voor de bestemmingseigen activiteiten. De conciërge-woning boven de kantoren is niet groter van 200 m<sup>2</sup>. De demoruimte gekoppeld aan de groothandel heeft een beperkte oppervlakte en is er enkel ter ondersteuning van de groothandel.

De betrokken bestemming kan evenwel volgens het RUP maar worden gerealiseerd voor zover ze ten laatste samen met onderstaande bestemmingen worden gerealiseerd :

- De voor de bedrijven noodzakelijke ontsluiting en minstens één doorsteek voor fietsers en voetgangers onder E40. (gerealiseerd).
- De ecologische infrastructuur in het bedrijventerrein bestaande uit structuurbepalend groen langs de wegen en een natuurlijke oeverstrook langs de Tijarm van de Schelde. (gerealiseerd)
- Sanering van de aanwezige blackpoint. (gerealiseerd)

#### 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.

#### **5.2. Vergunde verkavelingen**

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

#### **5.3. 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 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.

#### **5.4. Uitgeruste weg**

Het bouwperceel is gelegen aan een voldoende uitgeruste gemeenteweg

#### **5.5. 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).

## **6. WATERPARAGRAAF**

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

### Algemeen geplande toestand

Er is nog altijd een verschil in plannen/nota/hemelwatergegevens.

Vb Op het overzichtsplan staat er 12683 m<sup>2</sup> waterdoorlatende verharding aangeduid, in de nota wordt er gesproken over 7429 m<sup>2</sup> waterdoorlatende verharding.

Voor de groothandel wordt er gerekend met een dakoppervlakte van 5981 m<sup>2</sup>, in de aanstiplijst kom je op 6148 m<sup>2</sup>. Op het dakenplan is het niet duidelijk wat er onder deze daken valt.

Op de infiltratievoorziening is er volgens de plannen 15 595 m<sup>2</sup> dakoppervlakte aangesloten, in de nota is er 16 902 m<sup>2</sup> dakoppervlakte, in de aanstiplijst wordt er over 14 928 m<sup>2</sup>

dakoppervlakte gesproken.

Op het overzichtsplan wordt er 1 629 m<sup>2</sup> groendak aangeduid (terwijl er geen groendak is) en 1 023 m<sup>2</sup> halfverharding?

|                           |             |
|---------------------------|-------------|
| <b>PERCEEL AANVRAGER:</b> |             |
| <b>CONCESSIEZONE 1</b>    |             |
| totaal opp.: 47989 m2     |             |
| <b>Onbebouwd:</b>         |             |
| -groenzones               | = 1 899 m2  |
| -wadi's/grachten          | = 2 267 m2  |
| -halfverharding           | = 1 023 m2  |
| -verharding               | = 8 647 m2  |
| <b>Bebouwd:</b>           |             |
| -dak (verhard)            | = 29 199 m2 |
| -dak (groendak)           | = 1 629 m2  |
| -parkeerdak               | = 3 134 m2  |
| -sprinklertank            | = 165 m2    |
| -elektriciteitscabine     | = 26 m2     |

Er wordt verder gerekend met de gegevens in de nota.

- nieuwe waterdoorlatende verharding: 7429 m<sup>2</sup>
- luifel met zonnepanelen, oprit, overdekte fietsstalling, klein gebouw naast vrachtwagenparking waarbij het hemelwater naar een aanpalende onverharde strook afwatert: 2 029 m<sup>2</sup>
- nieuwe verharding: 9 933 m<sup>2</sup>
- nieuwe dak (16 902 m<sup>2</sup>)
- distributiecentrum
- groothandel
- hemelwaterput (90 m<sup>3</sup>)
- infiltratievoorziening (921 m<sup>3</sup> en 2 168 m<sup>2</sup>, 60 cm diep):
  - wadi VA: 359 m<sup>3</sup> en 858 m<sup>2</sup>
  - wadi VB: 29 m<sup>3</sup> en 72 m<sup>2</sup>
  - wadi VC: 209 m<sup>3</sup> en 470 m<sup>2</sup>
  - wadi VD: 324 m<sup>3</sup> en 768 m<sup>2</sup>

#### 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 geïnfiltréerd, uit in oppervlaktewater of in een kunstmatige afvoerweg voor hemelwater.

#### Verharding

##### *Waterdoorlatende verharding:*

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

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

Er kan voldaan worden aan de voorwaarden.

##### *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 is 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.

Er kan voldaan worden aan de voorwaarden.

#### Hemelwaterput

Voor het distributiecentrum wordt een hemelwaterput van 10 m<sup>3</sup> aangelegd. Hierop wordt een dakoppervlakte van 3655 m<sup>2</sup> aangesloten. Het verbruik wordt geschat op 351 l/dag. Er worden hier maximaal 12 werknemers (264 l/dag) en 29 vrachtwagens (87 l/dag) in rekening gebracht.

Voor het magazijn/toonzaal/shop (oosten) wordt er hemelwaterputten van 80 m<sup>3</sup> voorzien. Hierop wordt een dakoppervlakte van 5981 m<sup>2</sup> aangesloten. Voor het magazijn/toonzaal/shop (oosten), wordt er gerekend met een hergebruik van 1802 l/dag.

Het water wordt gebruikt voor toiletspoeling, productie mortel, bevochtigen stuifgevoelige materialen en bevochtigen van groenzones.

Gezien de grote dakoppervlaktes en een kleiner verbruik, kunnen de hemelwaterputten beperkt worden.

Het opvangen hemelwater dient maximaal gebruikt voor toepassingen waar geen drinkwaterkwaliteit voor nodig is. Het hemelwater dient ook gebruikt worden voor schoonmaak.

#### Groendak

Er wordt een afwijking gevraagd voor de aanleg van groendak gezien dakoppervlaktes groter zijn dan 3000 m<sup>2</sup>.

Het groendakenverhaal werd wel niet per dakdeel bekeken. Het betreft grote dakoppervlaktes die voorgelegd met zonnepanelen, waardoor geen groendak moet aangelegd worden.

#### Infiltratievoorziening

De infiltratievoorziening is bovengronds (wadi- 60 cm diepte). Er werden infiltratiemetingen en grondwatermetingen uitgevoerd.

Volgende infiltratievoorzieningen en aangesloten oppervlaktes zijn er:

- wadi VA: 359 m<sup>3</sup> en 858 m<sup>2</sup> -> 8 780 m<sup>2</sup> dakoppervlakte + 1 005 m<sup>2</sup> verharding
- wadi VB: 29 m<sup>3</sup> en 72 m<sup>2</sup> -> 648 m<sup>2</sup> verharding
- wadi VC: 209 m<sup>3</sup> en 470 m<sup>2</sup> -> 667 m<sup>2</sup> dakoppervlakte + 5 023 m<sup>2</sup> verharding
- wadi VD: 324 m<sup>3</sup> en 768 m<sup>2</sup> -> 6 148 m<sup>2</sup> dakoppervlakte + 2 836 m<sup>2</sup> verharding

Voor het hergebruik aangesloten op wadi VD wordt er op basis van het hergebruik 658,45 m<sup>2</sup> in mindering gebracht.

De infiltratievoorziening dient gedimensioneerd op 26 146,5 m<sup>2</sup>, in totaal dient een infiltratievoorziening met een volume van 863 m<sup>3</sup> en oppervlakte van 2091,7 m<sup>2</sup> aangelegd.

De voorziene infiltratievoorziening (921 m<sup>3</sup> en 2 168 m<sup>2</sup>) voldoet aan de dimensionering conform de GSV.

## **7. NATUURTOETS**

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.

#### Biologische waarderingskaart

De bouwplaats wordt volgens de biologische waarderingskaart niet aangeduid als biologisch waardevol. Dit komt overeen met de ter plaatse vastgestelde bevindingen waarbij geen bijzondere biologische waarden werden waargenomen binnen de bouwzone. Het betreft een bouwplaats zonder bijzondere natuurwaarden. Gelet op de ligging van de bouwplaats en de aard en omvang van de werken dient besloten dat geen negatief effect op de beperkt aanwezige natuurwaarden te verwachten is.

#### Impact op SBZ en VEN-gebieden

Volgende wetgeving is van toepassing:

- Artikel 26 bis §2 natuurdecreet (in kader van de verscherpte natuurtoets)
- Artikel 36ter natuurdecreet van 21 oktober 1997 (in het kader van passende beoordeling).

Volgens de kaart met de aanduiding van de natura 2000-gebieden ligt de inrichting gelegen op ca. 3,4 km ten zuidwesten van de SBZ (speciale beschermingszone) 'Habitatrichtlijngebied: Schelde- en Durmevstuarium van de Nederlandse grens tot Gent'.

Overeenkomstig de afbakening van de VEN-gebieden is de inrichting gelegen op ca. 900 m van het VEN-gebied 'De Vallei van de Bovenschelde Noord' en op ca. 3,4 km van het VEN-gebied 'Vallei van de Boven Zeeschelde van Kalkense meersen tot Sint-Onolfspolder'.

Het project heeft een potentiële impact op de volgende effectgroep: lucht.

Hiervoor dient nagegaan of er een risico is op een betekenisvolle aantasting van de habitats in SBZ en VEN.

Effect van de stikstofemissies (verzuring en vermisting)

T.g.v. voorliggend project wijzigt de stikstofimpact tijdens de exploitatiefase niet. Tijdens de uitvoering van de werken kunnen evenwel stikstofemissies vrijkomen ten gevolge van het werfverkeer en eventueel een of meerdere stationaire bronnen van stikstofoxiden.

Het stikstofdecreet trad in werking op 23 februari 2024. Dit decreet heeft als doel bij te dragen aan de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen voor Europees beschermde natuur door de impact van stikstofdepositie op SBZ-H structureel en planmatig terug te dringen.

Overeenkomstig artikel 26 van het N-decreet is het beoordelingskader voor stikstofoxiden veroorzaakt door mobiliteitsgerelateerde projecten van toepassing. De opmaak van een passende beoordeling van de effecten van stikstofdepositie via de lucht ten aanzien van SBZ-H is niet vereist als de impactscore kleiner is dan of gelijk is aan een drempelwaarde van 1 %. De berekening van de impactscore moet daarvoor gebeuren met de laatste versie van de impactscoretool. Op die manier wordt nog steeds voldaan aan de vereisten van artikel 3 van het Stikstofdecreet.

Conform de analytische benadering voor wegverkeer' (VITO-rapport 2024/EI/R/3195) kan duidelijk afgeleid worden dat de tijdelijke en zeer beperkte atmosferische emissies in de aanlegfase geen aanleiding kunnen geven tot betekenisvolle effecten, doordat het aantal verkeersbewegingen veel minder bedraagt dan de vermelde aantallen in Tabel 3 en Tabel 4 in de VITO-studie.

Er is nl. zekerheid dat de impactscore steeds lager is dan de drempelwaarde.

Er is bijgevolg geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de SBZ-H in kwestie mogelijk, wat de effecten van stikstofdepositie via de lucht betreft.

### Conclusie

Uit dit alles dient besloten dat de aanvraag de natuurtoets doorstaat.

## **8. OPENBAAR ONDERZOEK**

Het openbaar onderzoek werd gehouden van 9 augustus 2024 tot en met 7 september 2024.

Gedurende dit openbaar onderzoek werd 1 bezwaarschrift ingediend.

Een tweede openbaar onderzoek werd gehouden naar aanleiding van een wijzigingslus van 15 november 2024 tot en met 14 december 2024.

Dit openbaar onderzoek is nog niet afgerond.

De vergunningverlenende overheid staat in voor de behandeling van de bezwaren.

## **9. OMGEVINGSTOETS**

## **Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening**

### **RUIMTELIJK**

Er is ruimtelijk geen bezwaar tegen het optrekken van dit bedrijfsgebouw. 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 logistiek.

De activiteit die hier voorzien wordt is voor een heel groot deel watergebonden logistiek, zoals afgesproken voor de ontwikkeling van dit bedrijventerrein. De logistieke 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.

### **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.

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 6 oktober 2022, 4 mei 2023 en 26 oktober 2023.

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

Voorliggende aanvraag betreft het onderdeel voor Verhelst.

**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 het bouwen van het distributiecentrum en de groothandel in bouwmaterialen die zich situeren binnen de zone gevat van het masterplan 'Eiland Zwijnaarde Noord'. Het beplantingsplan is overeenkomstig het (aangepast) groenplan uit het dossier voor de bouw van het logistiek centrum Heylen, ook gelegen binnen het betreffende masterplan 'Eiland Zwijnaarde Noord', en werd op dit vlak al gunstig beoordeeld. Het uitvoeringsplan van de groenaanleg (soorten en plantmaat) kan nog ter goedkeuring voorgelegd te worden aan de Groendienst van de Stad Gent (groendienst@stad.gent).

#### MOBILITEIT

Dit advies omvat een advies op de gewijzigde aanvraag t.o.v. de aanvraag van de zomer van 2024. We pasten ons advies van begin augustus 2024 aan op basis van de nieuwe elementen in de gewijzigde aanvraag.

#### 1.1 Situering en historiek

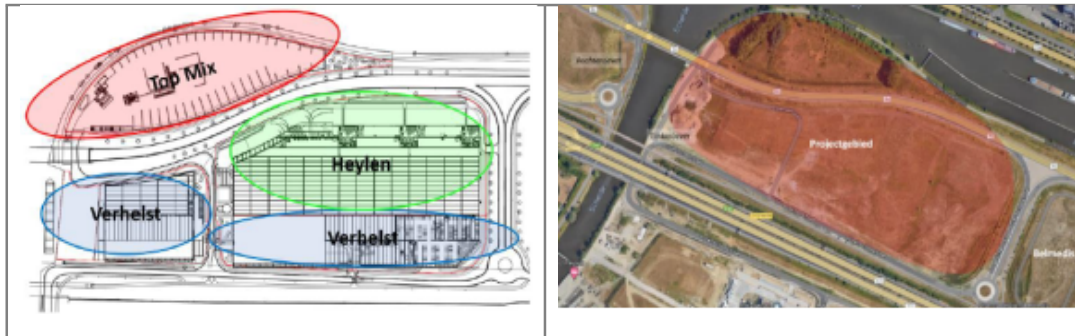
De aanvraag van Verhelst betreft de bouw van een distributiecentrum en een groothandel in bouwmaterialen. Ze worden van elkaar gescheiden door de Athenastraat. Het distributiecentrum (westelijk gedeelte) omvat een beperkt kantoorgedeelte, een bedrijfswoning, alsook een deel opslag in open lucht. De groothandel (oostelijk gedeelte) bestaat uit een magazijn, afhaalpunt, demoruimte, kantoren en een deel opslag in open lucht. Ook de aanleg van de verhardingen, omheiningen, groenzones en boven- en ondergrondse infiltratievoorzieningen zijn voorzien. Bijkomend worden twee HS-cabines aangevraagd.

De aanvraag van Verhelst is gelegen op het nieuwe bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde (EZ). Ten noorden van de E40 en ten zuiden van de R4, in het deelgebied genaamd Eiland Zwijnaarde Noord. Ten oosten van het perceel ligt de afrit van de R4 en ten zuiden ligt de E40. 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.

De voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag gaat in eerste instantie over het project van Verhelst. 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 Verhelst ook een nieuwe betoncentrale en tijdelijke opslagplaats van Top-Mix, gelegen in het noordelijk gedeelte van het overkoepelende ontwerp. Het is een aparte lob als het ware, gelegen in de bocht aan de oever van de Schelde (net ten noorden van de R4). In het ontwerp is Heylen gesitueerd net ten noorden van het oostelijk gedeelte van 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 omgevingsvergunningsaanvraag 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. Langsheen 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.

## 2. Advisering van de aanvraag

### 2.1. Verkeersgeneratie naar de site

#### Verhelst

De hoeveelheid vrachtwagens op dagbasis wordt door Verhelst, op het moment dat de kade nog niet operationeel is, ingeschat op 20 voor de groothandel en 29 voor het distributiecentrum. Er zijn zowel kleine als grote vrachtwagens. De kleine vrachtwagens (8m à 10m) komen overeen met een pae-waarde van 1,5. Voor de grote vrachtwagens (16,5m) wordt een pae-waarde van 2 in rekening gebracht. Verhelst heeft aangegeven dat 60% van de vrachtwagens kunnen worden gecategoriseerd als kleine vrachtwagens en 40% als grote vrachtwagens. Rekening houdend met de ritdistributie voor zwaar verkeer van/naar bedrijvenzones/industrieterrein uit het richtlijnenboek resulteert dit in 5 pae per uur in de ochtendspits inkomend. Samengeteld met de 15 pae door werknemers voor het magazijn, 3 pae voor het distributiecentrum en 3 voor bezoekers wordt er een totale pae voor 'ochtendspits in' bekomen van 26.

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.

#### 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 vrachtschip 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.

Net zoals bij Verhelst zijn er bij TOP-MIX kleine en grote vrachtwagens. Voor de kleine vrachtwagens wordt opnieuw gerekend met een pae-waarde van 1,5. Voor de grote vrachtwagens met een pae-waarde van 2. TOP-MIX heeft aangegeven dat 50% van de vrachtwagens kunnen worden gecategoriseerd als kleine vrachtwagens en 50% als grote vrachtwagens.

Rekening houdend met de ritdistributie uit het richtlijnenboek resulteert dit in 22 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' aangevuld met 1 pae voor bezoekers. Samengeteld resulteert dit in een totale pae voor 'ochtendspits in' van 33 pae.

### Heylen

In de MOBER wordt aangegeven dat er bij het bedrijfsgebouw van Heylen 30 laad- en loskades voorzien worden voor vrachtwagens (1 vrachtwagen = 2 pae) en 9 laad- en loskades voor bestelwagens (1 bestelwagen=1 pae). Heylen geeft aan dat nog niet duidelijk is welke logistieke speler gebruik zal maken van het bedrijfsgebouw/magazijn maar dat het verwacht dat gelijktijdig voor de laad-en loskades van de vrachtwagens niet meer dan 1/3de zal zijn ingenomen. Voor de laad- en loskades voor bestelwagens verwacht Heylen dat elke laad- en loskade elk uur door een andere bestelwagen zal zijn ingenomen. Heylen geeft aan, gebaseerd op ervaring, dat een wisselfrequentie van 1/u realistisch is. Dit heeft te maken met het proces waarbij de geloste goederen in eerste instantie in de expeditiezone worden gezet waardoor het onmogelijk is om meteen een volgende vrachtwagen of bestelwagen te laden of te lossen. Op die manier worden er geraamd dat tijdens de openingsuren van het bedrijfsgebouw/magazijn van 6u-22u 317 verplaatsingen van vrachtwagens zullen plaatsvinden en 288 verplaatsingen van bestelwagens.

Gezien voorgaande met 1/3de gelijktijdige invulling van de vrachtwagenkades betekent dit dat 10 vrachtwagens gelijktijdig aanwezig. Rekening houdend met de uur wissel betekent dit 10 vrachtwagens per uur die ingaan (en ook 10 vrachtwagens per uur die uitgaan). In ochtendspits inkomend betekent dit 20 pae voor de vrachtwagens. Voor de bestelwagens betekent dit in de ochtendspits 9 bestelwagens die zullen toekomen, wat resulteert in een pae van 9.

In de berekeningen van de verkeersgeneratie is hierboven nog geen rekening gehouden met het feit dat Heylen ook gebruik zal gaan maken van de kade van zodra deze operationeel is. Heylen plant in het voorzien van een elektrische shuttle voor het transport tussen de kade en de magazijnen.

De verkeersgeneratie door de medewerkers van Heylen bedraagt 3 pae 'ochtendspits in' volgens de MOBER. Dit wordt berekend via de 74 medewerkers (20 werknemers per ha conform richtlijnenboek) aan aanwezigheidspercentage van 80% aan modal split van 50% auto. Voor Heylen wordt er de aanname gemaakt dat er gewerkt zal worden in twee werkshiften. Concreet wordt specifiek voor dit project rekening gehouden met een werkshift van 6u-14u en van 14u-

22u.. Er wordt aangenomen dat 45% van alle werknemers aankomt tussen 5u-6u voor de vroege werkshift en opnieuw vertrekt na 14u. Eénzelfde aantal werknemers komt aan tussen 13u-14u voor de late werkshift en vertrekt opnieuw na 22u. Het overige aandeel van 10% (dus 6 medewerkers) betreft de bedienden die tewerkgesteld worden in de kantoorruimtes. Die zullen werken tussen 8u-17u. Deze komen aan in de ochtendspits en vetrekken weer in de avondspits waardoor op 3 pae OSP in wordt uitgekomen. Daarnaast wordt er geraamd dat er 19 bezoekers per dag zullen zijn, rekening houdend met modal split van 71% auto en ritdistributie resulteert dit in 1 pae in OSP in.

Samengeteld voor Heylen betekent dit voor de maatvoerende 'ochtendspits in' dat er 33 pae wordt bekomen in de MOBER.

### Totaal

In totaal bedraagt de verkeersgeneratie volgens de MOBER 92 pae tijdens 'ochtendspits in' (=OSP in).

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           |
| <b>Eiland Zuid</b>                                      |              |           |           |              |
| 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          |
| <b>TOTALEN</b>  | <b>1.526</b> | <b>67</b> | <b>67</b> | <b>1.443</b> |

Tabel 6: raming piekverkeersstroom bij volle ontwikkeling

| Zone           | Type                    | Parkeerbehoefte |
|----------------|-------------------------|-----------------|
| 1              | Watergebonden logistiek | 224             |
| 2+3            | Watergebonden bedrijven | 113             |
| 4              | Kennisbedrijvigheid     | 2.490           |
| <b>Totalen</b> |                         | <b>2.826</b>    |

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 (= 58x0,708).

Aangezien het aantal van 92 pae door het project het aantal van 41 pae overschrijdt, worden er verschillende maatregelen genomen om dit aantal te reduceren.

#### Maatregelen voor het logistieke verkeer (vrachtwagens en bestelwagens)

De Mober geeft aan dat er twee concrete maatregelen genomen kunnen worden met het oog op het verminderen van de verkeersgeneratie van vrachtwagens en bestelwagens. Enerzijds moet er worden ingezet op het transport via het water langsheen de kade, die gebouwd wordt in samenwerking met de Vlaamse Waterweg. Anderzijds kan er worden ingezet op het trachten te vermijden van verkeersgeneratie tijdens de spitsuren waarbij voornamelijk de inkomende bewegingen in de ochtendspits dienen vermeden te worden en de uitgaande bewegingen in de avondspits.

#### 1) Kade Vlaamse Waterweg

De bedrijven op Eiland Zwijnaarde Noord hebben een overeenkomst met de Vlaamse Waterweg waarin de jaarlijkse tonnages aan overslag via het water zijn opgenomen. De goederen vanaf de kade naar de magazijnen van Heylen zullen getransporteerd worden met een elektrische shuttle.

Voor Verhelst en voor Top-MIX zijn de tonnages voor elk als volgt:

- Jaar 1: 19 500 T of 696 vrachtwagens per jaar
- Jaar 2: 27 500 T of 982 vrachtwagens per jaar
- Jaar 3: 38 000 T of 1357 vrachtwagens per jaar
- Jaar 4: 45 000 T of 1607 vrachtwagens per jaar
- Vanaf jaar 5: 52 500 T of 1875 vrachtwagens per jaar

Voor Heylen zijn de tonnages als volgt:

- Jaar 1: 3 500 T of 140 vrachtwagens per jaar
- Jaar 2: 10 000 T of 400 vrachtwagens per jaar
- Jaar 3: 20 000 T of 800 vrachtwagens per jaar
- Jaar 4: 40 000 T of 1600 vrachtwagens per jaar
- Jaar 5: 60 000 T of 2400 vrachtwagens per jaar
- Jaar 6: 80 000 T of 3200 vrachtwagens per jaar
- Jaar 7: 95 000 T of 3800 vrachtwagens per jaar
- Vanaf jaar 8: 103 500 T of 4140 vrachtwagens per jaar

Het aantal vrachtwagens dat op jaarbasis vermeden wordt door het transport van de goederen over het water wordt in Tabel 18 omgezet naar het aantal vrachtwagens op dagbasis (Bij Verhelst en Top-Mix 220 werkdagen, bij Heylen 300 werkdagen). Het aantal vermeden pae over de weg door transport over het water wordt hieronder weergegeven:

|          | Jaar 1 | Jaar 2 | Jaar 3 | Jaar 4 | Jaar 5 | Jaar 6 | Jaar 7 | Jaar 8 |
|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Verhelst | 6      | 8      | 11     | 13     | 15     | 15     | 15     | 15     |
| TOP-MIX  | 6      | 8      | 11     | 13     | 15     | 15     | 15     | 15     |
| Heylen   | 1      | 3      | 5      | 11     | 16     | 21     | 25     | 28     |
| Totaal   | 12     | 19     | 27     | 36     | 46     | 52     | 56     | 58     |

In de Mober wordt aangegeven dat het op dit moment nog niet bepaald is op welk moment een vrachtschip zal aanmeren langsheen de kade. Er wordt echter voorgesteld om in te zetten op het aanmeren te laten samenvallen met de ochtendspits zodoende het aantal pae zoveel mogelijk in mindering kan worden gebracht bij “in OSP” aangezien daar de grootste uitdaging zit. In de onderstaande tabel wordt de evolutie weergegeven van het aantal pae “in OSP” rekening houdend met het operationeel zijn van de kade en het maximaal aantal te vermijden pae “in OSP”.

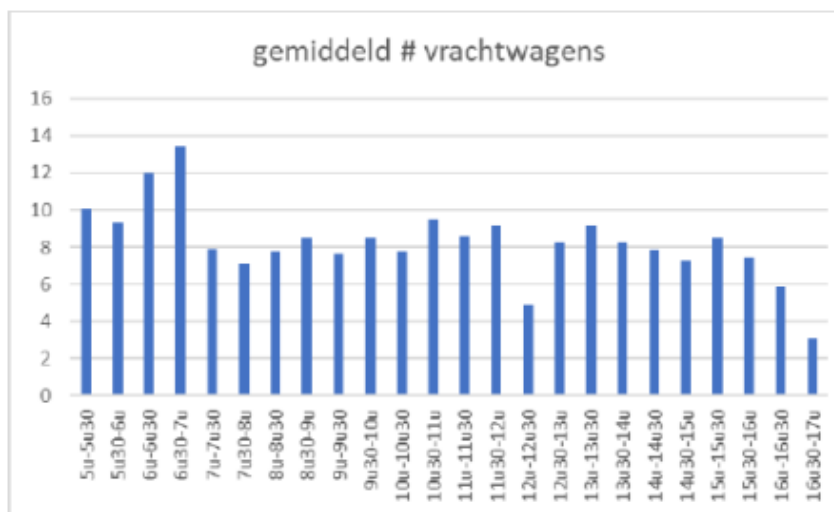
|     | Jaar 1 | Jaar 2 | Jaar 3 | Jaar 4 | Jaar 5 | Jaar 6 | Jaar 7 | Jaar 8 |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| PAE | 80     | 77     | 71     | 64     | 56     | 52     | 52     | 52     |

Het 1ste jaar na ingebruikname van de kade zal er een geringere afname van het aantal pae tijdens de ochtendspits zijn. Echter zal het aantal pae in de jaren erna sterker dalen om vanaf het 8ste jaar te dalen tot 52 pae. Dit is een daling van het aantal pae met ±44%.

In de Mober wordt aangegeven dat het geen probleem hoeft te vormen dat er niet onmiddellijk een grote afname van het aantal pae plaatsvindt. Op dit moment is Eiland Zwijnaarde immers nog niet geheel ontwikkeld. Er wordt aangegeven dat met een toenemende ontwikkeling van Eiland Zwijnaarde, de afname van het aantal pae stijgt, wat een positieve evolutie is.

## 2) Spreiding/verschuiving verkeersgeneratie in OSP en ASP

Er wordt in de Mober aangegeven dat het voor TOP-MIX eigen aan de activiteiten in de bouwsector is dat de drukste periode van het vrachtverkeer voor 7u valt. En vanaf 16u is er een duidelijke afname van de verkeersbewegingen. Dit wordt hieronder ter illustratie weergegeven voor de bestaande vestiging van Top-Mix in Gent.



Figuur 38: Gemiddeld aantal vrachtwagenbewegingen TOP-MIX (Vestiging Gent)  
(Bron: TOP-MIX)

In de Mober wordt aangegeven dat Verhelst gelijkaardig verloop kent van de verkeersgeneratie door zijn activiteiten in de bouwsector. Ook hier gebeuren het grootst aantal verplaatsingen reeds buiten de spitsuren.

Tot slot stelt de Mober dat Heylen zal zich engageren om in zijn gesprekken met (potentiële) huurders hen ervan te overtuigen om zoveel mogelijk bewegingen te laten plaatsvinden buiten de spitsuren.

#### Maatregelen woon-werkverkeer

De Mober geeft aan dat de maatregelen die genomen kunnen worden in het kader van het woon-werkverkeer tot doel hebben om de modal split van minimaal 50% duurzame verplaatsingen te realiseren. De volgende maatregelen worden hierbij opgesomd: een bedrijfsvervoerplan bij ingebruikname van de gebouwen op Eiland Zwijnaarde Noord, fietsleasing, fietsvergoeding, kleedruimtes douches en lockers, stimuleren van het openbaar vervoer/shuttledienst Max Mobiel, kwalitatieve overdekte fietsenstallingen.

#### Conclusie

De Mober geeft aan dat het gebruik van de kade het aantal pae in de toekomst sterk zal reduceren. Wanneer de kade volledig operationeel is zal het aantal pae "in OSP" gereduceerd kunnen worden met 44% tot 52 pae. De tonnages die de verschillende bedrijven dienen te vervoeren via het water zijn contractueel vastgelegd met de Vlaamse Waterweg (DVW). Na overleg met de aanvragers werd duidelijk dat de Vlaamse Waterweg een studie heeft afgewerkt waaruit blijkt dat de opgesomde tonnages haalbaar zijn. Momenteel is DVW volop bezig met het ontwerp van de kade in samenspraak met de bedrijven waarna ze een vergunning hiervoor zullen aanvragen. Het feit dat de volledige reductie van de pae door de kade over 6 jaar heen loopt hoeft geen probleem te vormen aangezien de volledige bezetting (en dus ook de verkeersgeneratie op de meest kritische spitsmomenten) voor heel Eiland Zwijnaarde zich ook pas binnen een aantal jaren zal manifesteren.

Bovendien kan door een spreiding van de logistieke bewegingen het aantal pae nog verder naar beneden gereduceerd worden. Vanuit de ervaring van de bestaande vestiging van Top-Mix blijkt dat voor de bouwsector de drukste periode voor het vrachtverkeer voor 7u valt (dus vooraleer de ochtendspits start) en dat na 16u er ook een duidelijke afname is. Aangezien Verhelst ook in de bouwsector actief is, zal ook bij hen dit voornamelijk buiten de spitsuren gebeuren. Ook Heylen geeft aan dat zij in hun gesprekken met (potentiële) huurders hen zullen overtuigen om zoveel mogelijk bewegingen te laten plaatsvinden buiten de spitsuren. Hierdoor zal het aantal pae op de meest cruciale momenten (namelijk in de spits) verder dalen.

Daarnaast wordt aangegeven dat de doelstelling van modal split van 50% duurzame verplaatsingen woon-werkverkeer een minimum is waardoor dit in de toekomst wellicht nog zal toenemen en waardoor het aantal pae nog verder kan dalen.

Omwille van bovenstaande kunnen we akkoord gaan wat betreft de verkeersgeneratie van het project op voorwaarde van onderstaande:

- We vragen dat de aannames en engagementen in de Mober voor Heylen (rond de shiftwerking en het zoveel mogelijk vermijden van de spitsmomenten bij de huurders) zo goed mogelijk worden nageleefd.
- We vragen dat de maatregelen voor het woon-werkverkeer zoals opgelijst in de Mober ook effectief worden uitgevoerd en vanaf het begin bij de ingebruikname worden uitgerold. We vragen daarom dat er per bedrijf ook een mobiliteitscoördinator/aanspreekpunt mobiliteit wordt aangesteld die dit opvolgt zodat hierover op regelmatige basis met de Stad Gent kan

worden afgestemd. We vragen om hiervoor contact op te nemen met de mobicoach-bedrijvenwerking via [mobiliteit.bedrijven@stad.gent](mailto:mobiliteit.bedrijven@stad.gent) zodat hierbij op weg geholpen kan worden en dit verder vorm kan gegeven worden.

## 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.

Er wordt in de gewijzigde Mober aangegeven dat men voor alle drie de bedrijven uitgaat van een modal split van 50% auto, 45% fiets en 5% openbaar vervoer voor de werknemers en 71% auto en 29% fiets voor de bezoekers.

### Verhelst

Voor de bepaling van het noodzakelijke aantal fietsparkeerplaatsen maken we een opsplitsing tussen de groothandel en het distributiecentrum.

Er wordt in de Mober aangegeven dat er maximaal 87 werknemers per dag zullen worden tewerkgesteld in de groothandel. Rekening houdende met het aanwezigheidspercentage van 80% en de modal split van 45% dienen er dus minstens 31 parkeerplaatsen voor medewerkers te worden voorzien. Op de plannen worden er slechts 29 plaatsen ingetekend. Dit moet dus aangepast worden zodat er minstens 31 parkeerplaatsen voor de medewerkers van de groothandel voorzien worden, maar hiervoor lijkt er voldoende ruimte in de plannen. Er is ook nog ruim marge in de plannen om de fietsparkeerplaatsen uit te breiden in de toekomst. Daarnaast wordt er aangegeven dat er ook een 45-tal bezoekers per dag verwacht worden voor de groothandel. Rekening houdende met de modal split van 29% fiets voor bezoekers en met de ritdistributie (voor-en namiddag bvb) lijken de 8 bezoekersparkeerplaatsen voldoende.

Bij het distributiecentrum worden er 12 mensen tewerk gesteld. Rekening houdend met de 29% modal split fiets zijn de 9 fietsparkeerplaatsen voldoende.

De inrichting van de fietsparkeerplaatsen voor het personeel van het magazijn/groothandel is ok aangezien na overleg met de aanvragers duidelijk werd dat deze locatie het dichtst aansluit bij de werkplek van de medewerkers (magazijn en bureau) en op die locatie elektrische fietsen ook kunnen opgeladen worden. Via deze locatie kunnen fietsers ook vlot (en dankzij de luifel zonder nat te worden) naar de trap nabij de inkom gaan om op de eerste verdieping kleedruimtes en douches te gebruiken. In het overleg werd ook duidelijk dat de de laad-en loszone die ingetekend staat op de plannen net ten zuiden van de fietsparkeerplaatsen slechts heel sporadisch (enkele keren per maand) zal gebruikt worden voor kleinere zaken zoals bij een event waarbij een cateraar moet komen leveren. Dit maakt dus geen deel uit van de dagelijkse

bedrijfswerking. De laadplaats voor vorkheftrucks net ten oosten van de fietsparkeerplaatsen wordt voornamelijk 's nachts gebruikt en zal dus ook niet zorgen voor grote hindernissen voor de fietsers. Om er toch voor te zorgen dat er zo weinig mogelijk conflicten ontstaan tussen deze laad-en loszone en laadplaats vorkheftrucks vragen we om een fietsstrook te markeren op de grond vanaf de poort tot aan de fietsparkeerplaatsen.

De inrichting van de fietsparkeerplaatsen aan het distributiecentrum is ok. In het dossier wordt aangegeven dat er gebruik wordt gemaakt van schuifdeuren om vlot in en uit te rijden.

Voor alle (standaard) fietsparkeerplaatsen is het belangrijk dat er gebruik wordt gemaakt van een hoog-laag-systeem aangezien de as-op-as-afstand overal 50 cm bedraagt op de plannen.

Aangezien de fietsers richting het magazijn van Verhelst in gemengd verkeer de in/uitrit voor autoverkeer richting de fietsenstalling zullen moeten nemen, is het positief dat er in de plannen signalisatie via markering voorzien is zodat er voldoende aandacht is voor de fietsers.

Heylen (Advies van dit deel niet aangepast aan de plannen aangezien de focus op deel van Verhelst ligt)

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.

Top-Mix (Advies van dit deel niet aangepast aan de plannen aangezien de focus op deel van Verhelst ligt)

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.

We vragen om deze fietsparkeerplaatsen conform de inrichtingsvoorschriften van de parkeerrichtlijnen te voorzien.

#### Auto

Er wordt in de gewijzigde Mober aangegeven dat voor alle drie de bedrijven er wordt rekening gehouden met een modal split van 50% auto, 45% fiets en 5% openbaar vervoer voor de werknemers en 71% auto en 29% fiets voor de bezoekers.

#### Verhelst

In de MOBER wordt aangegeven dat de parkeervraag voor Verhelst 39 parkeerplaatsen voor groothandel bedraagt (32 voor personeel en 7 voor bezoekers) en 6 voor het distributiecentrum (enkel personeel). Er wordt in de gewijzigde aanvraag 39 parkeerplaatsen (32 voor personeel en 7 voor bezoekers waarvan 4 op de grote parking en 3 links van groothandel overdekt) ingetekend voor magazijn/groothandel en 6 parkeerplaatsen voor (personeel) distributiecentrum. Dit aantal van 45 plaatsen kan aanvaard worden (zie verder bij 'Totaal' voor de argumentatie hierrond).

Heylen (Advies van dit deel quasi niet aangepast aan plannen aangezien de focus op deel van Verhelst ligt; enkel verduidelijking van parkeerplaatsen op +1 meegenomen)

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.

Op de plannen worden er 33 parkeerplaatsen aangegeven (17 op gelijkvloers en 16 op niv +1). Hiervan zijn er 30 voor personeel en 3 voor bezoekers.

Top-Mix (Advies van dit deel niet aangepast aan de plannen aangezien de focus op deel van Verhelst ligt)

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 ingetekend parkeerplaatsen op de plannen.

#### Totaal

Met de 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 en bijhorende parkeervraag zou aantrekken).

### Vracht/Logistiek

#### Verhelst

In de MOBER wordt aangegeven dat de hoeveelheid vrachtwagens op dag basis door Verhelst wordt ingeschat op 20 voor de groothandel en 29 voor het distributiecentrum.

Er worden 6 wachtparkeerplaatsen voor vrachtwagens voorzien voor het magazijn/groothandel. Dit aantal lijkt voldoende te zijn gezien de 20 vrachtwagens op dagbasis.

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.

Om een vlotte doorstroom vanop de Jozef Schellstraat naar het privéterrein te garanderen, is er in de gewijzigde aanvraag aangegeven dat het inrijdend verkeer steeds de voorrang krijgt. Hiervoor wordt de aanleg van haaiantanden voorzien voor het uitrijdend personenwagenverkeer vanaf de parking van Verhelst.

Daarnaast is het positief dat er – gezien het gemengd karakter –in de gewijzigde aanvraag een duidelijke signalisatie via markering/bebording voorzien wordt op de in/uitrit voor personenwagens zodat er voldoende aandacht is voor de fietsers van en naar het magazijn/groothandel.

Voor het distributiecentrum wordt de inrit van de vrachtwagens gedeeld met in/uitrit voor personenwagens. Voor het distributiecentrum zijn er 3 wachtparkeerplaatsen op eigen terrein met toegang tot sanitair wat gezien het aantal vrachtwagens van 29/dag voldoende lijkt te zijn.

Voor de beide in-en uitritten vragen om zeker voldoende signalisatie te voorzien zodat er voldoende aandacht is voor de verschillende soorten verkeer (zeker voor de fietsers). In de gewijzigde aanvraag is hiervoor meer aandacht.

Heylen (Advies van dit deel niet aangepast aan de plannen aangezien de focus op deel van Verhelst ligt)

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.

Top-Mix (Advies van dit deel niet aangepast aan de plannen aangezien de focus op deel van Verhelst ligt)

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.

### 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:

- Het is positief dat er in de gewijzigde aanvraag een stukje verharding (2m breed) 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 verharding wordt uitgevoerd in betonstraatsteen.
- Het is positief dat fietsers in de gewijzigde aanvraag ook hun eigen in-en uitritten (uit de voorrang) krijgen van/naar de groothandel en van/naar het distributiecentrum van Verhelst. Voor de fiets-in/uitrit van/naar de groothandel vragen we om bij de noordelijke haaiantanden de 2 meest westelijke (van de 4 in totaal) te supprimeren. Bij de zuidelijke haaiantanden vragen we om de 2 meest oostelijke (van de 4 in totaal) te supprimeren. Op die manier wordt telkens de tegenrijrichting van de fietsers op deze fiets-in/uitrit niet 'gehinderd' wat logischer is. Daarnaast vragen we om in elke rijrichting bij de haaiantanden een verkeersbord B1 te plaatsen (telkens rechts in de rijrichting) aangezien haaiantanden zonder een dergelijk bord geen juridische waarde hebben in de wegcode.
- Het is positief dat in de gewijzigde aanvraag extra aandacht wordt gegeven aan de veiligheidsmarkeringen op de in- en uitritten om de veiligheid van de fietsers te maximaliseren.
- De fietssuggestiestroken op de Athenastraat hebben een breedte van elk 1,70 m wat ok is. Het is positief dat in deze gewijzigde aanvraag de fietssuggestiestroken in het okergeel

voorzien worden en dat de kruisingen ervan met de in/uitritten van de bedrijven in rode coating te accentueren in kader van de verkeersveiligheid.

- Het is positief dat in deze gewijzigde aanvraag voor het uitrijdende fietsverkeer vanuit Heylen een fietsoversteek uit de voorrang (via fietslogoverbindingsmarkering) voorzien is zodat de fietsers geleid worden om aan de juiste kant de fietssuggestiestrook 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 met slagboom 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 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 Conclusie

In deze gewijzigde aanvraag is het aantal logistieke wegbewegingen zeer sterk gereduceerd via het programma (van Heylen – o.a. veel minder bestelwagenloskades en shiftwerking), via het gebruik van de (toekomstige) kade en via het vermijden van de spitsmomenten.

Daarnaast zullen er ook grote inspanningen gebeuren om ervoor te zorgen dat het woon-werkverkeer voor maximum 50% via de wagen verloopt bij elk van de 3 bedrijven. De voorwaarde i.v.m. de bedrijfsvervoerplannen is daarom een zeer belangrijk element in dit advies.

Hierdoor kunnen we nu wel akkoord gaan met de verkeersgeneratie in dit project.

Naast het belangrijke aspect van de verkeersgeneratie zijn er ook nog een aantal andere voorwaarden waarmee rekening gehouden moet worden bij de realisatie van dit project, o.a. rond de doelgroep van professionals, de fietsparkeerplaatsen en de wegenisaspecten.

Eindbeoordelingsadvies van de aanvraag: gunstig advies mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan.

#### ***Milieuhygiënische en veiligheidsaspecten***

Er wordt geen advies gegeven over de milieuhygiënische en veiligheidsaspecten van de aangevraagde ingedeelde inrichtingen.

## **CONCLUSIE**

---

De gevraagde omgevingsvergunning is milieuhygiënisch, stedenbouwkundig en planologisch verenigbaar met de onmiddellijke omgeving, bijgevolg is het verslag voorwaardelijk gunstig. Er werd rekening gehouden met het vorige ongunstig advies.

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 **voorwaardelijk gunstig** advies uit over de omgevingsaanvraag voor het bouwen en exploiteren van een distributiecentrum en groothandel in bouwmaterialen van Callewaert bv en VERHELST BOUWMATERIALEN nv, gelegen te Athenastraat en Jozef Schellstraat, 9052 Gent.

### **Artikel 2:**

**Verzoekt de deputatie om volgende voorwaarden voor de geplande werken op te nemen:**

#### **Waterhuishouding**

- Er is nog altijd een verschil in plannen/nota/hemelwatergegevens. Er wordt verder gerekend met de gegevens in de nota.

- Waterdoorlatende verharding:

De waterdoorlatende verharding dient uitgevoerd te worden met waterdoorlatende materialen, geplaatst op een waterdoorlatende funderingslaag en onderfunderingslaag. De hellingsgraad bedraagt minde 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 is 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.

- Het opgevangen hemelwater dient maximaal gebruikt voor toepassingen waar geen drinkwaterkwaliteit voor nodig is. Het hemelwater dient ook gebruikt worden voor schoonmaak.

#### 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 krimp-mofverbinding mogelijk is. Die buis moet voorzien zijn van een BENOR - merk en van het volgende materiaaltipe 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/richtlijnegeurhinder> .

#### 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](http://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](http://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](http://www.farys.be/keuring-privewaterafvoer).

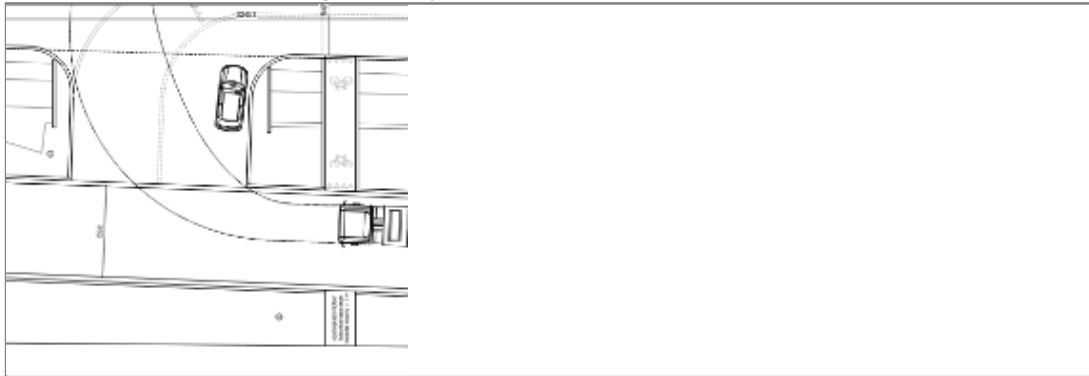
Er moet blijvend voorzien worden in een septische put, alle afvalwater en alle afvoeren van toiletten dienen hierop aan te sluiten (zie VLAREM).

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.

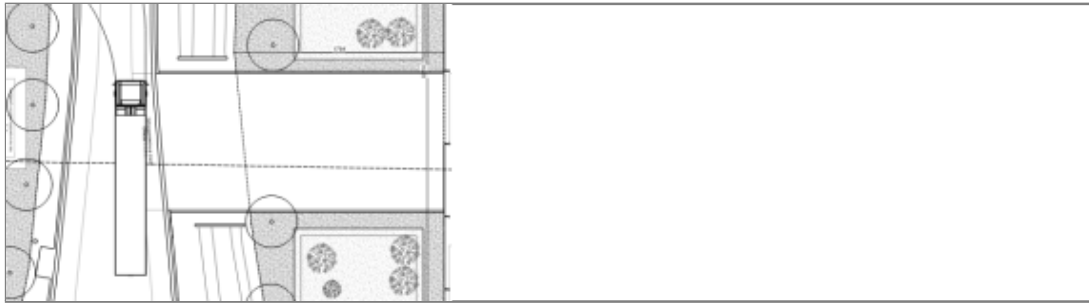
#### Openbaar domein:

##### Opritten:

- Er zal slechts één oprit met een breedte van maximum 12 meter op het openbaar domein worden toegestaan op +- 100 meter van de rotonde.



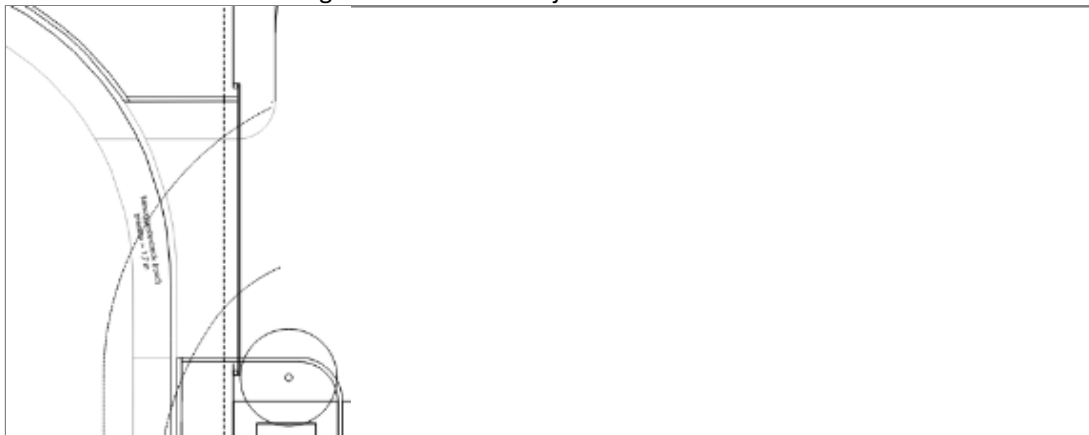
- Er zal slechts één oprit met een breedte van maximum 12 meter op het openbaar domein worden toegestaan voor het uitrijden van de concessiezone 2.



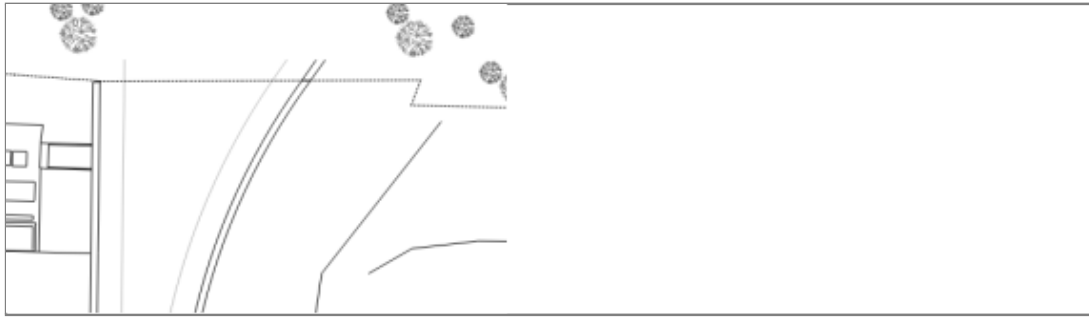
- Er zal slechts één oprit met een breedte van maximum 12 meter op het openbaar domein worden toegestaan voor het inrijden van de concessiezone 6.



- Er zal slechts één oprit met een breedte van maximum 12 meter op het openbaar domein worden toegestaan voor het inrijden aan de HS-cabine.



- Er zal slechts één oprit met een breedte van maximum 12 meter op het openbaar domein worden toegestaan voor het inrijden van de concessiezone 4.



- 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.

Alle extra paden zijn uit de vergunning te sluiten, deze gaan allen in tegen de voorbesprekingen. Dit wordt geregeld in het technisch dossier.

Voorwaarden voor het bouwen van duikers:

Voor de gedeeltelijke inbuizing van de gracht in functie van de opritten moeten de bijzondere voorwaarden voor de bouw van duikers voor het dempen van sloten worden nageleefd;

1. De duikers worden gebouwd in betonbuizen van 2,5 meter lengte met rubberdichting en hebben een nuttige doorsnede van 0,4 meter en elk een lengte van max 14 meter, exclusief kopmuren.
2. De vrije uiteinden van de duiker worden afgewerkt met een kopmuur in beton met een dikte van 20 cm. De kopmuur dient tot 30 cm boven de berm geplaatst te worden. Het bovenvlak dient het maaiveld te volgen.
3. De boven de duiker uitgevoerde aanvullingen geschieden met goede grond. Deze aanvulling wordt behoorlijk verbonden met het bestaande profiel van de baan.
4. Het werk moet zo ingericht zijn, dat het de bestaande waterafvoerinrichtingen behouden worden. Zo moet, op de plaats waar reeds een zijdelingse lozing in de sloot bestaat, het te bouwen werk aangevuld worden met een verbindingsput in metselwerk, die beantwoordt aan de voor het hoofdwerk opgelegde voorwaarden.
5. De in de sloot uit te voeren werken van eerste aanleg van het kunstwerk moeten voltooid zijn binnen een termijn van 10 dagen, te rekenen van de dag waarop zij aangevat worden.
6. De buizen dienen gelegd in een bed van gestabiliseerd zand.
7. Zolang het toegelaten werk in stand gehouden wordt, is de aangelande eigenaar verplicht het in goede staat te bewaren en het geregeld te ruimen en in elk geval op elke vordering van het Stadsbestuur. Hij mag het niet wijzigen zonder toelating van het College van Burgemeester en Schepenen.



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.

#### Rooilijn

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

#### Privaat binnengebied:

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

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

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

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

#### Technisch dossier:

De Stad Gent en Farys stellen minimale kwaliteitseisen aan de technische uitvoering van de werken. Zij zijn immers de toekomstige eigenaars-wegbeheerder en beheerder van het openbaar domein. Het gaat bijvoorbeeld om de materiaalkeuze en de samenstelling van de fundering.

Daarom vragen we om een technisch dossier op te stellen.

Je kan de vereisten waaraan deze plannen en documenten moeten voldoen, opvragen bij de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen (wegen@stad.gent). Ze moeten eveneens aan het standaardbestek SB 250 (laatste geldende versie) voldoen.

Het technisch dossier moet zeker volgende zaken bevatten:

- een grondplan bestaande toestand
- grondplannen van de ontworpen toestand: riolering, wegen, groen, op schaal 1/250
- lengteprofielen
- dwarsprofielen
- peilenplannen
- details van eventuele kunstwerken
- bestek

- gedetailleerde raming
- beplantings- en groenbeheerplan
- de hydraulische nota

Deze zaken zijn indien nodig aangepast aan de voorwaarden uit de vergunning.

Maak het dossier digitaal over aan de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen; [wegen@stad.gent](mailto:wegen@stad.gent) (deze dienst zorgt voor de interne verspreiding van dit dossier bij de Groendienst en Farys).

De Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, de Groendienst en Farys kunnen hierop opmerkingen geven, aanbevelingen doen en aanpassingen vragen.

Als vergunninghouder heb je er alle belang bij om de aanbevelingen van de technische diensten na te leven en de gevraagde aanpassingen door te voeren. Zo vermijd je dat de Stad Gent of Farys de rioleringswerken, de wegenwerken of de groenaanleg, niet aanvaarden bij de voorlopige oplevering.

Indien nodig zal de Stad Gent bij een gebrekkige uitvoering van de werken een beroep doen op de mogelijkheid om bestuursdwang toe te passen. Dat betekent dat de Stad Gent zelf de wegenwerken/groenaanleg uitvoert in jouw plaats en op jouw kosten. De bestuursdwang is voorzien in artikel 77 van het omgevingsvergunningendecreet.

Om diezelfde reden is het aangewezen om de werken pas op te starten nadat het technisch dossier volledig beantwoordt aan de aanbevelingen van de Stad Gent en Farys.

#### Mobiliteit

##### *I.v.m. de fietsparkeerplaatsen:*

- We vragen minstens 2 extra fietsparkeerplaatsen voor de medewerkers van de groothandel Verhelst zodat er in totaal minimum 31 voor deze doelgroep beschikbaar zijn. Hiervoor is nog voldoende ruimte op de plannen.
- Om eventuele conflicten zoveel mogelijk uit te sluiten, vragen we in kader van aandacht voor de fietsers om een fietsstrook op de grond te markeren vanaf de poort van de groothandel tot aan de fietsparkeerplaatsen voor de medewerkers.
- Voor alle (standaard) fietsparkeerplaatsen is het belangrijk dat er gebruik wordt gemaakt van een hoog-laag-systeem aangezien de as-op-as-afstand overal 50 cm bedraagt op de plannen.

##### *I.v.m. de wegenis:*

- Voor de fiets-in/uitrit van/naar de groothandel Verhelst vragen we om bij de noordelijke haaiantanden de 2 meest westelijke (van de 4 in totaal) te suppresseren. Bij de zuidelijke haaiantanden vragen we om de 2 meest oostelijke (van de 4 in totaal) te suppresseren. Daarnaast vragen we om in elke rijrichting bij de haaiantanden een verkeersbord B1 te plaatsen (telkens rechts in de rijrichting).
- Op de plannen staat een oprit met slagboom 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.

#### **Artikel 3:**

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

##### Openbaar domein:

De bouwheer/vergunninghouder is steeds verantwoordelijk voor beschadigingen aan de inrichting van het openbaar domein, groenaanleg, bermen, trottoirs, boordstenen,

(straat)kolken en de rijweg, die te wijten zijn aan de bouwactiviteit. De dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen herstelt deze beschadigingen op kosten van de bouwheer/vergunninghouder.

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

Deze dient bezorgd te worden aan de dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, via afgifte op het Stadskantoor Gent, Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent, tel.: 09/266 79 00, via e-mail: [wegen@stad.gent](mailto: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](http://www.stad.gent) (typ tijdelijke werfzone in het zoekveld).

#### Groenaanleg

Het uitvoeringsplan van de groenaanleg (beplantingsplan met soorten en plantmaat) kan nog ter goedkeuring voorgelegd te worden aan de Groendienst van de Stad Gent ([groendienst@stad.gent](mailto:groendienst@stad.gent)).

#### Mobliteit

*I.v.m. de verkeersgeneratie en milderende/verbeterende maatregelen:*

- We vragen dat de aannames en engagementen in de Mober voor Heylen (rond de shiftwerking en het zoveel mogelijk vermijden van de spitsmomenten bij de huurders) zo goed mogelijk worden nageleefd.

- We vragen dat de maatregelen voor het woon-werkverkeer zoals opgelijst in de Mober ook effectief worden uitgevoerd en vanaf het begin bij de ingebruikname worden uitgerold. We vragen daarom dat er per bedrijf ook een mobiliteitscoördinator/aanspreekpunt mobiliteit wordt aangesteld die dit opvolgt zodat hierover op regelmatige basis met de Stad Gent kan worden afgestemd. We vragen om hiervoor contact op te nemen met de mobicoach-bedrijvenwerking via [mobiliteit.bedrijven@stad.gent](mailto:mobiliteit.bedrijven@stad.gent) zodat hierbij op weg geholpen kan worden en dit verder vorm kan gegeven worden.

*I.v.m. de autoparkeerplaatsen:*

- De functies op de site moeten zich louter richten op professionals (en dus niet op particulieren aangezien dit een veel grotere bezoekersstroom en bijhorende parkeervraag zou aantrekken).

*I.v.m. 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.

## **Belangrijke bepalingen**

Niet van toepassing.

2024\_CBS\_11702 - OMV\_2024016491 R - aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen en exploiteren van een distributiecentrum en groothandel in bouwmaterialen - met openbaar onderzoek - Athenastraat en Jozef Schellstraat, 9052 Gent - Advies