



2025_CBS_00380 OMV_2023139015 R - aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen en exploiteren van een kantoorgebouw, betoncentrale, breekwerf en een tijdelijke opslagplaats voor uitgegraven bodem, de aanleg van verhardingen en de plaatsing van een HS-cabine + bijstelling - met openbaar onderzoek - Athenastraat, 9052 Gent - Advies

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 13 januari 2025

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

Mathias De Clercq, aangewezen burgemeester-voorzitter
Hafsa El-Bazioui, schepenen; Astrid De Bruycker, schepenen; Sofie Bracke, schepenen; Joris Vandembroucke, schepenen; Bram Van Braeckvelt, schepenen; Burak Nalli, schepenen; Filip Watteeuw, schepenen; Christophe Peeters, schepenen
Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; Liesbet Vertriest, adjunct-algemeendirecteur

Bevoegd: Christophe Peeters

Betrokken: Filip Watteeuw

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?

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

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

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

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

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

De aanvraag volgde de gewone procedure.

Volgend verslag werd uitgebracht door de gemeentelijk omgevingsambtenaar op 7 januari 2025.

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 kantoorgebouw, betoncentrale, breekwerf en een tijdelijke opslagplaats voor uitgegraven bodem. Ook de reliëfwijziging, de aanleg van de verhardingen, omheiningen, het verwijderen en terug aanleggen van groenzones en bovengrondse infiltratievoorzieningen zijn voorzien. Bijkomend wordt een plaatsing van een HS-cabine aangevraagd.

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

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

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

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

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

In het oosten, waar de lob zich sluit, stoppen de keermuren en ontstaat het uitzicht op het omliggende water. Hier worden kantoren opgericht. De toren staat dicht bij de oever en in de bocht, op de overgang van de Schelde in de Ringvaart. De vorm van het kantoorvolume wekt de indruk van een verzameling in elkaar grijpende silo's. Het bestaat uit een rechthoekige betonnen

kern met grote raampartijen én een bekleding met metaalgaas die zorgt voor de nodige privacy en zonwering.

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

Centraal op het terrein wordt de aanleg van de betoncentrale voorzien. Ze bestaat uit een aantal silo's, menginstallatie, opvoerbekken, enz. Onder deze zone wordt een grootschalig bufferbekken van 3500 m³ voorzien. Deze stelt Top-Mix instaat om quasi alle hemelwater nuttig te hergebruiken bij de aanmaak van het stortklare beton en voor stofbestrijding.

Op de silo's van de betoncentrale zullen de logo's van Top-Mix verwerkt staan.

De TOP bevindt zich in het rechtergedeelte van de site. Hier zal ook de breekinstallatie zich bevinden.

Een deel van de transportband wordt nu reeds aangevraagd. Dit is het gedeelte van aan de breekinstallatie tot in de verste boxen. Het ontwerp voor het gedeelte op de kade en in het westen van de site is nog niet afgerond en zal later aangevraagd worden. Dit zal gebeuren door De Vlaamse Waterweg.

Ter hoogte van het kantoorgebouw worden twee weegbruggen voorzien.

Ondanks de eisen van het programma waarbij het oppervlak voor opslag van granulaten moet worden gemaximaliseerd en de noodzakelijke verharding voor de verkeersbewegingen moet worden voorzien, worden zoveel als mogelijk groenzones voorzien. Twee grote groenzones werden gepland: één ter hoogte van het kantoor gebouw als verbreding van de oever en één in de spie van het terrein waar een nieuwe poel wordt aangelegd.

Alle parkeerplaatsen voor personenwagens worden uitgevoerd in waterdoorlatende verharding. Ook de rijweg ter hoogte van de parking wordt deels in waterdoorlatend uitgevoerd. Enkel het voetgangerspad wordt verhard in functie van rolstoeltoegankelijkheid.

Om de bedrijfsactiviteiten te onttrekken aan het zicht, werd in hoofdzaak ingezet op een kwalitatieve uitvoering van de buitengrenzen dmv de hoge keermuren in stapelblokken. Langs de Ringvaart wordt een muur van 5 meter hoog voorzien en langs de R4 een muur van 10 m hoog.

De rij bestaande hoogstammige populieren staan te midden het terrein worden verwijderd. Aangezien ze geen deel uitmaken van een bos, wordt geen ontheffing van ontbossing aangevraagd.

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

Aan de huidige PIV werd een aanpaste MOBER studie toegevoegd.

Beschrijving van de aangevraagde inrichtingen of activiteiten

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

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

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

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

De uitgezeefde stenen worden verder verwerkt in de mobiele breekinstallatie. De eventuele andere bodemvreemde materialen die afgezeefd worden, zullen naargelang hun samenstelling verder gesorteerd worden om vervolgens te worden afgevoerd naar een vergunde verwerker. Uitgegraven bodem waarvan via voorinformatie bekend is dat vluchtige stoffen (VOS) aanwezig kunnen zijn of waarvan bekend is dat de grond meer dan 25 mg BTEX/kg of meer dan 50 mg/kg C6-C10-alkanen bevat, wordt niet aanvaard.

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

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

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

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

Er is ook een bouwkundig labo voor kwaliteitscontrole voorzien.

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

Voor de elektriciteitsvoorziening op de inrichting wordt een hoogspanningscabine geplaatst.

Er worden een aantal bijstellingen aangevraagd voor:

- een meetgoot voor het bemalingswater
- de aanleg van een beperkter (van 3 m) groenscherm aan de zijde van de R4
- van 5 uur 's morgens gronden en afval aan en af te voeren (zeven en breken zal pas vanaf 7 uur gebeuren)

Volgende rubrieken worden aangevraagd:

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

2.2.2.f)2°	opslag en mechanische behandeling van andere niet gevaarlijke afvalstoffen (meer dan 100 ton) Opslag en mechanische behandeling van niet-gevaarlijke afvalstoffen: - Veegvuil (200 ton) - Spoorwegballast (10 000 ton) - Niet-teerhoudend asfalt (5 000 ton) klasse 1 Nieuw	15200 ton
3.4.2°	lozen, zonder behandeling in een afvalwaterzuiveringsinstallatie, van bedrijfsafvalwater dat al dan niet één of meer gevaarlijke stoffen (lijst 2C, VLAREM I) bevat in concentraties hoger dan het indelingscriterium (meer dan 2 m ³ /u tot en met 100 m ³ /u) Lozen van maximaal 41,4 m ³ /u, 545,1 m ³ /dag en 1.575 m ³ /jaar potentieel verontreinigd hemelwater (bedrijfsafvalwater) Lozen van maximaal 10 m ³ /u, 240 m ³ /dag en 23.000 m ³ /project (4 maanden) bemalingswater (het uurdebiet van de aanlegfase (bemaling) en de exploitatiefase wordt niet opgeteld omdat beide fases niet samen verlopen. Het uurdebiet van de aanlegfase ligt lager dan het debiet in de exploitatiefase en wordt daardoor dus gecoverd) klasse 2 Nieuw	41,4 m ³ /uur
6.4.1°	opslagplaatsen voor brandbare vloeistoffen met een totale opslagcapaciteit van 200 l tot en met 50.000 l Opslag van brandbare vloeistoffen (diverse oliën) in verplaatsbare recipiënten klasse 3 Nieuw	2000 liter
6.5.1°	brandstofverdeelininstallaties voor motorvoertuigen met maximaal 2 verdeelslangen 1 brandstofverdeelslang klasse 3 Nieuw	1 verdeelslang
12.2.2°	transformatoren (gebruik van) met een individueel nominaal vermogen van meer dan 1.000 kVA 2 transformatoren van elk 1.250 kVA klasse 2 Nieuw	2500 kVA
15.1.1°	stallen van 3 tot en met 25 autovoertuigen en/of aanhangwagens, andere dan personenwagens Het stallen van voertuigen andere dan personenwagens klasse 3 Nieuw	10 voertuigen
15.4.1°	niet-huishoudelijke inrichtingen voor het wassen van voertuigen en hun aanhangwagens, volledig gelegen in industriegebied Afspuitplaats voor max. 5 bedrijfsvoertuigen per dag klasse 3 Nieuw	1 afspuitplaats
16.3.2°a)	koelinstallaties, luchtcompressoren, warmtepompen en airconditioningsinstallaties (van 5 kW tot en met 200 kW) 1 warmtepomp van 15 kW (20HP), 1 warmtepomp van 9 kW, een CO2-warmtepomp van 40 kW en een compressor van 11 kW klasse 3 Nieuw	75 kW
17.3.2.1.1.1°b)	ontvlambare vloeistoffen van gevarencategorie 3 : gasolie, diesel, lichte stookolie en gelijkaardige vloeistoffen met een vlampunt ≥ 55°C met een gezamenlijke opslagcapaciteit van	4,25 ton

	100 kg tot en met 20 ton Opslag van gasolie in een bovengrondse dubbelwandige tank (5000 L) klasse 3 Nieuw	
17.3.2.2.1°	ontvlambare vloeistoffen van gevarencategorie 1 en 2 met een gezamenlijke opslagcapaciteit van 50 kg tot en met 2 ton Opslag van producten gekenmerkt door het gevarensymbool GHS02 in verplaatsbare recipiënten klasse 3 Nieuw	1000 kg
17.3.4.3°	bijtende vloeistoffen en vaste stoffen, opslagplaatsen voor vloeistoffen en vaste stoffen op basis van etikettering gekenmerkt door het gevarenpictogram GHS05 met een gezamenlijke opslagcapaciteit van meer dan 100 ton Opslag additieven in verplaatsbare recipiënten voor de betoncentrale (2 ton) met gevarensymbool GHS05 + Opslag van cement in 4 cementsilo's van elk 114 ton klasse 1 Nieuw	458 ton
17.3.6.3°	schadelijke vloeistoffen en vaste stoffen op basis van etikettering met gevarenpictogram GHS07 met een gezamenlijke opslagcapaciteit van meer dan 100 ton Opslag van additieven voor de betoncentrale in vaste houder (3 ton) en in verplaatsbare recipiënten (6 ton) + opslag van cement (4 x 114 ton) + opslag van producten (1 ton) gekenmerkt door gevarensymbool GHS07 in verplaatsbare recipiënten klasse 1 Nieuw	466 ton
17.3.7.1°a)	op lange termijn gezondheidsgevaarlijke vloeistoffen en vaste stoffen, opslagplaatsen voor vloeistoffen en vaste stoffen op basis van etikettering gekenmerkt door het gevarenpictogram GHS08 met een gezamenlijke opslagcapaciteit van 100 kg tot en met 20 ton, als de inrichting volledig is gelegen in industriegebied Opslag van producten gekenmerkt door het gevarensymbool GHS08 in verplaatsbare recipiënten klasse 3 Nieuw	1 ton
17.4.	opslagplaatsen voor gevaarlijke vloeistoffen en vaste stoffen, met uitzondering van de opslagplaatsen, vermeld in rubriek 48, en producten, gekenmerkt door gevarenpictogram GHS01, in verpakkingen met een inhoudsvermogen van maximaal 30 liter of 30 kilogram, voor zover de maximale opslag begrepen is tussen 50 kg of 50 l en 5000 kg of 5000 l Opslag van gevaarlijke producten in kleine verpakkingen klasse 3 Nieuw	2000 liter
24.4.	laboratoria waar geen afvalwater eigen aan de laboratoriumtechnieken wordt gegenereerd Labo voor kwaliteitscontrole klasse 3 Nieuw	1 Labo voor kwaliteitscontrole
30.1.2°	een breek- of zeefinstallatie, andere dan vermeld in punt 1° 1 mobiele breekinstallatie (450 kW), 1 mobiele zeefinstallatie (88 kW) en bijhorende transportband (100 kW) klasse 2 Nieuw	638 kW
30.3.c)	mortel en betonmortelcentrales met een geïnstalleerde totale drijfkracht van meer dan 200 kW 1 betoncentrale met een totaal geïnstalleerde drijfkracht van 587,07 kW klasse 1 Nieuw	587,07 kW

30.10.1°	opslag of overslag van ertsen of andere minerale producten, met uitzondering van de producten, vermeld in rubriek 48, met een oppervlakte van 1 tot en met 10 ha Opslag van minerale producten klasse 2 Nieuw	2 ha
52.2.1°	indirecte lozing van huishoudelijk afvalwater in grondwater Het lozen van huishoudelijk afvalwater na zuivering in een kleine waterzuiveringsinstallatie (voorbezinktank, beluchtingstank en nabezinktank). Het gezuiverde water zal via de aanwezige pompput terechtkomen in de infiltratiegracht langs de Jozef Schellstraat. klasse 3 Nieuw	550 m ³ /jaar
53.2.2°a)	bronbemaling, met inbegrip van terugpompingen niet-verontreinigd grondwater in dezelfde watervoerende laag, die technisch noodzakelijk is voor de verwezenlijking van bouwkundige werken of de aanleg van openbare nutsvoorzieningen, in een ander gebied dan de gebieden vermeld in punt 1° (netto opgepompt debiet van maximum 30 000 m ³ per jaar) Bemaling ten behoeve van de aanleg van een ondergronds hemelwaterbekken met volledige herinfiltratie van het opgepompte bemalingswater klasse 3 Nieuw	0 m ³ /jaar
61.2.2°	tussentijdse opslagplaatsen voor uitgegraven bodem die langer dan 1 jaar in exploitatie zullen zijn met een capaciteit van meer dan 10.000 m ³ TOP voor uitgegraven bodem die voldoet aan een toepassing vermeld in het Vlarebo klasse 2 Nieuw	30000 m ³

2. HISTORIEK

Volgende vergunningen, meldingen en/of weigeringen zijn bekend:

Stedenbouwkundige vergunningen

- * Op 19/11/2001 werd een vergunning afgeleverd voor het inrichten van een voorlopige stapelruimte voor ruwe breukstenen op een terrein (opp. ± 0,75 ha) langs de rechteroever van het Scheldekanaal te Gent (Zwijnaarde) tussen de E40-autosnelweg en de ringvaart. (2001/70050)
- * Op 30/09/2009 werd een weigering afgeleverd voor het ophogen van het noordelijk deel van de site het eilandje, inclusief de aanleg van een zone voor tijdelijke opslag van gronden en/of werfmateriaal. (2008/70032)
- * Op 02/08/2010 werd een vergunning afgeleverd voor de wegenis- en rioleringswerken inclusief aanleg kunstwerken (bruggen, ondertunneling) + sloopwerken woningen + verdere afdekking sintelstort: doortrekken R4-buitenring en aansluiting op B403. (2010/70017)
- * Op 01/09/2011 werd een vergunning afgeleverd voor het ophogen van het noordelijke deel van de site eilandje te Zwijnaarde. (2011/70068)
- * Op 05/10/2011 werd een vergunning afgeleverd voor het wijzigen van de vergunning voor de wegeniswerken voor het doortrekken van de R4-zuid ten gevolge van de geplande aanleg van een kaaimuur en zwaikom en omwille van de bouwvrije strook langs de snelwegen. (2011/70071)

* Op 16/10/2012 werd een vergunning afgeleverd voor de inrichting van een tijdelijke werfzone, in functie van de aanleg van de infrastructuur (kunstwerken en verhardingen) voor de realisatie van de R4-zuid. (2012/70076)

* Op 31/08/2015 werd een vergunning afgeleverd voor het inrichten van het bedrijventerrein op het eiland Zwijnaarde - de werken betreffen grondwerken, de aanleg van wegenis, grachten en rioleringen. (2014/70212)

* Op 09/01/2018 werd een vergunning afgeleverd voor het inrichten van een bedrijventerrein op het eiland Zwijnaarde. (2017/04100)

3. WIJZIGINGSAANVRAAG

Op 6 december 2024 werd een wijzigingsverzoek ingediend. Op 9 december 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. Er werd een nieuw advies gevraagd aan het college.

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.

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

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

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

Inrichtingsplan

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

Beeldkwaliteitsplan

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

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

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 en een gewestweg.

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:

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

Algemeen geplande toestand

- nieuwe waterdoorlatende verharding (600 m²) en verharding/dak waarbij het hemelwater naar een aanpalende onverharde strook afwatert (507 m²)
- verharding (81 m²) infiltreert in omliggende waterdoorlatende verharding
- nieuwe verharding (1 815 m²)
- betonverharding met potentieel verontreinigd hemelwater: 20 357 m²
- nieuwe plat dak (483 m²) waarvan 33 m² wordt aangelegd als groendak en 153,55 m² wordt aangelegd als terras
- hemelwaterput (20 m³)
- infiltratievoorziening (77 m³ en 194 m², 60 cm diep)

Gescheiden stelsel

De bouwheer voorziet een privaat gescheiden afvoerstel van afval- en hemelwater. Het privaat afvoerstelsel voor hemelwater mondt, in de mate dat het niet wordt geïnfiltreerd, uit in de gescheiden openbare riool voor de afvoer van hemelwater.

Verharding

Waterdoorlatende verharding

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

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

Natuurlijke infiltratie

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

Een deel verharding (81 m²) stroomt af naar een waterdoorlatende verharding. De waterdoorlatende verharding is voldoende groot en ook omgeven door groen, zonder afvoergoten.

Afvalwater (Vlarem)

Het hemelwater dat op een gedeelte van de verharding (20 357 m²) valt is potentieel vervuild en dient conform het Vlarem aanzien te worden als afvalwater. Na zuivering zal het water hergebruikt worden in de betoncentrale en voor stofbestrijding. Een bufferbekken van 3500 m³ wordt voorzien, 3000 m³ wordt gebruikt voor het productieproces en 500 m³ wordt gebruikt voor vertraagde afvoer bij hevige buien. Het overtollig water wordt geloosd op de Ringvaart. Volgens simulaties wordt 82% van het regenwater die op het terrein wordt hergebruikt in het productieproces en 18 % wordt vertraagd afgevoerd naar de Ringvaart.

Hemelwaterput

Er wordt een hemelwaterput van 20 m³ voorzien.

Conform de GSV dient er een put van 45 000 l voorzien te worden.

Op basis van berekeningen zouden er dagelijks maximaal 55 werknemers en 200 vrachtwagenchauffeurs in het gebouw komen. Dit zorgt voor een verbruik van 1810 l/dag of 402,23 l/dag/100m². Op basis van tabellen van technisch achtergronddocument dient er een hemelwaterput van 20 m³ voorzien worden.

Het hemelwater wordt gebruikt voor de toiletten en poetswater.

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

Groendak

De vrijgestelde dakoppervlakte voor aanleg van een groendak is 400 m². Een deel van het dak wordt aangelegd als terras (254 m²) of als zone voor zonnepanelen (112 m²).

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

Infiltratievoorziening

De infiltratievoorziening is bovengronds (wadi). De voorziening dient een inhoud te hebben van 74.299,5 liter en een oppervlakte van 180,15 m². De bouwheer voorziet een infiltratievoorziening van 81 000 liter en een oppervlakte van 203 m².

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

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

De infiltratievoorziening is correct gedimensioneerd volgens de GSV.

7. NATUURTOETS

De vergunningverlenende overheid staat in voor de opmaak van de natuurtoets.

Met betrekking tot de natuurtoets wordt volgend advies uitgebracht:

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

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

Alle hoogstammige populieren zullen gekapt worden. Er worden voldoende nieuwe bomen en struiken aangeplant als compensatie voor dit verlies (zie toegevoegd plan omgevingsaanleg). In het nu meest recente beplantingsplan zijn de plantverbanden en soorten opgenomen.

8. OPENBAAR ONDERZOEK

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

Een tweede openbaar onderzoek werd gehouden naar aanleiding van een wijzigingslus van 17 december 2024 tot en met 15 januari 2025.

Bij de opmaak van het verslag is het openbaar onderzoek nog niet afgesloten.

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

De activiteit die hier voorzien wordt is voor een groot deel watergebonden productie, zoals afgesproken voor de ontwikkeling van dit bedrijventerrein. De logistieke 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 en Top-Mix.

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

Er werd een 'Haalbaarheidsstudie en inrichtingsplan regionaal bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde' (2007) opgemaakt door OMGEVING. Het Beeldkwaliteitsplan 'Beeldkwaliteitsplan Tech Lane Ghent' (2015) werd opgemaakt door INBO. In het inrichtingsplan werd gewezen op het belang van het volgen van een kwaliteitsproces om tot een kwalitatief en gedragen plan te

komen, dat werd uitgewerkt in een stroomschema. Van belang zijn de richtlijnen voor Mobiliteit (mobiliteitstoets) en voor Duurzaamheid (duurzaamheidstoets).

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

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

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

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

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

Conclusie:

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

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

GROEN

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

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

De zone met de verboden te wijzigen vegetaties (oa eutrofe plas) zal verdwijnen , maar zal volledig gecompenseerd worden door de aanleg van een vijver ten oosten van het perceel. Dit

werd door het bevoegde Vlaamse Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) als voldoende en volwaardig beschouwd.

Alle hoogstammige populieren zullen gekapt worden. Er worden voldoende nieuwe bomen en struiken aangeplant als compensatie voor dit verlies (confer toegevoegd plan omgevingsaanleg). In het nu meest recente beplantingsplan zijn de plantverbanden en soorten opgenomen.

ECONOMIE

De voorziene activiteit past binnen de visie op de ontwikkeling van dit bedrijventerrein. De bedrijven die zich hier zullen vestigen hebben een grote inspanning geleverd om tot een gemeenschappelijk en gedragen masterplan te komen.

MOBILITEIT

Omschrijving van de aanvraag

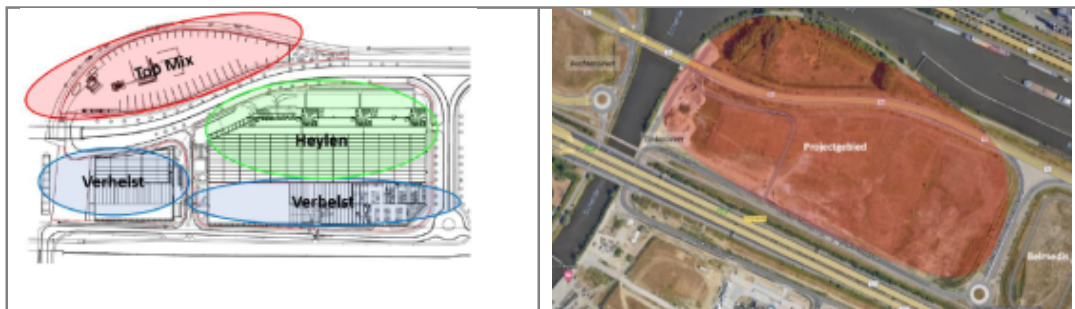
Dit advies omvat een advies op de gewijzigde aanvraag t.o.v. de aanvraag van de zomer van 2024. We pasten ons advies van najaar 2024 aan op basis van de nieuwe elementen in de gewijzigde aanvraag.

1.1 Situering en historiek

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

De aanvraag van Top-Mix is gelegen op het nieuwe bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde (EZ), ten noorden van de E40 in het deelgebied genaamd Eiland Zwijnaarde Noord. De site van Top-Mix is gelegen in het noordelijk gedeelte van het overkoepelende ontwerp (zie verder), als het ware een aparte lob gelegen in de bocht aan de oever van de Schelde (net ten noorden van de R4). De voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag gaat in eerste instantie over het project van Top-Mix. Echter, de voorliggende aanvraag maakt deel uit van het overkoepelende ontwerp voor Eiland Zwijnaarde Noord (EZ Noord) bestaande uit 3 bedrijven Heylen Warehouses, Top-Mix en Verhelst Bouwmaterialen (elk in concessie van De Vlaamse Waterweg). Top-Mix en Verhelst Bouwmaterialen betreffen Klasse I waar de provincie de vergunningverlenende overheid is, maar waar we als Stad ook een adviserende rol hebben.

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



De MOBER-studie

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

De MOBER omschrijft het project als de ontwikkeling van een industriële site, in concessie van drie verschillende bedrijven, met een totale perceelsoppervlakte van ±115.000 m². Het projectgebied wordt gezien als het gebied waar daadwerkelijk de ontwikkeling zal gebeuren. Het project omvat de bouw van:

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

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

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

1.2 Bereikbaarheidsprofiel volgens het STOP principe

Voetganger en fiets

Er zijn noch voetpaden, noch oversteekvoorzieningen aanwezig in het projectgebied. Binnen het projectgebied zelf zijn er geen fietspaden aangelegd. 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.

Advies

2.1. Verkeersgeneratie naar de site

Top-Mix

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

Er zijn bij TOP-MIX kleine en grote vrachtwagens. Voor de kleine vrachtwagens wordt 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.

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.

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
Eiland Zuid					
Zone 2 Bestaande activiteit watergebonden bedrijvigheid		59	21	21	60
Zone 3 Watergebonden bedrijvigheid		91	33	33	92
Zone 4 Kennisbedrijvigheid		1.317	0	0	1.230
Zone 4a Kennisbedrijvigheid west		718	0	0	670
Zone 4b Kennisbedrijvigheid oost		599	0	0	560
TOTALEN		1.526	67	67	1.443

Tabel 6: raming piekverkeersstroom bij volle ontwikkeling

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

Tabel 3: raming parkeerbehoefte Eiland Zwijnaarde

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

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

Om van 2826 naar 2000 parkeerplaatsen te gaan werd een factor 0,708 toegepast. Als we dit overeenstemmend ook toepassen op de pae in 'OSP in' verkrijgen we een pae/u van 41 (= $58 * 0,708$).

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

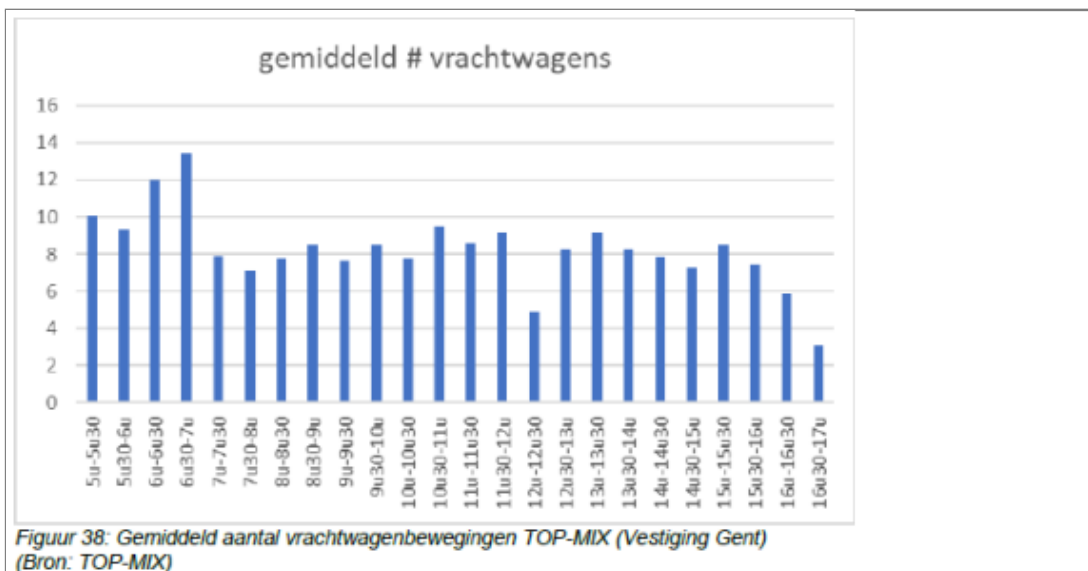
In de Mober wordt aangegeven dat het op dit moment nog niet bepaald is op welk moment een vrachtschip zal aanmeren langsheen de kade. Er wordt echter voorgesteld om in te zetten op het aanmeren te laten samenvallen met de ochtendspits zodoende het aantal pae zoveel mogelijk in mindering kan worden gebracht 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.



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 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.

Top-Mix

Er worden 22 fietsparkeerplaatsen voorzien op de plannen. 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.

Er wordt een fietsenstalling van 20 fietsparkeerplaatsen voorzien en aan de ingang worden 2 buitenmaatse fietsparkeerplaatsen voorzien.

De fietsenstalling heeft een gangpad van 145 cm breed. Normaal gezien vragen we om minimum 2m breedte te voorzien, maar uitzonderlijk kunnen we in dit geval dit toelaten aangezien we nog kunnen rekening houden met de vorige versie van de parkeerrichtlijnen. In de vorige versie van de richtlijnen diende het gangpad van een fietsenstalling tot 20 fietsen minstens 140 cm te zijn. De initiële aanvraag dateert van mei 2024 en ook de voorbespreking dateert van ruim voor het invoeren van de vernieuwde parkeerrichtlijnen (in augustus 2024). Gezien de as-op-as-afstand van 50 cm moet er gebruik gemaakt worden van een hoog-laag-systeem.

De 2 buitenmaatse fietsparkeerplaatsen aan de ingang hebben conforme afmetingen.

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.

Top-Mix

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

Dit aantal is ook conform het aantal ingetekend parkeerplaatsen op de plannen.

De parkeerplaatsen zijn conform ingericht.

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

Top-Mix

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

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

Er is ook een laad-en loszone voor kantoor en voor labo op de plannen ingetekend. Het is positief dat zij hiervoor een eigen ruimte hebben zodat conflicten met de vrachtbewegingen van de betoncentrale zelf zoveel mogelijk vermeden worden.

2.3 Wegenis

In verband met hetgeen we in het eerdere het advies voor Verhelst dit najaar met nr 2024016491 meegaven voor de wegenis, geven we hieronder in vet aan wat voor Top-Mix het meest relevant is.

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:

- 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.

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

- 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.

- 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.
- 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 suppresseren. Bij de zuidelijke haaiantanden vragen we om de 2 meest oostelijke (van de 4 in totaal) te suppresseren. 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.
- 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.

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 voetgangers en fietsers), wat betekent dat er zo weinig mogelijk obstakels/constructies in de zichtlijnen van de voertuigen mogen staan. Voor Top-Mix dient daarom zeker bij het inrijden van voertuigen in kader van de locatie van de hoogspanningscabine extra aandacht te zijn voor voetgangers die de autoparking verlaten richting het gebouw, bvb via extra signalisatie/bebording.

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 en moeten 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. Als hieraan voldaan wordt, kunnen we dit project gunstig adviseren.

Milieuhygiënische en veiligheidsaspecten

Aspect lucht

Geleide emissies

Er worden 4 cementsilo's voorzien. De cementsilo's zijn gekoppeld aan stoffilters en voorzien van een overdrukbeveiliging om emissies van cement te voorkomen. De stoffilters zijn zelfreinigend

en worden regelmatig onderhouden en vervangen. De overdrukbeveiliging is via een automatisch alarmsignaal en afsluitsysteem voorzien.

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

Niet geleide emissies

Werffase:

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

Exploitatiefase:

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

Er kunnen emissies ontstaan door potentiële lekken bij de warmtepompen.

Volgende maatregelen worden getroffen:

Werffase:

De werfinstallaties worden periodiek onderhouden.

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

Exploitatiefase:

Maatregelen stofemissies:

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

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

Centraal op het terrein worden er stuifgevoelige materialen opgeslagen boven de randen van de keermuren. Ter hoogte van de randen mogen de hopen nooit boven de keermuren uitkomen.

Op basis van bijlage 'R61.2.2ter_G2203 BA 240507 Top-Mix opslag' wordt er uitgegaan dat er ter hoogte van de donker gele zone de opslag max. 5 m en ter hoogte van de licht gele zone max. 10

m is, dit is niet duidelijk op het plan. Er dienen voldoende maatregelen getroffen worden dat deze opslag geen aanleiding geeft tot stofhinder.
Dit wordt als bijzondere voorwaarde opgenomen.

Aspect geluid/trillingen

De bronnen van geluid zijn:

Werffase:

- grondwerkzaamheden, bemaling, bouw
- werfverkeer

Exploitatiefase:

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

Maatregelen geluid/trilling beperking:

Werffase:

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

Exploitatiefase:

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

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

- betoncentrale
- betoncentrale + dagelijkse zeefwerken
- betoncentrale + tijdelijke breekwerf

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

Voor de scenario's met breekinstallatie, zeefwerken en betoncentrale wordt er niet voldaan aan de Vlare geluidsnormen, ook niet bij verhoogde omgevingsnormen. Daarom is de inrichting

van plan nooit tegelijk breek- en zeefwerken uit te voeren. Dit dient als bijzondere voorwaarde opgenomen worden.

Naar opvolging van de eventuele mogelijke hinder van het bedrijf dient een algemeen meldpunt te worden georganiseerd waar bedrijven en omwonende eventuele klachten als gevolg van de exploitatie kunnen melden. De klachten worden geregistreerd met vermelding van datum, klager, aard van de klacht en de genomen maatregelen. De register wordt ter inzage gehouden van de toezichthoudende overheid. Dit dient als bijzondere voorwaarde opgenomen.

Aspect groenbuffer

Ten op zichte van de vorige versie van het project wordt er een aanpassing gedaan van het groenscherm.

Aan de zijde van de Ringvaart wordt bijkomend een groenscherm voorzien van 5 m breed. Langs de R4 wordt een groenbuffer van 3 meter voorzien.

Er kan akkoord gegaan worden met de gevraagde bijstelling.

Ter hoogte van de compensatiezone voor de poel dienen ook bomen voorzien en spontane begroeiing toegelaten worden.

Er wordt wel opgemerkt dat op de snede de breedte van het groenscherm niet duidelijk is.

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 kantoorgebouw, betoncentrale, breekwerf en een tijdelijke opslagplaats voor uitgegraven bodem, de aanleg van verhardingen

en de plaatsing van een HS-cabine + bijstelling van Top-Mix nv, gelegen te Athenastraat, 9052 Gent.

Artikel 2:

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

Specifiek voor deze aanvraag van TOP MIX

Waterhuishouding

Waterdoorlatende verharding

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

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

Natuurlijke infiltratie

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

Hemelwaterput

De hemelwaterput (20 m³) moet voorzien zijn van een operationeel pompsysteem dat hergebruik mogelijk maakt. Het hemelwater dient gebruikt voor de toiletten en poetswater.

Groendak

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

Groen

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

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 krimpmofverbinding mogelijk is. Die buis moet voorzien zijn van een BENOR - merk en van het volgende materiaaltype zijn:
-ofwel grésbuis volgens norm NBN EN 295 met een inwendige diameter van 150 millimeter
-ofwel PVC-buis voor riolering volgens norm NBN T42-108 met inwendige diameter van 160 millimeter.

Door de aanleg van gescheiden rioleringsstelsels, zowel op openbaar als op privaat domein, kan er sneller geurhinder ontstaan als gevolg van het geconcentreerde (onverdunde) afvalwater. De private riolering dient daarom volledig op privaat domein geurdicht afgeschermd te worden van openbare riolering.

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

Rioolvertakking

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

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

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

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

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

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

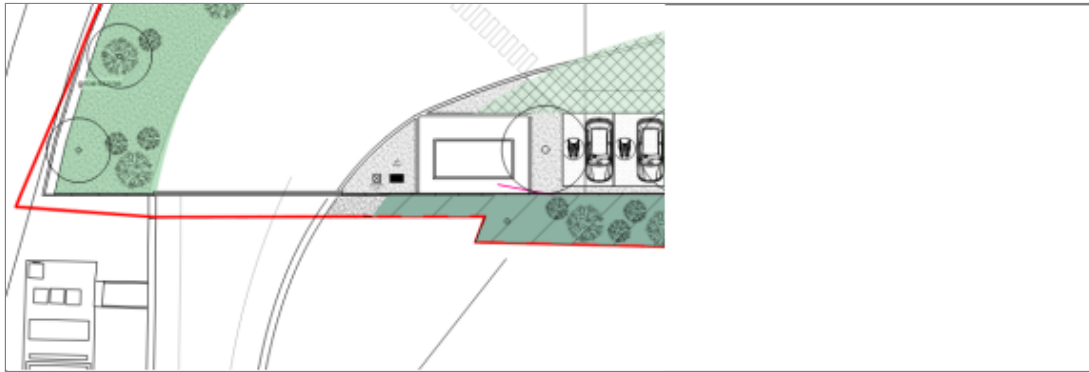
(Bij een toekomstige aanleg van het openbaar domein zal de riolering gescheiden worden. Na deze aanleg mag er enkel nog fecaal water in de septische put lozen.)

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

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

Openbaar domein - Opritten

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.



Alle andere verhardingen op het openbaar domein zijn uit de vergunning te sluiten.

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.

Vloerpass

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

Openbaar domein - 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 (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 verkeersgeneratie en milderende/verbeterende maatregelen:

- 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 zodat hierbij op weg geholpen kan worden en dit verder vorm kan gegeven worden.

I.v.m. de fietsparkeerplaatsen:

- We vragen dat er voor de fietsparkeerplaatsen in de fietsenstalling gebruik wordt gemaakt van een hoog-laag-systeem aangezien de as-op-as-afstand tussen de fietsen 50 cm bedraagt op de plannen.

I.v.m. veilige en vlotte circulatie:

- Er dient rekening gehouden te worden met een optimaal op/uitrijzicht (zeker in kader van zichtbaarheid van voetgangers en fietsers), wat betekent dat er zo weinig mogelijk obstakels/constructies in de zichtlijnen van de voertuigen mogen staan. Voor Top-Mix dient daarom zeker bij het inrijden van voertuigen in kader van de locatie van de hoogspanningscabine extra aandacht te zijn voor voetgangers die de autoparking verlaten richting het gebouw, bvb via extra signalisatie/bebording.

Verzoekt de deputatie om volgende bijzondere milieuvorwaarden op te nemen:

Stof

Ter hoogte van de randen mogen de hopen nooit boven de keermuren uitkomen.

Op basis van bijlage 'R61.2.2ter_G2203 BA 240507 Top-Mix opslag' wordt er uitgegaan dat er ter hoogte van de donker gele zone de opslag max. 5 m en ter hoogte van de licht gele zone max. 10 m is.

Er dienen voldoende maatregelen getroffen worden dat de opslag geen aanleiding geeft tot stofhinder.

Geluid

De breek- en zeefactiviteiten mogen nooit samen uitgevoerd worden op de site.

Groenscherm

Aan de zijde van de Ringvaart dient een groenscherm voorzien van minimum 5 m breed.

Langs de R4 dient een groenscherm van minimum 3 meter voorzien.

Ter hoogte van de compensatiezone voor de poel dienen ook bomen voorzien en spontane begroeiing toegelaten worden.

Meldpunt

Naar opvolging van de eventuele mogelijke hinder van het bedrijf dient een algemeen meldpunt te worden georganiseerd waar bedrijven en omwonende eventuele klachten als gevolg van de exploitatie kunnen melden. De klachten worden geregistreerd met vermelding van datum, klager, aard van de klacht en de genomen maatregelen. De register wordt ter inzage gehouden van de toezichthoudende overheid.

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 of per post aan Stad Gent t.a.v. Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, Botermarkt 1, 9000 Gent.

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

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

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

Belangrijke bepalingen

Niet van toepassing.

2025_CBS_00380 - OMV_2023139015 R - aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen en exploiteren van een kantoorgebouw, betoncentrale, breekwerf en een tijdelijke opslagplaats voor uitgegraven bodem, de aanleg van verhardingen en de plaatsing van een HS-cabine + bijstelling - met openbaar onderzoek - Athenastraat, 9052 Gent - Advies