



2025_CBS_06688 OMV_2024155266 R - aanvraag omgevingsvergunning voor het aanleggen van een fietsverbinding tussen de campussen De Sterre en Ardoyen + bijstelling van de milieuvorwaarden - met openbaar onderzoek - De Pintelaan, Oudenaardsesteenweg, 9000 Gent - Grotesteenweg-Noord, Langeplankweg en Technologiepark-Zwijnaarde, 9052 Gent - Advies

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 24 juli 2025

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

Hafsa El-Bazioui, schepen-voorzitter; Joris Vandenbroucke, schepen; Bram Van Braeckevelt, schepen; Burak Nalli, schepen; Filip Watteeuw, schepen; Christophe Peeters, schepen
Mieke Hullebroeck, algemeen directeur

Bevoegd: Christophe Peeters

Betrokken: Filip Watteeuw, Bram Van Braeckevelt

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

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

De beslissing wordt genomen op grond van:

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

Motivering

Het college van burgemeester en schepenen geeft voorwaardelijk gunstig advies.

WAT GAAT AAN DEZE BESLISSING VOORAF?

Afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen met als contactadres Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 81, 9000 Gent heeft een aanvraag (OMV_2024155266) ingediend bij de Vlaamse overheid op 19 december 2024.

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

- Onderwerp: het aanleggen van een fietsverbinding tussen de campussen De Sterre en Ardoyen + bijstelling van de milieuvorwaarden
- Adres: De Pintelaan, Oudenaardsesteenw, 9000 Gent - Grotesteenweg-Noord, Langeplankweg, Technologiepark-Zwijnaarde, 9052 Gent

• Kadastrale gegevens: afdeling 8 sectie H nrs. 653G2, 653W2, 653T2, 658T5, 658S2, 658D3, 658K3, 658M5, 658F2, 660Y, 660Z, 662H, 726H, 727M, 731B, 737B, afdeling 9 sectie I nrs. 526S, 529L, 531P, 532N, 532Y, 533M2, 550S2, afdeling 24 sectie B nrs. 1H, 1R, 2E, 3A, 5F, 6K, 6H, 19X, 20H, 21C, 22A, 23C, 25A, 25B, 26C, 26D, 31A, 32B, 98/2 D, 100H, 100V, 100X, 107D en 137K2 en op openbaar domein

Het resultaat van het ontvankelijkheids- en volledigheidsonderzoek werd verzonden op 4 juni 2025.

De Vlaamse overheid heeft het college van burgemeester en schepenen om advies gevraagd op 4 juni 2025.

De aanvraag volgde de gewone procedure.

Volgend verslag werd uitgebracht door de gemeentelijk omgevingsambtenaar op 14 juli 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

Het onderwerp van de aanvraag is het aanleggen van een fietsverbinding in de zuidrand van Gent, in de nabijheid van verschillende grote infrastructuurbundels zoals de N60, de E40, de R4 en de Ringvaart. De huidige fietsinfrastructuur langs de N60 over de E40 en de R4 heeft volgende problemen:

- Verkeersonveiligheid: het fietspad op de brug kruist de verschillende op- en afritten van de R4 en met de N60.
- Geen directe verbinding met het technologiepark Zwijnaarde (site Ardoyen): de fietsverbinding sluit in het westen aan op de site Ardoyen, een in volle ontwikkeling met nog een groot uitbreidingspotentieel.
- Het fietscomfort: De fietsers fietst op enkele meter van het vele en zware verkeer op de N60. Dit kan een ontradend effect hebben op fietsers waardoor het volle fietspotentieel hier onderbenut blijft.

Het doel van de aanvraag is om een verbeterde fietslink tussen de zone ter hoogte van de site Ardoyen aan de N60 en het verkeersknooppunt De Sterre, vanwaar er linken zijn naar zowel het station Gent-Sint-Pieters als naar het centrum. Op deze manier ontstaat een veilig en snel fietsalternatief voor de N60, is er een verbeterde fietsverbinding naar de site Ardoyen, is er een verbeterde fietsrelatie tussen de fietslink langs de N60 en de oost/west fietsrelaties langs de R4.

Om de fietsverbinding aan te leggen, worden volgende handelingen aangevraagd:

- Het rooien van 87 bomen, waarvan 63 bomen een stamotrek hebben van groter dan 0,5 m en waarvan het rooien dus vergunningsplichtig is. Voor de gerooide bomen worden 98 nieuwe bomen aangeplant.
- Een ontbossing: in totaal worden er 4.095 m² bos gerooid. De bebossing van de zone van de boscompensatie is reeds aangevraagd en vergund, op een perceel in Laarne.
- Reliëfwijzigingen voor de plaatsing van de brughoofden en de aanleg van grachten.
- De aanleg van bruggen;
- De aanleg van verhardingen:

- Het openbaar domein van de De Pintelaan tussen de N60 en de R4 wordt omgevormd tot een fietsstraat.
 - Aanpassing van de aansluitingen in de fietsinfrastructuur op het bestaande
 - Afrittencomplex van de R4.
 - De aansluiting van de fietsbrug op de technologiecampus Ardoyen.
- De aanleg van een fietstunnel onder de N60 waardoor een conflictvrije route voor de fietssnelweg langs de R4 ontstaat.

Beschrijving van de aangevraagde inrichtingen of activiteiten

De exploitatie geldt voor een tijdelijke bemaling tijdens de aanleg van de riolering en fietstunnel in het project aanleg van een nieuw fietspad ter hoogte van de N60 in Gent.

Er wordt een vergunning klasse 2 aangevraagd, die bestaat uit klasse 3 rubriek 53.2.2°b)1° voor de bemaling zelf, de klasse 2 rubriek 53.2.1°b) voor bemaling in bosgebied, en twee klasse 2 rubrieken 3.4.2° rubriek 3.6.3.2° voor de lozing van het bemalingswater, waarbij er een maximaal dagdebiet is van 1.299 m³ /dag en een totaaldebiet van 150.899 m³.

De invloedstraal van de bemaling reikt niet tot in speciale beschermingszones zoals habitatrictlijngebied of vogelrichtlijngebieden, en ook niet tot een VEN/IVON gebied.

De bemaling zal gespreid plaatsvinden over de duur van de werken. De duur van de rioleringswerken wordt op 9 maanden geschat.

Om mogelijke hinder door bemaling zoveel mogelijk te voorkomen, wordt deze in tijd en ruimte beperkt. De bemaling zal enkel plaatsvinden daar waar er effectief werken in uitvoering zijn. De bemaling is in 5 fasen verspreid:

In fase 1 wordt begonnen met de aanleg van het eerste deel van een fietstunnel.

Tijdens fase 2 zal de riolering in het noordwestelijke deel van het projectgebied als eerste worden vernieuwd. Zodra de riolering is vernieuwd, gaat men verder met de aanleg van het resterende deel van de fietstunnel in zone 3. Tijdens deze fase zullen zowel zone 1 als zone 3 bemaald moeten worden om de aanleg van de tunnel te ondersteunen.

Na afronding van de fietstunnel volgt fase 4. In fase 4 wordt de riolering in een ander deel van het projectgebied aangelegd. Tot slot, in fase 5, wordt een fietsbrug aangelegd in zone 5. Onder deze brug zal ook de riolering worden vervangen.

Lozing van het bemalingswater gebeurt in de Ringvaart Om Gent, mits de waterkwaliteit voldoende is. Deze waterloop ligt in nabijheid van alle bemalingsstrengen.

Gezien de aanwezigheid van verhoogde concentraties nikkel, BTEX en arseen, worden voor deze stoffen onderstaande verhoogde lozingsnormen aangevraagd.

Indien uit de opvolging van de concentraties in de peilbuizen blijkt dat de verontreiniging zich verspreidt en dat de huidige lozingsnormen niet toereikend zijn, is een waterzuiveringsinstallatie nodig die dan ook meteen voor de zekerheid is toegevoegd als rubriek 3.6.3.2°. Deze installatie zal in staat zijn om het effluent te zuiveren van zowel BTEX als minerale olie om verdere verspreiding van de verontreiniging te voorkomen en aan milieunormen te voldoen. De grondwaterzuiveringsinstallatie zal een maximaal debiet van 50 m³/uur kunnen verwerken. Lozing van het (gezuiverde) bemalingswater gebeurt in de Ringvaart Om Gent, mits de waterkwaliteit voldoende is. Deze waterloop ligt in nabijheid van alle bemalingsstrengen.

Volgende rubrieken worden aangevraagd:

Rubriek	Omschrijving	Hoeveelheid
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) Lozing van het bemalingswater in de ringvaart rond Gent klasse 2 Nieuw	54,125 m ³ /uur
3.6.3.2°	afvalwaterzuiveringsinstallaties met inbegrip van het lozen van effluentwater voor de behandeling van bedrijfsafvalwater dat al of niet een of meer van de gevaarlijke stoffen, vermeld in bijlage 2C, bevat in hogere concentraties dan de indelingscriteria andere dan rubriek 3.6.5 (meer dan 5 m ³ /u tot en met 50 m ³ /u) Lozing van bemalingswater, met hogere lozingsnormen voor BTEX en ZM, in de ringvaart rond Gent. klasse 2 Nieuw	50 m ³ /uur
53.2.1°b)	bronbemaling (gelegen in beschermingsgebied - decreet van 14 juli 1993) die technisch noodzakelijk is voor de verwezenlijking van werken of de aanleg van openbare nutsvoorzieningen (met een debiet van meer dan. 500 m ³ per dag of meer dan 30 000 m ³ per jaar tot max van 2.000 m ³ per dag) Grondwaterverlaging dmv pompen in bosgebied met een maximaal dagdebiet van 1.299 m ³ per dag en 150.899 m ³ in totaal, gespreid over maximaal 3 maanden. klasse 2 Nieuw	1299 m ³ /dag
53.2.2°b)1°	bronbemaling die technisch noodzakelijk is voor de verwezenlijking van werken of de aanleg van openbare nutsvoorzieningen, in een ander gebied dan de gebieden vermeld in punt 1° met een netto opgepompt debiet van meer dan 30 000 m ³ per jaar en de verlaging van het grondwaterpeil tot maximaal vier meter onder maaiveld Grondwaterverlaging dmv pompen met een maximaal dagdebiet van 1.299 m ³ per dag en 150.899 m ³ in totaal, gespreid over maximaal 3 maanden. klasse 3 Nieuw	150899 m ³ /jaar

Volgende bijstelling van de sectorale voorwaarden wordt aangevraagd:

Artikel: 42.3.1.3 & 4.2.5.1.1§1

Omschrijving: Artikel 4.2.3.1 3° (Lozing van bedrijfsafvalwater dat één of meer gevaarlijke stoffen bevat)

Artikel 4.2.5.1.1.§ 1. (Bedrijfsafvalwater van inrichtingen die een maximum hoeveelheid bedrijfsafvalwater van meer dan 2 m³ per dag of 50 m³ per maand of 500 m³ per jaar lozen)

Motivatie: Artikel 4.2.3.1 3° (Lozing van bedrijfsafvalwater dat één of meer gevaarlijke stoffen bevat)

Zie ook bemalingsnota 5.3. Verhoogde lozingsnormen:

In dossier 16385 zijn verhoogde concentraties aan nikkel vastgesteld. Hoewel deze concentraties geen ernstig risico vormen voor mens of milieu, wordt om verhoogde lozingsnormen voor nikkel gevraagd.

Het is ook belangrijk om rekening te houden met de historische BTEX-verontreiniging in het grondwater nabij de voormalige tankstationzone (dossier 4605). Gezien de nabijheid van de bemalingsstreng (20 m), worden om verhoogde lozingsnormen voor BTEX gevraagd, alsook een systematische opvolging van BTEX-concentraties in het effluent uit te voeren. Dit helpt om de verspreiding van de verontreiniging via bemaling in een vroeg stadium te detecteren en gepaste maatregelen te treffen. Zo worden mogelijke milieuschade en complicaties tijdens het project geminimaliseerd. Indien de concentraties tijdens de bemalingsperiode de zowel de lozingsnormen als de verhoogde lozingsnorm overschreden worden, wordt een waterzuiveringsinstallatie geplaatst.

In concreet worden volgende verhoogde lozingsnormen aangevraagd:

Artikel 4.2.5.1.1.§ 1. (Bedrijfsafvalwater van inrichtingen die een maximum hoeveelheid bedrijfsafvalwater van meer dan 2 m³ per dag of 50 m³ per maand of 500 m³ per jaar lozen)

Volgens artikel 4.2.5.1.1. §1 van Vlare II dient het bedrijfsafvalwater geloosd te worden via debietsmeet- en bemonsteringsapparatuur. In het kader van voorliggende bemaling en lozing van het bemalingswater wordt geen meetgoot gebruikt. Er wordt dus een afwijking gevraagd op de meetgoot.

Voorstel: Artikel 4.2.3.1 3° (Lozing van bedrijfsafvalwater dat één of meer gevaarlijke stoffen bevat)

Gezien er gevaarlijke stoffen verwacht worden met een concentratie boven het indelingscriterium in het bemalingswater, wordt in de vergunningsaanvraag een zuiveringsinstallatie aangevraagd. Indien de concentraties tijdens de bemalingsperiode zowel de lozingsnormen als de verhoogde lozingsnorm overschreden worden, zal deze waterzuiveringsinstallatie worden gebruikt.

Artikel 4.2.5.1.1.§ 1. (Bedrijfsafvalwater van inrichtingen die een maximum hoeveelheid bedrijfsafvalwater van meer dan 2 m³ per dag of 50 m³ per maand of 500 m³ per jaar lozen)
Ondanks dat een meetgoot niet gebruikt wordt, wordt de kwaliteit van het geloosde grondwater wél bepaald. Voor de zware metalen wordt tijdens de eerste maand van bemaling een wekelijkse staalname voorgesteld, waarna een maandelijkse controle volstaat.

Voor de opvolging van de BTEX-concentraties in het grondwater en het effluent wordt aangeraden om voorafgaand aan de bemaling een nieuwe staalname uit te voeren van de originele peilbuizen P13 en P15, en indien mogelijk ook PB1010 en PB1011.

Een uitgebreidere beschrijving van de opvolging van de kwaliteit van het bemalingswater is terug te lezen in de bemalingsnota onder 5.2. Opvolging kwaliteit meetgoot.

2. HISTORIEK

De vergunningverlenende overheid staat in voor de historiek van de inrichting.

Volgende relevante recente vergunningen zijn bekend:

Omgevingsvergunningen

* Op 19/04/2019 werd een vergunning afgeleverd voor het aanleggen van een oprit en fietspad van de N60 naar R4-buitenring, het bouwen van een fietskoker onder de oprit en opbraak van de buiten gebruik zijnde aansluiting van de op- en afrit E40, het aanleggen en herprofilen van grachten (OMV_2018045332).

* Op 25/06/2025 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor het aanleggen van weefstroken en het optimaliseren van de E40 binnen de zone tussen de complexen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem (OMV_2024161901).

BEOORDELING AANVRAAG

3. EXTERNE ADVIEZEN

Wettelijk verplichte externe adviezen worden opgevraagd door de vergunningverlenende overheid.

4. TOETSING AAN WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE VOORSCHRIFTEN

4.1. Ruimtelijke uitvoeringsplannen – plannen van aanleg

Een deel van het project ligt in woongebied, gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, bestaande waterwegen, bestaande autosnelwegen en bufferzones volgens het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone' (goedgekeurd op 14 september 1977).

Het project ligt in het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'TECHNOLOGIEPARK ARDOYEN - TRAMSTRAAT' (Definitieve vaststelling door de Gemeenteraad op 22 november 2021). De locatie is volgens dit RUP gelegen in een zone voor hoofdwegen met nabestemming zone voor park, een zone voor park, de planoverdruk: 'bouwvrije strook' en de planoverdruk 'reservatiestrook voor de heraanleg van de kruispunten op Grotesteenweg-Noord (N60).

Het project ligt in het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'THEMATISCH RUP GROEN' (Definitieve vaststelling door de Gemeenteraad op 28 september 2021). De locatie is volgens dit RUP gelegen in een zone voor park en een zone voor bos.

De aanvraag is niet in overeenstemming met de voorschriften op volgende punten:

Bufferzone volgens het gewestplan

In de bufferzone tussen de Ringvaart en het Technopark wordt de werfzone ingericht voor de opbouw van de brugonderdelen. De huidige inrichting van de bufferzone is verstoord door de uitvoering van vorige werken. Het uitgangspunt na de werken is om een verbeterde inrichting te voorzien van de groene zones, rondom de fietsbrug. Zowel de werfzone als de uiteindelijke inrichting van de fietsbrug zijn niet in overeenstemming met de voorschriften van deze bestemmingzones.

Zone voor bos volgens het RUP Groen

Volgens het voorschrift binnen de zone voor bos is *verharding enkel toegelaten voor functionele fietspaden die kaderen binnen een fietsroutenetwerk. De breedte van de fietspaden dient beperkt te blijven tot 3 m.* De aan te leggen verharding met aanhorigheden wordt aangelegd in het kader van het bestaande fietsroutenetwerk, specifiek fietssnelweg F40 langs de R4 aan de

Ringvaart. Deze fietspaden zijn met 6m echter breder dan 3m om te voldoen aan de richtlijnen van het fietsvademeccum voor fietssnelwegen.

De Vlaamse Codex ruimtelijke ordening bevat in hoofdstuk IV volgende afwijkingsbepalingen die relevant zijn voor de beoordeling van de onderhavige aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning:

- Artikel 4.4.7. §2. luidt als volgt: *In een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften. Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuur of voorzieningen tot gevolg hebben. Ze kan ook de regels bepalen op basis waarvan kan worden beslist dat niet door haar opgesomde handelingen toch onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen.*

Het Besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.7.1, § 2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening dd. 5 mei 2000, bepaalt onder andere het toepassingsgebied en de modaliteiten van art. 4.4.7. §2 VCRO.

- In artikel 2 van dit besluit wordt bepaald welke handelingen worden beschouwd als handelingen van algemeen belang: Als handelingen van algemeen belang, zoals bedoeld in artikel 4.1.1, 5°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening worden de werken, handelingen en wijzigingen beschouwd die betrekking hebben op:
 - * *1° de openbare wegen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals tunnels, viaducten, bruggen, duikers, langsgrachten, tolinfrastructuur en parkings.*
 - * *3° de openbare waterwegen en waterlopen, alsook de bouw van de dokken en de sluizen in de havens, de aanleg van openbare bufferbekkens en overstromingsgebieden, de hermeandering van waterlopen en de uitvoering van andere waterbeheersingswerken, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals dienstgebouwen en andere;*
 - * *7° de gebouwen en constructies opgericht voor het gebruik of de uitbating door de overheid of in opdracht ervan. De PPS-projecten, zoals bedoeld in het decreet van 18 juli 2003 betreffende publiek-private samenwerking;*
 - * *8° alle handelingen van algemeen belang, aangewezen in artikel 3 van dit besluit.*

Openbare wegen, met inbegrip van de bijhorende infrastructuur zoals bruggen, en openbare waterwegen en waterlopen worden beschouwd als handelingen van algemeen belang (artikel 2, 1° en 3° van het besluit van 5 mei 2000). In casu staat vast dat de aanleg van de fietsersbrug, fietspaden, jaagpaden, etc. gekwalificeerd kunnen worden als handelingen van algemeen belang.

In artikel 3 van dit besluit wordt bepaald welke handelingen worden beschouwd als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7, § 2,

van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De handelingen horende bij voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag hebben betrekking op:

- *1° de aanleg, wijziging of uitbreiding van openbare fiets-, ruiters- en wandelpaden, en andere paden voor de zwakke weggebruiker;*
- *4° de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuren;*
- *10° de aanleg, wijziging of uitbreiding van infrastructuur en voorzieningen met het oog op de omgevingsintegratie van een bestaande of geplande infrastructuur of voorziening, zoals bermen of taluds, groenvoorzieningen en buffers, werkzaamheden in het kader van natuurtechnische milieubouw, geluidsschermen en geluidsbermen, grachten en wadi's, voorzieningen met het oog op de waterhuishouding en de inrichting van oevers;*
- *14° werfzones en tijdelijke (grond)stockages met het oog op de uitvoering van de handelingen, vermeld in punt 1° tot en met 13°;*

De werken voldoen aan de voorwaarden van bovenstaande artikels en zijn handelingen in het kader van het algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact. De voorliggende aanvraag is in overeenstemming en verenigbaar met de wettelijke en ruimtelijke context.

4.2. Vergunde verkavelingen

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

4.3. Verordeningen

Algemeen Bouwreglement

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van het Algemeen Bouwreglement, de stedenbouwkundige verordening van de Stad Gent, goedgekeurd door de deputatie bij besluit van 16 september 2004 en meest recent gewijzigd bij gemeenteraadsbesluit van 25 maart 2024, van kracht sinds 27 mei 2024.

Het ontwerp is in overeenstemming met dit algemeen bouwreglement.

Gewestelijke verordening hemelwater

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

Zie waterparagraaf.

Gewestelijke verordening toegankelijkheid

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

Het ontwerp is in overeenstemming met deze verordening.

Gewestelijke verordening voetgangersverkeer

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

Het ontwerp is in overeenstemming met deze verordening.

Gewestelijke verordening publiciteit

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van de gewestelijke publiciteitsverordening. (Besluit van de Vlaamse Regering van 12 mei 2023)

Het ontwerp is in overeenstemming met deze verordening.

4.4. Uitgeruste weg

Het bouwperceel is gelegen aan een voldoende uitgeruste gewestweg.

4.5. Archeologienota

Gelet op het programma van maatregelen in de archeologienota met referentienummer 31572, waarvan akte genomen dd. 22/01/2024, zijn er geen specifieke maatregelen met betrekking tot archeologisch erfgoed noodzakelijk.

Uiteraard blijven de werken onderhevig aan artikel 5.4.1 van het Onroerenderfgoeddecreet, en dienen alle eventuele vondsten bij het Agentschap Onroerend Erfgoed te worden gemeld.
ID nota: 28600: <https://loket.onroerenderfgoed.be/archeologie/notas/notas/28600>

5. WATERPARAGRAAF

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

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

Het project gaat samen met de aanleg van verharding. Daarnaast wordt er ook een beperkt deel van de bestaande verharding heraangelegd en een deel verwijderd. In totaal wordt 8 837 m² nieuwe verharding aangelegd en 12 889 m² verharding uitgebroken.

Een deel van de nieuwe verharding wordt aangesloten op een infiltratievoorziening van het project of het bestaande rioolstelsel. Een ander deel watert rechtstreeks af in de omliggende groenzones. Er wordt langs het traject van het project ingezet op infiltratie door de aanleg van ondiepe wadi's en bufferzones. Hiermee wordt voldaan aan de vooropgestelde eisen naar buffering en infiltratieoppervlakte.

6. NATUURTOETS

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

7. OPENBAAR ONDERZOEK

Het openbaar onderzoek werd gehouden van 13 juni 2025 tot en met 12 juli 2025. Bij opmaak van dit advies waren 4 bezwaarschriften ingediend.

De bezwaren worden als volgt samengevat:

- De verkeersimpact van de werken op de omgeving is onvoldoende onderzocht:
 - * De relatie met de heraanleg van de ovonde aan de N60, het autoverkeer naar het technologiepark (de toegang en de parkeertoren) en de fietsinfrastructuur ter hoogte van Rijvissche, Modderenmanpad en de school Son Bosco.
 - * Het op- en afrittencolplex wordt geoptimaliseerd en De Pintelaan wordt een fietsstraat. De impact op de mobiliteit, meer specifiek op de Gestichstraat, van deze ingrepen werd niet onderzocht.
 - * De oprit voor auto's naar de R4 is ontoereikend (de invoegstrook is te kort, de rijweg wordt versmald). De doorstroming op de N60 tijdens de spits zal

verslechteren. Dit heeft invloed op het sluijverkeer in de woonwijken, zoals de Gestichtstraat.

- * De Gestichtstraat kan het bijkomend verkeer niet dragen en het wegdek is in slechte staat. De impact (met meer geluid, fijn stof, trillingen, file en een onveilige en onleefbare situatie) van het afsluiten van De Dedyne site werd niet onderzocht.
- * De straat Maaltemeers wordt moeilijker bereikbaar.
- De grondwaterbemaling zal schade geven aan de bomen. De relatie met andere projecten in de buurt is niet onderzocht. Gezien de milieu effecten is een MER vereist.
- De impact van de te rooien bomen is onvoldoende onderzocht, de compensatie moet in de buurt gebeuren, er gebeurt meer ontbossing dan aangevraagd.
- De aanvraag is niet in overeenstemming met het RUP groen:
 - * De voorschriften zone voor park laten geen constructies toe. Het fietspad is geen heraanleg maar een nieuwe constructie.
 - * Zone voor bos: verharding is enkel toegelaten voor functionele fietspaden die kaderen binnen een fietsroutenetwerk en de breedte mag maximaal 3 m zijn. Het fietspad hangt niet samen met het fietsroutenetwerk. De afwijking voldoet niet aan artikel 4.4.7 §2 van de VCRO. De ruimtelijke impact is niet beperkt. Een planinitiatief is nodig.
- Er was geen sprake van participatie. Een infomoment is onvoldoende.
- Een alternatievenonderzoek ontbreekt.
- De fietsbrug is noodzakelijk om alle bijkomende fietsers op te vangen. Ook de vrije busbaan is zeer goed en zorgt voor een betere doorstroming van het openbaar vervoer.

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

De vergunningverlenende overheid staat in voor de behandeling van de bezwaren. Volgende standpunten worden meegegeven:

Voor de heraanleg van de ovonde aan de N60 en de gemotoriseerde ontsluiting van Ardoyen is het onderzoek nog lopende. Het ontwerp voor de aanleg van een nieuwe fietsverbinding takt aan op de oostelijke zijde van de N60, ten zuiden van de Ringvaart. Alle mogelijk ontwerpkeuzes voor de ovonde, het autoverkeer naar het technologiepark en de fietsinfrastructuur langs de westelijke zijde van de ovonde blijven gevrijwaard. De geplande fietsverbinding van dit dossier zal altijd verbonden blijven met het ruimere netwerk.

De geplande nieuwe oprit naar de R4 ter hoogte van Mediamarkt maakt de bestaande oprit aan de De Pintelaan overbodig. Dit gaat om een één-op-één vervanging van de ene aansluiting op de R4 naar een andere locatie die hier vlakbij ligt. De Gestichtstraat ligt verder weg en er valt hier op netwerkniveau dan ook geen impact te verwachten.

De oprit naar de R4 is wel degelijk conform en er zijn geen redenen om aan te nemen dat deze wijziging voor een onvoldoende doorstroming op de N60 zou zorgen.

Het afsluiten van de Deynesite is er net gekomen om een gevaarlijke verkeerssituatie met een gelijkgrondse kruising van de fietssnelweg en vlakbij een afrit van de R4 weg te werken. De

gemotoriseerde ontsluiting voor de De Deynesite verloopt via de Gestichtstraat. Dat is geen nieuw element.

Vandaag heeft de Gestichtstraat inderdaad te maken met een hoge intensiteit aan vrachtverkeer. Dit heeft effectief een zware impact op de leefkwaliteit en verkeersveiligheid van de bewoners van de Gestichtstraat. Het afkoppelen van de Gestichtstraat van de R4 zou een groot deel van deze problemen oplossen. Dit kan jammer genoeg niet op korte termijn worden gerealiseerd. Er is nog geen concrete datum voor afsluiten van de Gestichtstraat. De bedrijfsontsluitingswegen naar Gent-Zuid I en Zwijnaarde II en III blijven de voorwaarde voor de afsluiting van zowel de op- als afrit van de Gestichtstraat.

Om de Gestichtstraat af te koppelen van de R4, is er een alternatieve route nodig voor het verkeer van en naar Gent Zuid I (Coca-Cola-site). Zonder die alternatieve route verschuift het (vracht)verkeer naar andere plaatsen en wordt de problematiek van de Gestichtstraat gewoon verschoven.

Er is dus eerst een alternatieve ontsluitingsroute nodig voor het verkeer van en naar Gent Zuid I. Om die alternatieve route te kunnen aanleggen moet onder andere een rooilijn worden vastgelegd en moeten er gronden verworven worden. Zowel tegen de vastlegging van de rooilijn, als tegen de verwerving van de gronden zijn rechtszaken aangespannen.

Van zodra er een uitspraak is in de verschillende rechtszaken kan het technische ontwerp volledig worden afgewerkt. Vervolgens kunnen de verwervingen gebeuren, kan de omgevingsvergunning aangevraagd worden en kan de alternatieve route worden gecreëerd. Tenslotte kan de Gestichtstraat worden afgesloten.

In de tussentijd zoekt Stad Gent naar ingrepen op korte termijn om de situatie in de Gestichtstraat te verbeteren. We zetten verder in op handhaving en werken cruciale knelpunten weg op alternatieve routes. Zo kunnen we het verkeer toch via een andere route sturen zonder de problemen te verschuiven. Voor een aantal van die knelpunten zijn er oplossingen gepland, voor andere zijn infrastructuurwerken nodig. Deze infrastructuurwerken moeten via de nodige ontwerpprocedures gaan. Stad Gent heeft zeker de ambitie om de problematieken in de omgeving aan te pakken.

Voor verdere vragen kan je terecht bij het Mobiliteitsbedrijf Stad Gent. Via de website www.stad.gent/parkeren of via mail op mobiliteit@stad.gent. Of bel naar Gentinfo op 09 210 10 10. Gentinfo bezorgt je vraag aan het Mobiliteitsbedrijf. Meer informatie vind je ook hier: <https://stad.gent/nl/plannen-en-projecten/project-scheldelindeweg-nieuwe-ontsluitingsweg-bedrijventerrein-zwijnaarde-ii-en-iii>

Het klopt dat de aanpassingen aan de oprit van de R4 ertoe leiden dat dit complex niet langer gebruikt kan worden om vanaf de N60, komende van De Pinte, via de oprit te keren zodat in tegengestelde richting verder gereden kan worden. Autobestuurders komende van De Pinte, die de Maaltemeers wensen te bereiken, kunnen keren vanaf het kruispunt met De Pintelaan of verder vanaf de rotonde aan de Sterre.

De aanvraag wijkt inderdaad af van de voorschriften in het RUP Groen. Er wordt op een correcte manier afgeweken van de voorschriften (zie 4.1 Ruimtelijke uitvoeringsplannen). De effecten van de bemaling en de gerooide bomen zijn voldoende onderzocht.

Voor dit project werden de volgende infomomenten georganiseerd:

- 14/12/2023: algemeen infomoment over masterproject Ardoyen
- 28/03/2024: infoavond specifiek voor bewoners N60
- 20/02/2025: binnenloopmoment specifiek voor bewoners De Pintelaan

Er is wel degelijk een grondig alternatievenonderzoek gebeurt. Om de locatie van de fietsbrug te bepalen, kwamen 3 randvoorwaarden naar voor:

- Het maximaal vrijwaren van het waardevolle bosbestand in de De Deynecampus;
- Het vrijwaren van het hellingspercentage op de fietsbrug van maximaal 4 %;
- Het vrijwaren van de aanrijdroutes van de brandweer naar de De Deynecampus.

Op basis van deze randvoorwaarden werden 3 varianten (een westelijke, centrale en oostelijke) fietsbrug weerhouden. Voort het goed functioneren van de westelijke fietsbrug is een hellingspercentage van meer dan 5 % nodig. Met een centrale fietsbrug kunnen hulpdiensten de Deynecampus niet langer bereiken. Het aanleggen van een bijkomende weg voor de hulpdiensten leidt tot het rooien van het meest waardevolle deel van het bosbestand. De oostelijke fietsbrug vrijwaart de toegang voor hulpdiensten naar de Deynecampus. Er is een beperkte impact op de bomen, voornamelijk op de minder waardevolle bomen langs de R4 ten noorden van de op- en afrit. Op basis van deze evaluatie werd de oostelijke fietsbrug als voorkeursalternatief weerhouden. Hierna werd dit voorkeursalternatief verder verfijnd en uitgewerkt.

8. OMGEVINGSTOETS

Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

Algemeen

Het doel van de voorliggende aanvraag is het realiseren van een veilige fietsverbinding. De fietsersbrug vormt een ontbrekende schakel in de zuidelijke rand van Gent en zorgt ervoor dat fietsers voor dit deel van het traject niet langer gebruik moeten maken van het onveilige fietspad langs de N60. De brug zal zoveel mogelijk aansluiten op de bestaande infrastructuur. Waar dit niet mogelijk is, wordt deze infrastructuur aangepast. Er is een goede aandacht voor verkeersveiligheid. Het STOP-principe wordt nageleefd met duidelijke oversteken voor de fietsers. Dit niet alleen voor de plaats waar de nieuwe brug komt maar ook voor de bestaande fietspaden die aansluiten op de brug of zich in de nabijheid van het plangebied bevinden. Het brugontwerp is architecturaal doordacht en biedt een goede balans tussen open doorzichten en voldoende geslotenheid. De gerooide bomen worden gecompenseerd via de aanplant van nieuwe bomen.

Het projectgebied overlapt met twee zones vastgesteld bouwkundig erfgoed: de 'Universiteitscampus De Sterre' (relictid: 134858) en het 'Medisch Pedagogisch Instituut Sint-' (relictid: 133174). Er worden enkel werken uitgevoerd aan de grenzen van deze zones met het openbaar domein. In deze zeer beperkte zone zijn ook geen erfgoedobjecten aanwezig.

De aanleg van de fietsinfrastructuur werd grondig voorbesproken met de stad. Volgende bezorgdheden blijven open:

Bezorgdheden over de toegankelijkheid van de bushaltes

De halte aan de oostelijke kant van de N60 ter hoogte van de noordelijk landing van de bestaande brug over de R4

Deze halte is te kort om te voldoen als integraal toegankelijke halte. Ook al hebben de verschillende randvoorwaarden tot deze inpassing geleid, toch blijft dit een reden van bezorgdheid.

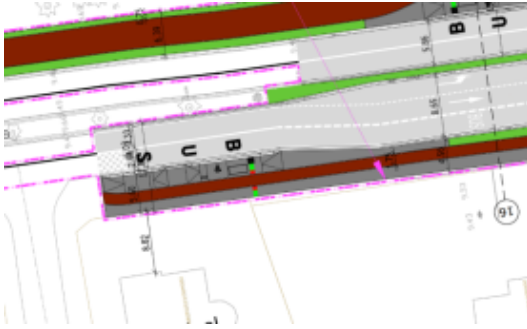
Daarom is het noodzakelijk om de verharding op deze halte – op juiste haltehoogte - langer door te trekken in noordelijke richting en een drempelloze overgang over het fietspad naar het trottoir te voorzien. Op die manier ontstaat een langer perron dat integraal toegankelijk is bij in het in- en uitstappen.



De halte aan de westelijke kant van de N60 ten noorden van de De Pintelaan

Deze bushalte met hellingen dwars door het perron voldoet niet aan de normen van integrale toegankelijkheid. Op langere termijn kan een alternatieve ontsluiting van het aanleggende privaat perceel via de Karel Van de Woestijnestraat een kwalitatieve oplossing bieden. De bushalte zal dan tussen de twee hellingen aan de uiteinden volledig op hetzelfde niveau moeten gelegd worden. Dat is met de huidige toerit nog niet mogelijk, waardoor deze halte niet integraal toegankelijk is binnen het voorliggende ontwerp. De afgelopen jaren wordt in Gent actief werk gemaakt van het realiseren van kwalitatieve integraal toegankelijke haltes. Dit perron voldoet jammer genoeg niet aan de minimale standaarden die we nu hanteren.

Aangezien een aanvaardbare halte hier nu niet mogelijk blijkt, wensen we dat dit perron uit de projectcontour van deze omgevingsvergunning wordt gehaald. De bestaande halte blijft voorlopig beter behouden in de huidige toestand, in afwachting van een betere gelegenheid om hier een volwaardige integraal toegankelijke halte te kunnen voorzien.



Bezorgdheid over de aansluiting van de André Denysbrug op de fietsstraat in het westelijkste deel van de De Pintelaan

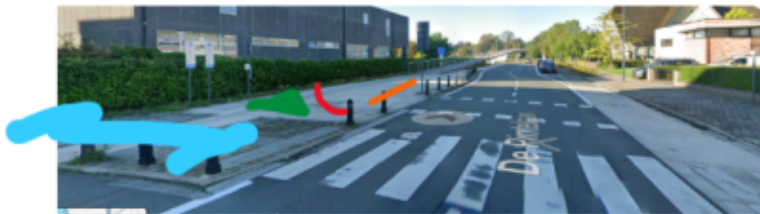
Het ontwerp uit deze omgevingsvergunning creëert een nieuwe situatie ter hoogte van de landing oostelijke landing van de André Denysbrug. Fietsers moeten hier nu nog rechtdoor het fietspad volgen richting N60, wat vandaag al voor conflicten zorgt als er grotere groepen leerlingen op deze locatie willen oversteken en met snellere fietsers geconfronteerd worden.

In de toekomstige situatie is het de bedoeling dat fietsers - die hier snel van de helling komen gefietst – afbuigen naar de nieuwe fietsstraat.

Voor fietscomfort is het nodig dat er een naadloze overgang wordt voorzien tussen de helling van de brug en de fietsstraat. Die overgang (indicatief in het oranje gemarkeerd) moet ook lang genoeg zijn om de verschillende verkeersstromen (ook in connectie met de fietssnelweg R4 binnenring) op een veilige manier te kunnen laten verlopen.

Het moet goed leesbaar zijn dat fietsers van de brug naar de N60 linksaf buigen naar de fietsstraat en niet rechtdoor dwars over het zebrapad aan de schooltoegang rijden.

De leesbaarheid moet zeker in het signalisatieplan worden voorzien. Het lijkt ook aangewezen om hier een beperkte uitbreiding van de projectcontour te voorzien waardoor de opgesplitste blindengeleiding verbonden kan worden, plus een zachte leesbare afscheiding van de fietsbewegingen. Bijvoorbeeld met een klein stukje ontharding en lage beplanting.



Bezorgdheid over de signalisatie

Binnen het ontwerp zijn zeker ook nog keuzes te maken binnen het latere signalisatieplan. Enkele voorbeelden van signalisatievragen zijn het al dan niet voorzien van paaltjes op fietsroutes (bvb R4 x De Pintelaan), voorrangsregelingen tussen fietsverbindingen (vb. F7 Gent-Kortrijk vs. verbinding R4 – fietsbrug), detaillering zebrapaden, enzovoort. Vanuit de stad vragen we daarom om tijdig betrokken te worden bij het opmaak van het signalisatieplan. Zo kunnen

we samen zorgen voor een veilige, uniforme en leesbare signalisatie die aansluit van gemaakte beleidskeuzes.



Over de concrete inrichting van de fietsassen en de wegenis zijn volgende opmerkingen:

- De blindengeleiding van de bushalte ter hoogte van Oudenaardsesteenweg nr 32 dient doorgetrokken te worden tot tegen de rooilijn.
- De oprit naar campus de Sterre mag maximaal 12m breed zijn tussen het fietspad en de rijweg en maximaal 6m tussen het fietspad en de rooilijn. De randen van de oprit worden loodrecht op de rand van de rijweg voorzien.
- De parkeerplaatsen in de De Pintelaan tussen de N60 en de R4 zijn te herschikken zoals afgesproken naar aanleiding van de opmerkingen van de school. Hierbij worden 2 parkeerplaatsen voorzien voor huisnummer 228 en 2 parkeerplaatsen voorzien voor huisnummer 298 ipv tussen de inritten van de school.
- Ter hoogte van de inrit naar de De Deysnecampus en de oversteek naar de nieuwe tunnel dienen de ribbeltegels toegevoegd te worden aan de blindengeleiding, nu zijn enkel noppentegels voorzien.
- Ter hoogte van de doorsteek van de middenberm in de De Pintelaan zijn boordstenen in de rijloper te vermijden, ook de grote dwarshellingen zijn weg te werken. In functie hiervan dient het fietspad aangelegd te worden in geveegd beton zodat er geen kantopsluiting nodig is, dit fietspad dient naadloos aan te sluiten op de huidige rijweg die behouden wordt als fietsloper. Het asfalt van de huidige rijwegen is aan te passen qua niveaus zodat ook de boordsteen type E vermeden kan worden. Het verdrijvingsvlak is om te vormen naar een groenvak.
- De boordstenen ID2 zijn te vervangen door boordstenen ID1.
- De groenstrook tussen de N60 en het nieuwe dubbelrichtingsfietspad is af te schermen met een verticaal element tegen foutparkeren.

Milieuhygiënische en veiligheidsaspecten

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

CONCLUSIE

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

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

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

WAAROM WORDT DEZE BESLISSING GENOMEN?

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

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

Beslissing

Beslist het volgende:

Artikel 1:

Het college van burgemeester en schepenen brengt **voorwaardelijk gunstig** advies uit over de omgevingsaanvraag voor het aanleggen van een fietsverbinding tussen de campussen De Sterre en Ardoyen + bijstelling van de milieuvorwaarden van Afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen, gelegen te De Pintelaan, Oudenaardsesteenweg, 9000 Gent - Grotesteenweg-Noord, Langeplankweg en Technologiepark-Zwijnaarde, 9052 Gent.

Artikel 2:

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

Toegankelijkheid bushaltes

We vragen een optimalisatie van twee bushaltes: de halte aan de oostelijke kant van de N60 ter hoogte van de noordelijk landing van de bestaande brug over de R4 en de halte aan de westelijke kant van de N60 ten noorden van de De Pintelaan. Beide bushaltes moeten integraal toegankelijk zijn.

Inrichting wegenis

- De blindengeleiding van de bushalte ter hoogte van Oudenaardsesteenweg nr 32 dient doorgetrokken te worden tot tegen de rooilijn.
- De oprit naar campus de Sterre mag maximaal 12m breed zijn tussen het fietspad en de rijweg en maximaal 6m tussen het fietspad en de rooilijn. De randen van de oprit worden loodrecht op de rand van de rijweg voorzien.
- De parkeerplaatsen in de De Pintelaan tussen de N60 en de R4 zijn te herschikken zoals afgesproken naar aanleiding van de opmerkingen van de school. Hierbij worden 2 parkeerplaatsen voorzien voor huisnummer 228 en 2 parkeerplaatsen voorzien voor huisnummer 298 ipv tussen de inritten van de school.

- Ter hoogte van de inrit naar de De Deysnecampus en de oversteek naar de nieuwe tunnel dienen de ribbeltegels toegevoegd te worden aan de blindengeleiding, nu zijn enkel noppentegels voorzien.
- Ter hoogte van de doorsteek van de middenberm in de De Pintelaan zijn boordstenen in de rijloper te vermijden, ook de grote dwarshellingen zijn weg te werken. In functie hiervan dient het fietspad aangelegd te worden in geveegd beton zodat er geen kantopsluiting nodig is, dit fietspad dient naadloos aan te sluiten op de huidige rijweg die behouden wordt als fietsloper. Het asfalt van de huidige rijwegen is aan te passen qua niveaus zodat ook de boordsteen type E vermeden kan worden. Het verdrijvingsvlak is om te vormen naar een groenvak.
- De boordstenen ID2 zijn te vervangen door boordstenen ID1.
- De groenstrook tussen de N60 en het nieuwe dubbelrichtingsfietspad is af te schermen met een verticaal element tegen foutparkeren.

Artikel 3:

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

Signalisatie

Vanuit de stad vragen we daarom om tijdig betrokken te worden bij het opmaak van het signalisatieplan.

Optimalisatie aansluiting André Denysbrug op de fietsstraat De Pintelaan

De helling van de André Denysbrug op de fietsstraat De Pintelaan kan verder geoptimaliseerd worden zodat de bewegingen van voetgangers en fietsers hier veilig, leesbaar en comfortabel kunnen verlopen.

Openbaar domein, plaatsbeschrijving, werfzone

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_06688 - OMV_2024155266 R - aanvraag omgevingsvergunning voor het aanleggen van een fietsverbinding tussen de campussen De Sterre en Ardoyen + bijstelling van de milieuvorwaarden - met openbaar onderzoek - De Pintelaan, Oudenaardsesteenweg, 9000 Gent - Grotesteenweg-Noord, Langeplankweg en Technologiepark-Zwijnaarde, 9052 Gent - Advies