Vlaamse Regering

Dossiernummer: OMV/2023134887
Projectinhoudversie (PIV): V4
Inrichtingsnummer: 20200512-0025

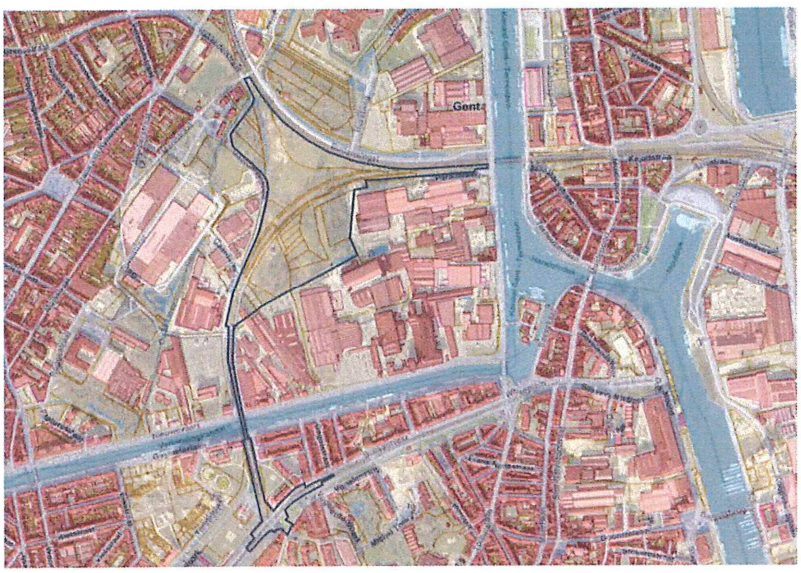
Ministerieel besluit over de omgevingsvergunningsaanvraag van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn voor de bouw van een stelplaats en onderhoudscentrum 'Wissenhage' en de heraanleg van Blaisantvest gelegen te 9000 Gent, Wiedauwkaai, Nieuwevaart en Blaisantvest.

OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG (INCLUSIEF WIJZIGINGEN)

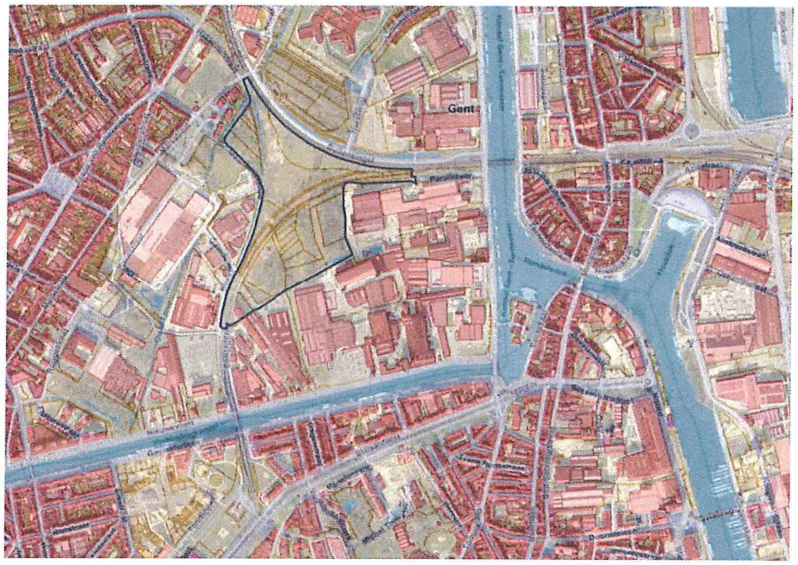
De aanvraag gaat over de bouw van een nieuwe bus- en tramstelplaats en het realiseren van een onderhoudscentrum voor bussen en trams

De aanvraag heeft betrekking op terreinen gelegen te:

- voor wat betreft de stedenbouwkundige handelingen: 9000, Gent, Wiedauwkaai, Nieuwevaart en Blaisantvest, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



- voor wat betreft de ingedeelde inrichting of activiteit: 9000, Gent, Wiedauwkaai, Nieuwevaart en Blaisantvest, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



Oorspronkelijke aanvraag (PIV2)
De aanvraag omvat de volgende stedenbouwkundige handelingen:

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknopte omschrijving
Gebouw C	Bouwen of herbouwen	Het bouwen van een loods voor het dagelijkse onderhoud van trams
Gebouw D	Bouwen of herbouwen	Het bouwen van een loods voor het dagelijkse onderhoud van bussen
Gebouw E	Bouwen of herbouwen	Het bouwen van een parkeergebouw
Gebouw A	Bouwen of herbouwen	Het bouwen van een stelplaats voor trams
Gebouw B	Bouwen of herbouwen	Het bouwen van werkplaats met kantoor en diverse sociale ruimtes: refter, sanitair, kleedruimtes... en dakparking
Gebouw G	Bouwen of herbouwen	Het bouwen van een loods voor technische voorzieningen: tractiestation, de cabine voor netmanagement, gasontspanning, waterteller en een pomplokaal
Verharding nieuw	Nieuwbouw of aanleggen	Het aanbrengen van bestrating ter ontsluiting van de gebouwen
Sloop	Slopen of verwijderen	Het verwijderen van gebouwen en betonverharding
Beoveld	Nieuwbouw of aanleggen	Het aanbrengen van een boorput voor energie-opslag
Riolering	Nieuwbouw of aanleggen	Het aanleggen van RWA- en DWA-riolering op de site

Reliefwijziging	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Het hernivelleren van het terrein, het aanleggen van bufferbekkens en grachten en het inbuizen van een gracht
Sporen nieuw	Nieuwbouw of aanleggen	Het aanbrengen van tramsporen op de stelplaats
Sprinklertank	Nieuwbouw of aanleggen	Het bouwen van een sprinklertank voor blusvoorzieningen
Werken waterloop	Nieuwbouw of aanleggen	Het plaatsen van een duiker op de Lieve
Sporen	Nieuwbouw of aanleggen	Het aanbrengen van tramspoor van de Blaisantvest naar de stelplaats
Verharding	Verbouwen/wijzigen infrastructuur	Het vernieuwen van de wegenis tussen stelplaats en Blaisantvest
Regenwaterbuffer 2	Nieuwbouw of aanleggen	Het bouwen van een vrijstaande bovengrondse regenwaterbuffertank
Gebouw F	Bouwen of herbouwen	Het aanbrengen van luifels voor een busstelplaats
Ontbossing	Ontbossen	Het verwijderen van bomen in bosverband van de site
Geluidschermen	Nieuwbouw of aanleggen	Het aanbrengen van geluidswering

De aanvraag omvat voor wat de ingedeelde inrichting of activiteit betreft:

- de exploitatie van een stelplaats en een onderhoudscentrum voor bussen en trams
- de bijstelling van de volgende milieuvoorwaarden uit titel II van het VLAREM:
  - artikel 4.2.3.1.3°: bijzondere lozingsnormen in aanvulling op de algemene lozingsnormen voor de lozing van bedrijfsafvalwater in riolering van titel II van VLAREM;
  - artikel 4.2.5.1.1, §1: bedrijfsafvalwater van inrichtingen die een maximum hoeveelheid bedrijfsafvalwater van meer dan 2 m^3 per dag of 50 m^3 per maand of 500 m^3 per jaar lozen, moet worden geloosd via een controle-inrichting die alle waarborgen biedt om de kwaliteit van het werkelijk geloosde afvalwater te controleren en die inzonderheid toelaat gemakkelijk monsters van het geloosde water te nemen;
  - artikel 5.15.0.6. §1: sectorale voorwaarden voor garages, parkeerplaatsen en herstellingswerkplaatsen voor motorvoertuigen waarin gesteld wordt dat rustverstorende werkzaamheden verboden zijn op werkdagen tussen 19u en 7u alsmede op zon- en feestdagen.

De aanvraag omvat de volgende rubrieken:

rubriek	omschrijving	totale hoeveelheid	klasse
3.2.2°a)	Het lozen van 0,47 m^3/u; 3,73 m^3/dag of 984,14 m^3/jaar huishoudelijk afvalwater	984,14 m^3/jaar	3
3.4.2°	Het lozen van 28,79 m^3/h bedrijfsafvalwater.	28,79 m^3/uur	2
4.3.a)3°	4 spuitcabines die samen een totale drijfkracht van 302 kW hebben (240 kW spuitcabine trams, 10 kW spuitcabine klein onderhoud en 52 kW voor de spuitcabine bussen).	302 kW	2

6.4.1°	2 afvalolietanken van 4950 l en 1200 l, 2 motorolietanken van 4950 l, verschillende verplaatsbare kleine vaten en bidons	27.926 liter	3
6.5.1°	1 dieselpomp en 1 biodieselpomp gelinkt aan opslag in gebouw D	2 verdeelslangen	3
12.1.2.2°b)	2 dieselmotoren (sprinkler installatie), elk met een elektrisch vermogen van 280 kW/motor Totaal: 2x280 kW = 560 kW	560 kW	2
12.2.2°	10 oliegekoelde transformatoren, waarvan 2x1.055, 1x1.250, 3x1.600 en 4x2.000 kVA	16.160 kVA	2
15.1.2°	Op het gelijkvloers plaats voor 40 bussen, later uitbreidbaar naar 56 stalplaatsen Open parking voor 15 bussen Overdekte parking voor 65 gelede bussen, uitbreidbaar naar 72 Stalplaats voor 40 trams, uitbreidbaar naar 78 stalplaatsen 1 positioneerwagen 1 lichte vrachtwagen 2 elektrische heftrucks 1 dieselhydraulische truck Totaal = 40 + 15 + 65 + 40 + 5 = 165 motorvoertuigen	165 voertuigen	2
15.3.2°	17 rolbruggen, acht takels voor bussen, twee hefsystemen voor trams (enkelvoudig), één hefsysteem voor trams (dubbel), twee sets verrolbare hefblokken tram (12 stuks/set), twee hefsystemen voor bougies, 14 stempel-hefbruggen voor bussen, één hefbrug voor de belbus, twee sets verrolbare hefbokken bus (6 stuks/set), twee sets steunen voor bussen (6 stuks/set)	93 schouwputten of hefbruggen	2
15.4.2°b)	1 automatische wasstraat met zij- en voorborstels voor trams : per dag kunnen 30 trams gewassen worden 2 automatische wasstraten met zij-, dak- en voorborstels + vaste chassisreiniger voor bussen : per dag kunnen 150 bussen gewassen worden Totaal = 180 voertuigen per dag	180 motorvoertuigen en hun aanhangwagens/dag	2
15.6.2°	Stallen van maximaal 15 geaccidenteerde bussen voor een maximaal van 300 ton	300 ton	2
16.3.2°b)	Koelinstallaties, compressoren, warmtepompen en airconditioninginstallaties met een totaal geïnstalleerd vermogen van 842,8 kW	842,8 kW	2
17.1.1.1°	Opslag van aerosolen in verplaatsbare recipiënten	300 liter	3

17.1.2.1.2°	500 l acetyleen, 150 l propaan, 500 l zuurstof, 200 l argon, 200 l menggas (99% argon + 1% O_2), 200 l menggas (98% argon + 2% O_2), 200 l menggas (85% argon + 15% CO_2) , 50 l stikstof en 60 l R134A Totaal = 2.060 liter	2.060 liter	2
17.3.2.1.1.2°	2 vaste houders met elk een inhoud van 33200 kg gasolie diesel	66,4 ton	2
17.3.4.2°b)	Zeep voor carwash (Bonderite)	2,618 ton	2
17.3.6.1°b)	Opslag van schadelijke vloeistoffen	0,541 ton	3
17.3.7.2°b)	Hybride koelvloeistof, Koelvloeistof en Ruitenwisservloeistof winterkwaliteit	12,428 ton	2
17.4.	Verschillende producten in klein verpakking van maximaal 30 kg of 30 liter	1.952 liter	3
19.3.1°b)	Schrijnwerkerij met elektrisch vermogen van 15,5 kW	15,5 kW	3
29.5.2.2°b)	Slijperij met een totaal elektrisch vermogen van 381,7 kW	381,7 kW	2
29.5.7.2°a)2)	2 ontvettingsbaden van elk 100 liter	200 liter	3
36.4.1°	Opslag van 20 ton rubberbanden in bandenlokaal voor nieuwe (zonder velg) en herstelde banden (met velg)	20 ton	2

Wijziging van de aanvraag (PIV4)

Op 26 maart 2024 werden een aantal plannen en nota's gewijzigd in voorliggende aanvraag naar aanleiding van de ongunstige adviezen van De Vlaamse Waterweg en Farys:

- De opmerkingen van de nv De Vlaamse Waterweg hadden in hoofdzaak invloed op de elementen met betrekking tot buffering en infiltratie van hemelwater op eigen terrein. Er werden aanpassingen en verduidelijkingen aangebracht hoe en welke maatregelen genomen worden om de 80 % van het regenwater vertraagd te laten afvoeren;
- Voor Farys bleek het van belang dat de ontbrekende gegevens in het dossier aangevuld werden en de onduidelijkheden weggewerkt werden. Een aangepaste hydraulische nota met inbegrip van nieuwe berekeningen werd toegevoegd.
- Gewijzigde plannen.

De gewestelijke omgevingsambtenaar heeft op 4 april 2024 het wijzigingsverzoek aanvaard met de organisatie van een nieuw openbaar onderzoek en een tweede adviesvraag aan de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie.

Deze wijzigingen worden meegenomen in de beoordeling van de aanvraag.

REGELGEVEND KADER

De aanvraag wordt behandeld rekening houdend met de ter zake geldende wettelijke bepalingen, in het bijzonder het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (Omgevingsvergunningsdecreet), het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM), de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO), het decreet van 21

oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (Natuurdecreet), het decreet van 15 juli 2016 betreffende het Integraal Handelsvestigingsbeleid (decreet IHB) en hun uitvoeringsbesluiten.

ONTVANKELIJKHEID EN VOLLEDIGHEID

De aanvraag werd ingediend door de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn, Motstraat 20, 2800 Mechelen en per beveiligde zending verzonden en ontvangen op 18 december 2023 en vervolledigd op 24 januari 2024.

De aanvraag is volledig en ontvankelijk verklaard op 30 januari 2024.

De aanvraag valt onder punt 1 en punt 2 van de lijst van de Vlaamse projecten vastgesteld in toepassing van artikel 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning:
"1° aanvragen door of in opdracht van publiekrechtelijke rechtspersonen met betrekking tot autosnelwegen en gewestwegen, met inbegrip van bruggen over en tunnels onder die wegen, met uitzondering van :
a) aanvragen die louter strekken tot het vellen van bomen langs die wegen;
b) aanvragen die louter betrekking hebben op dienstenzones langs autosnelwegen;
2° aanvragen met betrekking tot de volgende spoorwegen, en bruggen over en tunnels onder die spoorwegen:
a) openbare spoorwegen voor het personen- en goederenvervoer met inbegrip van de perrons, de stelplaatsen en de stations;
b) tramlijnen, metrolijnen en andere geleide openbaarvervoerssystemen met inbegrip van de perrons, de stelplaatsen en de stations".

De Vlaamse Regering is bevoegd om in eerste administratieve aanleg een beslissing te nemen over aanvragen met betrekking tot een rubriek van de Vlaamse lijst, die volgens de gewone procedure en met advies van de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie worden behandeld.

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme is bevoegd om op te treden voor de Vlaamse Regering met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 2 oktober 2019 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering.

TERMIJNVERLENGING

Wijziging van de aanvraag (aanvraag)
In uitvoering van artikel 30 van het Omgevingsvergunningsdecreet heeft de aanvrager op 26 maart 2024 een wijziging van de aanvraag gevraagd.

Zoals bepaald in artikel 32, §2, van het Omgevingsvergunningsdecreet, wordt de beslissingstermijn met 60 dagen verlengd omwille van de organisatie van een nieuw openbaar onderzoek.

OPENBAAR ONDERZOEK

Het eerste openbaar onderzoek vond plaats van 9 februari 2024 tot en met 10 maart 2024 in de stad Gent. Er werden 1.245 bezwaarschriften ingediend.

Het tweede openbaar onderzoek vond plaats van 18 april 2024 tot en met 17 mei 2024 in de stad Gent. Er werden 13 bezwaren ingediend.

De bezwaren hebben betrekking tot:

- Er is geen onderzoek gedaan naar reeds verharde locatie-alternatieven;
- Zorgen rond de klimaatrobuustheid en hittestress;
- Vraag naar behoud van bos en natuur;
- Negatief effect op de diersoorten;
- De site heeft een groot belang voor het watersysteem van Gent. Het verharden is in conflict met de doelstelling geen nieuwe signaalgebieden te creëren;
- Er is vervuilde grond aanwezig waardoor er een schending is van de bepalingen in verband met het bodemdecreet;
- Er is geen stabiele grond aanwezig, wat noodzakelijk is voor de stel- en werkplaatsen voor bussen en trams;
- De keuze voor één grote stelplaats wordt in vraag gesteld. Waarom is een combinatie van kleinere stelplaatsen niet mogelijk;
- Bezwaren omtrent de invloed op mobiliteit;
- Men is bezorgd over de geluidstoename aan de bochten aan de Blaisantvest en over de algemene geluidstoename;
- Voorliggende aanvraag zal veel luchtvervuiling met zich meebrengen, zeker in combinatie met bomen weg te nemen en met voertuigen van De Lijn die op diesel rijden;
- Lichthinder naar de buurt toe door de geplande parkeerplaatse voor auto's van het personeel;
- De aanvraag is niet in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening;
- De archeologienota stemt niet overeen met de inhoud van de aanvraag;
- De ambities op vlak van energie zijn ontoereikend;
- Voorliggende aanvraag staat haaks op de prioriteiten van de stad Gent;
- Het bos behoort tot een unieke opportuniteitszone voor de aanleg van de uitbreiding van het wijkpark;
- Er is geen rekening gehouden met de buurtbewoners;
- Er bevinden zich buurtwegen in voorliggende aanvraag, waarvoor een beslissing van de gemeenteraad noodzakelijk is;
- De aanvraag is in strijd met de verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende natuurherstel;
- De vastgoedwaarde zal dalen;
- Er zijn heel veel bezwaarschriften ingediend, waardoor het duidelijk is dat er geen draagvlak is;
- De aanvraag voldoet niet aan de goede ruimtelijke ordening;
- De aanvraag voldoet niet aan artikel 4.3.1 van de VCRO inzake de schaal, het ruimtegebruik, de visueel-vormelijke elementen en de cultuurhistorische aspecten;
- Er kan geen BEO-veld voorzien worden, gezien de PFAS problematiek op de site;
- Schending van artikel 16 van het Natuurdecreet aangezien er biologisch waardevolle natuur vernietigd wordt;
- De boscompensatie is ontoereikend;
- Vraag naar engagement dat de natuurvriendelijke inrichting van de niet-verharde ruimtes effectief natuurvriendelijk aangelegd en onderhouden worden;
- Er moet een boombeschermingsplan opgemaakt worden;
- Er is een onvolledige inventarisatie gebeurd van de fauna en flora waardoor er gesteld kan worden dat er een schending gebeurd is van de soortentoets;
- Een deel van het projectgebied staat op de Biologische Waarderingskaart;

- Waardevolle veengronden worden aangetast;
- De vergunningverlenende overheid moet duidelijk motiveren waarom van de klimaatdoelstellingen afgeweken wordt;
- Niet in overeenstemming met de bestemmingen 'Industriegebied' en 'kmo-zone';
- Er is weinig of geen onderzoek gedaan naar reeds verharde locatie-alternatieven;
- Er is niet aangetoond dat er één centrale locatie noodzakelijk is in plaats van meerdere kleinere stelplaatsen.

ADVIEZEN

Het advies van 13 februari 2024 van de ASTRID-veiligheidscommissie is voorwaardelijk gunstig. Op 10 april 2024 (na het wijzigingsverzoek) wordt dit advies bevestigd.

Op 19 februari 2024 en op 10 april 2024 deelde het agentschap Onroerend Erfgoed mee dat geen advies zal worden verleend.

Het advies van 20 februari 2024 van Elia Asset is voorwaardelijk gunstig. Het advies van 16 mei 2024 (na het wijzigingsverzoek) van Elia Asset is deels voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 26 februari 2024 van Farys in ongunstig. Het advies van 15 april 2024 (na het wijzigingsverzoek) van Farys is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 26 februari 2024 van de Brandweer Zone Centrum is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 5 maart 2024 van de nv Infrabel is ongunstig. Het advies van 18 maart 2024 van de nv Infrabel is voorwaardelijk gunstig. Op 11 april 2024 (na het wijzigingsverzoek) wordt het advies van 18 maart 2024 bevestigd.

De adviezen van 7 maart 2024 van 2 mei 2024 van het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent zijn voorwaardelijk gunstig.

De adviezen van van 14 maart 2024 en 3 mei 2024 van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zijn voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 18 maart 2024 van het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) is voorwaardelijk gunstig. Op 30 april 2024 (na het wijzigingsverzoek) wordt dit advies bevestigd.

Het advies van 18 maart 2024 van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) (Water – Lucht (industrie)) is voorwaardelijk gunstig. Op 8 mei 2024 (na het wijzigingsverzoek) wordt dit advies bevestigd.

Het advies van 19 maart 2024 van de nv De Vlaamse Waterweg is ongunstig. De adviezen van 3 april 2024 en 6 mei 2024 (na het wijzigingsverzoek) zijn gunstig.

Op 12 april 2024 deelde de VMM (Lucht (mobiliteit)) mee dat geen advies zal worden verleend.

Het advies van 24 mei 2024 van de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP) (Ruimte) van het Departement Omgeving is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van het Departement Mobiliteit en Openbare werken is stilzwijgend gunstig.

Het advies van Departement Zorg is stilzwijgend gunstig.

GOVC

De aanvrager werd tijdens de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie van 4 juni 2024 gehoord en verklaarde hierbij het volgende:

- De adviezen zijn gelezen;
- In het deels voorwaardelijk gunstig advies van 16 mei 2024 van Elia Asset werd gesteld dat het belangrijk is te weten welke stoffen via de afblaaspijp zullen vrijkomen en wat de impact hiervan zal/kan zijn. Er werd gevraagd aan de bouwheer aan te tonen dat de uit te stoten dampen/gassen geen schadelijk invloed zullen uitoefenen, op korte en langere termijn, op de hoogspanningsmast/isolatoren en geleiders. Hierover werd een repliek gegeven dat de verven die gebruikt zullen worden in de spuitcabine allen watergedragen zullen zijn. Daarnaast is het een elektrische spuitcabine en zal er geen uitstoot zijn van verbrandingsgassen. In combinatie van het voorzien van de koolstoffilters zal de uitstoot van de vaste deeltjes onder de 5 mg/Nm^3. Elia Asset ging hiermee akkoord;
- Men heeft een nota opgemaakt met een reactie op de adviezen en een weerlegging van de bezwaren van het eerste openbaar onderzoek. Deze nota is ingediend op het loket op 31 mei 2024. Men is akkoord met al de adviezen en voorgestelde voorwaarden;
- Tijdens het tweede openbaar onderzoek is een zeer uitgebreide campagne gevoerd tegen voorliggende aanvraag. De bezwaren uit het tweede openbaar onderzoek zijn pas ontvangen op 30 mei 2024. Deze bezwaren zijn voor het grootste deel gelijkaardig met de bezwaren uit het eerste openbaar onderzoek;
- Er is 1 groot bezwaarschrift ingediend met betrekking tot gevonden planten en dieren. Ten eerste heeft men geen toestemming gegeven om het terrein te betreden. Dit is ook volledig omheind en er staan verbodsborden;
- Er is fauna gevonden door studenten van de UGent die iets uitgebreider is dan tijdens het biodiversiteitsonderzoek gevonden is;
- Men heeft op 3 juni 2024 2 biodiversiteitsdeskundige op terrein gestuurd om de bevindingen te gaan controleren. Een van deze biodiversiteitsdeskundige is aanwezig in deze gewestelijke omgevingsvergunningscommissie;
- Op vlak van zoogdieren komt dit overeen met de soorten die al gevonden waren. Hierover is er ook al een overeenkomst met het ANB met hoe hiermee omgegaan zal worden;
- Op vlak van amfibieën heeft men ook reeds een overeenkomst met ANB over de gevonden soorten en hoe hiermee omgegaan zal worden. De studenten hebben 2 soorten amfibieën gevonden die niet opgenomen zijn in de natuurstudie van de aanvraag. Deze soorten hebben wel dezelfde bescherming als de dieren die reeds opgenomen waren. Dit kan dus op dezelfde manier verzorgd worden;
- Op vlak van reptielen hebben de studenten bijkomend de muurhagedis aangetroffen. Men haalt aan dat dit een soort is die men reeds gezocht heeft maar niet aangetroffen werd. Men heeft hier vragen bij. Deze muurhagedis komt normaal voor rond spoorwegen en heeft een voorkeurshabitat in de randen van het projectgebied. De werken vinden niet plaats tot op de sporen. Indien er toch een individu geraakt zou worden, is er nog steeds de spoorlijn die de aansluiting kan bieden tot de populatie;
- Op vlak van vogels zijn de soorten overeenkomstig met de soorten die reeds in de aanvraag vervat zitten. Er zijn zelfs minder vogelsoorten gevonden door de studenten dan de soorten die initieel gevonden werden. Er wordt nog een speciale vermelding gemaakt van de ijsvogel in het bezwaarschrift waarbij ook vermeld wordt dat de ijsvogel daar zou broeden.

Het lijkt erg onwaarschijnlijk dat ijsvogels daar zouden broeden aangezien deze vogels broeden op steile wanden. Er zijn momenteel geen steile wanden aanwezig op het terrein;

- Op vlak van de flora is men iets minder tevreden met de kwaliteit van de schattingen van de gevonden soorten. Bijvoorbeeld knoopkruid wordt zogezegd gevonden als dominante soort in 20 % van het grasland. Er staan inderdaad enkele plantjes knoopkruid in het projectgebied maar dit komt niet overeen met de bevindingen uit het bezwaarschrift;
- In het bezwaarschrift werd ook ingegaan op een argument rond moerasbos op veenbodem. Het lijkt niet waarschijnlijk dat dit op het projectgebied voorkomt. Er zijn boringen geweest vorig jaar. Veenpakketten zitten meestal 1 à 2 m onder het maaiveld. Men is op de meest verdachte locaties gaan zoeken. Ook hier heeft men niets aangetroffen. Ook staat dit moerasbos nergens vermeld op de biologische waarderingskaarten. De combinatie van esdoorn en moerasgebied gaat ook niet samen. Esdoorn is een boom die op een droge ondergrond staat. De bodem is ook niet onaangeraakt en is continu in beweging geweest;
- Men is van plan nog een nota in te dienen op het Omgevingsloket met de weerlegging van de bezwaren uit het openbaar onderzoek;
- Men haalt aan dat de aannemer van voorliggende aanvraag gekend is met de problematiek rond fauna en flora. Men is bekend met de translocatie van soorten, maatregelen nemen,... De aannemer heeft dit bijvoorbeeld ook al meegemaakt met bijenorchis en beschermde padden. Men volgt de instructies, die onder andere ook opgelegd worden door biologen. Het is de bedoeling dat er ook onmiddellijk ingegrepen kan worden.

Het advies van 4 juni 2024 van de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie is ongunstig.

HISTORIEK

De aanvraag betreft een nieuwe ingedeelde inrichting of activiteit.

De volgende vergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit is gekend:

Overheid (1)	Referentie	Datum besluit	Vervaldatum	Voorwerp
MB	2020061601	21/06/2023	Duur van de nog te verkrijgen vergunning	Vergunning voor afwijking op plaatsen van 5 spuitcabines in gebied ander dan industriegebied

(1) MB = besluit bevoegde Vlaamse minister

De plannen voor de aanleg van de tram- en busstelplaats Wissenhage dateren reeds van 2002. Naar aanleiding hiervan werd een stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning aangevraagd, die verleend werden in respectievelijk 2006 (dossiernummer 8.00/44021/30717.2) en 2007 (dossiernummer 082/44021/1396/1/A/2/HV/CL). Door het niet opstarten van de werken binnen de vervaltermijn, zijn beide vergunning verlopen.

Op 27 november 2014 werd de stedenbouwkundige vergunning 8.00/44021/30717.11 verleend inzake ontbossing.

Op 15 februari 2016 werd een nieuwe stedenbouwkundige vergunning ingediend. De vergunning werd verleend op 5 juli 2016 (8.00/44021/30717.2). Gezien de werken niet binnen de 2 jaar werden opgestart, is deze vergunning intussen vervallen. Op 10 augustus 2017 (dossiernummer

M03/44021/1396/1/A/3) werd een nieuwe milieuvergunning bekomen. Deze is intussen ook vervallen.

Op 21 september 2021 werd de omgevingsvergunning OMV/2021054996 verleend aan het Agentschap Wegen en Verkeer, inzake de heraanleg en herinrichting van de N458 – Wiedauwkaai).

BESCHRIJVING OMGEVING

De omgeving van de aanvraag wordt gekenmerkt door voornamelijk industrie en in het noordwesten een aanpalende woonzone met appartementsgebouwen. Het projectgebied Wissenhage is gelegen ten noorden van de stadskern van Gent. Het projectgebied bestaat heden uit een gedeeltelijk bebost terrein in een industriële omgeving, ingeklemd tussen een aantal verkeersassen (R40A en N458), het kanaal Gent-Terneuzen, het Verbindingskanaal, de spoorweg Gent-Zeehaven-Wondelgem, industrie- en bedrijvenzones. De toegangen voor de trams en bussen sluiten aan op het omliggend wegennet.

Waterlopen:
Ten oosten van de inrichting ligt de bevaarbare waterloop, het Kanaal Gent-Terneuzen. De onbevaarbare waterloop van 3de categorie, 'Oude Lieve' grenst ten noorden aan het projectgebied.

Natuur:
Ten westen op een afstand van circa 4,5 km ligt het habitatrichtlijngebied 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel' met code BE BE2300005. Op een afstand van circa 2 km ligt een gebied van het VEN of het IVON 'De Vallei van de Benedenleie' met gebiedsnummer 213.

Onroerend Erfgoed:
Voorliggende aanvraag overlapt voor een deel met het vastgesteld bouwkundig erfgoed 'Fabriek T. Vercoutere'.
In de nabije omgeving van voorliggende aanvraag ligt het beschermd stadsgezicht 'Tolhuislaan en Voorhaven', het beschermd monument 'Vlasspinnerij La Lièvе', het beschermd monument 'Loop van de Lieve met oevers' en de bufferzone van het Unesco werelderfgoed 'Belfort, lakenhal en Mammelokker: buffer'.

Seveso:
De aanvraag is gelegen op een afstand van circa 600 m van het hogedrempel sevesobedrijf de nv Varo Energy Tank Storage.

Transportleidingen:
Ten zuidwesten van het projectgebied bevindt zich het hoogspanningsstation 'Nieuwevaart'. Binnen het projectgebied bevindt zich een hoogspanningsmast van de nv Elia Asset.

Afstand:
De aanvraag is gelegen in een speciale beschermingszone voor fijn stof.

PLANOLOGISCHE LIGGING

Plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen

De aanvraag is volgens het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone', vastgesteld bij koninklijk besluit van 14 september 1977 en wijziging 'Algemeen deel II' vastgesteld bij koninklijk besluit van 26 januari 2001, gelegen in woongebied (enkel voor de stedenbouwkundige handelingen) , gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, woongebied met cultureel, historische en/of esthetische waarde (enkel voor de stedenbouwkundige handelingen), parkgebied (enkel voor de stedenbouwkundige handelingen), industriegebied, zone voor bestaande hoogspanningsleidingen, zone voor bestaande spoorwegen en palend aan zone voor bestaande waterwegen (palend aan de stedenbouwkundige handelingen), kmo-zone en zone voor bestaande hoofdverkeerswegen (palend aan de stedenbouwkundige handelingen).

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften zoals bepaald in artikel 5.1.0, 6.1.2.3, 14.4.4, 4.13.1, 4.9.1, 4.11.1, 4.8.3.1, 17.6.0 en 17.6.2, van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. Deze voorschriften luiden als volgt:

"Artikel 5.1.0. Woongebieden
De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven.
Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.

Artikel 6.1.2.3. Woongebieden met cultureel, historische en/of esthetische waarde
De gebieden en plaatsen van culturele, historische en/of esthetische waarde. In deze gebieden wordt de wijziging van de bestaande toestand onderworpen aan bijzondere voorwaarden, gegrond op de wenselijkheid van het behoud.

Artikel 7.2.0. De industriegebieden
Deze zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten. Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten, namelijk: bankagentschappen, benzinestations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.

Artikel 8.2.1.3. Kmo-zone
De gebieden voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen. Deze gebieden zijn mede bestemd voor kleine opslagplaatsen van goederen, gebruikte voertuigen en schroot, met uitzondering van afvalprodukten van schadelijke aard.

Artikel 14.4.4. Parkgebieden
De parkgebieden moeten in hun staat bewaard worden of zijn bestemd om zodanig ingericht te worden, dat ze, in de al dan niet verstedelijkte gebieden, hun sociale functie kunnen vervullen.

17.6.0 en 17.6.2. Gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut

De gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen De gebieden bestemd voor ander grondgebruik: In deze gebieden is woongelegenheid toegestaan voor zover die noodzakelijk is voor de goede werking van de inrichtingen.".

Voor gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen geldt artikel 4.4.8 van de VCRO, dat stelt dat:
"In de gebieden die op de gewestplannen zijn aangewezen als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, kunnen handelingen van algemeen belang en de daarmee verbonden activiteiten te allen tijde worden toegelaten, ongeacht het publiek- of privaatrechtelijk statuut van de aanvrager of het al dan niet aanwezig zijn van enig winstoogmerk.".

Volgens artikel 4.13.1, 4.9.1, 4.11.1 en 4.8.3.1 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen zijn geen specifieke voorschriften van toepassing voor de zone voor bestaande hoogspanningsleidingen, zone voor bestaande spoorwegen, zone voor bestaande waterwegen en zone voor bestaande hoofdverkeerswegen.

De aanvraag is volgens het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2005 gelegen binnen de afbakeningslijn grootstedelijk gebied Gent.

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt:
"De gebieden binnen de grenslijn behoren tot het grootstedelijk gebied Gent. Met uitzondering van de deelgebieden waarvoor dit plan voorschriften werden vastgelegd blijven de op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing. De bestaande voorschriften kunnen door voorschriften in nieuwe gewestelijke, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen of BPA's worden vervangen. Bij de vaststelling van die plannen en bij overheidsprojecten binnen de grenslijn gelden de relevante bepalingen van de ruimtelijke structuurplannen, conform de decretale bepalingen in verband met de verbindende waarde van deze ruimtelijke structuurplannen.".

De aanvraag is volgens het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (gRUP) 'Bruggen naar Rabot', vastgesteld bij besluit van de deputatie van 19 maart 2009 gelegen in zone voor Infrastructuur in parkomgeving (Z1.4), stedelijk woongebied (Z1.1B), zone voor park (Z1.2), zone voor voetgangers- en fietsersverbinding (planindicatieve aanduiding) en palend aan zone voor gemeenschapsvoorzieningen in parkomgeving (Z1.3).

De relevante stedenbouwkundige voorschriften volgens dit gRUP luiden als volgt:

Z.1.1. Stedelijk woongebied		
	Niet verordenend	*Verordenend*
	Ruimtelijke opties	*Stedenbouwkundige voorschriften*
Bestemming	*Om het woonkarakter van de omliggende wijken Rabot en Blaisantvest maximaal te versterken, wordt het terrein van de voormalige stadsgasfabriek en de Nieuwe Molens herbestemd als een gemengd stedelijk woongebied. Met nieuwe kwaliteitsvolle woningen zal het*	*De hoofdbestemming van de zone is wonen.* *Toegelaten nevenbestemmingen van de zone zijn: kleinhandel, horeca, bedrijven, kantoren en diensten, openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, openbare, groene en verharde ruimten,*

	globale beeld van de wijken Rabot en Blaisantvest worden opgekrikt. Aangezien de woonkwaliteit bepalend is voor de mate van verweving met andere functies, moeten nieuwe stedelijke functies (andere dan wonen) complementair zijn aan de bestaande voorzieningen. In dat opzicht worden een aantal richtinggevende beperkingen meegegeven m.b.t. niet-woonfuncties. *Kantoren* *Volgens het Ruimtelijk Structuurplan Gent is de site Gasmeterlaan niet als een kantoorwijk geselecteerd. De nabijheid van het gerechtsgebouw motiveert wel de inplanting van enkele kleinschalige kantoren. Opdat de kantoren de woonkwaliteit niet in het gedrang zouden brengen, wordt een richtinggevende beperking opgelegd voor de totale hoeveelheid kantoren en voor de bruto vloeroppervlakte per functionele eenheid.* *Kleinhandel, horeca en recreatie* *Gezien de nabijheid van twee kleinhandelsassen op stadsdeelniveau binnen een straal van 300m (Trambrugsite langs de Blaisantvest, Filature du Rabot langs de Nieuwevaart), is het belangrijk dat bijkomende handelszaken op de site Gasmeterlaan buurtverzorgend zijn. Bijkomende handelszaken mogen bovendien het bestaande handelsapparaat in de Wondelgemstraat in geen geval ontwrichten. Hiertoe wordt een beperking opgelegd voor de totale hoeveelheid handel, horeca en recreatie, voor de maximale bruto vloeroppervlakte per functionele eenheid en geldt voor het overgrote aandeel een minimale bruto vloeroppervlakte.* *Omwille van de vlotte verkeersontsluiting, worden de gemengde stedelijke functies bij voorkeur langs de Gasmeterlaan gesitueerd.*	*lokale openbare wegen, socio-culturele inrichtingen en recreatieve voorzieningen.* *Nevenbestemmingen zijn maar toegelaten onder de volgende voorwaarden:* *- De nevenbestemming is verenigbaar met de onmiddellijke omgeving. Hierbij wordt ten minste aandacht besteed aan de invloed op de omgeving wat betreft het aantal te verwachten gebruikers, bewoners of bezoekers en de invloed op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid.* *- specifiek voor kantoren: max. 1500 m^2 bruto vloeroppervlakte per functionele eenheid en maximum 5000 m^2 bruto vloeroppervlakte over de gehele zone. Hierbij geldt een verbod tot samenvoegen van functionele eenheden.* *- specifiek voor kleinhandel, horeca en recreatie: maximum 5000 m^2 bruto vloeroppervlakte over de gehele zone en max. 1500 m^2 bruto vloeroppervlakte per functionele eenheid. Hierbij geldt een verbod tot samenvoegen van functionele eenheden. Maximaal 10% van de totale toegestane bruto vloeroppervlakte mag ingevuld worden door zaken met een bruto vloeroppervlakte kleiner dan 400 m^2.*

	Bovendien vraagt de Stad Gent dat bij woningbouwprojecten van meer dan 50 wooneenheden minstens 20% sociale wooneenheden gerealiseerd worden.	
Inrichtings-voorschriften	*Aangezien het de bedoeling is om de noodzakelijke bodemsanering in de deelzone A af te kunnen stemmen op de stedenbouwkundige bestemming, is enige flexibiliteit in de detailinplanting vereist. Daarom wordt de gedetailleerde invulling van deze zone niet in dit gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan vastgelegd. Een samenhangende ontwikkeling van de projectzone wordt gegarandeerd via de opmaak van een inrichtingsplan voor de volledige zone.*	*Aanvragen voor verkavelingsvergunningen en stedenbouwkundige vergunningen in Z1.1.A zijn steeds vergezeld van een inrichtingsplan voor de volledige zone. Elke nieuwe vergunningsaanvraag bevat hetzij een bestaand inrichtingsplan, hetzij een aangepast of nieuw inrichtingsplan.*
Bebouwings-voorschriften	*Om voldoende woonkwaliteit te garanderen worden minimum eisen opgelegd aan de buitenruimte bij de woning. Doel hiervan is om iedere woning te voorzien van een functioneel terras of tuin, waarvan comfortabel gebruik kan gemaakt worden als buitenleefruimte. Vrij essentieel is dat een tafel met rondom stoelen kan buitengeplaatst worden.* *Voor zone Z1.1.A gelden volgende stedenbouwkundige randvoorwaarden.* *De ontwikkeling van grotere gehelen van nieuwe woningen binnen de stadsvernieuwingsgebieden moet het bestaande woningenbestand verrijken met ruimere grondgebonden eengezinswoningen. Om tot een evenwichtige bevolkingssamenstelling te komen, ligt het wenselijk aandeel grondgebonden woningen normaliter rond 30%. Het ontwerpend onderzoek in het kader van de studie Bruggen naar Rabot+ heeft onderzocht hoe de bouwdichtheid geoptimaliseerd kon worden i.f.v. haalbaarheid, rekening houdend met de hoge saneringskosten. Daardoor is een vrij dense woonwijk ontworpen met een beperkter aandeel grondgebonden woningen, nl 15%. Over het algemeen heeft de nieuwe bebouwing een gelijkaardige*	*Iedere woning beschikt over een buitenruimte die minstens 10% van de totale vloeroppervlakte van de woning bedraagt en die minstens 10 m^2 groot is.* *Grondgebonden woningen hebben een tuin met een minimale oppervlakte van 30 m^2.* *Met betrekking tot de bebouwing gelden volgende bepalingen binnen de zone Z1.1.A.* *- Minstens 15% van het totale aantal wooneenheden is een grondgebonden woning.* *- De kroonlijsthoogte van de nieuwe bebouwing binnen deze zone bedraagt maximum 3 bouwlagen en 11 meter, tenzij naderbepaald.* *- Langs openbare ruimtes met een breedte die groter is dan 15 m. kan een maximale bouwhoogte van 4*

	bouwhoogte als de aangrenzende wijken Rabot en Blaisantvest. Beperkte afwijkingen zijn mogelijk waar gebouwen grenzen aan brede open ruimtes (parken of pleinen). Omdat de Gasmeterlaan momenteel van een hogere orde is binnen de wegenhiërarchie (op langere termijn wordt hier een autoluwe wandelboulevard voorzien) en om de open ruimte van het Verbindingskanaal als stedelijke ruimte te versterken, wordt de zuidelijke wand van de Gasmeterlaan uitgebouwd als een afgelijnde volwaardige stedelijke wand. Dit vertaalt zich in volgende stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de bebouwing langs de Gasmeterlaan: *- Om een afgelijnde wand te genereren, geldt de rooilijn als verplichte bouwlijn.* *- Om voldoende massa te garanderen, wordt langs de Gasmeterlaan een minimale bouwhoogte gerealiseerd, die gelijk is aan de gemiddelde bouwhoogte van de bestaande Rabotwijk. De maximale bouwhoogte wordt bepaald door het voorgebouw van De Nieuwe Molens, dat door zijn sterke beeldbepalende waarde eigenheid verleent aan dit deelgebied en bijgevolg het meest dominante gebouw langs de Gasmeterlaan moet blijven. (de bouwhoogte van de Nieuwe Molens bedraagt ca. 19 m.)* *De bestaande vergunde constructies zijn beperkt in omvang. Aangezien deze de stedelijke wand niet domineren, kunnen deze binnen het bestaande volume verbouwd worden.* *Gezien de open ruimte van het Rabotpark als stedelijke ruimte wordt afgelijnd door de driedubbele bomenrij die de ruggengraat van het park vormt, kan de nieuwe stedelijke woonwijk er op een gevarieerde manier op aansluiten. Dit vertaalt zich in volgende stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de bebouwing langs de Rabotpark:*	*bouwlagen en 15 m. gerealiseerd worden.* *- Langs de Gasmeterlaan is de zonegrens een verplichte bouwlijn.* *- In een strook van 20 m. diep langs de Gasmeterlaan bedraagt de minimale kroonlijsthoogte 9 meter en in een strook van 40 m. diep bedraagt de maximale kroonlijsthoogte 5 bouwlagen en 18 meter.* *- Bestaande vergunde constructies die afwijken van deze toestand kunnen behouden worden en binnen het bestaande volume verbouwd worden.* *- In een strook van 40 m. diep langs het Rabotpark bedraagt de maximale kroonlijsthoogte 5 bouwlagen en 18 meter.*

	- De zonegrens geldt niet als verplichte bouwlijn. *- Er wordt geen minimale bouwhoogte opgegeven. De aangrenzende open parkruimte laat hogere bebouwing toe, zonder dat die evenwel een must is. Aan deze zuidelijke rand gelden volgende grensstellende factoren:* ** De maximale bouwhoogte blijft beperkt in functie van een optimale bezonning van de meer noordelijke gelegen ruimtes/gebouwen.* ** Het gerechtsgebouw blijft het meest dominante gebouw in deze omgeving. Nieuwe bebouwing mag het gerechtsgebouw niet in de verdrukking brengen. (de bouwhoogte bedraagt ca. 30 m.)* ** Het Rabotpark moet op voldoende wijze ontsloten worden (voldoende functionele verbindingen) en moet voldoende zichtbaar gemaakt worden vanuit de nieuwe wijk. Dit zal de bruikbaarheid van het park vergroten en de kwaliteit van de woonomgeving vergroten.* *Om een diversiteit aan woningtypes te stimuleren (rijwoningen, patiowoningen, geschakelde woningen...) worden geen verordenende bepalingen opgelegd m.b.t. de algemene morfologie van de bebouwing. Tenzij anders bepaald, kunnen bouwhoogtes en bouwdieptes dus variëren, zowel op het gelijkvloers als op de verdiepingen, maar ze moeten steeds gemotiveerd worden vanuit de woonkwaliteit voor de omgeving. Maatgevende afwegingselementen hierbij zijn oriëntatie, optimale bezonning en lichtinval, minimale privacygaranties. Gezien de sterke beeldbepalende waarde van het voorgebouw van de Nieuwe Molens houdt een nieuwe invulling voor de zone maximaal rekening met het waardevolle industriële karakter van het voorgebouw van De Nieuwe Molens. Dit wordt zo veel als mogelijk behouden en geïntegreerd binnen een*	*- Het inrichtingsplan moet aantonen dat er voldoende functionele verbindingen en zichtperspectieven vanuit de omliggende straten gericht zijn op het Rabotpark.* *- Het inrichtingsplan levert informatie die een beoordeling van volgende aspecten mogelijk maken:* *- een diversiteit aan woningtypes* *- woonkwaliteit van de woningen* *- een optimale oriëntatie met beperking schaduwhinder* *- bezonning en lichtinval* *- privacygaranties voor woningen en private (buiten)ruimtes* *- De op het grafisch plan aangeduide waardevolle voorgevel en structuur van het voorgebouw van De Nieuwe Molens mogen niet gesloopt worden. Uitzonderlijk kunnen delen van dit gebouw gesloopt worden, indien kan aangetoond worden, op basis van een architecturaal waardevol concept, waarbij voldoende waardevolle elementen van de constructie behouden blijven, dat de ruimtelijke en architecturale kwaliteit verbetert.* *- Het inrichtingsplan moet aantonen dat er voldoende functionele verbindingen en zichtperspectieven vanuit de omliggende straten gericht zijn op de twee beschermde gashouders en de bijhorende pompgebouwen, en dat er voldoende openheid behouden blijft in hun directe omgeving.* *Voor Z1.1.B gelden volgende voorschriften.* *- De maximale kroonlijsthoogte bedraagt 7 bouwlagen en 21 m.*

	totaalproject voor de zone. Gezien de sterke beeldbepalende waarde van de 2 gashouders en deze gashouders eigenheid verlenen aan het nieuwe stedelijke woongebied, houdt een nieuwe invulling voor de zone maximaal rekening met het waardevolle industriële karakter van de twee beschermde gashouders en de bijhorende pompgebouwen door voldoende openheid te behouden in hun directe omgeving. De gashouders mogen niet ingebouwd geraken. Gezien de ligging van deelzone B (Z1.1.B) langs de Blaisantvest en grenzend aan een parkgebied is hogere bebouwing hier te verantwoorden.	
Voorschriften inzake onbebouwde ruimte	*Om de zone Z1.1.A te ontsluiten voor wegverkeer zonder de bestaande woonwijken te belasten, wordt de ontsluiting van de zone zo direct mogelijk verbonden met het hogere wegennet, i.c. de Gasmeterlaan. Het stratenpatroon van de wijk (bij voorkeur loodrecht op de Gasmeterlaan) brengt de toekomstige bewoners van de zone rechtstreeks in contact met de waterkant aan de Gasmeterlaan en met de groene ruimte van het Rabotpark. Bijgevolg gebeurt de hoofdontsluiting van de zone voor gemotoriseerd verkeer via twee rechtstreekse aansluitingen op de Gasmeterlaan.* *Om aan de vooropgestelde groennorm van 10 m^2 wijkgroen per inwoner binnen een wandelafstand van 400 m te voldoen, wordt binnen deze zone een oppervlakte openbaar wijkgroen aangelegd in functie van het bijkomend te realiseren aantal woningen. Hierbij wordt rekening gehouden met een gemiddelde van 3 inwoners per woning. Het zo berekende nodige openbaar wijkgroen moet als een aaneengesloten groene verblijfsruimte met een minimale breedte van 40m worden aangelegd. Het RUP garandeert een minimale toegankelijkheid van de zone voor zacht verkeer en sluit de zone aan op*	*Specifiek voor Z1.1.A gelden volgende voorschriften.* *- De symbolische aanduidingen geven de hoofdstructuur voor de wegenis doorheen de zone (zie wegenis - symbolische aanduiding).* *- Binnen deze zone wordt openbaar wijkgroen aangelegd met een oppervlakte die 30 m^2 maal het totaal aantal wooneenheden binnen deze zone bedraagt. Dit openbaar wijkgroen wordt als een aaneengesloten groene verblijfsruimte met een minimale breedte van 40m aangelegd. Verharding in deze groene verblijfsruimte is enkel toegelaten ter ondersteuning van de parkfunctie of in functie van zachte recreatie. Er zijn geen ondergrondse constructies in deze groene verblijfsruimte toegelaten, tenzij kan aangetoond worden dat bovenop de ondergrondse constructie een kwalitatief park kan gerealiseerd worden. De groene verblijfsruimte ligt op maaiveldniveau en is permanent en integraal publiek toegankelijk.* *- Enkele verbindingen voor zacht verkeer doorkruisen de zone (zie symbolische aanduiding voor een voetgangers- en fietsersverbinding op het grafisch plan).*

	het bestaande en geplande netwerk voor zacht verkeer.	
Voorschriften inzake parkeren	*Gezien de schaarse open ruimte in de omliggende wijken Rabot en Blaisantvest, is het noodzakelijk dat alle bijkomende openbare ruimte wordt ingericht met het oog op maximale verblijfskwaliteit. In functie daarvan worden randvoorwaarden opgelegd aan het parkeren:* *- De parkeerdruk ten gevolge van de ontwikkeling van de zone, wordt volledig binnen de zone opgevangen zodat de omliggende wijken Rabot en Blaisantvest, die al een hoge parkeerdruk kennen, hiervan geen bijkomende hinder ondervinden.* *- Binnen de zone gebeurt parkeren bij voorkeur ondergronds. Creatieve kwaliteitsvolle oplossingen waarbij het parkeren bovengronds (in een gebouwencomplex) voorzien wordt maar aan het zicht onttrokken en hierbij geen dode straatwanden creëren, zijn echter ook mogelijk.* *- Alle parking- en laad- en losinfrastructuur worden rechtstreeks ontsloten via een hoofdontsluitingsweg.* *Er worden randvoorwaarden opgelegd die tot doel hebben de negatieve gevolgen van het voorzien van garages in een grondgebonden woning te beperken. Door het verplichten van een levendige functie aan straatzijde, is interactie met het openbaar domein mogelijk en worden op deze manier dode straatwanden vermeden.* *Het is wenselijk dat het aandeel woningen met garage evenwichtig gespreid worden over de straatlengte. Een te hoge concentratie van dit woningtype langs één straatwand hypothekeert namelijk de kwaliteit van het straatbeeld.*	*De parkeerbehoefte van de ontwikkelingen binnen de zone wordt binnen de zone opgevangen.* *Parkings voor meergezinswoningen worden ondergronds of in een gebouw voorzien. Inritten van ondergrondse parkings vallen steeds volledig binnen de private kavelgrenzen.* *Parkings en laad- en losinfrastructuur worden rechtstreeks ontsloten via de op het grafisch plan ingetekende symbolische aanduiding voor wegenis of via de zone voor wegenis.* *Een inpandige bovengrondse parking in een grondgebonden woning is enkel toegelaten indien de gevelbreedte aan de straatzijde minstens 7 meter bedraagt. Per grondgebonden woning mag maximaal 3 meter gevellengte gebruikt worden voor de toegang tot de parking. Achter de overige gevelbreedte is minstens één ruimte met een levendige functie gesitueerd.*
Voorkoop-recht	*Om een helder aaneengesloten stedelijke wand met voldoende massa op maat van zowel de nieuwe stedelijke ontwikkeling als de weidse open ruimte langs het Verbindingskanaal duidelijk aan te*	*Binnen de zone Z1.1.A is een recht van voorkoop van toepassing, als bedoeld in het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening. In uitvoering van artikel 63 van dat decreet wordt de*

	kondigen, wordt een volwaardige stedelijke hoekoplossing gerealiseerd op de hoek van de Elsstraat en de Gasmeterlaan. Hiertoe worden de bestaande 4 grondgebonden woningen op deze plek bij voorkeur mee opgenomen in de nieuwe stedelijke ontwikkeling. Twee woningen zijn vandaag al in handen van de Stad. Om ook de overige twee woningen te verwerven, wordt voor deze woningen voorkooprecht ingesteld.	*rangorde voor de toepassing van het voorkooprecht vastgesteld als volgt:* *1. de Stad Gent* *2. het AG SOB*

Z.1.2. Zone voor park		
	Niet verordenend	*Verordenend*
	Ruimtelijke opties	*Stedenbouwkundige voorschriften*
Bestemmings-voorschriften	*Dit RUP biedt een juridische bescherming van de in dit deelgebied nieuw aangelegde samenhangende groenstructuur, waarvan het Rabotpark de kern vormt en die uitwaaiert in de groene ruimte rond de gashouders en verder doordringt in de omliggende wijken. De zone fungeert als openbaar wijkgroen ten behoeve van de bestaande omliggende wijken Rabot en Blaisantvest. Door het gebied als zone voor park te bestemmen, garandeert het RUP het openbare parkkarakter zonder de inrichting op voorhand te determineren.* *Recreatieve functies kunnen het park opladen met activiteit, zonder de groene kwaliteiten van het gebied in het gedrang te brengen. Ze worden daarom als nevenfunctie toegelaten. Heel specifiek kunnen de twee gashouders, naast een recreatieve bestemming, ook een sociale of culturele bestemming krijgen. Hierbij wordt gedacht aan een openluchttheater, sportterrein, speeltuin... Gezien de ligging in een parkgebied en de beperkte draagkracht van dit gebied is het niet wenselijk om hier een intensief gebruikte functie van te maken. Een dergelijke functie vereist immers bijkomende parkeergelegenheid, bijkomende toegankelijkheid (ook voor brandweer), laad en loszones en*	*De hoofdbestemming is openbaar park.* *Toegelaten nevenbestemmingen zijn: openluchtrecreatie, ondergronds parkeren* *Nevenbestemmingen zijn maar toegelaten voor zover ze ondersteunend zijn aan de hoofdbestemming.* *- Enkel de twee gashouders kunnen een sociale, culturele of recreatieve functie krijgen. De functie van de gashouders dient buurtgebonden te zijn.*

	technische ruimtes die in een parkomgeving allemaal niet gewenst zijn.	
Bebouwings-voorschriften	*Enkel constructies ten behoeve van de park- en/of recreatieve bestemming zoals speeltoestellen, zandbakken, zithoeken, kunstwerken, hondentoiletten, terrassen, infoborden, publiek sanitair, kiosk, e.d. zijn toegelaten.* *Als waardevol industrieel patrimonium getuigen de twee, als monument beschermde, gashouders en de bijhorende pompgebouwen van het rijke industriële verleden van dit deelgebied. Hun sterke beeldbepalende waarde verleent identiteit aan dit deelgebied. Daarom worden ze zo veel als mogelijk behouden en geïntegreerd binnen de parkaanleg.* *Om de twee gashouders een nieuwe functionele invulling te geven moeten bijkomende constructies (bebouwing) mogelijk zijn.*	*In de zone voor park kunnen constructies opgericht worden die noodzakelijk zijn ter ondersteuning van de openbare parkfunctie. De maximale kroonlijsthoogte van gesloten constructies bedraagt 1 bouwlaag en 3,6 meter. De twee gashouders en de bijhorende pompgebouwen (zie aanduiding op het grafisch plan) mogen niet gesloopt worden. Gedeeltelijke sloop is echter mogelijk indien kan aangetoond worden, op basis van een architecturaal waardevol concept, dat voldoende waardevolle elementen van de constructie behouden blijven, zodat de ruimtelijke kwaliteit er op verbetert. In functie van een nieuwe invulling van de gashouders kunnen bijkomende constructies op de plaats van de gashouders opgericht worden. De maximum bouwhoogte hiervan is gelijk aan deze van de bestaande gashouders (in hoogste stand)*
Voorschriften met betrekking tot de onbebouwde ruimte	*Bedoeling is één kwaliteitsvol groengebied te realiseren, waar de groene kwaliteiten overwegen. Om het groene karakter van het park te vrijwaren, wordt de verharde oppervlakte tot een minimum beperkt. Het RUP garandeert een minimale toegankelijkheid van de zone voor zacht verkeer en sluit de zone aan op het bestaande en geplande netwerk voor zacht verkeer.*	*In de zone blijft de verharde oppervlakte tot een minimum beperkt, constructies inclusief. Verharding kan enkel worden aangebracht ter ondersteuning van de parkfunctie of in functie van openluchtrecreatie. Looplijnen en fietsroutes lopen doorheen het park en het aantal verbindingen met de omliggende wijken wordt gemaximaliseerd (zie symbolische aanduiding voor een voetgangers- en fietsersverbinding op het grafisch plan).*
Voorschriften inzake parkeren	*Om het groene karakter van het park te vrijwaren, worden randvoorwaarden opgelegd aan het parkeren:* *- Bovengrondse parkeerplaatsen schaden het parkkarakter en horen in deze zone niet thuis.* *- Ondergrondse parkeerplaatsen zijn enkel toegelaten als wordt aangetoond dat bovenop de parking een kwalitatief park met bv.*	*In de zone mogen geen bovengrondse parkings worden gerealiseerd.* *Ondergrondse parkeerplaatsen zijn enkel toegelaten als wordt aangetoond dat bovenop de parking een kwalitatief park kan worden gerealiseerd.*

	hoogstammig groen kan worden gerealiseerd.	

Z.1.3. Zone voor gemeenschapsvoorzieningen in parkomgeving (= palend aan de aanvraag)		
	Niet verordenend	*Verordenend*
	Ruimtelijke opties	*Stedenbouwkundige voorschriften*
Bestemmings-voorschriften	*De huidige functies die in de zone aanwezig zijn (het gerechtsgebouw en het JeugdOntmoetingsCentrum) maken deel uit van het park. Nieuwe gemeenschapsvoorzieningen (ander dan bovenstaande) zijn niet toegestaan.*	*De hoofdbestemmingen van de zone zijn gemeenschapsvoorzieningen en openbaar park. Gemeenschapsvoorzieningen worden beperkt tot de bestaande vergunde bestemmingen, met name gerechtsgebouw en jeugdontmoetingscentrum.*
Bebouwings-voorschriften	*Verbouwingen aan de aanwezige vergunde constructies, zoals het gerechtsgebouw en het JeugdOntmoetingsCentrum, blijven mogelijk in functie van (milieu)technische constructies en/of veiligheidseisen en capaciteitsnood. Aangezien deze functies in een parkomgeving gelegen zijn, worden er beperkingen opgelegd bij uitbreidingen en dit zowel naar oppervlakte als naar bouwhoogte.*	*Bestaande vergunde gebouwen, mogen verbouwd en, in functie van dwingende (veiligheids- en/of milieu)eisen en capaciteitsnood, uitgebreid worden. Maximum 60 % van de zoneoppervlakte mag worden bebouwd. De maximale toegestane bouwhoogte is deze van het bestaande gebouw dat verbouwd of uitgebreid wordt. Verhardingen in functie van het openbaar park en in functie van de ontsluiting van de gemeenschapsvoorzieningen zijn toegelaten.*
Voorschriften met betrekking tot de onbebouwde ruimte	*Om het groene karakter van het park te vrijwaren, worden randvoorwaarden opgelegd aan het parkeren: - Bovengrondse parkeerplaatsen schaden het parkkarakter en horen in deze zone niet thuis. - Ondergrondse parkeerplaatsen zijn enkel toegelaten als wordt aangetoond dat bovenop de parking een kwalitatief park met bv. hoogstammig groen kan worden gerealiseerd. Hiervoor is een minimale dikte aan grond vereist.*	*De onbebouwde ruimte wordt als park ingericht. In de zone mogen geen bovengrondse parkings worden gerealiseerd. Ondergrondse parkeerplaatsen zijn enkel toegelaten als wordt aangetoond dat bovenop de parking een kwalitatief park kan worden gerealiseerd.*

Z.1.4. Zone voor infrastructuur in parkomgeving		
	Niet verordenend	*Verordenend*
	Ruimtelijke opties	*Stedenbouwkundige voorschriften*
Bestemmings-voorschriften	*Deze zone (in overdruk aangeduid op het grafisch plan) biedt ruimte voor een tram- en fietsbrug en voor de*	*Het gebied is bestemd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van weg-*

	aansluiting van de trambrug op de bestaande tramlijnen op de as Opgeëistenlaan-Blaisantvest.	*en pleininfrastructuur in een parkomgeving*
Bebouwings-voorschriften	*Deze infrastructuur wordt zo optimaal mogelijk geïntegreerd in het park. Ook de zone onder de brug wordt in het park geïntegreerd.*	*Alle noodzakelijke constructies voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van de tram- en fietsbrug zijn toegelaten.* *De overblijvende delen worden als openbaar park ingericht*
Voorschriften met betrekking tot de onbebouwde ruimte	*Om het groene karakter van het park te vrijwaren, worden randvoorwaarden opgelegd naar integratie van de brugconstructies.* *- Bovengrondse parkeerplaatsen schaden het parkkarakter en horen in deze zone niet thuis.* *- Ondergrondse parkeerplaatsen zijn enkel toegelaten als wordt aangetoond dat bovenop de parking een kwalitatief park met bv. hoogstammig groen kan worden gerealiseerd. Hiervoor is een minimale dikte aan grond vereist.*	*De onbebouwde ruimte wordt als park ingericht.* *In de zone mogen geen bovengrondse parkings worden gerealiseerd. Ondergrondse parkeerplaatsen zijn verboden, tenzij wordt aangetoond dat bovenop de parking een kwalitatief park kan worden gerealiseerd.*

1.7. Voetgangers- en fietsersverbinding (symbolische aanduiding)		
	Niet verordenend	*Verordenend*
	Ruimtelijke opties	*Stedenbouwkundige voorschriften*
Bestemmings-voorschriften	*Bijkomende relaties voor zacht verkeer verbinden de bestaande (Rabot en Blaisantvest) en nieuwe (site Gasmeterlaan) woonbuurten met de fietsbrug, het Rabotpark en de Gasmeterlaan.* *Binnen dit deelgebied zijn minstens 2 oost-west-georiënteerde (tussen de Elsstraat en de zone voor park rond de gashouders) en minstens 4 noord-zuid-georiënteerde (tussen de Gasmeterlaan en de zone voor park) verbindingen voor zacht verkeer noodzakelijk, alsook een vlotte fietsverbinding tussen de Gasmeterlaan en de fietsbrug.* *Deze voetgangers- en fietsersverbindingen hebben een gegarandeerd openbaar karakter, doordat ze na aanleg worden opgenomen bij het openbaar domein van de stad.*	*De bijkomende verbindingen voor zacht verkeer staan op het grafisch plan ingetekend met een symbolische aanduiding voor een voetgangers- en fietsersverbinding.* *Deze voetgangers- en fietsersverbindingen zijn permanent en integraal publiek toegankelijk.*
Voorschriften met betrekking tot de	*De locatie van deze voetgangers- en fietsersverbinding kan variëren ten*	*De voetgangers- en fietsersverbindingen worden zo ingericht dat zacht verkeer zich steeds*

onbebouwde ruimte	*opzichte van de symbolische aanduiding.* *Bij de inrichting van deze infrastructuur worden specifieke aspecten (tracé, dwarsprofiel, lengteprofiel, materiaalgebruik,...) bepaald door de bestemming en de inrichtingseigenschappen van de zone waarin de infrastructuur wordt aangelegd.* *Om de sociale veiligheid langs deze verbindingen voor zacht verkeer te optimaliseren, worden enkele minimale afmetingen meegegeven m.b.t. breedte en hoogte.* *Om de verkeersveiligheid en de verblijfskwaliteit langs deze verbindingen voor zacht verkeer te garanderen, worden beperkingen opgelegd naar het gebruik door gemotoriseerd verkeer.*	*veilig, direct en comfortabel kan verplaatsen. De hierbij horende infrastructuur, zoals nutsvoorzieningen, groenaanleg en straatmeubilair, kunnen langs deze verbinding worden opgericht.* *De verbindingen voor zacht verkeer liggen op maaiveldniveau en hebben een vrij gabariet van minstens 3 meter breed. Ze zijn overbouwbaar, mits een vrije hoogte van 4 meter onder de overbouwing wordt gerespecteerd.* *De verbindingen voor zacht verkeer blijven gevrijwaard van bovengrondse in- en uitpandige parkings, behalve daar waar de symbolische aanduiding voor een fietsers- en voetgangersverbinding samenvalt met de symbolische aanduiding voor wegenis.*

De aanvraag is volgens het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (gRUP) 'Woldelgemsemeersen', vastgesteld bij besluit van de deputatie van 18 oktober 2012, gelegen in gebied voor hoogspanningslijn (indicatief).

De relevante stedenbouwkundige voorschriften volgens die gRUP luiden als volgt:

hoogspanningslijn (indicatief) *Voor deze aanduiding, die op verschillende plaatsen werd doorgetrokken voorbij de eigenlijke grenzen van het gRUP, werd in de gRUP-voorschriften bij 'indicatieve aanduidingen' geen apart voorschrift opgegeven. In Z1/Z1' Zone voor lokale bedrijvigheid wordt gerefereerd naar deze planindicatieve aanduiding:*		
	Niet verordenend	*Verordenend*
	Ruimtelijke opties	*Stedenbouwkundige voorschriften*
... *Inrichting*	*...* *Verschillende types bedrijfsgebouwen worden toegelaten voor zover deze voldoende compact zijn en ook meerlagige bebouwing is toegelaten. Gebouwen palend aan de groenas moeten wel lager zijn en ook ter hoogte van de hoogspanningslijn gelden beperkingen.* *...*	*...* *- de max. bouwhoogte bedraagt 12m tenzij in de strook palend aan de effectieve groenas waar die max. 6m bedraagt over een breedte van min. 20m. T.h.v. de hoogspanningslijn gelden conform de geldende regelgeving eveneens beperkingen op de toegelaten bouwhoogte.* *...*

De aanvraag is gelegen binnen een BPA 'nr. 117 Binnenstad deel Tolhuis', vastgesteld bij ministerieel besluit van 4 augustus 1989, is gelegen in zone voor open ruimten en tuinen en zone voor wegen. De stedenbouwkundige voorschriften volgens het BPA of APA of goedgekeurde niet-vervallen verkaveling luiden als volgt:
"zone voor open ruimten en tuinen

Toegelaten Bestemmingen:
Gemeenschapsuitrustingen op buurtniveau (enkel constructies ten behoeve van onderhoud van de groene ruimte + aanvullende accommodaties (toilet e.d.)
Gemeenschapsuitrustingen op stedelijke niveau (enkel constructies ten behoeve van onderhoud van de groene ruimte + aanvullende accommodaties (toilet e.d.)

zone voor wegen
Voor deze zone werden geen specifieke bestemmings- of inrichtingsvoorschriften bepaald. Het voorschrift '2.2.3 Openbare wegen – erfdienstbaarheden voor openbaar nut' werd uitgesloten.".

De aanvraag is niet gelegen binnen een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan, noch binnen een plan van aanleg, noch binnen de begrenzing van een goedgekeurde en niet-vervallen verkaveling.

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag
Artikel 7.4.5 van de VCRO stelt dat de voorschriften van de ruimtelijke uitvoeringsplannen, voor het grondgebied waarop ze betrekking hebben, de voorschriften van de plannen van aanleg vervangen, tenzij het ruimtelijk uitvoeringsplan het uitdrukkelijk anders bepaalt.

De aanvraag moet beoordeeld worden aan de hand van de stedenbouwkundige voorschriften van de vermelde gewestplannen voor zover de bestemmingen niet overschreven worden door de gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen en het bijzonder plan van aanleg.

VOORSCHRIFTEN DIE VOLGEN UIT VERORDENINGEN

De aanvraag wordt getoetst aan de volgende gewestelijke verordening(en):
- het besluit van de Vlaamse Regering van 10 februari 2023 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwater, tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 16 juli 2010 tot bepaling van stedenbouwkundige handelingen waarvoor geen omgevingsvergunning nodig is en tot opheffing van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater (verder de 'Hemelwaterverordening van 2023').
- het besluit van de Vlaamse Regering van 29 april 1997 houdende de vaststelling van algemene bouwverordeningen inzake wegen voor voetgangersverkeer.

De aanvraag wordt getoetst aan de volgende relevante gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen:
- algemeen bouwreglement van de stad Gent, goedgekeurd door de deputatie bij besluit van 16 september 2004 en gewijzigd bij besluit van de gemeenteraad van 24 april 2023 en van kracht sinds 23 juni 2023.

VERPLICHTINGEN VANUIT EUROPESE REGELGEVING

Milieueffectrapportage
De aanvraag heeft betrekking op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage II van het project-MER-besluit, meer bepaald rubriek:

"1. d) tweede °: Ontbossing met het oog op de omschakeling naar een ander bodemgebruik voor zover de oppervlakte 3 ha of meer bedraagt en voor zover artikel 87 van het Bosdecreet niet van toepassing is;
10. j) Aanleg van infrastructuur voor trams, boven-en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies, welke uitsluitend of overwegend voor personenvervoer zijn bestemd met een lengte van 1 km of meer".

Het project-MER van 29 november 2021 werd door het Team Mer van de afdeling GOP van het Departement Omgeving op 4 augustus 2022 (PR3373) goedgekeurd:
"2. Inhoudelijke toetsing van het project-MER

2.1. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2,1 ° DABM2
Het project-MER werd opgesteld door het team van erkende MER-deskundigen en de erkende MERcoördinator waarover in de aanmeldingsbeslissing werd beslist.

2.2. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 2° DABM
Het project-MER voldoet aan het scopingsadvies van 19 juli 2021. Onder meer de volgende overwegingen speelden een rol bij de toetsing:
- *Het project is verder beschreven en verantwoord.*
- *De discipline biodiversiteit is verder uitgewerkt conform het scopingsadvies en verdere*
- *afspraken met het Agentschap voor Natuur en Bos.*
- *Er is in het project-MER voldaan aan de opmerkingen bij de andere disciplines. Voor de*
- *discipline geluid heeft de MER-deskundige geluid het volgende geduid:*
    - *Het geluid afkomstig van het personenverkeer (personeel) is te verwaarlozen t.o.v. het geluid afkomstig van trams/bussen. Het wegverkeersgeluid van personeel werd om die reden niet meegenomen in de beoordeling.*
    - *Het geluid afkomstig van tram en bussen is bepalend voor het specifiek geluid t.o.v. het geluid van de vaste installaties.*

2.3. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 3° DABM
Het project-MER is kwaliteitsvol uitgewerkt en het bevat alle relevante onderdelen conform artikel 4.3.7. van DABM.

2.4. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 4° DABM
Het project-MER werd afgetoetst aan de ontvangen opmerkingen en adviezen van het publiek en de geraadpleegde adviesinstanties. Hieronder een beknopte analyse van de ontvangen informatie. Het Team Mer vroeg advies op het MER aan het Agentschap voor Natuur en Bos, Agentschap Wegen en Verkeer, Agentschap Zorg en Gezondheid, Departement MOW, Elia, VMM – afdeling Ecologisch Toezicht, VMM – Afdeling Operationeel Waterbeheer, provincie Oost-Vlaanderen en stad Gent.

Er kwam heden reactie op het MER van het Agentschap voor Natuur en Bos, Agentschap Wegen en Verkeer, Elia, VMM – Afdeling Ecologisch Toezicht en stad Gent. VMM – Afdeling Operationeel Waterbeheer gaf te kennen dat er van hen geen advies is vereist voor dit project.

Tijdens het openbaar onderzoek werden er 372 bezwaren geformuleerd. Reacties van onderstaande aard worden als niet relevant beschouwd voor het project-MER:
- *reacties die uitsluitend een persoonlijk standpunt inhouden over de wenselijkheid van het project;*

- *reacties die geen deel uitmaken van de decretaal vereiste elementen van een project-MER (bv. persoonlijke voorkeuren van omwonenden, te weinig ambitieniveau van het project, foute prioritering Stad Gent, etc. …);*
- *reacties die gaan over procedurele aspecten buiten deze project-MER procedure;*
- *reacties die betrekking hebben op zaken buiten de scope van het project-MER.*

Onder meer volgende overwegingen speelden een rol bij de toetsing en de analyse van adviezen en bezwaren:

- *Op basis van nog openstaande vragen in het project-MER gesteld door het Agentschap voor Natuur en Bos, stad Gent, VMM – Afdeling Ecologisch Toezicht en het Team Mer heeft het Team Mer gevraagd om aanpassingen door te voeren en een aangepast project-MER op te laden in het omgevingsloket via een wijzigingsverzoek. Hieraan voorafgaand heeft er ook nog een bilateraal overleg met het Agentschap voor Natuur en Bos plaatsgevonden en stad Gent over het groenplan/groenvisie van De Lijn, om de tekortkomingen uit te klaren. Het ging vnl. dus over enkele tekortkomingen in de discipline biodiversiteit zoals een duidelijker onderscheid maken tussen milderende maatregelen en boscompenserende maatregelen, de beoordeling van het ruimtebeslag en bijhorend biotoopverlies evalueren en de impact van het verlies van groen op het menselijk welbevinden heroverwegen, de verwachte groenstructuur op de projectsite herzien en mee beoordelen… Daarnaast werd gevraagd om nog andere kleinere verduidelijkingen te maken in het project-MER (o.a. i.v.m. trambooggeluid).*
    - *Dit leidde tot gunstige adviezen op het definitieve project-MER (versie 1 juni 2022).*
    - *In het gunstige advies van het Agentschap voor Natuur en Bos wordt het volgende gesteld en we citeren:*

      Op 24-05-2021 en 05-04-2022 gaf het ANB opnieuw een ongunstig advies op de MER scopingen ontwerptekst.
      Op basis van de gemaakte opmerkingen in de hierboven vermelde adviezen werd de ontwerptekst herzien. Uit de herziene tekst blijkt dat het project meer inspanningen zal doen om maximaal ruimte waar verharding niet strikt noodzakelijk is groen in te richten. Waar mogelijk worden de geplande constructies ook van groene daken voorzien.
      Het Agentschap voor Natuur en Bos heeft het bovenvermelde project onderzocht en verklaart zich akkoord met de gebruikte methodiek en de beoordeling van de effecten.

      Bespreking passende beoordeling en verscherpte natuurtoets
      Betreffende het aspect verzuring en vermesting via de lucht:
      Er werd een voortoets tot passende beoordeling opgemaakt. Hieruit blijkt dat de stikstofemissies 660 kg NOx jaar-1 in de gewenste toestand zullen bedragen.
      Het resultaat van de voortoets geeft aan dat er voor het effect verzuring en vermesting via de lucht geen risico is op betekenisvolle aantasting. Dit betekent dat de bijdrage van de emissies van het bedrijf minder dan 1% is van de kritische depositiewaarde van het meest gevoelige habitat (of zoekzone) in het betrokken habitatrichtlijngebied. Conform de Ministeriële instructie (KZD-13620), opgemaakt n.a.v. het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwisting van 25 februari 2021 (RvVb-A-2021-0697), kan in dit geval het risico uitgesloten worden dat voorliggend initiatief zou leiden tot een betekenisvolle impact op de natuurlijke kenmerken van het SBZ, als een gevolg van de stikstofdepositie. Er is geen verder onderzoek nodig in relatie tot de passende beoordeling.

Uit het voortoetsrapport blijkt ook dat de emissies beperkt zijn. De depositiecontouren zijn op een ruime afstand van de dichtstbijzijnde VEN-gebieden gelegen. Er zijn dus geen deposities ter hoogte van VEN-gebieden. Het Agentschap voor Natuur en Bos stelt vast dat de vergunningsplichtige activiteit geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN zal veroorzaken.

- *Er is ook een toelichtende nota overgemaakt betreffende het wijzigingsverzoek met een duidelijk antwoord op adviezen en de eerdere bezwaren.*
- *Het groenplan en de geplande groenvoorziening werd verder uitgewerkt in hoofdstuk 2.3.4.2.6 van het project-MER.*
- *De beschouwde milderende maatregelen (ecotoopherstel) werd herbekeken, de milderende maatregelen zijn opgenomen in hoofdstuk 6.8.5 van het project-MER.*
- *Wat betreft de impact van groenstructuren op het menselijk welbevinden is de scoring en mogelijkse impact geherevalueerd in hoofdstuk 6.10.4.3.3 van het project MER.*
- *Wat betreft het tramboogeluid is dit benoemd en verduidelijkt in hoofdstuk 6.7.5.2.1.4 van het project-MER.*
- *In hoofdstuk 6.7.5.2.2 van het project-MER staat ook nog vermeld:*
  "In een latere fase dringt een gedetailleerde analyse van potentiële trillingshinder zich op voor het gebouw in de Gaardeniersweg (met mogelijks bewoonbare vertrekken), om op basis van meer specifieke inputgegevens de berekende waarde bij te sturen en te evalueren volgens DIN 4150-2. Indien hieruit blijkt dat de norm wordt overschreden, kunnen milderende maatregelen worden toegepast. Voor een wissel, kan dit bijvoorbeeld door het plaatsen van een elastische mat onder de ballastlaag (een zogenaamde ballastmat) of onder de betonnen spoorconstructie (een zogenaamde zwevende spoorplaat), afhankelijk van de voorziene spooropbouw. Eventueel kan ook overwogen worden om de railopbouw te voorzien zoals op de brug."
  Dit is een relevant aandachtspunt voor de toekomstige ontwikkeling in de nabije omgeving van het project en die mee in beschouwing dient genomen bij de omgevingsvergunningaanvraag.
- *Een element dat uit de vele identieke bezwaren naar voor komt is dat het project het 'hitte-eilandeffect' zou versterken. Dit aspect is in het hoofdstuk 6.11.2.5.2 Hittestress van het project-MER verder uitgewerkt. Er worden ook verschillende milderende maatregelen gesteld (p. 271) om dit te mitigeren. Het is aan de vergunnende overheid om deze gepast te laten doorwerken bij de omgevingsvergunningsaanvraag.*
- *Een ander element uit de vele identieke bezwaren is dat er locatiealternatieven ontbreken. Hierbij wordt o.a. de Vynckier-site aangehaald als mogelijke piste dat niet mee onderzocht is als locatiealternatief. Dit is inderdaad niet in het project-MER beschreven. In het project-MER wordt verantwoord in hoofdstuk 4.2 Locatiealternatieven dat voorliggende locatie als enige redelijk alternatief is te beschouwen. Bovendien wordt op de Vynckier-site een ander initiatief voorzien (initiatiefnemer Gegrond BV)) waarvoor ook een project-MER in opmaak (PR3422) is.*
- *De overige elementen uit de vele, vaak identieke bezwaren zijn inhoudelijk verder niet relevant voor de scope van dit project-MER. Er wordt bijvoorbeeld geopperd dat de Stad Gent visie zou ontbreken over de gehele Bloemekenswijk waarin voorliggend project zich situeert. Dit is een element dat zich buiten de scope van dit project-MER stelt.*

- *Het Team Mer onderschrijft dat er in het project-MER voldoende aandacht is gegaan naar het beschrijven en beoordelen van de verschillende effecten van het project. De mogelijke hinder ten gevolge van de aanlegfase en exploitatie (van geluid, lucht(vervuiling), mobiliteit etc.) wordt voldoende geduid en onderbouwd in de verschillende disciplines van het project-MER.*

Op basis van bovenstaande analyse van de ontvangen informatie, concludeert het Team Mer dat de ontvangen informatie geen aanleiding geeft tot aanpassing van het project-MER en de informatie geen aanleiding geeft tot andere conclusies inzake milieueffecten.

3. Goedkeuring van het project-MER
Op basis van de bovenstaande toetsing keurt het Team Mer het voorliggende project-MER goed.".

ARCHEOLOGIENOTA

Het decreet betreffende het onroerend erfgoed van 12 juli 2013 bepaalt dat een archeologienota moet worden toegevoegd bij bepaalde aanvragen tot omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen.

In de aanvraag is een archeologienota met ID 15838, waarvan op 5 september 2020 akte werd genomen door het agentschap Onroerend Erfgoed, toegevoegd.

Inzake verder onderzoek concludeert de nota als volgt: *"Gezien de lage archeologische verwachting die blijkt uit het uitgevoerde landschappelijk booronderzoek en daaraan gerelateerd het lage potentieel op kennisvermeerdering wordt geen bijkomend archeologisch vooronderzoek meer nodig geacht."*

Voor het zuidelijke deel van het project, aansluiting van de tramsporen van de Gaardeniersbrug naar de Blaisantvest, werd geen archeologienota toegevoegd. Dit deel geniet immers vrijstelling. Er moet bovendien geen archeologienota opgemaakt worden bij vergunningsaanvragen voor het louter verbouwen of herbouwen van een bestaande constructie, zonder bijkomende ingreep in de bodem of voor de regularisatie van vergunningsplichtige projecten waarbij alle ingrepen in de bodem al zijn uitgevoerd.

BEOORDELING

Aanvraag (inclusief wijzigingen)
De aanvraag betreft de bouw en exploitatie van een nieuwe bus- en tramstelplaats en onderhoudscentrum 'Wissenhage' alsook de heraanleg van de Blaisantvest.

Zowel de stad Gent als De Lijn willen een duurzame modal shift bewerkstelligen door het realiseren van 20 % verplaatsingen met openbaar vervoer in 2030 (mobiliteitsplan Gent) en 50 % meer reizigers tegen 2030 (memorandum De Lijn). Deze kunnen enkel gerealiseerd worden door een uitgebreider en kwalitatiever openbaar vervoeraanbod: dit onderstreept het belang van het uitwerken van zowel een korte termijn aanpassing als een meer langere termijn wensnet.

In het Gentse stadsgebied vertaalt zich dit specifiek in keuze voor sterke kernnet-assen en minder ontsluitende functies voor het busnetwerk maar met focus op leesbaarheid en snelheid.

Gezien de grote aantrekkingskracht van de stad Gent binnen de vervoerregio wordt ingezet op een sterker uitgebouwd stadsnet. Door het stadsnet uit te bouwen met hogere frequenties en uitgebreide amplitudes worden meer intra-stedelijke verbindingen aantrekkelijk. Een goed uitgebouwd treinnet en streek-kernnet verknoopt op grote knooppunten met dit stadsnet. Door een sterker stadsnet winnen dus zowel de stad Gent als de randgemeenten en verbetert de concurrentiepositie van het openbaar vervoer.
Het tram- en stadsbusnet werd herschikt rekening houdend met:

- hoogst gebruikte segmenten hebben hoogste frequentie nodig;
- trajecten met gelijkaardig gebruik krijgen eenzelfde frequentie;
- snelle verbindingen zijn belangrijk, vermijden van grote onnodige omwegen;
- kortere trajecten zorgen voor minder impact bij onderbrekingen en beperken de invloed van verkeershinder op de dienstregeling;
- belangrijke intra-stedelijke verplaatsingen worden rechtstreeks (zonder overstap) aangeboden.

De capaciteit van de huidige stelplaatsen en onderhoudscentra te Destelbergen en Gentbrugge zijn echter te beperkt om de beoogde toename in exploitatie van trams en bussen te kunnen opvangen. Ook in de huidige situatie is er reeds een tekort aan stelplaatsen voor bussen, waardoor een tijdelijke vergunning werd aangevraagd om een deel van de bussen te stallen onder de E17. De vergunning voor de stelplaats onder de E17 loopt tot september 2028. In de concessie met AWV is wel (logischerwijze) opgenomen dat, indien er weer problemen zijn met het viaduct, De Lijn de zone geheel of gedeeltelijk per direct moet verlaten.

Naar aanleiding van de vraag naar een permanente oplossing wilt De Lijn een nieuwe stelplaats en onderhoudscentrum 'Wissenhage' aanleggen te Gent, zoals ook opgenomen in het Mobiliteitsplan van de Stad Gent en in de Openbaar Vervoerstudie voor de Gentse regio. Op de nieuwe stelplaats Wissenhage met werkplaatsen voor tram en bus zal er stalruimte zijn voor 120 bussen en 40 trams. Dit is later uitbreidbaar tot 143 bussen en 78 trams via een nieuwe omgevingsvergunnings-aanvraag. Dit vertegenwoordigt ongeveer 65% van de totale hoeveelheid trams, voorzien in de Openbaar Vervoerstudie voor de Gentse regio (Pegasusplan). Bovendien zal de nieuwe stelplaats in tegenstelling tot de bestaande stelplaatsen gelegen zijn te midden van industrie en niet te midden van woonzones.

Ten behoeve van de ontsluiting van het terrein voor trams werd in 2009 in samenwerking met Stad Gent een nieuwe tram- en fietsbrug gebouwd over het Verbindingskanaal. Hierop zijn nog geen tramlijnen aangelegd. De aanleg van de traminfrastructuur over deze brug en de aansluiting op de Blaisantvest maakt eveneens deel uit van het project.
De ontsluiting naar de Wiedauwkaai valt buiten de projectzone.

<u>Onderhoud- en stelplaats</u>
Het voorliggend projectgebied heeft een oppervlakte van circa 13,44 ha. Hierbij heeft de site waar de stelplaats wordt gerealiseerd een oppervlakte van 12,6 hectare. Het deel aan de aansluiting van de Blaisantvest met de Gaardeniersbrug heeft een oppervlakte van circa 0,84 ha.

Volgende aantallen bussen en trams worden voorzien in deze stelplaats:

- 120 bussen, waarvan 65 gelede (hybride)dieselbussen, 40 elektrische standaardbussen en 15 te herstellen of te onderhouden bussen (later uitbreidbaar naar 143 bussen).
- 40 gelede trams (later uitbreidbaar naar 78 trams).

Op deze stelplaats worden ook burelen, onderhoudscentra, werkhuizen en magazijnen gepland voor het onderhouden van bussen en trams uit de ganse entiteit Oost-Vlaanderen en worden de nodige parkeerplaatsen voor het personeel voorzien.

Het project is een DBFM-project waarbij het ontwerp van de door De Lijn aangeduide voorkeursbieder, zijnde Mercurius, wordt opgenomen in de vergunningsaanvraag.

Het zuidelijk deel, langs welke zijde de aansluiting op het tramnet komt, wordt ingenomen door een gedeeltelijk gesloten stelplaats voor 40 gelede trams (gebouw A). Aansluitend aan deze stelplaats wordt een gebouw voor dagelijks onderhoud van trams voorzien (gebouw C).

Het gebouw A, een stelplaats voor 40 gelede trams, is ingeplant ter hoogte van de ingang zijde Nieuwevaart. Het wordt maximaal "in het groen" ingeplant en vormt de voorbode van het achtergelegen deel van het onderhouds- en exploitatiegebouw, dat de werkplaatsen bevat voor de trams. Het is een vrij gesloten volume met op de kopse gevels de toegangspoorten voor het in- en uitrijden van de trams.

Gebouw C herbergt de meer dagelijkse onderhoudsactiviteiten (bezanden, binnen- en buitenreiniging, controle tramwielen,...) voor de trams. Dit gebouw bevindt zich naast gebouw A.

Centraal op het terrein wordt het hoofdgebouw (gebouw B) geplaatst, waarin zowel de onderhouds- en herstelwerkplaatsen voor de trams als voor de bussen worden ondergebracht. Op de verdieping van dit gebouw situeren zich ateliers, opslagplaatsen en administratieve lokalen.
Dit gebouw B is het centrum van de site qua ligging, maar ook qua functies. Van hieruit wordt het gehele netwerk van trams en bussen georganiseerd, gecontroleerd en onderhouden. Het gebouw herbergt 2 functies: enerzijds werkplaatsen van de trams en de bussen (hier bevinden zich onder meer de spuitcabines tram en bus) en anderzijds kantoren voor de exploitatie van de site met diverse sociale ruimtes zoals refter, sanitair, kleedruimtes... Eveneens wordt een rijschool met les- en examencentrum geïntegreerd in dit gebouw.

Op het gelijkvloers bevinden zich aan de noordzijde werkplaatsen voor de bussen, aan de zuidzijde voor de trams. Tussenin bevindt zich een zone met ateliers welke al dan niet gemeenschappelijk worden gebruikt. Vanwege de dubbele hoogte van de werkplaatsen is de eerste verdieping beperkt tot enkele kleine lokalen. Bovenop de werkplaatsen van bussen bevinden zich op de tweede verdieping kantoren, opleidingslokalen, nog enkele ateliers en de sanitaire ruimtes en kleedruimtes. De technische lokalen zijn voor het merendeel ingepland op de dakverdieping alsook een dakparking voor auto's welke hier kunnen oprijden via een verbindingsweg met gebouw E.

Gebouw B vormt de link tussen het zuidelijke deel gedomineerd door trams en het noordelijke deel bestemd voor de bussen. Aan de buszijde van het gebouw, worden gebouw B (werkplaatsen bussen en kantoren) en gebouw E (stelplaatsen voor bussen + parkeren medewerkers) met elkaar verbonden door middel van een passerelle (Gebouw Passerelle). Aan de tramzijde van het gebouw vertrekt een gelijkvloerse connectie (voetpad) met het onderhoudsgebouw (Gebouw C) voor de trams.

Ten noorden van dit hoofdgebouw is een parkeergebouw (gebouw E) voorzien. Op de gelijkvloerse verdieping van dit gebouw is er plaats voor 40 elektrische standaard bussen, voorzien van de nodige laadinfrastructuur om deze bussen op te laden. Op de bovenliggende verdieping kunnen er, samen met de dakparking op gebouw B, 355 wagens (waarvan 11 voor mindervaliden) van het personeel geparkeerd worden. Men kan via een passerelle (gebouw Passerelle) overdekt en beschut naar het

onderhouds- en exploitatiegebouw (Gebouw B). Onder de toegangshelling van Gebouw E wordt er ruimte voor een fietsenstalling voorzien. Er kunnen 148 fietsen gestald worden.

Op het scharnierpunt tussen de onderhoudsplaatsen voor bussen (Gebouw B), het parkeergebouw (Gebouw E) en de stelplaats gelede bussen (Gebouw F) bevindt zich het gebouw D voor dagdagelijkse onderhoudsactiviteiten (tanken, binnen- en buitenreiniging,...) voor de bussen.
Het gebouw D bestaat uit 3 beuken parallel aan elkaar. De buitenste beuken bevatten elk een wasstraat. In de centrale beuk bevinden zich de ondersteunende functies, zowel naar personeel als naar technische zones. Naast gebouw D is aan de westkant een overdekte tankplaats en aan de oostkant een bovengrondse regenwateropslagtank.

Een parking (stelplaats H) aan de oostelijke toegang geeft opstelruimte voor 11 gelede en 4 standaard bussen.

Een overdekte parking aan de noordwestelijke hoek van de stelplaats (Gebouw F) geeft stelruimte aan 65 gelede bussen, voorzien van de nodige inrichtingen voor batterijlading en persluchtaansluitingen. Deze parking wordt overdekt om de geluidshinder van manoeuvrerende, aankomende en vertrekkende bussen te beperken voor de naburige appartementsgebouwen. In deze overdekte parking wordt op termijn, met de overstap van diesel en hybride naar elektrische bussen, ook de bijhorende laadinfrastructuur uitgebouwd.

Tot slot worden in gebouw G enkele technische voorzieningen opgenomen: het tractiestation, de cabine voor netmanagement, gasontspanning, waterteller en een pomplokaal. Aansluitend hierbij is ook een sprinklertank ingeplant. Het is een gebouw met een zuiver ondersteunend karakter van louter technische aard.

Waar mogelijk worden groene eilanden aangebracht op het terrein van 12,6 hectare. Er worden in het ontwerp enkele ingrepen verricht aan de wegenis op het terrein om de verhardingen aan te passen en de groenoppervlakte te vergroten. Vanwege deze ingrepen wordt deze verharding significant verminderd. Er wordt 56,4 % van het projectgebied verhard. 43,6 % van het projectgebied blijft onverhard en groen. Zo is de verharding aan de noordelijke noodtoegang aangepast naar een waterdoorlatende verharding in grasdallen. Het gebouw F is dichter bij gebouw D geplaatst om een grotere groenbuffer te creëren tussen de perceelgrens en de luifels. Dit zorgt ook voor meer behoud van de bestaande vegetatie. De groene stroken worden waar mogelijk verbreed zo wordt de verharding tussen gebouw B en C verminderd door het vernauwen van de verharde doorgang wat meer groenoppervlakte creëert. In deze zones worden diverse inheemse vegetaties ontwikkeld.

De stelplaats wordt als volgt ontsloten:

- Kant Wiedauwkaai (ten oosten van de stelplaats):
    - Via de Parallelweg is er een in- en uitgang voorzien voor de bussen, personenwagens, fietsers en voetgangers, vrachtwagens en hulpdiensten van en naar de Wiedauwkaai.
- Kant Gaardeniersbrug (ten zuiden van de stelplaats):
    - Via de Gaardeniersbrug is er een in- en uitgang voorzien voor trams naar de Blaisantvest (aansluiting tramsporen op het gewone net). Zowel de Gaardeniersburg als de Blaisantvest worden volledig opgenomen binnen het project;
    - Via de Parallelweg is er een nooduitrit voorzien voor bussen naar de Nieuwe Vaart en een noodtoegang voor hulpdiensten van en naar de Nieuwe Vaart.
- Kant Hakkeneistraat (ten westen van de stelplaats):

- Via de Hakkeneistraat is er een noodtoegang voorzien voor hulpdiensten . Daarnaast wordt er een private fietstoegang voorzien om personeel toe te laten om aan te sluiten op het openbaar fietspad. Ander verkeer wordt niet voorzien en is er niet toegelaten.

De verschillende gebouwen en de toegangen tot de stelplaats worden ook schematisch voorgesteld op figuur 3 in 'OMV_BeschrijvendeNota_Wissenhage 2024V2', toegevoegd aan de voorliggende aanvraag.

Inplantingsregels

Voor deze inrichting zijn de verbods- en afstandsregels van artikel 5.4.1.2. §1 van titel II van het VLAREM relevant namelijk:

"Het is verboden een inrichting als bedoeld in artikel 5.4.1.1. te exploiteren die geheel of gedeeltelijk gelegen is:

1° ...;

2° in een gebied ander dan een industriegebied.".

Op 21 juni 2021 is een ministerieel besluit verleend waarbij een afwijking verleend werd op dit artikel voor de spuitcabines voor de duur van de nog te verkrijgen vergunning (OMV/ 2020061601). Dit wordt opgenomen als voorwaarde.

Afvalstoffen en materialen

Een overzicht van de meest courante afvalstoffen van de bestaande stelplaatsen Gentbrugge en Destelbergen zijn weergegeven in de bijlagen 'Bijlage E10 - AfvalstoffenGentbrugge 2020' en 'Bijlage E10 - GeproduceerdeAfvalstoffen Destelbergen'.

Er wordt verwacht dat voor de stelplaats Wissenhage eenzelfde grootteorde aan afvalstoffen zal geproduceerd worden.

De afvalstoffen worden selectief opgehaald door erkende overbrengers. Een afvalstoffenregister zal aanwezig zijn en ter inzage worden gehouden. De hoeveelheid afval zal beperkt worden door een duurzaam aankoopbeleid en voorraadbeheer te voeren, efficiënte bedrijfsvoering na te streven (optimalisatie productverbruik) en hergebruik te stimuleren.

Algemeen zullen volgende zaken in acht worden genomen met betrekking tot afvalstoffen:

- De afvalmaterialen zullen verzameld worden in het afvalpark, in afwachting van verdere afvoer, gesitueerd aan de oostzijde van gebouw B (naast de werkplaats voor bussen) op een locatie dichtbij de ingang via de Wiedauwkaai die gemakkelijk te bereiken is door de ophaalfirma's. Deze ruimte zal ingericht worden conform de geldende reglementering betreffende veiligheid en milieu;
- Gescheiden opslagruimtes of compartimenteringen zullen voorzien worden naargelang de aard van de afvalstoffen;
- Niet gevaarlijk en gevaarlijk afval worden gescheiden opgeslagen. - Gepaste recipiënten en containers (al dan niet afsluitbaar), opvangbakken voor vaten met (gevaarlijke) vloeistoffen en vloeistofdichte vloeren worden voorzien;
- Selectieve en regelmatige ophalingen van de diverse afvalproducten door geregistreerde IHM zijn voorzien.

Op basis van de vooropgestelde maatregelen omtrent de productie van afval kan worden besloten dat de effecten van afvalstoffen als niet aanzienlijk kunnen worden aanschouwd.

Natuur

Ten westen op een afstand van circa 4,5 km ligt het habitatrichtlijngebied 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel' met code BE BE2300005. Op een afstand van circa 2 km ligt een gebied van het VEN of het IVON 'De Vallei van de Benedenleie' met gebiedsnummer 213. Er zijn geen natuurreservaten gelegen in de omgeving van voorliggende aanvraag.

De site is momenteel braakliggend, begroeid met verruigd grasland, struwelen en bos. Het projectgebied Wissenhage heeft een oppervlakte van 12,6 ha en tot voor kort waren er 2 beboste zones aanwezig in het projectgebied, in het noordwesten (1,5 ha) en zuidoosten (4,5 ha). Het ging grotendeels om een spontane bebossing die overwoekerd is met Japanse Duizendknoop.

Om verspreiding van Japanse en/of Sachalinse duizendknoop te vermijden, dient de besmette grondmassa gesaneerd te worden. In het project-MER worden de noodzakelijke stappen opgenomen om het verder verspreiden van invasieve exoten tegen te gaan (discipline biodiversiteit – MM BIO-3). Deze maatregelen worden opgenomen als voorwaarde.

In kader van de bodemsaneringswerken is het bos in het zuidoosten al gedeeltelijk gekapt (1,1 ha). Boomsoorten die hier werden aangetroffen waren onder meer: Haagbeuk, Gewone esdoorn, Witte paardenkastanje, Ruwe berk, Smalbladige wilgen (Salix sp.), populier (Populus sp.) en linde, met een ondergroei van braam.
In het noordwestelijk bos komen de soorten populier (Populus sp.), esdoorn en Smalbladige wilgen (Salix sp.) voor. Ook wordt hier Canadese populier aangetroffen. Voor de aanleg van de stel- en onderhoudsplaats voor bussen en trams dient de resterende ontbossing (4,47 ha) binnen het projectgebied uitgevoerd te worden. Hiervoor is een boscompensatie van 8,4 ha voorzien op nieuwe percelen. Bijkomend zal er nog 0,64 ha aan percelen bebost worden op initiatief van de aanvrager als vrijwillige bebossing.

Boscompensatie

Uit het dossier kan afgeleid worden dat een oppervlakte van 44.651 m^2 zal worden ontbost voor de realisatie van de geplande werken. Het te ontbossen terrein is bezet met inheems en gemengd bos. Een oppervlakte van 3.944 m^2 moet als bos behouden blijven.

Het boscompensatievoorstel werd goedgekeurd door ANB in het advies van 18 maart 2024 en staat geregistreerd onder het kenmerk 24-202094.

De noodzakelijke voorwaarden op grond van artikel 90bis, §5, van het Bosdecreet worden in de vergunning opgenomen.

Te rooien bomen

Naast de beboste delen van de site zijn er nog een 174 individuele hoogstammige bomen aanwezig op het terrein, waaronder populier, wilgen.... Deze bevinden zich aan de oostelijke en zuidelijke ontsluiting alsook in het centrale gedeelte van de site Stelplaats Wissenhage. Deze bomen zijn aangeduid op het plan 'BA_Wissenhage_I_B_1', toegevoegd aan de aanvraag.

Stikstof

De impact van de emissies op de omgeving wordt berekend aan de hand van een dispersiemodellering. Er wordt gebruik gemaakt van het model IMPACT, dat door de Vlaamse overheid (VITO) werd ontwikkeld ten behoeve van milieueffectrapportages.

De tijdelijke stikstofdepositie ten gevolge van het project bedraagt in de aanlegfase maximaal 0,002 kg N/ha/jaar ter hoogte van de natuurgebieden in de omgeving. De exploitatiefase is de bijdrage van het project in dezelfde gebieden minder dan 0,001 kg N/ha.jaar.

Dergelijke lage depositiewaarden zijn verwaarloosbaar omdat ze zeer klein zijn ten opzichte van de reeds aanwezige achtergronddeposities en omdat ze veel lager zijn dan de in de praktijk meetbare en observeerbare deposities. Effecten zijn bij dergelijke deposities afwezig tot hoogstens verwaarloosbaar.

Daarnaast werd voor de aanlegfase op niveau van de habitats in het VEN-gebied 'De Vallei van de Benedenleie' bekeken of er sprake is van onherstelbare schade. Op basis van deze resultaten kan besloten worden dat het project niet zal leiden tot observeerbare effecten in natuurgebieden in de omgeving of elders.

Inzake verzurende deposities kunnen dezelfde conclusies getrokken worden, daar vermesting en verzuring voor NO_x deposities in verband staan met elkaar, evenals de kritische depositiewaarden voor de habitats.

Ecosysteem

Het projectgebied is aangeduid als niet tot weinig kwetsbaar voor verdroging. Het vochtig wilgenstruweel op voedselrijke bodem net ten noorden van het projectgebied is aangeduid als zeer kwetsbaar voor verdroging maar dit bosje is momenteel niet meer aanwezig. Er zijn geen andere ecotopen in de directe omgeving van het projectgebied kwetsbaar voor verdroging.

De struweel- en wilgenvegetatie in het zuidoostelijk deel van het projectgebied zijn aangeduid als kwetsbaar voor verzuring. De overige ecotopen binnen het projectgebied zijn niet tot weinig kwetsbaar voor verzuring.
Struweelopslag, loofhoutaanplanten en bomenrijen in de ruimere omgeving zijn zeer kwetsbaar voor verzuring. Het vochtig wilgenstruweel op voedselrijke bodem net ten noorden van het projectgebied is niet meer aanwezig.

Groenvoorzieningen

Binnen het projectgebied zal de nodige aandacht uitgaan naar de ontwikkeling van groenvoorzieningen op de locaties die vrij zijn van verharding en bebouwing. Deze staan weergegeven op Figuur 2-14 van het project-MER van 29 november 2021, pagina 54. Het gaat om volgende ecotopen:

- struwelen langs de perceelsranden (buffer) met streekeigen inheemse soorten (< 3 m hoog);
- struwelen centraal op het terrein met streekeigen inheemse soorten (< 1,5 m hoog);
- struweel en zoomvegetatie met wilde inheemse soorten als overgang naar de struwelen (< 3 m hoog);
- extensieve bloemrijke hooilanden op enkele van de groene eilanden;
- extensieve en/of intensieve groendaken;
- natuurvriendelijk ingerichte infiltratie- of buffervoorzieningen.

In de centrale zones van het projectgebied dient de vegetatie laag te blijven in kader van het garanderen van een goede zichtbaarheid over de site voor de dispatch en in kader van het vrijwaren van de bovenleidingen. Bijgevolg wordt enkel hoger opgaande vegetatie (struweel tot max. 3 m hoog) voorzien aan de perceelsgrenzen en op het oostelijk groeneiland. Dit zorgt tevens voor een visuele afscherming naar passanten.
Er wordt gestreefd naar een zo groot mogelijke soortenrijkdom bij de aan te leggen ecotopen, zowel door de keuze in soorten bij aanplant als door het toepassen van goed beheer.
Centraal op het terrein worden de struikvegetaties met eenzelfde soortensamenstelling aangeplant maar deze worden frequenter gesnoeid (tot circa 1,5 m hoogte) om het overzicht op de site te bewaren en eventuele hinder van overhangende takken te beperken.
In de struweelzones wordt gekozen voor een aanplant van streekeigen soorten zoals eenstijlige meidoorn, haagbeuk, wilde liguster, gelderse roos, hazelaar, wilde lijsterbes, sporkehout en sleedoorn. In de perceelsgrenzen kunnen de struwelen tot maximaal 3 m hoog worden. Op het oostelijk groeneiland wordt voor een hogere struikvegetatie gekozen.

Centraal op het groeneiland wordt een open bufferbekken aangelegd voor de opvang van hemelwater. Deze hemelwatervoorziening wordt natuurvriendelijk ingericht. Gezien de doorgaans vochtige tot natte ondergrond, wordt hier gekozen voor een mengeling van vochtminnende soorten zoals zwarte els, grauwe wilg, boswilg en linde. Er wordt een zoomvegetatie voorzien als geleidelijke overgang tussen het struweel en de verharde zones. Een zoom bestaat uit een vegetatiestrook met een brede waaier van kruidachtige planten. Veel diersoorten profiteren van een geleidelijke overgang tussen houtkant en de open ruimte. Een mengsel van verschillende inheemse kruiden wordt ingezaaid, onder meer soorten als look-zonder-look, gladde witbol, stijf havikskruid, dicht havikskruid, schermhavikskruid, valse salie, kruipend zenegroen... De zoom kan verder spontaan tot ontwikkeling komen door deze kruidenrijke zone een paar jaar te laten groeien zonder maaien.
Verschillende groene eilanden, die gelegen zijn langs de tramsporen, worden ingericht als soortenrijke hooilanden met inheemse soorten. Dit kan ingezaaid worden met een mengsel van inheemse gras- en bloemenzaden, zoals gewoon struisgras, gewoon reukgras, gestreepte witbol, smalle weegbree, duizendblad, gewone rolklaver, margriet, peen, gewone hoornbloem, etc. Een aangepast maaibeheer is nodig voor een goede ontwikkeling en behoud van bloemrijke hooilanden. Zo dient 1 à 2 keer per jaar gemaaid te worden op geschikte tijdstippen.

Om een goede ontwikkeling van de aan te leggen ecotopen en een grote soortenrijkdom na te streven, wordt op de locaties, waar in kader van nivellering eventueel een ophoging nodig is, opgehoogd met niet-verontreinigde nutriëntenarme grond.
Verder worden ook op de daken van gebouwen A, B en C en op stelplaats F extensieve groendaken aangelegd. Dit groendak bestaat uit een mengeling van sedums en inheemse kruiden en grassen. Soorten die hierbij kunnen gebruikt worden zijn margriet, gewoon reukgras, smalle weegbree, wilde tijm, gewoon duizendblad, plat beemdgras, straatgras, gewone brunel, vetkruiden (tripmadam, zacht vetkruid ...),...

Om het ecotoopverlies te milderen, worden binnen het projectgebied voldoende nieuwe groenvoorzieningen gerealiseerd. Het is hierbij evenwel belangrijk in het kader van de bescherming van eventueel aanwezige broedvogels dat alle werkzaamheden waarbij vegetatie wordt vernietigd, inclusief rooiwerkzaamheden, gebeuren buiten het broedseizoen (15 maart tot 15 juli). Dit wordt opgenomen als voorwaarde.

Bovendien moet verstoring van de bodem maximaal vermeden worden ter hoogte van te behouden vegetaties. Bodemverdichting dient waar mogelijk vermeden te worden door het

gebruik van rijplaten in zones waar in de exploitatiefase vegetatieontwikkeling wordt beoogd. Dit wordt opgenomen als voorwaarde.

Soortentoets

Flora
De biotopen in het projectgebied hebben de laatste 2 decennia enkele grootschalige wijzigingen ondergaan. Ten gevolge hiervan zijn de vegetaties enigszins beïnvloed.

Uit de biologische waarderingskaart, zoals geraadpleegd in 2014, blijkt dat het grootste deel van de omgeving van het projectgebied is aangeduid als minder waardevol, met ter hoogte van het projectgebied zelf een grote oppervlakte "complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen". Snippers van biologisch waardevolle tot zeer waardevolle biotopen komen verspreid voor. Het betreffen hoofdzakelijk struweelvegetaties, stukken verruigd grasland en kleine landschapselementen. Er wordt wel opgemerkt dat het als biologisch waardevol aangeduid verruigd grasland in de Wondelgemse meersen voor een groot stuk niet meer aanwezig is na de bouw van een forensisch psychiatrisch centrum, waardoor dit te catalogeren is als biologisch minder waardevol. Ook het als biologisch waardevol aangeduid struweel ten oosten grenzend aan het projectgebied is intussen bebouwd en/of verhard en is hierdoor biologisch minder waardevol.
Binnen het projectgebied zijn geen Europese habitattypes of regionaal belangrijke biotopen aanwezig.

Gezien vegetaties spontaan wijzigen, werd in het najaar van 2021 een extra terreinbezoek uitgevoerd om te controleren wat de huidige natuurwaarde is van de terreinen. Hierbij werd er gefocust op de relevante verschillen en gelijkenissen met de situatie van in 2014. Ook de biologische waarderingskaart (versie 2 van 2020) is plaatselijk gewijzigd ten opzichte van de biologische waarderingskaart (versie 1). Er werd ook nagegaan of er, ten opzichte van de situatie van 2014, nog bijkomende boscompensatie nodig is.
De reeds gecompenseerde bossen in het noordwesten en zuidoosten van het projectgebied zijn deels ongewijzigd. In de zones die buiten de boscompensatieregeling gelegen zijn, is jonge opslag en houtkanten aanwezig. Het betreft echter geen bossen van ouder dan 22 jaar. Hoewel hier geen boscompensatie op van toepassing is, geldt de zorgplicht wel. Circa 4,7 ha 'complex van minder waardevolle en waardevolle elementen' dient intussen te worden beschouwd als een waardevol ecotoop, gezien de minder waardevolle elementen weggevallen zijn of weinig merkbaar in het landschap.

Een groot gedeelte van de site, waarvan een belangrijk deel in het centrale/noordelijke deel, is begroeid met braamstruweel en verruigd grasland. Dit type van vegetatie dient, door het opdoeken van de stadstuintjes en door een aantal jaren van ecologische successie, intussen beschouwd te worden als waardevol. De variatie aan vegetaties biedt ondertussen ook schuilplaatsen, nestgelegenheid, foerageermogelijkheden... voor fauna. Enkele houtkanten, gelegen binnen dit ecotoop, zijn ondertussen in vergelijking met de situatie in 2014 beter ontwikkeld en kunnen lokaal als bos worden aanzien wegens de breedte ervan, maar deze vegetaties bereiken nog niet de leeftijd van 22 jaar. De zorgplicht geldt voor deze vegetaties.

Net zoals in 2014 zijn er binnen het projectgebied geen Europese habitattypes of regionaal belangrijke biotopen aanwezig.

Ten slotte zijn haarden van Japanse duizendknoop anno 2021 wijd verbreid op de site.

Fauna

Avifauna

In 2014 werd een inventarisatie opgenomen van de avifauna.
Tijdens het terreinbezoek (periode 2013-2014) werden binnen het projectgebied verder nog volgende waarnemingen van vogels gedaan. Nadien werden er nog soorten waargenomen tijdens een bijkomend bezoek in najaar 2021.

Broedvogels in het projectgebied werden geïnventariseerd gedurende twee momenten (ochtend- en avondschemering) op 23 mei 2023. Bij deze inventarisaties werd het gebied doorkruist en werden zowel visuele als auditieve waarnemingen genoteerd. De waarnemingen voor nachtactieve soorten betreffen voornamelijk auditieve waarnemingen maar het veldonderzoek werd ook ondersteund door middel van een warmtekijker. Tenslotte werden ook de vogelsoorten die op de cameravallen zijn waargenomen, geregistreerd.

Zoogdieren

Zoogdieren werden op verschillende manieren geïnventariseerd. In eerste instantie werden alle visuele waarnemingen doorheen de periode van het onderzoek genoteerd. Inventarisatie werd ook ondersteund door middel van cameravallen. Deze werden opgehangen op drie verschillende locaties welke een grote waarschijnlijkheid hadden om de passage van zoogdieren vast te leggen. Voor de inventarisatie van vleermuizen werden aparte inventarisatiemomenten ingepland.
Daarnaast werd op oktober 2023 additioneel een terreinbezoek uitgevoerd om de aanwezige bomen in de beboste zones in kaart te brengen. De Bat Tree Habitat Key werd gebruikt om te voorspellen of deze bomen potentiële habitat kenmerken bevatten voor vleermuissoorten.

Reptielen

Op 30 mei 2023 werden 15 reptielenplaten op regelmatige afstand uitgelegd. Vijf van deze platen werden op verschillende plaatsen binnen het projectgebied verspreid en 10 andere werden langs de spoorweg geplaatst. De overgangszones tussen spoorweg en vegetatie vormen een mogelijk zomerhabitat voor niet-pootloze hagedissen (muur- en/of levendbarende hagedis). De spoorweg bestaat uit een open en zonnig, stenig terrein. Ernaast treffen we een kleinschalige afwisseling van sterk zonbeschenen en schaduwrijke plekken. Vervolgens werden deze platen ongeveer tweewekelijks gecontroleerd (in de ochtend) op de aanwezigheid van reptielen.

Er werden op basis van de uitgevoerde inventarisatie-inspanningen geen reptielen (hagedissen) waargenomen in het projectgebied.

Ongewervelden

Ongewervelden werden geïnventariseerd gedurende elk terreinbezoek. Dit door middel van visuele waarnemingen tijdens het bewandelen van het terrein alsook regelmatig het vlindernet door de begroeiing te halen.
Voor nachtvlinders zijn er extra zoekinspanningen gebeurd. Er werd ook in het donker gezocht naar rupsen met behulp van UV-zaklampen, gezien sommige soorten rupsen op die manier iets gemakkelijker waar te nemen zijn wegens een andere terugkaatsing van het licht dan planten.

In het addendum van 7 december 2023 bij het project-MER (toegevoegd als 'MER Addendum 2023 Stelplaats Wissenhage Finaal' aan voorliggende aanvraag) wordt verwezen naar een bijkomende extra soortentoets op terrein. De resultaten werden verwerkt en beschreven in het addendum bij het project-MER van 7 december 2023.

In het MER en het addendum op het MER werden, rekening houdend met deze vaststellingen, milderende maatregelen opgenomen, die reeds uitgewerkt werden of binnen het kader van voorliggende aanvraag worden voorzien.

Tijdens het tweede openbaar onderzoek wordt een bezwaarschrift ingediend, waarbij gesteld wordt dat studenten van de UGent belangrijke bijkomende waarnemingen inzake fauna en flora zouden gedaan hebben in het projectgebied. Een lijst van waarnemingen werd toegevoegd aan het bezwaarschrift van 17 mei 2024. Zo zou de bezwaarindiener 2 extra soorten amfibieën, muurhagedis en ijsvogel als extra soorten aangetroffen hebben.

Op basis daarvan formuleert de GOVC in zitting van 2 juli 2024 een ongunstig advies:
"Door het bijkomend studiewerk door studenten van de UGent blijkt dat er meer beschermde fauna en flora aanwezig zijn, dan dat het project-MER of het addendum project-MER laat blijken. Door de onvolledige inventarisatie van de beschermde soorten, zowel fauna als flora, en door de noodzaak van compenserende maatregelen, waaruit blijkt dat de ecologische functionaliteit van het gebied niet kan worden behouden, wordt de soortentoets geschonden. De aanvraag doorstaat de natuurtoets niet en moet bijgevolg geweigerd worden."

De aanvrager heeft op 15 juli 2024 een nota ingediend met een repliek op het GOVC-advies van 2 juli 2024. Hierin wordt het volgende gesteld:
"Het GOVC-advies verwijst naar een vermeende schending van de soortentoets, ten gevolge van waarnemingen die gedaan werden door studenten van de UGent. Het GOVC-advies concludeert als volgt:

> *"Door dit bijkomend studiewerk blijkt dat er meer beschermde fauna en flora aanwezig zijn, dan dat het project-MER of het addendum project-MER laat blijken. Door de onvolledige inventarisatie van de beschermde soorten, zowel fauna als flora, en door de noodzaak van compenserende maatregelen, waaruit blijkt dat de ecologische functionaliteit van het gebied niet kan worden behouden, wordt de soortentoets geschonden."*

Ten eerste wenst de aanvrager te benadrukken dat een inventarisatie per definitie een momentopname uitmaakt.
Ten tweede werd het document met de inventarisatie voorafgegaan door disclaimers dat de tekst een draft is en vertrouwelijk te behandelen is, de beschermingsstatus van de aangetroffen soorten dient te worden nagekeken en de ijsvogel "waarschijnlijk" broedend op is dat moment. Besluiten trekken uit een draft tekst dient dan ook minstens met enige voorzichtigheid te gebeuren.
Daarnaast is ook uit het antwoord op de inventarisatie van Arcadis (nota van 15 juni 2024) gebleken dat de conclusies uit het Project-MER en het aanvullend Project-MER1 met betrekking tot de op de site aanwezige soorten en de voorgestelde milderende maatregelen op alle punten aangehouden worden.

De studenten van de UGent zouden een muurhagedis waargenomen hebben. Arcadis heeft echter in een veel gunstigere, warmere periode (mei 2023) onderzoek gedaan met reptielplaten en niets gevonden. Op zich lijkt het onlogisch dat tijdens een zeer natte en koude periode (nl. maart 2024). Op zich sluit Arcadis niet uit dat de muurhagedis alsnog zou voorkomen op het terrein.

De muurhagedis valt echter onder categorie 1 van bijlage 1 van het Soortenbesluit, wat de laagste categorie qua bescherming inhoudt.

Artikel 11,§1 van het Soortenbesluit bepaalt het volgende over deze categorie:

> *"Conform artikel 9 van het decreet, mogen de verbodsbepalingen, bedoeld in artikel 10, voor wat betreft de soorten waarbij categorie 1 is aangekruist in bijlage 1, geen*

beperkingen inhouden die absoluut werken, of die handelingen verbieden of onmogelijk maken die overeenstemmen met de plannen van aanleg of de ruimtelijke uitvoeringsplannen van kracht in de ruimtelijke ordening, of die absoluut de realisatie van die plannen en hun bestemmingsvoorschriften verhinderen of de realisatie van de algemene bestemming betekenisvol in het gedrang brengen."

In de nota van Arcadis werd hierover ook duidelijk het volgende gesteld (pagina 9):

"Er is strikt juridisch geen noodzaak tot het volledig inventariseren van de soorten in categorie 1 van bijlage 1 van het soortenbesluit, hoewel dit voor de voorspelbare soorten wel werd gedaan. Verder willen we ook aangeven dat de soorten uit categorie 1 die niet zijn gevonden in de opmaak van het project-MER, maar waarvan het voorkomen wel waarschijnlijk werd geacht, toch zullen worden beschermd door de reeds voorziene milderende maatregelen."

Daarnaast werd er ook melding gemaakt in de inventarisatie van een "waarschijnlijk broedende ijsvogel". In de nota van Arcadis werd zeer duidelijk het volgende hierover geconcludeerd (pagina 64):

"Het waarnemen van vogels binnen de broedperiode wijst niet noodzakelijk op de nabijheid van de nestlocatie. Vogels kunnen foerageren op enige afstand van de nestlocatie. IJsvogel is een broedvogel die steile wanden aan vijvers en rivieren gebruikt om een nestholte uit te graven. Hij zoekt voedsel door te vissen aan vijvers, rivieren en kanalen die rijk zijn aan kleine vis en andere waterdieren, vaak vanop een overhangende tak. Het gebied Wissenhage is niet geschikt als broedhabitat voor ijsvogel vermits er geen geschikte, voldoende steile randen met voldoende open vegetatiestructuur voorkomen om nestholten uit te graven, er is slechts een beperkte oppervlaktewater aanwezig om te foerageren.

Conclusie: Er zijn voor deze soort geen specifieke maatregelen vereist."

Verder werd er in het advies van de GOVC ook nog opgemerkt dat bepaalde soorten vlinders, insecten en amfibieën, die ook op de Rode lijst zouden staan en zouden beschermd zijn, niet zouden besproken worden.

Evenwel werden er ten eerste geen beschermde insecten of vlinders in de oplijsting van de studenten van de Ugent opgenomen. Het is dus raden naar welke soorten men bedoelt. In het Project-MER addendum werd er in ieder geval een zeer uitgebreid onderzoek gedaan (o.a. verschillende vaststellingen in 2023) naar de ongewervelden, waaronder (nacht)vlinders en insecten (pagina 60 en pagina 75- 76), waarna werd geconcludeerd dat het project geen inbreuk zou vormen op het Soortenbesluit. De milderende maatregel i.f.v. het voorzien van vleermuisvriendelijke verlichting werd bijvoorbeeld ook voorzien om een gunstige impact te hebben op nachtvlinders, zoals in het addendum van het projectMER omschreven (p.92 van het Project-MER addendum).

Ten tweede werd er in het Project-MER addendum ook uitgebreid onderzoek gedaan naar beschermde amfibiesoorten. Navolgend op de inventarisatie door de studenten heeft Arcadis in haar nota ook de vaststellingen besproken en geconcludeerd dat de conclusies van het Project-MER en de milderende maatregelen blijven gelden. Dit geldt ook wat betreft de "nieuw" vastgestelde kleine watersalamander en alpenwatersalamander (pagina 60-61).

Volgens de waarnemingen van de studenten zou het projectgebied een waardevol moerasgebied omvatten. Arcadis kan echter niet bekrachtigen dat er zich momenteel een oud, goed ontwikkeld vochtig wilgenstruweel op venige bodem of moerasbos met een relatie tot het veen in de ondergrond bevindt. Dit heeft geen invloed op de conclusies uit het Project-MER.

Arcadis heeft op 31 mei 2024 een terreinonderzoek gedaan met een grondboor. Op basis van de vaststellingen op het terrein kan besloten worden dat er ter hoogte van de boorlocaties geen ondiepe veenlagen aanwezig zijn met oude veenlagen. De meeste bodems zijn antropogene en verstoorde bodems. Op 1 locatie ter hoogte van een moerassige depressive werd een organische laag aangetroffen van recente oorsprong. Dit kan niet gecatalogeerd worden als veen. Bijgevolg kan op basis van de vaststellingen het aanwezige bos niet gecatalogeerd worden als 'Moerasbos op venige bodem'. de bodemgesteldheid, noch de soortensamenstelling van het bos wijzen daarop.

De meer gedetailleerde bevindingen van Arcadis worden als bijlage 2 aan onderhavige nota gevoegd.

De GOVC concludeert ten onrechte dat uit het 'bijkomend studiewerk' van de studenten zou blijken dat de inventarisatie van beschermde fauna en flora onvolledig zou zijn. Ten eerste dient dit studiewerk met een korrel zout genomen te worden, aangezien het eerder recreatief is en geen wetenschappelijke methodologie volgt, in tegenstelling tot een biodiversiteitsstudie opgemaakt door een studiebureau. Het studiewerk verwijst slechts naar een beperkt aantal extra soorten, maar bevat – zoals aangetoond – ook incorrectheden en is alleszins slechts als een 'draft' document te beschouwen. Het GOVC-advies vermeldt trouwens zelf dat er door de Aanvrager een biodiversiteitsstudie is gedaan en dat de afwijkingen van het bijkomend studiewerk slechts minimaal zijn ("er is fauna gevonden door studenten van de UGent die iets uitgebreider is dan tijdens het biodiversiteitsonderzoek gevonden is.")

In ieder geval heeft studiebureau Arcadis in haar uitgebreide nota van 15 juni 2024 duidelijk alle beschermde diersoorten overlopen die in de inventarisatie van de studenten werden opgenomen (pagina 57-65, nota Arcadis, zie bijlage 1). Per diersoort werd vervolgens besproken of deze in het ProjectMER voorkomt en zo niet, wat de impact is van het voorkomen van deze soort in functie van het Soortenbesluit.

Het besluit van deze aftoetsing is zeer duidelijk, met name dat de conclusies van het Project-MER met betrekking tot beschermde soorten niet wijzigen. Er werd dan ook weldegelijk een zorgvuldige aftoetsing gemaakt. De soortentoets wordt doorstaan."

Als bijlage bij de nota van 15 juli 2024 van de aanvrager is 'Bijlage 1' toegevoegd, een uitgebreide nota van 15 juni 2024 met alle beschermde diersoorten die in de inventarisatie van de studenten opgenomen werden. Bijkomend werd ook 'Bijlage 2_terreinonderzoek met grondboor' toegevoegd als bijlage waarin onderzoek gedaan werd naar veenbodems en 'Bijlage 3_aanvullende nota Arcadis inzake beschermde soorten'.

De argumentatie van de initiatiefnemer kan gevolgd worden. Een inventarisatie is een momentopname. Bovendien stelt het bezwaarschrift uitdrukkelijk dat het gaat om een *draft,* zodat de besluiten met de nodige voorzichtigheid moeten bekeken worden. Geenszins kan besloten worden dat de soortentoets is geschonden. De conclusies uit het Project-MER en het aanvullend Project-MER met betrekking tot de op de site aanwezige soorten en de voorgestelde milderende maatregelen kunnen op alle punten aangehouden worden. In het document van Arcadis van 15 juni 2024 worden de beschermde diersoorten die in de inventarisatie van de studenten werden opgenomen overlopen. Per diersoort werd besproken of deze in het Project-MER voorkomt en zo niet, wat de impact is van het voorkomen van deze soort in functie van het Soortenbesluit. Hieruit kan besloten worden dat de conclusies van het Project-MER met betrekking tot beschermde soorten niet wijzigen. De soortentoets wordt doorstaan, mits de maatregelen die reeds opgenomen zijn in de project-MER. De maatregelen die genomen worden ten aanzien van de in het

project-MER en MER Addendum 2023 aangetroffen soorten kunnen eveneens toegepast worden op eventuele andere soorten die thans aanwezig zouden zijn in het projectgebied. De groenvoorzieningen in het project, zoals de struwelen, de zoomvegetatie, de bloemrijke hooilanden en de infiltratievoorzieningen vormen perfecte habitats voor de verschillende soorten fauna in het gebied, zoals de amfibieën, zoogdieren en reptielen.

Conclusie
Voorliggende aanvraag doorstaat de natuurtoets.

Lucht
Aanlegfase
Luchtemissies door werfmachines en werfverkeer
De machines die tijdens de aanlegfase ingezet worden, veroorzaken samen met het werfverkeer een bepaalde emissie. Daardoor is het onvermijdelijk dat er een effect naar lucht zal optreden.

Het aandeel van de uitlaatemissies afkomstig van de werfmachines en het werfverkeer varieert van dag tot dag, en wordt eerder gering geacht ten opzichte van de huidige emissiebronnen in de omgeving zoals het verkeer, scheepvaart, verwarming van bedrijven en woningen,... Het effect op de luchtkwaliteit ten gevolge van de werfmachines en het werfverkeer wordt, rekening houdend met het tijdelijke karakter, als een beperkt negatief tot verwaarloosbaar effect beoordeeld.

Stofhinder
In de aanlegfase zijn er stofemissies mogelijk. In titel II van het VLAREM, hoofdstuk 6.12 worden er verplichte maatregelen opgesomd.

Bij breekwerken, zandstralen, polijsten, slijpen, boren, frezen, zagen en/of slopen, dient de aannemer stofemissies waar mogelijk te voorkomen en minstens 1 van volgende maatregelen te nemen:
- Locatie afschermen met doeken of zeilen;
- Locatie benevelen, zeker voor slopen bij droog weer en/of wind die visuele stofverspreiding veroorzaakt;
- Apparatuur bevochtigen;
- Stofafzuiging op toestellen.

Om opwaaien van stof te beperken moet de snelheid van voertuigen worden beperkt tot:
- 20 km/h op bouwwerven;
- 30 km/h bij wegwerkzaamheden voor voertuigen met een brutogewicht van 3500 kg of meer;
- 40 km/h bij wegwerkzaamheden voor voertuigen met een brutogewicht van minder dan 3500 kg.

Wegens de omvang van de ontgraving (> 250 m^3) zal de opmaak van een technisch verslag door een erkende bodemsaneringsdeskundige noodzakelijk zijn. Een technisch verslag bepaalt de milieuhygiënische kwaliteit(en) en hergebruiksmogelijkheden van de (nog) uit te graven of (nog) te baggeren/ruimen bodemmaterialen. Verder legt het eventuele bijkomende voorwaarden en uitvoeringsbepalingen vast aangaande de uitgraving en het hergebruik van de bodemmaterialen.

In de aanlegfase zijn er stofemissies mogelijk. In titel II van het VLAREM, hoofdstuk 6.12 worden er verplichte maatregelen opgesomd.

Door de maatregelen en aangezien stof in de onmiddellijke omgeving van de werf neerslaat, kan verwacht worden dat de effecten van de stofhinder verwaarloosbaar tot beperkt negatief zullen zijn.

Exploitatiefase

Luchtemissies door activiteiten (spuitcabines)

Er zullen geen solventgedragen producten gebruikt worden, maar watergedragen lakken, verven of vernissen met een beperkt solventgehalte van minder dan 150 g VOS/l. De afzuiging zal voorzien zijn van een filterinstallatie met actieve kool.

Voor de berekening van de VOS-emissievracht kan een inschatting gemaakt worden aan de hand van een massabalans. Daarbij wordt op basis van de verbruikte hoeveelheid lakken en hun solventgehalte, het ingeschatte aandeel diffuse emissies en het verwijderingsrendement van de actieve kool, berekend hoeveel de emissie van solvent is.

Het geplande verfverbruik wordt geschat op 3.500 liter op jaarbasis. Aangezien het solventgehalte maximaal 150 g VOS/liter mag bedragen, zal het solventverbruik maximaal 525 kg VOS bedragen.

Volgende aannames worden gehanteerd:

- maximaal 25% komt vrij via diffuse emissie;
- 75% van de solventen wordt afgezogen naar de filterinstallatie met actieve kool;
- de filterinstallatie met actieve kool heeft een verwijderingsrendement van 90 à 95%.

Op basis hiervan kan berekend worden dat er een jaarlijkse VOS-emissie zal zijn van circa 0,17 ton. Dit is ruim lager dan de IMJV drempelwaarde van 10 ton voor aromatische NMVOS en 20 ton voor totaal NMVOS.

Bijkomend zullen er geen producten gebruikt worden met volgende gevarenaanduidingen (H-zinnen):

- H340 (kan genetische schade veroorzaken);
- H341 (verdacht van het veroorzaken van genetische schade);
- H350 (kan kanker veroorzaken);
- H351 (verdacht van het veroorzaken van kanker);
- H360 (kan de vruchtbaarheid of het ongeboren kind schaden);
- H361 (kan mogelijk de vruchtbaarheid of het ongeboren kind schaden).

In het deels voorwaardelijk gunstig advies van 16 mei 2024 van Elia Asset wordt gesteld dat men geen informatie heeft met betrekking tot de gassen/dampen die kunnen worden verspreid en welke impact (schade), op korte en lange termijn, kan zijn op de hoogspanningsmast en de geleiders. Er wordt in het advies gevraagd aan de bouwheer aan te tonen dat dergelijke risico's niet aanwezig of verwaarloosbaar zijn, al dan niet mits bijkomende maatregelen om de geïdentificeerde risico's te mitigeren, zodat de duurzaamheid van hoogspanningsinstallaties gegarandeerd blijft. Bijkomend wordt er ook nog gevraagd dat de afblaaspijp zo ver mogelijk van de hoogspanningsinstallaties ingepland wordt en bijgevolg ook zo kort mogelijk boven het dak uitkomt.
De aanvrager verduidelijkte, onder andere tijdens de GOVC van 4 juni 2024, dat de verven die gebruikt zullen worden in de spuitcabine allen watergedragen zullen zijn. Daarnaast is het een elektrische spuitcabine en zal er geen uitstoot zijn van verbrandingsgassen. In combinatie van het voorzien van de koolstoffilters zal de uitstoot van de vaste deeltjes onder de 5 mg/Nm^3. Bijkomend wordt ook aangehaald in de nota van de aanvrager van 31 mei 2024 dat de afblaaspijp ingeperkt kan worden tot 2 m boven het dakpeil.

Elia Asset gaat hiermee akkoord. Het naleven van de overige voorwaarden uit het advies van 31 mei 2024 van Elia Asset wordt opgenomen als voorwaarde.

Bijgevolg worden de emissies van de spuitcabines ingeschat als verwaarloosbaar en is een dispersiemodellering niet noodzakelijk.

Luchtemissies door verkeer

- Voor gemotoriseerd verkeer kan besloten worden het effect van de bijdrage van NO_2, PM_{10}, $PM_{2,5}$ als verwaarloosbaar en beperkt negatief beschouwd kan worden. Voor EC/BC wordt een concentratietoename als gevolg van het project van maximaal 0,1 µg/m^3 berekend. Dit kan niet worden beoordeeld wegens gebrek aan een toetsingswaarde.
- De emissiefactor voor bussen (uitlaat + niet-uitlaat, 50 km/h, 2020) bedraagt 0,14594 g/km PM_{10} en 0,09034 g/km $PM_{2,5}$. Trams hebben geen emissies van uitlaatgassen, maar genereren wel emissies als gevolg van slijtage van remmen, wielen, bovenleiding en rails. De emissiefactor voor trams bedraagt 0,3274 g/km PM_{10} en 0,2294 g/km $PM_{2,5}$. Trams emitteren per km dus 2,2 à 2,5 keer meer fijn stof dan bussen.
  Het aantal trambewegingen dat per dag wordt verwacht op de stelplaats bedraagt maximaal 110 bewegingen (55 trams in en uit). Daarnaast worden 320 busbewegingen per dag verwacht. Er worden dus 2,9 keer minder trams dan bussen verwacht.
  Analoog aan de evaluatie voor het busverkeer wordt de jaargemiddelde PM_{10}- en $PM_{2,5}$-immissiebijdrage voor de trams ter hoogte van de tramlijn die naar de stelplaats leidt beoordeeld als een verwaarloosbaar tot beperkt negatief effect. Voor NO_2 hebben trams geen effect.

<u>Aanbevelingen en milderende maatregelen</u>

In het project is reeds een belangrijk aandeel van de bussen elektrisch of hybride. Op termijn is het de ambitie van De Lijn om enkel nog elektrische bussen te exploiteren.

Volgende maatregelen om het gebruik van alternatieve vervoersmodi (in de exploitatiefase) te stimuleren en die reeds in het project zijn geïntegreerd, zijn:

- voldoende overdekte fietsenstallingen (148 plaatsen ten opzichte van de 55 plaatsen die nodig zijn volgens de huidige modal split) met voldoende afstand tussen de stalplaatsen (volgens Vademecum Fietsvoorzieningen, Agentschap Wegen en Verkeer, versie april 2017);
- douche- en omkleedfaciliteiten;
- fietsvergoeding voor personeel;
- abonnement van MIVB, TEC en De Lijn;
- tussenkomst in woon-werkverkeer voor verplaatsingen met de trein;
- beperkt tekort autoparkeerplaatsen bij huidige modal split;
- opmaak van een interne carpooldatabank.

Omwille van de immissiebijdrage voor NO_2 (meer dan 3 % van de toetsingswaarde) is het noodzakelijk onderzoek te doen naar milderende maatregelen.

Volgende tabel geeft een overzicht van de onderzochte maatregelen.

Maatregel	Bespreking
Maatregelen in de omgevingsvergunning	
Programmareductie	Met een beperkter programma kan de verkeersgeneratie lager liggen. Zo zou bijvoorbeeld de rijschool en het examencentrum niet kunnen worden voorzien op deze locatie. Het aantal busbewegingen van de rijschool is echter zeer beperkt ten opzichte van de totale verkeersgeneratie van het project (32 van de 1384 bewegingen). Het schrappen van de rijschool wordt bijgevolg niet beschouwd als een zinvolle milderende maatregel. Indien andere projectonderdelen (stelplaats en onderhoudscentrum) worden beperkt, wordt niet meer voldaan de projectdoelstelling om de toename in exploitatie van bussen en trams te kunnen opvangen. Dit wordt dan ook niet beschouwd als een redelijke milderende maatregel.
Toedeling elektrische bussen over het wegennet	Ten zuiden van het projectgebied bevinden zich langs de Wiedauwkaai een aantal woningen dicht bij de wegas. Hier wordt dan ook een hoge NO_2-immissiebijdrage berekend. Het is daarom aan te bevelen de
	elektrische bussen bij voorkeur in te zetten op routes via het zuiden van de Wiedauwkaai. Deze maatregel kan echter moeilijk in de vergunning worden opgelegd, wegens moeilijk te controleren/handhaven.
Diesel- en hybridebussen vervangen door elektrische bussen	Indien alle diesel- en hybridebussen vervangen worden door elektrische bussen, zal de impact van de uitstoot van de bussen op NO_2-concentratie volledig wegvallen. Het is de ambitie van De Lijn om in de centrumsteden op termijn (2025) alle diesel- en hybridebussen te vervangen door elektrische bussen.
Overige instrumenten: flankerende maatregelen	
Herinrichting knooppunt Meulestedebrug (aanbeveling vanuit MOBER Wiedauwkaai – Wondelgemsemeersen)	Noodzakelijk om wachtrijen langs de Wiedauwkaai te vermijden. Lopende.

Verhoging van de frequentie van de beschikbare stads- en streeklijnen (aanbeveling vanuit MOBER Wiedauwkaai – Wondelgemsemeersen)	Om te komen tot een optimale bereikbaarheid met het openbaar vervoer is het zeker aan te bevelen om een hoogfrequente buslijn aan te bieden tussen de projectsite Wondelgemsemeersen en het station Gent Sint-Pieters.
Heraanleg Wiedauwkaai (aanbeveling vanuit MOBER Wiedauwkaai – Wondelgemsemeersen)	Om de doorstroming van het openbaar vervoer langsheen de Wiedauwkaai stadinwaarts te optimaliseren zal een vrije busbaan aangelegd worden langsheen de Wiedauwkaai tussen de aansluiting van de ontsluitingsweg van de zuidelijke stelplaats van De Lijn op de Wiedauwkaai tot aan het Neuseplein (Nieuwe Vaart). Verder wordt aanbevolen om, indien het tracé van de weg wordt aangepast, de weg zo ver mogelijk van de aanwezige gebouwen te leggen.
Aansluiting fietsroute	De site sluit aan bij een kwalitatief fietsnetwerk. Het is aangewezen om veilige en directe toegangen te voorzien ter hoogte van de Wiedauwkaai en met de fietsroute die ten westen van de site ligt.

Conclusie
Voorliggende aanvraag is aanvaardbaar, wat betreft luchtemissies.

Bodem
Met het project wordt er een nieuwe functie gegeven aan een momenteel braakliggend terrein. De aanwezige bodems zijn omwille van de hoge grondwaterstand gevoelig voor bodemzetting of verdichting. Daarnaast zijn er ook slappe lagen aanwezig die aanleiding kunnen geven tot bodemzetting. Om bodemverdichting te vermijden ter hoogte van toekomstige groenzones, worden milderende maatregelen vooropgesteld. Om bodemzettingen te vermijden zal het terrein binnen de stelplaats met 30 cm opgehoogd worden en wordt een overhoogte aangebracht (al dan niet in combinatie met een systeem van wieken en grindkernen) om de slappe lagen te consolideren. De gemiddelde afgravingsdiepte blijft beperkt tot de vroeger aangebrachte ophooglaag. De overige diepere uitgravingen vinden plaats in antropogene bodems waarin het bodemprofiel al is aangetast.

De reeds uitgevoerde bodemsanering ter hoogte van de stortplaats heeft een positief effect op de bodemhygiëne. De grondwatersanering moet nog plaatsvinden.
Calamiteiten en grondverzet moeten worden opgevolgd conform het bodemdecreet en het VLAREBO. Ter hoogte van risico-activiteiten worden bodembeschermende maatregelen genomen om het risico op bodemverontreiniging te beperken.

Geluid en trillingen
In het project-MER van 29 november 2021 werd de discipline geluid en trillingen uitgebreid geëvalueerd. Zowel de geluidshinder van de werkplaatsen als de geluidshinder van de verkeersbewegingen werd onderzocht.

Ter hoogte van de woonblokken langs de Nieuwevaart en de woonblokken in de Biervlietstraat/Gasmeterlaan zal door de trampassage de Lden stijgen voor een aantal locaties.
In het project-MER van 29 november 2021 (PR3373) werd dit effect beoordeeld aan de hand van de gedifferentieerde referentiewaarden. Zoals hoger aangegeven, zijn deze gedifferentieerde referentiewaarden niet langer van toepassing, maar moet er getoetst worden aan de oriëntatiegrafiek van het Departement Omgeving. Na evaluatie volgens de oriëntatiegrafiek zijn er geen extra milderende maatregelen nodig. Ofwel blijft de Lden in de geplande situatie onder de 55 dB(A) ofwel is er geen toename van meer dan 1 dB(A).

De aanvraag bevat een vraag tot afwijking van artikel 5.15.0.6, §1°, van titel II van het VLAREM dat stelt dat:
"Onverminderd de bepalingen van hoofdstuk 4.5. zijn rustverstorende werkzaamheden verboden op werkdagen tussen 19 uur en 7 uur alsmede op zon- en feestdagen, tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit."

De aanvrager motiveert de afwijking als volgt in de aanvraag:
"Gezien de openbaar vervoersfunctie zal voor de uitbating van de stelplaats, met name het in- en uitrijden van bussen en trams, het wassen en tanken van de bussen, een 7 dagen op 7 en 24 u per dag regime van toepassing zijn.
Om eventuele geluidshinder voor de omwonenden te beperken zullen geluidsbermen en geluidsschermen worden voorzien, zie hoofdstuk 2.3.3.14 van het Project-MER en het addenda op het Project-MER. Voor project geïntegreerde maatregelen zie hoofdstuk 6.7.5.2.1 van het Project-MER en het addenda op het Project-MER.
Door toepassing van de maatregelen zal geen overschrijding van de door VLAREM vooropgestelde richtwaarden voor geluid optreden, noch overdag, noch 's avonds, noch 's nachts. Zie ook hoofdstuk 6.7.7 van het Project-MER en het addenda op het Project-MER.".

Aangezien de geluidsnormen nageleefd moeten worden, is deze aanvraag tot afwijking zonder voorwerp.

<u>Licht en stralingen</u>
In de aanlegfase zal werfverlichting beperkt worden tot het minimum. De werken zullen voornamelijk overdag plaatsvinden.
Zowel op de site als op de openbare wegenis zal in de exploitatiefase buitenverlichting worden voorzien. Op de site zal de buitenverlichting worden gestuurd door middel van bewegingsdetectie of kloksturing en schemerschakelaar. De buitenverlichting zal zo ontworpen worden dat een goede spreiding verkregen wordt, de schaduwwerking minimaal is, verblinding van chauffeurs wordt vermeden en er geen opwaartse lichtoutput is.
De buitenverlichting wordt onderverdeeld in zones. Per zone geldt een te behalen lichtniveau en heeft een onafhankelijke verlichtingssturing. Er zal gekozen worden voor zuinige, energiebesparende verlichtingstoestellen.
De aanleg van het wisselcomplex Blaisantvest zal resulteren in een aanpassing en uitbreiding van de verlichting van de openbare wegenis. De verlichting zal zoveel mogelijk op de masten van de bovenleiding worden geplaatst. Er zal eveneens verlichting worden voorzien vanaf de stelplaats tot aan de openbare wegenis.

In het project-MER van 29 november 2021 (PR3373) wordt het volgende vermeld:
"Om verstoring van nachtdieren te vermijden, wordt aanbevolen om te voldoen aan de principes van "goed verlichten". De belangrijkste kenmerken hiervan zijn de volgende:
- *enkel verlichten waar nodig;*

- *enkel neerwaartse verlichting;*
- *geen onnodig sterke lichtbronnen;*
- *geen verblindende richtingen gebruiken.*

Om er bijkomend voor te zorgen dat enkel datgene verlicht wordt wat moet verlicht worden, wordt als bijkomend uitgangspunt genomen dat de armaturen zo laag mogelijk gehouden dienen te worden. Daarnaast dienen de armaturen te voldoen aan de strengste klasse volgens CEN (European Committee for Standardization) (klasse G6), welke de mate verstorende verblinding en/of onderdrukking van hinderlijk strooilicht (verblindingsgraad) zoveel mogelijk beperken.

...

Aanvullend is er ook heel wat verlichting op de markt waarbij wordt ingezet op systemen die gedimd worden indien er geen nood is aan verlichting en die vanuit deze ruststand naar een hogere lichtintensiteit overgaan wanneer er nood is aan verlichting (bv. enkel wanneer iemand voorbij wandelt).".

Dit wordt opgenomen als voorwaarde.

Water

Overeenkomstig artikel 1.3.1.1 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid moet de aanvraag onderworpen worden aan de watertoets. Het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. De aanvraag werd getoetst aan het watersysteem, aan de doelstellingen van artikel 1.2.2 van het decreet integraal waterbeleid, en aan de bindende bepalingen van het bekkenbeheerplan.

Ten oosten van de inrichting ligt de bevaarbare waterloop, het Kanaal Gent-Terneuzen. De onbevaarbare waterloop van 3de categorie, 'Oude Lieve' grenst ten noorden aan het projectgebied.

Waterverbruik

Er wordt water gebruikt voor het reinigen van de gebouwen en voor het sanitair. Het reinigen van de gebouwen en de spoeling van de toiletten gebeurt met opgevangen hemelwater. Enkel indien hieraan een gebrek is, wordt leidingwater gebruikt.

Het nuttig sanitair gebruik wordt als volgt berekend:

- Weekdagen:
  - Maanddebiet (l/maand) voor dagploeg = 190 gebruikers x 22 dagen x 30 l/dag/gebruiker x 0,33 = 41.382 l/maand;
  - Maanddebiet (l/maand) voor chauffeurs = 520 gebruikers x 22 dagen x 10 l/dag/gebruiker x 0,33 = 37.752 l/maand.
- Weekend:
  - Maanddebiet (l/maand) voor dagploeg = 190 gebruikers x 8 dagen x 30 l/dag/gebruiker x 0,33 x 10% = 1.504,8 l/maand;
  - Maanddebiet (l/maand) voor chauffeurs = 520 gebruikers x 8 dagen x 10 l/dag/gebruiker x 0,33 x 10% = 1.372,8 l/maand.

In totaal komt het nuttig sanitair gebruik neer op 82.011,6 l/maand.

Voor de wasstraten van bussen en trams wordt in eerste instantie het gerecupereerde waswater van de wasstraten gebruikt. Dit kan indien nodig aangevuld worden met regenwater dat wordt opgevangen van de daken en/of verhardingen. Slechts indien absoluut noodzakelijk (bijvoorbeeld tijdens een lange droogte) wordt het waswater bijgevuld met leidingwater.

Het nuttig industrieel gebruik wordt als volgt berekend:

- Wasstraten bussen:
  - Maanddebiet (l/maand) = 153 bussen/dag x 18,75 dagen/maand x 250 l/bus = 717.187,5 l/maand.
- Wasstraten trams (2 keer per week gewassen):
  - Maanddebiet (l/maand) = 78 trams/week x 2 wasbeurten/week x 4 weken/maand x 500 l/tram = 312.000 l/maand.

Het totaal maanddebiet industrieel gebruik bedraagt bijgevolg 1.029.187,5 l/maand. Dit is de hoeveelheid water dat gebruikt wordt voor het wassen van de bussen en trams per maand. Echter wordt 70% van het afvalwater van de wasstraten gerecupereerd en zal dus minder aanvulling door opgevangen hemelwater nodig zijn. Het hemelwater dat nuttig ingezet kan worden voor gebruik in de wasstraten bedraagt 30% van het maanddebiet, dus 308.756,25 l/maand. Het Aangetoond Nuttig Gebruik van hemelwater bedraagt bijgevolg 390.767,85 (afgerond 390.768) l/maand.

Bemaling

Er is gebleken dat er zich veen bevindt in de bodem van het terrein. Om stabiliteitsrisico's gerelateerd aan veen te verminderen, dienen bemalingen zo veel mogelijk vermeden te worden op dieptes lager dan de GLG, dus dieptes die heden nooit droog komen te vallen. Daarom is beslist om het terrein op te hogen. Hierdoor vinden nagenoeg alle uitgravingen (met uitzondering van enkele kruisende leidingen) plaats boven het peil van 5,66 mTAW, wat overeenkomt met de hoogst genoteerde GLG. Er is bijgevolg geen bemaling nodig tijdens de aanlegfase.

De grondwaterverlaging ten gevolge van een bemaling kan een invloed hebben op de verontreinigingspluim van aanwezige grondwaterverontreinigingen en kan mobiele verontreinigingen aantrekken. Binnen de invloedstraal van de bemaling zijn zowel binnen het projectgebied als daarbuiten grondwaterverontreinigingen aanwezig. Deze grondwaterverontreinigingen kunnen door het uitvoeren van de bemaling aangetrokken worden en daardoor in oppervlakte toenemen. Aangezien er geen bemaling tijdens de aanlegfase nodig is, wordt er geen invloed op de verontreinigingspluim van aanwezige grondwaterverontreinigingen verwacht.

Inbuizingen

In voorliggende aanvraag zal de gracht, die doorheen het projectgebied loopt, volledig ingebuisd worden. Door het inbuizen van de gracht gaan potenties verloren voor extra buffering. De bestaande gracht die doorheen het projectgebied loopt mag niet worden ingebuisd, enkel op plaatsen noodzakelijk voor de dwarsing van wegenis. Het verloren volume door de inbuizing van de gracht moet gecompenseerd worden, bijvoorbeeld door ter hoogte van de niet-ingebuisde grachtdelen een bredere en open bufferzone te realiseren en op die manier een groen-blauw netwerk vormen. Het maximaal inzetten op het groen-blauwe netwerk en het creëren van ruimte voor water vormen belangrijke ontwerpprincipes voor het openbaar domein uit het Gentse klimaatadaptatieplan 2016-2019. De herwaardering van de Lieve en de realisatie van natuurstapstenen is een specifieke actie van het Gents klimaatadaptatieplan. Als referentieproject geldt hier de gerealiseerde groene oever langs De Lieve ter hoogte van de Kolveniersgang in het Rabot.

In c zijn voorwaarden opgenomen rond de inbuizing. Verder zijn ook voorwaarden opgenomen rond de uitwerking van de buffers, een onderhoudsprogramma, het lozingsdebiet,... Het naleven van dit advies wordt opgenomen als voorwaarde.

Hemelwater

Het projectgebied werd in het verleden opgehoogd om te vermijden dat het onder water zou komen te staan. Het projectgebied zelf is op de watertoetskaart niet aangeduid als overstromingsgevoelig. In de onmiddellijke omgeving van het projectgebied zijn 3 afzonderlijke oppervlaktes aangeduid als 'mogelijk overstromingsgevoelig'. Twee hiervan bevinden zich ten noorden van het projectgebied. Beide gebieden zijn grotendeels ingenomen door bebouwing. De zuidelijke overstromingsgevoelige zone valt samen met de Blaisantvest. Geen van de zones zijn aangeduid als een risicozone of als een recent overstroomd gebied.
Op de pluviale overstromingskaart is de gevoeligheid van het gebied voor overstromingen als voormalig meersengebied goed zichtbaar.

In de bestaande toestand is het projectgebied (circa 14 ha) quasi onverhard. Door de voormalige ophoging van het projectgebied, is de oorspronkelijke bufferende werking van het voormalige meersengebied reeds gedecimeerd. Het projectgebied heeft in de bestaande toestand echter wel een infiltrerende werking. In de geplande toestand zal de verhardingsgraad circa 79% bedragen met 44% aan vloeistofdichte verharding voor de wegenis en 35% aan dakoppervlakte. Na voltooiing van de aanlegfase zal het merendeel van het bodemoppervlak waterdicht verhard en bebouwd zijn. Door de bebouwing en verharding van het projectgebied zal de infiltratiecapaciteit in het projectgebied afnemen en de run-off toenemen.

Er worden 3 regenwaterbekkens (RWBs) voorzien. Twee van de RWBs zijn verbonden en worden ingezet voor de wasinstallaties (industrieel hergebruik). De daken die aangewend zijn voor industrieel gebruik betreffen gebouw D, A en een deel B. Een derde regenwaterbekken wordt gebruikt voor sanitair hergebruik. De daken (gebouw E en een deel B) die aangewend zijn voor het sanitair hergebruik doen dienst als een dakparking. Het water passeert langs een KWS-afscheider alvorens het in het regenwaterbekken terecht komt. Het regenwater komende van een dakparking mag niet aangewend worden voor de wasinstallatie (industrieel hergebruik). Vandaar dat het regenwaterbekken voor sanitair hergebruik los staat van deze voor het industrieel hergebruik. De daken die niet nodig zijn om een optimaal hergebruik te verzekeren, worden uitgevoerd als groendak.

Hemelwater dat alsnog afstroomt van deze groendaken wordt samen met het water afkomstig van de overloop van de regenwaterbekkens en van de wegenis gebufferd en vertraagd afgevoerd. Het buffervolume wordt voornamelijk gerealiseerd in open bufferbekkens die ondoorlatend worden uitgevoerd (wegens de aanwezige vervuiling) en allen onderling met elkaar verbonden zijn.

- Buffergracht zuidwest: ontvangt het water van de nabijgelegen wegenis op het westen van het terrein.
- Bufferbekken zuidwest: ontvangt het water van de nabijgelegen wegenis en van een stuk groendak.
- Buffergracht zuid: ontvangt water van de nabijgelegen wegenis, van de overloop van het regenwaterbekken dat voor industrieel hergebruik wordt aangewend, en van een stuk groendak komende van de gebouwen in de buurt.
- Druppelvormig bekken: ontvangt het water van de nabijgelegen wegenis en van een stuk groendak.
- Bufferbekken oost: bestaan uit twee verbredingen (twee kleinere bekkens) die verbonden zijn door een gracht. Dit bekken ontvangt water van de nabijgelegen wegenis en van de overloop van het sanitair regenwaterbekken.
- Bufferbekken Noord: bestaat uit een verbreding (een bekken) en een gracht. Het ontvangt water van de nabijgelegen wegenis, van de overloop van het regenwaterbekken aangewend voor industrieel hergebruik (maar de overloop ligt hoger dan de overloop in

het zuiden. Het overloopvolume is dus kleiner) en van de luifels (groendak) in het noordwesten.
- Afwaarts het bekken oost is er een knijp voorzien om het water vertraagd te lozen in de RWA.

Er wordt geen infiltratie voorzien omwille van de aanwezige verontreinigingen in zowel het vaste deel van de bodem als in het grondwater.

Er wordt voldaan aan de verordening inzake hemelwater en het algemeen bouwreglement van de stad Gent inzake hemelwater. Er wordt voorzien in een beperkte oppervlakte aan infiltratievoorzieningen en er worden bufferbekkens voorzien. De bufferbekkens worden uitgevoerd als waterdichte kuipen zonder kunstmatig drainagesysteem. In het noordwestelijk deel van het projectgebied wordt de bestaande gracht ingebuisd. Het totale buffervolume in deze gracht bedraagt 672 m^3. Dit volume wordt volledig gecompenseerd doordat er 789 m^3 buffervolume wordt voorzien bovenop de normen van de verordening inzake hemelwater en het algemeen bouwreglement van de stad Gent inzake hemelwater (zie beschrijving in § 0). De buffervoorwaarde van 350 m^3/ha aangesloten verharde oppervlakte wordt gerespecteerd om bij een standaard composietbui met een terugkeerperiode van 20 jaar, tot een maximale beperking van het lozingsdebiet van 10 l/s.ha aangesloten verharde oppervlakte te komen.

<u>Lozing huishoudelijk afvalwater</u>
Er zal 0,47 m^3/uur, 3,73 m^3/dag en 984 m^3/jaar huishoudelijk afvalwater geloosd worden. Het huishoudelijk afvalwater is afkomstig van de gebouwen A, B, C en D. Dit afvalwater wordt aangesloten op de rioleringsinfrastructuur ter hoogte van de Parallelweg, ten westen van het projectgebied. Conform het Algemeen Bouwreglement van Stad Gent zullen septische putten voorzien worden voor de primaire behandeling van het huishoudelijk afvalwater.

<u>Lozing bedrijfsafvalwater</u>
Het bedrijf vraagt de lozing aan van 28,79 m^3/uur – 91,95 m^3/dag – 1.510,13 m^3/jaar bedrijfsafvalwater.

Er zal geen lozing van koelwater (testbank motoren) zijn, daar dit zich in een gesloten circuit bevindt.

Er worden 6 bedrijfsafvalwaterstromen gegenereerd met 6 lozingspunten namelijk:
- LP1: Overloop buffer wasstraat bus gebouw D: 2,84 m^3/uur – 22,75 m^3/dag – 68,25 m^3/jaar;
- LP2: Overloop buffer wasstraat tram gebouw C: 0,7 m^3/uur – 5,6 m^3/dag – 16,8 m^3/jaar;
- LP3: Potentieel verontreinigd hemelwater afkomstig van zone dieseltank en loszone naast gebouw D: 5,3 m^3/uur – 13,59 m^3/dag – 283,13 m^3/jaar;
- LP4: Afvalwater afkomstig van klokputjes gebouw B (klokputjes werkstanden tram) en overloop afspuitzone bussen: 0,9 m^3/uur – 1,4 m^3/dag – 130 m^3/jaar.
- LP5: Afvalwater afkomstig van klokputjes + goten gebouw B (klokputjes, proefbak motoren, stoomkamer, magazijn, goten poorten, uitgietbakjes): 0,5 m^3/uur - 1 m^3/dag – 20 m^3/jaar;
- LP6: 18,55 m^3/uur – 47,61 m^3/dag – 991,95 m^3/jaar.

Het hemelwater die op de zone van de afvalcontainers valt waar sortering metaal-, hout-, glasafval gebeurt (grote open containers met regelmatige afvoer, geen afvalstoffenrubriek) mag beschouwd worden als niet verontreinigd hemelwater. Die zone dient wel voorzien te worden van een KWS-afscheider met een coalescentiefilter.

De zes stromen kunnen allen afzonderlijk bemonsterd worden aan de controleput die is voorzien na elke KWS+CA installatie. De stromen worden aanzien als afzonderlijk lozingspunten. Al het bedrijfsafvalwater wordt daarna geloosd op de DWA-riolering ter hoogte van het Gardenierspad, ten westen van de exploitatie met uitzondering van het bedrijfsafvalwater van zone dieseltanks en loszone (LP3) die geloosd wordt op de RWA riolering.

Hieronder een verdere bespreking van de verschillende bedrijfsafvalwaterstromen:

Wasstraat LP 1 en LP2
Conform titel II van het VLAREM, wordt 70% van het afvalwater gerecupereerd om te hergebruiken in de wasstraten. Dus 30% van het benodigde water voor het wassen van de voertuigen kan gehaald worden uit opgevangen hemelwater.
Dit gezuiverde bedrijfsafvalwater wordt ingezet voor hergebruik in de wasstraten voor bussen en trams. Indien de verzamelput overloopt, gaat het afvalwater naar een controleput, waarna het geloosd wordt op de interne DWA-riolering. Er wordt dus geen bedrijfsafvalwater op de riolering geloosd dat door de biologische zuivering is gegaan. Het geloosde bedrijfsafvalwater wordt enkel gezuiverd door een slibvang en een KWS-afscheider.

Voor de berekening van het waswater afkomstig van de overloop van de verzamelput wordt rekening gehouden met 5 dagen stilstand van de waterzuivering per jaar en met 30% afdruipwater welke verloren gaat. Voor de buffering van de bussen zijn 2 x 20 m^3 verzamelputten beschikbaar. Voor de buffering van de tram is een 20 m^3 verzamelput beschikbaar. De bufferputten bussen en de bufferput tram kunnen ongeveer 2 dagen lang bufferen zonder overlopen, de resterende 3 dagen is er overloop. In de praktijk zal er bij het niet functioneren van de waterzuivering eenvoudigweg niet gewassen worden, dus het overlopen van de bufferputten van de wasstraten en trams naar DWA zal zich in de praktijk niet voordoen. De aangevraagde debieten zijn een worst-case scenario.

Het is noodzakelijk binnen de 6 maand, na opstart van de carwash, éénmalig een staal te nemen wanneer de wasstraat in gebruik is en een analyse uit te voeren op heffingsparameters inclusief zware metalen en detergenten. De aanvrager maakt de analyses over aan de VMM. Via vergunningen.ge@vmm.be. Dit wordt opgenomen als voorwaarde.

Debiet bussen LP1
Er zouden op de site 130 bussen/dag gewassen worden met een verbruik van 250 l/voertuig. Rekening houdend met 8 werkuren/dag en 264 dagen/jaar worden volgende debieten bekomen: 4,06 m^3/uur – 32,5 m^3/dag – 8.580 m^3/jaar. Voor het uur- en dagdebiet wordt rekening gehouden met 70% recuperatie van het dagdebiet, voor het jaardebiet wordt gerekend met slechts 3 overloopdagen per jaar (dagdebiet x 3).
Het aangevraagde debiet wordt ingeschat op 2,84 m^3/uur – 22,75 m^3/dag – 68,25 m^3/jaar.

Debiet tram LP2
Er zouden op de site 40 trams/week gewassen worden, 2 keer per week, gespreid over 5 werkdagen met een verbruik van 500l/voertuig (16 per dag). Rekening houdend met 8 werkuren/dag en 3 dagen/jaar overlopen worden volgende debieten bekomen: 1 m^3/uur – 8 m^3/dag – 2112 m^3/jaar. Van het waswater gaat 70% naar de biologische WZI. Voor het uur- en dagdebiet wordt rekening gehouden met 70% recuperatie van het dagdebiet, voor het jaardebiet wordt gerekend met slechts 3 overloopdagen per jaar (dagdebiet x 3).
Het aangevraagde debiet wordt ingeschat op 0,7 m^3/uur – 5,6 m^3/dag – 16,8 m^3/jaar.

Waterzuiveringsinstallatie bus LP1
De zuiveringsinstallatie voor het afvalwater afkomstig van de wasstraten voor bussen bestaat uit:

- Ondergronds gedeelte:
  - Twee slibvangputten van elk 10m^3;
  - Eén olie-benzineafscheider van 20 l/s (totale inhoud ongeveer 5.000 liter);
  - Twee verzamelputten van elk 20 m^3 en een controleput.
- Bovengronds gedeelte:
  - Eén bioreactor van 20 m^3/u (inhoud ongeveer 7.500 l met biobed, beluchtingspomp, droogloopbeveiliging en niveauregeling);
  - Twee opslagtanks van elk 2.000 l en elk met niveauregeling/ droogloopbeveiliging;
  - Eén zakkenfilter;
  - Twee hydrocyclonen;
  - Twee meercellige zelfaanzuigende pompen, met een debiet van 20 m^3/u, tussen de tanks;
  - Eén dompelpomp 20 m^3/u, voor vulling van de bioreactor en zes drukverhogings-pompen voor voeding van de wasstraten;
  - Twee doseerinstallaties voor zeep;
  - Elektrische sturing met PLC besturing voor alle pompen en controles. Zuurstofcontrole door middel van zuurstofsonde.

Waterzuiveringsinstallatie tram LP2
De installatie voor het afvalwater afkomstig van de wasstraat voor trams bestaat uit:

- Ondergronds gedeelte:
  - Eén slibvangput van 10 m^3;
  - Eén olie-benzineafscheider van 10 l/s (totale inhoud ongeveer 5.000 l);
  - Eén verzamelput van 20 m^3 en een controleput.
- Bovengronds gedeelte:
  - Eén bioreactor van 12 m^3/u (inhoud ongeveer 3.500 l met biobed, beluchtingspomp, droogloopbeveiliging en niveauregeling);
  - Twee opslagtanks van elk 1.000 l en elk met niveauregeling/ droogloopbeveiliging;
  - Eén zakkenfilter;
  - Twee hydrocyclonen;
  - Twee meercellige zelfaanzuigende pompen, met een debiet van 20m^3/u, tussen de tanks;
  - Eén dompelpomp van 10 m^3/u, voor vulling van de bioreactor en drie drukverhogings-pompen voor voeding van de wasstraat;
  - Twee doseerinstallaties voor zeep;
  - Elektrische sturing met PLC besturing voor alle pompen en controles. Zuurstofcontrole door middel van zuurstofsonde.

Lozingsnormen voor wasstraat bus en tram LP1 en LP2
De exploitant vraagt de algemene en sectorale 59b 'Volautomatische car- en truckwasinstallaties' lozingsvoorwaarden aan voor lozing in de riolering.

Op basis van analyses van 2020 afkomstig van een gelijkaardige sites namelijk Asse en Gentbrugge worden de volgende lozingsnormen aangevraagd:

- Anionische detergenten 0,5 mg/l;
- Niet ionische en kationische detergenten 3 mg/l;
- Zink 0,5 mg/l;
- Nikkel 300 µg/l.

Deze worden opgenomen als voorwaarde.

Het bedrijf meldt in het project-MER van 29 november 2021 (PR3373) dat voor zilver het IC-GS niet wordt overschreden na bijstelling analyseresultaten (meetfout). In de site Gentbrugge (maximum 3,5 mg/l) overschrijdt de parameter Ptot het IC, maar in de site Asse (maximum 0,84 mg/l) niet. Het bedrijf vraagt geen bijkomende lozingsnorm aan voor de parameter Ptot. In het project-MER werd gemeld dat de verhoogde Ptot concentratie afkomstig is van het huishoudelijk afvalwater dat samen met het bedrijfsafvalwater geloosd wordt.

Aangezien het een nieuwe inrichting is, dient het bedrijf analyses uit te voeren op het waswater voor de heffingsparameters inclusief de metalen en de detergenten.

Detergenten LP1 en LP2
Volgens het dossier worden er in de wasstraten gebruik gemaakt van biologisch afbreekbare reinigingsmiddelen (Bonderite (2 types) met > 90% biodegradeerbaarheid). Alle gebruikte producten moeten biologisch afbreekbaar zijn en voldoen aan de Verordening EG Nr. 648/2004 van het Europees Parlement en de Raad betreffende detergenten. Volgens de toegevoegde MSDS-fiche 'Marine SP' voldoet het detergent aan de verordening.

Controle-inrichting bus LP1
Het bedrijf dient te beschikken over een controle inrichting die alle waarborgen biedt om de kwaliteit en kwantiteit van het werkelijk geloosde afvalwater te controleren en die inzonderheid toelaat gemakkelijk monsters te nemen van het geloosde water, overeenkomstig artikel 4.2.5.1.1. van titel II van het VLAREM.

De exploitant vraagt een afwijking op bijlage 4.2.5.1. met betrekking tot de controle-inrichting voor lozingen van afvalwater met de volgende motivering:
"Het bedrijfsafvalwater wordt enkel geloosd bij het buiten gebruik zijn van de waterzuivering, waardoor deze hoge uurdebieten slechts uitzonderlijk zullen voorkomen. Als alternatief voor een meetgoot mag een controleput voorzien worden.".
Hiermee kan akkoord gegaan worden. Dit wordt opgenomen als voorwaarde.

Controle inrichting tram LP2
Het bedrijf dient te beschikken over een controle inrichting die alle waarborgen biedt om de kwaliteit en kwantiteit van het werkelijk geloosde afvalwater te controleren en die inzonderheid toelaat gemakkelijk monsters te nemen van het geloosde water, overeenkomstig artikel 4.2.5.1.1. van titel II van het VLAREM.

De exploitant vraagt een afwijking op bijlage 4.2.5.1. met betrekking tot de controle-inrichting voor lozingen van afvalwater met de volgende motivering:
"Het bedrijfsafvalwater afkomstig van de tramwasstraten zal afzonderlijk bemonsterd kunnen worden op de overloop van de bufferput die aan de carwash aanwezig is (LP2). Het bedrijfsafvalwater zal dan geloosd worden op de DWA. Als alternatief voor een meetgoot mag een controleput voorzien worden.".
Dit wordt toegestaan en opgenomen als voorwaarde.

Potentieel verontreinigd hemelwater LP3
Debiet LP3
Het potentieel verontreinigd hemelwater afkomstig van de vloeistofdichte beton van de dieseltanks en loszone naast gebouw D wordt naar een slibvang en dubbelwandige KWS-afscheider met coalescentiefilter met lekdetectiesysteem afgevoerd en vervolgens geloosd in de RWA.

In voorliggende aanvraag wordt het volgende vermeld:
"Het potentieel verontreinigd hemelwater wordt beschouwd als bedrijfsafvalwater maar na behandeling in de KWS-afscheider met coalescentiefilter wordt het bedrijfsafvalwater als hemelwater beschouwd en in die zin geloosd in de RWA.".
Er kan hiermee niet akkoord gegaan worden. Het potentieel verontreinigd hemelwater blijft, na het doorlopen van de KWS-afscheider met coalescentiefilter, bedrijfsafvalwater. Dit afvalwater mag bijgevolg niet geïnfiltreerd worden, maar kan wel geloosd worden in de RWA die afwatert naar een waterloop. Als voorwaarde wordt daarom opgenomen dat dit afvalwater enkel geloosd kan worden bij de realisatie van de RWA-leiding in de Parallelweg en Wiedauwkaai, die uitmondt in oppervlaktewater.

Onderstaande debieten worden berekend voor het potentieel verontreinigd hemelwater:
- 333,09 m^2 x 0,0159 $m^3/u/m^2$ = 5,3 m^3/u;
- 333,09 m^2 x 0,0408 $m^3/dag/m^2$ = 13,6 m^3/dag;
- 333,09 m^2 x 0,85 $m^3/jaar/m^2$ = 283,13 $m^3/jaar$.

Hierbij wordt er gebaseerd op het debiet aan verontreinigd hemelwater (conform de Code van goede praktijk voor ontwerp, het onderhoud en de aanleg van rioleringssystemen van 20 augustus 2012), sedert april 2017, op:
- Het langjarig gemiddeld neerslagtotaal (Ukkel 1981-2010) van 0,85 m^3/m^2 voor het jaardebiet;
- Een composietbui met een terugkeerperiode van 2 jaar van 0,0159 m^3/m^2 voor het uurdebiet en 0,0408 m^3/m^2 voor het dagdebiet.

Deze aanpak sluit aan bij de huidige klimaatveranderingen en is nodig voor het correct inschatten van de hydraulische en ecologische impact op de riolering of ontvangende waterloop.
Op basis van afvloeiing coëfficiënten, metingen, hergebruik en buffering kunnen de debieten bijgesteld worden.

De exploitant vraagt de algemene en sectorale voorwaarden 52 b,c 'Vloeibare Koolwaterstoffen' voor lozing op de riolering. Gelet op lozing in oppervlaktewater zijn de algemene en sectorale voorwaarden 52 a,c 'Vloeibare Koolwaterstoffen' voor lozing in oppervlaktewater van toepassing.

Controle-inrichting LP3
Het bedrijf dient te beschikken over een controle inrichting die alle waarborgen biedt om de kwaliteit en kwantiteit van het werkelijk geloosde afvalwater te controleren en die inzonderheid toelaat gemakkelijk monsters te nemen van het geloosde water, overeenkomstig artikel 4.2.5.1.1. van titel II van het VLAREM.

De exploitant vraagt een afwijking op bijlage 4.2.5.1. met betrekking tot de controle-inrichting voor lozingen van afvalwater met de volgende motivering:
"Het bedrijfsafvalwater betreft hier potentieel verontreinigd hemelwater waardoor piekdebieten vergund worden. Het hoge debiet zal slechts optreden bij een 2-jaarlijkse composietbui. Als alternatief voor een meetgoot mag een controleput voorzien worden.".

Afvalwater afkomstig van gebouw B LP4 en LP5
Debiet LP4 en LP5
Het debiet van de 2 controlepunten van, respectievelijk, Gebouw B - klokputjes en Gebouw B - klokputjes + goten betreft geen continu debiet, maar dit gaat over kuiswater na calamiteiten. Lekkages worden eerst opgevangen met absorbentia. Nadien wordt de restfractie opgekuist. De kuismachines zuigen kuiswater opnieuw op. Restfractie hiervan wordt naar klokputje getrokken die dan over een KWS-afscheider met coalescentiefilter gaan om dan te lozen in de gemengde riolering van de Gaardenierpad.

Hiervoor wordt een debiet van max. 0,5 m^3/uur ingeschat. Gezien de lozing enkel zal voorvallen bij eventuele calamiteiten is voor het dag- en uurdebiet ervanuit gegaan dat, indien een calamiteit zich voordoet, dit beperkt zal zijn tot maximaal 2 u en op jaarbasis maximaal 20 dagen zal voorvallen. Voor beide stromen wordt maximaal 0,5 m^3/u – 1 m^3/dag – 20 m^3/jaar aangevraagd als worst-case scenario.

Voor LP4 wordt hier bijkomend het water van de afspuitzone bussen van gebouw B op aangesloten. Dit is een discontinue stroom. Tijdens het afspuiten van de onderzijde van de bussen wordt het water in een afzonderlijke put opgevangen. Deze zone is voorzien van een roostervloer waaronder een vuilwaterpomp aanwezig is die alles afvoert naar een slibvanger van 9.000 l en vervolgens overloopt naar een KWS-afscheider met coalescentiefilter. Het debiet van de afspuitzone wordt ingeschat op 0,4 m^3/u, 0,4 m^3/dag en 110 m^3/jaar. Voor LP4 komt het totaal debiet dan op 0,9m^3/u, 1,4 m^3/dag en 130 m^3/jaar.

Om aan te tonen dat het afvalwater afkomstig van de afspuitzone geen gevaarlijke stoffen bevat, is het noodzakelijk analyses uit te voeren op het afvalwater afkomstig van de afspuitzone. Het bedrijf dient éénmalig analyses uit te voeren op dit afvalwater voor de heffingsparameters inclusief zware metalen, VOCl's, BTEX en PAK's. Dit wordt opgenomen als voorwaarde.

Controle-inrichting LP4 en LP5
Het bedrijf dient te beschikken over een controle inrichting die alle waarborgen biedt om de kwaliteit en kwantiteit van het werkelijk geloosde afvalwater te controleren en die inzonderheid toelaat gemakkelijk monsters te nemen van het geloosde water, overeenkomstig artikel 4.2.5.1.1. van titel II van het VLAREM.

De exploitant vraagt een afwijking op bijlage 4.2.5.1. met betrekking tot de controle-inrichting voor lozingen van afvalwater met de volgende motivering:

- LP4:
  "Het debiet is afkomstig van klokputjes gebouw B (klokputjes werkstanden tram) (op DWA) en overloop van de afspuitzone bussen in gebouw B. Beide zijn een discontinue stroom waarbij er enkel lozing is van de klokputjes bij eventuele calamiteiten, dit gaat dan over kuiswater na calamiteiten. Voor de afspuitzone van de bussen wordt het water in een afzonderlijke put opgevangen waarna dit wordt overgepompt naar een slibvanger en dan richting de KWS+CA. Hierna is een controleput voorzien die toelaat om deze stroom te gaan bemonsteren.".
- LP5:
  "Het debiet van Gebouw B - klokputjes en Gebouw B - klokputjes +goten betreft geen continu debiet, maar dit gaat over kuiswater na calamiteiten. Lekkages worden eerst opgevangen met absorbentia. Nadien wordt de restfractie opgekuist. De kuismachines zuigen kuiswater opnieuw op. Restfractie hiervan wordt naar klokputje getrokken. Deze stroom is afzonderlijk te bemonsteren in een controleput.".

Hiermee kan akkoord gegaan worden. Dit wordt opgenomen als voorwaarde.

Potentieel verontreinigd hemelwater LP6
Debiet LP6
De stelplaats H wordt voorzien voor het stallen van geaccidenteerde voortuigen. Het hemelwater dat op deze zone valt wordt weerhouden als potentieel vervuild hemelwater en zal alvorens aansluiting op de DWA over een KWS-afscheider met coalescentiefilter passeren. Hierna is een controleput voorzien waar er staalnames kunnen gebeuren voor de analyse van het bedrijfsafvalwater.

Onderstaande debieten worden berekend voor het potentieel verontreinigd hemelwater:

- 1.167 m^2 x 0,0159 m^3/u/m^2 = 18,55 m^3/u;
- 1.167 m^2 x 0,0408 m^3/dag/m^2 = 47,61 m^3/dag;
- 1.167 m^2 x 0,85 m^3/jaar/m^2 = 991,95 m^3/jaar.

De exploitant vraagt de algemene en sectorale voorwaarden 52 b,c 'Vloeibare Koolwaterstoffen' voor lozing op de riolering.

Bij gebruik van de stelplaats H dienen de voertuigen zo spoedig mogelijk geïnspecteerd te worden. Vanaf dat een lek vastgesteld wordt of dat het vermoeden bestaat dat er een lek zou kunnen ontstaan worden de betreffende vloeistoffen afgelaten. Dit wordt opgenomen als voorwaarde.

Om aan te tonen dat het afvalwater afkomstig van de stelplaats H geen gevaarlijke stoffen bevat, is het noodzakelijk analyses uit te voeren op het afvalwater afkomstig van de stelplaats bij aanwezigheid van geaccidenteerde voertuigen. Het bedrijf dient éénmalig analyses uit te voeren op dit afvalwater voor de heffingsparameters inclusief zware metalen, VOCl's, BTEX en PAK's. Dit wordt opgenomen als voorwaarde.

Controle-inrichting LP6
Het bedrijf dient te beschikken over een controle inrichting die alle waarborgen biedt om de kwaliteit en kwantiteit van het werkelijk geloosde afvalwater te controleren en die inzonderheid toelaat gemakkelijk monsters te nemen van het geloosde water, overeenkomstig artikel 4.2.5.1.1. van titel II van het VLAREM.

De exploitant vraagt een afwijking op bijlage 4.2.5.1. met betrekking tot de controle-inrichting voor lozingen van afvalwater met de volgende motivering:
"Het bedrijfsafvalwater afkomstig van de stelplaats H (stalplaats geaccidenteerde bussen) zal afzonderlijk kunnen bemonsterd worden op de overloop van de controleput die zich na de KWS + CA bevindt. Het bedrijfsafvalwater zal dan geloosd worden op de DWA. Het hoge debiet zal slechts optreden bij een 2-jaarlijkse composietbui.".
Hier kan akkoord gegaan mee worden. Dit wordt opgenomen als voorwaarde.

KWS en slibvang
De slibvangputten en koolwaterstofafscheiders worden op regelmatige basis geledigd en gereinigd en geïnspecteerd op de goede werking ervan. Het slib en het water uit de KWS wordt afgevoerd naar een erkende verwerker.
Voor een lozing op oppervlaktewater dient de KWS-afscheider uitgebreid te worden met een coalescentiefilter.

Rioleringsplan
Er wordt opgemerkt dat er 1 bedrijfsafvalwaterstroom niet besproken wordt in voorliggende aanvraag, namelijk de bedrijfsafvalwaterstroom afkomstig van gebouw G die afwatert naar de DWA-leiding. Het gebouw G wordt voorzien voor technische voorzieningen. Er wordt vermoed dat in dit gebouw een klokputje voorzien is voor afvalwater afkomstig van het sporadische kuisen van de ruimte en dat de afvalwaterstroom te verwaarlozen is.

<u>Conclusie</u>
Gelet op de aard van de aangevraagde activiteiten en mits naleving van de opgelegde voorwaarden zullen er geen schadelijke effecten zijn op het watersysteem. Bijgevolg wordt voldaan aan artikel 1.3.1.1 van het decreet betreffende het integraal waterbeleid, meer bepaald de watertoets.

Machtiging waterlopen en grachten

Voorliggende aanvraag omvat de aanleg van een verharding over de aanwezige waterloop, de Oude Lieve, een onbevaarbare waterloop van 3de categorie, beheerd door de stad Gent.

Conform de wet op de onbevaarbare waterlopen van 28 december 1967 is een machtiging van de bevoegde waterbeheerder vereist om werken aan de waterloop van 3de categorie uit te voeren.

Artikel 12, §1, derde lid, van de wet van 28 december 1967 stelt dat een gunstig advies uitgebracht door de bevoegde waterbeheerder in het kader van de aanvraag tot omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen, geldt als machtiging voor de werken aan de waterloop als de eventuele voorwaarden waarvan het gunstige advies afhankelijk wordt gemaakt in de vergunning in kwestie worden opgelegd.

Het advies van 2 mei 2024 van het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent is voorwaardelijk gunstig. Bijgevolg kan geacht worden dat de machtiging voor de aanleg van een verharding over de Oude Lieve verleend is.

Veiligheid

Het bedrijf zal uitgerust worden met brandmelders, brandblusinstallaties, rookdetectoren en sprinklerinstallatie. Er geldt bovendien een algemeen rookverbod. Er zullen periodiek elektrische keuringen uitgevoerd worden door een erkende keuringsinstantie.

Door de aanwezigheid van gevaarlijke producten, rijdende voertuigen, lasapparatuur,... is er risico op ongevallen. Ook het aanwezige rijdend materiaal (bussen en trams) op de site zorgen voor een risico op ongevallen op de werkvloer.

Het bedrijf beschikt over een comité PBW. Het bedrijfsbeleid inzake veiligheid en de voorkoming van ongevallen wordt jaarlijks geëvalueerd en gerapporteerd. Items met betrekking tot veiligheid en het voorkomen van ongevallen waarop bij de werknemers de nadruk wordt gelegd, zijn onder andere:

- Naleven van de veiligheidsinstructies;
- Dragen van de voorziene persoonlijke beschermingsmiddelen;
- Elke gevaarlijke situatie dadelijk melden;
- Meewerken aan het veiligheidsbeleid van de onderneming;
- Toezicht houden op de naleving van de veiligheidsinstructies en het dragen van persoonlijke beschermingsmiddelen;
- Correct gebruik van veiligheidsvoorzieningen, collectieve beschermingsmiddelen en producten;
- Opsporen van risico's en preventiemaatregelen voorstellen;
- Uitvoeren van arbeidsongevallenonderzoek.

Er zijn in de inrichting gevaarlijke stoffen aanwezig, maar de vastgelegde lage of hoge drempelwaarden van de Seveso III -richtlijn worden niet overschreden. Dit betekent dat zware ongevallen met externe gevolgen zeer onwaarschijnlijk zijn, gegeven de aard en de hoeveelheid van de opgeslagen en aanwezige stoffen.

Door de aanwezigheid van een comité PBW en het aanwezig zijn van specifieke items voor het voorkomen van ongevallen bij werknemers wordt het risico beperkt. Ook worden er heel wat

maatregelen voorzien om bij eventuele brand tijdig te kunnen gaan ingrijpen. Deze maatregelen bedoeld om de eigen werknemers te beschermen, beschermen ook de omgeving.

Op 26 februari 2024 verleende de Brandweer Zone Centrum een voorwaardelijk gunstig advies. Het naleven van dit advies wordt opgenomen als voorwaarde.

Op basis van de voorgenomen maatregelen kan besloten worden dat het risico op zware ongevallen of rampen als niet aanzienlijk kan worden beschouwd.

Klimaat

In hoofdstuk 6.11.2 van het project-MER van 29 november 2021 wordt de koolstofbalans van het project berekend. Ook wordt de impact van de klimaatverandering op het projectgebied en omgeving beschreven en wordt bestudeerd in welke mate het project en omgeving bestendig zijn tegen die veranderingen (klimaatadaptatie).

De onverharde terreinen in het projectgebied fungeren in de huidige toestand als koolstofvoorraad en zullen die functie verliezen door voorliggende aanvraag. Jaarlijks zal er minder CO_2 worden gecapteerd uit de atmosfeer.

Voorliggende aanvraag omvat een bijkomend ruimtebeslag. Dit ruimtebeslag moet genuanceerd worden door het feit dat er ontwikkeld wordt vanuit samenhang. Het projectgebied is omgeven door industriegebied, waardoor mogelijke hinder naar omwonenden beperkt zal blijven. Verder voldoet ook de strategische ligging nabij het stadscentrum aan de toekomstige noden. Een brug die toegang moet verlenen voor de trams langs de zuidwesthoek van de site Wissenhage werd ook reeds aangelegd. De site is verder ook goed bereikbaar voor bussen langs bestaande wegen. Met voorliggend project wordt aan stadsinbreiding gedaan. Vanuit ruimtelijk en duurzaamheidsstandpunt geniet inbreiding de voorkeur op uitbreiding. Ook zal de site ontwikkeld worden met een hoog ruimtelijk rendement. Het huidige ontwerp is het resultaat van verschillende ontwerpoefeningen.

De uitbouw van de openbaar vervoersinfrastructuur in voorliggend project is in lijn met de beleidsmaatregelen voor de openbaar vervoersinfrastructuur uit het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021- 2030 en de Vlaamse klimaatstrategie 2050. Voorliggende aanvraag versterkt het netwerk van openbaar vervoer. Bijkomend is het de ambitie van De Lijn tegen 2025 alle diesel- en hybridebussen te vervangen door elektrische bussen en tegen 2050 een nuluitstoot te hebben.

Inzake klimaatadaptatie kan het project als volgt beoordeeld worden:

- Wateroverlast: door het voorzien in de nodige waterbeheermaatregelen in het kader van de hemelwaterverordening en het algemeen bouwreglement van de stad Gent, wordt verwacht dat de effecten voor wateroverlast grotendeels gemitigeerd kunnen worden voor wat betreft het huidige klimaat. De kans op overstromingen zal als gevolg van klimaatverandering toenemen. Hierop zijn de geplande waterbeheermaatregelen niet afgestemd;
- Hittestress: het projectgebied is momenteel volledig te beschouwen als een groene ruimte. Het projectgebied heeft in de bestaande toestand een voelbaar verkoelend effect voor het fietspad langs de westrand van het projectgebied, de appartementsblokken in de Maïsstraat en de Jan Yoens atletiekpiste en open lucht sportvelden en in mindere mate ook voor de rest van de Bloemekenswijk. Dit verkoelend effect van het projectgebied op de omgeving zal volledig verdwijnen omwille van de ontbossing en de omvorming naar een bebouwde omgeving;

- Droogte: voorliggende aanvraag voorziet de opvang van hemelwater en een doorgedreven hergebruik voor sanitaire voorzieningen en het wassen van trams en bussen. Slechts indien absoluut noodzakelijk (bijvoorbeeld tijdens een lange droogte) wordt het waswater bijgevuld met leidingwater.

De volgende milderende maatregelen worden voorgesteld in het project-MER van 29 november 2021:

- Mitigatie koolstofverliezen ontbossing:
  - Als maatregel wordt gesteld om de mogelijkheid te onderzoeken van het realiseren van een bijkomende koolstofopslag door een bijkomende bebossing, wetlands en natuur of participatie in projecten met als doel een verhoogde koolstofopslag in bestaande bossen, wetlands en natuur;
  - Het geoogste hout bij de ontbossing dat kwalitatief in aanmerking komt voor omzetting in houtproducten, bijvoorbeeld houten panelen, moet hiervoor aangewend worden in plaats van de rechtstreekse verbranding van het geoogste hout in biomassacentrales voor energieopwekking.
- Maatregelen inzake robuustheid en klimaatbestendigheid van de ruimte:
  - De afwatering van het projectgebied moet voldoen aan de volgende principes van integraal waterbeheer waarbij in eerste instantie afstroom wordt vermeden, vervolgens bovengronds wordt geïnfiltreerd. Indien dit niet mogelijk is moet er ondergronds geïnfiltreerd worden, pas als dit niet mogelijk is, kan er gebufferd worden met vertraagde doorvoer:
    - Het ontwerp van de site moet erop gericht zijn om het ruimtelijk rendement van de site te maximaliseren. Dit wil zeggen: zoveel mogelijk functies realiseren op zo weinig mogelijk ruimtebeslag;
    - Waar mogelijk moet de verharding tussen de trambeddings op de site voorzien worden in waterdoorlatende verharding;
    - De hoeveelheid (waterondoorlatende) verharding moet tot een minimum wordt beperkt;
    - De waterondoorlatende verharding moet zoveel mogelijk afstromen naar een langsliggende groenzone;
    - In het project zal de gracht, die doorheen het projectgebied loopt, volledig ingebuisd worden. Door het inbuizen van de gracht gaan potenties verloren voor extra buffering. De bestaande gracht die doorheen het projectgebied loopt mag niet worden ingebuisd, enkel op plaatsen noodzakelijk voor de dwarsing van wegenis. Het verloren volume door de inbuizing van de gracht moet gecompenseerd worden, bijvoorbeeld door ter hoogte van de niet-ingebuisde grachtdelen een bredere en open bufferzone te realiseren en op die manier een groen-blauw netwerk vormen. Het maximaal inzetten op het groen-blauwe netwerk en het creëren van ruimte voor water vormen belangrijke ontwerpprincipes voor het openbaar domein uit het Gentse klimaatadaptatieplan 2016-2019. De herwaardering van de Lieve en de realisatie van natuurstapstenen is een specifieke actie van het Gents klimaatadaptatieplan. Als referentieproject geldt hier de gerealiseerde groene oever langs De Lieve ter hoogte van de Kolveniersgang in het Rabot.
- Hittestress: groenbuffer:
  - De groenbuffer moet over de volledige grens van het projectgebied doorgetrokken worden (dus langsheen alle zijden van het projectgebied). Concreet gaat het over het behoud van de aanwezige bomen in de buffer (ter hoogte van het bos van 1,5 ha) en door actieve beplanting van opgaande vegetatie (groepen hoogstambomen

en hoogstambomenrijen) in functie van beschaduwing. De groenbuffer dient min. 5 m breed te zijn.

- Hittestress: kiezen voor bouwmaterialen met hoge reflectie en/of lage absorptie:
  - De groendaken in het projectgebied zijn extensief. Er wordt vooropgesteld om de groendaken intensief te maken (te voorzien van een substraatlaag van minimum 25 cm). Voor de niet-groendaken wordt aanbevolen om te kiezen voor een licht gekleurde dakbedekking (bijvoorbeeld witte EPDM);
  - Er wordt vooropgesteld om de gevels langs de westrand van het projectgebied (gericht naar het fietspad, de appartementsblokken in de Maïsstraat en de Jan Yoens atletiekpiste en open lucht sportvelden ten westen van het projectgebied) te voorzien als groengevels. Ook voor de overige gevels wordt aanbevolen om te kiezen voor groengevels of voor reflecterende gevelbekleding (bijvoorbeeld wit beton).
- Mobiliteit:
  - Het aantal autoparkeerplaatsen in het projectgebied te doen dalen om gebruik van de wagen af te raden;
  - De maatregelen voor de beoogde modal shift uit te breiden en af te stemmen op de maatregelen in het bedrijfsvervoersplan van de Stad Gent.

Als aanbeveling wordt gesteld om de aanleg van de infiltratie- en bufferbekkens voor de opvang van het hemelwater te dimensioneren op basis van de klimaat-verschaalde ontwerpbuien in SIRIO. Hierbij biedt het hoog-impactscenario, dat niet langer uit te sluiten is, een goed referentiekader om het projectgebied meer weerbaar en klimaatbestendig te maken.

Advies college van burgemeester en schepenen van de stad Gent

Op 2 mei 2024 gaf het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent een voorwaardelijk gunstig advies met een hele reeks voorwaarden over hemelwater, groen, openbaar domein, de sloop, de te rooien bomen, de opbouw, de openbare verlichting, privaat binnengebied en riolering. Verder zijn nog aandachtspunten opgenomen omtrent bemalingen, BEO-veld, lichthinder, afval, stofemissies, openbaar domein en mobiliteit. De aanvrager verklaarde zich akkoord met deze voorwaarden in de nota van 31 mei 2024, ingediend op het Omgevingsloket. Het naleven van het advies van 2 mei 2024 van het college van burgemeester en schepenen van het de stad Gent wordt opgenomen als voorwaarde.

ASTRID

De ASTRID-veiligheidscommissie heeft op 13 februari 2024 beslist dat er ASTRID-indoordekking aanwezig moet zijn in de gebouwen B en C. Dit wordt opgenomen als voorwaarde.

Ruimtelijke verenigbaarheid (artikel 4.3.1, §1, van de VCRO)

Overeenstemming van de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen met de stedenbouwkundige voorschriften van het geldende plan

De stedenbouwkundige handelingen vervat in de aanvraag zijn principieel in overeenstemming met de geldende plannen zoals hoger omschreven, met uitzondering van de aansluiting met de bestaande tramlijn ter hoogte van de Blaisantvest (N430) die principieel in strijd is met de bestemming 'parkgebied' volgens het oorspronkelijke gewestplan, nadien verfijnd tot 'zone voor park' in het gemeentelijk RUP 'Bruggen naar Rabot'. Daarnaast situeert ook een beperkt deel van de aanvraag (aanleg van wegenis en riolering) zich in industriegebied.

De VCRO bevat in hoofdstuk IV van titel IV volgende afwijkingsbepalingen die relevant zijn voor de beoordeling van de onderhavige aanvraag:

"Artikel 4.4.7, §2. 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 infrastructuren of voorzieningen tot gevolg hebben.

De Vlaamse Regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen. 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 van 5 mei 2000 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 VCRO en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester bepaalt welke handelingen worden beschouwd als handelingen van algemeen belang en welke van deze handelingen een ruimtelijk beperkte impact hebben.
In hoofdstuk II van dit besluit wordt bepaald welke handelingen worden beschouwd als handelingen van algemeen belang:
"Artikel 2.
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:
2° de openbare spoorwegen voor het personen- en goederenvervoer, met inbegrip van tram en metro en met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals stations, dienstgebouwen en andere;

In hoofdstuk III worden de handelingen van algemeen belang opgesomd waarvan wordt aangenomen dat deze een ruimtelijk beperkte impact hebben:
"Artikel 3.
...
§ 2. Naast de handelingen, vermeld in paragraaf 1, kunnen de volgende handelingen van algemeen belang beschouwd worden 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 hebben betrekking op:
2° de aanleg wijziging of uitbreiding van:
a) tramlijnen en lightrail;
...

De handelingen, vermeld in het eerste lid, die niet onder paragraaf 1 vallen, mogen niet worden uitgevoerd in een ruimtelijk kwetsbaar gebied, tenzij die handelingen door de aard, ligging en oppervlakte ervan geen significante impact hebben op het ruimtelijk kwetsbare gebied.

De vergunningsaanvrager die de handelingen, vermeld in het eerste lid, wil uitvoeren, motiveert in zijn vergunningsaanvraag waarom die handelingen een ruimtelijk beperkte impact hebben.

De bevoegde overheid, vermeld in artikel 15 en 52 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, beoordeelt concreet of de handelingen de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschrijden, aan de hand van de aard en de omvang van het project en het ruimtelijke bereik van de effecten van de handelingen.

Een combinatie van de handelingen, vermeld in de paragrafen 1 en 2 of in paragraaf 2 alleen, kan ook beschouwd worden als een handeling van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact heeft als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.".

De aanvrager motiveert in de aanvraag waarom deze werken een ruimtelijk beperkte impact hebben, als volgt:
"De realisatie van de tramlijn is volgens art. 3 §2 2° a) van het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.4.7 § 2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening te beschouwen als een werk van algemeen belang dat een beperkte ruimtelijke impact kan hebben. Op grond van art. 3, §2, derde lid van het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.4.7 § 2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening dient de beperkt ruimtelijke impact uitdrukkelijk gemotiveerd te worden door de aanvrager.

De beperkte ruimtelijke impact kan gemotiveerd worden vanuit het beperkt ruimtegebruik dat nodig is om de aansluiting met het bestaande tramspoor te maken (ca. 175 m^2) en de beperkte impact die het project heeft op de aanwezige parkstructuur. Het park bestaat hier immers uit een dubbele rijbaan (2x2) met brede middenberm waarin reeds een trambedding aanwezig is. De effectieve parkzone bevindt zich ten zuiden van deze weginfrastructuur. De aansluiting op het bestaande tramspoor wordt gerealiseerd binnen de bestaande wegenis en middenberm waar de bestaande tramsporen reeds aanwezig zijn en heeft aldus geen bijkomende impact op de zone die effectief als park is ingericht. Hoewel een parkgebied als ruimtelijk kwetsbaar gebied te beschouwen is, kan de afwijking naar ons inzien verleend worden, daar de geviseerde handelingen – zoals aangetoond – geen significante impact hebben op het ruimtelijk kwetsbaar gebied.

Een beperkt gedeelte van het te realiseren project bevindt zich qua bestemmingsgebied in industriegebied. De stedenbouwkundige handelingen van het project die in het industriegebied gerealiseerd worden, betreffen de aanleg van riolering en wegen. De realisatie van een bus- en tramstelplaats kadert krachtens art. 3 §2, 3°, d) van het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.4.7 § 2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening als "de wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande openbare spoorwegen, waterwegen, waterlopen of andere openbaarvervoersvoorzieningen." - te weten een handeling van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact kan hebben. De handelingen die in dit bestemmingsgebied gesteld worden (aanleg van wegen en riolering) zijn van dusdanig beperkte, ondergeschikte aard dat er redelijkerwijze aangenomen kan worden dat de handelingen het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschrijden.".

Deze motivering wordt onderschreven, het gaat inderdaad om een langgerekt park dat de zone van de vroegere vestingsmuren omvat en altijd al een verkeersfunctie heeft gehad (weg en tram).
Voor wat betreft de afwijking die gevraagd wordt voor het deel gelegen in industriegebied, geldt ook de afwijking voor handelingen van algemeen belang. De aanleg van de wegenis en riolering is op zich niet vreemd aan de bestemming industriegebied en de ruimtelijke impact is bijgevolg beperkt.

Uit dit alles volgt dat de werken een ruimtelijk beperkte impact hebben in de zin van artikel 4.4.7, §2, van de VCRO en het besluit handelingen van algemeen belang van 5 mei 2000, en dat van de stedenbouwkundige voorschriften kan worden afgeweken.

Overeenstemming van de aangevraagde ingedeelde inrichting of activiteit met de stedenbouwkundige voorschriften van het geldende plan
De ingedeelde inrichting of activiteit vervat in de aanvraag is principieel in overeenstemming met het geldende plan zoals hoger omschreven.

Overeenstemming van de aanvraag met de stedenbouwkundige voorschriften uit verordeningen
De aanvraag is principieel in overeenstemming met de geldende stedenbouwkundige voorschriften uit verordeningen zoals hoger omschreven.

Goede ruimtelijke ordening (artikel 4.3.1, §2, van de VCRO)
Het aangevraagde moet, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld worden aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4 van de VCRO. Het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, maar kan ook de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten vermeld in punt 1° van artikel 4.3.1, §2, van de VCRO in rekening brengen, evenals de bijdrage van het aangevraagde aan de verhoging van het ruimtelijk rendement, voor zover de rendementsverhoging gebeurt met respect voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving en die in de betrokken omgeving verantwoord is.

Functionele inpasbaarheid
De grootste deel van de aanvraag –de nieuwe stelplaats voor trams en bussen- komt te liggen binnen een vroegere 'spoordriehoek' (van onder andere het opgedoekte en tot park omgetoverde 'Westerringspoor'), die omgeven was door bedrijvigheid, en dat voor het grootste deel nog steeds is, op een woonontwikkeling in het noordwestelijke deel na. Dit deel is echter van de site gescheiden door het Gaardeniersfietspad, en (de restanten van) het kanaal 'de Lieve'. Voor de rest betreft de aanvraag het aanleggen van sporen op de al eerder gebouwde trambrug en het aantakken van die sporen op de huidige lijn 4 op de Blaisantvest.

Er kan gesteld worden dat voorliggende aanvraag functioneel inpasbaar is.

Mobiliteitsimpact (MOBER)
De impact op de mobiliteit is tweeërlei; enerzijds is er de impact van in- en uitrijdende trams en bussen, en anderzijds het woonwerkverkeer van de werknemers van de stelplaats. Wat het eerste betreft, gaat het vooral om de twee pieken 's morgens en 's avonds; voor de rest van de dag is er immers een spreiding. De impact van die twee pieken valt echter net buiten de 'gewone' spitsperiode: het gros van het materieel rijdt uit voor de ochtendspits en de terugkeer valt na afloop van de avondspits.
Dat gegeven bemoeilijkt echter meteen ook de tweede opgave om een goede modal split in het woonwerkverkeer van het personeel te verkrijgen. Het project voorziet wel het nodige (stallingen en douchefaciliteiten) om de modus 'fiets' te begunstigen.
Voorliggende aanvraag is op vlak van mobiliteit in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.

Schaal
De omgeving (het VYNCKIER-gebouw) wordt gekenmerkt door imposante (monumentale) industriegebouwen (zoals de Galveston en de Eskimofabriek ten noordoosten van de site, de UCO-

site ten westen) die de schaal bepalen. De stelplaats breekt die schaal niet, omdat die activiteiten (stallen en herstellen) niet toelaten om dergelijke hoogtes te gebruiken. Bijgevolg kan gesteld worden dat voorliggende aanvraag aanvaardbaar is, wat betreft de schaal.

Ruimtegebruik en bouwdichtheid

Waar het wel mogelijk is om een verdieping te gebruiken, wordt de mogelijkheid wél benut: voor de parking en voor de kantoren. Qua bouwdichtheid valt vast te stellen dat het programma vrij dens is, maar daar is de minder praktische driehoekige vorm van het terrein debet aan. Desondanks blijft er voldoende ruimte voor invulling met wadi's en buffergroen, en is er geen sprake van overbezetting.

De ruimte wordt zo efficiënt mogelijk gebruikt om alle voorzieningen te integreren op de site. Dit resulteert in een open site met alleenstaande compacte gebouwen verspreid of het terrein. De spatiëring van de gebouwen volgt noodzakelijkerwijs uit de specifieke voorzieningen die elk gebouw voorziet (onderhoud, wasstraten, stalling,...) en uit de bochtstralen die noodzakelijk zijn om de tram- en busbanen op de site aan te leggen. Er worden in het DBFM ontwerp vergaande ingrepen verricht aan de wegenis op het terrein om de verhardingen aan te passen en de groenoppervlakte te vergroten. Vanwege deze ingrepen wordt deze verharding significant verminderd. Er wordt 56,4 % van het projectgebied verhard. 43,6 % van het projectgebied blijft onverhard en groen.

Voorliggende aanvraag is aanvaardbaar, wat betreft het ruimtegebruik en de bouwdichtheid.

Visueel-vormelijke elementen

Qua vorm ('blokkendozen') en materiaalgebruik (metselwerk in lichtgrijze betonblokken en geprofileerde gevelpanelen) gaat het om zuiver industriële architectuur, wat in harmonie is met de eisen die de site stelt. Er is een brede groenbuffer aanwezig.

Voorliggende aanvraag is aanvaardbaar, wat betreft de visueel-vormelijke elementen.

Cultuurhistorische aspecten

Ondanks de gebouwen in de omgeving, is dit minder relevant voor dit project, dat zich immers 'in tweede bouwzone' situeert. Dit geldt evenwel niet voor de te slopen gebouwen. Het gaat om het achterste gedeelte van de magazijnen van de voormalige fabriek van T. Vercoutere, die is vastgesteld als bouwkundig erfgoed.
Het project-MER van 29 november 2021 (PV3373) concludeert hierover echter als volgt:
"Het gaat om de magazijnen118/E007 en 118/E006. Deze zullen volledig afgebroken worden tot aan de scheidingsmuur met de aanpalende loods E005. In de verkoopovereenkomst werd opgenomen dat de constructies op een zorgvuldige manier afgebroken moeten worden. De afbraak omvat al het metselwerk, inclusief putten en funderingen. Alle leemten, veroorzaakt door de afbraakwerken, zullen
tot op maaiveldhoogte worden aangevuld met zand en een laag teelaarde. De scheiding tussen de loodsen 118/E006 en E005 bestaat uit een binnenmuur. Na de afbraakwerken zal deze muur een buitenmuur worden die afgewerkt zal worden zodat deze waterbestendig wordt.
De naastliggende magazijnen die gelijkaardig zijn opgebouwd, zullen bijgevolg bewaard kunnen blijven. Ook de rest van de hiervoor vernoemde erfgoedelementen zullen intact blijven.".

Bijgevolg kan gesteld worden dat voorliggende aanvraag aanvaardbaar is, wat betreft de cultuurhistorische aspecten.

Bodemreliëf
De ingrepen in de bodem zijn er vooral op gericht de waterhuishouding te regelen. Het blijft tenslotte een meersengebied. Om die reden wordt ook de volverharding tot een minimum beperkt, en wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van waterdoorlatende verharding en grasbetontegels.

Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen
Met betrekking tot de hinder en de risico's wordt verwezen naar bovenstaande bespreking. Hieruit blijkt dat er kan voldaan worden aan de geldende normen zoals opgenomen in titel II van het VLAREM en dat de hinder tot een aanvaardbaar niveau wordt beperkt. Deze normen en de beoordeling van de hinderaspecten hebben als doel voldoende levenskwaliteit te garanderen en de gezondheid niet in het gedrang te brengen. Bijgevolg kan gesteld worden dat de gezondheid van de omwonenden en passanten, het gebruiksgenot en de algemene veiligheid niet in het gedrang worden gebracht. Aan de exploitatie zijn geen andere hinderaspecten verbonden dan degene in bovenstaande motivatie zijn opgenomen. De hinder die mogelijk optreedt tijdens de bouwwerken is gelijkaardig aan de hinder die optreedt bij de bouw van eender welke constructie.

Door de nabijheid van de sporen moeten de algemene veiligheidsafstanden en voorwaarden van in het advies van 18 maart 2024 van de nv Infrabel nageleefd worden. Dit wordt opgenomen als voorwaarde.

Gelet op de tijdelijke aard van de bouwwerken kan er geen sprake zijn van onaanvaardbare hinder.

Conclusie
De aanvraag werd getoetst aan de decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.1, §2, van de VCRO. Hieruit volgt dat dit artikel geen weigeringsgrond vormt.

Decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.2 tot en met artikel 4.3.8 van de VCRO
De aanvraag werd getoetst aan de decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.2 tot en met artikel 4.3.8 van de VCRO. Hieruit volgt dat deze artikelen geen weigeringsgrond vormen.

BEZWAREN OPENBAAR ONDERZOEK

De bezwaren uit het openbaar onderzoek kunnen als volgt worden beantwoord:

- *Geen onderzoek uitgevoerd naar reeds verharde locatie-alternatieven:*
  In kader van de locatiealternatieven werd in hoofdstuk 4.2 van het project-MER verduidelijkt waarom deze locatie werd weerhouden als locatie voor de bouw van de nieuwe stelplaats. Na analyse werden 3 locaties als mogelijks haalbaar beschouwd (Industrieweg Wondelgem waarmee de stad Gent niet kon akkoord gaan, Vormingsstation Merelbeke kon niet worden aangekocht en Wissenhage, voorwerp van voorliggende aanvraag). Voor de locatie Wissenhage was het grootse euvel de verbinding met het tramnet (ondertussen ondervangen). In 2016 werd als alternatief voor Wissenhage nog de Arsenaalsite overwogen. Hoewel dit technisch een haalbare kaart leek, paste het idee om daar een stel- en werkplaats te realiseren niet in de visie van de stad Gent, zie ook "Structuurvisie 2030". Het terrein is ook reeds verkocht aan een projectontwikkelaar. Eind 2022 werden er op voorzet van de stad Gent nog een aantal alternatieve locaties gescreend namelijk: locatie ten noorden van de Industrieweg te Wondelgem, site Fluvius te Melle, the Loop (Flanders Expo), locatie Darsen in haven Gent. Enkel de locatie ten noorden van de Industrieweg lijkt te voldoen aan de minimale eisen maar zou ten koste gaan van een 30-

tal woningen, een 4-tal bedrijven en is deels gelegen binnen parkgebied. Gezien de grote impact op bewoningen, bedrijven en parkgebied is er een grote onzekerheid over de haalbaarheid en is er een erg grote impact naar de omgeving toe. Bijgevolg is dit geen geschikt alternatief voor de site Wissenhage. Ten slotte werd er in 2023 naar mogelijkheden gezocht op de Vinckier site om zo een deel van het programma te verplaatsen. Enkel beperkte delen die geen directe verbinding hebben met de geplande stelplaats waren mogelijks nog beschikbaar. Het uitbreiden van de stelplaats naar deze beperkte ruimte langs de Nieuwe Vaart zou quasi geen impact hebben op het ruimtegebruik op de site Wissenhage maar wel dubbele infrastructuurnoden zoals bv. wasinstallatie, personeelsvoorzieningen, parkeerruimte creëren. Deze piste werd bijgevolg niet verder uitgewerkt. Op basis van het bovenstaande uitgebreide alternatieven onderzoek werd Wissenhage geselecteerd als het best beschikbare alternatief. De site Wissenhage heeft de vereiste grootte en de ligging is dicht genoeg bij het stadcentrum om het logistiek mogelijk te maken om de trams en bussen dagelijks te stallen zonder al te veel lege kilometers. Samengevat is de site Wissenhage met de in deze omgevingsaanvraag geplande alternatieve inrichting vandaag nog steeds het best beschikbare alternatief om een stel- en werkplaats te bouwen op een maatschappelijk verantwoorde manier.
Voor de keuze van de locatie is rekening gehouden met de goede bereikbaar tot het bestaande tramnet en dat deze voldoende groot is om de trams en bussen dagelijks te kunnen stallen. De weerhouden site is dicht genoeg bij het centrum waardoor het logistiek ook mogelijk is hier een stelplaats te bouwen. Het terrein is in handen van De Lijn en de andere alternatieven werden bekeken in het Project-MER en De Lijn. Hierbij kan worden gesteld dat het bezwaar zonder voorwerp is. De bezwaarindiener toont ook op geen enkele manier de haalbaarheid aan van de geopperde alternatieven;

- *Zorgen rond de klimaatrobuustheid en hittestress:*
De impact op klimaat wordt behandeld in het MER in hoofdstuk 6.11.2 Klimaat. T.o.v. van het PRMER-3373 zijn er geen wijzigingen aan de milderende maatregelen. In het kader van dit project wordt er een mogelijk mitigatiescenario doorgerekend om de koolstofverliezen van het project te beperken: Het geoogste hout dat kwalitatief in aanmerking komt voor omzetting in houtproducten, bijvoorbeeld houten panelen, kan hiervoor aangewend worden in plaats van de rechtstreekse verbranding van het geoogste hout in biomassacentrales voor energieopwekking. Dit is opgenomen in het eisenpakket van de aannemer om het verlies in koolstofopslag te verminderen. Verder zal er minder ontbost worden dan origineel voorzien in het PRMER-3373. Het project-MER omvat dus een worstcasescenario waarbij er verondersteld werd dat 6 ha moest ontbost worden. In voorliggende aanvraag zal er nog 4,47 ha ontbost moeten worden. Dit heeft ook een positief effect op de koolstofbalans.
In het hoofdstuk Klimaat van het addendum project-MER zijn de effecten inzake hittestress onderzocht. Het projectgebied Wissenhage heeft in de bestaande toestand een voelbaar verkoelend effect voor de onmiddellijke omgeving, zoals gesteld wordt en ook getoond wordt op de figuren in het project-MER.
In het project-MER wordt ook de toestand onder klimaatverandering (2050) besproken. Klimaatverandering zal leiden tot een belangrijke toename van het aantal hittegolfdagen en van hittestress in 2050; de drempel voor hittestress (60 hittegolfgraaddagen) zal overschreden worden voor het projectgebied en omgeving, ongeacht de al dan niet uitvoering van het project.
Het project voorziet in een groenbuffer aan de zijde van de Jan Yoensstraat en Maïsstraat van 22,45 m. In het vorige ontwerp was dit 5 m. In deze buffer worden de aanwezige bomen behouden en wordt opgaande vegetatie (groepen hoogstambomen en

hoogstambomenrijen) geplant. Deze groenbuffer zal ook een verkoelend effect hebben naar de onmiddellijke omgeving.
Op vlak van hitte zijn er maatregelen uit het MER die opgenomen zijn in het project. Zo worden er bouwmaterialen met hoge reflectie (groendak, gevels met lichte kleuren) gerealiseerd. Er worden verschillende bufferbekkens voorzien en er is een groenbuffer rondom de site welke ook een verkoelend effect zal hebben. Bijkomend werd t.o.v. de vorige aanvraag de luifel F verplaatst tegen gebouw D waardoor er ter hoogte van de noordwestelijke projectgrens een 22,45 m brede groenbuffer voorzien wordt in plaats van de oorspronkelijke 5 meter. Dit heeft in vergelijking met het vorige ontwerp een positief effect op de beleving voor de bewoners van de Maïsstraat en Jan Yoesstraat. Ook voor de gebruikers van het fietspad langs de Gaardeniersweg is dit een positief element. Het MER bevatte een worstcase scenario. Het voorliggende ontwerp zal minder verharding voorzien en meer groen in vergelijk met het scenario vanuit het MER.

- Inzake natuuraspecten, wordt er verwezen naar de bovenstaande beoordeling waaruit blijkt dat het project de natuurtoets doorstaat;

- *Behoud van bos en natuur:*
In hoofdstuk 6.8 van het MER is de biologische waarde uitgebreid besproken. Het groenplan en de geplande groenvoorziening werd verder uitgewerkt in hoofdstuk 2.3.4.2.6 van het project-MER. De beschouwde milderende maatregelen uit het MER (ecotoopherstel) werd geherevalueerd, de milderende maatregelen zijn opgenomen in hoofdstuk 6.8.5 van het project-MER. Wat betreft de impact van groenstructuren op het menselijk welbevinden is de scoring en mogelijkse impact geherevalueerd in hoofdstuk 6.10.4.3 van het MER. Met dit groenplan benadrukken we de maximale ontharding waar mogelijk en het optimaliseren van de groene inrichting van de site. Wat betreft de impact van groenstructuren op het menselijk welbevinden is de scoring en mogelijkse impact geherevalueerd in hoofdstuk 6.10.4.3 van het MER.
De Lijn streeft ernaar gestreefd om maximaal mogelijk het aanwezige groen te behouden. De compensatie van het ontboste gebied is goedgekeurd door ANB waarbij er gezocht is naar percelen die zo dicht mogelijk bij de site gelegen waren.
In kader van de aanwezige biodiversiteit werd een aanvullende studie en waarnemingen gedaan. Hierbij werden de aanwezige diersoorten en planten geïnventariseerd. In het aanvullende addendum op het MER en in het MER werden, rekening houdend met deze vaststellingen, milderende maatregelen opgenomen in het MER en het addendum op het MER die zullen worden uitgevoerd door De Lijn;

- *Er is een onvolledige inventarisatie gebeurd van de fauna en flora waardoor er gesteld kan worden dat er een schending gebeurd is van de soortentoets:*
Hierbij wordt verwezen naar 'Soortentoets' bij 'Natuur'. Een inventarisatie is een momentopname. In het bezwaar door de studenten van de Universiteit Gent wordt ook aangegeven dat de tekst om een draft gaat en vertrouwelijk te behandelen is. Besluiten uit de draft tekst moeten dan ook met enige voorzichtigheid bekeken worden.
Uit het document van Arcadis van 15 juni 2024 (toegevoegd als bijlage bij de nota van de aanvrager van 15 juli 2024) blijkt dat de conclusies uit het Project-MER en het aanvullend Project-MER met betrekking tot de op de site aanwezige soorten en de voorgestelde milderende maatregelen op alle punten aangehouden worden.
In het document van Arcadis van 15 juni 2024 worden de beschermde diersoorten duidelijk overlopen die in de inventarisatie van de studenten werden opgenomen. Per diersoort werd vervolgens besproken of deze in het Project-MER voorkomt en zo niet, wat de impact is van het voorkomen van deze soort in functie van het Soortenbesluit.

Het besluit van deze aftoetsing is dat de conclusies van het Project-MER met betrekking tot beschermde soorten niet wijzigen. De soortentoets werd doorstaan.

- Het boscompensatieformulier werd goedgekeurd door ANB in het advies van 18 maart 2024 en staat geregistreerd onder het kenmerk 24-202094. De hierin opgenomen voorwaarden worden aan de vergunning gehecht en zijn bijgevolg bindend;

- Inzake wateraspecten, wordt er verwezen naar de bovenstaande beoordeling waaruit blijkt dat het project de watertoets doorstaat;

- *De site heeft een groot belang voor het watersysteem van Gent. Het verharden is in conflict met de doelstelling geen nieuwe signaalgebieden te creëren:*
  Het projectgebied van De Lijn Wissenhage is niet opgenomen op de kaart van de signaalgebieden, zoals vastgesteld door de Vlaamse Overheid.
  De conclusie van de watertoets luidt als volgt: Door een vergelijking te maken van het beschikbare volume voor overstromingswater in de huidige toestand en de geplande toestand, kon aangetoond worden dat in de geplande toestand de ruimte voor water behouden werd.
  De effecten in het MER zijn voldoende onderzocht.
  In kader van de vergunningsaanvraag werden er meerdere boringen gedaan om de aanwezige veenlagen in kaart te brengen. Op de sites zijn er 2 mogelijke dieptes waar een veenlaag aanwezig is. Door de verharding van de site zal er een verlaging zijn van de grondwaterstand met ca. 80 cm (zijnde maximaal 2,2 m diep onder het maaiveld). Dit is de maximale, gemodelleerde verlaging waarbij er geen rekening is gehouden met de tussenliggende groenzones. Dit meest negatieve scenario zal zich op geen enkel moment voordoen op de site. Gezien de diepte van de veenlagen op minimum 2,4 m diepte onder het maaiveld, wordt er ingeschat dat slechts lokaal enkele veenlagen gedeeltelijk boven het waterpeil komen te liggen ten gevolge van deze grondwaterstandsdaling. De meeste van de veenlagen blijven onder de te verwachten grondwaterstand (zijnde maximaal 2,2 m diep onder het maaiveld). Dit betekent dat er geen impact te verwachten is op het merendeel van de aanwezige veenlagen. De natuurlijke werking van deze bodem als een spons zal hierdoor niet in gedrang komen.
  Verder is er in de omgeving van het projectgebied bij hevige regenbuien reeds wateroverlast op de fietspad t.o.v. het Gardenierspad. Het water dat nu op het projectgebied valt kan onvoldoende infiltreren in de bodem en veroorzaakt hierbij wateroverlast. De bestaande gracht en aansluitende buis op de projectsite is dichtgeslibd, waardoor er via deze weg geen drainage van de site plaatsvindt. Bij de realisatie van het project wordt deze gracht ingebuisd om verdroging te voorkomen. Op dit moment is er reeds een onbalans aanwezig op het terrein. Het niet bouwen van de stelplaats zal de huidige situatie met wateroverlast in stand houden. Door de inbuizing zal het fietspad niet langer meer overstromen wat ten goede komt van de fietsers.
  In het MER werd het overstromingsrisico besproken in hoofdstuk 6.5.4.2.2 ten gevolge van voorliggend project alsook de pluviale overstromingsgevoeligheid. Slechts een beperkt deel is overstromingsgebied. De inname van het overstromingsgebied wordt voldoende gecompenseerd waardoor het effect als verwaarloosbaar werd beoordeeld. Op het terrein kan niet ingezet worden op infiltratie gezien de aanwezige heterogene bodemverontreiniging.
  In kader van de overstromingsgevoeligheid zal de realisatie van het project een verbetering hebben in kader van de huidige waterhuishouding. Het aanwezige grachtensysteem is dichtgeslibd waardoor er bij hevige regenval overstromingen zijn op het fietspad. Door het inbuizen van deze gracht zal hiermee dit probleem worden opgelost.

De realisatie van het project zal geen relevante impact hebben op de aanwezige veenlagen in de ondergrond. De modellering werd worstcase uitgevoerd. Hierbij werd ervan uitgegaan dat de volledige site werd verhard, wat in de realiteit niet het geval is;

- *Er is vervuilde grond aanwezig waardoor er een schending is van de bepalingen in verband met het Bodemdecreet / Er is geen stabiele grond aanwezig, wat noodzakelijk is voor de stel- en werkplaatsen voor bussen en trams:*
  Het toepassen van fytoremediatie is geen optie ten gevolge van de aanwezige heterogene bodemverontreiniging en de aanwezige parameters.
  Op de site werd reeds een bodemsanering uitgevoerd ter hoogte van de stortplaats. De grondwatersanering moet nog uitgevoerd worden. De Lijn voorziet om de site aan te leggen zonder bemalingen om zo de grondwatersanering niet te hinderen.
  Voor de asbesthoudende gronden zijn er in het MER milderende maatregelen geformuleerd in kader van de asbestverontreiniging indien deze zich zouden verspreiden of bij verwijderen van grond. Deze zijn niet gewijzigd in het MER. In het MER werd gesteld dat wanneer er asbest werd vastgesteld (asbestconcentratie >100 mg/kg) deze moet afgevoerd worden als asbesthoudende grond. Maar de aanwezige asbestconcentratie is van die aard dat er geen sanering noodzakelijk is indien het terrein gebruikt wordt als industriegebied. Enkel indien er in die zones wordt gegraven waar asbest aanwezig is, zullen bijkomende maatregelen genomen worden zoals opgelegd in het MER. Het aantal ontgravingen in de verontreinigde bodem zal zich tot het strikt noodzakelijke beperken.
  Bijkomend zal de site opgehoogd worden met 30 cm waardoor er minimaal gegraven zal worden in de originele bodem. Door deze ophoging zal de aanleg van de site mogelijks ook kunnen gebeuren zonder het gebruik van bemalingen. Op deze manier komen mogelijke gevaarlijke stoffen niet vrij of kunnen ze zich niet verplaatsen in de bodem. Door de ophoging wordt ook een minimale hoeveelheid grond afgegraven en afgevoerd voor verwerking. Indien er afvoer van gronden zal gebeuren, gebeurt dit met een Technisch Verslag.
  In het MER werd gesteld dat "bij wijziging van het terreingebruik naar een stelplaats geen risico uitgaat van de aanwezige asbestverontreiniging, aangezien er in de zones met verharding of gebouwen geen vrijstelling van asbestvezels vanuit de toplaag mogelijk is, en er in de overige zones extensieve vegetatie wordt ingericht.". Tijdens de exploitatiefase is er geen gevaar dat er asbestvezels zullen vrijkomen in de omgeving.
  In kader van de aanwezige veenlagen werd een bijkomende boring uitgevoerd om de mogelijke verdroging van de veenlagen in kaart te brengen. Op de sites zijn er 2 mogelijke dieptes waar een veenlaag aanwezig is. Door de verharding van de site zal er een verlaging zijn van de grondwaterstand met ca. 80 cm (zijnde maximaal 2,2 m diep onder het maaiveld). Dit is de maximale, gemodelleerde verlaging waarbij er geen rekening is gehouden met de tussenliggende groenzones. Dit meest negatieve scenario zal zich op geen enkel moment voordoen op de site. Gezien de diepte van de veenlagen op minimum 2,4 m diepte onder het maaiveld, wordt er ingeschat dat slechts lokaal enkele veenlagen gedeeltelijk boven het waterpeil komen te liggen ten gevolge van deze grondwaterstandsdaling. De meeste van de veenlagen blijven onder de te verwachten grondwaterstand (zijnde maximaal 2,2 m diep onder het maaiveld).
  Dit betekent dat er geen impact te verwachten is op het merendeel van de aanwezige veenlagen. De natuurlijke werking van deze bodem als een spons zal hierdoor niet in gedrang komen;

- *De keuze voor één grote stelplaats wordt in vraag gesteld:*
  De trams en bussen van De Lijn in de regio Gent worden elke nacht geparkeerd in een stelplaats. Daar worden de voertuigen ook onderhouden en hersteld. Momenteel zijn er in

het Gentse 2 stel- en werkplaatsen: Destelbergen en Gentbrugge. Beiden zijn minder dan 5 hectare groot. De N9 scheidt ook de 2 delen van de stelplaats Gentbrugge. Deze stelplaatsen kampen met een nijpend plaatsgebrek. 's Nachts staan alle beschikbare plekken vol. In Gentbrugge moet een deel van de bussen zelfs onder het viaduct staan. Ze staan hierbij onder een brug, onbewaakt en mogen er maar blijven staan tot in 2028 omdat dan de vergunning vervalt. Dit creëert een precaire situatie voor de stalling van de bussen daar. Daarnaast is ook de uitwerking van een alternatief voor het E17 viaduct opgestart. Hierin komt geen mogelijkheid voor een stelplaats voor.
In de huidige situatie is er dus al een tekort aan stelplaatsen voor bussen en trams. Op de bestaande locaties is er geen uitbreiding mogelijk, want de stelplaatsen zijn helemaal ingesloten door woonwijken. Bovendien is er nood aan extra ruimte omdat De Lijn voor een volledig elektrisch voertuigenpark in de steden gaat tegen 2025 en voor heel Vlaanderen tegen 2035. Elektrische bussen hebben hierbij meer ruimte nodig dan dieselbussen, want er moet laadinfrastructuur voorzien worden en deze moeten op een zekere afstand van elkaar staan in functie van brandveiligheid. Er komen ook meer trams en tramlijnen waardoor er ook voor trams meer ruimte nodig is. De huidige werkplaatsen zijn sterk verouderd en te klein om te kunnen uitrusten volgens de huidige standaarden die nodig zijn om voertuigen te onderhouden en te herstellen met de nieuwste technologie. De vraag naar een permanente en duurzame oplossing dient zich dus aan.
Op basis van een inplantingsoefening bedraagt de totaal benodigde functionele oppervlakte voor dergelijke stelplaats 12 ha. De locatie moet bijkomend aan volgende voorwaarden voldoen:

- Een zo centraal mogelijke ligging ten aanzien van het openbaar net;
- Vlotte bereikbaarheid naar het bestaande net om lege kilometers te vermijden;
- Hoge haalbaarheid van de realisatie zowel op technisch als economische vlak;
- De bestemming moet een stelplaats toelaten;
- Hinder naar omgeving moet zo beperkt mogelijk zijn.

De nieuwe stelplaats dient niet ter vervanging van de bestaande stelplaatsen in Gentbrugge en Destelbergen. Na de bouw van de stelplaats Wissenhage zal De Lijn voor de Gentse Vervoerregio nog steeds gebruik maken van de stelplaatsen Gentbrugge en Destelbergen. Vanaf dan zullen trams en bussen ingezet worden vanuit 3 decentrale locaties om ze vlot mogelijk te kunnen starten op de nabij gelegen exploitatielijnen. Het onderhoud en herstel van de trams wordt gecentraliseerd op de site Wissenhage. Een beperkte onderhoudspost zal wel voorzien blijven op de site Gentbrugge. Regulier onderhoud van bussen wordt nog steeds voorzien op de 3 sites. Het (gespecialiseerd) herstel, grote technische schades ... zal gecentraliseerd worden op de site Wissenhage.
Op deze manier wordt een combinatie gemaakt van 2 kleinere stelplaatsen met 1 grotere stelplaats zoals De Lijn ook reeds doet in andere gemeenten;

- *Bezwaren omtrent de invloed op mobiliteit:*
  In hoofdstuk 6.3 Mens – mobiliteit van het project-MER is de mobiliteit uitgebreid besproken. Ten opzichte van het ontwerp in het MER en het ontwerp van de weerhouden voorkeursbieder zijn er geen wijzigingen die een impact hebben op het bereikbaarheidsprofiel, de verkeersintensiteit of de verkeerhinder tijdens aanleg- en exploitatiefase. Enkele punten uit dat hoofdstuk van het PRMER:
  - Gezien de aard van het project, zijnde een stelplaats bussen en trams, vallen de pieken van verkeer gelinkt aan de stelplaats buiten de spitsuren. Tijdens de spitsuren is het openbaar vervoer immers het meest aanwezig op de weg. Het verkeer gegeneerd door het personeel alsook het af en aanrijden van de bussen en trams piekt tussen 04u00 tot 07u00 en tussen 12u00 en 15u00. Hoewel er dus meer verkeer zal

zijn zal dit voornamelijk buiten de drukke spits zijn. Dit beperkt de impact op de omliggende verkeerssituatie.

- Er wordt geen extra parkeerdruk gecreëerd want er worden voldoende parkeerplaatsen op de site zelf voorzien.
- Het personeel wordt aangezet tot een betere modal split waarbij gestreefd wordt naar een duurzame mobiliteit.

Momenteel is in het recentste vervoerplan een effectieve exploitatie van 89 bussen voorzien in het project om vanuit Wissenhage te laten vertrekken. 1/3de hiervan zal lokaal ingezet worden om in de omgeving van de stelplaats te rijden. Deze bussen rijden daar nu al maar komen van de bestaande stelplaatsen en zullen bijgevolg in de toekomst minder ver moeten rijden om ingezet te worden wat een gunstige invloed heeft op de mobiliteit. Het andere deel rijdt ook rond in de buurt maar iets verder weg van de site in het noordoosten van Gent en zal voornamelijk naar zijn diensttraject rijden via de Wiedauwkaai, Verapazbrug en Dampoort. Het laatste deel van de bussen (1/3) rijdt richting Gent-Sint-Pieters. Het MER gaat uit van een worstcasescenario terwijl voorliggende aanvraag slechts een gereduceerd ontwerp omvat, dit gereduceerd ontwerp staat beschreven in hoofdstuk 4.5 van het MER.
Bijkomend heeft De Lijn geen impact op de aanpassing van het aantal rijstroken op de openbare weg zoals wordt aangegeven in het bezwaar. Er zou sprake zijn om het aantal rijstroken op de Blaisantvest te verminderen. Of deze er effectief gaan komen wordt beslist door de stad Gent. Op de Blaisantvest is er enkel ontsluiting voorzien voor de trams.
Inzake parkeermogelijkheid wordt gewezen in de bezwaren op de beschikbare plaatsen in het parkeergebouw 'Het Getouw' op 150 m van de perceelsgrens met De Lijn. Indien de personeelsleden van De Lijn moeten parkeren in dit parkeergebouw wordt de mogelijkheid van andere bezoekers van de stad Gent ontnomen hier te parkeren. Het parkeergebouw heeft een capaciteit van 350 parkeerplaatsen terwijl er 355 plaatsen zijn voorzien op de site. Dit zou ervoor zorgen dat elke dag enkele personeelsleden niet zouden kunnen parkeren in dit gebouw en zouden moeten uitwijken naar de omgeving, wat dan weer in de wijken tot overlast kan zorgen. Voor de berekening van de parkeerbehoefte wordt verwezen naar §6.3.4.2.3 van het MER.
Bijkomend is Het Getouw als parkeerplaats ook niet goed bereikbaar. Dit zowel om er naartoe te rijden of er van weg te rijden. De werknemers van De Lijn zullen bijgevolg kiezen voor beter bereikbare parkeerplaatsen langs de Wiedauwkaai, Hurtsweg of de nieuwe aan te leggen Parallelweg om te parkeren. Dit zou bijkomend zorgen voor mobiliteitsdruk op de omgeving.
De Lijn heeft in kader van mobiliteit niet in de hand welke aanpassingen er gebeuren aan de openbare weg zoals aan de Blaisantvest. Enkel de trams via de Blaisantvest worden ontsloten, de bussen niet;

- Inzake de hinder (geluid, luchtvervuiling, lichthinder, ...) wordt er verwezen naar de bovenstaande beoordeling waaruit blijkt dat de hinder tot een aanvaardbaar niveau wordt beperkt;

- *Geluidstoename aan de bochten aan de Blaisantvest en algemene geluidstoename:*
Binnen deze aanvraag werd het aangepast ontwerp opnieuw doorgerekend met het geluidsmodel en beoordeeld in het MER. Op basis van het nieuwe ontwerp dringen er zich geen milderende maatregelen op boven op de projectgeïntegreerde maatregelen.
De luifel F1 is verder van de woonblokken in de Maïsstraat voorzien t.o.v. het vorige ontwerp. Het geluidsscherm blijft behouden en de luifel is aan de achterzijde dicht.
In de bezwaren wordt gesproken over een 90° bocht aan de Blaisantvest en dat deze niet opgenomen is in de geluidsimulatie. Enkele verduidelijkingen:

– De bochten bij Blaisantvest omvatten geen 90° bochten. Het is zelfs fysisch niet mogelijk om een tram een bocht van 90° te laten nemen. Bij trams wordt er gekeken naar de bochtstraal welke in dit geval ofwel 30 m ofwel 50 m is afhankelijk van de specifieke bocht op de Blaisantvest.
– Deze bocht is inderdaad niet gesimuleerd omdat dit technisch niet mogelijk is. Er is geen bestaande software welke dit kan simuleren. Dit wil echter niet zeggen dat het spoor niet is opgenomen in de simulatie. Het tramspoor is opgenomen in de simulatie maar als recht spoor tot aan de kruising met Blaisantvest. De simulatie is dus wel tot de Blaisantvest verricht.
– Omdat bochten een bijkomend geluid inhouden ten opzichte van een recht spoor, worden er daar geluidbeperkende maatregelen toegepast. Zo wordt er gebruik gemaakt van een geïsoleerde rail, is de bochtstraal groter dan nodig en is de snelheid van de tram traag gehouden. Met deze maatregelen wordt het bekomend geluid beperkt.
– Hoewel de geluidssimulatie aantoont dat er geen overschrijding verwacht wordt en er zich derhalve geen milderende maatregelen optreden, worden er daarnaast ook nog controlemetingen voorzien na de realisatie van de trambocht.

In de bezwaren wordt gesproken over een geluidstoename van 2,7 dB en een verdubbeling van het geluid. Dit is echter niet correct. Zie tabellen "Tabel 6 56: berekende resultaten voor Lden in de geplande situatie" en "Tabel 6 57: berekende resultaten voor Lnight in de geplande situatie" van het MER. Hier wordt aangetoond dat de stijging (verschil met bestaande situatie) maximaal 2,1 dB is. Voor de Lnight vallen alle waarden lager dan 60 dB. Voor de Lden komen de waarden niet boven de 67 dB. Gezien de nabijheid (en het geluid) van de steenweg is het bijkomende geluid wel aanwezig maar beperkt.
Daarnaast zullen er enkel volledig elektrische standaardbussen op de stelplaats worden voorzien. Deze produceren minder geluid dan de hybrides en dieselvarianten. De gelede bussen zullen mogelijks nog hybride/diesel zijn gezien de technologie hiervoor momenteel nog niet ver genoeg ontwikkeld is. De Lijn is vragende partij om enkel geëlektrificeerde bussen op de stelplaats te hebben. In kader hiervan worden de nodige voorzieningen reeds getroffen om de gelede bussen ook te kunnen laden. De verdere elektrificatie van de bussen zal dus leiden tot minder geluid. Het aandeel elektrische bussen binnen de vloot van De Lijn stijgt enkel verder. Elke dieselbus dat uit gebruik wordt genomen, wordt vervangen door een elektrische variant.
In de bezwaren wordt verwezen naar de bouw van sociale woningen die gepland staan op de huidige plek waar nu gemoestuinierd wordt en de geluidsimpact van de site hierop. De erkend MER-deskundige geluid heeft op basis van de geluidsmodellering de mogelijke effecten bekeken voor de bouw van de sociale woningen in de Maïsstraat. De erkend MER-deskundige geluid concludeert dat ter hoogte van bestaande woningen/appartementen en eventuele nieuwe ontwikkelingen in de Maïsstraat het specifiek geluid zal voldoen aan de bepalingen conform VLAREM (dus < 40 dB(A)) voor de avond- en nachtperiode. Daarnaast concludeert de erkend MER-deskundige geluid dat de voorziene maatregelen die genomen werden om het specifiek geluid te reduceren, voldoende afdoend zijn voor de nieuwe woonontwikkelingen.
Er zijn voldoende projectgeïntegreerde maatregelen die genomen worden om geluid van dit project te beperken;

- *Luchtvervuiling:*
  Mogelijkse effecten op de lucht zijn uitvoerig besproken geweest in hoofdstuk 6.6 van het MER. Verder zal door de inzet op elektrificatie van de bussen de emissies naar de lucht gaan reduceren en leiden tot een mildering van de effecten (zie hoofdstuk 6.6.6 van het project-MER).

Tegen dat de stelplaats operationeel is, zullen er de standaardbussen allen volledig elektrisch zijn. Enkel de gelede bussen zullen hybrides/diesel aangedreven zijn. Er wordt voor deze laatste gestreefd naar een snelle elektrificatie om tegen de oplevering van de site mogelijks een volledige geëlektrificeerde stelplaats te hebben. Hiermee zal dit ook ten goede komen van de luchtkwaliteit.
Ten onrechte wordt in de bezwaren aangehaald dat er op de site een oefenterrein zal ingericht worden. Het projectgebied voorziet enkel een stelplaats voor bussen en trams. Oorspronkelijk werd in het noorden van de site een oefenterrein voorzien. Hiervan werd vanuit De Lijn afstand genomen en werd dit terrein ter beschikking gesteld van Natuurpunt.
In het vorige ontwerp was rekening gehouden met gebouwverwarming op stookinstallaties op aardgas. Het totale aardgasverbruik was geschat op 1,25 GWh/jaar. Hieraan verbonden werd een NOx-uitstaat van 0,3285 ton per jaar geschat. In het nieuwe ontwerp zijn geen stookinstallaties op gas voorzien. De hieraan gelinkte emissies en effecten op de luchtkwaliteit vervallen bijgevolg.
Bijkomend wordt aangegeven in de bezwaren dat het vergunnen van spuitcabines zal zorgen voor uitstoot van giftige dampen en zelfs aanleiding zullen geven tot geurhinder. De spuitcabines en het effect op de lucht is besproken in het hoofdstuk 6.6.2.2.2 van het PRMER. Voor het respecteren van de emissiegrenswaarden en voorkomen van geurhinder wordt elke spuitcabine voorzien van een filterinstallatie met gebruik van actief kool. Daarnaast zullen in hoofdzaak watergedragen producten gebruikt worden (enkel bij uitzonderding solvent gedragen producten voor kleine herstellingen). Naar aanleiding hiervan wordt er geen geurhinder verwacht door de spuitcabines.
Op basis van de inschatting wordt de drempel van VOS-emissies (ton/jaar) van het IMJV niet overschreden.
De bussen die zullen gestald worden op de site van Wissenhage zullen grotendeels elektrisch zijn. Voor de gelede bussen wenst De Lijn zo snel mogelijk te kunnen overschakelen op volledig geëlektrificeerde gelede bussen. Daarnaast is het ontwerp aangepast dat de aanwezige bomengordel t.h.v. luifel F maximaal kan behouden blijven om zoveel mogelijk volwassen bomen te behouden.
Ten gevolge de volledig elektrische stelplaats en de elektrificatie van de vloot wordt er geen bijkomende luchtvervuiling verwacht op de omgeving;

- *Lichthinder vanwege de parkeerplaatsen voor het personeel:*
In het MER werd de mogelijke lichthinder op de omgeving uitvoerig besproken in de hoofdstukken 6.8.4.2.2. en 6.8.5.4. Om lichthinder te vermijden zullen de principes van "goede verlichting" toegepast worden.
Het geluidscherm zal aansluitend zijn aan luifel F waardoor er ook minder lichthinder richting de appartementen wordt uitgestraald. Door de verplaatsing van de luifel F richting gebouw D blijft ook een bredere groenzone behouden wat ten goede komt aan geluid- en lichthinder richting de appartementsgebouwen. De bomengordel die blijft behouden is min of meer even hoog als de appartementen. De overige bus stelplaatsen zijn ook allen voorzien van een dak. Aan de rand van de dakparking is een balustrade voorzien die mogelijkse lichthinder voorkomt.
De Lijn kijkt ook om in te zetten op regelapparatuur zoals dynamische/adaptieve verlichting waarbij het lichtniveau verlaagd tijdens de nachturen.
De Lijn stelt alles in het werk om lichthinder naar de omgeving te voorkomen. De aanwezige bomengordel blijft zo goed als behouden en is bijna even hoog als de aanwezige appartementen. Bijkomend is de luifel F, waar de bussen worden gestald, volledig overdekt waardoor lichthinder vanuit deze zone richting de appartementen weggenomen is;

- Inzake verenigbaarheid met de stedenbouwkundige voorschriften en de goede ruimtelijke ordening, wordt er verwezen naar de bovenstaande beoordeling waaruit blijkt dat het project verenigbaar is met de voorschriften en de goede ruimtelijke ordening niet wordt geschonden;

- *Niet in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening:*
  Het terrein is zo ingericht dat er maximaal behoud is van de bestaande groene gordel en deze zo breed mogelijk te houden. Het terrein is bijna volledig omsloten door industrie. Bijkomend is er dwars over het terrein een hoogspanningslijn aanwezig. Op het terrein wordt enkel het strikt noodzakelijke verhard. De Lijn zal een nieuwe stelplaats bouwen dat past binnen de ruimtelijke context van dit terrein.
  De site valt onder de categorie van 'gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen' en voor een beperkt gedeelte in 'Industriegebied'. De voorziene activiteiten zijn in overeenstemming met de vigerende planologische voorschriften.
  Vanuit de bezwaren wordt er een groene openbare invulling aangebracht voor de site. De site is momenteel een niet toegankelijk, omheind en vervuild terrein en dergelijke toepassing is op heden niet haalbaar.
  De nieuwe stelplaats in het aangevraagde project van De Lijn past binnen de ruimtelijke ordening van het terrein en de voorziene activiteiten zijn in overeenstemming van de planologische voorschriften;

- *De archeologienota stemt niet overeen met de inhoud van de aanvraag:*
  Het voorliggend project ligt volledig binnen het projectgebied waarvoor de archeologienota werd opgesteld. In het MER werd de beperkte wijziging niet weerhouden als een wijziging van de eerder bestudeerde effecten (zie §6.9.4 van het Addendum op het MER). De toegevoegde archeologienota is nog steeds geldig;

- *De ambities op vlak van energie zijn ontoereikend:*
  De site zal volledig werken met enkel elektriciteit als energiedrager. Dit doordat alle warmte en koeling voorzien wordt door warmtepompen. Hierbij wordt 32% van het primaire energieverbruik ter plaatse opgewekt waar in het gereduceerd ontwerp 25% vooropgesteld was. Dit gebeurt door 1.500 fotovoltaïsche zonnepanelen en een BEO-veld van 600 kW aan te leggen.
  De nodige hoeveelheid energie voor het laden van de elektrische bussen is zo hoog dat het rijden van bussen op 100% hernieuwbare energie op heden technisch niet mogelijk is maar alle mogelijk economische verantwoorde technieken zullen gebruikt worden om de op de site geproduceerde energie te gebruiken. Daar bijkomend worden de meeste bussen 's nachts geladen gezien deze overdag actief zijn. Op deze momenten schijnt de zon niet en kan niet 100% op hernieuwbare energie alle energievraag van de site gedekt worden.
  De combinatie van een hoogspanningslijn en de aanwezigheid van woningen maakt het onmogelijk om op deze locatie een windturbine te ontwikkelen.
  Er wordt de vraag gesteld of een burgercoöperatie mogelijk is maar dit is echter geen optie omdat er geen energieoverschot is. Alle energie die gemaakt wordt op de site wordt ook daar verbruikt. Daarnaast dient ook nog rekening worden gehouden met het gelijkheidsbeginsel.
  De hoeveelheid aanwezige zonnepanelen is geoptimaliseerd waarbij de resterende daken als groendak worden ingevuld.
  De Lijn tracht maximaal in te zetten op productie van groene stroom op de eigen site. Hiervoor zal De Lijn energiecontracten afsluiten waarbij er met zekerheid groene

geproduceerde stroom wordt geleverd. De geplaatste zonnepanelen zullen allen aangewend worden om de elektriciteitsvraag van de site op te vangen;

- *De aanvraag staat haaks op de prioriteiten van de stad Gent:*
  Er wordt aangebracht dat de realisatie van de stelplaats Wissenhage niet overeenkomt met de prioriteiten van de beleidsnota "Klimaatplan 2020-2025 Stad Gent". Dit is echter niet zo. Eén van de actiepunten opgenomen in het klimaatplan, zijnde actie 50 Elektrisch (deel)mobiliteit, stelt de transitie naar elektrische mobiliteit en deelmobiliteit voorop. Dit omvat ook de verhoging van het aantal elektrische bussen. Het vergroenen van het openbaar vervoer is dus ook een aandachtpunt van de stad Gent en één die De Lijn wil gerealiseerd krijgen tegen 2025. Dan is het immers verplicht om elektrische bussen te gebruiken in centrum Gent. Hiervoor moet er een nieuwe stelplaats zijn waar deze elektrische bussen (die nieuwe technieken omvatten) opgeladen, onderhouden en hersteld kunnen worden.
  Het geluidsactieplan 2019-2023 agglomeratie Gent vermeldt dat er tegen 2030 ter hoogte van alle Gentse woningen, het geluidsniveau afkomstig van wegverkeer beneden een Lden-geluidsniveau van 70 dB(A) moet blijven. Tegen de realisatie van de stelplaats zullen alle standaardbussen reeds geëlektrificeerd zijn en streeft De Lijn erna ook de gelede bussen tegen die tijd ook te elektrificeren indien de technologie dit toelaat. Het is bewezen dat elektrische bussen minder geluid veroorzaken dan deze op fossiele brandstoffen. Hierdoor draagt De Lijn bij tot het verder doen dalen van het geluidsniveau ter hoogte van de Gentse woningen.
  De Lijn voorziet een groenbuffer op eigen terrein dat bijkomend is op het reeds aanwezig groen in onderhoud van de stad Gent dat naast de groenklimaatas aanwezig is.
  Er wordt in de structuurvisie 2030 ook met aandacht naar openbaar vervoer gekeken. Om hierin te ondersteunen is er noodzaak aan een nieuwe stelplaats voor openbaar vervoer. De realisatie van de stelplaats is dus wel degelijk in lijn met de nota "Ruimte voor Gent - structuurvisie 2030";

- *Het bos behoort tot een unieke opportuniteitszone voor de aanleg van de uitbreiding van het wijkpark:*
  Om deze zone om te bouwen naar een wijkpark is een aanpassing nodig van de huidige bestemming. Bij een bestemmingswijziging zal dit ook tot gevolg hebben dat de reeds uitgevoerde bodemsanering onvoldoende is. De uitgevoerde sanering heeft rekening gehouden met de resterende achtergrondconcentraties van industriegebied. Door een eventuele wijziging brengt dit extra saneringskosten mee alvorens de omgeving hier kan genieten van een wijkpark.
  Gezien de aanwezige verontreiniging en bijkomende noot voor sanering is deze zone geen ideale opportuniteit als wijkpark. Ook voor de sanering dient relevante vegetatie verwijderd worden om de aanwezige verontreiniging aan te pakken. Een herbestemming van de zone is niet de bevoegdheid van De Lijn en daarbij ook geen voorwerp van deze aanvraag. Ook werd reeds aangegeven dat beide bestaande stelplaatsen behouden blijven zodat er voor de vervoerregio Gent gewerkt wordt met 3 decentrale stelplaatsen;

- *Er is geen rekening gehouden met de buurtbewoners:*
  In de bezwaren wordt aangebracht dat er geen rekening wordt gehouden met de buurtbewoners en de grote werken in de omgeving. Men spreekt hierbij over de projecten "Sociale woningen Project Jan Yoensstraat" en "fase 3 van het Bloemekenswijkpark". Momenteel heeft het project "Sociale woningen Project Jan Yoensstraat" geen omgevingsvergunning bekomen. Deze projecten kunnen echter inderdaad qua uitvoeringstermijnen deels overlappen. Voor het uitvoeren van de werken zal de stelplaats

niet via die wijk betreden worden. De toegang tot de site bevindt zich in het zuiden en oosten.
Daarnaast wordt er zoveel mogelijk rekening gehouden met de buurtbewoners bij de invulling van de functie van stelplaats. De Lijn voorziet een groenscherm rond de site. Voor de groeninrichting werd een aangepast groenplan toegevoegd aan deze aanvraag.
Daarnaast wordt het plaatsen van een geluidscherm aangekaart in de bezwaren. Het plaatsen van een geluidscherm op maat van de sociale appartementen is inderdaad een uitdaging. Indien een berm wordt voorzien met een hoogte van de appartementen zullen de bewoners op de onderste verdiepen hier nadeel van ondervinden door het creëren van schaduw. Daarom wordt t.h.v. de appartementen de overdekking van de luifel F volledig dichtgemaakt voor de nodige reductie van het specifiek geluid te bekomen. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 6.7.5.2.1 van het MER;

- *Aanwezigheid buurtwegen, waarvoor een beslissing van de gemeenteraad noodzakelijk is:*
  Een 'buurtweg' is juridisch te beschouwen als een 'gemeenteweg', sinds de inwerkingtreding van het decreet houdende de gemeentewegen. Volgens voormeld decreet zijn 'gemeentewegen' te beschouwen als "een openbare weg die onder het rechtstreekse en onmiddellijke beheer van de gemeente valt, ongeacht de eigenaar van de grond". De bezwaarindiener toont nergens aan dat er zich wegen op het projectgebied bevinden die aan deze definitie voldoen;

- *De vastgoedwaarde zal dalen / er is geen draagvlak:*
  Economische aspecten en het ontbreken van draagvlak vormen geen beoordelingsgrond bij de evaluatie van een omgevingsvergunningsaanvraag;

- *Er kan geen BEO-veld voorzien worden, gezien de PFAS problematiek op de site:*
  Het aanleggen van het Beo-veld vormt geen probleem naar de PFAS problematiek op de site aangezien het een gesloten systeem betreft.

Er kan bijgevolg gesteld worden dat de bezwaren deels gegrond worden verklaard en voldoende worden ondervangen door het opnemen van de noodzakelijke voorwaarden.

ALGEMENE CONCLUSIE: voorwaardelijk gunstig

De hinder en de effecten op mens en milieu en de risico's voor de externe veiligheid, veroorzaakt door het aangevraagde project, kunnen tot een aanvaardbaar niveau worden beperkt.

De aanvraag is, onder de voorwaarden die hierna worden geformuleerd, in overeenstemming met de wettelijke bepalingen, met de toepassing van de afwijkingsmogelijkheden, alsook met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving.

De vergunning voor de aanvraag kan worden verleend voor onbepaalde duur.

BESLUIT VAN DE VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME,

Artikel 1. §1. Aan de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn, Motstraat 20, 2800 Mechelen, wordt de **vergunning** verleend voor de volgende stedenbouwkundige handelingen voor het bouwen van een stel- en onderhoudsplaats, gelegen te 9000 Gent, Blaisantvest, Oosteeklostraat, Molenaarsstraat, Nieuwevaart en Parallelweg:

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknopte omschrijving
Gebouw C	Bouwen of herbouwen	Het bouwen van een loods voor het dagelijkse onderhoud van trams
Gebouw D	Bouwen of herbouwen	Het bouwen van een loods voor het dagelijkse onderhoud van bussen
Gebouw E	Bouwen of herbouwen	Het bouwen van een parkeergebouw
Gebouw A	Bouwen of herbouwen	Het bouwen van een stelplaats voor trams
Gebouw B	Bouwen of herbouwen	Het bouwen van werkplaats met kantoor en diverse sociale ruimtes: refter, sanitair, kleedruimtes... en dakparking
Gebouw G	Bouwen of herbouwen	Het bouwen van een loods voor technische voorzieningen: tractiestation, de cabine voor netmanagement, gasontspanning, waterteller en een pomplokaal
Verharding nieuw	Nieuwbouw of aanleggen	Het aanbrengen van bestrating ter ontsluiting van de gebouwen
Sloop	Slopen of verwijderen	Het verwijderen van gebouwen en betonverharding
Beoveld	Nieuwbouw of aanleggen	Het aanbrengen van een boorput voor energie-opslag
Riolering	Nieuwbouw of aanleggen	Het aanleggen van RWA- en DWA-riolering op de site
Reliefwijziging	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Het hernivelleren van het terrein, het aanleggen van bufferbekkens en grachten en het inbuizen van een gracht
Sporen nieuw	Nieuwbouw of aanleggen	Het aanbrengen van tramsporen op de stelplaats
Sprinklertank	Nieuwbouw of aanleggen	Het bouwen van een sprinklertank voor blusvoorzieningen
Werken waterloop	Nieuwbouw of aanleggen	Het plaatsen van een duiker op de Lieve
Sporen	Nieuwbouw of aanleggen	Het aanbrengen van tramspoor van de Blaisantvest naar de stelplaats
Verharding	Verbouwen/wijzigen infrastructuur	Het vernieuwen van de wegenis tussen stelplaats en Blaisantvest
Regenwaterbuffer 2	Nieuwbouw of aanleggen	Het bouwen van een vrijstaande bovengrondse regenwaterbuffertank

Gebouw F	Bouwen of herbouwen	Het aanbrengen van luifels voor een busstelplaats
Ontbossing	Ontbossen	Het verwijderen van bomen in bosverband van de site
Geluidschermen	Nieuwbouw of aanleggen	Het aanbrengen van geluidswering

§2. Aan de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn, Motstraat 20, 2800 Mechelen, wordt de **vergunning** verleend voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit met inrichtingsnummer 20200512-0025, gelegen te 9000 Gent, Wiedauwkaai, Nieuwevaart en Blaisantvest, omvattende volgende inrichtingen en activiteiten:

rubriek	omschrijving	totale hoeveelheid	klasse
3.2.2°a)	Het lozen van 0,47 m^3/u; 3,73 m^3/dag of 984,14 m^3/jaar huishoudelijk afvalwater	984,14 m^3/jaar	3
3.4.2°	Het lozen van 28,79 m^3/h bedrijfsafvalwater.	28,79 m^3/uur	2
4.3.a)3°	4 spuitcabines die samen een totale drijfkracht van 302 kW hebben (240 kW spuitcabine trams, 10 kW spuitcabine klein onderhoud en 52 kW voor de spuitcabine bussen).	302 kW	2
6.4.1°	2 afvalolietanken van 4950 l en 1200 l, 2 motorolietanken van 4950 l, verschillende verplaatsbare kleine vaten en bidons	27.926 liter	3
6.5.1°	1 dieselpomp en 1 biodieselpomp gelinkt aan opslag in gebouw D	2 verdeelslangen	3
12.1.2.2°b)	2 dieselmotoren (sprinkler installatie), elk met een elektrisch vermogen van 280 kW/motor Totaal: 2x280 kW = 560 kW	560 kW	2
12.2.2°	10 oliegekoelde transformatoren, waarvan 2x1.055, 1x1.250, 3x1.600 en 4x2.000 kVA	16.160 kVA	2
15.1.2°	Op het gelijkvloers plaats voor 40 bussen, later uitbreidbaar naar 56 stalplaatsen Open parking voor 15 bussen Overdekte parking voor 65 gelede bussen, uitbreidbaar naar 72 Stalplaats voor 40 trams, uitbreidbaar naar 78 stalplaatsen 1 positioneerwagen 1 lichte vrachtwagen 2 elektrische heftrucks 1 dieselhydraulische truck Totaal = 40 + 15 + 65 + 40 + 5 = 165 motorvoertuigen	165 voertuigen	2
15.3.2°	17 rolbruggen, acht takels voor bussen, twee hefsystemen voor trams (enkelvoudig), één hefsysteem voor trams (dubbel), twee sets verrolbare hefblokken tram (12 stuks/set), twee hefsystemen voor bougies, 14 stempel-hefbruggen voor bussen, één hefbrug voor de belbus, twee sets verrolbare hefbokken bus (6	93 schouwputten of hefbruggen	2

	stuks/set), twee sets steunen voor bussen (6 stuks/set)		
15.4.2°b)	1 automatische wasstraat met zij- en voorborstels voor trams : per dag kunnen 30 trams gewassen worden 2 automatische wasstraten met zij-, dak- en voorborstels + vaste chassisreiniger voor bussen : per dag kunnen 150 bussen gewassen worden Totaal = 180 voertuigen per dag	180 motorvoertuigen en hun aanhangwagens/dag	2
15.6.2°	Stallen van maximaal 15 geaccidenteerde bussen voor een maximaal van 300 ton	300 ton	2
16.3.2°b)	Koelinstallaties, compressoren, warmtepompen en airconditioninginstallaties met een totaal geïnstalleerd vermogen van 842,8 kW	842,8 kW	2
17.1.1.1°	Opslag van aerosolen in verplaatsbare recipiënten	300 liter	3
17.1.2.1.2°	500 l acetyleen, 150 l propaan, 500 l zuurstof, 200 l argon, 200 l menggas (99% argon + 1% O_2), 200 l menggas (98% argon + 2% O_2), 200 l menggas (85% argon + 15% CO_2) , 50 l stikstof en 60 l R134A Totaal = 2.060 liter	2.060 liter	2
17.3.2.1.1.2°	2 vaste houders met elk een inhoud van 33200 kg gasolie diesel	66,4 ton	2
17.3.4.2°b)	Zeep voor carwash (Bonderite)	2,618 ton	2
17.3.6.1°b)	Opslag van schadelijke vloeistoffen	0,541 ton	3
17.3.7.2°b)	Hybride koelvloeistof, Koelvloeistof en Ruitenwisservloeistof winterkwaliteit	12,428 ton	2
17.4.	Verschillende producten in klein verpakking van maximaal 30 kg of 30 liter	1.952 liter	3
19.3.1°b)	Schrijnwerkerij met elektrisch vermogen van 15,5 kW	15,5 kW	3
29.5.2.2°b)	Slijperij met een totaal elektrisch vermogen van 381,7 kW	381,7 kW	2
29.5.7.2°a)2)	2 ontvettingsbaden van elk 100 liter	200 liter	3
36.4.1°	Opslag van 20 ton rubberbanden in bandenlokaal voor nieuwe (zonder velg) en herstelde banden (met velg)	20 ton	2

Art. 2. De plannen en het aanvraagdossier waarop dit besluit gebaseerd zijn, maken er integraal deel van uit.

Art. 3. De omgevingsvergunning wordt verleend voor onbepaalde duur, die aanvangt op datum van de vergunning.

Art. 4. De omgevingsvergunning is afhankelijk van de naleving van de volgende voorwaarden en/of lasten:

§1. Met betrekking tot de stedenbouwkundige handelingen:

1. Het advies van 15 april 2024 van Farys wordt strikt nageleefd.
2. Het advies van 16 mei 2024 van de nv Elia Asset wordt strikt nageleefd.
3. De algemene veiligheidsafstanden en voorwaarden van in het advies van 18 maart 2024 van de nv Infrabel worden strikt nageleefd.
4. Het advies van 26 februari 2024 van de Brandweer Zone Centrum wordt strikt nageleefd.
5. Het advies van 2 mei 2024 van het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent wordt strikt nageleefd.
6. In gebouw B en gebouw C wordt er ASTRID-indoordekking voorzien.
7. De volgende voorwaarden worden nageleefd met betrekking tot de boscompensatie:
    - De vergunning wordt verleend op grond van artikel 90bis, §5, derde lid, van het Bosdecreet en onder de voorwaarden zoals opgenomen in het hierbij gevoegde compensatieformulier met kenmerk: 24-202094.
    - De te ontbossen oppervlakte bedraagt 44651 m^2. Deze oppervlakte valt niet meer onder het toepassingsgebied van het Bosdecreet.
    - De resterende bosoppervlakte 3944 m^2 moet als behouden blijven. Bijkomende kappingen in deze zone kunnen maar uitgevoerd worden mits machtiging door het Agentschap voor Natuur en Bos. Het is evenmin toegelaten in deze zone constructies op te richten of ingrijpende wijzigingen van de bodem, de strooisel-, kruid- of boomlaag uit te voeren.
    - De ontbossing kan enkel worden uitgevoerd conform het plan toegevoegd als bijlage, waarop ook de als bos te behouden zones zijn aangeduid.
    - De compenserende bebossing op het perceel/de percelen Kaprijke: 43009B0807/00_000, Wachtebeke: 44073D0134/02_000, Evergem: 44066A0448/00D000, 44066A0448/00B000, 44066A0448/00C000, Gent: 44017D1162/00D000, 44017D1162/00E000, Lokeren: 46384C1370/00_000, 46384C1371/00_000, Sint-Lievens-Houtem: 41080A0237/00Z000, 41080A0237/00Y000, 41080A0237/00L000, 41080A0237/00Z000, Haaltert: 41024C1198/00_000, 41024C1199/00_000, 41024C1200/00_000, Ninove: 41055B1072/00_000, Brakel: 45012C0009/00V006, 45012C0009/00W006, Maarkedal: 45032A0121/00C000, 45032A0122/00C000, 45032A0121/00B000, Deinze: 44039C0143/00F000, 44039C0143/00G000 over een oppervlakte van 90438 m^2 dient uitgevoerd te worden binnen 2 jaar vanaf de datum waarop gebruik mag gemaakt worden van deze vergunning. De compenserende bebossing zal uitgevoerd worden door de aanvrager van de vergunning. Deze verbindt er zich toe om minstens binnen 30 dagen voordat de compenserende bebossing wordt uitgevoerd dit aan het Agentschap voor Natuur en Bos te melden. Wanneer de compenserende bebossing volledig is uitgevoerd, kan men hiervan een attest bekomen bij de provinciale afdeling van het Agentschap voor Natuur en bos.

8. De volgende voorwaarden worden nageleefd met betrekking tot het ministerieel besluit OMV/2020061601 van 21 juni 2021 voor het verlenen van de afwijking op artikel 5.4.1.2,§1, 2° van titel II van het VLAREM:
    - Het aanbrengen van bedekkingsmiddelen gebeurt in volledig gesloten spuitcabines, waarvan de lucht via stoffilters, paintstop filters en een actief koolfilter wordt uitgestoten.
    - Er wordt gebruik gemaakt van de volgende grondstoffen: alternatieve ontvetters, grondlagen met laag oplosmiddelgehalte en oplosmiddelarme verven.
    - De reinigingsapparaten met spoelthinner zijn gesloten.

9. Er wordt voorzien in een duidelijke markering van de fietspaden ter hoogte van de Parallelweg en duidelijke voorrangsregeling.
10. De milderende maatregelen opgenomen in het project-MER voor de discipline Klimaat worden nageleefd.
11. De volgende milderende maatregelen opgenomen in het project-MER voor de discipline Biodiversiteit worden nageleefd:
    - Alle werkzaamheden waarbij vegetatie wordt vernietigd, inclusief rooiwerkzaamheden, gebeuren buiten het broedseizoen (15 maart tot 15 juli).
    - Verstoring van de bodem wordt maximaal vermeden ter hoogte van te behouden vegetaties. Bodemverdichting dient waar mogelijk vermeden te worden door het gebruik van rijplaten in zones waar in de exploitatiefase vegetatieontwikkeling wordt beoogd.
    - Om verspreiding van Japanse en/of Sachalinse duizendknoop te vermijden, dient de besmette grondmassa gesaneerd te worden. Het stappenplan in de MM BIO-3 wordt gevolgd om het verder verspreiden van deze invasieve exoten tegen te gaan.
    - Om lichthinder zoveel mogelijk te vermijden, moet voldaan worden aan de principes van "goed verlichten". De belangrijkste kenmerken hiervan zijn de volgende:
        - enkel verlichten waar nodig;
        - enkel neerwaartse verlichting;
        - geen onnodig sterke lichtbronnen;
        - geen verblindende richtingen gebruiken.

§2. Met betrekking tot de ingedeelde inrichting of activiteit:

- Algemene en sectorale milieuvoorwaarden van titel II van het VLAREM
  De algemene en sectorale milieuvoorwaarden staan in titel II van het VLAREM. Bij wijziging van VLAREM wordt de exploitant geacht de meest actuele versie van de van toepassing zijnde bepalingen na te leven. De integrale en geconsolideerde tekst van titel II van het VLAREM is raadpleegbaar op de Milieunavigator, via de link: https://navigator.emis.vito.be/.

- Bijzondere milieuvoorwaarden:
  1. De volgende voorwaarden worden nageleefd met betrekking tot de wasstraat bus en tram (LP1 en LP2):
     - In afwijking van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM mag de hoeveelheid grondwater die opgepompt en afgevoerd wordt, bepaald worden via een meetmethode conform hoofdstuk 5.53 van titel II van het VLAREM. Om de kwaliteit van het geloosde grondwater te bepalen worden er staalafnames genomen via een aftapkraan.
     - Het bedrijf neemt binnen de 6 maand, na opstart van de carwash, éénmalig een staal wanneer de wasstraat bus en tram (LP1 en LP2) in gebruik is en voert een analyse uit op heffingsparameters inclusief zware metalen en detergenten. De aanvrager maakt de analyses over aan de Vlaamse Milieumaatschappij via vergunningen.ge@vmm.be.
     - De volgende lozingsnormen worden nageleefd:
       - Nikkel: 0,3 mg/l;
       - Zink: 0,5 mg/l;
       - Anionische detergenten: 0,5 mg/l;
       - Niet-ionische detergenten + kationische detergenten: 3 mg/l.
  2. De volgende voorwaarden worden nageleefd met betrekking tot het potentieel verontreinigd hemelwater dieseltank en loszone (LP3):
     - In afwijking van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM mag de hoeveelheid grondwater die opgepompt en afgevoerd wordt, bepaald worden via een meetmethode conform hoofdstuk 5.53 van titel II van het VLAREM. Om de kwaliteit van het geloosde grondwater te bepalen worden er staalafnames genomen via een aftapkraan.
     - Dit afvalwater kan enkel geloosd worden bij realisatie van de RWA-leiding in de Parallelweg en Wiedauwkaai die uitmondt in oppervlaktewater.
  3. De volgende voorwaarden worden nageleefd met betrekking tot afvalwater afkomstig van gebouw B (LP4 en LP5)
     - In afwijking van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM mag de hoeveelheid grondwater die opgepompt en afgevoerd wordt, bepaald worden via een meetmethode conform hoofdstuk 5.53 van titel II van het VLAREM. Om de kwaliteit van het geloosde grondwater te bepalen worden er staalafnames genomen via een aftapkraan.
     - De aanvrager neemt binnen de 6 maand, na opstart van de afspuitzone, éénmalig een staal en voert een analyse uit op heffingsparameters inclusief zware metalen, VOCl's, BTEX en PAK's. De aanvrager maakt een analyse over aan de Vlaamse Milieumaatschappij via vergunningen.ge@vmm.be.

4. De volgende voorwaarden worden nageleefd met betrekking tot het potentieel verontreinigd hemelwater van stelplaats H (LP6):
   - In afwijking van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM mag de hoeveelheid grondwater die opgepompt en afgevoerd wordt, bepaald worden via een meetmethode conform hoofdstuk 5.53 van titel II van het VLAREM. Om de kwaliteit van het geloosde grondwater te bepalen worden er staalafnames genomen via een aftapkraan.
   - De aanvrager neemt binnen de 6 maand, na opstart van de afspuitzone, éénmalig een staal en voert een analyse uit op heffingsparameters inclusief zware metalen, VOCl's, BTEX en PAK's. De aanvrager maakt een analyse over aan de Vlaamse Milieumaatschappij via **vergunningen.ge@vmm.be**.
   - Bij gebruik van de stelplaats H worden de voertuigen zo spoedig mogelijk geïnspecteerd. Vanaf dat een lek vastgesteld wordt of dat het vermoeden bestaat dat er een lek zou kunnen ontstaan worden de betreffende vloeistoffen afgelaten.

Art.5. De omgevingsvergunning vervalt van rechtswege in de gevallen en overeenkomstig de voorwaarden vermeld in de artikelen 99 en 101 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014.

Brussel, 28 juli 2024.

Vlaams minister van Justitie en Handhaving,
Omgeving, Energie en Toerisme



Zuhal DEMIR

U kan tegen deze beslissing een verzoekschrift tot vernietiging indienen bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

U heeft hiervoor een vervaltermijn van 45 dagen die ingaat de dag na de betekening van deze beslissing.

Het verzoekschrift moet per beveiligde zending worden ingediend. Dit betekent:

1. hetzij via het digitaal loket van de Vlaamse Bestuursrechtscolleges
https://www.dbrc.be/digitaal-loket-van-de-vlaamse-bestuursrechtscolleges

2. hetzij per aangetekende brief gericht aan:
Raad voor Vergunningsbetwistingen
p/a Dienst van de Bestuursrechtscolleges
Koning Albert II-laan 15 bus 130
1210 Brussel

3. hetzij door neerlegging ter griffie op het hierboven vermelde adres.
Marie-Elisabeth Belpairegebouw
Toren Noord (2de verdieping)
Simon Bolivarlaan 17
1000 Brussel

Als u voor een analoge indiening kiest (2. en 3.) moet:
- het verzoekschrift in vijfvoud worden ingediend, namelijk één origineel en vier afschriften (fotokopies of een digitale kopie);
- gelijktijdig met de indiening van het verzoekschrift, een afschrift van het verzoekschrift ter informatie aan de verwerende partij worden gestuurd (dit is de overheid die de beslissing genomen heeft).

Het verzoekschrift moet in ieder geval minstens de volgende gegevens bevatten:
- de naam, de hoedanigheid, de woonplaats of de zetel van de verzoekende partij, de gekozen woonplaats in België, een telefoonnummer en een e-mailadres;
- de naam en het adres van de verweerder;
- het voorwerp van het beroep of bezwaar;
- een uiteenzetting van de feiten en de ingeroepen middelen;
- een omschrijving van het belang van de verzoeker
- een inventaris van de overtuigingsstukken.

U bent een rolrecht verschuldigd van
- 200 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot vernietiging;
- 100 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot schorsing of tot schorsing wegens uiterst dringende noodzakelijkheid.

Gelijktijdig met de indiening van het verzoekschrift moet u het bewijs bezorgen dat een overschrijvingsopdracht is gegeven of dat een storting is uitgevoerd tot betaling van het rolrecht.

De procedure voor de Raad van Vergunningsbetwistingen wordt geregeld in het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges, het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning en het besluit van de Vlaamse Regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse Bestuursrechtscolleges.

Meer uitleg vindt u op de website van de Raad voor Vergunningsbetwistingen (http://www.dbrc.be/vergunningsbetwistingen).