

**Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed
Afdeling Stedenbouwkundig Beleid en Onroerend Erfgoedbeleid**

TOEKENNING VAN DE STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING

Op 22 maart 2006 werd door de administratie Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen, waarvoor optreedt de heer Walter Bostoën, directeur-ingenieur, met als adres Gebouw Portalis, Bollebergen 2b, bus 12 te 9052 Gent – Zwijnaarde, een aanvraag ingediend strekkende tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning voor het aanleggen van een verbindingsweg vanaf de Sint-Denijslaan (stationssite) naar de R4 Grote Ring Noord te Gent. De aanvraag heeft betrekking op gronden ten zuiden van de Sint-Denijslaan, kadastraal bekend 9^e afdeling, sectie I, nrs. 344d, 341d en e, 336a, 340c en 339b en c.

De aanvraag heeft betrekking op een werk van algemeen belang aangewezen overeenkomstig artikel 103 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening en valt derhalve onder de toepassing van het artikel 127 van dat decreet. In het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de werken, handelingen of wijzigingen van algemeen belang en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester is immers opgenomen dat de openbare wegen van algemeen belang zijn.

Artikel 127 van het decreet van 18 mei 1999 bepaalt dat als de aanvrager een *publiekrechtelijke* rechtspersoon is of wanneer de aanvraag betrekking heeft op werken, handelingen of wijzigingen van algemeen belang die zo aangewezen zijn overeenkomstig artikel 103, de aanvraag wordt ingediend bij en de beslissing wordt genomen door de Vlaamse Regering of de gedelegeerde stedenbouwkundig ambtenaar.

Artikel 191, §1 van het besluit van de Vlaamse regering van 23 juni 2006 tot gedeeltelijke operationalisering van het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed en houdende aanpassing van de regelgeving inzake ruimtelijke ordening en onroerend erfgoed als gevolg van het bestuurlijk beleid, bepaalt dat, zolang de gedelegeerde planologische ambtenaren en de gedelegeerde stedenbouwkundige ambtenaren niet zijn aangesteld overeenkomstig artikel 3, tweede lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 mei 2000 tot vaststelling van de voorwaarden waaraan personen moeten voldoen om als ambtenaar van ruimtelijke ordening te kunnen worden aangesteld, vervangen bij artikel 90 van dit besluit, hun bevoegdheden respectievelijk kunnen worden uitgeoefend door de ambtenaren van het departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed die op de dag voor de inwerkingtreding van deze bepaling bij ministerieel besluit als gewestelijk planologisch ambtenaar of als gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar aangesteld zijn. Huidige beslissing wordt in toepassing van dat besluit en het decreetartikel genomen door de ondertekenende gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar.

De aanvraag werd onderzocht, rekening houdend met de ter zake geldende wettelijke bepalingen, in het bijzonder met het meermaals gewijzigde decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening en de uitvoeringsbesluiten daarvan.

OMSCHRIJVING VAN DE AANVRAAG

De aanvraag omvat:

- een tweevaksbaan verbindingsweg vanaf de stationssite naar de R4, vanaf de inrit van de toekomstige ondergrondse parking onder de stationssite tot aan de bestaande, vrij nieuwe brug over de Ringvaart, in het verlengde van de Pégoudlaan (site Flanders Expo);
- een rond punt ter aansluiting op de bestaande op- en afrit van voormelde brug;
- een dubbelrichting fietspad aan de westelijke zijde van de verbindingsweg;
- een "groene" geluidswand tussen het fietspad en de weg;
- een fietsersonderdoorgang onder de aftakking van voormeld rond punt;
- een fietspad dat de scholencampus verbindt;
- verplaatsen van het bestaande rioleringsstelsel buiten de wegeniswerken;
- aanleg van een rioleringsstelsel en baangrachten voor hemelwateropvang;
- natuurcompensatie in het gebied "Overmeers".

GELDENDE VERORDENENDE PLANNEN

De voorgenomen werken en handelingen situeren zich volgens het gewestplan Gentse en Kanaalzone grotendeels in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en voor openbare nutsvoorzieningen en deels in natuurgebied.

Het grootstedelijk gebied van Gent is als stedelijk gebied afgebakend in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 16 december 2005. Dat plan voorziet voor de site geen specifiek deelplan zodat, zolang er geen ruimtelijk uitvoeringsplan of bijzonder plan van aanleg zou gelden, aanvragen moeten worden beoordeeld op basis van de gewestplanvoorschriften.

Voor het betrokken gebied is het gewestelijk ruimtelijke uitvoeringsplan (RUP) "Stationsomgeving Gent Sint-Pieters – Koningin Fabiolalaan" definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 15 december 2006.

Voor het bewuste grondgebied gelden geen goedgekeurde, niet vervallen verkavelingen.

De aanvraag moet derhalve worden getoetst aan het gewestelijk ruimtelijke uitvoeringsplan (RUP) "Stationsomgeving Gent Sint-Pieters – Koningin Fabiolalaan".

De aanvraag moet bovendien worden getoetst aan het algemeen bouwreglement van de stad Gent, goedgekeurd door de bestendige deputatie van de provincieraad van Oost-Vlaanderen op 16 september 2004 en van kracht sedert 1 december 2004.

OPENBAAR ONDERZOEK

De aanvraag werd openbaar gemaakt, overeenkomstig artikel 3 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot

stedenbouwkundige vergunningen en verkavelingsaanvragen. De aanvraag is immers onderworpen aan een milieueffectenrapportering (zie verder). Het openbaar onderzoek liep van 27 maart 2006 tot 26 april 2006. Er werden tal van bezwaren ingediend (zie verder).

VERSTREKTE ADVIEZEN

De aanvraag werd tijdens de procedure voor advies voorgelegd aan het stadsbestuur van Gent. Het stadsbestuur gaf in zitting van 12 oktober 2006 volgend advies:

'De aanvraag wordt gunstig geadviseerd om volgende redenen:

DEEL 1 Informatief gedeelte

1.1 Historiek

Voor deze percelen zijn diverse bouwdossiers gekend.

Voor het perceel zijn geen bouw misdrijven gekend.

1.2 Planologische voorschriften

- *De stad Gent beschikt over een goedgekeurd ruimtelijk structuurplan (Besluit van de Vlaamse regering van 9 april 2003).*
- *Het perceel bevindt zich volgens het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent' - definitief vastgesteld bij besluit van de Vlaamse regering van 16 december 2005 - binnen het grootstedelijk gebied. Voor dit perceel is geen specifieke bestemming in het uitvoeringsplan toegekend. Bijgevolg blijft de bestemming volgens het gewestplan van kracht.*
- *De bouwplaats ligt binnen een gebied waarvoor het gewestplan Gentse en kanaalzone bestaat (Koninklijk Besluit van 14 september 1977, gewijzigd bij Ministerieel Besluit van 28 oktober 1998). Het perceel van de aanvraag ligt deels in gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, deels in natuurgebied.*
- *Voor de terreinen is een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationomgeving Gent-Sint-Pieters - Fabiolalaan' in opmaak. Dit plan werd op 27/01/2006 voorlopig vastgesteld door de Vlaamse Regering. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan lag in openbaar onderzoek van 27/02/2006 tot 27/04/2006. De VLACORO heeft kennis genomen van de bezwaren en advies uitgebracht op 27/06/2006. De zonering volgens dit plan is zone voor wegen.*
- *De bouwplaats is niet gelegen binnen de grenzen van een bijzonder plan van aanleg.*
- *De aanvraag is niet gelegen in een goedgekeurde verkaveling.*

1.3 Andere van toepassing zijnde voorschriften

- *Algemeen bouwreglement, aangenomen door de gemeenteraad van de stad Gent in zitting van 29 juni 2004 en goedgekeurd bij besluit van de bestendige deputatie van 16 september 2004.*
- *Het bouwterrein ligt niet in een beschermd stadsgezicht of landschap.*
- *Het bouwterrein ligt niet in het gezichtsveld van een beschermd monument.*
- *Het bouwterrein ligt niet in het gezichtsveld van een voor bescherming vatbaar monument, stadsgezicht of landschap.*
- *Het bouwterrein omvat enkele vegetaties die het natuurdecreet aanduidt als verboden te wijzigen (Besluit van 23 juli 1998 van de Vlaamse regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, artikel 7, 1e lid).*
- *Op het terrein is een bos aanwezig. Het kappen valt onder de bepalingen van het bosdecreet en zijn uitvoeringsbesluiten.*

1.4 Openbaar onderzoek

Overeenkomstig het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 en wijzigingen werd een openbaar onderzoek georganiseerd om volgende reden: art. 3, §1: MER-plichtige werken (milieu-effectrapport).

1.5 Externe adviezen

Er worden geen externe adviesinstanties geraadpleegd bij aanvragen om stedenbouwkundige vergunning van publiekrechtelijke rechtspersonen of voor werken, handelingen of wijzigingen van algemeen belang.

1.6 Bijkomende adviezen

Er werd tijdens de procedure bijkomende adviezen gekregen

- van de Stuurgroep (bestaat uit de partners van het project) in verband met de hoogdringendheid (bijlage I) en het transport van het grondverzet (bijlage II)*
- van het VITO in verband met fijn stof (bijlage III)*

DEEL 2 Adviserend gedeelte

2.1 Beschrijving van de omgeving, de bouwplaats en het project

2.1.1 Omgeving en bouwplaats

De bouwplaats bevindt zich in het zuiden van Gent, ten zuiden van de stationsite Gent Sint-Pieters. Het totale project omvat een zone die zich situeert tussen R4, de Koningin Fabiolalaan, het Koningin Maria Hendrikaplein en de Sint-Denijslaan.

Voorliggend dossier omvat de site gelegen tussen de Sint-Denijslaan en de Ringvaart Noord. Het bouwterrein bestaat uit delen van de scholencampus BME, onderdeel van de Hogeschool Gent en gelegen aan de Sint-Denijslaan en delen van het aanpalende natuurgebied. De bebouwing situeert zich aan de randen van het gebied, langsheen het Vijvermeerspark, de Sint-Denijslaan, Roosakker, de Voskenslaan en de Schoonmeersstraat. De bebouwing aan de zijde Sint-Denijslaan - Vijvermeerspark bestaat hoofdzakelijk uit woningbouw gaande van gesloten tot vrijstaande woningen. De nadruk ligt op ééngezinswoningen. Nabij het station is er een menging met enkele handelsfuncties. Op die plek situeren zich bovendien enkele appartementsgebouwen.

De bebouwing langsheen de Voskenslaan en de Schoonmeerstraat is gevarieerder in typologie, grootte en naar functies toe. Dit is een gemengde straat met appartementsgebouwen, ruimere tot kleinschalige ééngezinswoningen, handelszaken en recreatieve functies, scholensites en een kerk.

2.1.2 Project

Huidige aanvraag omvat het aanleggen van een toegangsweg tussen de R4 (Ringvaart Noord) en de Sint-Denijslaan. De toegangsweg takt aan op een afrittencomplex die toegang geeft tot de site van Flanders Expo (The Loop). De weg wordt via een rotonde hierop aangesloten. Aan de Sint-Denijslaan sluit de weg aan op de tunnel onder de sporenbundel die toegang geeft tot de parking van het station. De aansluiting gebeurt via een lichtengeregeld kruispunt. Langsheen de R4 wordt de toegang tot de hogeschool afgesloten. De nieuwe in- en uitrit wordt voorzien op de toegangsweg.

Het profiel van de weg is een tweevaksbaan tot aan de Sint-Denijslaan met ter hoogte van het ronde punt afzonderlijke afslagstroken, enerzijds als rechtsreeks oprit richting R4, anderzijds als afslagstrook voor de Hogeschool. De breedte van de rijbaan bedraagt 8m. Het vrijliggende fietspad langsheen de R4 loopt onder de toegangsweg door via een tunnel net voorbij de rotonde. Voor deze rotonde, aan de oostelijke zijde van de nieuwe weg, loopt het fietspad door tot op de site van de hogeschool. Aan de westelijke zijde wordt het fietspad doorgetrokken tot aan de Sint-Denijslaan en wordt er een verbinding gemaakt met Roosakker. Fietspad en weg worden visueel gescheiden door een scherm. Dit scherm dient eveneens als geluidsscherm naar de aanpalende woonomgeving. Het bezit een hoogte van 3m ten opzichte van het niveau van het fietspad en wordt aan die zijde van een natuurlijke begroeiing voorzien. Het scherm start aan de rotonde en loopt tot nagenoeg het kruispunt met de Sint-Denijslaan.

Er wordt een grachtenstelsel aangelegd, dat eveneens kadert in het regelen van de waterbuishouding.

Deze aanvraag maakt deel uit van een eerste fase in het opwaarderen van het station samen met 2 andere bouwdoSSIers: het vernieuwen van het stationcomplex met tram- en busstation, tunnel en parking en bijbehorende elementen (2006/175) en heraanleg Koningin Fabiolalaan (2006/176).

2.2 Beoordeling

2.2.1. De juridische aspecten

De aanvraag is niet volledig in overeenstemming met de planologische bestemming en de voorschriften van het geldend gewestplan, zoals hoger omschreven. Een beperkt deel van de weg bevindt zich in natuurgebied.

De aanvraag is in overeenstemming met de planologische voorschriften van het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationomgeving Gent-Sint-Pieters - Fabiolalaan'.

De beoordeling kan gebaseerd worden op de voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan op basis van art. 103, §1 van het decreet op de ruimtelijke ordening:

De VLACORO bracht op 27/06/2006 een gunstig advies uit over het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en sprak zich uit over de ingediende bezwaarschriften.

De hoogdringendheid van voorliggend dossier kadert in de leefbaarheid van de omgeving. Deze toegangsweg dient evengoed als rechtsreeks toegang tot de R4 voor het wervverkeer bij de opwaardering van het station (dossier 2006/175). Hierdoor worden de woonstraten ontlast.

Beiden zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden op dit gebied. Het advies van de stuurgroep in bijlage (Bijlage I en Bijlage II) wordt door het College van Burgemeester en Schepenen bijgetreden.

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van het algemeen bouwreglement.

Het ontwerp is in overeenstemming met de voorschriften van dit algemeen bouwreglement.

Aan het dossier werd een natuurcompensatiedossier toegevoegd, noodzakelijk vanuit de bepalingen van het natuurdecreet. Dit dossier omvat eveneens de noodzakelijke boscompensaties. Dit zal beoordeeld worden door het agentschap Natuur en Bos.

2.2.2. De goede ruimtelijke ordening

Voorliggend project heeft een grote impact op de omgeving. Die omgeving omvat 2 gebieden met elk een eigen karakter: een stedelijke woonomgeving en een natuurgebied. Er zijn verschillende facetten die in overweging moeten genomen worden, wil men de woonkwaliteit en de omgevingskwaliteit bewaken:

1. Mobiliteit:

De link met de R4 moet bekeken worden op verschillende niveau's: vanuit het grotere mobiliteitsverhaal voor de stad en vanuit het verhaal voor de buurt.

a) Op macro-schaal

De aftakkingpunten op de R4 zijn op grotere schaal in beschouwing genomen. Vanuit de categorisering van de R4 in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (primaire weg I tussen A11/N49 te Zelzate en Sint-Denijs-Westrem, samen met de B402 tot de E40; resterende deel primaire weg II tussen B402 en Merelbeke) zijn de randvoorwaarden hierover vastgelegd. Een aantakking ter hoogte van het strategische project Gent-Sint-Pieters is daar een rechtstreeks gevolg van.

Die link R4-station werd ook ingeschreven in het Mobiliteitsplan Gent. Een zeer belangrijk concept van dit plan is de functie van de R4 als stadsgewestelijke verdeelweg, waarbij deze R4 de deelgebieden van het stadsgewest en grote strategische projecten onderling met elkaar verbindt.

Expliciet is het de visie van het Mobiliteitsplan Gent dat de kleine stadsring niet meer gaat functioneren als de stadsgewestelijke toegangsweg, zoals nu vaak nog het geval is. De kleine stadsring moet een inrichting krijgen als stedelijke verdeelweg voor de functies in de onmiddellijke nabijheid er van en vooral de binnenstad. Op de kleine stadsring moet er meer ruimte komen voor openbaar vervoer en langzaam verkeer. Tegelijkertijd moet deze ring zijn rol ten volle kunnen spelen als verdeelring voor het centrum. Door het

verschuiven van het doorgaande verkeer naar de R4 wordt het meer en meer mogelijk, om sluipverkeer uit de kernstad te weren.

Dit betekent dat doorgaand verkeer tussen deelgemeenten en naar grote strategische projecten en dus ook grote delen van het autoverkeer naar het station moet worden verplaatst naar de R4 en niet via de kleine stadsring dient te verlopen.

b) Op micro-schaal

De weg kan niet los gezien worden van de parking die aan het station gepland is. Wanneer de parking van 2.810 plaatsen wordt aangelegd onder de projectontwikkeling, betekent dit uiteraard een sterke aantrekkingskracht van autoverkeer naar die site. Er kan geschat worden dat op het drukste uur er een 1.000-tal voertuigen naar die parking zullen rijden. Het gaat om de pendelaars die nu ook in de stationsomgeving op zoek gaan naar een parkeerplaats, met daarbovenop een deel van de werknemers naar de projectontwikkeling. Maar al dit verkeer begeeft zich geconcentreerd naar één punt, de ingang van de parking.

Het wegennet in de omgeving heeft nu al moeite om in de spits de nodige capaciteit te leveren voor het verwerken van het verkeer van en naar het station en de stationsomgeving. Indien men zou opteren voor een scenario zonder de voorgestelde link R4-station, zou alle verkeer naar de parking terecht komen op de toegangswegen naar die parking, met name Voskenslaan-St-Denijslaan, en in het geval van een toegang (al dan niet secundair) in het noorden ook de assen Albertlaan-Koningin Fabiolalaan en Gordunakaai-Koningin Fabiolalaan. Het moet duidelijk zijn dat daardoor de plaatselijke capaciteit van het wegennet sterk zal worden overschreden en dat de kruispunten dit verkeer niet meer zullen kunnen slikken.

Vanuit verschillende overwegingen (rechtstreekse link parking, belasting woonbuurt, veiligheidsoverwegingen bestaande aantakking Beukenlaan/Sint-Denijslaan,...) is er voor gekozen het kortste en minst belastende tracé te nemen. Bovendien is op deze plek een aantakking met de site Flanders Expo aanwezig en zo richting E40 (de B402). Bundeling van beide toeritten is de meest duurzame keuze.

Al deze opties werden ruim bestudeerd in het mobiliteitseffectrapport. Ook het milieu-effectrapport gaat hier op in.

Een bijkomend voordeel van deze link, zit in de mogelijkheid om de hele scholencampus CTL-BME en de mogelijke uitbreidingen te ontsluiten via deze link. Dit maakt het mogelijk de andere toegangen op het lagere wegennet te suppresseren (Schoonmeersstraat, St-Denijslaan). Ook dit betekent een afname van schoolgaand verkeer op spitsmomenten voor deze straten.

Zowel vanuit het grotere verbaal als vanuit de bewaking van de verkeersbelasting in de woonbuurten rondom het station, is huidig voorstel het enig aanvaardbare alternatief.

2. Leefmilieu:

De invloeden zijn drieledig: de luchtkwaliteit, het geluid en de natuurwaarden. Elk aspect wordt afzonderlijk besproken.

a) Luchtkwaliteit

In het kader van het MER (milieueffectenrapportage) werden de milieueffecten, zoals de luchtkwaliteit en meer specifiek de fijn stof problematiek, bestudeerd en waar nodig werden milderende maatregelen opgenomen. Het MER werd goedgekeurd op 27 oktober 2005.

Daarnaast wordt in het kader van voorliggend project ingezoomd naar het projectgebied. Het advies PM impacts Masterplan Sint-Pieterstation Gent en omgeving van het VITO wordt integraal aan het stedenbouwkundig verslag toegevoegd (zie bijlage I). Het College van Burgemeester en Schepenen sluit zich hierbij aan.

De verbindingsweg vormt de noodzakelijke toegangsweg naar de parking van het station Gent-Sint-Pieters en kan in die zin enkel beoordeeld worden in samenhang met de opwaardering en uitbouw van dit station.

Ruimere context:

Het project moet in een ruimere context afgewogen worden. De doelstelling van de verschillende mobiliteits- en leefbaarheidsplannen is om de toekomstige groei van het wegverkeer en de verkeersdrukke in woonzones rondom het station tegen te gaan. Daarenboven heeft een groei van het aanbod van openbaar vervoer en de ambitie om meer reizigers via het station Gent-Sint-Pieters te vervoeren ook belangrijke gevolgen op de automobilititeit en de luchtkwaliteit in Vlaanderen.

- Enerzijds is er de ambitie om met de aanleg van de parking sluipverkeer en parkeren in omliggende straten te beperken. Hierdoor verbetert de luchtkwaliteit en de leefbaarheid langsheen de straten binnen de woonbuurten. Dit betekent een meerwaarde op vlak van milieu voor het wonen in de onmiddellijke omgeving van het station.
- Anderzijds worden verkeersstromen vermeden in de omgeving van groot Gent, en is het waarschijnlijk dat tegelijk ook de stijging van het woon-werkverkeer over grotere afstand (vb. in de richting van Brussel) wordt tegengegaan. Dit sluit aan bij het streven naar een algemene verbetering van de luchtkwaliteit in Vlaanderen.

Lokaal niveau

- De nieuwe toegangsweg trekt veel verkeer aan en dit zal inderdaad leiden tot een hogere concentratie fijn stof langs dit traject. Daartegenover staat een sterke daling van het verkeer en de fijn stof blootstelling in de omgeving van de Voskenslaan.
- De stijging van de fijn stof concentratie langs de verbindingsweg zal gecompenseerd worden door de afgenomen achtergrondconcentratie in een stedelijke omgeving. Door toedoen van de Europese emissieregeling voor voertuigen zal de uitstoot van fijn stof door dieselmotoren ongeveer 40 % afnemen tegen 2015 ten opzichte van nu.
- Ondanks de daling van deze achtergrondconcentraties worden in steden en op drukke verkeersaders nog overschrijdingen van de fijn stof dagnorm verwacht in 2015.
- Deze overschrijdingen zouden er ook zijn zonder aanleg van een parking en een verbindingsweg, zij het in andere straten.
- De verbindingsweg ligt in een relatief open gebied, en er komt geen bijkomende bebouwing langsheen deze weg. De invloed op de blootstelling van de bevolking zal dan ook mogelijk beperkter zijn dan de verhoging in concentraties doet uitschijnen. Fijn stof concentraties pieken immers in straten zelf en nemen zeer snel af tot de stedelijke achtergrondwaarden op relatief korte afstand van de drukke verkeersaders.
- De voorgestelde milderende maatregelen in het kader van het MER hebben vooral betrekking op de uitvoeringsfase en zijn voldoende indien ze met zorg worden nageleefd. Maatregelen tijdens de exploitatiefase die specifiek zijn voor het project, en tegelijk ook kostenefficiënt, zijn er bijna niet. De meeste maatregelen zijn al vervat in Vlaamse (stof- en andere) plannen.

De totaliteit werd grondig bestudeerd en de beslissingen om dit project te realiseren voldoende afgetoetst op elk mogelijk niveau (MER en bijkomend advies van VITO in bijlage III). Zowel op grotere schaal als op schaal van de onmiddellijke omgeving weegt de fijn stof problematiek niet op tegen het hogere belang van de projectontwikkeling rond het station Gent-Sint-Pieters. De in het MER opgenomen milderende maatregelen, zijn voldoende.

b) Geluid

Zoals reeds hoger vermeld is de keuze voor de verbindingsweg gemaakt vanuit een ruimer kader waarbij alle argumenten tegenover elkaar werden afgewogen. Het is de bedoeling om de negatieve effecten met betrekking tot geluid tot een minimum te berleiden.

Volgende effecten zijn berekend:

- aan de woningen in Roosakker: en zijstraten Sint-Denijslaan: Laeq van 60 - 65 dB(A). Dit is een overschrijding van de richtwaarde volgens het ontwerp KB van 1991.
- een deel van de Sint-Denijslaan en sommige andere wegen: het wegverkeerslawaai zal meer dan 65 dB(A) bedragen ten gevolge van de hoge verkeersintensiteit
- in de Voskenslaan: zal het wegverkeerslawaai dalen.

In het MER zijn tevens maatregelen opgelegd, om geluidshinder voor de (woon)omgeving te milderen, namelijk:

- een geluidsarme wegbedekking
- een geluidsschermbaan langs de verbindingsweg, met aan de natuurzijde een groene inkleeding.

c) Natuurwaarden

Het natuurgebied, ontstaan als restgebied, neemt af in oppervlakte. Dit betekent dat de weg wel degelijk een impact zal hebben op de ontwikkeling en het voortbestaan er van.

Het gebied is grondig onder de loupe genomen en wordt heringericht, zoals blijkt uit het bijgevoegde compensatiedossier. Hierbij worden verschillende maatregelen voorgesteld die de ontwikkeling stimuleren en het voortbestaan garanderen. Daaraan wordt een toegankelijkheid gekoppeld en worden enkele educatieve elementen toegevoegd. Dit natuurgebied krijgt hierdoor een stedelijke rol. Omwille van zijn specifieke ligging (nabij een stationsite binnen het stedelijke gebied) betekent de omvorming tot een natuurpark het meest waardevolle en meest duurzame scenario.

Als concept is dit te verantwoorden. De impact van de weg werd hier vertaald naar een nieuw profiel voor het natuurgebied voortvloeiend uit zijn stedelijke ligging. Bovendien zal de gebruikswaarde van dit natuurpark een grote meerwaarde betekenen voor de bewoners uit de aanpalende woonbuurten.

Vandaag zit de waarde voor de omgeving enkel in een visuele meerwaarde voor de rechtstreeks aanpalenden. Naar de toekomst toe wordt dit aangevuld met een gebruikswaarde voor de ruimere omgeving.

3. Ruimtelijke aspecten:

De weg en het aanpalende natuurgebied vormen samen een project die zijn invloed heeft op de belevingswaarde en de woonkwaliteit van de omringende woningen. Het tracé wordt ingebed in de omgeving. Het geluidsschermbaan zal een groen zichtscherm vormen voor de omwonenden, waardoor de weg zelf verdwijnt uit het beeld.

De kwaliteit van de toegangsweg wordt ook bepaald door het aanwezige groen. Dit bepaalt in belangrijke mate de ervaring van de weg als gebruiker, naast de visuele overgang met het aanpalende natuurgebied. Het is daarom aangewezen om de toegangsweg waar mogelijk te flankeren door bomen die aansluiten bij de bomen langs de R4. Hierdoor ontstaat een visuele continuïteit met de R4 en wordt de overgang naar het natuurgebied verzacht. Bovendien krijgt de toegangsweg dan het karakter van een laan, wat zijn belang als toegang naar een groot strategisch project, onderschrijft.

Ondanks de negatieve score voor geluid op de rechtstreeks aanpalende woningen, zijn de positieve effecten (mobiliteit, leefbaarheid van de stationsbuurt, ...) en het ruimere belang van het realiseren van deze weg doorslaggevend om dit project te realiseren. Deze weg hangt onder andere volledig samen met de noodzakelijke uitbouw van het station als belangrijk openbaar vervoersknooppunt.

2.2.3. De watertoets

De waterhuishouding werd bestudeerd in het milieu-effectrapport. Zo ook tijdens de werffase. Voor de werffase leidt dit tot volgende randvoorwaarde: Het grondwater dat onttrokken wordt bij bronbemaling die eventueel noodzakelijk blijkt voor het realiseren van de bouwkundige werken moet, in zoverre dit met toepassing van best beschikbare technieken mogelijk is, zoveel mogelijk terug in de grond worden ingebracht buiten de onttrekkingszone. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van infiltratieputten, infiltratiebekkens of infiltratiegrachten. Indien dit technisch onmogelijk is, moet het water geloosd worden in het openbare of private waterlooppennet. De infiltratie of de lozing van het opgepompte grondwater mag geen wateroverlast voor derden veroorzaken.

Het voorliggende project heeft een omvangrijke oppervlakte en ligt niet in een recent overstroomd gebied of een overstromingsgebied.

De waterbuishouding, na beëindiging van de werken, wordt geregeld via een open grachtensysteem waarop de verschillende afvoerpunten langsbeen de weg op aantakken. Het deel langsbeen de hogeschool tot aan de Sint-Denijslaan wordt voorzien van een afvoerleiding die aantakt op het grachtensysteem. Deze grachten takken aan op nivers in het natuurpark en Leebeek. De omgeving en het natuurgebied worden dusdanig ingericht en het totale systeem zodanig opgebouwd, dat er voldoende buffercapaciteit ontstaat. Er kan in alle redelijkheid besloten worden dat de werken geen impact zullen hebben op de waterbuishouding in de omgeving.

2.3. Openbaar onderzoek

Er werd een openbaar onderzoek georganiseerd van 27 maart 2006 tot 26 april 2006. Tijdens dit openbaar onderzoek werden 37 bezwaarschriften en 4 petitieijsten ingediend.

Overeenkomstig art. 11§1 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunningen en verkavelingsvergunningen moet het college van burgemeester en schepenen geen uitspraak doen over de ingediende bezwaren, aangezien de adviestermijn van het college van burgemeester en schepenen verstreken is.

2.4 Conclusie

Gunstig - Het voorstel is de vertaling van een duidelijke keuze voor het meest duurzame scenario voor de ontwikkeling van de stationsomgeving. De weg wordt op een kwalitatieve manier ingebed in zijn omgeving. Het aanpalende natuurpark, vanuit het compensatiedossier, vormt een meerwaarde voor de omgeving. Het voorstel is ruimtelijk aanvaardbaar.

De aanvraag wordt besteld door de gedelegeerde stedenbouwkundige ambtenaar: aanvraag om stedenbouwkundige vergunning van publiekrechtelijke rechtspersonen of voor werken, handelingen of wijzigingen van algemeen belang (artikel 127 van het decreet)".

Het gemeentebestuur formuleert tot besluit van haar advies volgende opmerkingen en aanbevelingen:

"Het is aangewezen volgende bijzondere voorwaarden op te leggen in de stedenbouwkundige vergunning:

1. Het grondwater dat onttrokken wordt bij bronbemaling die eventueel noodzakelijk blijkt voor het realiseren van de bouwkundige werken moet, in zoverre dit met toepassing van best beschikbare technieken mogelijk is, zoveel mogelijk terug in de grond worden ingebracht buiten de onttrekkingszone. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van infiltratieputten, infiltratiebekkens of infiltratiegrachten. Indien dit technisch onmogelijk is, moet het water geloosd worden in het openbare of private waterlooppennet. De infiltratie of de lozing van het opgepompte grondwater mag geen wateroverlast voor derden veroorzaken.
2. Het lozen in de openbare riolering is slechts toegestaan wanneer het technisch onmogelijk is zich op een andere manier van dit water te ontdoen. Volumes hoger dan 10 m³ per uur mogen niet geloosd worden in de openbare rioleringen aangesloten op een rioolwaterzuiveringsinstallatie (zuiveringszone A) behoudens de uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de exploitant van deze installatie (Aquafin) en de rioolbeheerder.
3. Bronbemaling die technisch noodzakelijk is voor ofwel de verwezenlijking van bouwkundige werken, ofwel de aanleg van openbare nutsvoorzieningen is volgens Vlaamse Reglement Milieuvergunning indelingsplichting en dient gemeld aan de Milieudienst, Braemkasteelstraat 41 te 9050 Gent.
4. Alle milderende maatregelen zoals beschreven in het milieu-effectrapport Masterplan Station Gent-Sint-Pieters en omgeving (d.d. september 2005) dienen in acht genomen te worden. Dit zowel tijdens de fase van de werkzaamheden als na de werkzaamheden.

5. *Langs de toegangsweg moeten, waar mogelijk, straatbomen worden aangeplant. De straatbomen sluiten aan bij de bomen langs de R4.*"

Het gebied "Overmeers" betreft een niet beschermd landschap, noch is het in de Landschapsatlas aangeduid als ankerplaats of relictzone. De Cel Onroerend Erfgoed van het agentschap R-O Vlaanderen in Gent heeft dienaangaande in haar niet bindend advies van 13 april 2006 het volgende gesteld:

"Vanuit Monumenten en Landschappen zijn er geen bezwaren tegen de aanleg van de geplande verbindingsweg, gezien het project gekoppeld wordt aan een verhoging aan de natuur en landschapswaarden van het resterende gebied en het streven naar een zo goed mogelijke integratie van de nieuwe weg in het landschap.

Niettegenstaande wordt U er op attent gemaakt, dat het toepassen van de milderende maatregelen deel uitmakend van het Mer zeer belangrijk zijn naar draagkracht toe, evenals het behoud van de beschermingswaarden en andere erfgoedwaarden in de omgeving van de werken.

Tot de belangrijkste milderende maatregelen behoort onder meer, de monitoring van de bomen in de invloedstraal van de werken en het toepassen van maatregelen om de eventueel negatieve gevolgen van bemaling op te heffen. Het volledig toepassen van de milderende maatregelen zou dan ook een voorwaarde moeten zijn bij de verlening van de vergunning.

Tevens wensen wij uw aandacht erop te vestigen dat bij de uitvoering der werken alle voorzieningen moeten genomen worden om het erfgoed in de omgeving te vrijwaren. Voor de beschermde gebouwen wordt hierbij benadrukt dat de stabiliteit van de gebouwen geenszins in het gedrang mag komen ten gevolge van de uitvoering der werken."

In het kader van het decreet houdende bescherming van het archeologisch patrimonium van 30 juni 1993, meermaals gewijzigd, werd advies gevraagd aan de afdeling Monumenten en Landschappen - archeologie. Die instantie heeft op 4 april 2006 volgend advies gegeven:

*"Ik heb de eer U mee te delen dat wij in het kader van bovengenoemd decreet een **voorwaardelijk gunstig advies** geven voor de aflevering van de in rubriek vermelde bouw aanvraag. Het is aangewezen dat de graafwerken archeologisch worden opgevolgd.*

Voorwaarden

1. *Het verwijderen van de teelaarde in de wegkoffer moet gebeuren onder controle van de bevoegde administratie of zijn gemandateerde, tot op een diepte bepaald door de archeoloog. De wegkoffer dient gegraven te worden alvorens de sleuven voor de nutsleidingen getrokken worden;*
2. *De afgraving moet gebeuren door een rupskraan met platte bak;*
3. *Er dienen 10 dagen voorzien te worden voor een grondige controle van de wegkoffer. Gedurende deze periode mag de wegkoffer niet betreden worden met zwaar materieel;*
4. *Indien deze controle positief is, moet de nodige tijd voorzien worden voor een noodonderzoek;*
5. *De bevoegde administratie moet betrokken worden bij planning en uitgenodigd worden op coördinatie- en werfvergaderingen, zodat het archeologisch onderzoek kan ingepast worden in de werken.*
6. *De bevoegde administratie (Afdeling Monumenten en Landschappen, Phoenixgebouw – 8^{de} verdieping, Koning Albert II-laan 19- bus 3- 1210 Brussel, tel. 02/553.16.11) moet 2 weken op voorhand verwittigd worden van de effectieve start van de grondwerken;*

Gelieve ons een kopie van de bouwvergunning te bezorgen."

De verbindingsweg takt aan op de gewestweg Ring om Gent (Zelzate – Oostakker – Merelbeke – Wondelgem – Zelzate). Bijgevolg werd (hoewel ze ook aanvrager zijn) advies gevraagd aan de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen. Die afdeling gaf op 27 juni 2006 volgend advies:

“De vergunning kan verleend worden onder de hiernavolgende bijzondere voorwaarden en de algemene voorwaarden (als bijlage):

BIJZONDERE VOORWAARDEN

1. Diepte van de zone van achteruitbouw: 8,00 m.
2. Vastlegging ten opzichte van de bestaande as van de gewestweg: de grens van het openbaar domein ligt op 11,20 m.

BESLUIT:

Er wordt een GUNSTIG advies verleend gezien de aanvraag in overeenstemming is met algemene en bijzondere voorwaarden.”

De algemene voorwaarden waar in dit advies worden naar verwezen zijn gevoegd als bijlage bij huidige beslissing.

De verbindingsweg van en naar de R4 takt aan op het stationsproject “Gent Sint-Pieters”. De NMBS-Holding heeft in haar advies van 5 mei 2006 te kennen gegeven geen bezwaren te hebben tegen de voorgestelde werken.

De aanvraag gaat gepaard met een gedeeltelijke ontbossing (1,4 ha). De afdeling Bos en Groen – Oost-Vlaanderen heeft op 29 maart 2006 volgend advies gegeven:

*“De afdeling Bos en Groen heeft **geen bezwaar** tegen de ontbossing voor de aanleg van een verbindingsweg tenminste **indien deze werken beschouwd worden als werken van algemeen belang zoals art. 103 van het decreet ruimtelijke ordening**. Immers, in de beschermingszones “natuurgebied” en zone voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen“ kan ontbossing slechts vergund worden in functie van werken van algemeen belang. Zoniet kan enkel de Vlaamse minister bevoegd voor het natuurbehoud op gemotiveerd verzoek van de aanvrager ontheffing verlenen van het verbod op ontbossing.*

De bouwvergunning voor ontbossen kan niet verleend worden vooraleer het voorstel tot compensatie van de ontbossing is goedgekeurd (artikel 2 van het Besluit van De Vlaamse Regering van 16 februari 2001 tot vaststelling van naderende regels betreffende compensatie van ontbossing en ontheffing van het verbod op ontbossing).

*Een compensatievoorstel werd voorgelegd. De afdeling Bos en Groen gaat **akkoord met de voorgestelde compensatiemaatregelen**, die geregistreerd werden onder nummer COMP-06-0037-OV (cfr. Origineel in bijlage.) Het formulier dient samen met de stedenbouwkundige vergunning aan de aanvrager te worden gestuurd en maakt integraal deel uit van de vergunning.*

Besluit: Gunstig mits de compensatiemaatregelen COMP-06-0037-OV worden uitgevoerd binnen de termijnen gesteld in het Besluit van de Vlaamse regering dd. 16 februari 2001 tot vaststelling van nadere regels inzake compensatie van ontbossing en ontheffing van het verbod op.

Volgende paragraaf dient in de vergunning te worden opgenomen: “ de vergunning wordt verleend op grond van artikel 90 bis §5, derde lid, van het bosdecreet en

onder de voorwaarden zoals opgenomen in het hierbij gevoegde compensatieformulier met nummer COMP-06-0037-OV.”

Een afschrift van de uitgereikte of geweigerde stedenbouwkundige vergunning dient te worden opgestuurd naar onze afdeling, zodat wij het dossier verder kunnen opvolgen.”

Zoals reeds hoger gesteld heeft de aanvraag uiteraard betrekking op werken en handelingen van algemeen belang, zodat mag aangenomen worden dat de afdeling Bos en Groen, mits de gestelde voorwaarden worden nageleefd, geen bezwaar heeft tegen de ontbossing voor de aanleg van de verbindingsweg.

Het zuidelijke deel van de verbindingsweg doorkruist een op het gewestplan aangeduid natuurgebied. Dat gebied omvat onder meer door het natuurdecreet beschermde vegetaties. De inname van het natuurgebied bij de aanleg van de verbindingsweg dient volgens het natuurdecreet gecompenseerd te worden. Samen met de afdeling Natuur werd daartoe een werkgroep opgericht met alle betrokken instanties om dit compensatiedossier in functie van het zogenaamde “Natuurpark Overmeers” uit te werken (zie verder). De vergunningsplichtige werken die deze inrichting met zich mee brengen maken het voorwerp uit van een afzonderlijke aanvraag.

De afdeling Natuur Oost-Vlaanderen heeft overigens op 4 april 2006 het volgende advies verstrekt:

“(…)

Door de aanleg van de verbindingsweg, verdwijnt een strook natuurgebied en ‘verboden te wijzigen vegetatie’. Dit moet volgens het natuurdecreet gecompenseerd worden.

De inname op zich is relatief beperkt, maar het versnipperingseffect en barrière-effect is groot.

In het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Gent is het gebied Overmeers opgenomen als kleiner natuurgebied van de ‘groene ring’ langs de Ringvaart. Het is dus belangrijk het overblijvend gebied te optimaliseren.

In de loop van het proces is er dan ook voor geopteerd om ter plaatse te compenseren en de nog bestaande ecologische potenties te optimaliseren. Het bureau WES heeft hiervoor al een richtinggevend inrichtingsplan voor het natuurpark Overmeers uitgewerkt.

Bij de opmaak van het MER is aangegeven dat door het uitgraven van de parking, er mogelijk een verstoring zal zijn op de kwelstroom in Overmeers. De verstoring van deze kwel kan een zeer negatief effect hebben op de waardevolle broekbossen die voorkomen in Overmeers. In het MER is dan ook voorgesteld om gedurende 1 jaar het grondwater op te meten aan de hand van peilbuizen. De resultaten van deze studie moeten voorgelegd worden aan de afdeling Natuur.

ADVIES

Gunstig advies onder volgende voorwaarden :

- afdeling Natuur wordt verder betrokken bij de opmaak van het inrichtingsplan van het gebied en moet haar goedkeuring geven voor het plan.
- De compensatie moet uitgevoerd zijn tegen december 2008.
- De resultaten van grondwatermetingen aan de hand van peilbuizen voorgelegd zijn aan afdeling Natuur.“

De door de adviesverlenende instanties voorgestelde voorwaarden zijn, in zoverre ze stedenbouwkundige relevantie hebben, gekoppeld aan de vergunning. Waar dit niet het geval is, wordt daar verder uitvoeriger op ingegaan.

VLAAMSE BOUWMEESTER

Artikel 4 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de werken, handelingen of wijzigingen van algemeen belang en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester, meermaals gewijzigd, bepaalt dat zowel de aanvrager, het college van burgemeester en schepenen, de gedelegeerde stedenbouwkundige ambtenaar, als de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar alle vraagstukken van esthetische of architectonische aard, die een aanvraag, zoals bedoeld in artikel 127, § 1 van het decreet, doet rijzen, voor advies kunnen voorleggen aan de Vlaamse Bouwmeester of de Vlaamse Bouwmeester uitnodigen voor een gesprek. Dit verzoek om advies kan ook betrekking hebben op projectdefinities, schetsontwerpen of ontwerpen van een aanvraag om een stedenbouwkundige vergunning. De aanvrager dient de volgende aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning, bedoeld in artikel 127, § 1 van het decreet, steeds voorafgaand te overleggen met de Vlaamse Bouwmeester:

- aanvragen tot nieuwbouw en herbouw van gebouwen met een vloeroppervlakte groter dan 10.000 m²;
- aanvragen tot nieuwbouw en herbouw van spoorwegbruggen, bruggen voor gemotoriseerd verkeer en viaducten.

Huidige aanvraag valt niet onder een van de categorieën van werken die onder die verplichting vallen.

WATERTOETS

Overeenkomstig artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het algemeen waterbeleid (Belgisch Staatsblad 14 november 2003) dient het ontwerp onderworpen te worden aan de watertoets.

De Schoonmeersen (gebied Overmeers) waar de nieuwe verbindingsweg komt, behoort tot de overstromingsgebieden (meersen) rondom Gent en is hierdoor een vrij kwalitatief natuurgebied gebleven. Het centrale natuurgebied is door meerdere grachten ("laantjes", evenwijdige brede, maar ondiepe grachten van ongeveer 30 cm diepte) doorsneden en is vooral in de winter zeer nat. De bestaande vijvers vallen buiten de projectzone. De bestaande baangrachten worden verplaatst en uitgebreid met nieuwe weggrachten, waar er beschikbare ruimte is. Het hemelwater van het fietspad wordt opgevangen in de naastliggende groenzones. De verbindingsweg wordt voorzien van een regenwateropvangstelsel dat, zoveel als mogelijk, loost in de weggracht die aan één zijde van de nieuwe weg is gelegen.

In het MER (zie verder) komen de aspecten in verband met de waterhuishouding aan bod. In het MER zijn een aantal milderende maatregelen voorgesteld die allen verbonden zijn aan de vergunningen die te maken hebben met het project "Gent Sint-Pieters". Ten aanzien van de waterhuishoudingsproblematiek is het belangrijk te wijzen op het feit dat de weggrachten een voldoende buffercapaciteit hebben om het oppervlaktewater van op de rijweg te capteren, ook bij piekdebieten, dat de grachten (en de hele omgeving) afvoeren naar de Leebeek en van daaruit naar de Leie of Schelde en dat door toepassing van natuurtechnische inrichting er sprake is van een matig positief effect. Door de oevers aan de buitenzijde van de weg natuurtechnisch aan te

sluiten op het natuurcompensatieproject Overmeers, zal dit zelfs een uitgesproken positief effect hebben. De grachten zullen door de hoge watertafel in het gebied bijna het hele jaar waterdragend zijn, wat extra opportunititeiten biedt voor fauna en flora.

De besluiten en maatregelen ten aanzien van de wijziging van de waterkwantiteit en -kwaliteit ten gevolge van de nieuwe verbindingsweg, kunnen als volgt worden samengevat:

De weggrachten moeten de neerslag van op de oppervlakte van de rijweg kunnen bufferen bij een piekdebiet van 31,3 liter neerslag per uur (wat op een buffercapaciteit komt van 428.810 liter)

Bij de aanvraag werd de volledige waterhuishouding van het stationsproject bestudeerd en wordt ze gekoppeld aan de voorziene collectorwerken die Aquafin in de omgeving uitvoert. Het afwateringsstelsel wordt hierop afgestemd. De bestaande gemengde riolering wordt vervangen door een gescheiden rioolstelsel en het gehele afwaterings- en rioleringsstelsel kadert ook in de doelstellingen geformuleerd in het algemeen bouwreglement van de stad Gent zoals blijkt uit de globale beschrijvende nota die bij de vergunningsaanvraag is gevoegd (hoofdstuk over rioolstelsels, putten en baangrachten).

Door de uitbreiding van de wegenis, in casu de verbindingsweg naar de R4, zullen een aantal bestaande baangrachten naast de weg gedempt worden en vervangen door een stelsel van nieuwe baangrachten (in feite louter verplaatsen dus). De gracht grenzend aan de tuinen van de percelen bebouwd met woningen, wordt behouden. De nieuwe RWA-riool (diameter 700 mm) sluit niet aan op deze bestaande gracht om mogelijke wateroverlast naar de omwonenden toe te vermijden. De aansluiting naar de nieuwe gracht gebeurt daar waar voldoende ruimte is voor de uitvoering van een brede en diepere gracht. De meeroppervlakte aan wegenis impliceert geen verstoring van de bestaande waterhuishouding. Hierbij wordt bovendien rekening gehouden met de natuurlijke kwaliteiten die men in het gebied voorbehouden voor natuurcompensatie wil behouden. Zo zal in het gebied van de natuurcompensatie het stelsel van "laantjes" behouden blijven.

Bij de uitwerking van de nieuwe grachten naast de rijweg is bijzondere aandacht besteed aan infiltratie en buffering. Deze grachten zijn voorzien van natuurvriendelijke oevers met een 6/4 tot 12/4-profiel, afhankelijk van de beschikbare ruimte. Hierdoor wordt de waterloop breder en kunnen de bestaande laantjes er goed op aansluiten. De oevers aan de overzijde van de nieuwe wegeniswerken worden zwak hellend uitgevoerd waardoor zich daar oevervegetatie kan vestigen. Bijkomend voordeel is dat de buffer- en infiltratiecapaciteit van de gracht toeneemt. Bij de steiler uit te voeren grachten, in de zone met geringer ruimte, is er een natuurlijke oeververdediging voorzien.

De voorgestelde uitwerking en het natuurinrichtingsproject zullen de effecten van de aanleg van de weg dus degelijk compenseren. Door de verhoogde ligging van de weg tegenover het omliggende gebied is er ook weinig of geen veiligheidsrisico voor de gebruikers ervan.

MER

Het wegenproject hangt samen met het stationsproject dat bij de opstart van het dossier MER-plichtig is gecatalogeerd volgens het thans opgeheven artikel 2 van het meermaals gewijzigde besluit van de Vlaamse regering van 23 maart 1989 houdende bepaling voor het Vlaamse gewest van de categorieën van werken en handelingen, andere dan hinderlijke inrichtingen, waarbij voor de volledigheid van de aanvraag van onder meer een stedenbouwkundige vergunning voor ingrijpende wijzigingen van spoorwegtrajecten voor spoorverkeer over lange afstand en voor stadsprojecten die betrekking hebben op een oppervlakte van 10 ha of meer, een

milieueffectenrapport vereist is. Bij de volledigverklaring van de kennisgeving was ondertussen het MER-besluit van 10 december 2004 van toepassing.

Het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 stelt de categorieën vast van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage. Bijlage II bij dat besluit bepaalt de categorieën van projecten die overeenkomstig artikel 4.3.2, § 2 en § 3 van het MER-decreet aan de project-m.e.r. worden onderworpen maar waarvoor de initiatiefnemer een gemotiveerd verzoek tot ontheffing kan indienen. Punt 10 "infrastructuurprojecten" van lijst II omvat onder meer de aanleg van verharde wegen die over een ononderbroken lengte van 1 km of meer in een bijzonder beschermd gebied (waaronder de natuurgebieden ook ressorteren) gelegen zijn. Betrokken weg ligt voor minder dan 150 m in natuurgebied, zodat huidige, afzonderlijke aanvraag strikt genomen niet MER-plichtig is. Het milieueffectenrapport "Masterplan Station Gent Sint-Pieters en Omgeving" heeft echter ook de bewuste verbindingsweg mee onderzocht en ten aanzien ervan bepaalde milderende maatregelen voorgesteld.

Het milieueffectenrapport "Masterplan Station Gent Sint-Pieters en Omgeving" is door de MER-cel conform verklaard op 27 oktober 2005. In het verslag dat bij die beslissing hoort, zijn bemerkings opgenomen die hun verdere uitwerkingen hebben gekregen ofwel in het gewestelijk RUP, onderhavige stedenbouwkundige vergunning, onder meer door de koppeling van de milderende maatregelen uit het MER als voorwaarden aan de vergunning, de vergunningen voor de andere deelprojecten en/of de naleving van sectorale eisen en normen bij de uitvoering van de werken. Een aantal van de voorgestelde maatregelen, zoals met betrekking tot de fijn stofproblematiek vergen een aanpak ook en vooral op een veel globaler niveau dan enkel met betrekking tot de projectsite (zie verder).

Het MER stelt een hele reeks milderende maatregelen voor, zowel ten aanzien van de fase van de uitvoering van de werken als na de realisatie. In het RUP zijn reeds een aantal acties vanuit het MER en de milderende maatregelen in het bijzonder, verder vertaald of is aangegeven hoe dit moet gebeuren, bijvoorbeeld ter gelegenheid van de afgifte van stedenbouwkundige vergunningen, tijdens de uitvoering van werken of door de naleving van sectorwetgeving of algemeen geldende normen.

Een aantal van de voorgestelde milderende maatregelen komen uitdrukkelijk verder aan bod in de hiernavolgende beoordeling van de aanvraag. Een van de ruimtelijk relevante maatregelen die al dan niet rechtstreeks betrekking heeft op huidige stedenbouwkundige vergunningsaanvraag wordt hieronder besproken of aangehaald:

- Het beheer van het archeologisch patrimonium dient als volgt in het project te worden geïntegreerd:
 - opmaak van een archeologische advieskaart met aanduiding van de verstoorde zones en de beperkte deelgebieden die voor onderzoek voorafgaand en/of geïntegreerd in de bouwwerkzaamheden dienen te worden voorzien;
 - integratie van archeologisch onderzoek in de onderscheiden bouwprojecten, afhankelijk van de vermelde advieskaart en van de impact van de voorziene werken op het archeologisch bodemarchief.
- Eigenlijk sporen deze maatregelen min of meer samen met wat is gesteld in het hierboven aangehaalde advies van de afdeling Monumenten en Landschappen dd. 4 april 2006.

INHOUDELIJKE BEOORDELING

De beslissing steunt verder op volgende overwegingen:

HISTORIEK, UITGANGSPUNTEN VAN HET PROJECT EN ALGEMENE OPTIES

Voorliggende aanvraag hangt nauw samen met het stationsproject "Gent Sint-Pieters" waaromtrent voor de vernieuwing van het stationscomplex met een tram- en busstation, tunnel en parking, een afzonderlijke aanvraag werd ingediend. De capaciteit van het station, als knooppunt tussen trein, tram, bus, auto, taxi en fiets, zal in de toekomst quasi worden verdubbeld. Om de mogelijkheden rond het station maximaal te benutten is een betere aansluiting op het hoofdwegennet noodzakelijk. Bovendien is die rechtstreekse aansluiting gewenst om bijkomende voortransporten in de globale vervoersketen te vermijden.

De aftakkingspunten op de R4 zijn op grotere schaal in beschouwing genomen. Vanuit de categorisering van de R4 in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (primaire weg I tussen A11/N49 te Zelzate en Sint-Denijs-Westrem, samen met de B402 tot de E40; resterende deel primaire weg II tussen B402 en Merelbeke) zijn de randvoorwaarden hierover vastgelegd. Een aantakking ter hoogte van het strategisch project "Gent Sint-Pieters" is daar een rechtstreeks gevolg van. Die link R4 - station werd ook ingeschreven in het Mobiliteitsplan Gent. Een zeer belangrijk concept van dit plan is de functie van de R4 als stadsgewestelijke verdeelweg, waarbij deze R4 de deelgebieden van het stadsgewest en grote strategische projecten onderling met elkaar verbindt. Expliciet is het de visie van het Mobiliteitsplan Gent dat de kleine stadsring niet meer gaat functioneren als de stadsgewestelijke toegangsweg, zoals nu vaak nog het geval is. De kleine stadsring moet een inrichting krijgen als stedelijke verdeelweg voor de functies in de onmiddellijke nabijheid er van en vooral de binnenstad. Op de kleine stadsring moet er meer ruimte komen voor openbaar vervoer en langzaam verkeer. Tegelijkertijd moet deze ring zijn rol ten volle kunnen spelen als verdeelring voor het centrum. Door het verschuiven van het doorgaande verkeer naar de R4 wordt het meer en meer mogelijk om sluipverkeer uit de kernstad te weren. Dit betekent dat doorgaand verkeer tussen deelgemeenten en naar grote strategische projecten en dus ook grote delen van het autoverkeer naar het station moeten worden verplaatst naar de R4 en niet via de kleine stadsring dienen te verlopen.

De toegangsweg is verder primordiaal voor het grotere project, en de buurt vooral in functie van het terugbrengen van een grotere leefbaarheid in de ruimere omgeving omdat door die weg (en de ondergrondse parking onder de stationssite) autoverkeer (pendelaars, bezoekers, gebruikers) maximaal die infrastructuur zullen gebruiken en veel minder de wegen doorheen de stationswijken. Indien men zou opteren voor een scenario zonder de voorgestelde link R4 - station, zou alle verkeer naar de parking terecht komen op de toegangswegen naar die parking, met name Voskenslaan, - Sint-Denijslaan, en in het geval van een toegang (al dan niet secundair) in het noorden ook de assen Koning Albertlaan - Koningin Fabiolalaan en Gordunakaai - Koningin Fabiolalaan. Daardoor zou de plaatselijke capaciteit van het wegennet sterk worden overschreden en kunnen de kruispunten dit verkeer niet meer slikken. Vanuit verschillende overwegingen (rechtstreekse link met parking, vermijden belasting woonbuurten, veiligheidsoverwegingen bestaande aantakking Beukenlaan - Sint-Denijslaan, ...) is er voor gekozen het kortste en minst belastende tracé te nemen. Bovendien is op deze plek een aantakking met de site Flanders Expo aanwezig en zo richting E40 (de B402). Bundeling van beide toeritten is alleszins een duurzame keuze. Een bijkomend voordeel van deze link, zit in de mogelijkheid om de hele scholencampus CTL-BME en de mogelijke uitbreidingen ervan, te ontsluiten via deze link. Dit maakt het mogelijk de andere toegangen op het wegennet van een lagere categorie te supprimeren (Schoonmeersstraat, Sint-Denijslaan). Ook dit betekent een afname van (schoolgaand) verkeer op spitsmomenten voor deze straten.

De weg heeft ook een belang tijdens de uitvoering van het stations- en projectontwikkelingsproject. Zodra de weg er ligt, kan het werfverkeer immers maximaal langs daar verlopen en worden zo goed als geen woonbuurten doorkruist.

De voorstellen in het gewestelijk RUP zijn volledig onderbouwd vanuit de hierboven opgesomde overwegingen. Om de ontwikkelingen in de stationsomgeving mogelijk te maken en de ontsluitingsweg in verbinding met de R4 te kunnen realiseren, was er tegenover de gewestplanbestemmingen nood aan een herbestemming en herinrichting van verschillende zones binnen het plangebied.

TOETSING AAN VERORDENENDE BEPALINGEN, INZONDERHEID DE BESTEMMINGSVOORSCHRIFTEN

De huidige zogenaamde aanvraag "B3" beperkt zich tot de verbindingsweg tussen de stationssite, in casu het kruispunt ter hoogte van de inrit tot de geplande ondergrondse parking, met de R4.

Het overgrote deel van de aangevraagde werken situeert zich volgens het gewestelijk RUP in het gebied voor wegenis, bestemd voor de ontsluitingsweg in verbinding met de R4.

Artikel 3.2 van de verordenende voorschriften van het RUP bepaalt dienaangaande:

"Deze zone is bestemd voor de aanleg van een ontsluitingsweg, als hoofdonsluiting van het plangebied vanaf de ringweg R4.

Ter hoogte van de aansluiting van de ontsluitingsweg met de ringweg R4 wordt de continuïteit van de doorgaande fietsverbinding langsheen de ringweg gegarandeerd.

De kruising van de ontsluitingsweg en de spoorweg gebeurt ongelijkvloers."

De aanvraag is uiteraard conform met dit voorschrift. Het doorgaande tweerichtingenfietspad situeert zich aan de westkant van de nieuwe weg. Het wordt verbonden met het fietspad langsheen de R4 ter hoogte van de nieuwe rotonde (het fietspad langs de R4 buigt ter hoogte van het op- en afritcomplex af naar het noorden en loopt via een tunnel onder de R4-link door, teneinde conflicten met (snel) autoverkeer te vermijden; een ombuiging die nu overigens ook reeds bestaat).

Ten westen van het gebied voor wegenis duidt het RUP een geluidsscherm aan. Artikel 7 van de verordenende stedenbouwkundige voorschriften bepaalt:

"Er dient een geluidsscherm te worden geplaatst.

Het scherm mag onderbroken zijn daar waar gebouwen als akoestisch scherm fungeren.

(...)

Het geluidsscherm langs de ontsluitingsweg in verbinding met de R4 (artikel 3.2.) wordt gelijktijdig gerealiseerd met de aanleg van deze weg."

In de toelichting bij de verordenende voorschriften wordt gesteld dat het scherm duurzaam, ruimtelijk ingepast en bij voorkeur doorschijnend en eenvormig moet zijn. Een akoestisch onderzoek moet meer duidelijkheid geven over de exacte hoogte van het scherm. Op basis van de huidige kennis wordt verondersteld dat het scherm minstens 4 m hoog is.

Tussen de verkeersweg en het dubbelrichtingenfietspad is, vanaf de rotonde tot bijna aan de Sint-Denijslaan in huidige aanvraag een 3 m hoog betonnen geluidsscherm voorzien. De voorzijde, kant weg, wordt afgewerkt met HWC-vezels, de kant gericht naar het natuurpark en de woningen langsheen de Sint-Denijslaan en Roosakker wordt begroeid met klimplanten. Tussen rijweg en scherm komt een strook met groene bodembedekkers. Het scherm is echter slechts 3 m hoog volgens de ingediende plannen terwijl zowel het RUP als de milderende maatregelen in het MER een hoogte van 4 m voorop stellen. Het scherm moet, wil het afdoende zijn dus een hoogte van 4 m ten opzichte van het wegniveau hebben. Die extra meter kan worden bekomen door een

verhoging van het geplande betonnen scherm tot 4 m hoogte ofwel door het bovenste deel uit te voeren met een doorzichtig, voldoende geluidsbufferend scherm.

De aanvraag voorziet tegelijk de aanzet van een aantakking naar de site van de scholencampus enerzijds, naar de Roosakker (af te sluiten voor autoverkeer) anderzijds. Beide stukjes weg reiken tot buiten de begrenzingen van het RUP, maar het eerstgenoemde ligt in het gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen van het gewestplan, het andere in het woongebied. Beide weggedeelten zijn uiteraard bestemmingsconform omdat ze in functie staan van de bereikbaarheid van die bestemmingen.

De aanvraag voorziet tot slot het buiten dienst stellen van de huidige toegang tot de scholencampussite vanaf de R4 ter hoogte van de Schoonmeersstraat en het doortrekken van het fietspad over het buiten dienst gestelde weggedeelte. Het gaat hier louter over verkeerskundige werken met betrekking tot een bestaande verharding.

De inrichtingsstudie vervat in artikel 9 van de verordenende stedenbouwkundige voorschriften van het RUP is niet opgelegd bij de verbindingsweg, enkel voor de eigenlijke stationsomgeving (artikel 1).

BESPREKING VAN DE BEZWAREN EN VERDERE BEOORDELING OP BASIS DAARVAN

Een groot aantal van de tijdens de vergunningsprocedure geformuleerde bezwaren heeft betrekking op de grote opties van het project, de eigenlijke uitgangspunten die hun neerslag hebben gekregen in het definitief vastgestelde RUP en/of het samen sporen met andere grote, op stapel staande of later geplande projecten in en om Gent. Veel van die bezwaren zijn overigens, vaak in vrij identieke bewoordingen, ook ingediend tijdens de procedure van het RUP. De VLACORO heeft die bezwaren gebundeld, behandeld en een advies er omtrent geformuleerd en de Vlaamse Regering heeft, met kennisname van die bezwaren en het advies van VLACORO, besloten dat aan het RUP de goedkeuring kon worden gehecht. De vergunningsaanvraag moet worden getoetst aan de bepalingen van dat RUP zodat de bezwaren die te maken hebben met de daarin verwerkte opties en uitspraken kunnen worden weerlegd door de loutere vaststelling van het RUP.

Ook het college van burgemeester en schepenen heeft in haar advies, inzonderheid in het deel 2 "adviserend gedeelte" een duidelijk en te verdedigen, en dus hier te bevestigen, standpunt ingenomen ten aanzien van de belangrijkste uitgangspunten van het project en een aantal gevolgen dat dit met zich meebrengt ten aanzien van mobiliteit, leefmilieu en ruimtelijke aspecten.

Ondergeschikt aan de hierboven staande vaststellingen wordt hierna ingegaan op de hoofdargumenten uit de bezwaren, waarbij de weerlegging moet samen gelezen worden met wat hierboven staat.

Een belangrijk deel van de bezwaarindieners uit zijn ongenoegen omtrent de opportuniteit en schaal van het project. Zij vragen een project dat beter aangepast is aan hun buurt, met:

- een evenwichtige mix van wonen, werken, recreatie en natuur;
- een bebouwing aangepast aan de buurt, d.w.z. vergelijkbare bouwdichtheden en zonder torens zoals ze nu gepland zijn;
- met evenveel parkeerplaatsen van de pendelparking als in januari 2005;

- met een goede doorstroming voor het lokaal verkeer;
- met voldoende toegankelijk groen;
- met goede wandel- en fietsinfrastructuur.

Daartoe wensen zij:

- een halvering van het project;
- een goede uitbouw van het openbaar vervoer met een sneltram, tramtrein of trein vanuit Flanders Expo, de herwaardering van lokale en kleine stations en treinopstapplaatsen rond Gent en bijkomende park&ride parkings die goed aansluiten bij het station Gent-Dampoort of Gent Sint-Pieters.

Specifiek ten aanzien van de verbindingsweg naar de R4 halen velen bijkomend aan dat:

- de verbindingsweg in strijd is met de huidige bestemmingen van een zone voor gemeenschapsvoorzieningen en natuurgebied;
- de grote ondergrondse parking en verbindingsweg meer autoverkeer zullen aantrekken en de goede verkeersdoorstroming zullen verhinderen;
- er aanzienlijke milieuproblemen zijn, inzonderheid wat betreft geluidshinder, luchtverontreiniging, fijn stofhinder, enz.;
- het natuurgebied wordt aangetast en de zorgplicht vanuit het natuurbehoudsdecreet niet of onvoldoende wordt beantwoord;
- de natuurcompensatie opgenomen in de aanvraag onvoldoende is en de geluidshinder op het gebied Overmeers onaanvaardbaar;
- de compensatie voor de geplande ontbossing onvoldoende is.

De bezwaren die gericht zijn tegen de projectontwikkeling ten westen van het station, inzonderheid met betrekking tot programma, de densiteit, kwaliteit of bouwhoogte ervan, het voorzien van voldoende diverse functies en groen zijn nu niet aan de orde omdat het louter om de toegangsweg tot de ondergrondse parking gaat. Waar ze betrekking hebben op de multifunctionaliteit en omvang van het stationsproject moet worden beklemtoond dat het gaat om een strategische site, namelijk een stationsomgeving, een uitgelezen plek om het station zelf verder uit te bouwen en te verweven met allerlei zaken die publieksgericht zijn en/of complementair zijn met een grootschalig, grootstedelijk multimodaal verkeersknooppunt.

Het belang en de potenties van dergelijke sites worden overigens ook benadrukt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). In het RUP worden de uitgangspunten van het RSV aangaande een dergelijke stationsomgeving degelijk verwoord als volgt:

“Samenvattend kunnen we stellen dat het RSV een expliciet kader schetst voor de beoogde ontwikkeling van de omgeving van het Gentse Sint-Pietersstation: Gent als grootstedelijk gebied, bundelen van functies en voorzieningen in stedelijke gebieden, verbeteren van collectief vervoer, vervoersgenererende functies op punten die ontsloten zijn door openbaar vervoer, infrastructuren als bindteken en locatie van activiteiten, differentiatie van woningvoorraad en kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer, zorg voor collectieve en openbare ruimten, behoud van cultuurhistorische waardevolle elementen, personenvervoegerichte activiteiten in de omgeving van het Sint-Pietersstation,”

Het programma en de strategische keuzes voor deze site zijn bovendien conform met het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van de stad Gent.

De Vlaamse Regering is middels de definitieve vaststelling van het RUP akkoord gegaan met de concrete vertaling van die opties op het terrein en heeft ze niet ter discussie gesteld. De bezwaren die te maken hebben met de verdere uitbouw van het station en een grootstedelijk multimodaal knooppunt, de strategische projectontwikkeling, de binding met het bestaande wegennet, de ondergrondse parking en dies meer, zijn bijgevolg door die beslissingen weerlegd.

Ook de bezwaren die pleiten voor een referendum voor het project moeten, inzonderheid wat de zaken in huidige aanvraag betreft, vanuit die eerder vermelde strategische doelstellingen worden verworpen. Het gaat over een project met een vrij lange voorbereidingsfase waar de opties vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van de stad Gent finaal, na een MER, zijn vertaald in het gewestelijk RUP dat, insgelijks zoals het MER, openbaar is gemaakt volgens de voorgeschreven procedure. Ook huidige vergunningsaanvraag werd onderworpen aan het procedureel voorgeschreven openbaar onderzoek. Tegelijk heeft het stadsbestuur diverse communicatieacties georganiseerd en is een contactpunt geïnstalleerd. De verdere uitwerking van de projectzone wordt onderworpen aan een zogenaamde kwaliteitstoets, in die zin dat een extern "supervisor" belast wordt met de architecturale en stedenbouwkundige kwaliteitsbewaking van de bewuste projectontwikkeling.

De bezwaren die gericht zijn tegen het gelijklopen van procedures (RUP en de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag), tegen een zogenaamde anticipatieve vergunningsbeslissing (in toepassing van artikel 103 van het decreet vooraleer het RUP definitief is vastgesteld) moeten worden verworpen. Er is geen enkel wettelijk beletsel dat procedures tegelijk lopen, het decreet voorziet overigens zelfs de mogelijkheid om een vergunning te geven vooraleer het RUP definitief is afgerond. De bezwaren tegen dergelijke anticipatieve vergunning zijn echter niet aan de orde, het RUP is immers definitief vastgesteld.

De bezwaren die gericht zijn op de in het project voorgestelde capaciteit van de ondergrondse parking of zelfs de opportuniteit ervan, de verkeersaanrekening via de R4-link, eventuele alternatieven daarvoor zoals het open houden of heropenen van de R4-op- en afritten aan de Sneppebrug, of alternatieve tracés, al dan niet in combinatie met ondergrondse delen ervan, en de afweging tegenover voortransport vanuit andere parkings of met andere vervoersmodi, inzonderheid (snel)tram of trein, zijn omwille van de vermelde strategische keuze te verwerpen. De opportuniteit van de parking is beslist door de Vlaamse Regering middels het RUP. Het aantal parkings in de ondergrondse parking is minimaal gehouden tegenover de verwachte reizigersgroei en de voorziene kantoren- en woonontwikkeling. Er wordt met andere woorden reeds van bij aanvang van uitgegaan dat een zeer aanzienlijk deel van de gebruikers van de voorzieningen zal gebruik maken van het openbaar vervoer of randparkings.

Een aantal bezwaarindieners uit kritiek op het MER, de totstandkoming ervan en beweren dat er gebreken zijn ten aanzien van het onderzoek van alternatieven, impact, enz. Ten aanzien van het MER moet alleszins worden beklemtoond dat het document, dat was gevoegd bij deze stedenbouwkundige vergunningsaanvraag, door de MER-cel is conform verklaard op 27 oktober 2005. De aandachtspunten uit het MER zijn voor een groot deel meegenomen in het RUP en een aantal van de milderende maatregelen uitdrukkelijk erin vertaald. In de toelichting bij het RUP is gesteld dat bepaalde van de milderende maatregelen hun verdere uitwerking moeten krijgen ofwel in huidige stedenbouwkundige vergunning, ofwel bij de uitvoering van de werken, bijvoorbeeld door de toepassing van sectorwetgeving.

Het nulalternatief is ten aanzien van deze aanvraag (stationsvernieuwing) geen valabel alternatief omdat de uitbouw van het multimodaal openbaar vervoersknooppunt, de verbouwing van het station en de perrons en de projectontwikkeling vlakbij, maar ook de rechtstreekse verbinding met het hogere wegennet via de verbindingsweg, rechtstreeks volgen uit de vermelde strategische keuzes ten aanzien van dergelijke stationssites, volgen uit de noodzakelijke capaciteitsvereisten en gericht zijn op een duurzaam mobiliteits-, ruimtelijk en milieubeleid. Gelet op de locatie van het station binnen het sporennetwerk, de binding ervan met het stadsweefsel en de andere vervoersmodi, is duidelijk dat weinig anders kan dan het station op deze plaats verder uit te

bouwen in functie van de verwachte capaciteit, tenzij men voor een heel zware ingreep op een totaal nieuwe locatie in de stad, met alle gevolgen van dien, zou kiezen.

In het algemeen dient vooreerst beklemtoond dat de milderende maatregelen die in het MER zijn voorgesteld, integraal, zoals ook opgedragen in de beslissing van de Vlaamse Regering over het RUP, zijn verbonden als voorwaarde aan huidige vergunning.

Wat milieuhinder betreft wordt in de bezwaren vooral verwezen naar de mogelijke problemen met betrekking tot luchtkwaliteit, inzonderheid wat betreft fijn stof en NOX. Het kan inderdaad niet ontkend worden dat in het stadscentrum en zeker in een buurt met veel publiekaantrekkende functies en autoverkeer, de lasten op het milieu hoog (kunnen) zijn. Zoals reeds gesteld is het verdichten van stationsomgevingen een uitdrukkelijke optie vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, net omwille van de strategische ligging van stations binnen de stedelijke gebieden en netwerken en hun potenties binnen die gebieden. Rond de hoofdstations wordt in principe een hogere dichtheid en de lokalisatie van personenvervoergegerichte activiteiten nagestreefd, net om de ruimtelijke, functionele en mobiliteitsdruk op andere gebieden te vermijden. De ontwikkeling van de stationsomgeving mag derhalve, wat de hinderimpact betreft, niet louter op het schaalniveau van enkel de site worden geëvalueerd, maar moet gekaderd worden in een ruimer schaalniveau, te weten ten minste het stadsdeel en zelfs de stedelijke agglomeratie. Stationsomgevingen niet verder ontwikkelen zou tot gevolg hebben dat personenmobiliteit-genererende activiteiten zich eerder ontwikkelen op vanuit ruimtelijk ordenend oogpunt minder aanvaardbare plaatsen, wat wellicht ook meer mobiliteit en uitrustingsvereisten zou opleveren.

Met betrekking tot het garanderen van een voldoende leefcomfort en het aandacht schenken aan het milieu in het algemeen, kan men drie schaalniveaus onderscheiden:

- op macroschaal gaat het met het RUP voorgestelde en in deze aanvraag op te starten project uit van een duurzame ontwikkeling, in casu een verbetering van het openbaar vervoer en een locatiebeleid afgestemd op (vooral) dat openbaar vervoer;
- op schaal van de buurt zullen de voorziene maatregelen, inzonderheid het creëren van een voldoende ruime pendelparking, ongetwijfeld leiden tot een verbeterde situatie (pendelparkeerders zullen niet in eerste instantie parkeerplaats zoeken in de omgevende woonstraten); de R4-link is niet geconcipeerd als stadsinvalsweg zodat langs daar geen bijkomend verkeer, ander dan bestemmingsverkeer, is te verwachten;
- op schaal van specifieke straten is er eerder sprake van een verschuiving van hinder: de hinder die nu verspreid was over verschillende woonstraten zal zich nu concentreren op de R4-link waarlangs geen bewoning zal voorzien worden.

Ten aanzien van de fijn stofproblematiek wijzen studies, onder meer verricht voor het Gentse havengebied, uit dat een zeer aanzienlijk deel van de totale PM10-concentraties (tot 85 %) bepaald worden door niet-lokale bronnen. Daarvan is meer dan 70 % afkomstig van de achtergrondconcentratie van het buitenland en 15 % van de achtergrondconcentratie van Vlaanderen. Het probleem is dus veel universeeler dan enkel een lokale problematiek. Uiteraard moet alles in het werk gesteld worden om de 15 % die wel van lokale bronnen afkomstig is of kan zijn zoveel mogelijk te temperen.

Om de impact van een en ander in te schatten en mogelijke bijkomende maatregelen te nemen, heeft de initiatiefnemer van het project een bijkomende studie laten verrichten door het VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek). In het rapport van deze instelling dd. september 2006 ("Advies PM impact Masterplan Sint-Pietersstation Gent en omgeving", gevoegd in bijlage bij deze beslissing) wordt in eerste instantie ook reeds gewezen op het feit dat algemener maatregelen nodig zijn, en tegen 2015 overigens zullen zijn genomen met een daling

van de fijn stofconcentraties tot gevolg (bijvoorbeeld door de implementatie van Europese normen onder meer wat personenwagens betreft). Het rapport concludeert verder dat de lokale impact op PM-blootstelling door toedoen van de ondergrondse parking eigenlijk weinig significant is (ongeveer 1 %). Langsheen de R4-link en een deel van de Kortrijksesteenweg is die impact uiteraard groter, maar die moet afgewogen worden tegenover een daling langs andere straten, inzonderheid de Voskenslaan. Bovendien is er langs de R4-link geen bebouwing zodat de invloed dus alleszins al beperkt zal zijn. Tegenover de bebouwing langsheen de Sint-Denijslaan is daarenboven een (geluids)schermbaan voorzien dat ook deels als stoffilter kan fungeren.

Ten aanzien van de ontbossing en compensatie van natuur die door de werken verloren gaat, dient vooreerst te worden gewezen op de gunstige adviezen van de betrokken overheidsinstanties, het feit dat aan de vergunning de door hen voorgestelde voorwaarden worden verbonden en het feit dat de milderende maatregelen uit het MER, die eveneens aan de vergunning worden verbonden, passende acties vooropstellen. Wat de boscompensatie betreft is gesteld dat is voldaan aan de decretale bepalingen die verschillende mogelijkheden inhouden. Hier is gekozen enerzijds voor een heraanplant van bosgoed in de onmiddellijke omgeving, anderzijds voor de betaling van een geldsom in functie van een compenserende bebouwing op een andere plaats. Huidige aanvraag voorziet ten andere niet in de feitelijke compensatie omdat die de facto deel uitmaakt van de aparte aanvraag en concrete inrichting van het zogenaamde "natuurpark Overmeers". De aanleg van de thans voorgenomen verbindingsweg staat dus geenszins los van die werkzaamheden in functie van natuurinrichting en die inrichting geldt dus zelfs als voorwaarde bij de wegaanleg (zie advies afdeling Natuur). De kritiek die wordt geopperd tegen het niet voorhanden zijn van een natuurvergunning voor een en ander, wordt door deze koppeling weerlegd, maar ook door het feit dat huidige stedenbouwkundige vergunningsaanvraag is voorgelegd aan de afdeling Natuur, een gunstig advies verkreeg en derhalve geldt als natuurvergunning voor de site waarop de aanvraag voor de wegeniswerken betrekking heeft. Ook aan de in het natuurbehoudsdecreet opgenomen zorgplicht is voldaan omdat schade aan de natuur die door de werken zou optreden wordt geminimaliseerd, getemperd door een natuurtechnische uitvoering en tenslotte in het aangrenzende natuurpark niet enkel wordt hersteld maar tegenover de huidige toestand leidt tot een hogere natuur- en gebruikswaarde. Ten andere moet hier worden beklemtoond dat door het RUP de bestemming van de wegzate en aanhorigheden is gewijzigd van natuurgebied naar gebied voor wegen.

Aangaande het zogenoemde natuurpark Overmeers ten westen van de weg kan nog het volgende gesteld worden. De inrichting van dat gebied zal aan twee doelstellingen en bekommernissen een antwoord geven, namelijk het creëren van een duurzaam natuurgebied enerzijds, en het voor de omwonenden van de omliggende wijken bereikbare groenzone creëren. Vanuit de verschillende scholen in de omgeving is er ook vraag naar een bereikbare locatie waar natuureducatieve activiteiten kunnen georganiseerd worden. Op basis van die uitgangspunten is voor het betreffende gebied een concept voorgesteld waarbij door natuurgerichte ingrepen de natuurwaarde van het resterende gebied Overmeers wordt verhoogd. Door middel van een padenstelsel zal het gebied ontsloten worden voor voetgangers en fietsers vanaf de Sint-Denijslaan en vanaf de verbindingsweg. De natuur- en ontsluitingsgerichte ingrepen in het gebied Overmeers betreffen onder andere:

- Bebouwing. Het zuidwestelijke gedeelte van het gebied langs de grens met de R4 wordt bebost.
- Herstel van de historische laantjesstructuur in de graslanden. Sinds oudsher zijn ondiepe afwateringsgreppels aanwezig in de graslanden in het gebied. Deze zogenaamde laantjes zijn in slechte staat en zullen worden hersteld door deze opnieuw uit te diepen. Aldus ontstaat een gunstige uitgangspositie om een soortenrijke natuurlijke begroeiing te bekomen.

- Inrichten van oevers en graven van poelen. De natuurwaarde van de centrale vijver en de Leebeek wordt verhoogd door de betonnen oeververdediging te vervangen door natuurvriendelijke oevers waarop zich een moeras- en rietvegetatie kan vestigen. Er wordt aan de vijver een steile wand gecreëerd als broedplaats voor de IJsvogel. In het gebied wordt een depressie verder uitgediept als amfibieënpoel.
- Ontsluiting. Er wordt doorheen het gebied een doorgaand pad in verharding (dolomiet) aangelegd. In het westen vertrekt dit pad vanaf de Sint-Denijslaan en in het oosten geeft dit pad aansluiting op het fietspad langs de verbindingsweg. Op dit doorgaand pad sluiten enkele onverharde wandellussen aan zodat de verschillende deelbiotopen van het natuurpark op een optimale manier kunnen verkend worden. Voor de ontsluiting van het gebied is de aanleg van twee brugjes over de Leebeek vereist.
- Natuureducatie. Via een aantal infoborden worden de bezoekers op de hoogte gebracht van de natuurwaarde van het gebied. Aan de centrale vijver komt een vogelkijkwand. Op een aantal plaatsen bestaat de mogelijkheid voor belangstellende scholen om in het kader van de lessen milieu en biologie natuuronderzoek te doen.

Eenmaal het natuurpark ingericht is wordt er een natuurgericht beheer gevoerd, gericht op het verhogen van de natuurwaarde van het gebied. Dit houdt onder andere het botanisch graslandbeheer, het knotten van de knobomen en onderhoud van de oevers en laantjes in. Verder dient het padenstelsel ook onderhouden te worden. Op deze manier wordt een aantrekkelijke groenpool gecreëerd die een meerwaarde zal bieden voor zowel de natuur als de omwonenden.

De kritiek die in een aantal bezwaren wordt geuit tegenover de concrete inrichting van het zogenaamde natuurpark is hier niet relevant omdat die inrichting, waarvan de uitgangspunten hierboven geschetst worden, het voorwerp uitmaakt van een afzonderlijke aanvraag. De bezwaren die een aantasting hekelen van de landschapswaarde, belevingswaarde en relictwaarde van het gebied Overmeers moeten enerzijds vanuit diezelfde vaststelling verworpen worden en tegelijk kan worden verwezen naar het hierboven vermelde gunstige advies van de cel Onroerend Erfgoed.

Ten aanzien van de bezwaren die wijzen op geluidshinder moet gewezen worden op het geluidsscherm dat, zoals ook bedoeld in het RUP, wordt voorzien ten westen van de verbindingsweg.

In een aantal bezwaren wordt lichthinder, inzonderheid ten aanzien van de woningen langsheen de Sint-Denijslaan en Roosakker, aangeklaagd. Uit het onderzoek van het aanvraagdossier blijkt echter dat specifieke lichtarmaturen zijn voorzien die, mede gelet op de geluidswand, ofwel enkel het fietspad verlichten (waarbij de armaturen gericht zijn van de woningen weg), ofwel enkel de rijweg (waar de armaturen gericht zijn naar de woningen toe, maar waar de lichtbundel wordt tegen gehouden door de geluidswand). Voor overmatige lichthinder valt dus niet te vrezen.

Heel wat bezwaren weerspiegelen de vrees voor de overlast, hinder en daarmee gepaard gaande onveiligheid tijdens de uitvoering van de werken en de lange duurtijd ervan. Heel wat van de milderende maatregelen uit het MER, die uitdrukkelijk zijn verbonden aan deze vergunning, moeten de overlast en impact, inzonderheid waar die betrekking heeft op afvoer van afbraakmaterialen en grond, mogelijke verstoring van de grondwatertafel tijdens de werken, enz., helpen indijken. Het stadsbestuur heeft bijkomend opgelegd dat het grondwater dat onttrokken wordt bij bronbemaling die eventueel noodzakelijk blijkt voor het realiseren van de bouwkundige werken, in zoverre dit met toepassing van best beschikbare technieken mogelijk is, zoveel mogelijk terug in de grond moet worden ingebracht buiten de onttrekkingszone. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van infiltratieputten, infiltratiebekkens of infiltratiegrachten. Indien dit

technisch onmogelijk is, moet het water geloosd worden in het openbare of private waterloppet. De werken worden voor het overige gefaseerd uitgevoerd en die fasen en de tijdelijke opvang van alle noden zijn vrij degelijk uitgewerkt in een planning die rekening houdt met diverse factoren zoals het blijvend functioneren van het station en de openbaar vervoersknoop, bereikbaarheid van handel en bewoning, zoveel mogelijk behoud van lokaal verkeer, enz.

Specifiek ten aanzien van de problematiek van het grondverzet en werftransport bij de aanleg van de verbindingsweg, de bouw van de ondergrondse parking en de tunnels, is door de aanvrager een nota opgemaakt die moet aangeven welke milderende maatregelen worden genomen om de hinder naar de omwonenden zoveel mogelijk te beperken. In die nota, gevoegd als bijlage bij huidige beslissing, wordt per fase van de werken aangegeven hoe het transport zal gebeuren.

Wat de communicatie met betrekking tot de werken en de opvang van hinder betreft is volgend scenario uitgewerkt:

- Eurostation NV is aangesteld door de projectpartners, die de samenwerkingsovereenkomst hebben ondertekend, om onder andere in te staan voor het globale projectmanagement, wat garanties biedt op een gecoördineerde aanpak van de realisatie van de verschillende deelprojecten;
- dezelfde partijen hebben gezamenlijk besloten om een infopunt te installeren, waar iedereen terecht kan met vragen, suggesties of klachten, hetzij ter plaatse, telefonisch of via mail;
- er worden bijzondere inspanningen geleverd om de hinder in elke fase tot een minimum te beperken: coördinatie, gerichte informatie, herschikking van de basisfuncties naargelang de vordering van het project zoals wat betreft de fietsenstallingen, kiss&ride- en taxistplaatsen, halteplaatsen van bus en tram, enz., gepaste omleidingen voor wegverkeer met vooraankondiging, enz.

Tegelijk werd in de zomer van 2006 een zogenaamde klankbordgroep geïnstalleerd waarin verschillende partners op buurtniveau (scholen, bewoners, ...) in afgevaardigd zijn. Die klankbordgroep wordt op frequente tijdstippen geconsulteerd.

Dit alles moet er toe leiden dat een open communicatie wordt gevoerd met de buurt gedurende de werken en dat *hinder, in welke vorm ook, tijdig en gepast kan opgevangen worden.*

Veel van de bezwaren hebben eigenlijk betrekking op elementen van het grotere stationsproject en dus maatregelen of keuzes die niet direct verband houden met de thans gevraagde verbindingsweg, wellicht omdat één en hetzelfde bezwaar is ingediend bij meerdere van de ingediende aanvraagdossiers. In ondergeschikte orde wordt hierna kort ingegaan op de belangrijkste van die bezwaren.

Een aantal bezwaarindieners pleit voor het behoud van de huidige typische ondertunneling onder de treinsporen enerzijds, het behoud en hergebruiken van de ex-goederenloods aan het Koningin Maria-Hendrikaplein, anderzijds. In beide gevallen gaat het evenwel om niet beschermde gebouwen waarvan het behoud de verdere uitbouw van het op de grotere capaciteit om te vormen en beter toegankelijke station zou hypothekeren (zie hoger) en/of de belangrijke opties vanuit het RUP zou eniet doen. Het door de Vlaamse Regering definitief vastgestelde RUP gaat uit van het niet langer meer behouden van beide zaken.

Een aantal bezwaren is gericht op de projectontwikkeling aan de (huidige) achterzijde van het station, kant Sint-Denijslaan en de mogelijke negatieve impact daarvan op de bewoning langsheen de Reigerstraat. Ten aanzien van die bezwaren moet worden opgemerkt dat die projectontwikkeling niet begrepen is in huidige aanvraag en zelfs niet in het gewestelijk RUP. Het

RUP voorziet enkel de grote opties voor een dergelijke ontwikkeling, vooral wat het openbaar domein (plein) betreft. De verdere vertaling van die opties en de mogelijke projectontwikkeling wordt verder uitgewerkt in een gemeentelijk RUP.

Andere bezwaarindieners betwijfelen anderzijds het op lokaal verkeer gericht zijn van de interne verbindingsweg over de projectzone en vrezen dat die ook gebruikt zal worden als rechtstreekse snelverbinding vanaf de R4 naar het stadscentrum, met alle overlast voor de Rijsenbergwijk van dien. Hieromtrent dient gesteld dat noch het RUP, noch huidige vergunningsaanvraag uitgaan van een dergelijke verbinding. De R4-link en de weg doorheen de projectontwikkeling langsheen de Koningin Fabiolalaan zijn louter bestemd voor bestemmings- of lokaal verkeer, niet als "afrit" vanaf de R4 richting stad. De stad plant overigens hier, in de Rijsenbergwijk en in een ruimere omgeving diverse maatregelen zoals aanwijsborden, verkeersremmende maatregelen, eenrichtingsverkeer, enz. om dat duidelijk te maken. Ook in de milderende maatregelen van het MER zijn bijkomende voorzieningen voorgeschreven, ook tijdens de fase van de werken, om ander dan lokaal verkeer voorbij de parkinginrit te vermijden.

Meerdere bezwaarindieners stellen vragen bij de capaciteit van de fietsenstallingen en pleiten, op basis van een extrapolatie vanuit het huidige aantal, dat vooral op een tekort duidt, voor 12.000 stallingsplaatsen waar er 6.800 zijn voorzien. Tegenover het huidige aantal fietsenstallingen (3.700) en de verwachte groei van het reizigerspotentieel, komt het in het ontwerp voorziene aantal van 6.800, dat dus bijna een verdubbeling inhoudt, logisch en voldoende over.

Een aantal bezwaarindieners vreest problemen ter hoogte van het kruispunt Sint-Denijslaan – parkinginrit waar zij stellen dat het verkeer op de Sint-Denijslaan totaal ondergeschikt dreigt te worden aan het verkeer dat de ondergrondse parking in of uit wil. De technische inrichting van dat verkeersknooppunt blijkt evenwel voldoende aandacht te hebben besteed aan de verzoening van beide verzoekingingen, namelijk een vlotte toegankelijkheid van de parking, als aan de bereikbaarheid van de buurt aan beide zijden van de Sint-Denijslaan.

Een aantal bezwaren heeft betrekking op zaken die buiten de bevoegdheid van de ruimtelijke ordening vallen of slechts zijdelings ermee betrekking hebben. Zo wordt de problematiek van gebeurlijke historisch verontreinigde gronden en de wijze van sanering of afgraving geregeld in het bodemsaneringsdecreet. Het spreekt voor zich dat de aanvrager/uitvoerder/exploitant gehouden is zich te conformeren met die reglementering. In andere bezwaren wordt de impact op de handel aangehaald, enerzijds tijdens de werken, maar ook door het niet meer toelaten van stadspenetrerend doorgaand verkeer. Ten aanzien van die bezwaren moet worden gewezen op enerzijds de milderende maatregelen die hinder zoveel als mogelijk moeten temperen en anderzijds naar de strategische keuzes die ten aanzien van deze stationsomgeving zijn gemaakt.

De bezwaren omtrent de financiering van het project, de vrees voor mogelijke waardevermindering van eigendommen en criminaliteit in bepaalde, vooral ondergrondse ruimten of ten gevolge van de grotere vervoers- en personenstromen, zijn niet ruimtelijk relevant. Ook de bezwaren die schadevergoeding willen bepleiten of (tijdelijke) vermindering van belastingen (grondlasten) gedurende de werkzaamheden behoren niet tot de bevoegdheid van de ruimtelijke ordening.

TOETSING AAN STEDELIJK ALGEMEEN BOUWREGLEMENT

Voor het bewuste project is vooral het deel 2 "Vergunningsplicht" van het reglement relevant, meer bepaald het artikel 3 over het vellen van bomen. Dat schrijft de vergunningsplicht voor in geval van het vellen van bomen. Wat dit aspect van de aanvraag betreft, moet integraal verwezen worden naar het compensatiedossier inzake de ontbossing dat, zoals hierboven is vermeld, de instemming verkreeg van de afdeling Bos en Groen, overeenkomstig de bepalingen van het bosdecreet.

VORMELIJK-STEDENBOUWKUNDIGE ASPECTEN

De weg en de aan de ene kant aansluitende scholencampus en het aan de andere kant in te richten natuurpark vormen samen één geheel dat zijn invloed heeft op de belevingswaarde van het gehele gebied ten zuiden van de stationssite. De specifieke inrichting en aankleding van de weg zorgt ervoor dat die goed geïntegreerd is in die site. De nieuwe infrastructuur wordt vrij degelijk ingebed in groenaanleg en vormt een visuele continuïteit van de R4 langsheen de Ringvaart.

Het project beantwoordt met andere woorden aan een goede plaatselijke aanleg.

BESLUIT

Om de gestelde redenen is het gevraagde conform met een degelijke ruimtelijke ordening en brengen de voorziene werken een goede plaatselijke aanleg niet in het gedrang. Bijgevolg kan de stedenbouwkundige vergunning - onder een aantal voorwaarden - verleend worden.

BIJGEVOLG WORDT OP 19 DECEMBER 2006 HET VOLGENDE BESLIST:

De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar geeft de vergunning af aan de aanvrager, die ertoe verplicht is

1° het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent en de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar, alsmede de IVA R-O Vlaanderen te Gent, per aangetekende brief op de hoogte te brengen van het begin van de werkzaamheden of handelingen waarvoor vergunning is verleend, ten minste acht dagen voor de aanvatting van die werkzaamheden of handelingen;

2° de volgende voorwaarden na te leven:

- De aanvrager/uitvoerder neemt alle maatregelen om er voor te zorgen dat geen schade optreedt aan de doorkruiste leidingen, installaties en infrastructuren of aan de percelen, aanpalende eigendommen, constructies en/of gebouwen. Tijdens de werken worden de nodige voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van schade genomen. Desgevallend worden de nodige beveiligings- en/of herstellingsmaatregelen uitgevoerd, zo nodig na het bekomen van de daartoe vereiste vergunning of machtiging.
- De aanvrager/uitvoerder houdt bij de uitvoering van de werken rekening met de aanwezigheid van nutsleidingen in de straten en gebeurlijk bovengronds. Opzoeken van de ligging van niet exact gekende leidingen moet gebeuren door het graven van korte

dwarssleuven of het uitvoeren van peilingen. Indien leidingen/installaties moeten verplaatst worden dient dit te gebeuren door de bewuste maatschappijen minstens 48 uur op voorhand daarvan te verwittigen. Bovendien moet worden rekening gehouden met de door de nutsmaatschappijen opgelegde veiligheidsvoorschriften en verantwoordelijkheden.

- De voorwaarden vermeld in het hierboven vermelde advies van de afdeling Monumenten en Landschappen – archeologie dd. 4 april 2006 stipt naleven.
- Het grondwater dat onttrokken wordt bij bronbemaling die eventueel noodzakelijk blijkt voor het realiseren van de bouwkundige werken moet, in zoverre dit met toepassing van best beschikbare technieken mogelijk is, zoveel mogelijk terug in de grond worden ingebracht buiten de onttrekkingszone. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van infiltratieputten, infiltratiebekkens of infiltratiegrachten.

Indien dit technisch onmogelijk is, moet het water geloosd worden in het openbare of private waterlooppennet.

De infiltratie of de lozing van het opgepompte grondwater mag geen wateroverlast voor derden veroorzaken.

Het lozen in de openbare riolering is slechts toegestaan wanneer het technisch onmogelijk is zich op een andere manier van dit water te ontdoen. Volumes hoger dan 10 m³ per uur mogen niet geloosd worden in de openbare rioleringen aangesloten op een rioolwaterzuiveringsinstallatie (zuiveringszone A) behoudens de uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de exploitant van deze installatie (Aquafin) en de rioolbeheerder.

Bronbemaling die technisch noodzakelijk is voor ofwel de verwezenlijking van bouwkundige werken, ofwel de aanleg van openbare nutsvoorzieningen is volgens Vlarem (Vlaams Reglement Milieuvergunning) indelingsplichting en dient gemeld aan de Milieudienst, Braemkasteelstraat 41 te 9050 Gent.

- De voorwaarden uit het advies van de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen dd. 27 juni 2006 (zie bijlage) moeten worden nageleefd.
- Alle milderende maatregelen zoals beschreven in het hierboven bedoelde MER Masterplan Station Gent-Sint-Pieters en omgeving dienen in acht genomen te worden, en dit zowel tijdens de fase van de werkzaamheden als erna.
- De vergunning voor de ontbossing wordt verleend op grond van artikel 90 bis §5, derde lid, van het bosdecreet en onder de voorwaarden zoals opgenomen in het hierbij gevoegde compensatieformulier met nummer COMP-06-0037-OV.
- In functie van de compensatie van het natuurgebied dat doorkruist wordt, de aanhorigheden aan de weg zoals de afwateringsgrachten, op een natuurtechnische wijze aanleggen en tegelijk of aansluitend met de verkeerskundige werken, het natuurpark Overmeers inrichten.
- Het geluidsscherm ten westen van de verbindingsweg verhogen tot een hoogte van 4 m ten opzichte van het wegniveau. Die extra meter kan worden bekomen door een verhoging van het geplande betonnen scherm tot 4 m hoogte ofwel door het bovenste deel uit te voeren met een doorzichtig, voldoende geluidsbufferend scherm.
- Langs de toegangsweg, waar mogelijk, straatbomen aanplanten. De straatbomen sluiten aan bij de bomen langs de R4.

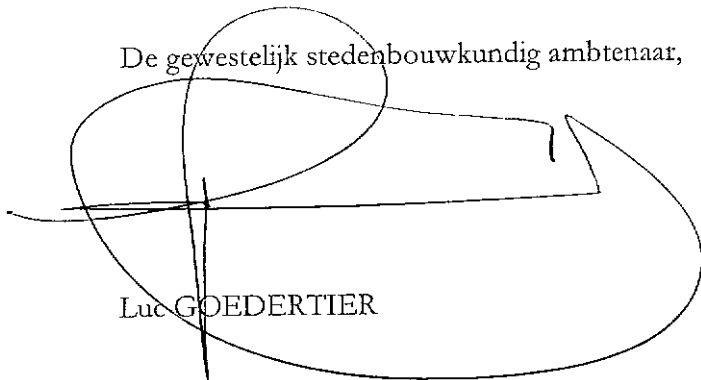
3° op het terrein waarop de werken betrekking hebben, vóór de aanvang van de werken en tijdens de gehele duur ervan, een mededeling aanplakken die te kennen geeft dat de vergunning afgegeven is.

Deze vergunning stelt de aanvrager niet vrij van het aanvragen en verkrijgen van eventuele andere vergunningen of machtigingen, inzonderheid deze bedoeld in het stedelijk algemene bouwreglement, indien deze nodig zouden zijn.

Een afschrift van dit besluit wordt gezonden aan de aanvrager en aan het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent.

Te Brussel, 19 december 2006.

De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar,

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a vertical line, positioned over the text 'De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar,' and 'Luc GOEDERTIER'.

Luc GOEDERTIER

Belangrijke bepalingen van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening

Artikel 128. De stedenbouwkundig vergunning vervalt van rechtswege indien de vergunninghouder niet daadwerkelijk met de verwezenlijking van de vergunning van start is gegaan, binnen twee jaar na afgifte van de vergunning. De termijn vangt aan op de dag waarop de vergunning definitief wordt verkregen.

De stedenbouwkundige vergunning vervalt eveneens van rechtswege indien de werken gedurende meer dan twee jaar zijn onderbroken of, als het om gebouwen gaat, wanneer het gebouw niet winddicht is binnen drie jaar na de aanvang van de werken. Indien de stedenbouwkundige vergunning betrekking heeft op twee of meer afzonderlijke gebouwen, dan vervalt de stedenbouwkundige vergunning enkel voor de gebouwen waarvoor niet is voldaan aan de voorwaarden van dit artikel.

De termijnen vermeld in het eerste en tweede lid worden geschorst gedurende de periode waarbinnen een beroep tot vernietiging van de stedenbouwkundige vergunning bij de Raad van State aanhangig is, behoudens in die gevallen waarin de vergunde werken in strijd zijn met een voor de datum van de definitieve uitspraak van de Raad van State van kracht geworden ruimtelijk uitvoeringsplan, onverminderd het eventuele recht op planschade in toepassing van artikel 84.

De stedenbouwkundige vergunning voor een inrichting, waarvoor een milieuvergunning nodig is of die enkel onderworpen is aan de meldingsplicht, wordt geschorst zolang de milieuvergunning niet is verleend, respectievelijk de melding niet is gebeurd. In dit geval gaat de termijn, zoals bepaald in het eerste lid, pas in op de dag dat de milieuvergunning wordt verleend, respectievelijk de melding is gebeurd. Wordt de milieuvergunning evenwel geweigerd, dan vervalt de stedenbouwkundige vergunning van rechtswege op de dag van de weigering in laatste aanleg. Het verval van de stedenbouwkundige vergunning wordt door de instantie die de milieuvergunning heeft geweigerd onverwijld meegedeeld aan de aanvrager en de overheid die de stedenbouwkundige vergunning heeft verleend.

Artikel 114 § 2. De vergunning en het bijbehorende dossier, of een door de gemeente of de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar gewaarmerkt afschrift van deze stukken, moet voortdurend ter beschikking liggen van de in artikel 148 bedoelde ambtenaren, agenten en officieren van gerechtelijke politie, op de plaats waar het werk uitgevoerd en de handeling of handelingen, verricht worden. Deze verplichting geldt, wanneer het een werk betreft, voor de aanvang van het werk en tijdens de gehele duur ervan. In de overige gevallen geldt ze zodra de voorbereidingen voor de uitvoering van de handeling of handelingen worden getroffen en tijdens de gehele duur van de uitvoering ervan. Deze verplichting geldt ook indien de vergunning in beroep verkregen wordt.

Beroepsmogelijkheden voor derden

Derden kunnen een beroep tot nietigverklaring instellen bij de Raad van State, binnen 60 dagen nadat ze kennis nemen van de beslissing. De vormvoorschriften en termijnen worden bepaald in het meermaals gewijzigd besluit van de Regent van 23 augustus 1948 tot regeling van de rechtspleging voor de afdeling Administratie van de Raad van State.

Mededeling

Deze gegevens kunnen worden opgeslagen in een of meer bestanden. Die bestanden kunnen zich bevinden bij de gemeente, bij de provincie, en ook bij de Administratie voor Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten & Landschappen. Ze worden gebruikt voor de behandeling van uw dossier. Ze kunnen ook gebruikt worden voor het opmaken van statistieken en voor wetenschappelijke doeleinden. U hebt het recht om uw gegevens in deze bestanden in te kijken en zo nodig de verbetering ervan aan te vragen.