

Vlaamse overheid
Afdeling Gebiedsontwikkeling, omgevingsplanning
en -projecten (GOP)
www.omgeving.vlaanderen.be

Dossiernummer: OMV_2024167284
Projectinhoudversie (PIV): 4
Inrichtingsnummer: 20250106-0055
Ondernemingsnummer exploitant:

////////////////////////////////////

Besluit van de gewestelijke omgevingsambtenaar over de omgevingsvergunningsaanvraag voor herinrichting kruispunt R11xN173 Frans Van Dunlaan - Prins Boudewijnlaan

////////////////////////////////////

Aanvrager: Agentschap Wegen en Verkeer

Exploitant: Agentschap Wegen en Verkeer

Rechtsvorm: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (MVG)

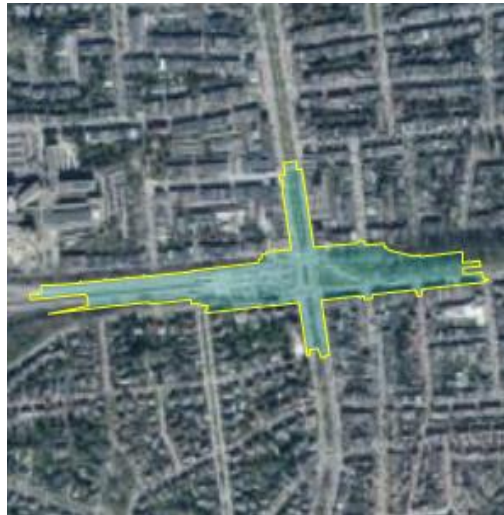
De aanvraag gaat over herinrichting kruispunt R11xN173 Frans Van Dunlaan - Prins Boudewijnlaan.

De aanvraag heeft betrekking op terreinen gelegen te:

- voor wat betreft de stedenbouwkundige handelingen:

Pagina 1 van 88

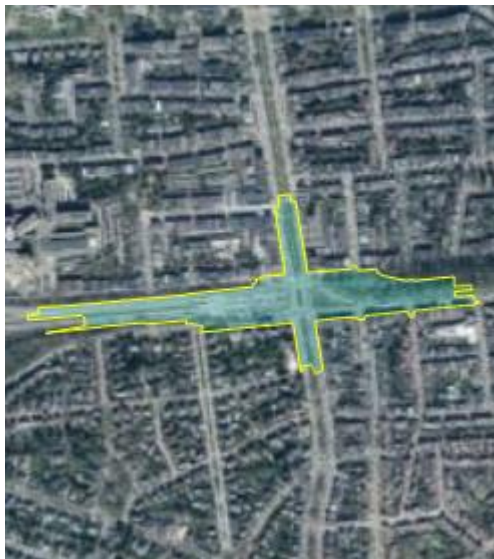
zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



- voor wat betreft de ingedeelde inrichting of activiteit (iioa):

Antwerpen, Frans Van Dunlaan, Prins Boudewijnlaan

zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



- voor wat betreft de vegetatiewijziging:

Antwerpen, Frans Van Dunlaan, Prins Boudewijnlaan

zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



De aanvraag omvat de volgende stedenbouwkundige handelingen, betreffende -:

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknorte beschrijving
werkenwerfzone	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Tijdelijke zone grondopslag tijdens werken
werfinfrastructuur	Nieuwbouw of aanleggen	Tijdelijke werfinfrastructuur (bemaling, werfketen,...)
Gebruiken van grond 2	Een grond gebruiken, aanleggen of inrichten	Voorzien van langsparkeren aan zuidoostelijke zijde van projectgebied
Gebruiken van grond 1	Een grond gebruiken, aanleggen of inrichten	Aanleg van een buurtparking (westelijk)
Fietsenstalling	Nieuwbouw van bijgebouwen, niet-overdekte lage constructies en andere handelingen	Fietsenstalling voor 20-tal fietsen, oppervlakte 31,9 m ² en nokhoogte van 2,62 meter.
189254VERHARDINGEN	Nieuwbouw of aanleggen	Aanleg van verharding, 7.175 m ² in nieuwe situatie
189254ROOIEN	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien bestaande laanbomen
189254RELIEF	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Aanpassing wegprofiel
189254ONTBOSSEN 2	Ontbossen	Ontbossing van 1.540 m ²
189254ONTBOSSEN1	Ontbossen	Regularisatie uit te voeren boscompensatie n.a.v. inrichting tijdelijke parking (2.400 m ²)
189254NUTSLEIDING	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	Vernieuwen nutsleidingen

Gezien er een passende beoordeling is toegevoegd aan de aanvraag, kan geen beroep gedaan worden op het Vrijstellingsbesluit.

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

- de exploitatie van een bemaling en lozing in het kader van werkzaamheden,

De aanvraag omvat de volgende rubrieken voor inrichtingsnummer 20250106-0055

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
3.4.2°	Het lozen van bemalingswater met concentraties aan zware metalen, MTBE minerale olie, vinylchloride en PFAS hoger dan het indelingscriterium tot 100m ³ /uur	100 m ³ /uur	2
3.6.3.2°	Het plaatsen van een mobiele waterzuiveringsinstallatie voor de zuivering van bemalingswater tot 50 m ³ /uur	50 m ³ /uur	2
53.2.1°b)	Tijdelijke bemaling met een maximaal debiet van 2.000 m ³ /dag en een totaal onttrokken volume water van 57.898 m ³ gelegen in parkgebied	2.000 m ³ /dag	2
53.2.2°b)2°	Tijdelijke bemaling met een maximaal debiet van 2.500 m ³ /dag en een totaal onttrokken volume water van 114.554 m ³ niet gelegen in groengebied	114.554 m ³ /jaar	2

Volgende afwijkingen worden gevraagd:

1. Controle-inrichting en zelfcontroleprogramma

VLAREM II - art. 4.2.5.1.1. §1 Controle-inrichting én VLAREM II art. 4.2.5.2 Zelfcontroleprogramma bij lozing van bedrijfsafvalwater dat geen gevaarlijke stoffen bevat. Tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit dient deze controle-inrichting vanaf de hierna vermelde debieten bovendien te beantwoorden aan de volgende eisen: voor debieten > 2 m³/uur of > 20 m³/dag: de plaatsing van een meetgoot (bij voorkeur) volgens de in bijlage 4.2.5.1. bij dit besluit gevoegde omschrijving en gestelde eisen of een andere evenwaardige meetmogelijkheid.

Gevraagde voorwaarde: In afwijking van art. 4.2.5.1.1. §1 dient geen venturi-meetgoot of andere evenwaardige meetmogelijkheid voorzien te worden. Er dient evenwel een controleput aanwezig te zijn waarbij een staal van het te lozen bedrijfsafvalwater of effluent kan genomen worden.

2. Lozingsnormen

Art.4.2.3.1.3° Van de gevaarlijke stoffen als bedoeld in bijlage 2C, mogen in concentraties hoger dan de indelingscriteria, vermeld in de kolom indelingscriterium GS (gevaarlijke stoffen) van artikel 3 van bijlage 2.3.1. enkel stoffen worden geloosd waarvoor in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit emissiegrenswaarden zijn vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in art. 2.3.6.1.

Gevraagde lozingsnormen:

Nikkel	µg/l	300
Zink	µg/l	2000
Koper	µg/l	500
Arseen	µg/l	50
MTBE	µg/l	100

PFAS	µg/l	100
vinylchloride	µg/l	1
tolueen	µg/l	90
minerale olie	µg/l	500

De aanvraag omvat de volgende vegetatiewijzigingen:

Planaanduiding	Handeling	Beknopte beschrijving
KLE	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van bomen/ontbossing
VEGETATIE	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van graslanden

De aanvraag omvat de geen kleinhandelsactiviteiten.

REGELGEVEND KADER

De aanvraag wordt behandeld rekening houdend met de ter zake geldende wettelijke bepalingen, in het bijzonder het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (Omgevingsvergunningendecreet), het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM), de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO), het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (Natuurdecreet), het decreet van 15 juli 2016 betreffende het Integraal Handelsvestigingsbeleid (IHB) en hun uitvoeringsbesluiten.

ONTVANKELIJKHEID EN VOLLEDIGHEID

De aanvraag werd ingediend door de heer Niels Groenen, namens het Agentschap Wegen en Verkeer, Lange Kievitstraat 111 - 113 bus 41, 2018 Antwerpen, en per beveiligde zending verzonden en ontvangen op 06 januari 2025 en vervolledigd op 10 mei 2025.

De aanvraag is volledig en ontvankelijk verklaard op 14 mei 2025.

De aanvraag valt onder punt 1° van de lijst van de Vlaamse projecten vastgesteld in toepassing van artikel 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning:

1° aanvragen door of in opdracht van publiekrechtelijke rechtspersonen met betrekking tot autosnelwegen en gewestwegen, met inbegrip van bruggen over en tunnels onder die wegen, met uitzondering van :

- a) aanvragen die louter strekken tot het vellen van bomen langs die wegen;*
- b) aanvragen die louter betrekking hebben op dienstenzones langs autosnelwegen*

Voor de aanvraag in kwestie is de gewestelijke omgevingsambtenaar bevoegd om de beslissing te nemen omdat het een aanvraag betreft die moet behandeld worden volgens de gewone vergunningsprocedure maar niet moet voorgelegd worden aan de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie.

OPENBAAR ONDERZOEK: bezwaren

Het openbaar onderzoek werd georganiseerd door het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen liep van 24 mei 2025 tot 22 juni 2025.

Digitaal werden 153 bezwaren ingediend op het omgevingsloket, 103 van deze betreffen hetzelfde typebezwaar. Er werd eveneens een petitie bezorgd met 1.178 handtekeningen en bijhorende aanvullingen van de ondertekenaars van het bezwaarschrift.

Analoog werden 698 typebezwaren en 22 individuele bezwaren ingediend bij de stad Antwerpen.

De bezwaren hebben betrekking op volgende aspecten verbonden aan de aanvraag:

- **Bezwaren m.b.t. verkeersveiligheid & mobiliteit:**

- Samenvatting bezwaar**

- Het transport en de aanvoer van het nodige materiaal kan niet doorheen de omliggende wijk omgeleid worden om aan de site te geraken.
- Er werd geen rekening gehouden met vorige bezwaren en nu is het project nog onveiliger en onoverzichtelijker. Het aantal rijvakken voor voertuigen werd in alle richtingen verhoogd, de voetgangersoversteken en fietsoversteken werden veel langer en gevaarlijker gemaakt.
- Het laten wegvallen van het bestaande verkeerseiland en het schrappen van de dubbele rij verkeerslichten maakt het kruispunt veel chaotischer dan voorheen. Fietzers en voetgangers zullen het kruispunt moeilijk tot niet kunnen kruisen in één beweging.
- Vraag tot aanleg openbare fietsenstalling met elektrische laadpunten (op hoek Frans van Dunlaan en Parklaan).
- De heraanleg van het kruispunt richt zich vooral op vlot autoverkeer en zal het sluipverkeer alleen doen toenemen, dit wordt gebruikt als bypass voor de Kennedy-tunnel.
- Vraag rond noodzaak 4 meter breed fietspad.
- Het kruispunt vraagt om een verbetering, zeker in het belang van voetgangers en fietsers. Bezwaarindiener maakt zich ernstige zorgen over de effecten die de geplande werken zullen hebben op de buurt en de ruimere omgeving van het kruispunt.
- Het huidige plan is vrijwel identiek aan het plan van 2011 en 2023, dit is een standaard verkeersmodel dat niet is afgestemd op de werkelijke situatie.
- Vier noden worden omschreven:
 - Een veilig kruispunt met vlotte doorstroming, vooral voor fietsers en voetgangers;
 - Behoud van spoorwegberm als een stuk natuur;
 - Een maximale benutting van de bestaande ruimte zonder inname van extra ruimte;
 - Respect voor de leefomgeving en gezondheid van bewoners.
- Een 100% conflictvrij kruispunt is niet noodzakelijk of veiliger, betere alternatieven kunnen onderzocht worden en andere belangen zoals ecologie en gezondheid kunnen niet genegeerd worden.
- Veiligheid zou de prioriteit moeten zijn, niet conflictvrije verkeerslichten en vlotte doorstroming van autoverkeer. Extra afslagstroken worden voorzien, die de situatie voor fietsers en voetgangers verslechtert.

- Het ontwerp biedt geen antwoord op de werkelijke oorzaken van ongevallen en maakt het kruispunt voor zwakke weggebruikers complexer en risicovoller:
 - Zeven rijstroken en meerdere verkeerslichten
 - Langere wachttijden, wat leidt tot gevaarlijke verkeerssituaties
 - Hoge verkeersdruk blijft of neemt toe, inclusief sluipt- en vrachtverkeer
 - Extra conflicten
- Geen zekerheid op meer veiligheid en meer nieuwe risico's. Uit studies blijkt dat gerichte, kleinschalige ingrepen vaak doeltreffender en veiliger zijn voor zwakke weggebruikers.
- Dit standaardmodel heeft bovendien zware ruimtelijke gevolgen: een aanzienlijk deel van de spoorwegberm, erkend als parkgebied, bos én klimaatcorridor dreigt te verdwijnen voor extra rijstroken. Dit terwijl volwaardige alternatieven, die veiligheid combineren met groenbehoud en leefkwaliteit, niet onderzocht zijn.
- Een bijkomende afslagstrook van de R11 naar de Prins Boudewijnlaan, zonder duidelijke motivatie, zal voor meer verkeershinder zorgen en zal de doorstroming van lokaal verkeer van Edegem, Wilrijk en Berchem richting de ring nog meer bemoeilijken.
- Bijkomend doorgaand verkeer is echt niet haalbaar op een verouderde en versleten rijbaan die ter hoogte van Berchem finaal één rijvak heeft op de Elisabethlaan.
- Sluipverkeer vanaf de Ring.
- De Prins Boudewijnlaan, N173, is een lokale verbindingsweg in een woonwijk die nu reeds verscheidene lokale gemeenten ontsluit. Twee afslagstroken zouden nog meer zwaar internationaal sluipt- en vrachtwagenverkeer aantrekken naar een baan die hier helemaal niet voor bestemd is (grotendeels slechts 1 rijvak). De N173 is bovendien een ontsluitingsroute voor veel prioritaire voertuigen komende van de diverse ziekenhuizen die nu reeds onnoemelijk veel last ondervinden om zich een weg te banen.
- In het huidige ontwerp zijn er twee afslagstroken voorzien komende van de R11 en de afrit E19 Wilrijk naar de Prins Boudewijnlaan en omgekeerd ook twee afslagstroken met in totaal vijf rijstroken vanaf de Gemzenstraat. Uiteraard zorgt dit ervoor dat de N173 een bypass wordt voor de Craeybeckxtunnel en E19 bij de dagelijkse files op de Ring wat absoluut moet vermeden worden.
- Twee afslagstroken.
- Meer investeren in openbaar vervoer en veilige fiets- en voetpaden i.p.v. autoverkeer aanmoedigen.
- Betere afstemming verkeerslichten.
- De aangepaste verkeersstromen en wachttijden leiden tot opeenhoping van fietsers, waardoor weefbewegingen (inhalen, oversteken, voorsorteren) bemoeilijkt worden of zelfs onmogelijk worden. Dit verhoogt het risico op ongevallen en gaat ten koste van de verkeersveiligheid op het fietspad zelf.
- Ongerustheid naar bijkomend verkeer.
- Doorgang ambulances mogelijk?

Evaluatie bezwaar:

- De belangrijkste doelstelling van dit project is het verbeteren van de verkeersveiligheid door de aanleg van een volledig conflictvrij kruispunt. Zwakke weggebruikers zullen kunnen oversteken op een moment dat de automobilisten en vrachtwagens rood licht hebben. In de projectnota (toegevoegd aan de aanvraag, bijlage bij de documenten m.b.t. de projectvergadering) wordt geschetst hoe het ontwerp tot stand gekomen is m.b.t. de herinrichting van het kruispunt. Het algemene beleid van de Vlaamse

Overheid m.b.t. de aanpak van gevaarlijke (kruis)punten is te vinden op volgende sites:

- <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/gevaarlijke-punten#aanpak-van-gevaarlijke-punten>
- <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/afwegingskader-voor-conflictvrij-regelen-in-vlaanderen>
- Wanneer een kruispunt 100% conflictvrij kan ingesteld worden, geniet dit de voorkeur. Indien niet afwikkelaar, dan kan geopteerd worden om deelconflicten toe te laten. Gelet op de ongevallencijfers tussen gemotoriseerd verkeer onderling, is het meest veilig om alle conflicten tussen gemotoriseerd verkeer te vermijden.
- Het kruispunt staat sinds 2019 elk jaar op de lijst met gevaarlijke punten. Dit betekent dat het al gedurende zes jaar een gevaarlijk punt is. Op de meest recente lijst van 2024, gebaseerd op ongevallen 2020-2022, kreeg dit punt een score van 36,6. Er gebeurden 20 ongevallen met 1 zwaargewonde en 27 lichtgewonden (waarvan 9 kwetsbare weggebruikers). Dit zijn hoge cijfers waardoor het Agentschap Wegen en Verkeer dit als wegbeheerder verplicht dient aan te pakken. Een kruispunt wordt als 'zwart' gezien indien er een score van 15 is o.b.v. de berekening van het aantal ongevallen met letsels. Met een score van 36,6 wordt het kruispunt van de Van Dunlaan met de Prins Boudewijnlaan als een zeer gevaarlijk punt beschouwd.
- Het kruispunt is zo compact mogelijk ontworpen, maar wel rekening houdend met de doelstelling van een conflictvrij kruispunt. De bijkomende opstel- en afslagstroken zijn noodzakelijk om dit te kunnen realiseren. Er is voor het hele project gezocht naar mogelijkheden om maximaal te ontharden zonder afbreuk te doen aan de veiligheid en het behoud van ruimte voor de zwakke weggebruiker.
- Voor de werken op de gewestwegen R11 en N173 zal de aanvoer van het materiaal gebeuren via deze gewestwegen. Enkel bij de aanleg van de riolering, wegenis, fietspad en groen van de Zwaluwenlaan en Spoorweglaan (oost) zal er door de wijk moeten gereden worden, gezien de lokale wegen doodlopend zijn.
- Een extra fietsenstalling plaatsen behoort tot de mogelijkheden in de toekomst indien dit nodig zou blijken. Onderhavige beslissing sluit het plaatsen ervan naar de toekomst toe niet uit.
- Er zijn enkel laadpunten voorzien voor auto's, niet voor fietsers. De stad Antwerpen is in haar advies niet op deze vraag ingegaan. Onderhavige beslissing sluit het plaatsen ervan naar de toekomst toe niet uit.
- Er worden geen wijzigingen aangebracht met het doel het verkeer te laten toenemen. De heraanleg van het kruispunt verhoogt de verkeersveiligheid, doordat heel het kruispunt conflictvrij ingericht wordt. Op de huidige bypasses gebeuren momenteel de meeste conflicten tussen afslaande wagens met fietsers en voetgangers. In de nieuwe situatie worden de meeste bypasses gesupprimeerd. Enkel op de afslag van de Prins Boudewijnlaan komende vanuit Antwerpen richting R11 – oprit E19 blijft een bypass bestaan, maar deze wordt ook mee in de lichtenregeling voorzien. Alle bewegingen van de fietsers en voetgangers kunnen apart van het autoverkeer worden afgewikkeld. Het gevolg van het veilig en conflictvrij regelen van het kruispunt is dat er per richting (rechtsaf, rechtdoor, linksaf) eigen opstelstroken nodig zijn waardoor er aan de lichten meer ruimte nodig is om de wachtende voertuigen op te stellen in de desbetreffende rijrichting/afslagrichting.
- De oversteeklengte voor fietsers en voetgangers wordt langer, maar de nieuwe situatie zal wel veilig zijn aangezien er eigen fases zijn om over te steken los

van het autoverkeer. De wettelijke verplichtingen inzake oversteektijd en ontruimingstijd worden gevolgd waardoor fietsers en voetgangers de oversteek comfortabel en conflictvrij kunnen doen. Vandaag zijn er meerdere conflicten tussen auto en fiets/voetgangers in de lichtenregelingen wegens het ontbreken van de nodige opstelstroken. Meer bepaald:

- In de huidige (bestaande) situatie bestaat het kruispunt uit 2 deelskruispunten. Fietsers kunnen op alle takken in 1 keer de beide deelloversteeken maken. In de toekomstige situatie is het kruispunt herleid tot 1 kruispunt en zullen fietsers op alle takken in 1 keer de oversteek maken met inbegrip van de bypass richting de Spoorweglaan.
- In de huidige situatie is er voor de voetgangers enkel een zuidelijke oversteek in 1 keer mogelijk in beide richtingen en een noordelijke oversteek van west naar oost. In de nieuwe situatie kunnen voetgangers op de oostelijke en noordelijke tak in één keer oversteken (evenwel niet incl. bypass richting Spoorweglaan). De westelijke en zuidelijke tak blijven eveneens in één keer oversteekbaar voor de snelle voetganger.
- De wachttijden voor voetgangers en fietsers zijn opgenomen in de verkeerskundige analyse die is toegevoegd aan het dossier. De maximale wachttijd blijft in de spitsuren onder de maximaal toegelaten waarde van 90 seconden. De gemiddelde wachttijd blijft onder de maximaal toegelaten waarde van 40 seconden.
- Globaal genomen gaan voetgangers en fietsers erop vooruit t.g.v. huidige situatie m.b.t. wachttijden wegens het meer compacte kruispunt. Een vlotte doorstroming voor fietsers en voetgangers wordt verwacht.
- Ook blijkt dat in de huidige situatie de lichten regelmatig niet werken. Bedoeling is om dit aan te pakken met de herinrichting van het kruispunt zodat er een werkende en betrouwbare lichtenregeling zal zijn met aandacht voor de zwakke weggebruiker.
- M.b.t. bijkomende afslagstrook R11 – Prins Boudewijnlaan: Voor het aantal opstelstroken en de lengte van de opstelstroken is een verkeerskundige analyse gemaakt. Deze bijkomende opstelstrook is noodzakelijk voor de afwikkeling van het conflictvrije kruispunt. De gegevens hieromtrent zijn opgenomen in de verkeerskundige analyse.
- M.b.t. de 2 afslagstroken naar de N173: Voor het aantal opstelstroken en de lengte van de opstelstroken is een verkeerskundige analyse gemaakt. Deze bijkomende opstelstrook is noodzakelijk voor de afwikkeling van het conflictvrije kruispunt. De gegevens hieromtrent zijn opgenomen in de verkeerskundige analyse.
- I.v.m. de bezorgdheid voor sluipverkeer en drukte t.g.v. files op de Ring/E19 kan er gesteld worden de focus op de aanleg van een veilig en duurzaam kruispunt ligt. Er wordt niet verwacht dat bijkomend verkeer zal aangetrokken worden. De extra afslagstroken zijn enkel om de tijd met groen licht van de verschillende richtingen zo kort mogelijk te houden zodat er meer tijd overblijft voor de zwakke weggebruikers.
- Ambulances kunnen van alle kanten aanrijden naar de ziekenhuizen en keerbewegingen maken. Toegang tot de Spoorweglaan blijft zoals voorheen en de hoofdaanrijroute van de brandweer op de R11 blijft gegarandeerd.

De bezwaren m.b.t. verkeersveiligheid & mobiliteit zijn niet gegrond

○ **Bezwaren m.b.t. parkeerplaatsen:**

Samenvatting bezwaar

- Er verdwijnen 49 bestaande parkeerplaatsen aan woningen. De nieuwe buurtparking, aan de zijde waar er weinig parkeerdruk is, heeft slechts 40 niet-gereserveerde plaatsen, die mogelijk ook door derden zullen worden gebruikt. Zo ontstaat er een ernstig tekort, terwijl veel bewoners én minder mobiele personen afhankelijk zijn van nabij parkeren.
- Parkeerproblemen voor omwonenden.
- Vraag naar waterdoorlatende parkeerplaatsen in parkgebied.
- Geen mogelijkheid om fietsen te stallen.
- Er wordt onnodig een pendelparking voorzien waarvan de capaciteit vandaag alleen gebruikt wordt om bedrijfsvoertuigen te stallen.
- Slechtere bereikbaarheid handelaren en parkeerplaatsen.

Evaluatie bezwaar:

- Wat betreft de parkeerbehoefte is er bij de aanvraag een studie gevoegd die een inschatting maakt van de parkeerbehoefte in de buurt.
 - Aan het kruispunt ligt momenteel een parking. Deze werd in 2004 gerealiseerd als randparking in het kader van een minder hinder-maatregel van het Agentschap Wegen en Verkeer ten behoeve van de werken aan de R1 op basis van een stedenbouwkundige vergunning die beperkt was in tijd tot 16 oktober 2016. Na het beëindigen van de werken aan de R1 bleef de parking echter behouden. De plaats werd niet teruggebracht in haar oorspronkelijke staat, de bestaande parking is heden stedenbouwkundig niet vergund.

Concreet zijn er momenteel 144 parkeerplaatsen aanwezig op de carpoolparking en een aantal langspaarkeerstroken.
 - Uit het gevoerde parkeeronderzoek blijkt dat de parking voor een deel ook gebruikt wordt door de buurt, maar voornamelijk door een verhuurbedrijf en vrachtwagenchauffeurs.

De parkeerplaatsen die in het voorwerp van de aanvraag zijn opgenomen zijn allemaal buurtparkeerplaatsen en geen pendelparkeerplaatsen.
 - Bij de heraanleg is er inderdaad een afname van het aantal parkeerplaatsen. Dit onder andere ten gevolge van het verslag van de projectvergadering waarbij de oostelijke buurtparking (die volledig in parkgebied gelegen was) niet aanvaard werd. Deze is dan ook geschrapt en vervangen door een lokaal buurtpark aan de kant van de woonwijk. Langs de zuid-oostelijke ventweg worden haakse parkeerplaatsen voorzien in de woonwijk, met als planbestemming woongebied.

Dit aantal is minder dan de uitgesloten en geschrapte oostelijke buurtparking.
 - Er is een afgesloten openbare fietsenberging voorzien voor 20 fietsen op de westelijke buurtparking.

De bezwaren m.b.t. parkeerplaatsen zijn niet gegrond

○ **Bezwaren m.b.t. m.e.r.-screening:**

Samenvatting bezwaar

- De oorspronkelijke spoorwegberm in Wilrijk, ingetekend als parkgebied op het gewestplan Antwerpen, was 25 ha, nu rest nog slechts 3,27 ha. Hierdoor is de aanvraag MER-plichtig.
- Rubriek 10.1.b van bijlage II bij het MER-besluit is van toepassing daar er in het sloopopvolgingsplan een lengte van circa 1.500 m aangehaald wordt. In de screeningsnota wordt 950 m aangehaald, echter is de ventweg en fietspad

doorheen de berm niet meegerekend. Dit project valt niet te beschouwen als een ondergrensproject. Een volledige MER is noodzakelijk.

- Gelet op het feit dat de projectzone een foerageergebied voor vleermuizen betreft is een MER nodig.
- Er is een passende beoordeling noodzakelijk. Het tijdelijke karakter van de hinder ontheft de initiatiefnemer niet van de verplichting tot het uitvoeren van een passende beoordeling of natuurtoets.
- Het dossier bevat geen hydrologische analyse van de grondwaterstroming, de verlaging van het grondwaterpeil of de effecttrajecten. Daarnaast worden de mogelijke risico's van verontreiniging niet onderzocht.
- Verlichting in en nabij het foerageergebied van strikt beschermde vleermuissoorten is bijzonder schadelijk en vormt een significante aantasting van hun leefgebied.

Evaluatie bezwaar:

- De aanvraag is niet MER-plichtig.
De aanvraag heeft betrekking op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage III van het project-m.e.r.-besluit, meer bepaald:

- *categorieën 1d (ontbossing)*
- *10e (aanleg van wegen), 10j (grondwateronttrekking)*
- *10l (werken inzake overstroming), 13 (wijzigingsrubriek)*

Artikel 20. Van het omgevingsvergunningendecreet stelt:

Als met toepassing van artikel 4.3.3, § 2, van het DABM bij de vergunningsaanvraag een project-m.e.r.-screeningsnota is gevoegd, onderzoekt de bevoegde overheid, vermeld in artikel 15, of de gemeentelijke, provinciale of gewestelijke omgevingsambtenaar die nota en beslist of er over het project een milieueffectrapport moet worden opgesteld.

De evaluatie van de project- m.e.r.-screeningsnota is opgenomen in de volledige ontvankelijkheidsverklaring van onderhavige aanvraag d.d. 14 mei 2025, de conclusie ervan luidt als volgt:

Uit bovenstaand onderzoek blijkt dat de aanvraag afdoende werd getoetst aan de relevante selectiecriteria zoals opgenomen in bijlage II van het DABM. Er wordt vastgesteld dat in het licht van de kenmerken van het project, de plaatselijke omstandigheden en de kenmerken van zijn potentiële effecten, er op basis van de gegevens in de aanvraag geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn en een project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten zal bevatten. Bijgevolg moet er voor onderhavige aanvraag geen milieueffectenrapport worden opgemaakt..

- De screening bespreekt de impact op mobiliteit, bodem, watersysteem, lucht, geluid en trillingen, biodiversiteit, onroerend erfgoed en licht en straling.
- Uit de screening blijkt dat er geen betekenisvolle effecten verwacht worden op VEN-gebied t.g.v. de aanvraag, een verscherpte natuurtoets is dus niet nodig.
- Uit de screening blijkt dat er geen betekenisvolle effecten verwacht worden op habitatrichtlijngebied t.g.v. de aanvraag, een passende beoordeling is dus niet nodig.
- Het project omvat de heraanleg van een bestaand kruispunt. Het is hierbij niet de bedoeling om bijkomende verkeersstromen te gaan aantrekken of genereren. Een mobiliteitsstudie is niet nodig gezien er minder dan 200 parkeerplaatsen aangelegd worden.
Een passende beoordeling is strikt genomen niet vereist. De aanvrager heeft evenwel een passende beoordeling toegevoegd aan de aanvraag, hierin wordt

ook het effect op het fourageergebied voor vleermuizen onderzocht. De evaluatie van deze passende beoordeling is opgenomen in het advies d.d. 25 juli 2025.

- De bemalingsnota biedt een antwoord m.b.t. de bemalingen en grondwater-verlaging en aantrekken vervuiling. In onderhavige beslissing wordt een uitgebreide watertoets opgenomen.
- Wat betreft effecten op fauna wordt verwezen naar de adviezen d.d. 20 juni 2025 en 25 juli 2025 van het Agentschap voor Natuur en Bos. De m.e.r.-screeningsnota stelt bovendien dat nieuwe lichtbronnen neerwaarts gericht zullen worden. Indien mogelijk kan (een deel van) de verlichting worden gedimd na 23.00 uur.

De bezwaren m.b.t. mer-screening zijn niet gegrond

○ **Bezwaren m.b.t.. PFAS:**

Samenvatting bezwaar

- Het projectgebied ligt binnen de no regret zone rond 3M en grenst aan een tweede risicozone Fort V waardoor bodemverontreiniging met PFAS reëel en te verwachten is.
- PFAS kan zich via stof of regen verspreiden naar tuinen, speeltuinen en zandbakken in de omgeving, toch wordt er geen veilige verwerking voorzien maar de opslag en hergebruik van de verontreinigde grond ter plaatse.
- Gezien de nabijheid van woningen, een school, een ziekenhuis en een kwetsbaar natuurgebied op slechts 305 meter afstand, is het cruciaal om de bodem niet te verstoren en de bestaande vegetatie intact te laten, zodat natuurlijke sanering haar werk kan doen.

Evaluatie bezwaar:

- Het projectgebied is gelegen aan de rand van de 10km perimeter rond 3M ligt waar er voorzorgsmaatregelen zijn met betrekking tot voeding.
- Het project ligt ook voor een zeer klein gedeelte in Fort V risicozone 1 (aansluiting op bestaande toestand in het oosten). In deze risicozone 1 gelden voorzorgsmaatregelen voor voeding en grondwater. Aangezien de resultaten van de analyses van de bodemstalen uit het verkennende bodemonderzoek geruststellend zijn, zijn de no-regret-maatregelen voor bodemgebruik niet van toepassing.

Bijgevolg kan er geconcludeerd worden dat zowel OVAM als het Agentschap Zorg en Gezondheid hebben besloten dat op basis van de uitgevoerde voorstudie, er in de fort V risicozone 1 waar het project invalt geen aanwijzingen zijn dat bodemgebruik dat tot oplaaiend stof zou kunnen leiden (zoals in dit project het geval is) negatieve gevolgen heeft op vlak van gezondheid.

Anderzijds zijn er in de 3M straal van 5-10 km waar het project eveneens invalt nooit voorzorgsmaatregelen voor bodemgebruik voorgesteld door het Agentschap Zorg, wat eveneens een indicatie is dat er voor deze zone geen aanwijzingen zijn dat bodemgebruik dat tot oplaaiend stof kan leiden een negatieve gezondheidsimpact kan hebben.

Wat betreft PFAS kan verwezen worden naar de parallelle regelgeving over grondverzet in het handelingskader PFAS.

De bezwaren m.b.t. PFAS worden niet weerhouden.

○ **Bezwaren m.b.t. luchtkwaliteit:**

Samenvatting bezwaar

- De spoorwegberm fungeert als natuurlijke buffer tegen luchtvervuiling, geluidsoverlast en trillingen en chemische stoffen.
- De verschuiving van de weginfrastructuur zal zorgen voor extra overlast in een zone waar de meetwaarden voor lucht en geluid al kritiek zijn en waar zich een school bevindt.
- De spoorwegberm is een plek om te wandelen, te fietsen, tot rust te komen en te genieten van een natuurlijke omgeving midden in de stad.
- Om de mentale en fysieke gezondheid, leefbaarheid en levenskwaliteit van de buurt te beschermen, is het noodzakelijk de bufferende werking van de spoorwegberm te behouden.
- De veiligheid en leefbaarheid van de omgeving komt in het gedrang. Een berm van meer dan 10.000 m² berm verdwijnt, een belangrijke buffer tegen vervuiling en overlast van het verkeer.
- Luchtkwaliteit is nu reeds heel slecht in de buurt, de nieuwe situatie zal meer fijn stof veroorzaken
- De berm heeft een positief effect op de luchtkwaliteit in de omgeving. Het verdwijnen van de berm zal verhoogde concentraties van stikstofdioxide teweegbrengen die ademhalingsproblemen, long-, hart- en vaatziekten zullen veroorzaken of verergeren.
- Luchtkwaliteit t.g.v. bijkomend verkeer.

Evaluatie bezwaar:

- Het is correct dat bomen een positieve bijdrage leveren aan de luchtkwaliteit door captatie van CO₂ en fijne partikels en dat voor het nieuwe wegprofiel het niveau van de bodem aanzienlijk gewijzigd dient te worden.
De bedoeling is om na de werken een heraanplant te voorzien zodat er opnieuw een groene buffer kan ontstaan (zie ook bezwaren m.b.t. verdwijnen van groen en biodiversiteit). Er worden 272 nieuwe bomen voorzien met een plantmaat van minstens 18/20 cm en met een minimale hoogte van 500 cm boven het maaiveld. Er komt eveneens een lokaal park in het zuidoosten van het projectgebied. Het bezwaar is deels gegrond. Aan de onderhavige omgevingsvergunning worden voorwaarden verbonden inzake de uitvoering van de heraanplant.
- Er zal tevens een voorwaarde opgenomen worden om wintervaste groenschermen te voorzien, met name aan de kant van de Zwaluwenlaan en Spoorweglaan oost waar de auto's op de R11 dicht bij de woningen komen. Dit nieuwe groenvolume met grote plantmaat zal ook bijdragen aan het zuiveren van de luchtemissies in het projectgebied. De dense wintergroene schermen en lokaal parkje zullen de emissie van het autoverkeer ook bufferen ten aanzien van de woonstraten/ventwegen.
- De luchtemissies tijdens de werffase door de machines en zwaar transport zullen beperkt zijn en tijdelijk van aard.
- Wat betreft toenemende emissies van uitlaatgassen (PM₁₀, PM_{2,5}, NO_x) kan gesteld worden dat er niet verwacht wordt dat het project bijkomend verkeer en dus bijkomende emissies zal genereren.
- Door de heraanleg worden de grote aaneengesloten monolietverhardingen die voor hittecumulatie en hittestress zorgen opgedeeld en grotendeels overplant door boomkruinen van laanbomen.

De bezwaren m.b.t. luchtkwaliteit worden niet weerhouden.

○ **Bezwaren m.b.t. geluidsoverlast:**

Samenvatting bezwaar

- Een bezwaarindiener stelt dat hij zelfs geen rust meer zal vinden in zijn huis omwille al het lawaai van auto's, vrachtwagens en de vele ambulances, het is nu al moeilijk concentreren en slapen als hij de raam open zet.
- Maatregelen nemen tegen schade van trillingen tijdens werken.
- Berm is geluidsdempend.
- Door de wegverschuiving komt het verkeer dichter bij de drukst bewoonde zijde van het kruispunt.

Evaluatie bezwaar:

- Het bezwaar wordt niet weerhouden. Naast het filteren van stof en luchtvervuiling, wordt ook geluid door bomen iets gemilderd. Voor een solitaire boom zal dit effect miniem zijn, tenzij hij net tussen de geluidsbron en de ontvanger in staat. Een bomengroep zal meer effect hebben, maar om een sterke afname van de geluidsniveau te bekomen, is een relatief brede groengordel nodig, met zowel bomen als struiken. Belangrijker is echter dat de geluidsbron door bomen gemaskeerd wordt, waardoor het geluid diffuus wordt en mensen de indruk krijgen dat het geluidsniveau vermindert. Hetzelfde geldt uiteraard voor bomenrijen en dreven. En hoe miniem ook, vaak blijkt zelfs het geruis van bladeren een maskerend effect te hebben. Aangezien veel mensen als reden voor een bezoek aan een groenelement 'rust' aangeven, is dit uiteraard een belangrijk argument.
- Er is wel een belangrijk psychologisch aspect en het geluid van de bladeren en de vogels (wat als aangenaam wordt ervaren) kan het geluid van het verkeer (wat als storend wordt ervaren) maskeren.
- Vandaar dus het belang om ook voldoende groenaanplant te voorzien na de werken, dit is integraal opgenomen in het project.
- Er wordt geen toename van het gemotoriseerd verkeer verwacht, dus de geluidshinder hierdoor zal niet toenemen t.o.v. de bestaande situatie. Wél zal de verharding bestaan uit asfalt type SMA, wat geluidsarm en duurzaam is en waardoor er dus op dat vlak een verbetering zal zijn t.o.v. de huidige situatie.
- Wat betreft de demping, komen er nieuwe wintergroene groenschermen. Aangezien de huidige schermen vandaag de dag een mengeling zijn van bladverliezende en wintergroene planten, zal er na de heraanleg doorheen het jaar een bladhoudend groenscherm aanwezig zijn. Dit heeft zowel visueel als naar geluid een betere dempende kwaliteit dan de huidige schermen op vlak van groenaanplant.

Er worden voorwaarden aan de onderhavige omgevingsvergunning gehecht met betrekking tot de aanplanting van hoogstammige bomen en groenschermen. De bezwaren m.b.t. geluidsoverlast zijn deels gegrond, deze voorwaarden bieden hierop een antwoord.

○ **Bezwaren m.b.t. verdwijnen van groen en ontbossing:**

Samenvatting bezwaar

- De geplande werken zullen leiden tot het kappen van bomen en het vernietigen van groenstroken. Dit heeft niet alleen een negatieve invloed op de biodiversiteit, maar vermindert ook de leefkwaliteit en het welzijn van de buurtbewoners. Groen in de buurt is essentieel voor schone lucht, verkoeling tijdens warme dagen en het behoud van lokale fauna en flora.
- Er worden vele oude bomen gerooid, waaronder vijf toekomstbomen die bijdragen aan klimaatadaptatie en biodiversiteit

- De beboste berm en deze bomen vormen een aaneengesloten jachtgebied en een ecologische verbinding tussen vleermuizenpopulaties in de nabijgelegen forten.
- De verhoogde spoorwegberm wordt deels ontbost maar is ecologisch waardevol met belangrijke functies zoals CO₂-opslag, waterbeheer, verkoeling en het bevorderen van leefkwaliteit en gezondheid.
- De overige bomen zullen alsnog schade oplopen door machines en hun onderling verweven wortelstructuren.
- Er wordt geen rekening gehouden met de cumulatieve effecten.
- De spoorwegberm wordt al jaren stelselmatig aangetast ten voordele van grootschalige weginfrastructuur. Van de oorspronkelijke 25 hectare parkgebied blijft vandaag nog slechts 3,27 hectare over. Het huidige plan zet deze trend onverminderd voort.
- Er wordt gevraagd om de verwijdering van de berm te heroverwegen, alternatieven te onderzoeken om het aanwezige groen te sparen en een transparant participatieproces voor omwonenden op te starten.
- Men is niet akkoord met het ontbreken van bomen op de middenberm van de Prins Boudewijnlaan. Bezwaarindieners vragen een inspanning te doen om ook daar bomen aan te planten.
- Groene bermen dragen bij aan de opvang van regenwater, beperking van hittestress en verbetering van de luchtkwaliteit. In het licht van actuele klimaatuitdagingen is het onbegrijpelijk dat bestaand groen wordt opgeofferd, terwijl alternatieven mogelijk zijn.
- De heraanleg zal gepaard gaan met ernstige schade aan de natuur: spoorwegberm en parkgebied zullen moeten verdwijnen, daarnaast zal habitat van beschermde vleermuizen bedreigd worden, vervuilde grond worden hergebruikt en een verhoogde blootstelling aan geluid, CO₂, stikstof, fijn stof en chemicaliën een feit worden. De wetgeving omtrent overstromingsgevoelige gebieden wordt hierbij ook genegeerd.
- Een duurzame modal shift mag nooit het alibi worden voor ecologische achteruitgang. Het STOP -principe vraagt terecht meer ruimte voor voetgangers en fietsers, maar nergens staat dat dit ten koste moet gaan van groen. Volgens het Vlaams Beleidsplan Ruimte moeten open ruimtes gevrijwaard blijven.
- Het project voorziet een gedeeltelijke afgraving van de berm ten behoeve van de aanleg van het fietspad. Dergelijke ingreep brengt evenwel aanzienlijke risico's met zich mee inzake de stabiliteit van de resterende bomen. Dit zal onvermijdelijk leiden tot beschadiging of verlies van draagwortels van de aanwezige bomen. Dergelijke ingreep verhoogt de kans op wortelverlies, verminderde wortel verankering, en bijgevolg windworp of zelfs omvallen van bomen. Er moet dus een objectief, onafhankelijk boomveiligheidsadvies worden uitgevoerd door een daartoe gekwalificeerde deskundige. Bezwaarindieners vragen de werken op te schorten tot boomveiligheidsonderzoek is gebeurd.
- De bomen *Juglans regia* (okkernoten) zijn bewust aangeplant vanwege hun lange levensduur, meer dan 120 jaar, hun bijdrage aan klimaatadaptatie, biodiversiteit én hun rol in het jachtgebied van beschermde vleermuizen. Dankzij hun karakteristieke blad- en vruchtstructuur trekken ze insecten en spinnen aan, die op hun beurt een belangrijke voedselbron vormen voor deze vleermuizen.
- Samen met de beboste berm vormen deze bomen een aaneengesloten jachtgebied en een ecologische verbinding tussen vleermuizenpopulaties in de nabijgelegen forten. In het dossier van AWW worden ze echter niet afzonderlijk benoemd, laat staan gewaardeerd.

- Een grasperk, wadi's en jonge aanplant vervangen geen volwaardig ecosysteem.
- Externe compensatie en een financiële onderhoudsbijdrage dragen niets bij aan het lokale verlies.
- Leefbaarheid, levenskwaliteit en gezondheid zijn niet te compenseren.
- Berm is warmteregulerend.
- Vraag naar minder verharding.
- Resultaten van Natuurweefselplan voor de berm niet opgenomen.

Evaluatie bezwaar:

- Betreffende de ligging in parkgebied en de verenigbaarheid van de aanvraag met de geldende stedenbouwkundige voorschriften wordt verwezen naar de beoordeling van de overeenstemming t.o.v. voorschriften van het gewestplan in deze beslissing.
- Gelet op de projectdoelstellingen zijn wijzigingen aan vegetatie moeilijk te vermijden. Binnen het deelgebied van de projectzone gelegen in parkgebied wordt 6.405 m² ontbost en verdwijnen 67 bomen. Het Agentschap voor Natuur en Bos geeft in haar advies d.d. 20 juni 2025 aan dat de resterende bosoppervlakte als bos behouden moet blijven waarbij bijkomende kappingen enkel uitgevoerd kunnen worden mits machtiging van het Agentschap. Op deze manier blijft het resterende groen gevrijwaard. De ontbossing wordt in natura gecompenseerd, maar niet in of in de onmiddellijke omgeving van het projectgebied. Wel worden 272 nieuwe hoogstammige bomen aangeplant in het projectgebied, maar niet in bosverband.
- Het klopt dat een heraanplant van bomen en/of bos niet onmiddellijk hetzelfde effect heeft van een volgroeid bos. De boscompensatiefactor (factor 2 voor inheems loofhout) houdt hiermee rekening. Omdat de restoppervlakte binnen de projectzone te klein is om aan de boscompensatie van 12.810 m² te voldoen, wordt deze op een perceel in Willebroek voorzien. Bijkomend worden binnen het voorliggende project ook 272 nieuwe bomen voorzien. De plaatsing van deze groenzones met bomen zorgt op termijn voor een ecologische verbinding tussen de spoorberm ten oosten, en de groenzone van de snelwegknoop E19 ten westen. Deze ecologische link ontbreekt op dit moment. Daarnaast worden ook de groenbermen van de E19 op- en afritten uitgebreid door onnodige verharding te verwijderen en groen aan te planten.
- In het projectgebied zijn volgens de bijgevoegde project-m.e.r.-screeningsnota geen gekende verblijfsplaatsen voor vleermuizen (noch constructies, noch bomen met geschikte holtes). Het is niettegenstaande wel zo dat de berm van de R11 gevolgd wordt door foeragerende vleermuizen. De inname van de bebossing op de berm van de R11 is om deze reden te betreuren. De aanvrager heeft echter rekening gehouden met het belang van de lineaire groenstructuur langs de R11 en heeft om deze reden er voor geopteerd om met de aanplantingen van de laanbomen (in de mate van het mogelijk) het lineair groenelement over de Prins Boudewijnlaan door te trekken. Op middellange termijn zal de foerageerverbinding voor vleermuizen verbeteren ten aanzien van de bestaande toestand, aangezien er op dit moment meer ontbrekende schakels zijn in de (lineaire) groenstructuur. De invloed van het project op de vleermuizenpopulaties werd onderzocht in de passende beoordeling en werd door het Agentschap voor Natuur en Bos geëvalueerd in het advies d.d. 25 juli 2025.
- Er wordt een voorwaarde opgenomen om bladhoudende groenschermen te voorzien, met name aan de kant van de Zwaluwenlaan waar de auto's op de R11 dicht bij de woningen komen, alsook aan de Spoorweglaan aan de oostkant waar in bestaande toestand de begroeide spoorwegberm ligt. Door beide

wintergroene groenschermen wordt de bestaande buffering tussen de verkeersknoop en het woongebied behouden en versterkt.

- Er wordt als voorwaarde opgenomen om de bomen te checken op nesten alvorens deze te vellen of ontbossen.
- Wat betreft woonkwaliteit worden groenschermen voorzien in de plannen aan beide straten die vandaag reeds een groenscherm hadden. Bijkomend komt er aan de zuidoostkant een lokaal park bij waardoor de situatie voor deze bewoners verbeterd wordt t.o.v. de bestaande toestand.
- De beeldkwaliteit verhoogt aangezien door de heraanleg de grote boomloze monoliete verhardingen worden opgedeeld. Er komen meer groenzones met boomrijen. Hierdoor zal het gehele gebied terug een groen uitzicht krijgen en aansluiten op het groene karakter van de snelwegknoop E19 en de groene spoorwegberm. Het project voorziet dus een realisering van de doelstellingen van de gewestplanbestemming, zijnde een lineaire groen/park structuur voorzien/behouden op de oude spoorwegberm aansluitend op de aangeduide hoofdverkeersweg, rekening houdend dat deze ruimte ook ten dienste staat van het verkeerskundig ontsluiten van de omliggende woonwijken en stadskernen, zoals reeds het geval was bij de opmaak van het gewestplan.
- Het verbreden van het voet- en fietspad zorgt voor extra inname van de middenberm ten zuiden van de N173 waardoor er enkele bomen dienen te sneuvelen in deze zone (de meest oostelijke bomenrij). Er is geen plaats meer om in deze middenberm bijkomende bomen te planten aangezien er in deze middenberm de meest westelijke bomenrij behouden blijft.
- Groene bermen dragen inderdaad bij tot de opvang van regenwater. Gezien er in dit project meer onthard dan verhard wordt en ingezet wordt op wadi's als infiltratievoorziening, zal dit een positief netto effect hebben m.b.t. opvang van regenwater, hittestress, etc.
- Bij het afgraven van het talud werd rekening gehouden met een veiligheidszone van 1 à 2 m bijkomend mee te ontbossen om ervoor te zorgen dat effectief de bomen die te dicht bij de bovenkant van het talud staan of de bomen waarvan de wortels grondig beschadigd worden verwijderd worden om ervoor te zorgen dat er geen risico is op vallen van bomen ten gevolge van beschadigingen.

Er worden voorwaarden aan de onderhavige omgevingsvergunning gehecht met betrekking tot de boscompensatie, de aanplanting van hoogstammige bomen en groenschermen.

De bezwaren m.b.t. het verdwijnen van groen en ontbossing zijn deels gegrond, deze voorwaarden bieden hierop een antwoord.

- **Bezwaren m.b.t. omgeving - Wateroverlast:**

- Samenvatting bezwaar**

- Invloed van wadi's op kelders.
 - Minimaal wegpompen grondwater om bestaande bomen te beschermen.
 - Verminderde infiltratiecapaciteit door de ontbossing?
 - Wateroverlast, ligging pluviaal overstromingsgevoelig gebied, hydrologisch onderzoek gevraagd.
 - Bijkomende verharding in overstromingsgevoelig gebied.

- Evaluatie bezwaar:**

- In de huidige toestand stroomt het oppervlaktewater grotendeels naar de riolering. In de nieuwe toestand is er voldaan aan de regelgeving en doelstellingen inzake hemelwater en worden er grachten en grote wadi's voorzien. Oppervlaktewater wordt eerst lokaal opgehouden, geïnfiltreerd en pas bij pieken en overvloed afgevoerd. Hierdoor zal het beschikbaar water in

de bodem voor groen en bomen toenemen t.o.v. de huidige toestand. Aangezien er meer water lokaal opgehouden en geïnfilterd wordt, zal de belasting van het rioleringsstelsel afnemen, wat een voordeel is bij pieken en leiden tot een lager risico voor overstromingen hier en in de omgeving. Ook de ontharding zal een positief effect hebben op mogelijke wateroverlast.

- De Watertoets wordt opgenomen in deze beslissing en hierbij wordt rekening gehouden met de overstromingsgevoeligheid van het perceel, de principes van de hemelwaterverordening en het advies van de bevoegde watertoetsadviesinstantie.
- Zie ook motivering hierboven (bij verdwijnen groen) m.b.t. waterhuishouding.

De bezwaren m.b.t. de wateroverlast in het projectgebied en de omgeving zijn ongegrond.

○ **Bezwaren m.b.t. zonevreemdheid – goede ruimtelijke ordening:**

Samenvatting bezwaar

- Afwijken van het gewestplan onder de uitzonderingsmaatregel van het algemeen belang is in deze context niet verantwoordbaar en niet toelaatbaar. De geplande ingreep heeft een grote ruimtelijke impact, terwijl hetzelfde veiligheidsdoel met minder ingrijpende maatregelen bereikt kan worden. Bovendien tast het kappen van bestaand bos de leefbaarheid, gezondheid en natuur ernstig aan. Het plan gaat ook in tegen de klimaatdoelstellingen, negeert de nieuwe hemelwaterverordening met risico op wateroverlast tot gevolg en creëert een parkeerprobleem. Ik denk dat we dan ook met zekerheid kunnen stellen dat deze heraanleg niet in het algemeen belang is.
- Werken in parkbestemming.

Evaluatie bezwaar:

- Het klopt inderdaad dat de projectzone gedeeltelijk in woongebied en hoofdzakelijk in parkgebied gelegen is. Tevens zijn ter plaatse de hoofdverkeerswegen als lijnelementen op het gewestplan ingetekend. Het projectgebied werd destijds op het gewestplan als parkgebied ingekleurd om bebouwing tegen te gaan. De bestemming als parkgebied impliceert dat deze bestemming zo veel mogelijk ontwikkeld moet worden als parkzone en in een belangrijke groene functie dient te voorzien, niet enkel recreatief, maar ook als buffering naar de omwonenden toe. Het gewestplan toont ook duidelijk een hoofdverkeersweg ingebed in een groenstructuur alsook een reservatie en erfdienstbaarheidsgebied. Voor de toetsing van de aanvraag en de overeenstemming met de geldende stedenbouwkundige voorschriften wordt verwezen naar de evaluatie hiervan verderop in deze beslissing.
- Het aanleggen van infrastructuur – in het bijzonder de stedenbouwkundige handelingen gekoppeld aan de buurtparking – is inderdaad niet in overeenstemming met de gewestplanvoorschriften voor parkgebied. Afwijking van deze voorschriften is enkel mogelijk in het kader van art.4.4.7.§2 van de Vlaamse Codex ruimtelijke ordening voor de realisatie van werken van algemeen belang. Om die afwijking te kunnen toepassen is er voorafgaand aan het indienen van de omgevingsvergunningsaanvraag een projectvergadering georganiseerd die uitspraak doet over die afwijking. De gewestelijke omgevingsambtenaar heeft hierover uitspraak gedaan in het verslag van de projectvergadering d.d. 2 juni 2023.

De bezwaren m.b.t. planologische verenigbaarheid en het toepassingsgebied van de afwijkingsbepalingen uit de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening zijn niet gegrond. Dit

wordt omstandig opgenomen onder de titel “Ruimtelijke verenigbaarheid (artikel 4.3.1, §1, van de VCRO)”.

○ **Bezwaren m.b.t. participatie, openbaar onderzoek, communicatie, draagvlak: Samenvatting bezwaar**

- Veel buurtbewoners voelen zich onvoldoende, of zelfs niet gehoord in dit proces. Er zijn geen alternatieven voorgesteld met totaal behoud van het huidige groen.
- De noodzaak van deze ingrepen wordt niet onderbouwd en er werd geen alternatief onderzocht waarbij de berm behouden blijft.
- Eerdere voorstellen voor kleinschalige, gerichte ingrepen om de veiligheid van het kruispunt te verbeteren, zijn nooit uitgevoerd zodat verschillende ongelukken vermeden hadden kunnen worden.
- Er wordt voor compensatie gekozen zoals een grasperk, wadi's of jonge aanplantingen maar deze vervangen geen volwaardig ecosysteem en een financiële onderhoudsbijdrage draagt niet bij aan het lokale verlies. Leefbaarheid, levenskwaliteit en gezondheid zijn niet te compenseren.
- Gelet op de hoge kost, de zware nevenschade en de beperkte veiligheidswinst is het onverantwoord om dit grootschalige ontwerp uit te voeren zonder een grondige alternatievenstudie. Zijn er echt geen goedkopere, effectievere en duurzamere alternatieven die de verkeersveiligheid even goed verbeteren?
- De aanvrager heeft via misleidende communicatie foutieve en onvolledige informatie verspreid.
- Het openbaar onderzoek werd niet conform de wettelijke eisen georganiseerd. Zo ontbreekt de indieningsdatum en werden de borden met de aanplakking onzorgvuldig geplaatst.

Evaluatie bezwaar:

- De aanvraag volgt de wettelijk omschreven procedure voor omgevingsvergunningsaanvragen met openbaar onderzoek. Alle andere infomomenten en brieven zijn bijkomend en niet verplicht. Aangezien hier naast de wettelijke verplichte communicatiemomenten bijkomende inspanningen geleverd zijn, werden hier inzake informeren van de buurt meer dan de wettelijk verplichte inspanningen geleverd. Inzake de timing van het niet verplichte bijkomende infomoment kan enkel gezegd worden dat dit vermoedelijk het gevolg was van de doorloop van procedures die bepalen wanneer bepaalde procedurestappen genomen moeten worden.
- Begin 2022 werd een eerste omgevingsaanvraag ingediend. Hiervoor werd op 15 februari 2022 een online infosessie voor buurtbewoners en andere belanghebbenden uit de buurt georganiseerd. Na overleg met het Vlaamse Departement Omgeving bleek het dossier niet volledig te zijn. Daarop werd de aanvraag ingetrokken door het Agentschap Wegen en Verkeer en het ontwerp werd aangepast.
- Voor de omgevingsvergunningsaanvraag in 2023 werd opnieuw een online infomoment op 13 juli 2023 georganiseerd.
- Op 18 december 2023 werd een omgevingsvergunning verleend door de gewestelijke omgevingsambtenaar. Deze vergunningsbeslissing werd door derden aangevochten bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.
- Er werd in 2024 een vertrouwelijk bemiddelingstraject opgestart met vertegenwoordigers van de actiegroep nadat er bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen beroep werd ingediend tegen de verkregen omgevingsvergunning. Uiteindelijk werd geen consensus bereikt.

- Desondanks trachtte het Agentschap Wegen en Verkeer om aan de bezorgdheden te voldoen en de suggesties van de buurt - die uit het bemiddelingstraject kwamen - zo veel als mogelijk mee te nemen. Daarom besloot het Agentschap Wegen en Verkeer om afstand te doen van de omgevingsvergunning (OMV_2022047721). Na bijkomend studiewerk werd een alternatief ontwerpplan opgemaakt dat tegemoet komt aan de duidelijke wens om meer van de bestaande groene berm te behouden ten koste van een rijstrook.
- Het Agentschap Wegen en Verkeer besloot het project aan te passen, te verfijnen, verder te zoeken naar kansen voor ontharding, e.d. om een nieuwe omgevingsvergunningsaanvraag in te dienen op basis van de input uit het bemiddelingstraject. Er wordt hierdoor een extra stuk van de berm gevrijwaard (1.200 m²). Ondanks het niet bekomen van een officieel compromis wilde de aanvrager op deze manier tegemoet komen aan de behoeftes en bezorgdheden van de actiegroep. Op 6 januari 2025 werd een aanvraag voor een omgevingsvergunning ingediend met het nieuwe ontwerpplan, dit is onderhavige omgevingsvergunningsaanvraag.

De bezwaren betreffende de participatie en draagvlak worden niet weerhouden.

○ **Bezwaren m.b.t. alternatieven en visie/draagvlak:**

Samenvatting bezwaar

- Er zijn duurzame alternatieven mogelijk, zoals het verbeteren van het openbaar vervoer, het aanleggen van fietspaden of het beperken van doorgaand verkeer. Deze opties zijn onvoldoende onderzocht en besproken.
- Men wenst een nieuw, toekomstgericht plan dat het kruispunt veiliger maakt én tegelijkertijd natuur, leefbaarheid en gezondheid beschermt.
- Er wordt een ongelijkgronds kruispunt of een verbetering aan de hand van een brug of tunnel als alternatief voorgesteld.
- De noodzaak van deze ingrepen wordt niet onderbouwd en er werd geen enkel alternatief onderzocht waarbij de berm behouden blijft.
- Eerdere voorstellen voor kleinschalige, gerichte ingrepen om de veiligheid van het kruispunt te verbeteren, zijn nooit uitgevoerd. Hierbij wordt in het bijzonder verwezen naar de adviezen uit de startnota van 2006 en van de verkeerspolitie in 2007. Tot op heden ontbreken zelfs eenvoudige maatregelen zoals haaiantanden, fluorescerende wegmarkeringen, waarschuwborden of een oranje knipperlicht op de bypasses. Het is dan ook bijzonder waarschijnlijk dat verschillende ongelukken vermeden hadden kunnen worden als deze adviezen waren opgevolgd.
- Een fietsdoorsteek door de berm is overbodig: er bestaat al een route via de Jozef Hermanslei en de Spoorweglaan biedt ruimte voor een volwaardige fietsinfrastructuur.

Evaluatie bezwaar:

- De doelstelling van dit project is om de verkeersveiligheid op het kruispunt te verbeteren. Het ontwerp is opgemaakt met deze doelstelling voor ogen zodat een conflictvrij kruispunt gecreëerd kan worden. Kleine ingrepen helpen maar zijn niet afdoende gelet op de hoge ongevallencijfers. Er is nood aan een grondige herinrichting van het kruispunt.
Op vraag van de gewestelijke omgevingsambtenaar tijdens en naar aanleiding van de projectvergadering, werd het ontwerp tevens voorzien van maximale groenaanplant en werden de rijstroken zo smal mogelijk gemaakt om de ruimte-inname en bijkomende verharding zo veel mogelijk te beperken. Een

alternatievenonderzoek voor de herinrichting van het kruispunt is niet noodzakelijk binnen onderhavige procedure.

- De omgeving R11/Prins Boudewijnlaan en de Frans Van Dunlaan is door de stad Antwerpen geselecteerd als lokale slimme schakel. Een slimme schakel is een plek waar men op eenvoudige wijze van vervoersmiddel kan schakelen om op die manier de modal shift te stimuleren. Bij de inrichting van dit kruispunt is er rekening met gehouden dat dit een plek is met parking voor deelwagens, plaatsen voor laadpalen, een overdekte en/of afgesloten fietsenstalling, goede fietsvoorzieningen, dropzones voor deelmobiliteit en verbeterde bushaltes. Op die manier is rekening gehouden met de beleidsplannen van de stad Antwerpen en de ambities op vlak van modal shift.
- Door een kruispuntontwerp neer te leggen dat voldoende opstelstroken heeft om de verkeersintensiteiten te kunnen afwikkelen, zal het verkeer hier goed afgewikkeld kunnen worden. Hierdoor blijkt dat er geen terugslag zal zijn en dus ook minder fileopbouw in de omgeving zal voorkomen dan vandaag.
- Het aanleggen van een gescheiden fietspad in de Spoorweglaan zit niet in de scope van dit project. Het project heeft als doelstelling het kruispunt heraan te leggen. Het projectgebied betreft dan ook de herinrichting van het kruispunt waar er aangesloten wordt op de bestaande toestand van de R11 en de N173 (zowel wegen als fietspaden).

Door een doorsteek door de berm te creëren en gebruik te maken van de Spoorweglaan voor de aanleg van het fietspad, kan de berm maximaal behouden blijven. De heraanleg van een fietspad langsheen de R11 zou een veel groter deel innemen van de bestaande berm.

Daarenboven verhoogt de doorsteek de bereikbaarheid en toegankelijkheid voor de lokale actieve mensen (zowel wandelaars als fietsers) komende van het noorden, die naar de hondenweide, zuidoostelijk parkgebied of zuidelijke woonwijk wensen te gaan (of omgekeerd).

De bezwaren worden niet weerhouden.

- **Bezwaren inzake poging tot ontwijken van de nieuwe hemelwaterverordening. Samenvatting bezwaar**

- Bezwaarindieners stellen dat het niet aanvaardbaar is dat kort voor de inwerkingtreding van de uitstelmaatregel (artikel 22 van de Hemelwaterverordening) de vergunningsaanvraag werd ingediend die op meerdere punten tekortschiet.

Evaluatie bezwaar:

- De Hemelwaterverordening 2023 is in werking getreden voor particulieren op 2 oktober 2023.

Door de complexiteit van werken bij (her)aanleg van openbaar domein traden de verplichtingen van de Hemelwaterverordening 2023 pas in werking vanaf 7 januari 2025 (indieningsdatum bij aanvragen voor een omgevingsvergunning). Behalve als het openbaar domein deel uitmaakt van een aanvraag tot omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden: in dat geval gelden voor dat stuk openbaar domein tot en met 1 oktober 2023 de normen van de Hemelwaterverordening van 2013. Vanaf 2 oktober 2023 gelden ook daar de normen van de nieuwe Hemelwaterverordening 2023.

Onderhavige omgevingsvergunningsaanvraag werd ingediend voor 7 januari 2025, de hemelwaterverordening 2023 is er bijgevolg niet op van toepassing.

- Dat neemt echter niet weg dat de doelstelling om duurzaam waterbeheer te bevorderen en de druk op het rioleringsstelsel te verminderen in deze aanvraag niet wordt beoogd. Het water wordt maximaal ter plaatse gehouden en

geïnfiltreerd in de wadi's. Op deze manier kunnen droogteperiodes overbrugd worden en de impact van verharding op overstromingen terugdrongen worden. Voor de evaluatie van de waterhuishouding wordt verwezen naar de titel watertoets verderop in deze beslissing.

Het bezwaar is niet gegrond aangezien de omgevingsvergunningsaanvraag werd ingediend voor 7 januari 2025.

○ **Bezwaren m.b.t. volledigheid van het dossier:**

Samenvatting bezwaar:

het dossier is onvolledig en gebrekkig:

- de omvangrijkheid en onduidelijke documentenstructuur van het dossier maakt het onmogelijk om dit correct te beoordelen;
- ontbrekend B30-formulier;
- ontbrekend formulier E6;
- formulieren B5 en B26 onjuist en onvolledig ingevuld;
- watertoets ontbreekt;
- geen aanvraag of goedkeuring voor verhoogde lozingsnorm voor arseen;
- de bijlage met een formeel of juridisch verankerd compensatievoorstel ontbreekt;
- ongeldig ontwerpplan voor riolerings- en collectorswerken;
- onvolledige en onveilige omgang met PFAS-verontreiniging;
- ontbreken van voorafgaande projectvergadering, onterecht beroep op afwijking van het gewestplan (kleinschalige uitbreiding in het algemeen belang);
- ontbreken van vergunningen voor ontbossing, aanleg infrastructuur en wijziging van landschapselementen in parkgebied;
- onvolledige informatie over nieuwe vegetatie en groenaanplanting;
- tekortkomingen in de waarde beoordeling van het bestaande groen;
- ontbreken van een lichtplan – onvolledige beoordeling van lichtvervuiling;
- gegevens MER-plicht werden niet correct ingevuld, onvoldoende beoordeling van effecten – schending van de MER-verplichtingen;
- gebrekkige project-m.e.r.-screening;
- ontbreken van passende beoordeling – in strijd met stikstofinstructie en Habitatrichtlijn;
- in strijd met Europese natuurdoelstellingen;
- alleen intentieverklaringen, geen garanties;
- systematische onjuiste beantwoording cruciale beoordelvragen aanvraagdossier;
- tegenstrijdigheden betreft fasering, onthardingsoppervlaktes;
- vermenging van oude en nieuwe plannen – gebrek aan datering;
- de schade door de werf en de veranderingen in gebruik van het terrein worden in het dossier systematisch onderschat, terwijl de werkelijke impact op de natuur en het leefgebied van beschermde soorten veel groter zal zijn dan wordt voorgesteld;
- cruciale beleidsdocumenten en studies ontbreken;
- gebrek aan onderbouwing van noodzaak;
- alternatieven met behoud spoorwegberm werden niet onderzocht;
- een fietsdoorsteek door de berm is overbodig;
- poging tot regularisatie van een eerdere stedenbouwkundige overtreding;
- ontbreken van documenten
- het dossier is onduidelijk en de essentiële informatie ontbreekt, wat een correcte beoordeling onmogelijk maakt. Zo is er geen volwaardig MER opgesteld, ondanks de ligging in zeer kwetsbaar gebied.

- De bij de aanvraag gevoegde project-m.e.r.-screeningsnota is onvolledig en gebrekkig. Tevens ontbreekt een passende beoordeling, hoewel niet kan worden uitgesloten dat het project een betekenisvolle aantasting van de natuurwaarden in het SBZ-H kan veroorzaken.
- Daarnaast legt men essentiële wetgeving (gewestplan, waterwetgeving, natuurdecreet en de Europese natuurwetgeving) naast zich neer die er nochtans is om mens en natuur te beschermen.
- Het dossier werd snel ingediend en is inhoudelijk zwak.

Evaluatie bezwaar:

- Deze bezwaren inzake de volledigheid van het dossier zijn ongegrond:
De noodzakelijke inhoud van een omgevingsvergunningsaanvraag is opgelijst in de addendabibliotheek. De addendabibliotheek is bijlage 2 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (het Omgevingsvergunningsbesluit).
In onderhavig dossier zijn alle vereiste addenda opgeladen op het omgevingsloket. Zowel addendum B30, info m.b.t. projectvergadering, info m.b.t. ontbossing, beoordeling MER-plicht, passende beoordeling, etc. is allemaal toegevoegd aan de aanvraag.
- Het uitvoeren van de watertoets is de bevoegdheid van de vergunningverlenende overheid en is opgenomen in onderhavige omgevingsvergunning.
- Wat betreft addendum B27 “plannen en foto’s” stelt artikel 154 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning: “Op straffe van onvolledigheid van de aanvraag, het verzoek, de melding of het beroepschrift voldoen alle bestanden die verzonden worden, aan de vormelijke en technische vereisten, bepaald door het departement.”.
De technische en vormelijke vereisten van de plannen en foto’s voor de terreinaanleg- en infrastructuurwerken zijn vastgelegd in de normenboeken.
- Het dossier werd onderzocht op volledigheid en werd aan deze vereisten getoetst door de gewestelijke omgevingsambtenaar.
- De relevante en noodzakelijke beleidsdocumenten en studies zijn toegevoegd aan de aanvraag.
- Op 14 mei 2025 werd het dossier, na aanvulling op verzoek, door de gewestelijke omgevingsambtenaar volledig en ontvankelijk verklaard. In de volledig- en ontvankelijkheidsverklaring is een evaluatie van de project-m.e.r.-screening opgenomen.
Alle informatie die noodzakelijk is voor een correcte beoordeling van het dossier ten gronde is aanwezig in de omgevingsvergunningsaanvraag.

De bezwaren met betrekking tot de volledigheid van het dossier zijn niet gegrond

- **Bezwaren m.b.t. algemene (niet-stedenbouwkundige) zaken:**

Samenvatting bezwaar:

- Waardevermindering woningen.
- Met een prijskaartje van 10 miljoen euro roept dit project vragen op over efficiëntie en proportionaliteit. Zijn er echt geen goedkopere, effectievere en duurzamere alternatieven die de verkeersveiligheid even goed verbeteren?
- Gelet op de hoge kost, de zware nevenschade en de beperkte veiligheidswinst is het onverantwoord om dit grootschalige ontwerp uit te voeren zonder een grondige alternatievenstudie.
- Vraag naar intergemeentelijke samenwerking voor project.

- Politieke inmenging.

Evaluatie bezwaar:

- Deze bezwaren zijn niet van stedenbouwkundige aard en hebben evenmin betrekking op de ingedeelde inrichting of activiteit of vegetatiewijziging. Er kan bijgevolg niet verder op ingegaan worden.

- **Bezwaren m.b.t. erfgoed:**

Samenvatting bezwaar:

- Nabij beschermde monumenten, "Residence Elsdonck-I" en "Residence Elsdonck-II" met een geklasseerde groenomgeving gelegen.

Evaluatie bezwaar:

- De effecten van de bemaling op de erfgoedobjecten werden onderzocht in de bemalingsnota en worden in het milieuluik van deze beslissing geëvalueerd.
- Onder de titel toetsing van de aanvraag aan de goede ruimtelijke ordening wordt de verenigbaarheid van de aanvraag met de cultuurhistorische en culturele waarden in de onmiddellijke omgeving geëvalueerd.
- Hieruit volgt dat de aanvraag geen negatieve effecten heeft op erfgoedobjecten en niet strijdig is met de goede plaatselijke ordening (zie verderop in deze beslissing).

ADVIEZEN

Datum adviesvraag	Adviesinstantie	Datum advies	Aard advies
14 mei 2025	Agentschap Natuur en Bos - Adviezen en Vergunningen Antwerpen	20 juni 2025 en 25 juli 2025	Voorwaardelijk gunstig
14 mei 2025	Antwerpen - omgevingsloket@antwerpen.be	27 juni 2025	Voorwaardelijk gunstig
Datum adviesvraag	Adviesinstantie	Datum advies	Aard advies
14 mei 2025	Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken - indoor.astrid@ibz.fgov.be	20 mei 2025	Gunstig
14 mei 2025	FLUXYS BELGIUM - infoworks@fluxys.com	20 mei 2025	Gunstig
14 mei 2025	Provincie Antwerpen - Dienst Integraal Waterbeleid	8 juli 2025	Voorwaardelijk gunstig
14 mei 2025	VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ - Advies grondwater Antwerpen	-	Geacht gunstig
14 mei 2025	VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ - Advies Vergunning Afvalwater en Lucht	3 juli 2025	Voorwaardelijk gunstig
14 mei 2025	Fluxys Belgium NV	25 mei 2025	Voorwaardelijk gunstig

BEOORDELING ADVIEZEN EN VOORGESTELDE VOORWAARDEN

- Het advies d.d. 3 juli 2025 van de Vlaamse Milieumaatschappij -Afvalwater en lucht is voorwaardelijk gunstig. De voorwaarden luiden als volgt:

1. *De algemene voorwaarden voor lozing in de openbare riolering en de volgende bijzondere voorwaarde zijn van toepassing:*

Nikkel	µg/l	300
Zink	µg/l	2000
Koper	µg/l	500
Arseen	µg/l	20
MTBE	µg/l	100
PFAS	µg/l	100
vinylchloride	µg/l	1
tolueen	µg/l	90
minerale olie	µg/l	500

2. *Het totaal geloosd volume bedraagt maximaal 174.252 m³.*
3. *De kwaliteit van het bemalingswater wordt ter hoogte van elke bemalingsstreng geanalyseerd vóór het lozingspunt (na schoonpompen van de bemalingsinstallatie) of op voorhand in een representatieve peilbuis max. 3 jaar voor de opstart van de bemaling. De te analyseren parameters zijn minstens de zware metalen, BTEX, minerale olie, VOCI, tolueen en kwantificeerbare PFAS-verbindingen opgenomen in het pagina 6 van 6 WAC_IV.A.025. Een bemalingsstreng mag pas in gebruik genomen worden als de analyseresultaten beschikbaar zijn en getoetst werden aan de geldende normen. De verdere monitoring van het opgepompte bemalingswater gebeurt aan volgende frequentie:*
 - *bij concentraties hoger dan 80 % van de norm: analyse in de eerste maand wekelijks en vervolgens maandelijks tot het einde van de bemaling of tot wanneer de recentste analyse zonder zuivering maximaal 80 % van de norm bedraagt;*
 - *bij concentraties lager dan 80 % van de norm: geen herhaling noodzakelijk.*
4. *Bij inzet van een waterzuivering gebeurt de analyse op het effluent van de waterzuivering ter vervanging van de monitoring van het opgepompte bemalingswater als volgt: in de eerste maand wekelijks en vervolgens maandelijks tot het einde van de bemaling.*

Deze voorwaarden worden integraal aan de onderhavige omgevingsvergunning gehecht.

- Het advies d.d. 20 juni 2025 van het Agentschap voor Natuur en Bos is voorwaardelijk gunstig. De voorwaarden luiden als volgt:
 1. *Het goedgekeurde boscompensatievoorstel met inbegrip van haar voorwaarde(n) op het gebied van compenserende maatregelen dient integraal deel uit te maken van de omgevingsvergunning.*
 2. *Er dient een aanplanting met hoogstammen (lineaire groenelementen als voorgesteld) uitgevoerd te worden, dit in het eerstvolgende plantseizoen na afwerking van de bermen. Er dient gekozen te worden voor inheemse streekeigen*

boomsoorten van 1ste grootteorde. De plantmaat bedraagt minstens 16-18 (hoogte boven maaiveld minstens 500cm). De aanvrager neemt alle nodige voorzorgsmaatregelen met het oog op het welslagen van de nieuwe aanplant. Dit veronderstelt niet alleen een met zorg uitgevoerde aanplanting met kwalitatief degelijk plantgoed, maar ook het gebruik van een steunpaal of wortelverankering. Bij periodes van langere droogte dienen de bomen bewaterd te worden. Bij uitval dient/dienen het eerstvolgende plantseizoen de opengevallen plaats/plaatsen terug te worden ingevuld, dit tot de nieuwe bomen in volle wasdom zijn.

- 3. Voor de aanleg van het extensief grasland (minstens 3120m²) dient de afgegraven teelaarde van de bestaande bermen (tijdelijk) gestockeerd en hergebruikt te worden, met uitzondering van teelaarde die Japanse duizendknoop bevat (deze mag niet in situ hergebruikt worden).*
- 4. Indien de aanvrager vellingswerken beoogt tijdens het broedseizoen, dient hij de te vellen bomen kort voor aanvang van de werken voorafgaandelijk te screenen op aanwezigheid van nesten van broedvogels. Indien bewoonde nesten aanwezig zijn, dienen de vellingswerken uitgesteld te worden tot na het broedseizoen.*

- ⇒ De voorwaarden onder punt 1, 3 en 4 worden aan de onderhavige omgevingsvergunning gehecht.
- ⇒ De voorwaarden onder punt 2 worden geherformuleerd en opgenomen in een afzonderlijke voorwaarde die betrekking heeft op de heraanplant van de bomen en heesters.

Het Agentschap Natuur en Bos heeft d.d. 25 juli 2025 een aanvullend advies uitgebracht dat betrekking heeft op de evaluatie van de passende beoordeling. Hierin zijn volgende bijkomende voorwaarden opgenomen:

- 1. De wegverlichting wordt waar mogelijk op een vleermuisvriendelijke manier uitgevoerd (naar beneden gericht, aangepaste kleuren);*
 - 2. De verlichting wordt waar mogelijk gedimd na 23u.*
- ⇒ Deze voorwaarden worden integraal aan de onderhavige omgevingsvergunning gehecht.

- Het advies d.d. 27 juni 2025 van het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen is voorwaardelijk gunstig. De voorwaarden luiden als volgt:

De gewestelijke omgevingsambtenaar evalueert de voorwaarde gestipuleerd in het advies van het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen als volgt:

Geadviseerde stedenbouwkundige voorwaarden

- 1. De voorwaarde uit het advies van de stedelijke dienst Publieke Ruimte na te leven.*
 - *de uitwijking voor fietsers op het kruispunt aan de zijde van het tankstation nog iets meer in de gebogen vorm van een banaan te voorzien, in lijn met de vorm op de drie andere hoeken.*
 - ⇒ Deze voorwaarde wordt opgenomen.
- 2. De voorwaarden uit het advies van de stedelijke dienst Sporting A & Sociale Ruimtelijke /Trage wegen na te leven.*
 - *De huidige parking ter hoogte van de R11 is op heden een plek waar veel overlast is ten gevolge van sluitstort. Bij het aanleggen van de nieuwe publieke ruimte ten zuiden van de Frans Van Dunlaan geeft de interne dienst sociaal-ruimtelijke veiligheid graag volgende aandachtspunten mee:*
 - *Voorzien van heldere verlichting.*

- *Verlichting zowel in de fietsenstalling als ter hoogte van de toegangsweg naar de fietsenstalling.*
 - *Het vrijwaren van het doorzichtige karakter van de fietsenstalling (bijvoorbeeld geen klimgroen rond de fietsenstalling).*
- ⇒ Zowel de parking als de fietsenstallingen worden beheerd door de stad Antwerpen. Op de vraag van de verlichting kan ingegaan worden voor zover deze vleermuisvriendelijk. Dit is een aangelegenheid die buiten de omgevingsvergunning dient geregeld te worden.

3. De voorwaarden uit het advies van de stedelijke dienst Mobiliteit na te leven.

- *De verbreding van het fietspad ter hoogte van noordelijke deel van de Prins Boudewijnlaan is niet nodig. Dit bemoeilijkt het oversteken voor voetgangers.*
- ⇒ Deze voorwaarde wordt opgenomen, het betreft een beperkte planaanpassing.
- *De aansluiting op het fietspad in de Spoorweglaan weglaten, fietsers kunnen de aansluiting aan de Pottershofstraat gebruiken.*
- ⇒ Deze voorwaarde wordt niet weerhouden, gezien de fietsers anders het fietspad in de Spoorweglijn zouden moeten verlaten om tot de Pottershofstraat te komen.
- *In de zone 30 geen haaiantanden voorzien want hier is er voorrang van rechts op de kruispunten.*
- ⇒ Markeringen maken geen deel uit van de vergunningsaanvraag en kunnen later in overleg tussen AWV en de stad Antwerpen bekeken worden.
- *Inkompoort zone 30 voorzien aan de aansluiting met de ventweg.*
- ⇒ Deze voorwaarde wordt opgenomen.
- *Wanneer er geen pocketparking voorzien wordt moeten er ook geen aangepaste parkeerplaatsen voorzien worden.*
- ⇒ Aangepaste parkeerplaatsen worden voorzien cfr. toegankelijkheid. De voorwaarde wordt niet weerhouden.
- *Parkeerplaatsen op de ventwegen: De haakse plaatsen zijn 5 m, er is geen veiligheidsstrook want rijbaan is 4,80 m. Er is dus een halve meter extra nodig voor de parkeerplaatsen.*
- ⇒ Deze voorwaarde wordt niet opgenomen. Deze aanpassingen zouden resulteren in een halve meter bijkomende verharding, terwijl het de opzet is om minder te verharderen. De lengtes en breedtes zijn krap, maar bruikbaar aangezien ze langs een ventweg liggen.
- *In de parkeerpocket kunnen de laatste twee plaatsen niet uitrijden, dit moet aangepast worden.*
- ⇒ Deze voorwaarde wordt opgenomen.
- *Keerlus anders intekenen want anders gaat deze gebruikt worden als parkeerplaats.*
- ⇒ Deze voorwaarde heeft betrekking op de wegmarkering, dit is een aspect dat los van de omgevingsvergunning dient geregeld te worden tussen de stad Antwerpen en AWV.

4. *De voorwaarden uit het advies van de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn na te leven.*

- *De perrons dienen ingericht te worden volgens de normen toegankelijkheid. Op het plan staat vermeld dat de perronhoogte 26cm bedraagt (maximum 18cm met aanrijdbare boordsteen), is de tactiele geleiding niet correct ingetekend en lijkt het schuilhuisje ter hoogte van huisnummer 323 voorzien in de obstakelvrije zone voor rolstoelgebruikers. Verdere informatie (langshelling, dwarshelling, ?) ontbreekt. Meer informatie over een toegankelijke halte is hier terug te vinden: https://assets.ctfassets.net/32fmeyn9t08i/5uXLImNc7SGwdhXISDBXaT/3aaa54fc37ec456e9ec8b1ae49b93681/Handleiding_beoordeling_toegankelijkheid_reguliere_halte.pdf*

⇒ Deze voorwaarde wordt opgenomen.

- *Om de doorstroming van buslijn 32 te faciliteren, wordt bij voorkeur verkeerslichtenbeïnvloeding voorzien op de Prins Boudewijnlaan.*

⇒ Deze voorwaarde wordt niet opgenomen, dat gaat buiten de scope van deze omgevingsvergunningsaanvraag.

5. *De voorwaarden uit het advies van de stedelijke dienst Groen en Begraafplaatsen na te leven.*

- *De nieuw aan te planten bomen moeten voldoende kwalitatief doorwortelbaar volume krijgen in overeenstemming met het bomenplan van de stad.*

⇒ Deze voorwaarde wordt opgenomen.

- *De 5 toekomstbomen (Juglans) moeten gecompenseerd worden. Bij voorkeur door verplanten binnen het project. Als dat technisch niet mogelijk is moeten minstens 5 nieuwe toekomstbomen aangeplant worden. De te verplanten of nieuwe toekomstbomen moeten een kwalitatief doorwortelbaar volume krijgen van minstens 100 m³ per boom.*

⇒ Deze voorwaarde wordt opgenomen.

- *De boscompensatie door heraanplant dient idealiter op het grondgebied van de stad Antwerpen te gebeuren.*

⇒ Aan deze voorwaarde kan niet voldaan worden. De boscompensatie is voorzien in Willebroek en opgenomen in het boscompensatieformulier.

Geadviseerde bijzondere milieuvoorwaarden

- *Het debiet van de bemaling wordt opgevolgd door middel van correct werkende debietmeters en bijgehouden in een logboek dat steeds op de werf aanwezig is en ter inzage wordt gehouden van de toezichthoudende overheid.*
- *De bemaling kan geëxploiteerd worden voor de periode van 279 dagen vanaf de opstart van de bemaling van de eerste sleuf.*

⇒ Deze voorwaarden worden niet opgenomen, er wordt een termijn van 1 jaar vergund voor de bemaling. De VLAREM-voorwaarden m.b.t. bemalingen omvatten voldoende waarborgen m.b.t. de debietmeters.

- Het advies van de provincie Antwerpen - Dienst Integraal Waterbeleid d.d. 8 juli 2025 is gunstig. Het advies wordt behandeld onder de titel watertoets.

- Het advies van Fluxys Belgium NV van 25 mei 2025 is voorwaardelijk gunstig. De voorwaarden luiden als volgt:

De specifieke voorschriften en veiligheidsmaatregelen worden nageleefd.

De bepalingen opgenomen in volgende documenten dienen gerespecteerd te worden en maken integraal deel uit van deze brief:

- *de lijst van de aardgasvervoersinstallaties in de nabijheid van de aangekondigde werken en de lijst van de bijgevoegde plannen*
- *de wettelijke erfdienstbaarheden*
- *de voorschriften en veiligheidsmaatregelen na te leven bij werken uitgevoerd in de nabijheid van de vervoersinstallaties van Fluxys Belgium*
- *de specifieke voorschriften en veiligheidsmaatregelen na te leven in het kader van uw aanvraag*
 - ⇒ Deze voorwaarden hebben betrekking op veiligheidsaspecten ten opzichte van de ondergrondse aardgasvervoerleiding, ze worden als voorwaarde gehecht aan de onderhavige omgevingsvergunning.

HISTORIEK

Volgende bouw- en stedenbouwkundige vergunningen zijn gekend op de huidige locatie:

- SV/DV 1002/3122, 18 mei 2004: stedenbouwkundige vergunning van bepaalde duur verleend door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar voor de aanleg van een randparking (tot ten laatste 16 oktober 2006).
 - De tijdelijke randparking, hoewel deze ten laatste op 16 oktober 2006 diende verwijderd te worden, is heden nog aanwezig en in gebruik.
- 8.00/11002/424373.3, 7 februari 2012: stedenbouwkundige vergunning verleend door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar voor de heraanleg kruispunt (deze stedenbouwkundige vergunning is vervallen aangezien de werken niet werden aangevat binnen de twee jaar na het verlenen ervan).
- 8.00/11002/424373.4: 2 juni 2023: verslag van de projectvergadering d.d. 19 april 2023 voor de buurtparkings gekoppeld aan de herinrichting van het kruispunt R11 x N173 waarbij de gewestelijke omgevingsambtenaar een uitspraak doet over de afwijkingen in toepassing van artikel 4.4.7 §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De conclusie van de projectvergadering luidt als volgt:
De aanvraag valt niet volledig binnen het toepassingsgebied van artikel 4.4.7 §2, werken van algemeen belang met een geringe ruimtelijke impact.
 - *Op basis van deze projectvergadering kan geconcludeerd worden dat er een afwijking kan worden toegestaan volgens artikel 4.4.7 §2 van de VCRO voor de westelijke buurtparking.*
 - *Op basis van deze projectvergadering kan geconcludeerd worden dat er geen afwijking kan worden toegestaan volgens artikel 4.4.7 §2 van de VCRO voor de oostelijke buurtparking.*

Volgende voorwaarden dienen in acht genomen te worden:

- *De westelijke parking dient maximaal en robuust ingegroend te worden.*
- *Er dient in het gehele project (kruispunt en parkeerpockets) gezocht te worden naar het reduceren van de verharding in het ontwerp van het kruispunt en te ontharden waar mogelijk (hierover volgt een aansluitend overleg met het Agentschap Wegen en Verkeer).*
- *De zone van de oostelijke parking dient volledig als park aangelegd te worden.*

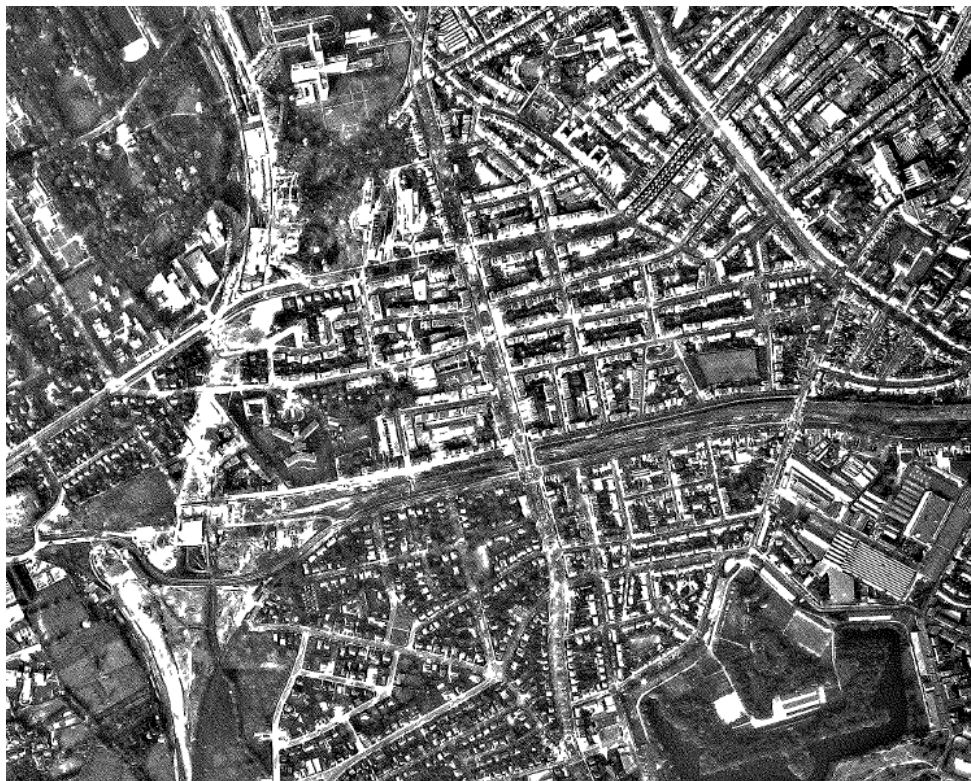
- 10.00/11002/897121.DIG – OMV_2022047721, 18 december 2023: omgevingsvergunning verleend door de gewestelijke omgevingsambtenaar voor de heraanleg van het kruispunt Frans Van Dunlaan R11 met 3 onderdelen: stedenbouwkundige handelingen, ingedeelde inrichting of activiteiten en vegetatiewijzigingen.
 - Derden hebben deze beslissing aangevochten en hebben beroep aangetekend bij de Raad voor Vergunningbetwistingen.
 - Bij arrest van 30 mei 2024 verwerpt de Raad de vordering tot schorsing.
 - Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft evenwel geen aanvang genomen met de werken.
 - Bij arrest van 19 december 2024 met nummer RvVb-A-2425-0313 en rolnummer 2324-RvVb-0423-SA wordt de bestreden beslissing vernietigd.
 - Op 4 december 2024 werd er een brief ontvangen waarbij de aanvrager verzaakt aan de bestreden omgevingsvergunning zodat de lopende vernietigingsprocedure zonder voorwerp kan worden verklaard.
 - De duidelijkheid in het rechtsverkeer en de rechtszekerheid verzetten er zich tegen dat de bestreden beslissing in rechte blijft bestaan. De Raad vernietigt de bestreden beslissing, evenwel zonder een uitspraak te doen over de wettigheid ervan.

- 10.00/00004/900989.DIG – OMV_2024003082, 7 mei 2024: weigering van de omgevingsvergunning verleend door de gewestelijke omgevingsambtenaar voor het project “FM041Wilrijk-Frans Van Dunlaan” i.f.v. het realiseren van een afgescheiden fietspad met 2 onderdelen: stedenbouwkundige handelingen en vegetatiewijzigingen.

- 10.00/11002/1358383.DIG– OMV_2024044300, 29 november 2024: omgevingsvergunning verleend door het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen voor “Spoorweglaan FM043 Wilrijk” i.f.v. de herinrichting van de Spoorweglaan voor het segment tussen de Groenenborgerlaan en de Prins Boudewijnlaan, met 2 onderdelen: stedenbouwkundige handelingen en vegetatiewijzigingen.
 Derden kwamen in beroep tegen deze omgevingsvergunning bij de Deputatie van de provincie Antwerpen. Deze heeft het beroep op 20 februari 2025 onontvankelijk verklaard.

Vermoeden van vergunning:

- Uit luchtfoto's (eigen archief) gemaakt in 1977, blijkt dat men toen gestart is met de aanleg van de R11. Dit is voor het in voege treden van het gewestplan Antwerpen op 9 november 1979, waardoor er voor de R11 een vermoeden van vergunning bestaat.



Uitsnede uit de luchtfoto kleinschalige mozaïek uit eigen archief d.d. 1977.

BESCHRIJVING OMGEVING

Het projectgebied bevindt zich langsheen de gewestweg R11 en de Frans van Dunlaan te Antwerpen – Wilrijk, vanaf de aansluiting van de op- en afrit van de E19 tot de Struisbeeklaan en omvat delen van de Spoorweglaan en de Zwaluwenlaan.

Daarnaast wordt er ook gewerkt in de Prins Boudewijnlaan (van Meerlenlaan ten zuiden tot Gemzenstraat ten noorden van de R11).

Het kruispunt wordt omgeven door een dicht bebouwd landschap, waarbij voornamelijk dichte rijbebouwing voorkomt, dit met uitzondering van de oostelijke zijde waar het kruispunt aan de noordzijde aansluit op een groene berm (oude spoorwegbedding).

De bestaande verharding van de wegen bestaat uit een combinatie van asfaltverharding voor de hoofdwegen en betonstraatstenen voor de afslagstroken. De bestaande voet- en fietspaden bestaan uit betonstraatstenen.

Verder ligt er een onvergunde randparking (144 parkeerplaatsen) aan de westkant van het kruispunt dat als minder-hinder maatregel in 2004 werd gerealiseerd ten behoeve van de werken aan de R1 en werd stedenbouwkundig vergund tot 16 oktober 2006 (zie historiek). Deze parking bestaat uit een asfaltverharding.

De bestaande weginfrastructuur is doorheen het projectgebied in relatief goede staat, de typische gebreken zoals plaatselijke verzakkingen van voetpaden, scheurtjes in het asfaltoppervlakte en lichte verzakkingen van betonplaten zijn aanwezig maar algemeen gezien beperkt. Op een aantal plaatsen werd het asfaltwegdek hersteld.

ANDERE ZONERINGSGEGEVENS

De aanvraag:

- Grenst aan het monument 'Résidence Elsdonck: linker deel en Résidence Elsdonck: rechter deel', beschermd bij besluit van 2 juni 1988.
- Grenst aan 'Flatgebouw in nieuwe zakelijkheid', opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed, vastgesteld op 29 maart 2019.
- Is gelegen op een afstand van ongeveer 300 m van de speciale beschermingszone 'Historische fortengordels van Antwerpen als vleermuizenhabitats', aangeduid als habitatrictlijngebied met als code BE2100045.

Wegen:

- De R11 is een gewestweg.

Transportleidingen:

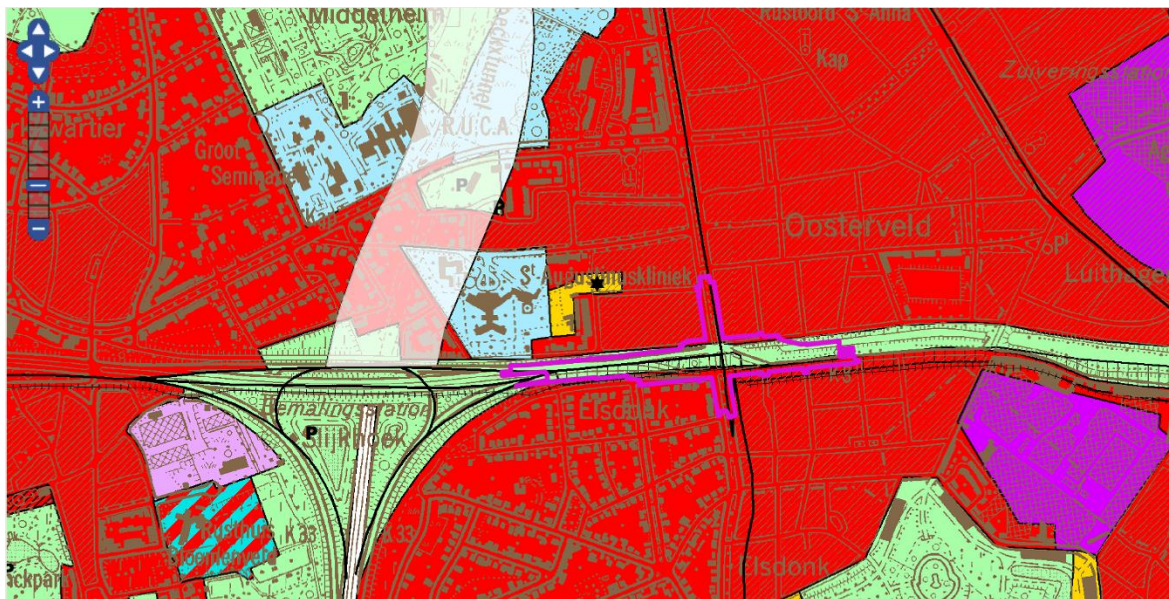
- De aanvraag bevindt zich in de onmiddellijke omgeving van een ondergrondse gasleiding in beheer van Fluxys Belgium NV.

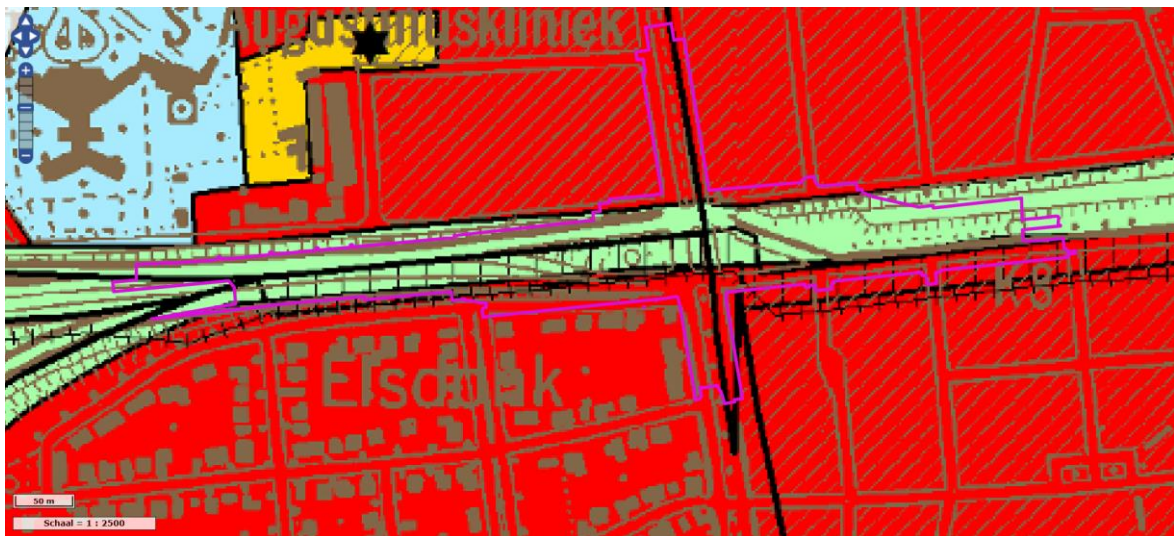
PLANOLOGISCHE LIGGING

BASISGEGEVENS UIT DE PLANNEN VAN AANLEG EN DE RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN MET BETREKKING TOT DE AANGEVRAAGDE STEDENBOUWKUNDIGE HANDELINGEN

Ligging volgens de plannen van aanleg + bijhorende voorschriften

Het goed ligt volgens het **gewestplan Antwerpen** (koninklijk besluit van 3 oktober 1979) in woongebied en parkgebied, met overdruk reservatiegebied en aanvullend voorschrift bruinomrand (stedelijke agglomeratie) en met de planlijnen bestaande afzonderlijke leidingen en bestaande hoofdverkeerswegen.





Uitsnede uit het gewestplan Antwerpen, met intekening van de contour van de aanvraag

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften zoals bepaald in artikel 3.7.3, 4.8.3.1, 4.12.1, 5.1.0, en 14.4.4 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen.

Deze voorschriften luiden als volgt:

Artikel 5.1.0: woongebieden (rood)

De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven.

Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.

Rond het woongebied werd een **bruine omranding** aangebracht. De aanvraag ligt in de stedelijke agglomeratie van Antwerpen. Deze overdruk verwijst naar de aanvullende voorschriften van het gewestplan Antwerpen, namelijk artikel 1 §1 punt 3 dewelke betrekking hebben op de bouwhoogte. Het gewestplan werd ter plaatse gewijzigd met betrekking tot de bouwhoogte bij besluit van de Vlaamse Regering van 7 juli 2000.

Artikel 1 van de aanvullende stedenbouwkundige voorschriften die behoren bij het gewestplan Antwerpen, vastgesteld bij koninklijk besluit van 3 oktober 1979 houdende vaststelling van het gewestplan Antwerpen, zoals meermaals gewijzigd, wordt vervangen door de volgende bepaling:

§ 1. Voor het optrekken van gebouwen gelegen in de volgende woongebieden, gelden de hierna vermelde bijzondere voorschriften:

- 1° in het stadscentrum van Antwerpen, dit is het gedeelte van de stad begrensd door de Leien;*
- 2° in de binnenstad van Antwerpen, dit is het gedeelte van de stad gelegen tussen de Leien en de Kleine Ring;*
- 3° in de stedelijke agglomeratie van Antwerpen, dit is het gedeelte van de stad gelegen tussen de Kleine Ring en respectievelijk de reservatiestrook voor de aanleg van lijninfrastructuur (de A102) tussen Merksem en Wommelgem, de R11 tussen Wommelgem en Mortsel, de oostelijke grens van Mortsel en Hove en de reservatiestrook voor pijpleidingen tussen Hove/Kontich en Hemiksem;*

4° in de woongebieden die op de kaart welke de bestemmingsgebieden omschrijven bruin omrand en met het Romeinse cijfer III overdrukt zijn;

5° in de woongebieden die op de kaart welke de bestemmingsgebieden omschrijven bruin omrand en met het Romeinse cijfer II overdrukt zijn.

In deze gebieden wordt de maximale bouwhoogte afgestemd op de volgende criteria:

1° de in de onmiddellijke omgeving aanwezige bouwhoogten;

2° de eigen aard van de hierboven vermelde gebieden;

3° de breedte van het voor het gebouw gelegen openbaar domein.

§ 2. In de andere woongebieden van het gewest wordt de maximale bouwhoogte afgestemd op de volgende criteria:

1° de in de onmiddellijke omgeving aanwezige bouwhoogten;

2° de eigen aard van de hierboven vermelde gebieden;

3° de breedte van het voor het gebouw gelegen openbaar domein.

Behoudens andersluidende bepalingen in bestaande of nog op te maken gemeentelijke bijzondere plannen van aanleg, mag het aantal bouwlagen echter niet meer dan drie bedragen. Voor openbare gebouwen en gebouwen van openbaar nut geldt, eveneens bij ontstentenis van andersluidende bepalingen in gemeentelijke bijzondere plannen van aanleg, een maximumaantal van vier bouwlagen.

De regel is niet van toepassing voor terreinen gelegen in een straat met rijbebouwing, waarin gebouwen werden opgetrokken waarvan het aantal bouwlagen groter is dan drie. In dat geval is het maximum aantal bouwlagen gelijk aan het rekenkundig gemiddelde van het aantal bouwlagen van de omliggende gebouwen aan dezelfde kant van de straat, in voorkomend geval afgerond tot de eenheid naar boven of naar onder naargelang de breuk meer of minder bedraagt dan de helft.

Als bouwlaag wordt beschouwd elke bovengrondse laag, met een bruikbare hoogte van minstens twee meter, waarin een gebouw door horizontale scheidingsvlakken verdeeld wordt.

Art. 14.4.4. Parkgebieden:

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

Art. 3.7.3: Reservatie- en erfdoelbaarheidsgebieden (aanvullende aanduiding in overdruk)

De reservatie- en erfdoelbaarheidgebieden zijn die waar perken kunnen worden opgesteld aan de handelingen en werken ten einde de nodige ruimten te reserveren voor de uitvoering van werken van openbaar nut, of om deze werken te beschermen of in stand te houden.

Art. 4.12.1: transportleidingen: bestaande afzonderlijke leidingen

Deze voorschriften zijn verder niet gespecificeerd.

Art. 4.8.3.1: bestaande hoofdverkeerswegen

Deze voorschriften zijn verder niet gespecificeerd.

Het projectgebied valt binnen de afbakening van het **GRUP grootstedelijk gebied Antwerpen**, goedgekeurd op 19 juni 2009. Het projectgebied valt binnen de afbakeningslijn waar de stedelijke ontwikkeling van het Antwerpse in de toekomst kan gebeuren. De aanvraag bevindt zich niet binnen een deelplan met een dekkende bestemming. Dit heeft geen directe consequenties voor het voorwerp van deze aanvraag.

De voorschriften van het GRUP voor deze afbakeningslijn luiden als volgt:

Artikel 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen

De gebieden binnen de afbakeningslijn behoren tot het grootstedelijk gebied Antwerpen. Met uitzondering van de deelgebieden waarvoor in dit plan voorschriften werden vastgelegd, blijven de op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing. De bestaande voorschriften kunnen daar door voorschriften in nieuwe gewestelijke, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen of BPA's worden vervangen.

Bij de vaststelling van die plannen en bij overheidsprojecten binnen de grenslijn gelden de relevante bepalingen van de ruimtelijke structuurplannen, conform de decretale bepalingen in verband met de verbindende waarde van die ruimtelijke structuurplannen.

De aanvraag is niet gelegen binnen de begrenzing van een gemeentelijk plan van aanleg.

De aanvraag is niet gelegen binnen de begrenzing van een provinciaal of gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De aanvraag is niet gelegen binnen de begrenzing van een goedgekeurde en niet vervallen verkaveling.

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag

Artikel 7.4.4, §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) bepaalt dat de voorschriften van de plannen van aanleg hun verordenende kracht behouden tot zij worden vervangen. De grafische en tekstuele voorschriften van de plannen van aanleg hebben dezelfde waarde. Van deze voorschriften kan enkel worden afgeweken overeenkomstig de daartoe in deze codex vastgestelde afwijkingsmogelijkheden.

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

Concreet betekent dit het volgende:

- Indien een bepaalde plaats enkel gelegen is binnen de afbakening van plannen van aanleg, dan is het meest recente plan van toepassing. BPA's ouder dan het gewestplan komen niet voor binnen de afbakening van dit project.
- Indien een bepaalde plaats gelegen is binnen de afbakening van plannen van aanleg en van een RUP:
 - dan zal de dekkende bestemming van het RUP de bestemming van het plan van aanleg vervangen. Er is geen GRUP met een dekkende bestemming van toepassing op de aanvraag.
 - dan moeten de overdrukken van het RUP samen worden gelezen met de dekkende bestemmingen en/of overdrukken van het plan van aanleg. De overdruk Afbakeningslijn Grootstedelijk gebied Antwerpen heft het onderliggende gewestplan Antwerpen niet op.

De aanvraag dient beoordeeld te worden aan de hand van de stedenbouwkundige voorschriften van het Gewestplan Antwerpen. Deze dienen worden samengelezen met de overdruk van het GRUP Afbakening Grootstedelijk gebied Antwerpen.

VOORSCHRIFTEN DIE VOLGEN UIT VERORDENINGEN

De aanvraag wordt getoetst aan de volgende gewestelijke verordening(en):

Het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratie-voorzieningen, buffer-voorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater

Gezien de aanvraag, gelegen op openbaar domein, werd ingediend voor 7 januari 2025 is de gewestelijke hemelwaterverordening niet van toepassing.

Op de aanvraag is de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (BVR 5 juni 2009) inzake de toegankelijkheid van toepassing.

Gezien het hier niet om de bouw van een gebouw gaat, is de toegankelijkheidsverordening ook niet van toepassing.

Op de aanvraag is de gewestelijke algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer van toepassing.

Het ontwerp is uitgevoerd in lijn met de voetgangersverordening.

Op de aanvraag zijn volgende gemeentelijke en provinciale stedenbouwkundige verordeningen van toepassing.

- Bouwcode: de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening (verder genoemd bouwcode), definitief vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van 28 april 2014 en goedgekeurd bij besluit van de deputatie van de provincie Antwerpen van 9 oktober 2014.

De aanvraag wijkt af van de bepalingen van de bouwcode op volgende punten:

- *Artikel 24 Groenbescherming bij uitvoering van de werken:*
Bij het uitvoeren van werken dienen alle mogelijke voorzorgen genomen te worden om de opgaande beplanting te beschermen, om deze in goede gezondheid te houden en om schade te voorkomen.
Op bouwerven moet de ruimte tot 2 meter van de stam van te behouden, hoogstammige bomen vrij blijven van bouwverkeer, stapeling of storting van bouwmaterialen, bouwafval, vuurhaarden, bouwbarakken, schaftwagens, en dergelijke. Deze ruimte moet worden omheind of omkast. De boomwortels moeten afdoende beschermd worden door ze te bedekken met een schokdempend materiaal. Het vastspijkeren van latten en dergelijke aan bomen is verboden;
- *Artikel 21 §2: Alle niet-overdekte parkings moeten voorzien worden van een olieafscheider.*

Artikel 3 van de Bouwcode van de stad Antwerpen voorziet de mogelijkheid voor de vergunningverlenende overheid om af te wijken.

- De aanvraag voorziet het rooien van 71 bomen. Dit is strijdig met artikel 24 van de bouwcode. De bomen worden gecompenseerd door 272 nieuwe bomen. Dit heeft een positief effect op de vergroening van de omgeving. Met toepassing van artikel 3 van de bouwcode kan deze afwijking op artikel 24 van de bouwcode worden toegestaan. De heraanplant zal als voorwaarde aan de onderhavige omgevingsvergunning gehecht worden.
- Aan de voorwaarde 'alle niet-overdekte parkings moeten voorzien worden van een olieafscheider' kan in dit geval niet voldaan worden. De voorziene buurtparking wordt aangelegd in waterdoorlatende verharding waarbij het hemelwater kan infiltreren in

de grasdallen zelf of in de naastgelegen bermen en infiltratievoorzieningen. Derhalve wordt de afwijking toegestaan.

- De gemeentelijke stedenbouwkundige verordening 'Stedenbouwkundige lasten' (verder genoemd verordening stedenbouwkundige lasten), definitief vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van 29 april 2024.

De aanvraag valt niet onder het toepassingsgebied van de verordening stedenbouwkundige lasten.

Overeenstemming van de aanvraag met de stedenbouwkundige voorschriften betreffende de verordeningen

Met toepassing van de afwijkingsbepalingen ingeschreven in de verordeningen voldoet de aanvraag aan de van toepassing zijnde gewestelijke en gemeentelijke verordeningen.

VERPLICHTINGEN VANUIT EUROPESE REGELGEVING

Milieueffectrapportage

De aanvraag heeft betrekking op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage III van het project-m.e.r.- besluit, meer bepaald rubrieken:

1d) ontbossing

10. Infrastructuurprojecten

e) Aanleg van wegen (projecten die niet onder bijlage I of II vallen)

l) Werken inzake kanalisering en ter beperking van overstromingen (flood relief werken), die niet opgenomen zijn in bijlage II

13. Wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I (rubriek 12) waarvan reeds een vergunning is afgegeven en die zijn of worden uitgevoerd (niet in bijlage I of II opgenomen wijziging of uitbreiding)

Het dossier bevat een m.e.r.-screeningsnota.

Het bevoegde bestuur dient deze nota te onderzoeken en een beslissing te nemen of er al dan niet een milieueffectenrapport over het project moet worden opgesteld.

Een screening houdt in dat nagegaan wordt of het project, in het licht van zijn concrete kenmerken, de concrete plaatselijke omstandigheden en de concrete kenmerken van zijn potentiële milieueffecten, aanzienlijke milieueffecten kan hebben. Zo er aanzienlijke milieueffecten kunnen zijn, dan moet een milieueffectrapport worden opgemaakt.

Op basis van voorliggende m.e.r.-screenings-nota en het dossier enerzijds en in het licht van de kenmerken van het project, de plaatselijke omstandigheden en de kenmerken van zijn potentiële effecten anderzijds werd bij de volledig- en ontvankelijkheidsverklaring d.d. 14 mei 2025 door de gewestelijke omgevingsambtenaar geoordeeld dat de geplande werken met stedenbouwkundige handelingen en ingedeelde inrichtingen en activiteiten niet onderworpen moeten worden aan een project-MER, gelet dat er geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn.

ARCHEOLOGIENOTA

Gelet dat het decreet betreffende het onroerend erfgoed van 12 juli 2013 als volgt bepaalt dat een archeologienota dient toegevoegd te worden bij aanvragen tot omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen.

Artikel 5.4.1.

Voorafgaand aan het aanvragen van een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen moet een archeologienota zoals vermeld in artikel 5.4.8 en artikel 5.4.12 opgesteld en gemeld worden in volgende situaties:

- 1° aanvragen met betrekking tot percelen die gelegen zijn in een voorlopig of definitief beschermde archeologische site;*
- 2° aanvragen waarbij de totale oppervlakte van de vergunningsplichtige ingreep in de bodem 100 m² of meer beslaat en de totale oppervlakte van de kadastrale percelen waarop de vergunning betrekking heeft 300 m² of meer bedraagt en waarbij de betrokken percelen geheel of gedeeltelijk gelegen zijn in archeologische zones, opgenomen in de vastgestelde inventaris van archeologische zones;*
- 3° aanvragen waarbij de totale oppervlakte van de vergunningsplichtige ingreep in de bodem 1000 m² of meer beslaat en de totale oppervlakte van de kadastrale percelen waarop de vergunning betrekking heeft 3000 m² of meer bedraagt en waarbij de percelen volledig gelegen zijn buiten archeologische zones, opgenomen in de vastgestelde inventaris van archeologische zones.*

Voor de toepassing van dit artikel op terreinen zonder kadastraal nummer geldt de totale oppervlakte van de hele werf van het te vergunnen werk.

De aanvrager van een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen wordt van die verplichting vrijgesteld:

- 1° indien de aanvraag volledig betrekking heeft op een gebied waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt, zoals vastgesteld door de Vlaamse Regering;*
- 2° indien de aanvraag betrekking heeft op werkzaamheden aan bestaande lijninfrastructuur en haar aanhorigheden binnen een archeologische zone, opgenomen in de vastgestelde inventaris van archeologische zones, waarbij de oppervlakte van de vergunningsplichtige ingreep in de bodem buiten het gabarit van de bestaande lijninfrastructuur en haar aanhorigheden minder dan 100 m² beslaat;*
- 3° indien de aanvraag betrekking heeft op werkzaamheden aan bestaande lijninfrastructuur en haar aanhorigheden buiten een archeologische zone, opgenomen in de vastgestelde inventaris van archeologische zones en buiten een voorlopig of definitief beschermde archeologische site, waarbij de oppervlakte van de vergunningsplichtige ingreep in de bodem buiten het gabarit van de bestaande lijninfrastructuur en haar aanhorigheden minder dan 1000 m² beslaat, wanneer de lijninfrastructuur waarvoor de omgevingsvergunning wordt aangevraagd meer dan 1000 meter bedraagt;*
- 4° indien de aanvrager een natuurlijke persoon of privaatrechtelijke rechtspersoon is, de totale oppervlakte van de vergunningsplichtige ingreep in de bodem minder dan 5000 m² beslaat, en de betrokken percelen volledig gelegen zijn buiten woongebied of recreatiegebied en buiten archeologische zones opgenomen in de vastgestelde inventaris van archeologische zones en buiten beschermde archeologische sites;*
- 5° indien de handelingen louter betrekking hebben op verbouwingswerken of vernieuwbouw, zonder bijkomende vergunningsplichtige ingreep in de bodem;*
- 6° indien de handelingen louter betrekking hebben op de regularisatie van vergunningsplichtige projecten, overeenkomstig artikel 81 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning en alle vergunningsplichtige ingrepen in de bodem al zijn uitgevoerd;*
- 7° indien de stedenbouwkundige aanvraag kadert in verbeterd bodembeheer en uitsluitend betrekking heeft op een reliëfwijziging in agrarisch gebied, niet gelegen in een archeologische zone zoals opgenomen in de vastgestelde inventaris van archeologische zones of een voorlopig of definitief beschermde archeologische site, als gevolg van een afgraving van teelaarde tot 40 cm en de latere toevoeging met dezelfde teelaarde.*

- 8° indien de aanvraag betrekking heeft op werkzaamheden binnen het gabarit van bestaande lijninfrastructuur en haar aanhorigheden;
- 9° indien de aanvraag geheel betrekking heeft op percelen binnen het grondgebied van een erkende onroerenderfgoedgemeente waarvoor de gemeenteraad in een gemeentelijk reglement een vrijstelling heeft voorzien en de aanvraag geen betrekking heeft op beschermde goederen of op percelen die geheel of gedeeltelijk gelegen zijn in een archeologische zone, opgenomen in de vastgestelde inventaris van archeologische zones. De vrijstellingen in het gemeentelijk reglement zijn gebaseerd op onderzoek naar de archeologische situatie in de betrokken gemeente door een erkende archeoloog in dienst van de erkende onroerenderfgoedgemeente en hebben betrekking op percelen met een oppervlakte van 5000 m² of minder.

De Vlaamse Regering kan de nadere regels voor deze vrijstellingen bepalen.

De aanvrager van een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen kan een archeologienota waarvan al akte is genomen indienen als de aanvraag betrekking heeft op hetzelfde perceel of dezelfde percelen en als de ingreep in de bodem van de te vergunnen werken overeenkomt met de ingreep in de bodem van de vergunningsplichtige werkzaamheden die in de archeologienota waarvan akte is genomen zijn omschreven. Als er in de archeologienota een archeologische opgraving werd opgelegd, moet deze zijn uitgevoerd en moet daarover een archeologierapport aan het agentschap zijn bezorgd. In het geval dat er gebruik is gemaakt van onderafdeling 7 van deze afdeling, moet de nota waarvan akte is genomen zijn uitgevoerd. Als er in de nota een archeologische opgraving wordt opgelegd, moet daarover een archeologierapport aan het agentschap zijn bezorgd.

Artikel 5.4.4.

De verlener van de omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen of voor het verkavelen van gronden neemt, behoudens in de gevallen omschreven in artikel 5.4.1, derde lid, en artikel 5.4.2, vierde en vijfde lid, het naleven van de archeologienota waarvan akte is genomen en van dit decreet op als voorwaarde in de vergunning. De werken in de archeologienota waarvan akte is genomen overeenkomstig artikel 5.4.9 en in de nota waarvan akte is genomen overeenkomstig artikel 5.4.17 worden geacht te zijn vergund.

Het dossier gaat vergezeld van een archeologienota met ID <https://id.erfgoed.net/archeologie/archeologienotas/28033> en onderwerp Vooronderzoek_Antwerpen Frans Vandunlaan, Antwerpen. Het Agentschap Onroerend Erfgoed heeft akte genomen van de archeologienota op 10 december 2023.

Het naleven van het programma van maatregelen wordt als voorwaarde aan de onderhavige omgevingsvergunning gehecht.

BEOORDELING

Aanraag (inclusief wijzigingen)

In het kader van de herinrichting van het kruispunt R11 (Frans van Dunlaan – Krijgsbaan) x N173 (Prins Boudewijnlaan) wordt een omgevingsvergunning aangevraagd.

Met deze heraanleg wil het Agentschap Wegen en Verkeer de veiligheid van vooral de actieve weggebruikers verhogen en de doorstroming van het verkeer verbeteren. Het kruispunt kende in het verleden immers geregeld ongevallen met fietsers en voetgangers. Het kruispunt wordt volledig conflictvrij aangelegd.

De aanwezige riolering is in zeer slechte staat. Bij de heraanleg van het kruispunt wordt de riolering vernieuwd en als gescheiden rioleringsstelsel aangelegd. Er wordt daarbij rekening

gehouden met de nodige buffering, aanleg van open grachten, bekkens en wadi's die ook infiltratie toelaten voor het oppervlaktewater.

Om deze werken in den droge te kunnen uitvoeren is een bemaling noodzakelijk. De bemaling zal naar schatting 275 dagen duren, het totale bemalingsvolume voor alle uitgravingen tijdens deze periode wordt op 174.252 m³ geraamd.

RUIMTELIJKE BEOORDELING

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

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

De aanvraag is overwegend in overeenstemming met de voorschriften van het woongebied, parkgebied, bestaande hoofdverkeerswegen en reservatie- en erfdienstbaarheidsgebied van het gewestplan Antwerpen en de afbakeningslijn het GRUP Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen zoals hoger omschreven.

De werken worden grotendeels gerealiseerd binnen de grenzen van de bestaande openbare weg, alsook binnen de rooilijnen van de gewestweg R11.

De R11 heeft in de bestaande toestand nagenoeg dezelfde breedte als de intekening van de hoofdverkeersweg op het gewestplan. De heraanleg van het kruispunt van de R11 en de N173 Prins Boudewijnlaan valt binnen de bestaande grenzen van de openbare weg.

Een deel van de aangevraagde handelingen situeren zich, in beperkte mate, buiten de bestaande grenzen van de bestaande openbare weg en zijn ze ook niet volledig gedekt door de aanduiding van de bestaande hoofdverkeersweg of reservatiestrook op het gewestplan Antwerpen.

Het gewestplan is een bestemmingsplan dat werd opgemaakt op schaal 1/25.000. De aanduiding van de R11 als hoofdverkeersweg benadrukt dat het een weg is die van cruciaal belang is voor het verkeer en die vaak een belangrijke verbindingsfunctie heeft.

Het gewestplan maakt bij de aanduiding van hoofdverkeerswegen geen onderscheid in de breedte van bvb autosnelwegen en andere gewestwegen. Het is geenszins de bedoeling om de breedte van de lijnaanduiding te meten.

De heraanleg van het kruispunt, waarbij de dimensionering van de rijbaan, het fietspad en het voetpad en van de bochten wordt herzien, werd in de eerdere stedenbouwkundige vergunning d.d. 7 februari 2012 en de omgevingsvergunning d.d. 18 december 2023 beschouwd als "conform de aanwijzing van de bestaande hoofdverkeersweg" op het gewestplan.

De aanvraag is principieel in strijd met het gewestplan Antwerpen op volgende punten:

- De aanleg van een deel van de buurtparking ten westen van de Prins Boudewijnlaan binnen parkgebied.

Artikel 4.4.1/0 van de Vlaamse Codex ruimtelijke ordening stelt:

Er kan slechts toepassing gemaakt worden van de afwijkingen, vermeld in dit hoofdstuk, op gemotiveerd verzoek van de vergunningsaanvrager.

De aanvrager heeft in addendum B26 Verklarende nota een omstandige toetsing aan de stedenbouwkundige voorschriften en een gemotiveerd verzoek tot afwijking opgenomen op pagina 17 tot 25 in titel 3 "De overeenstemming en de verenigbaarheid van de aanvraag met de wettelijke en ruimtelijke context".

Bij de projectinformatie in het omgevingsloket werd een nota “Van Dunlaan – Bestemmingstoets” ter ondersteuning toegevoegd. Beide documenten worden samen gelezen voor de beoordeling van de voorgestelde afwijkingen en de geringe ruimtelijke impact.

De aanvrager verzoekt ook om een afwijking voor de heraanleg van de gewestweg zelf die niet volledig gedekt is door de intekening als hoofdverkeersweg met volgende motivering:

De aanwijzing van een bestaande hoofdverkeersweg op het gewestplan legt de exacte breedte van de betrokken gewestweg niet vast, noch wordt in detail vastgelegd hoe bijvoorbeeld de bochten in deze weg dienen te worden aangelegd. Een beperkte heraanleg van deze gewestweg waarbij de dimensionering van de rijbaan, het fietspad en het voetpad en van de bochten wordt herzien, zoals in dit project het geval is, zou dus kunnen beschouwd worden als “conform de aanwijzing van de bestaande hoofdverkeersweg” op het gewestplan. In die optiek zou de heraanleg van de gewestweg, met uitzondering van de aanleg van de parking aan de westzijde, zich niet bevinden in de naastgelegen bestemmingsgebied en zou er geen afwijking handelingen algemeen belang dienen te worden aangevraagd.

Gelet op het feit dat in voorgaande juridische procedures de toetsing van het project aan de aanwijzingslijn inzake bestaande hoofdverkeersweg uitdrukkelijk in vraag werd gesteld, wordt er in onderhavige aanvraag voor alle zekerheid vanuit gegaan dat voor de heraanleg die buiten de bestaande openbare weg valt, een afwijking moet worden aangevraagd in de zin van artikel 4.4.7, §2 VCRO.

De gewestelijke omgevingsambtenaar beslist hierbij het gemotiveerd verzoek tot afwijking in de totaliteit mee te nemen in haar beoordeling.

Aanvullend worden bijgevolg volgende delen van stedenbouwkundige handelingen beschouwd, als niet in overeenstemming met de geldende voorschriften van het gewestplan Antwerpen:

- Het deel van het voetpad dat de verbinding maakt tussen de Spoorweglaan, het parkgebied en de Van Dunlaan gelegen in parkgebied.
- De aanpassing van het deel van het fietspad dat de verbinding maakt langs de Spoorweglaan en het bestaande fietspad langs de Van Dunlaan gelegen in het parkgebied volgens het gewestplan.
- De plaatselijke aanpassing/verschuiving van de gewestweg voor het deel dat gelegen is in het parkgebied zonder overdrukken.
- Het gewoonlijk gebruiken van een grond voor parkeerplaatsen voor het parkeren van voertuigen in het parkgebied.
- Rioleringen en nutsleidingen onder deze infrastructuren en de aanhorigheden in parkgebied.
- De stedenbouwkundige handelingen gekoppeld aan de werf- en werkzone in het parkgebied.

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

Onderafdeling 7. Handelingen van algemeen belang

Artikel 4.4.7. §2. In een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelings-voorschriften. Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuren of voorzieningen tot gevolg hebben.

Ze kan ook de regels bepalen op basis waarvan kan worden beslist dat niet door haar opgesomde handelingen toch onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen.

Deze paragraaf verleent nimmer vrijstelling van de toepassing van de bepalingen inzake de milieueffectrapportage over projecten, opgenomen in hoofdstuk III van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid.

Art. 4.4.7/1. Bij de beoordeling van aanvragen voor een stedenbouwkundige vergunning of verkavelingsaanvragen kan geen toepassing worden gemaakt van artikel 20 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen.

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

In artikel 2 van dit besluit wordt bepaald welke handelingen worden beschouwd als handelingen van algemeen belang:

Als handelingen van algemeen belang, zoals bedoeld in artikel 4.1.1, 5°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening worden de werken, handelingen en wijzigingen beschouwd die betrekking hebben op:

1° de openbare wegen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals tunnels, viaducten, bruggen, duikers, langsrachten, tolinfrastructuur en parkings;

Er kan geconcludeerd worden dat zowel de wegeniswerken, terreinaanlegwerken als de aanleg van de buurtparking handelingen van algemeen belang zijn (ook rekening houdende met duurzaam parkeerbeleid, deelfietsen, deelwagens,...).

De stedenbouwkundige handelingen die betrekking hebben op de heraanleg van het kruispunt, de nutsvoorzieningen, de omgevingsintegratie, de waterbuffer en de werfgebonden handelingen, ressorteren onder hoofdstuk 3, art. 3 §1 en 2 van bovenvermeld besluit, met name:

Art. 3 §1

De volgende handelingen zijn handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7, §2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

De handelingen hebben betrekking op:

1° de aanleg, wijziging of uitbreiding van openbare fiets-, ruit- en wandelpaden, en andere paden voor de zwakke weggebruiker;

4° de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuren;

5° de aanleg, wijziging of uitbreiding van onder- of bovengrondse elektriciteitsleidingen die bedoeld zijn voor het openbaar distributienet, en de aanhorigheden met het oog op de exploitatie;

7° de aanleg, wijziging of uitbreiding van ondergrondse waterleidingen die bedoeld zijn voor het openbaar distributienet, en de aanhorigheden met het oog op de exploitatie, zoals pompen;

8° de aanleg, wijziging of uitbreiding van ondergrondse aardgasleidingen die bedoeld zijn voor het openbaar distributienet, en de aanhorigheden met het oog op de exploitatie;

9° de aanleg, wijziging of uitbreiding van ondergrondse leidingen die voor het openbaar net bedoeld zijn, en voorzieningen voor het verzamelen en afvoeren van hemel-, oppervlakte- en afvalwater en de bijbehorende kleinschalige infrastructuur, zoals controlepunten, pomp- en overslagstations;

10° de aanleg, wijziging of uitbreiding van infrastructuren en voorzieningen met het oog op de omgevingsintegratie van een bestaande of geplande infrastructuur of voorziening,

*zoals bermen of taluds, groenvoorzieningen en buffers, werkzaamheden in het kader van natuurtechnische milieubouw, geluidsschermen en geluidsbermen, grachten en wadi's, voorzieningen met het oog op de waterhuishouding en de inrichting van oevers;
14° werfzones en tijdelijke (grond)stockages met het oog op de uitvoering van de handelingen, vermeld in punt 1° tot en met 13°;*

Art. 3 §2

Naast de handelingen, vermeld in paragraaf 1, kunnen de volgende handelingen van algemeen belang beschouwd

worden als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel

4.4.7, §2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De handelingen hebben betrekking op:

1° de aanleg van gewestwegen met maximaal twee rijstroken die over een lengte van maximaal 1 kilometer afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften;

14° werfzones en tijdelijke (grond)stockages met het oog op de uitvoering van de handelingen, vermeld in punt 1° tot en met 13°;

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

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

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

De in paragraaf 2 bedoelde handelingen mogen niet worden uitgevoerd in een ruimtelijk kwetsbaar gebied tenzij ze gelet op hun aard, ligging en oppervlakte geen significante effecten hebben op het ruimtelijk kwetsbaar gebied.

De sectorale milieuregelgeving blijft hierbij uiteraard onverminderd van kracht. Indien een passende beoordeling, project-MER of ontheffing project-MER moet gemaakt worden, kunnen deze documenten gebruikt worden bij de afweging of de handelingen onder het toepassingsgebied van paragraaf 2 vallen.

Op gemotiveerd verzoek van de aanvrager kan de vergunningverlenende overheid vaststellen dat de handelingen, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, die niet onder paragraaf 1 vallen, een ruimtelijk beperkte impact hebben. Dat bestuursorgaan beoordeelt concreet of de handelingen de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschrijden, aan de hand van de aard en omvang van het project en het ruimtelijk bereik van de effecten van de handelingen.

Bij de beoordeling of een handeling van algemeen belang een ruimtelijk beperkte impact heeft doordat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuur of voorzieningen tot gevolg heeft, wordt minstens ingegaan op volgende aspecten:

1° het al dan niet verweven zijn van functies in het gebied en de integratie van de handelingen daarin;

2° de schaal en de visueel-vormelijke elementen van het gebied en de integratie van de handelingen daarin;

3° de landschappelijke integratie van de handelingen in het gebied.

Bij die beoordeling wordt ook rekening gehouden met mogelijke effecten (ruimtelijke effecten en milieueffecten) buiten het gebied en kan rekening worden gehouden met beleidsmatig geplande of gewenste ontwikkelingen.

De concrete beoordeling wordt ten laatste uitgevoerd in de beslissing over de vergunningsaanvraag.

Deze eisen die door het uitvoeringsbesluit gesteld worden, samen met de aard en omvang van de in paragraaf 2 opgesomde handelingen, verzekeren dat er controle is op het feit dat de aangevraagde handelingen beschouwd kunnen worden als handelingen van algemeen belang en voldoen aan de vereisten van artikel 4.4.7, §2, van de VCRO.

De aanvrager vat de beperkte ruimtelijke impact van de combinatie van de handelingen die onder artikel 3 §1 en §2 vallen als volgt samen:

De ruimtelijk beperkte impact van het project wordt voorts gekaderd vanuit een aantal invalshoeken:

- 1. Het betreft de aanpassing van een bestaand kruispunt, met als hoofddoelstellingen het verbeteren van de verkeersveiligheid, het verhogen van de leefbaarheid voor buurtbewoners en het vernieuwen van het rioleringsstelsel. Er bestaan aldus geen redelijke/realistische locatiealternatieven die op planniveau in een ruimtelijk uitvoeringsplan beoordeeld moeten worden. Dit zou immers betekenen dat een locatiealternatief moet worden bedacht voor deze bovenlokale weginfrastructuur. Dit werd o.a. onderzocht in het initiatief rond de R11bis, maar is definitief geschrapt. Het project is m.a.w. niet van die aard dat het een dermate ruimtelijke impact heeft en zo'n zware en geografisch verspreide milieueffecten kan hebben dat, vooraleer het project kan worden gerealiseerd, eerst een planologische verankering en een bijbehorend MER op planniveau noodzakelijk is. De project-MER screening concludeert ook dat er geen aanzienlijke effecten zullen optreden naar aanleiding van de heraanleg van het kruispunt.*
- 2. Het ruimtelijk functioneren van het huidige bestemmingsgebied komt niet in het gedrang, wel integendeel: het kruispunt wordt compacter en overzichtelijker, verkeersveiliger en de leefbaarheid voor de buurt verhoogt, o.a. als gevolg van het scheiden van bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. Daarnaast is er gezocht naar een maximale ontharding van de bestaande situatie. Dit kadert binnen de geest van het gewestplan op deze locatie: er is duidelijk een hoofdverkeersweg ingetekend in een parkgebied dat wordt vormgegeven als een smalle op de gewestweg afgestemde groenstructuur. De GOA heeft dit bevestigd op de projectvergadering dd. 19/4/2023.*
 - a. Aan de westzijde van het kruispunt kunnen door de compacte opvatting van de weginfrastructuur groenstroken erdoorheen worden verweven, wat algemeen zal leiden tot een betere landschappelijke integratie in vergelijking met de situatie vandaag. De parkeerplaats wordt niet langer centraal tussen de rijrichtingen voorzien, maar wordt losgekoppeld van het doorgaand verkeer langs een zuidelijk gelegen ventweg. Hierdoor kunnen de doorgaande hoofdrijwegen van het kruispunt centraal worden ingeplant, waardoor er meer ruimte ontstaat om deze in te groenen, naar de geest van het gewestplanvoorschrift van het parkgebied op deze locatie. De woningen en gebouwen gelegen in het zuidwestelijk kwadrant van het kruispunt worden a.h.w. losgekoppeld van het kruispunt en komen in een doodlopende straat te liggen. Dit zal de lokale leefbaarheid verbeteren. Door de ligging van de sterk ingegroende lokale parking zal een verbeterde buffering ontstaan t.o.v. de hoofdrijweg. De woningen en gebouwen gelegen in het noordwestelijk kwadrant van het kruispunt worden door een (t.o.v. vandaag) veel bredere groenzone afgeschermd van de hoofdrijweg. Ook hier zal de lokale leefbaarheid bijgevolg verbeteren.*
 - b. Aan de oostzijde van het kruispunt wordt meer ruimte genomen om een geleidelijker – en aldus veiliger – verloop van de weg te realiseren om aan te takken op de bestaande Frans van Dunlaan. Dit betekent een lengte van ongeveer 275m t.o.v. 135m vandaag. Daardoor komt de weg echter centraler te*

liggen, waardoor ook hier een sterkere ingroening kan plaatsvinden. Zowel de gebouwen ten noorden als ten zuiden takken niet langer rechtstreeks aan op het kruispunt, waardoor hun leefbaarheid gevoelig verhoogt.

Er is een grotere inname van de groene spoorwegbedding. Onder andere hiertoe werd een natuurtoets, een passende beoordeling en een boscompensatievoorstel opgesteld. Wanneer de milderende maatregelen in acht genomen worden, worden er geen betekenisvolle en/of blijvende negatieve effecten verwacht op de vegetaties en soorten van de SBZ, noch op vegetaties en aandachtsoorten binnen het projectgebied. Integendeel, de realisatie van het project zal op termijn juist een positief effect hebben door ruime compensatie van de vegetaties en op de soorten waarvoor de SBZ werd aangemeld (met name voor vleermuizen), door een substantiële verbetering van de ecologische connectiviteit (oostwestrichting). Ook aan deze zijde van het kruispunt wordt m.a.w. de geest van het gewestplanvoorschrift parkgebied op deze locatie gerespecteerd en zelfs verbeterd. De bestemming kan er blijven functioneren.

Op het gewestplan Antwerpen werd de bestaande gewestweg R11 ingetekend als een bestaande hoofdverkeersweg ingebed in een lineaire groenstructuur. Ter plaatse bevindt zich in deze lineaire groenstructuur een oude spoorwegberm.

Het betreft een lange smalle groene strook die hoofdzakelijk de bedoeling had om de betrokken zone te vrijwaren van bebouwing met het oog op toekomstige aanleg/uitbreiding van lijninfrastructuur (er is tevens gedeeltelijk een reservatiestrook op ingetekend) op deze locatie met een kwalitatieve groene inbedding met het oog op de naastgelegen woonfunctie.

De afwijkingen die onder artikel 3 §1 en §2 ressorteren bevinden zich in de zone ten oosten van de Prins Boudewijnlaan.

Op deze plaats wordt de gewestweg R11 ter hoogte van het kruispunt naar het noorden verplaatst in de richting van de Spoorweglaan. Tussen het nieuwe tracé van de gewestweg R11 en de woningen aan de zuidzijde ontstaat een parkstructuur met wadi's.

De woningen aan de zuidzijde situeren zich in het woongebied en worden ontsloten via een ventweg. Aan de zijde van de woningen wordt haaks geparkeerd, aan de parkzijde worden 4 mindervalide parkeerplaatsen gecreëerd.

Het deel van het voetpad dat de verbinding maakt tussen de Spoorweglaan, het parkgebied en de Van Dunlaan gelegen in parkgebied heeft een oppervlakte verharding en de reliëfwijziging van 332 m².

Dit onderdeel is zeer beperkt en is grotendeels gelegen in de bestaande verharding van de gewestweg. Het voetpad wordt tegen het fietspad aangelegd in betonstraatstenen. De werken gaan gepaard met een reliëfwijziging om een vlot toegankelijke verbinding te vormen. Het voetpad sluit gelijkgronds aan met een nieuw fietspad.

De aanleg van de voetweg in het nieuwe parkgebied biedt de mogelijkheid om vanuit het zuiden naar het parkgebied te trekken. Een voetpad langs het fietspad vormt enerzijds de verbinding tussen de R11 en de Spoorweglaan en anderzijds de verbinding met het bestaande wandelpad in het parkgebied.

Door het fietspad en het voetpad de bestaande helling te laten volgen en deze sneller te laten aansluiten op de Spoorweglaan, is er een beperkte ruimtelijke uitgestrektheid van de impact. Door steile taluds uit te graven en deze dan te versterken met geogrids en afwerking met schanskorven is er minder impact op het bestaande talud en de aanwezige beplanting.

Het voetpad is ontworpen als een logische aanhorigheid van de gewestweg in de parkstructuur en maakt hem veilig oversteekbaar. De afwijking heeft een geringe ruimtelijke impact.

De aanpassing van het deel van het fietspad dat de verbinding maakt langs de Spoorweglaan en het bestaande fietspad langs de Van Dunlaan gelegen in het parkgebied volgens het gewestplan heeft een oppervlakte voor de verharding en de reliëfwijziging van 914 m².

Het fietspad langs de R11 wordt met een breedte van 4 m aangelegd om dubbelrichtingsverkeer toe te laten en wordt vrijliggend aangelegd. De werken omvatten enerzijds een reliëfwijziging om een vlot toegankelijke verbinding te vormen alsook de aanleg van een verharding in asphalt. Waar het talud langs het fietspad naar beneden gaat wordt een haag geplant. De aanleg van de fietspaden vormt een veilige fietsverbinding tussen noord en zuid en van oost naar west.

De inname van het parkgebied van het groene talud voor het fietspad is tot het absolute minimum beperkt, er zal slechts een beperkt deel van het talud afgegraven moeten worden. Om het bestaande talud/spoorwegbedding met de aanwezige beplanting maximaal te behouden zal het fietspad vanaf de R11 met een maximale langshelling van 4% (conform het fietsvademecum) over het talud richting Spoorweglaan aangelegd worden.

De taluds worden zeer steil uitgegraven en afgewerkt met geogrids en schanskorven. Bovenaan het talud wordt wintergroene (inheemse) beplanting zoals hulst en ligustrum geplant ter vervanging van de bestaande beplanting die over een beperkte breedte verwijderd dient te worden voor het grondwerk.

Ten oosten van de Prins Boudewijnlaan worden reliëfwijzigingen uitgevoerd voor de aanleg van het dubbelrichtingsfietspad. De reliëfwijzigingen voor de aanleg van het fietspad bevinden zich tussen de Spoorweglaan en de Frans van Dunlaan ter hoogte van de Pottershofstraat. Door het fietspad en het voetpad de bestaande helling te laten volgen en deze sneller te laten aansluiten op de Spoorweglaan, is er een beperkte ruimtelijke uitgestrektheid van de impact. Door steile taluds uit te graven en deze dan te versterken met geogrids en afwerking met schanskorven is er minder impact op het bestaande talud en de aanwezige beplanting. Er is dus enkel impact in de onmiddellijke nabijheid van het fiets-/voetpad.

De stedenbouwkundige handelingen voor de realisatie van het fietspad hebben, mede gelet op de geplande heraanplant en het werken met verstevigde steile taluds, een geringe ruimtelijke impact.

De plaatselijke aanpassing/verschuiving van de gewestweg ter hoogte van het kruispunt naar het noorden, weg van de woningen aan de zuidzijde, voor het deel dat gelegen is in het parkgebied zonder overdrukken heeft een gezamenlijke oppervlakte verharding en de reliëfwijziging van circa 2.750 m². Deze verharding is geen nieuwe verharding maar heeft betrekking op de verschuiving van de gewestweg, de bestaande verhardingen worden weggenomen en de totale verhardingsgraad van het projectgebied neemt af. Het project beoogt geenszins een capaciteitsuitbreiding voor gemotoriseerd verkeer. Op de plaats van de bestaande verharding van de gewestweg R11 ontstaat een park.

De hoofdas van de rijweg R11 wordt heraangelegd in asphalt en het rioleringstelsel wordt vernieuwd. Op het kruispunt worden aan de oversteekplaatsen – geregeld door een conflictvrije regeling - grotere opstelvakken gemaakt. Het kruispunt wordt compacter en overzichtelijker, verkeersveiliger en de leefbaarheid voor de buurt verhoogt, o.a. als gevolg van het scheiden van bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. Daarnaast is er gezocht naar een maximale ontharding van de bestaande situatie. Aan de oostzijde van het kruispunt wordt meer ruimte genomen om een geleidelijker – en aldus veiliger – verloop van de weg te realiseren om aan te takken op de bestaande Frans van Dunlaan. Dit betekent een lengte van ongeveer 275 m t.o.v. 135 m ten opzichte van de bestaande toestand.

De inname van het groene talud in functie van de gewestweg is tot het minimum beperkt met inachtneming van de beoogde verbetering van de verkeersveiligheid, van de verbetering van de toegankelijkheid en van het groene karakter van het openbaar domein. De beoogde doelstellingen konden enkel worden gehaald door de verlegging van de oostelijke tak van de R11. Daarvoor wordt het talud langs de R11 gedeeltelijk weggenomen/verlaagd. Het talud aansluitend met de Spoorweglaan blijft met de bestaande beplanting maximaal behouden. Voor de aanleg van de

noordoostelijke tak van de R11 en infiltratieberm wordt een deel van het bestaande talud (oude spoorwegbedding) verlaagd tot het niveau van de huidige R11.

In het project wordt voorzien in het verweven en integreren van de residentiële functie en parkfunctie met de heraanleg van de gewestelijke infrastructuur en de vereisten op vlak van vlotte en veilige doorstroming van het verkeer.

Er werd in het ontwerp tevens veel aandacht geschonken aan het visueel en landschappelijk integreren van de nieuwe infrastructuur in het naastgelegen parkgebied. Er is enerzijds een beperkte toename van verharding in het parkgebied (hoewel er over het totale kruispunt een afname van verharding is) en anderzijds wordt er een veel groener beeld gecreëerd in het ruimere gebied.

Doordat de weg centraler komt te liggen kan er binnen de grenzen van de openbare weg een sterkere ingroening plaatsvinden. Waar de straatbreedte het toelaat wordt er maximaal groen voorzien. In de smallere delen is dit in de vorm van gras. In de bredere bermen, zowel in de tussenbermen als in de zijbermen, worden in de graszones hoogstammige bomen aangeplant. Om het groene beeld van het parkgebied over het kruispunt heen te trekken wordt er maximaal ingezet op de (her)aanplant van bomen in de middenberm en de zijbermen. Er worden meer bomen heraangeplant dan dat er gerooid worden.

Om het grondwerk te beperken en de talud van de spoorwegbedding met de aanwezige beplanting maximaal te behouden, wordt de uitgraving met een zeer steil talud naar het te behouden talud afgewerkt. Het steile talud wordt met geogrids ter versteviging afgewerkt waarvoor ook een wand in schanskorven wordt geplaatst om een natuurlijk uitzicht te creëren. Bovenaan het talud wordt groenblijvende (inheemse) beplanting zoals hult en ligustrum geplant ter vervanging van de bestaande beplanting die over een beperkte breedte verwijderd dient te worden voor de wegeniswerken.

Het ruimtelijk functioneren van het gebied komt niet in gedrang en de handeling waarvoor afwijking wordt gevraagd heeft door de aard, ligging en oppervlakte geen significantie impact. Voor wat betreft de aanleg van de gewestweg heeft deze handeling wel degelijk een effect op het parkgebied nu er een beperkte ruimte-inname gebeurt door verharding voor de aanleg van een deel van de rijbaan en er bomen worden gekapt. De inname is beperkt in omvang en de impact op het parkgebied is niet significant.

In de aanvraag werd een project-m.e.r.-sceening en een passende beoordeling opgenomen, er wordt besloten dat er geen aanzienlijke effecten op biodiversiteit worden veroorzaakt. Het advies van het Agentschap voor Natuur en Bos bevestigt deze conclusie.

De voorgestelde afwijking door de plaatselijke asverschuiving van de gewestweg R11 ter hoogte van het kruispunt aan de oostelijke zijde van de Prins Boudewijnlaan heeft een beperkte ruimtelijke impact.

Het gewoonlijk gebruiken van een grond voor parkeerplaatsen voor het parkeren van voertuigen langsheen de ventweg en er onderdeel van, voor een klein deel gelegen in het parkgebied, aansluitend op het woongebied, heeft betrekking op een zeer beperkt aantal (4) mindervalide parkeerplaatsen en heeft een geringe ruimtelijke impact.

De rioleringen en nutsleidingen onder deze infrastructuur in parkgebied bevinden zich volledig ondergronds. Het gescheiden rioleringsstelsel en het afkoppelen van het regenwater van de riolering in combinatie met buffer- en infiltratievoorzieningen heeft een positieve impact op de waterhuishouding van de hele projectzone. De ruimtelijke impact van deze ondergrondse infrastructuur is verwaarloosbaar.

De stedenbouwkundige handelingen gekoppeld aan de aanlegfase bevinden zich volledig binnen het projectgebied. Ze zijn tijdelijk van aard en zullen zich door de beperkte ruimte en configuratie door de tijd verplaatsen in het projectgebied. De ruimtelijke impact van deze tijdelijke handeling is eigen aan de aanlegfase en is ruimtelijk beperkt.

De afwijkingen zijn opgesplitst om een relatie met de planelementen op het loket te kunnen maken. Ze bevinden zich aan de oostelijke zijde van de Prins Boudewijnlaan en sluiten op elkaar aan. De verschuiving van de gewestweg R11 ter hoogte van het kruispunt heeft tot gevolg dat de infrastructuur voor zwakke weggebruikers moet aangepast worden, alsook het bestaande reliëf plaatselijk moet gewijzigd worden. Deze afwijkende onderdelen van stedenbouwkundige handelingen vormen een samenhangend geheel en overlappen mekaar.

De ruimtelijke impact van de totaliteit van deze afwijkingen is beperkt, ze hebben geen significant negatieve impact op het parkgebied, dit zal zich op termijn kunnen herstellen en de verschuiving van de gewestweg resulteert aan de zuidzijde in een parkzone waar het water in wadi's op natuurlijke wijze in de bodem kan infiltreren. Er worden 272 nieuwe hoogstammige bomen aangeplant. Het park zal hierdoor zijn functie naar de toekomst toe blijven behouden en zal erdoor versterkt worden.

De stedenbouwkundige handelingen die betrekking hebben op de realisatie van de buurtparking ressorteren onder hoofdstuk 3, art. 3 §3 van bovenvermeld besluit. Dit impliceert dat deze slechts in overweging kunnen worden genomen na een projectvergadering voorafgaand aan de vergunningsaanvraag.

Op 19 april 2023 werd dan ook een projectvergadering georganiseerd. De scope van de projectvergadering was het aanleggen van twee buurtparkings.

Het verslag van de projectvergadering is een ontvankelijkheidsvereiste bij de omgevingsvergunning.

Het voornaamste doel van de projectvergadering is dan ook om te bespreken of de ruimtelijke impact van deze aanvraag effectief als beperkt kan beschouwd worden.

In de projectnota en op de projectvergadering, motiveerde de aanvrager de beperkte ruimtelijke impact van de buurtparkings (zowel in het oosten als in het westen van het projectgebied) als volgt:

Door de aanleg van de parkings in grasdallen wordt het groen karakter grotendeels behouden.

De niet noodzakelijke verhardingen worden maximaal onthard en aangeplant met bomen (de aanplant van bomen wordt over het volledige project herinrichting kruispunt bekeken). Ook tussen rijweg en parkings blijft het groen behouden, er worden buffergrachten en wadi's aangelegd.

Op de rand van de parkings wordt wintergroene beplanting aangeplant. Bij aanplant zal onmiddellijk voor grote plantmaten gekozen worden om een onmiddellijk resultaat als groenscherm naar de bebouwing te bekomen. De visuele impact van de parking op de omgeving wordt op die manier gemilderd door de verregaande landschappelijke inbedding van de parking.

Het huidige parkgebied was vroeger een oude spoorlijn met bermen en bruggen. Na ontmanteling van de spoorlijn werd het gebied op het gewestplan ingetekend als parkgebied om bebouwing/verkaveling te vermijden. Door de ligging van het kruispunt is er een versnippering van dit parkgebied.

In de zone waar de westelijke buurtparking wordt ingepland ligt momenteel de verharde oppervlakte van de bestaande rijweg en bestaande (onvergunde) buurtparking. Er is geen aansluiting met het parkdeel ten oosten van de N173 (Prins Boudewijnlaan) mogelijk. Aan de westzijde sluit dit gebied wel aan op het parkgebied dat de bermen en taluds van de afrit van de E19 vormt. Gezien de ligging – kort tegen het kruispunt, de snelweg en gewestwegen R11 en N173 – is de impact hier eerder beperkt. Het is niet aangewezen om

dit voor recreatie (speeltuin of dergelijke) of als park in te richten. De woonwijken zijn momenteel ook al voorzien van zones voor recreatie en door de versnippering heeft deze parkzone geen maatschappelijk belang.

De oostelijke buurtparking ligt voornamelijk in parkgebied. De zone wordt gedeeltelijk verhard (fietspad en rijweg) en gedeeltelijk met een grasberm ingericht (tussen fietspad en rijweg, het grasplein in het midden van het kruispunt).

Door de aanleg van de rijweg en het fietspad is er geen aansluiting met het resterende oostelijke parkgebied. Gezien de ligging – kort tegen het kruispunt en de gewestwegen R11 en N173 – is het niet aangewezen om dit voor recreatie (speeltuin of dergelijke) of als park in te richten. De woonwijken zijn momenteel al voorzien van zones voor recreatie en door de versnippering heeft deze parkzone dan ook geen maatschappelijk belang.

De Gewestelijke Omgevingsambtenaar (GOA) concludeert het volgende op de projectvergadering: *Het voorliggende project voldoet niet aan de bestemmingsvoorschriften van het parkgebied van het gewestplan Antwerpen.*

De GOA verklaart dat de buurtparkings kunnen beschouwd worden als zijnde een werk van algemeen belang.

De GOA concludeert dat de aanleg van de westelijke buurtparking, die grotendeels in woongebied gelegen is, wel als een handeling met een ruimtelijk beperkte impact kan beschouwd worden. Er wordt hierbij ook gevraagd om na te gaan of deze parking nog opgeschoven kan worden, zodat deze maximaal in het woongebied ligt.

De GOA concludeert dat de aanleg van de oostelijke buurtparking niet kan beschouwd worden als een handeling met een ruimtelijke beperkte impact (op het parkgebied). Deze aanleg hypothekeert de parkfunctie van de zone van het gewestplan. Naar de bewoning toe heeft de aanleg van deze parking geen geringe ruimtelijke impact. Hierbij moet de bestemming op het gewestplan beschouwd worden als de bestemming naar de toekomst toe. Door deze parkfunctie aan de oostzijde van het kruispunt om te zetten in een buurtparking, wordt een significante oppervlakte van het parkgebied weggenomen. Enkel door middel van een planningsinitiatief is een dergelijke inname van dit gebied mogelijk, niet op basis van een afwijking in het kader van artikel 4.4.7 §2 van de VCRO.

De aanvraag valt niet volledig binnen het toepassingsgebied van artikel 4.4.7 §2, werken van algemeen belang met een geringe ruimtelijke impact.

- *Op basis van deze projectvergadering kan geconcludeerd worden dat er een afwijking kan worden toegestaan volgens artikel 4.4.7 §2 van de VCRO voor de westelijke buurtparking.*
- *Op basis van deze projectvergadering kan geconcludeerd worden dat er geen afwijking kan worden toegestaan volgens artikel 4.4.7 §2 van de VCRO voor de oostelijke buurtparking.*

Volgende voorwaarden dienen in acht genomen te worden:

- *De westelijke parking dient maximaal en robuust ingegroend te worden.*
- *Er dient in het gehele project (kruispunt en parkeerpockets) gezocht te worden naar het reduceren van de verharding in het ontwerp van het kruispunt en te ontharden waar mogelijk (hierover volgt een aansluitend overleg met het Agentschap Wegen en Verkeer).*
- *De zone van de oostelijke parking dient volledig als park aangelegd te worden.*

Er kan gesteld worden dat met voorliggend project, voor wat betreft de aanleg van de westelijke buurtparking, het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt. Het ontwerp houdt rekening met de omgeving, zowel qua gebouw, materiaalgebruik en schaal. De impact van het ontwerp is beperkt, zodat moet gesteld worden dat het gevraagde aanvaardbaar is binnen de bepalingen van artikel 4.4.7.§2 VCRO en het bijhorend uitvoeringsbesluit (de oostelijke buurtparking is niet opgenomen in onderhavige aanvraag en niet het voorwerp van de aanvraag).

De voorwaarden die werden opgenomen in het verslag van de projectvergadering werden nageleefd en in het ontwerp geïntegreerd, zowel wat betreft de westelijke buurtparking als wat betreft het verdere ontharding van de infrastructuur van de gewestweg. De oostelijke buurtparking is niet langer weerhouden in het ontwerp.

De afwijkingen ten oosten van de Prins Boudewijnlaan vallen onder artikel 3 §1 en §2 en afwijkingen ten westen van de Prins Boudewijnlaan vallen onder artikel 3 §3. De afwijkingen hebben zowel op zichzelf als in combinatie met elkaar een geringe ruimtelijke omvang.

De inrichting van de westelijke buurtparking functioneert los van het herinrichten van het kruispunt.

- De woonfunctie, de parkfunctie en de hoofdverkeersweg met aanhorigheden blijven verweven in het gebied, de realisatie van de bestemmingen komt niet in het gedrang. Uit de passende beoordeling en m.e.r.-screening blijkt dat de aanvraag geen significante impact heeft op ruimtelijk kwetsbare gebieden in de ruime omgeving.
- Het ontwerp respecteert de schaal van de omgeving en is visueel-vormelijk aanvaardbaar.
- De infrastructuur integreert zich op gepaste wijze in de lineaire parkstructuur. Er worden in de groenzones 272 hoogstammige bomen aangeplant

De verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening wordt verder in dit advies onder de titel “Inhoudelijke beoordeling” behandeld.

Afwijkingen van stedenbouwkundige voorschriften betreffende de ingedeelde inrichtingen of activiteiten

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening voorziet in art. 5.6.7 afwijkingsbepalingen betreffende de iioa en wel als volgt:

Afdeling 2 Bijzondere bepaling betreffende de toetsing aan stedenbouwkundige voorschriften binnen andere beleidsvelden

Artikel 5.6.7.

§ 1. Een omgevingsvergunningsaanvraag voor de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit kan gunstig geadviseerd worden en vergund worden, in afwijking van de bepalingen van een stedenbouwkundig voorschrift, voor zover voldaan is aan de volgende cumulatieve voorwaarden:

1° de goede ruimtelijke ordening wordt niet geschaad, hetgeen in het bijzonder betekent dat de ruimtelijke draagkracht van het gebied niet wordt overschreden en dat de vastgestelde verweving van functies de aanwezige of te realiseren bestemmingen in de onmiddellijke omgeving niet in het gedrang brengt of verstoort;

2° de inrichting of activiteit is stedenbouwkundig vergunbaar in afwijking van de bepalingen van een stedenbouwkundig voorschrift of, als het gaat om een bestaande inrichting of activiteit, is hoofdzakelijk vergund.

Als de goede ruimtelijke ordening geschaad wordt, kan rekening worden gehouden met de termijn die nodig is om de inrichting of activiteit te herlokaliseren. Die termijn is ten hoogste gelijk aan zeven jaar.

De Vlaamse Regering kan de categorieën van bedrijven bepalen die door hun aard en omvang van het eerste lid zijn uitgesloten. Ze kan de gebieden aanwijzen waarin het eerste lid niet kan worden toegepast.

De stedenbouwkundige handelingen gekoppeld aan de iioa's ressorteren binnen het toepassingsgebied van de afwijkingsbepalingen voor werken en handelingen van algemeen belang, conform artikel 4.4.7 §2 van de VCRO (zie hoger).

De aanvraag voldoet bijgevolg aan de bepalingen van artikel 5.6.7 VCRO.

Overeenstemming van de aanvraag met de stedenbouwkundige voorschriften uit verordeningen

Het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratie-voorzieningen, buffer-voorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater

De gewestelijke hemelwaterverordening is niet van toepassing gezien het project zich op openbaar domein bevindt.

Op de aanvraag is de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (BVR 5 juni 2009) inzake de toegankelijkheid van toepassing.

Gezien het hier niet om de bouw van een gebouw gaat, is de toegankelijkheidsverordening ook niet van toepassing.

Op de aanvraag is de gewestelijke algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer van toepassing.

Het ontwerp is uitgevoerd in lijn met de voetgangersverordening.

Op de aanvraag zijn volgende gemeentelijke en provinciale stedenbouwkundige verordeningen van toepassing.

- Bouwcode: de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening (verder genoemd bouwcode), definitief vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van 25 maart 2024 en in werking getreden 15 juli 2024.

De aanvraag wijkt af van de bepalingen van de bouwcode op volgende punten:

- Artikel 24 Behoud en groenbescherming

Artikel 3 van de Bouwcode van de stad Antwerpen voorziet de mogelijkheid voor de vergunningverlenende overheid om af te wijken.

De stad Antwerpen neemt in haar advies dd. 27 juni 2025 volgende bespreking op m.b.t. de bouwcode:

Aanwezige bomen en waardevolle natuurlijke en landschappelijke elementen moeten maximaal behouden blijven. Vele bestaande laanbomen worden gerooid, er is een heraanplant voorzien.

Bij het uitvoeren van werken moeten alle mogelijke voorzorgen genomen worden om wortels, kroon en stam van de aanwezige bomen te beschermen, om bodemverdichting in de wortelzone te voorkomen en om aanvullend water te geven als de bomen in het bereik van een droogzuiging staan.

De aanvraag voorziet het rooien van 71 bomen. Dit is strijdig met artikel 24 van de bouwcode. De bomen worden gecompenseerd door 272 nieuwe bomen. Dit heeft een

positief effect op de vergroening van de omgeving. Met toepassing van artikel 3 van de bouwcode kan een afwijking op artikel 24 van de bouwcode worden toegestaan.

Overeenstemming van de aanvraag met de stedenbouwkundige voorschriften betreffende de verordeningen

Met toepassing van de afwijkingsbepalingen ingeschreven in de verordeningen voldoet de aanvraag aan de van toepassing zijnde gewestelijke en gemeentelijke verordeningen.

Goede ruimtelijke ordening (artikel 4.3.1, §2, van de VCRO)

Het aangevraagde moet, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld worden aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4 van de VCRO.

Het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, maar kan ook de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten vermeld in punt 1° van artikel 4.3.1, §2, van de VCRO in rekening brengen, evenals de bijdrage van het aangevraagde aan de verhoging van het ruimtelijk rendement, voor zover de rendementsverhoging gebeurt met respect voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving en die in de betrokken omgeving verantwoord is.

Bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag van een omgevingsvergunning met de goede plaatselijke ordening dient in de eerste plaats rekening te worden gehouden met de ordening in de onmiddellijke omgeving. Al naar gelang de aard en de omvang van de ontworpen constructie kan ook rekening worden gehouden met de ordening in de ruimere omgeving. Die laatste is daarbij uiteraard minder doorslaggevend en mag er alleszins niet toe leiden dat de ordening in de onmiddellijke omgeving, die de plaatselijke aanleg het meest bepaalt, buiten beschouwing wordt gelaten.

De opvatting over de goede ruimtelijke ordening van een gebied moet een zekere continuïteit vertonen; het is derhalve dan ook van belang rekening te houden met voordien gegeven vergunningen of weigeringen en de vergunningverlenende overheid mag deze niet als onbestaande beschouwen. Om de rechtszekerheid te waarborgen is het opportuun de reeds jaren gehanteerde visie te handhaven.

BELEIDSMATIG GEWENSTE ONTWIKKELINGEN

In de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen staan sterke onthardingsambities: in open ruimte bestemmingen moet de verhardingsgraad tegen 2050 met 20% zijn teruggedrongen (t.o.v. 2015). Ontharding is daarbij geen doel op zich, maar (her)opent heel wat mogelijkheden, zoals herstel van natuur en bodem, verkoelend effect tijdens warme zomers, ruimte voor recreatie en een aangename, gezondere leefomgeving.

Beleidsmatig zet Vlaanderen in op maximale ontharding. Ontharden zorgt voor meer ruimte voor natuur en voedselproductie, minder wateroverlast, koelere steden, grotere biodiversiteit, betere bodemkwaliteit, gezondere lucht en een betere, aangename leefomgeving. Zo wordt ingezet op klimaatadaptatie en klimaatmitigatie, en worden stappen gezet naar een klimaatrobuuster en leefbaarder Vlaanderen. Vlaanderen is één van de meest verharde gebieden van Europa. Daardoor ontstaat onder meer een groter risico op overstromingen, minder

waterinfiltratie, warmere steden en dorpen, minder CO₂- opslag door planten en de bodem, en een verlies aan biodiversiteit.

Ontharden, ook van het openbaar domein, genereert tal van kansen:

- Verharding belemmert de natuurlijke waterafvoer en kan leiden tot wateroverlast en droogte. Ontharding, door het mogelijk maken van infiltratie en buffering van regenwater, helpt het watersysteem te herstellen.
- Door meer groen te creëren, wordt de leefomgeving voor planten en dieren verbeterd en wordt de biodiversiteit in stedelijke gebieden verhoogd.
- Het verminderen van verharding draagt bij aan een veerkrachtiger watersysteem en helpt de effecten van klimaatverandering te beperken, zoals hitte-eilanden.
- Op lange termijn kan ontharding kostenbesparend zijn, omdat het onderhoud van verharde oppervlakken duur is en de noodzaak voor het afvoeren van hemelwater vermindert.

Onderhavige aanvraag is geen onthardingsproject, doch bij de herinrichting van het kruispunt in functie van het verbeteren van de verkeersveiligheid werd maximaal ingezet op het reduceren van de verharde oppervlakte.

Ten opzichte van het eerder in 2023 vergunde ontwerp werd kritisch gekeken naar de bestaande verhardingen en werden deze maximaal gereduceerd. Onder andere werd de breedte van de rijstroken verminderd naar 3.25 meter, werden zones onthard ter hoogte van de op- en afritten van de E19, e.d. zonder afbreuk te doen aan de veiligheid en met voldoende ruimte voor de zwakke weggebruiker.

De zones die onthard worden, worden vervangen door grasbermen met aanplant van bomen.

Zowel ten opzichte van de bestaande toestand als ten opzichte van de vergunde toestand is er sprake van een substantiële ontharding (zie nota ontharding bij de projectinformatie):

- bestaande toestand 39.806 m² (inclusief de verharding van de carpoolparking) - nieuwe toestand 34.463 m² geeft 5.343 m² ontharding.
- vergunde toestand 37.469 m²- nieuwe toestand 34.463m² geeft 3.006m² ontharding.

Daarnaast worden wadi's aangelegd, waar het water kan infiltreren. Het principe van de Ladder van Lansink, waarbij duurzame maatregelen zoals buffering en infiltratie de voorkeur krijgen boven het lozen van hemelwater, wordt gehanteerd.

De focus op ontharding en verbeteren van de waterhuishouding in dit project wordt als sterk positief beoordeeld.

RUIMTELIJKE AFWEGING AAN DE HAND VAN DE CRITERIA

- Functionele inpasbaarheid

De hoofddoelstelling van het project is het herinrichten van het kruispunt tussen de R11 (Frans Van Dunlaan) met de N173 (Prins Boudewijnlaan) in Antwerpen, met als doel dit volledig conflictvrij te maken. Hierbij wordt eveneens de bestaande (en sterk verouderde) rioleringsinfrastructuur vernieuwd. De bestaande functie van verkeersinfrastructuur op openbaar domein blijft behouden. Er wordt eveneens een buurtparking ingericht in het zuidwesten van het projectgebied.

Er wordt bijkomende verharding voorzien, echter wordt deze samen aangelegd met infiltratieriolering, bufferbekkens, grachten en een wadi voor de infiltratie en buffering van het hemelwater. Daarbij werd het ontwerp onthard waar mogelijk en zijn de parkeerplaatsen, met uitzondering van mindervalide parkeerplaatsen, in waterdoorlatende verhardingen voorzien.

De gemengde riolering wordt vervangen door een gescheiden rioleringsstelsel, aangesloten op het bestaande stelsel van de Prins Boudewijnlaan.

Er wordt een volledig nieuw RWA-stelsel bestaande uit betonnen buizen met grote diameters - ND700 tot ND1000- voorzien, die aansluiten op het bestaande RWA-stelsel in de Prins Boudewijnlaan ter hoogte van de huisnummers 308-324. Hierdoor kan de projectzone maximaal afgekoppeld worden, hetgeen past in een bredere context inzake verbetering van de kwaliteit en kwantiteit van oppervlakte- en grondwater.

Omwillen van de herinrichting van het openbaar domein worden de bestaande nutsleidingen verplaatst en vervangen. Het betreft het vernieuwen van de waterleiding, elektriciteit, gas en communicatieleidingen. De openbare verlichting wordt vernieuwd en verlet.

De sleuf van de nutsleidingen wordt zo dicht mogelijk tegen de rooilijn aangelegd. De sleuf is circa 1,20 meter diep en circa 1 meter breed.

De aanvraag gaat gepaard met een ontbossing en het vellen van hoogstammige bomen. De ontharde en niet verharde zones worden als parkstructuur ingericht en beplant met hoogstammige bomen. De nieuwe aanplantingen zorgen voor een groene overgang van oost naar west over het kruispunt.

Omdat de restoppervlaktes te klein zijn, wordt de boscompensatie in natura buiten het projectgebied gerealiseerd. Het boscompensatievoorstel is goedgekeurd door het Agentschap voor Natuur en Bos.

Er kan gesteld worden dat de aanvraag functioneel inpasbaar is in de omgeving.

- Mobiliteitsimpact

In het ontwerp wordt gestreefd naar een duurzame modal shift. Deze beoogt een verschuiving van vervoerswijzen, en is beleidsmatig gewenst om duurzamere mobiliteit te bevorderen. Concreet gaat het om het verminderen van het aandeel van de auto in het vervoer en het verhogen van het aandeel van duurzamere alternatieven zoals het openbaar vervoer, de fiets en het te voet gaan. Dit heeft diverse voordelen, zoals een vermindering van de CO₂-uitstoot, verbetering van de leefbaarheid en gezondheid, en een efficiëntere benutting van de infrastructuur.

In Vlaanderen streeft men naar een modal shift van 50/50 in de vervoerregio's Antwerpen en Gent, wat betekent dat minstens 50% van de verplaatsingen gebeurt met duurzame vervoersmiddelen.

Het stadsbestuur van Antwerpen zet actief in op een modal shift, waarbij het streven is om het aandeel autoverplaatsingen voor personenvervoer te verminderen ten gunste van duurzamere vervoersmiddelen zoals fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Dit beleid is onderdeel van een bredere strategie om de stad bereikbaar te houden en de leefbaarheid te verbeteren, zeker nu het aantal inwoners, banen en verplaatsingen blijft toenemen. De stad Antwerpen streeft naar een modal shift van maximaal 50% autoverplaatsingen tegen 2030.

Het netwerk van fietspaden en fietsstraten breidt flink uit alsook fietssnelwegen en parallelle routes, vooral op drukke assen. Tevens wordt ingezet op het verbeteren van de kwaliteit en bereikbaarheid van het openbaar vervoer bvb toegankelijke haltes, aanbieden van deelmobiliteit en openbare fietsenbergingen.

De gewestweg en zijn afslagstroken worden heraangelegd. De gewestweg verschuift ter hoogte van het kruispunt plaatselijk in ten oosten van de Prins Boudewijnlaan naar het noorden. Aan de zuid-oostzijde van het projectgebied wordt er tussen de woningen en de gewestweg meer ruimte gecreëerd voor een groenstructuur.

De verharding wordt voorzien in een geluidsarm en duurzaam asfalt en wordt ingesloten met ter plaatse vervaardigde betonnen kantstroken.

Door de geplande herinrichting van het kruispunt verdwijnen de huidige langs- en dwarsparkeerplaatsen en de tussen rijwegen gelegen carpoolparking. Uit het parkeeronderzoek is een parkeernood in de omgeving gebleken, waardoor enkele nieuwe parkeerplaatsen en een buurtparking voorzien zijn in het ontwerp.

Er wordt een openbare fietsenstalling met 20 plaatsen ingeplant ter hoogte van de buurtparking. Het type fietsenstalling heeft dezelfde uitstraling als de gebruikelijke types fietsenstalling in de stad Antwerpen. De fietsenstalling van circa 32 m² heeft een hoogte van 2.62 meter en wordt afgewerkt met een wandbekleding in een stadsgrijze coating. Het dak wordt voorzien van een groendak met sedumcassettes.

Er wordt aan de westelijke zijde een parkeerzone aangelegd met een centrale toegangsweg in asfalt met aan beide zijden schuine parkeervakken in waterpasserende betonstraatstenen. Er worden 4 mindervalide parkeerplaatsen alsook 4 parkeerplaatsen voor deelwagens en 4 parkeerplaatsen voor elektrische wagens met laadpalen voorzien.

Er worden voldoende ruime voetpaden in betonstraatstenen aan de zijde van de woningen voorzien. Voor de bereikbaarheid van de woningen en de aansluitende straten aan de zuidoostzijde van het project, wordt een ventweg in asfalt aangelegd. Voor de woningen worden haakse parkeervakken in kasseien aangelegd met een waterpasserende voeg. De inritten worden aangelegd in betonstraatstenen. Aan de parkzijde, dicht bij het kruispunt worden 4 parkeerplaatsen in betonstraatstenen voor mindervaliden ingeplant.

Uit de inspraakreacties blijkt dat de huidige, wederrechtelijke randparking vnl. gebruikt wordt door een verhuurbedrijf in de omgeving en door vrachtwagens. Door de aard van de parking en de ligging in het midden van het kruispunt geeft deze ook een onveilig gevoel en trekt deze zwerfvuil aan. Het blijkt eveneens dat de buurtbewoners wensen dat er maximaal ingezet wordt op groen en ontharding. Deze randparking verdwijnt in het huidige ontwerp.

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft verder onderzocht of bijkomende ontharding mogelijk is en de plannen werden hierop aangepast.

Ten aanzien van de omgevingsvergunning van 18 december 2023, heeft het Agentschap Wegen en Verkeer een opstelstrook gesupprimeerd op de tak R11 rijrichting Mortsel en werden de opstelstroken in het noordoosten (ter hoogte van Spoorweglaan oost) schuiner aangelegd zodanig dat een gedeelte van de berm behouden kan blijven.

Waar mogelijk, rekening houdend met de routes voor uitzonderlijk vervoer en de brandweervoorschriften, worden tevens de rijstroken versmald van 3.75 meter naar 3.25 meter. Ter hoogte van de aansluiting op de op- en afritten van de E19 worden onnodige verhardingen verwijderd en vervangen door grasbermen waarin hoogstammige bomen worden aangeplant.

In de exploitatiefase heeft het project positieve effecten voor zowel het traag (fiets)verkeer als het gemotoriseerd verkeer op vlak van verkeersveiligheid en -leefbaarheid. Er worden geen bijkomende gemotoriseerde verkeersbewegingen of aanzienlijke verschuivingen verwacht in de exploitatiefase buiten de contouren van het projectgebied, na realisatie van het projectvoornemen.

In de aanlegfase zal er tijdelijk en lokaal een verhoogde aanwezigheid van zwaar verkeer ten gevolge van het projectvoornemen zijn. Het aantal bewegingen kan als beperkt ingeschat worden. Zowel het bijkomende zwaar verkeer als de tijdelijke verplaatsing van de verkeersstromen zullen geen capaciteitsprobleem met zich meebrengen.

- Schaal, ruimtegebruik en bouwdichtheid

De doelstelling van de aanvraag, namelijk het conflictvrij maken van het kruispunt, impliceert dat er enige ruimte-inname noodzakelijk is.

Doorheen de dossier in de historiek opgenomen heeft de aanvrager steeds verder gezocht naar kansen om de verharding te reduceren, het hemelwater dat momenteel rechtstreeks is aangesloten op de riolering te bufferen en infiltreren en het kruispunt maximaal in te bedden in een groenstructuur.

Het ruimtegebruik wijzigt aan de zuidoostelijke zijde van de Prins Boudewijnlaan. Daar waar de gewestweg naar het noorden verschuift wordt langs de woningen ten zuiden een ventweg met haakse parkeerplaatsen voorzien. Tussen deze ventweg en de gewestweg R11 ontstaat een groene ruimte die ingericht wordt als een parkzone met wadi's waar het hemelwater kan infiltreren. Aan de zuidwestelijke zijde van de Prins Bouwewijnlaan wordt de bestaande randparking in asfalt integraal verwijderd. Ten opzichte van de stedenbouwkundige vergunning van 2012 wordt op deze plaats een buurtparking in waterdoorlatende materialen voorzien. Dit komt tegemoet aan de behoefte van de omwonenden.

Er kan gesteld worden dat met het nieuwe voorstel getracht werd om een zo groot mogelijke oppervlakte te ontharden, om de inkleding zo groen mogelijk te maken en de doelstelling van de lineaire parkstructuur die beoogd werd bij de inkleuring van het gewestplan niet in het gedrang te brengen (zie ook volgend punt).

Door het compacter maken van het kruispunt ontstaat er weer ruimte om bruikbare, kwalitatieve groenzones en -buffer te voorzien.

De inrichting van het kruispunt en de buurtparking zijn op schaal van de omgeving, de bouwdichtheid wijzigt nauwelijks en het ruimtegebruik is aanvaardbaar.

- Visueel-vormelijke elementen

De bestaande weginfrastructuur wordt vernieuwd met het oog op een verbeterde verkeersveiligheid, verbeterde toegankelijkheid en een groener karakter van het openbaar domein. De hoofdas wordt heraangelegd in asfalt, terwijl de parkeerzones in betonnen grastegels en betonstraatstenen worden voorzien. De voetpaden worden heraangelegd als volwaardige wandelzones in betonstraatstenen. De fietspaden worden verbreed om dubbelrichtingsverkeer toe te laten en worden vrijliggend aangelegd.

Waar de straatbreedte het toelaat wordt er maximaal groen voorzien. In de smallere delen is dit in de vorm van gras. In de bredere bermen, zowel in tussenbermen als zijbermen, worden in de graszones bomen aangeplant. Om het groene beeld van het parkgebied over het kruispunt heen te trekken wordt er maximaal ingezet op de (her)aanplant van bomen. De bomen worden ook op vraag van het Agentschap voor Natuur en Bos relatief kort op elkaar geplant om een continu groen beeld te krijgen maar ook de migratie van wild mogelijk te maken. Er worden verschillende boomsoorten aangeplant (totaal 272 hoogstammen): 48 gewone essen, 43 zilverlinden, 56 Kaukasische elzen, 8 pluimessen, 5 gewone platanen, 16 smalbladige essen, 26 zuilzomereiken, 2 zomereiken, 23 Spaanse aken en een mengeling van 45 zwarte populieren, ratelpopulieren en zwarte elzen.

De inname van het parkgebied van de groene talud voor het fietspad is tot het absolute minimum beperkt. Voor de aanleg van het vrijliggende fietspad tussen de Spoorweglaan en de R11 - de noord-oostzijde van het project - zal een deel van het talud afgegraven moeten worden. Om het bestaande talud/spoorwegbedding met de aanwezige beplanting maximaal te behouden zal het fietspad vanaf de R11 al met een maximale langshelling van 4% (conform het fietsvademeicum) over het talud richting Spoorweglaan aangelegd worden. Om de uitgraving maximaal te behouden worden ook hier de taluds zeer steil uitgegraven en afgewerkt met

geogrids en schanskorven. Bovenaan het talud wordt wintergroene (inheemse) beplanting zoals hulst en ligustrum geplant ter vervanging van de bestaande beplanting die over een beperkte breedte verwijderd dient te worden voor het grondwerk. De plantmaat van deze beplanting is bij aanplant al voldoende groot zodat het groenscherm onmiddellijk effectief is. De wandelpaden en fietspaden worden zo voorzien dat deze zo weinig mogelijk impact hebben.

Ten zuidwesten van het kruispunt is het voor de realisatie van de buurtparking noodzakelijk om op 2 plaatsen een keerconstructie te bouwen waardoor het groenscherm ook aan deze zijde van de Frans Van Dunlaan wordt verwijderd. Om voor de buurtparking extra ruimte te creëren, worden twee keerwanden geplaatst waarachter het maaiveld verhoogd wordt. De keerwanden worden afgewerkt met schanskorven om een natuurlijk uitzicht te creëren. Bovenaan het talud zal onmiddellijk na de werken groenblijvende (inheemse) beplanting zoals hulst en ligustrum geplant worden die het zicht van de parking naar de aangelanden wegneemt.

Aan de noord-oostzijde van het project worden de tracés van de wandelpaden, fietspaden en de nieuwe grachten zo voorzien dat deze zo weinig mogelijk impact hebben. De wandelpaden en fietspaden vormen ook geen zonevreemde objecten, ze zijn beide reeds aanwezig in de parkzone. Het project voorziet louter in een aanpassing of een uitbreiding van de reeds aanwezige elementen.

Tussen de ventweg en de R11 aan de zuid-oostzijde van het project wordt een parkstructuur aangelegd met regenwaterbuffering en wandelpaden in steenslag gebonden met natuurlijke harsen. De buffering in de wadi's wordt met afwisselend flauwere en steilere hellingen aangelegd. De wandelpaden zijn het verlengde van de bestaande wandelpaden in het parkgebied.

Er wordt een voorwaarde geformuleerd om eveneens wintervaste groenschermen te voorzien, niet enkel aan de Spoorweglaan oost, maar ook aan de Spoorweglaan west.

In de werffase worden terreinaanlegwerken en infrastructuurwerken uitgevoerd. Er worden tijdelijke installaties geplaatst zoals werfketen, peilbuizen, bemalingen, filterlijnen, zuiveringsinstallaties voor het bemalingswater e.d.

De werken worden gefaseerd uitgevoerd binnen de beperkte ruimte van het project, de tijdelijke installaties worden tijdens de uitvoering van de werf binnen de gehele projectzone verplaatst.

De plaatsing van de bemalingsinfrastructuur, peilbuizen en waterzuiveringsinstallaties gebeurt enkel in de fase van de aanleg van de riolering en is beperkter in tijd dan de overige werfgebonden stedenbouwkundige handelingen.

Daarnaast worden in de werf- en werkzone gronden die ter plaatse worden uitgegraven gestapeld om te herbruiken binnen de projectzone. Aangezien de werken gefaseerd worden uitgevoerd en de beschikbare ruimte beperkt is, zal ook de tijdelijke grondopslag binnen de werf zich tijdens de uitvoering verplaatsen.

De voorgestelde werfgebonden stedenbouwkundige handelingen zijn eigen aan de aanlegfase van het project en zijn inpasbaar in de omgeving gelet op de beperkte tijdsduur.

- Cultuurhistorische aspecten

Het plangebied bevindt zich op een iets hoger gelegen rug ten zuiden van de historische stadskern van Antwerpen. Verscheidene antropogene invloeden (vb. forten en omwalling Brialmontversterking, spoorwegen, wegen) zijn merkbaar op de microtopografie. Zowel de Krijgsbaan in het westen als het park in het oosten zijn duidelijk zichtbaar als hoger gelegen zones rond 18-19 mTAW. Het natuurlijke reliëf varieert tussen 16 en 14 mTAW. Volgens de geologische kaarten komen binnen het plangebied tertiaire afzettingen van de Formatie van

Berchem voor, afgedekt door eolische afzettingen uit het Weichseliaan. Het plangebied wordt op de bodemkaart aangeduid als een antropogene bebouwde zone.

Het plangebied bevindt zich in het Antwerpse district Wilrijk dat lange tijd een agrarisch karakter behield en reeds vermeld werd in bronnen uit 1003. Wilrijk kende grote vernieling en verwoesting tijdens de oorlogen in de 16de-17de eeuw. In de 2de helft van de 19de eeuw werd de Brialmontvesting met een reeks van forten en schansen opgericht als dubbele verdedigingsgordel van de stad Antwerpen. Vanaf 1880 werd het landelijke Wilrijk stilaan een voorstad van Antwerpen met een reeks afzonderlijke woonkernen. Tijdens het interbellum en na de Tweede Wereldoorlog werd de randgemeente door de uitbreiding van de bebouwing en de ontwikkeling van de nijverheid volledig opgenomen in de Antwerpse agglomeratie.

Het plangebied bevindt zich in de 18de eeuw en eerste helft 19de eeuw nog te midden van een rurale omgeving, ter hoogte van de walgracht van kasteel Elsdonck. Twee noord-zuid georiënteerde lanen en een oost-west georiënteerde laan doorkruisen het plangebied. De oost-west georiënteerde laan loopt voorbij het kasteel en stopt ter hoogte van bebouwing ten oosten van de walgracht. Ten noorden van deze laan wordt in de 2de helft van de 19de eeuw de "route stratégique" aangelegd. Deze weg verbindt alle forten van de buitenste gordel van de Brialmontvesting, die ten zuiden van de weg gesitueerd zijn. Enkele jaren later wordt ook een spoorweg aangelegd ten noorden van deze weg. De verdere ontwikkeling en verkaveling van de omgeving volgt in de eerste helft van de 20ste eeuw. Grote wijzingen vinden plaats tussen 1971 en 1988 wanneer de spoorweg volledig opgebroken wordt, er in het westen extra rijstroken worden aangelegd en in het oosten een park wordt ingericht ter hoogte van de opgeheven spoorweg.

Een groot deel van de centrale archeologische inventarismeldingen is aangeduid op basis van historisch(-cartografisch) onderzoek. Het gaat zowel om hoeves en kastelen uit de late middeleeuwen of 16de-18de eeuw, 18de-eeuwse bewoningskernen en forten van de 19de-eeuwse Brialmontversterking. Bij recente proefsleuvenonderzoeken zijn vooral greppels, (paal)-kuilen en ploegsporen uit de nieuwe en nieuwste tijd herkend. Oudere vondsten en sporen zijn eerder zeldzaam en dateren uit de metaaltijden, Romeinse tijd en late middeleeuwen.

De conclusie van de archeologienota is dat de geplande werken nauwelijks een bedreiging vormen voor het archeologisch bodemarchief. De heraanleg van de wegenis en de plaatsing van de nieuwe RWA/DWA vindt hoofdzakelijk plaats binnen het bestaande gabarit. Omwille van de verstoringen veroorzaakt door de huidige wegenis en nutsvoorzieningen, is de impact van de geplande werken zeer klein.

De enige zone waar nu geen wegenis ligt, is in gebruik als park. Dit park bevindt zich echter ter hoogte van een opgeheven spoorweg waarvoor in de 2de helft van de 19de eeuw deze zone ca. 3-4 m opgehoogd werd. De werken in deze parkzone zijn maximaal 1,2 m diep en vinden volledig plaats in de ophoging waarin geen archeologische resten en/of sporen worden verwacht.

Op basis van deze gegevens wordt door het Vlaams Erfgoed Centrum geen verder onderzoek geadviseerd. De geplande werkzaamheden vormen geen bedreiging voor het bodemarchief. Er hoeft geen programma van maatregelen te worden opgesteld. Ondanks het advies tot vrijgeven van het terrein, blijven de bepalingen voor het melden van toevalsvondsten van kracht, conform artikel 5.4.1 van het Onroerenderfgoeddecreet. De civieltechnisch uitvoerder is verplicht eventuele toevalsvondsten binnen drie dagen na ontdekking te melden bij Onroerend Erfgoed.

Er wordt evenmin invloed verwacht op nabijgelegen erfgoed, gezien het in hoofdzaak om de heraanleg van een bestaand kruispunt gaat.

- Bodemreliëf

Volgens de bodemkaart wordt het projectgebied aangeduid als antropogene bodem. Antropogene bodems zijn reeds sterk verstoord en worden bijgevolg niet meer gezien als zijnde profielverstoringsgevoelig of gevoelig voor bodemverdichting. Daarnaast is de bodem van het projectgebied in bestaande toestand tevens sterk verstoord te beschouwen door voorgaande infrastructuurwerken (riolering, wegenis, woningbouw). Mogelijke effecten zullen zich dus beperken tot wijziging van de bodemkwaliteit.

Het reliëf zal lokaal wijzigen t.g.v. het project. Om het nieuwe wegenisontwerp te kunnen realiseren en om een vlotte overgang te realiseren met het bestaande maaiveld, worden er reliëfwijzigingen uitgevoerd.

- Voor de aanleg van de noordoostelijke tak van de R11 met vrijliggend fietspad en gracht wordt de bestaande oude spoorwegbedding verlaagd tot het niveau van de Spoorweglaan. Om het grondwerk te beperken en het talud van de voormalige spoorwegberm met aanwezige houtige beplanting maximaal te behouden, wordt de uitgraving met een zeer steil talud naar de te behouden spoorwegberm afgewerkt. Het steile talud wordt met geogrids afgewerkt, waarvoor ook een wand in schanskorven wordt geplaatst om een natuurlijk uitzicht te creëren. Boven op het talud wordt een heraanplant van wintergroene inheemse heesters voorzien.
- Tevens zal voor de aanleg van het vrijliggend fietspad tussen de Spoorweglaan en de R11 een deel van het talud worden afgegraven. Om het talud van de spoorwegbedding met zijn beplanting maximaal te vrijwaren, zal het fietspad vanaf de R11 met een maximale helling van 4% over het talud richting Spoorweglaan worden aangelegd. Ook hier worden de taluds steil afgegraven en verstevigd met geogrids en schanskorven.
- De overige reliëfwijzigingen worden voornamelijk gerealiseerd in functie van het creëren van buffer- en infiltratiebekkens. Aan de zuid-oostzijde worden een aantal onderling met elkaar verbonden infiltratie- en bufferbekkens ingeplant. Deze worden in een parkstructuur geïntegreerd door de aanleg van wandelpaden en het planten van hoogstammige bomen. Boven op het talud wordt een heraanplant van wintergroene inheemse heesters voorzien. Indien er tussen het fietspad en een talud een niveauverschil ontstaat dat groter is dan 0.60 meter wordt er langs het fietspad een ligusterhaag aangeplant als afscherming.
- Om extra ruimte te creëren voor de buurtparking, worden twee grondkerende wanden geplaatst, waarachter het maaiveld wordt verhoogd. De keerwanden worden afgewerkt met schanskorven.
- Langs de Zwaluwlaan wordt de gracht opnieuw aangelegd. De bestaande dichte betonbakken worden vervangen door drainerende of waterdoorlatende grachtelementen zodat de aangesloten afwaterende oppervlakte maximaal kan infiltreren in de bodem.

Het projectgebied is gelegen binnen PFAS no regret-zone 'Zwijndrecht' (in een straal van 5 tot 10 km rond 3M), waarbij maatregelen worden opgenomen. De bouwwerkzaamheden brengen vergraving en grondverzet met zich mee. Daarbij zal de bestaande regelgeving gevolgd worden. Bijgevolg is het risico op aanzienlijk negatieve effecten en calamiteiten beperkt.

- Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

De stad Antwerpen heeft het subadvies van de Brandweerzone Antwerpen ingewonnen. Het advies d.d. 18 juni 2025 is voorwaardelijk gunstig. Deze voorwaarden worden aan de onderhavige omgevingsvergunning gehecht.

In de aanlegfase zal de inzet van machines en zwaar transport luchtemissies (verkeersgerelateerd) met zich meebrengen. Deze zijn echter tijdelijk van aard en inherent aan de aanlegfase van dergelijk project. Er kan gesteld worden dat de effecten op de luchtkwaliteit verwaarloosbaar zijn, zeker op lange termijn.

In de aanlegfase kan geluidshinder optreden door de aan- en afvoer van materialen en machines, alsook door de werkzaamheden in functie van de afbraak/aanleg van wegenis en wijziging van het rioleringsstelsel. De hinder is tijdelijk van aard en zal enkel plaatsvinden tijdens de normale werkuren. Ze wordt als inherent aan de bouwfase beschouwd. Bovendien is het projectgebied reeds sterk geluidsverstoord door het wegverkeer op de R11 Frans van Dunlaan-Krijgsbaan en N173 Prins Boudewijnlaan.

Eventuele hinder vervalt na realisatie van het projectvoornemen gezien trillingen en geluid niet inherent zijn aan de exploitatiefase van ondergrondse leidingen, alsook geen aanzienlijke wijziging in gemotoriseerde verkeersbewegingen wordt verwacht.

In de aanlegfase worden 'Minder Hinder'-maatregelen genomen. De beschrijving hiervan is opgenomen onder titel 7 op pagina 27 van de verklarende nota. De plaatselijke omleidingsplannen worden opgemaakt in samenspraak met de aannemer, het lokaal bestuur en de veiligheidsdiensten.

Hiervoor wordt verder verwezen naar de bespreking van de bezwaren en de beoordeling van de iioa.

Conclusie

Gelet op bovenstaande beoordeling, gelet op de geformuleerde voorwaardelijke adviezen en de bespreking daarvan, gelet op de resultaten van het openbaar onderzoek en de bespreking daarvan, kan geconcludeerd worden dat de aanvraag in overeenstemming is (of kan gebracht worden) met de wettelijke bepalingen ter zake, alsook met de goede plaatselijke ordening en zijn onmiddellijke omgeving.

Decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.2 tot en met artikel 4.3.8 van de VCRO **Voorlopig vastgesteld ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan (artikel 4.3.2 van de VCRO).**

Artikel 4.3.2.

Een vergunning kan worden geweigerd indien de aanvraag onverenigbaar is met een voorlopig vastgesteld ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan of van bijzonder plan van aanleg. Deze weigeringsgrond vervalt wanneer het plan geen bindende kracht heeft gekregen binnen de termijn waarbinnen het definitief kan worden vastgesteld.

Direct werkende normen (artikel 4.3.3 van de VCRO)

Artikel 4.3.3.

Indien uit de verplicht in te winnen adviezen blijkt dat het aangevraagde strijdig is met direct werkende normen binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening, of indien dergelijke strijdigheid manifest reeds uit het aanvraagdossier blijkt, wordt de vergunning geweigerd of worden in de aan de vergunning verbonden voorwaarden waarborgen opgenomen met betrekking tot de naleving van de sectorale regelgeving.

Voor de toepassing van het eerste lid wordt onder direct werkende normen verstaan : supranationale, wetskrachtige, reglementaire of beschikkende bepalingen die op zichzelf volstaan om toepasbaar te zijn, zonder dat verdere reglementering met het oog op precisering of vervollediging noodzakelijk is.

Passende beoordeling - Natuurtoets

De aanvraag gaat vergezeld van een passende beoordeling en algemene natuur- en soortentoets, d.d. 24 december 2024.

Het projectgebied is niet gelegen in habitatrictlijn- of vogelrichtlijngebied. Het dichtstbijzijnde habitatrictlijngebied 'Historische fortengordels van Antwerpen als vleermuizenhabitats' is gelegen op ca. 430 m ten zuidoosten van het projectgebied. Het dichtstbijzijnde vogelrichtlijngebied 'Durme en de middenloop van de Schelde' is gelegen op ca. 6,8 km ten westen van het projectgebied.

Om de mogelijke effecten na te gaan op de vleermuispopulaties waarvoor het SBZ-H werd aangeduid, werd een passende beoordeling opgemaakt.

Het projectgebied is niet gelegen in VEN-gebied. Het dichtstbijzijnde VEN-gebied 'Het Kleidaal' is gelegen op ca. 4,2 km ten zuidwesten van het projectgebied (zie Figuur 1).

Gezien de ruime afstand is een verscherpte natuurtoets niet noodzakelijk.

a) Biotooppinname en inname leefgebied van fauna

De enige voor het SBZ relevante soorten die in het projectgebied kunnen voorkomen, zijn vleermuizen. In het projectgebied zijn volgens een uitgevoerde inspectie in 2024 geen gekende verblijfsplaatsen voor vleermuizen aanwezig. De aanwezige bomen zijn te jong om al geschikte nest- en rustplaatsen voor vleermuizen te herbergen.

b) Versnippering, verstoring en barrièrewerking

De inname van de bebossing op de berm van de R11 zorgt voor een (tijdelijke) vergroting van de barrièrewerking van de aanwezige wegeninfrastructuur. De aanvrager heeft echter rekening gehouden met het belang van de lineaire groenstructuur langs de R11 en heeft om deze reden er voor geopteerd om met de aanplantingen van de laanbomen (in de mate van het mogelijke) het lineair groenelement over de Prins Boudewijnlaan door te trekken. Op middellange termijn zal de foerageerverbinding voor vleermuizen verbeteren ten aanzien van de bestaande toestand, aangezien er op dit moment meer ontbrekende schakels zijn in de (lineaire) groenstructuur. Belangrijk is wel dat de aanvrager (om sneller de groenstructuur te vervolledigen) opteert voor de aanplanting van een groter boomformaat, zijnde minstens 16/18 (hoogte boven maaiveld minstens 500 cm). Hierbij is voldoende nazorg vereist, zodat de bomen tot volle wasdom kunnen komen.

c) Verdroging en vernatting

Voor het uitvoeren van de riolerings- en wegenwerken is een tijdelijke bemaling nodig. De totale duur van de bemaling wordt geraamd op 275 dagen met een maximaal onttrekkingsdebiet van 2.500 m³/dag. Er bevinden zich geen grondwaterafhankelijke vegetaties binnen de invloedstraal van de bemaling. Ook reikt de invloedstraal van de bemaling niet tot in het nabijgelegen SBZ. Een eventueel verdrogend effect van de aangelegde verharding wordt gemitigeerd door de aanleg van infiltratieriolering, bufferbekkens, grachten en een wadi voor de infiltratie en buffering van hemelwater.

d) Waterkwaliteit en -structuur

De waterkwaliteit van het nabijgelegen SBZ wijzigt niet door de uitvoering van het project.

e) Verzuring en vermesting / eutrofiëring

De emissies tijdens de aanlegfase zijn tijdelijk van aard en zullen bijgevolg slechts een verwaarloosbaar effect hebben. Het project veroorzaakt tijdens de exploitatiefase geen bijkomende emissies: de huidige verkeersstromen zullen niet wijzigen ten gevolge van het project.

- f) Effecten op de aangewezen en huidig voorkomende habitats en soorten van het habitatrichtlijngebied

Het voornaamste effect is versnippering en verstoring voor vleermuizen tijdens de aanlegfase en lichtverstoring tijdens de exploitatiefase. Na de werken wordt de versnippering gemilderd door de aanplant van bomen op het kruispunt om een betere verbinding te maken met andere groenstructuren ten westen van het projectgebied. Het kruispunt zelf zal meer bomen omvatten dan vandaag het geval is. Het doel is om na de uitvoering van de werken een betere connectiviteit te realiseren. Tijdens de werken wordt de omgeving tijdelijk verstoord waardoor het gebied minder geschikt wordt voor foeragerende vleermuizen. Dit effect is echter tijdelijk en niet betekenisvol. De verlichting van het vernieuwde kruispunt zal nog steeds een barrière vormen voor vleermuizen, zoals dat nu ook al het geval is. Door het installeren van vleermuisvriendelijke verlichting boven de fietspaden en vermindering (dimmen/uitschakelen) van de verlichting na 23 uur, wordt dit effect gemilderd.

Volgende milderende maatregelen worden geformuleerd:

Werffase

Hoewel niet te verwachten is dat de meeste te rooien bomen nestgelegenheid bieden voor vogels (verkeersdrukte, veelvuldige aanwezigheid passanten met honden), en ze geen/weinig holten bevatten die voor vleermuizen van belang zouden kunnen zijn, stellen we voor de zekerheid volgende maatregelen in de werffase voor:

- 1. Kapping van bomen die potentieel belangrijk zijn voor vleermuizen (diameter > 30 cm, oude bomen, bomen met holtes of loszittende schors) gebeurt pas na een grondige vleermuisinspectie door een deskundige net vóór de boomkap.;*
- 2. Het kappen zelf gebeurt best in de periode 15 september – 15 oktober, na de periode van de zomerkolonies (eind augustus) en voor de overwinteringsperiode (eind september). Op dat ogenblik zijn jonge vleermuizen in holtes vliegensklaar en is het nog te vroeg voor de overwinteringsperiode van de boombewonende soorten;*
- 3. Het kappen van de bomen dient dan ook te gebeuren door:*
 - de bomen uit te kleden*
 - door een telescopische kraan te gebruiken waar de boom aan verankerd wordt en vervolgens gecontroleerd en zacht neergelaten kan worden.*
 - door de boom in delen af te breken, waarbij met een kraanketting rond de stam delen worden gezaagd en zacht neergelaten. De delen moeten minstens 1 meter van een holte benedenwaarts gezaagd worden en minstens 2 à 3 meter opwaarts van een holte.*

Door deze methodes smakt de boom niet tegen de grond, waardoor de kans dat nog aanwezige vleermuizen gekwetst of gedood worden sterk verkleind en nog kunnen ontsnappen uit de holte ook nadat de boom geveld is. Laat daarom een omgezaagde boom waarin zich misschien vleermuizen bevinden nog een nacht liggen vóór het verwerken. De vleermuizen krijgen dan de kans de boom in het donker te verlaten en een ander onderkomen te zoeken. Zorg er daarbij wel voor dat de opening zich aan de bovenkant bevindt, zodat de vleermuizen er ook echt uit kunnen.

Exploitatiefase

Nieuwe lichtbronnen kunnen neerwaarts worden gericht en voorzien worden van vleermuisvriendelijke verlichting. Indien mogelijk kan (een deel van) de verlichting worden gedimd na 23.00 uur.

De conclusie van de passende beoordeling en algemene natuur- en soortentoets luidt als volgt:

Wanneer de milderende maatregelen in acht genomen worden, worden er geen betekenisvolle en blijvende negatieve effecten verwacht op de vegetaties en aandachtsoorten in het projectgebied. Integendeel, de realisatie van het project zal op termijn juist een positief effect hebben: vegetaties worden meer dan gecompenseerd en er wordt gezorgd voor een substantiële verbetering van de ecologische connectiviteit (oost-westrichting).

Er wordt lokaal onvermijdbare schade verwacht in functie van de heraanleg van het kruispunt waarbij zeer lokaal enkele vegetaties zullen verdwijnen. Er kan echter geconcludeerd worden dat de schade herstelbaar is en dat er ruimschoots gecompenseerd wordt voor het verlies.

Het Agentschap Natuur en Bos heeft d.d. 25 juli 2025 een advies uitgebracht dat betrekking heeft op de evaluatie van de Passende Beoordeling.

De conclusie betreffend de passende beoordeling luidt:

Het Agentschap voor Natuur en Bos stelt vast dat de vergunningsplichtige activiteit, het plan of programma geen betekenisvolle aantasting impliceert voor de instandhoudingsdoelstellingen van de speciale beschermingszone. Het Agentschap voor Natuur en Bos verklaart zich akkoord met de conclusies uit de passende beoordeling.

De passende beoordeling wordt gunstig geadviseerd.

In het advies zijn tevens volgende voorwaarden opgenomen:

- *De wegverlichting wordt waar mogelijk op een vleermuisvriendelijke manier uitgevoerd (naar beneden gericht, aangepaste kleuren);*
- *De verlichting wordt waar mogelijk gedimd na 23u.*

Watertoets

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

Volgens het gewestplan is het perceel gelegen in parkgebieden. Het gebied is volgens de BWK biologisch minder waardevol en biologisch waardevol.

Het project watert af naar de Fortloop, Kleine Struisbeek en Terlindenloop, allen waterlopen van 2^{de} categorie.

Het project is (deels) gelegen in overstromingsgevoelig gebied volgens de watertoetsadvieskaart, nl. in een gebied met een middelgrote kans op overstromingen volgens de pluviale kaart.

Er wordt bijkomende verharding voorzien, echter wordt deze samen aangelegd met infiltratieriolering, bufferbekkens, grachten en een wadi voor de infiltratie en buffering van het hemelwater. Daarbij werd het ontwerp onthard waar mogelijk en zijn de parkeermogelijkheden, met uitzondering van mindervalide parkeerplaatsen, in waterdoorlatende verhardingen voorzien.

De gemengde riolering wordt vervangen door een gescheiden rioleringsstelsel, aangesloten op het bestaande rioleringsstelsel van de Prins Boudewijnlaan, waardoor de projectzone maximaal afgekoppeld kan worden, hetgeen past in een bredere context inzake verbetering van de kwaliteit en kwantiteit van oppervlakte- en grondwater.

Volgende adviezen werden ingewonnen in het kader van de watertoets:

- Op 14 mei 2025 heb ik advies gevraagd aan de Dienst Integraal Waterbeleid. Op 8 juli 2025 werd dit advies uitgebracht en op het loket geplaatst. Het is gunstig aangezien de aanvraag verenigbaar is met de huidige wetgeving en de doelstellingen en beginselen van het Decreet Integraal Waterbeleid.

Volgende overwegingen zijn opgenomen in het advies:

1. WETTELIJKE BASIS VOOR DE WATERTOETS

In overeenstemming met artikel 1.3.1.1. van het Waterwetboek werd onderzocht of er een schadelijk effect op het watersysteem uitgaat van voorliggende aanvraag. Dit advies wordt verleend in uitvoering van artikel 5 van het watertoetsbesluit van 20 juli 2006.

In uitwerking van artikel 7 van het watertoetsbesluit werd specifiek voor de provincie Antwerpen een eigen provinciaal beleidskader rond wateradviezen vastgesteld. Dit beleidskader verduidelijkt wat de gehanteerde krijtlijnen zijn voor de beoordeling van de verenigbaarheid van de vergunningsaanvraag met het watersysteem, en met welke zaken een aanvrager rekening moet houden voor het verkrijgen van een gunstig wateradvies. Het provinciale beleidskader voor wateradviezen werd door de deputatie goedgekeurd in zitting van 21 september 2023 en is te vinden op de website van de provincie Antwerpen: <https://www.provincieantwerpen.be/aanbod/dlm/dienst-integraal-waterbeleid/advies-over-dewatertoets.html>

2. KENMERKEN WATERSYSTEEM

2.1. Waterloop nr. A.S.10.6.1.1, Fortloop van 2de categorie

Het perceel paalt niet rechtstreeks aan de waterloop, het watert er (deels) naar af.

2.2. Waterloop nr. A.S.10.6, Kleine Struisbeek van 2de categorie

Het perceel paalt niet rechtstreeks aan de waterloop, het watert er (deels) naar af.

2.3. Waterloop nr. A.S.10.6.1, Terlindenloop van 2de categorie

Het perceel paalt niet rechtstreeks aan de waterloop, het watert er (deels) naar af.

2.4. Kaartgegevens

Het project is (deels) gelegen in overstromingsgevoelig gebied volgens de watertoetsadvieskaart.

Volgens het gewestplan is het perceel gelegen in parkgebieden.

Het gebied is volgens de BWK biologisch minder waardevol en biologisch waardevol.

2.5. Voorschriften waterbeheerplan

Volgende voorschriften van een waterbeheerplan zijn van toepassing:

- *Krachtlijn 1: terugdringen van risico's die de veiligheid aantasten; het voorkomen, het herstellen en waar mogelijk het ongedaan maken van watertekort;*
- *Krachtlijn 2: water voor de mens: scheepvaart, watervoorziening, industrie en landbouw, onroerend erfgoed, recreatie;*
- *Krachtlijn 3: de kwaliteit van water verder verbeteren;*
- *Krachtlijn 4: duurzaam omgaan met water;*
- *Krachtlijn 5: voeren van een meer geïntegreerd waterbeleid.*

3. VERENIGBAARHEID MET HET WATERSYSTEEM

Mogelijke schadelijke effecten zouden kunnen ontstaan door:

- *wijziging van infiltratie naar het grondwater aangezien verhardingen en bebouwing een versnelde afvoer van hemelwater en een verminderde infiltratie in de bodem tot gevolg hebben. Dit kan leiden tot onvoldoende aanvulling van het grondwater, met (meer) verdroging tot gevolg;*

- wijziging van grondwatervoorraden en het grondwaterstromingspatroon aangezien het onttrekken van grondwater een negatieve invloed op het grondwaterpeil kan hebben, met (meer) verdroging tot gevolg;
- wijziging van het overstromingsregime, aangezien ophogingen, verhardingen en bebouwing een versnelde afvoer van hemelwater, een verlies van ruimte voor water en bijkomende wateroverlast tot gevolg kunnen hebben;

3.1. Voor de wijziging van infiltratie naar het grondwater

Voor wat betreft het aspect infiltratie kunnen de schadelijke effecten worden ondervangen indien de aanvraag minstens voldoet aan de gewestelijke, provinciale, gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten e.a. Verder moet voldaan worden aan art. 6.2.2.12 § 4 van Vlarem II met betrekking tot de afvoer van hemelwater, doelstelling 6° a) opgenomen in art. 5 van het decreet integraal waterbeleid en het concept 'vasthouden - bergen- afvoeren' dat opgenomen is in de waterbeleidsnota en de stroomgebiedbeheerplannen. Prioriteit moet uitgaan naar hergebruik van hemelwater en vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer.

Vermijden afstroom van hemelwater

Het is cruciaal om duurzaam om te gaan met de ruimte en alleen noodzakelijke verharding aan te leggen én om kritisch na te denken over bestaande verharding. Op vele plaatsen is er namelijk een overvloed aan (ongebruikte) verharding. Om een gezondere leefomgeving te realiseren en de klimaatuitdagingen aan te gaan, is het belangrijk om de open ruimte die ons rest zo veel mogelijk te beschermen. Door de aanleg van verhardingen kunnen de functies van de bodem niet of onvoldoende vervuld worden. Dit leidt onder meer tot een groter risico op overstromingen, minder waterinfiltratie en -berging, hitteproblemen in stads- en dorpskernen, minder CO₂-opslag en een verlies aan biodiversiteit.

Binnen het project werd kritisch nagedacht over de aan te leggen verhardingen. Met als doelstelling een verbeterde mobiliteit en de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel, wordt voorzien in de aanleg van bredere voet- en fietspaden. Desondanks wordt met de hele heraanleg een afname van de verharde oppervlakte gerealiseerd. Na uitvoering van het project zal de totale verharde oppervlakte met 3.006m² afgenomen zijn ten opzichte van de vergunde toestand. In realiteit is de feitelijke ontharding nog bijna dubbel zo groot.

Waar mogelijk worden de verhardingen waterdoorlatend of waterpasseerbaar aangelegd. Dit is het geval voor de voorziene parkings en wandelpaden. Voor druk bereden straten en fietspaden zijn waterdoorlatende of waterpasserende verhardingen minder geschikt.

De verhardingen kunnen binnen het project als noodzakelijk worden aanzien en voldoen van de geldende regelgeving.

Infiltratie en buffering

De aanleg van verhardingen heeft een negatieve impact op het watersysteem, aangezien ondoorlatende oppervlakken geen infiltratie toestaan en de afstroom van hemelwater aanzienlijk versnellen. Om de negatieve impact van deze verhardingen op het watersysteem te milderen, dienen bronmaatregelen genomen te worden om deze impact te compenseren. Gelet op de datum van indiening van het project, is voor deze aanvraag de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening Hemelwater (GSV) niet van toepassing. Er dient voor het nemen van de bronmaatregelen echter wel rekening gehouden te worden met de code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen. Hierdoor gelden dezelfde basisprincipes als in

de GSV, waarbij maatregelen aan de bron de versnelde afstroom van hemelwater moeten beperken en de infiltratie moeten bevorderen.

Binnen het project wordt enerzijds ingezet op ontharding ($>3.006\text{m}^2$ minder verharding) en anderzijds op infiltratie via wadi's en infiltratiebuizen, gecombineerd met ondergrondse buffering met vertraagde afvoer. Het afstromende hemelwater wordt verzameld via straatkolken en afgeleid naar een reeks wadi's, grachten en bufferbuizen met een totale capaciteit van 1.530m^3 en een totale infiltratieoppervlakte van 1.471m^2 . De capaciteit van deze voorziene bronmaatregelen zijn voldoende groot om, conform de code van goede praktijk, de afstroom van hemelwater te verminderen en de infiltratie te maximaliseren voor de totale verharding die wordt (her)aangelegd binnen het projectgebied + een aandeel voorzien voor afstroom van private bouwkavels + de opvang van een bovenstrooms stelsel.

Om effectief te zijn en drainage van het grondwater te vermijden, dienen de infiltratievoorzieningen zich geheel boven de gemiddelde voorjaarsgrondwaterstand te bevinden. Enkel het volume en de oppervlakte van de infiltratievoorziening boven dit peil kunnen in rekening genomen worden. Een klein aandeel in het totale infiltratievolume wordt voorzien onder dit hoogste grondwaterpeil, zoals berekend in de bemalingsstudie. In natte (winter)periodes zal dit volume niet beschikbaar zijn om afstromend hemelwater op te vangen, aangezien dit volume op dat moment reeds wordt ingenomen door grondwater. Zelfs zonder dit volume mee te nemen in de berekening, wordt nog steeds meer dan $250\text{m}^3/\text{ha}$ verharde oppervlakte voorzien. Bij heel hevige buien, waarbij ook de doorvoer/overstort naar afwaartse systemen onder druk staat, is bovendien nog steeds een extra buffervolume beschikbaar tussen de interne noodoverlaten van de infiltratievoorzieningen en het aangrenzende maaiveld, wat zorgt voor een extra waterveiligheid.

Gelet op de ontharding binnen het project, de aanleg van een deel van de verhardingen als waterdoorlatend/waterpasserend en de genomen bronmaatregelen om het effect op het watersysteem te milderen, kan gesteld worden dat de situatie ten aanzien van de huidige situatie fel zal verbeteren op het vlak van afstroom en infiltratie van hemelwater. Bovendien voldoet het project aan de code van goede praktijk, waardoor een gunstig advies gegeven kan worden voor deze aanvraag.

3.2. Voor de wijziging van grondwatervoorraden en het grondwaterstromingspatroon

Om het project te kunnen uitvoeren, is een bemaling onvermijdelijk. Een tijdelijke bemaling kan onder bepaalde omstandigheden worden toegestaan. Het kan geenszins de bedoeling zijn een permanente grondwaterverlaging te bekomen.

Bij een bemaling van grondwater moet in eerste instantie ingezet worden op de beperking van het opgepompte hoeveelheid (zowel het debiet als de tijdsduur). Nabijgelegen poelen / waterlopen mogen niet droog getrokken worden door de bemaling. De lozing van het opgepompte grondwater mag geen wateroverlast voor derden veroorzaken.

Er dient zo veel mogelijk ingezet te worden op infiltratie in de directe omgeving (vuistregel minimum afstand: diepte bouwput x 10). Dit kan eventueel door een plaatselijke greppel tijdelijk (deels) af te dammen. Bij bouwprojecten waarbij een oppervlakkig infiltratiesysteem voorzien wordt, wordt aangeraden dit reeds uit te graven voordat de bemaling start zodat het bemalingswater hier kan opgevangen en geïnfiltreerd worden.

In tweede instantie moet hergebruik van het water geëvalueerd worden. Pas als laatste optie mag het opgepompte grondwater geloosd worden, mits goedkeuring van de waterloopbeheerder en/of rioolbeheerder. Lozen op de riool is slechts toegestaan als het oppervlaktewaterlichaam op meer dan 200m afstand van de bemaling gelegen is.

In de vergunningsaanvraag of melding voor de bemaling moet de aanvrager motiveren waarom bepaalde oplossingen niet haalbaar zijn.

Stap 1: Beperken / retour

Stap 2: hergebruik

Stap 3: lozen op de waterloop

Stap 4: lozen op riool

Volgens de bemalingsnota zal het water geloosd worden op het RWA stelsel, dat finaal uitmondt in de Kleine Struisbeek. Een maximaal dagdebiet van 2.500m³/dag is aan de hoge kant voor deze waterloop en dient effectief aanzien te worden als maximaal, tijdelijk debiet. De rioolbeheerder dient deze aanvraag ook te beoordelen om te bekijken of het RWA stelsel dit bijkomende debiet aan kan.

3.3. Voor de wijziging van overstromingsregime

Er mag geen ruimte voor water verloren gaan. Door het oprichten van constructies en door ophogingen wordt immers overstroombare ruimte ingenomen, waardoor op die plaats geen overstromingswater geborgen kan worden. Dit kan er toe leiden dat het gevaar voor wateroverlast in de omgeving toeneemt. Om de overstromingsproblemen in de omgeving niet te verergeren, moet het verlies van waterbergingsruimte vermeden worden door het project/plan te realiseren zonder inname van ruimte voor water.

Het projectgebied is deels gelegen in overstromingsgevoelig gebied. Voor de laagst gelegen delen bestaat zelfs een grote kans op overstromingen. Bij hevige neerslag zal water afstromen en tijdelijk accumuleren op de straat. Indien bij de heraanleg de straten en paden binnen deze zones hoger worden aangelegd dan actueel het geval is, bestaat het gevaar dat deze ruimte voor water verloren gaat en het water elders zijn weg zal zoeken. Dit dient vermeden te worden, zodat het overstromingsrisico van aanpalende woningen of lager gelegen gebieden niet verhoogd wordt. Een verschuiving van water op straat naar water in woningen, valt absoluut te vermijden. Volgens de plannen worden geen cruciale ophogingen voorzien, eventueel overtollig hemelwater zal eerst op straat geborgen worden alvorens huizen of andere constructies te bedreigen.

Het vermijden van tijdelijke water(overlast) in lager gelegen zones, kan niet opgelost worden binnen dit project. Het hemelwater dat zorgt voor de hoeveelheid water op straat, komt toegestroomd van een gebied dat breder is dan het projectgebied. Tijdelijk water op straat zal enkel afnemen indien in de ruimere omgeving de nodige bronmaatregelen worden genomen, zowel op publiek als op privaat terrein. Ook in voorliggend project worden bronmaatregelen genomen én wordt voorzien in ontharding. Na uitvoering zal dit project ook bijdragen aan een vermindering van de wateroverlast. Doordat het afstromend hemelwater wordt afgeleid naar open infiltratievoorzieningen, zal het water hier accumuleren. Bij hevige regenval zal eerst de beschikbare ruimte in en boven de buffer-/en infiltratievolumes aangesproken worden, alvorens er water op straat zal staan.

Voorliggend project zal aldus geen negatieve impact hebben op het overstromingsregime. De overstromingskansen en -frequenties van naastgelegen bebouwing en afwaartse systemen zal niet toenemen. Integendeel, verwacht wordt dat, door de genomen bronmaatregelen in combinatie met het behoud van de actueel aanwezige ruimte voor water, het overstromingsrisico zal afnemen.

De stad Antwerpen heeft het subadvies van de rioolbeheerder Aquafin, ingewonnen. Deze heeft op 22 mei 2025 meegedeeld op het loket geen advies uit te brengen met volgende motivering:

Aan dit project is het Water-link project RI3W035 verbonden. Alle aspecten van het project die gerelateerd zijn aan de riolering en het hydraulisch verhaal, werden en

worden opgevolgd door Water-Link ism Aquafin. Het is dan ook niet nodig om via deze weg nog een hydraulisch advies te formuleren.

Ik sluit me aan bij de overwegingen en conclusies opgenomen in het advies van de Dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Antwerpen en maak me deze eigen.

Bemaling

Het kruispunt R11 Frans Van Dunlaan met de N173 Prins Boudewijnlaan in Antwerpen wordt heraangelegd in het kader van het wegwerken van de gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen. Om deze werken in den droge te kunnen uitvoeren is een bemaling noodzakelijk. Afhankelijk van het traject zal deze in een open sleuf of bouwput aangelegd worden. Het project wordt opgedeeld in 6 delen, deze werden verder opgedeeld voor een totaal van 28 trajecten.

De bemaling zal naar schatting 275 dagen duren, het totale bemalingsvolume voor alle uitgravingen tijdens deze periode wordt op 174.252 m³ geraamd. Als gevolg van verontreinigingen in de buurt die met het grondwater mee onttrokken kunnen worden en mogelijk de lozingsnorm overschrijden, zal desgevallend een waterzuivering moeten worden toegepast. Het bemalingswater zal geloosd worden in de RWA riolering, die is aangesloten op de Kleine Struisbeek.

De bemalingsnota haalt aan dat rekening houdende met de beschikbare sonderingen de mogelijke zettingsrisico's ten gevolge van de grondwaterverlaging begroot werden.

Er wordt rekening gehouden met een maximale zettingswaarde bij omliggende infrastructuur van 20 mm. Het zettingsrisico is ingeschat o.b.v. enerzijds de berekende invloedstraal en grondwaterverlaging, en anderzijds de aanwezigheid van zettingsgevoelige gronden en constructies.

Naar aanleiding van de grondwerken en de bemaling is in het geoloket van de OVAM nagegaan welke bodemonderzoeken reeds zijn uitgevoerd en welke verontreinigingen verwacht kunnen worden binnen de invloedzone van de bemaling, wat zich vertaalt op basis van staalnames in peilbuizen in lozingsparameters.

De invloedstraal van de bemaling reikt niet tot het habitatrichtlijngebied gelegen 430 m ten zuidoosten van de projectzone.

M.b.t. de Grondwatertrein wordt verwezen naar artikel 68 van de Grondwatertrein:

“Een aanvraag van een omgevingsvergunning of een melding die ingediend is voor de datum van de inwerkingtreding van een relevante wijzigingsbepaling van dit besluit, wordt behandeld en beslist op basis van de indelingslijst die opgenomen is in bijlage 1 bij het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, zoals die geldig was op het tijdstip waarop de aanvraag of melding is ingediend.” De aangevraagde rubrieken dienen dus niet geactualiseerd te worden.

Lozing

Overeenkomstig artikel 1.2.2. van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid moet tegen de datum vermeld in artikel 1.7.2.1.1,\$2 van dit decreet een goede toestand van de watersystemen worden bereikt, afhankelijk van de specifieke milieudoelstellingen.

Er bevinden zich 11 OVAM-dossiers binnen de invloedzone van de bemaling (+20%). Op basis van de beschikbare gegevens wordt er een negatieve invloed op de kwaliteit van het bemalingswater verwacht. Bij analyse van deze OVAM-dossiers werd een verhoogde

concentratie van arseen en MTBE geïdentificeerd. Bij staalnames en analyses werden ook verhoogde concentraties aan minerale olie, vinylchloride, toluen en PFAS aangetroffen.

Het projectgebied bevindt zich in een bebouwde zone waar geen ruimte is om het bemaalde grondwater te retourneren of om te infiltreren via grachten. Bovendien zal het installeren van filters in het projectgebied technisch niet mogelijk zijn. Daarenboven is er verontreinigd grondwater aanwezig en bestaat de kans dat het bemalingswater verontreinigd is. Om deze redenen wordt gekozen om het bemalingswater in de RWA-riolering te lozen.

Het projectgebied bevindt zich binnen de PFAS no regret zone, de bemalingsnota raadt aan om de PFAS-concentratie in grondwater te analyseren voor en tijdens de duur van de bemaling van deze ontgravingen. Dit wordt opgelegd in de bijzondere voorwaarden.

M.b.t. de mogelijk aangetrokken verontreinigingen worden lozingsnormen (eventueel na zuivering aangevraagd).

Volgende lozingsnormen worden aangevraagd voor de lozing (op RWA-riool):

Nikkel	µg/l	300
Zink	µg/l	2000
Koper	µg/l	500
Arseen	µg/l	50
MTBE	µg/l	100
PFAS	µg/l	100
vinylchloride	µg/l	1
toluen	µg/l	90
minerale olie	µg/l	500

Voor toluen wordt het indelingscriterium aangevraagd, dit dient niet opgelegd te worden.

Voor nikkel, koper, arseen en zink wordt max. 10x het indelingscriterium gevraagd. Dit is aanvaardbaar.

Voor minerale olie, MTBE en vinylchloride worden de lozingsnormen aangevraagd van de standaardprocedure bodemsaneringen. Deze zijn dus aanvaardbaar.

PFAS:

Momenteel is PFOS de enige PFAS-verbinding die aangeduid is als Prioritair Gevaarlijke Stof (conform de KRW) waarvoor op Europees niveau een MKN werd vastgelegd en waarvoor de verplichting geldt dat de lozing ervan moet stopgezet of geleidelijk beëindigd worden. De jaargemiddelde MKN wordt in de VLAREM-wetgeving doorvertaald naar een indelingscriterium, zijnde de concentratie in het afvalwater waarboven bedrijven geacht worden hiervoor een vergunning aan te vragen. Omdat er voor PFOS (en andere PFAS) nog geen analysetechnieken voorhanden zijn om te meten tot dergelijke lage concentraties, werd het indelingscriterium gelijkgesteld aan de rapportagegrens. Momenteel bedraagt de rapportagegrens 20 ng/l (of voor een aantal 50 ng/l) per individuele component. Er is tevens een ontwerpvoorstel van de Europese Commissie voor de aanpassing van de richtlijn Prioritaire Stoffen. Hierin worden 24 extra PFAS-stoffen als groep opgenomen als Prioritair Gevaarlijke Stof met bijhorende Milieukwaliteitsnormen (MKN). Hoewel dit voorstel nog niet goedgekeurd is, wil men wel rekening houden met de meest recente inzichten. Deze nieuwe MKN worden beiden uitgedrukt

worden in PFOA-equivalenten wat betekent dat de druk van PFAS gezamenlijk moet bekeken worden.

Daarbij wordt rekening gehouden met de verscherpte EFSA-inzichten i.v.m. de toxiciteit van de PFAS. De route secundaire vergiftiging van de mens door het opnemen van in het water levende organismen is hierbij doorslaggevend. Dit wordt in de ontwerprichtlijn uitgedrukt als een norm voor biota (0.077 µg/kg versgewicht, wat overeenkomt met een naar water omgerekende norm van 0.22 ng/l uitgedrukt in PFOA-equivalenten). Elke lozing van PFAS-houdend bemalingswater dient bijgevolg zo ver als mogelijk gezuiverd te worden. De huidige rapportagegrens van 20 ng/l (of voor een aantal 50 ng/l) per individuele component geldt hierbij als richtwaarde. Gelet op de BBT-studie voor de zuivering van met PFAS belast bedrijfsafvalwater en bemalingswater (gepubliceerd op 21/12/2023). In het eindrapport 'De Cirkel rond?' van de opdrachthouder voor de aanpak van de PFAS-problematiek aangesteld door de Vlaamse Regering (gepubliceerd op 16/12/2022) wordt voor de lozing van bemalingswater een aanpak op lange en korte termijn voorgesteld zodat maximaal in overeenstemming met de doelstellingen van de KRW en de bijhorende rechtspraak van het Europees Hof van Justitie kan gehandeld worden. Conform de gemotiveerde aanpak op korte termijn, beschreven in punt 3.2.2.3 van dit eindrapport dient er voor lozing van bemalingswater een lozingsnorm gehanteerd te worden tussen 20/50 ng/l en maximaal 100 ng/l per individuele stof. Een lozingsnorm van 100 ng/l per individuele PFAS-parameter geldt als maximum in afwachting van verdere evoluties op vlak van BBT.

Er kan dus ingestemd worden met volgende lozingsnormen:

Nikkel	µg/l	300
Zink	µg/l	2.000
Koper	µg/l	500
Arseen	µg/l	20
MTBE	µg/l	100
PFAS	µg/l	100
vinylchloride	µg/l	1
minerale olie	µg/l	500

Het totaal geloosd volume bedraagt maximaal 174.252 m³.

De kwaliteit van het bemalingswater wordt ter hoogte van elke bemalingsstreng geanalyseerd vóór het lozingspunt (na schoonpompen van de bemalingsinstallatie) of op voorhand in een representatieve peilbuis max. 3 jaar voor de opstart van de bemaling. De te analyseren parameters zijn minstens de zware metalen, BTEX, minerale olie, VOCl, tolueen en kwantificeerbare PFAS-verbindingen opgenomen in het WAC_IV_A_025. Een bemalingsstreng mag pas in gebruik genomen worden als de analyseresultaten beschikbaar zijn en getoetst werden aan de geldende normen. De verdere monitoring van het opgepompte bemalingswater gebeurt aan volgende frequentie:

- bij concentraties hoger dan 80 % van de norm: analyse in de eerste maand wekelijks en vervolgens maandelijks tot het einde van de bemaling of tot wanneer de recentste analyse zonder zuivering maximaal 80 % van de norm bedraagt;
- bij concentraties lager dan 80 % van de norm: geen herhaling noodzakelijk.

Bij inzet van een waterzuivering gebeurt de analyse op het effluent van de waterzuivering ter vervanging van de monitoring van het opgepompte bemalingswater als volgt: in de eerste maand wekelijks en vervolgens maandelijks tot het einde van de bemaling.

Daar de duur van deze werken voor de aanleg van de riolering 275 dagen bedraagt wordt voorgesteld om een vergunning voor wat betreft de riool voor 1 jaar te verlenen. Dit heeft geen weerslag op de maximaal aangevraagde debieten, deze blijven ongewijzigd.

Conclusie

Gelet op de aard van de aangevraagde activiteiten zullen er geen schadelijke effecten zijn op het watersysteem.

Er worden geen aanzienlijk negatieve effecten verwacht ten gevolge van de infrastructuurwerken ten aanzien van de waterhuishouding en er wordt een positief effect op de overstromingsgevoeligheid van het gebied door het scheiden van het rioleringsstelsel en bijkomende buffer- en infiltratievoorzieningen verwacht.

Er wordt verwacht dat na het beëindigen van de werken de grondwatertafel zich zal herstellen tot op het oorspronkelijke niveau. Gezien de tijdelijke aard van de bemaling, zal het grondwaterpeil enkel in de onmiddellijke omgeving van de werken verlaagd worden en worden bijgevolg geen aanzienlijke effecten op korte of lange termijn verwacht.

Bijgevolg wordt voldaan aan artikel 1.3.1.1 van het decreet betreffende het integraal waterbeleid, de aanvraag doorstaat de watertoets.

Doelstellingen of zorgplichten (artikel 4.3.4 van de VCRO)

Artikel 4.3.3.

Indien uit de verplicht in te winnen adviezen blijkt dat het aangevraagde strijdig is met direct werkende normen binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening, of indien dergelijke strijdigheid manifest reeds uit het aanvraagdossier blijkt, wordt de vergunning geweigerd of worden in de aan de vergunning verbonden voorwaarden waarborgen opgenomen met betrekking tot de naleving van de sectorale regelgeving.

Voor de toepassing van het eerste lid wordt onder direct werkende normen verstaan : supranationale, wetskrachtige, reglementaire of beschikkende bepalingen die op zichzelf volstaan om toepasbaar te zijn, zonder dat verdere reglementering met het oog op precisering of vervollediging noodzakelijk is.

Het advies van het Agentschap voor Natuur en Bos d.d. 20 juni 2025 is voorwaardelijk gunstig. Volgende aandachtspunten met betrekking tot de zorgplicht uit het Natuurdecreet zijn opgenomen in het advies:

Algemene opmerking soortenbesluit:

Alle van nature in het wild levende vogelsoorten en vleermuizen zijn beschermd in het Vlaamse Gewest op basis van het Soortenbesluit van 15 mei 2009. De bescherming heeft onder meer betrekking op de nesten van de vogels en de rustplaatsen van de vleermuizen (artikel 14 van het Soortenbesluit). Bij het uitvoeren van werken in de periode van 1 maart tot 1 juli moet men er zich – vóór men overgaat tot de uitvoering van de werken – van vergewissen dat geen nesten van beschermde vogelsoorten beschadigd, weggenomen of vernield worden. Bij het werken aan (oude) constructies of het kappen van bomen dient men na te gaan vóór de werken beginnen of er vleermuizen aanwezig zijn. Als nesten of rustplaatsen in het gedrang komen dient de aanvrager contact op te nemen met het Agentschap voor Natuur en Bos via het algemeen e-mailadres van AVES.

Afwijking verboden te wijzigen vegetaties:

De aanvraag omvat het wijzigen van vegetaties die onder toepassing vallen van artikel 7 van het Besluit 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. Dit gunstig advies van het Agentschap voor Natuur en Bos geldt, mits naleving van de voorwaarden gesteld in het advies, als afwijking op de verboden van artikel 7 van

het Besluit 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, volgens artikel 10 van het vermelde besluit.

Voldoende uitgeruste weg (artikel 4.3.5 van de VCRO)

Niet van toepassing

Bedrijfswoning (artikel 4.3.6 van de VCRO)

Niet van toepassing

Toegang van personen met een functiebeperking tot openbare wegen (artikel 4.3.7 van de VCRO)

De twee bushaltes in de Prins Boudewijnlaan worden heraangelegd. Ter hoogte van het busperron wordt een boordsteen geplaatst om vlot te kunnen in- en uitstappen, hierdoor wordt het perron rolstoeltoegankelijk. Het perron wordt voldoende breed ontworpen en sluit zonder niveauverschillen aan op het voetpad.

De stad Antwerpen heeft het subadvies van De Lijn ingewonnen. Deze heeft op 16 juni 2025 een voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht dat als volgt luidt:

- *De perrons dienen ingericht te worden volgens de normen toegankelijkheid. Op het plan staat vermeld dat de perronhoogte 26cm bedraagt (maximum 18cm met aanrijdbare boordsteen), is de tactiele geleiding niet correct ingetekend en lijkt het schuilhuisje ter hoogte van huisnummer 323 voorzien in de obstakelvrije zone voor rolstoelgebruikers. Verdere informatie (langshelling, dwarshelling, ?) ontbreekt. Meer informatie over een toegankelijke halte is hier terug te vinden: https://assets.ctfassets.net/32fmeyn9t08i/5uXLmNc7SGwdhX1SDBXaT/3aaa54fc37ec456e9ec8b1ae49b93681/Handleiding_beoordeling_toegankelijkheid_reguliere_halte.pdf*
- *Om de doorstroming van buslijn 32 te faciliteren, wordt bij voorkeur verkeerslichtenbeïnvloeding voorzien op de Prins Boudewijnlaan.*

De richtlijn binnen het vademecum Toegankelijk publiek domein, bepaalt dat minstens 6 % van het totaal aantal parkeerplaatsen aangepast en voorbehouden is voor personen met een handicap, indien er meer dan 4 parkeerplaatsen zijn voorzien.

Bij parkeerterreinen met minimaal 4 parkeerplaatsen dient 6 % van het totaal aantal parkeerplaatsen aangepast en voorbehouden te zijn. Minstens 6% wil zeggen dat er per begonnen schijf van 17 parkeerplaatsen, minimaal 1 parkeerplaats dient te worden aangepast. De 6% wordt berekend over de totaalsom van het aantal gewone parkeerplaatsen en het aantal aangepaste parkeerplaatsen. Bij verbouwing of uitbreiding van een bestaand parkeerterrein verstaan we onder 'totaal aantal parkeerplaatsen' de totaalsom van de reeds aanwezige gewone en eventueel aangepaste parkeerplaatsen samen met de nieuw te voorziene reguliere en aangepaste parkeerplaatsen.

De westelijke buurtparking omvat in totaal 52 parkeerplaatsen, waarvan 4 voor andersvaliden. De parkeerzone langs de zuidoostelijke zone van het projectgebied omvat 32 parkeerplaatsen, waarvan 4 voor andersvaliden. Er wordt dus voldaan aan de bepalingen van de toegankelijkheidsverordening.

De voetgangersverordening stelt het volgende:

- Als de weg voor voetgangersverkeer breder is dan 2.00 meter, dient steeds een minimale obstakelvrije loopweg van 1.50 meter breedte te worden gegarandeerd.
- Als de weg voor voetgangersverkeer een breedte heeft tussen 1.50 meter en 2.00 meter, mag slechts 0.50 meter hiervan door obstakels worden ingenomen.

- Wegen voor voetgangersverkeer met een breedte kleiner dan 1.50 meter mogen slechts aangelegd worden in straten met een rooilijnbreedte kleiner dan 9.00 meter.
- Elke weg voor voetgangersverkeer heeft een geheel obstakelvrije loopweg van minstens 1.00 meter breed en een vrije hoogte van minstens 2.10 meter.

De voetpaden worden voorzien in grijze betonstraatstenen en hebben een breedte van minstens 1.50 meter. De aanvraag voldoet hiermee aan de bepalingen van de voetgangersverordening.

Ter hoogte van de oversteken sluiten de voetpaden zonder niveauverschil aan op de rijwegverharding. Ter hoogte van de oversteekplaatsen worden waarschuwingsmarkeringen met noppentegels en gidslijnen in ribbels voor blinden en slechtzienden voorzien.

Rooilijn (artikel 4.3.8 van de VCRO)

Niet van toepassing

Conclusie

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

VEGETATIEWIJZIGING

Decretale beoordelingsgronden zoals opgenomen in de artikels 13 en 16 van het decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21 oktober 1997

Artikel 13

...

§ 4. Onverminderd de bepalingen van § 3 wordt het wijzigen van de vegetatie of het geheel of gedeeltelijk wijzigen van kleine landschapselementen of de vegetatie ervan, voor zover de Vlaamse regering die wijzigingen niet verbiedt, afhankelijk gemaakt van het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor het wijzigen van de vegetatie. Het gaat daarbij om de volgende gebieden:

1° de groengebieden, de parkgebieden, de buffergebieden, de bosgebieden, de natuurontwikkelingsgebieden, de valleigebieden, de brongebieden, de agrarische gebieden met ecologisch belang of waarde, de agrarische gebieden met bijzondere waarde en de met al deze gebieden vergelijkbare bestemmingsgebieden, aangewezen op de plannen van aanleg of de ruimtelijke uitvoeringsplannen van kracht in de ruimtelijke ordening;

2° de beschermde duingebieden, aangeduid krachtens artikel 52 van de wet van 12 juli 1973, toegevoegd bij decreet van 14 juli 1993 houdende maatregelen tot bescherming van de kustduinen;

3° de gebieden afgebakend volgens of in uitvoering van internationale overeenkomsten of verdragen betreffende het natuurbehoud of van akten betreffende het natuurbehoud, met inbegrip van Europese richtlijnen, vastgesteld op grond van internationale verdragen.

De Vlaamse regering kan bepalen welke activiteiten een wijziging zijn van de vegetatie of van kleine landschapselementen of van de vegetatie ervan.

Artikel 16

§ 1. In het geval van een vergunningsplichtige activiteit, draagt de bevoegde overheid er zorg voor dat er geen vermijdbare schade aan de natuur kan ontstaan door de vergunning of

toestemming te weigeren of door redelijkerwijze voorwaarden op te leggen om de schade te voorkomen, te beperken of, indien dit niet mogelijk is, te herstellen.

- § 2. Een activiteit waarvoor een kennisgeving of melding aan de overheid vereist is, kan enkel uitgevoerd worden indien geen vermijdbare schade kan ontstaan en voor zover de aanvrager zich in voorkomend geval gedraagt naar de code van goede natuurpraktijk. De kennisgever dient aan te tonen dat de activiteit geen vermijdbare schade kan veroorzaken. Wanneer de kennisgever dit niet gedaan heeft, dient de betrokken overheid zelf te onderzoeken of de activiteit vermijdbare schade kan veroorzaken. Indien dit het geval is of indien de code van goede natuurpraktijk niet wordt nageleefd, wordt dit door de overheid aan de kennisgever medegedeeld bij ter post aangetekende brief binnen de eventuele wachttermijn voor het uitvoeren van de activiteit voorzien in de wetgeving in kader waarvan de kennisgeving of de melding gebeurt of bij gebreke daaraan binnen dertig dagen na de kennisgeving of de melding. De kennisgever mag pas starten met de uitvoering van de betrokken activiteit wanneer voormelde termijn verstreken is zonder dat hij een voormeld bericht van de overheid heeft ontvangen.*
- De Vlaamse regering kan nadere regels vaststellen voor de toepassing van deze paragraaf.*
- § 3. De Vlaamse regering kan voor bepaalde activiteiten of categorieën van activiteiten, voor bepaalde habitats of ecologische processen, of voor bepaalde soortengroepen, richtlijnen geven voor het beoordelen van het vermijdbare karakter van de activiteit en voor het opleggen van voorwaarden en herstelmaatregelen. (verv. decr. 19 juli 2002, art. 8, l: 10 september 2002)*

Het besluit 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 bepaalt het volgende:

Artikel 8

- § 1. Voor zover ze niet verboden zijn door het bepaalde in artikel 7, worden volgende activiteiten beschouwd als vergunningsplichtige vegetatiewijziging, indien ze plaatsvinden in een of meerdere van de gebieden bepaald in artikel 13, § 4, tweede lid, van het decreet:*
- 1° het afbranden van een vegetatie;*
 - 2° het met mechanische of chemische middelen vernietigen, beschadigen of doen afsterven van een vegetatie, tenzij wanneer deze activiteiten plaatsvinden met betrekking tot percelen met cultuurgewassen;*
 - 3° het wijzigen van het reliëf met inbegrip van nivellering van het microreliëf;*
 - 4° het rechtstreeks of onrechtstreeks wijzigen van de waterhuishouding door drainage, ontwatering, dichten alsook het wijzigen van het overstromingsregime van vegetatie;*
 - 5° het wijzigen van historisch permanente graslanden, met inbegrip van het daaraan verbonden microreliëf en poelen, als ze in de volgende gebieden liggen:*
 - a) valleigebieden, brongebieden, natuurontwikkelingsgebieden, agrarische gebieden met ecologisch belang of agrarische gebieden met bijzondere waarde en de bestemmingsgebieden die vergelijkbaar zijn met die gebieden, aangewezen op de plannen van aanleg of de ruimtelijke uitvoeringsplannen die van kracht zijn in de ruimtelijke ordening;*
 - b) de speciale beschermingszone IJzervallei (BE 2500831), aangewezen ter uitvoering van de Vogelrichtlijn;*
 - c) de speciale beschermingszones aangewezen ter uitvoering van de Habitatrichtlijn, als het desbetreffende type historisch permanent grasland binnen deze perimeters als habitat is aangemeld;*
 - d) in een gebied waarin bij besluit van de Vlaamse Regering historisch permanente graslanden definitief zijn vastgesteld conform artikel 9bis, § 7, van het decreet van 21*

oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu. In een dergelijk gebied is het wijzigen van historisch permanente graslanden een vergunningsplichtige activiteit als ze definitief zijn vastgesteld conform artikel 9bis, § 7, van voornoemd decreet en als ze zich bevinden in de gebieden vermeld in punt a), b) of c).

Artikel 15

...

§ 2. Bij het nemen van de beslissing wordt er rekening gehouden met de volgende beoordelingselementen:

- 1° de bestaande toestand van de natuur ongeacht de bestemming van het gebied;*
- 2° de huidige toestand van de vegetaties of de kleine landschapselementen;*
- 3° de maatregelen tot herstel en ontwikkeling van habitats en ecosystemen;*
- 4° de abiotische elementen.*

Beoordeling van de vegetatiewijziging

De aanvraag omvat de heraanleg van het kruispunt Frans Van Dunlaan (R11) / Prins Boudewijnlaan en beoogt een verkeersveilige conflictvrije aanpassing. De aanvraag noodzaakt de wijziging van vegetaties (bermen, hoogstammige bomen en bos) in het projectgebied. De aanvraag beantwoordt aan de projectvergadering (en haar randvoorwaarden) met betrekking tot voorliggend project.

De noodzakelijke ontbossing omvat enerzijds een bijkomende ontbossing ten oosten van de Prins Boudewijnlaan en anderzijds een regularisatie van ontbossing ten westen van de Prins Boudewijnlaan. Deze laatste ontbossing is destijds gerealiseerd bij de aanleg van een tijdelijke randparking, maar is niet rechtmatig vergund als dusdanig.

Door het project verdwijnt (tijdelijk) een oppervlakte van ca 2.040 m² (extensief grasland) en 6.405m² bos, evenals enkele bomenrijen (ca 71 bomen te rooien).

Het extensief grasland is nog in ontwikkeling en werd om deze reden nog niet gekarteerd door de biologische waarderingskaart. Door het gevoerde beheer zijn deze bermen in ontwikkeling naar verboden te wijzigen vegetaties (zijnde historisch permanent grasland, code hp+).

Met de aanvraag worden er 272 nieuwe bomen heraan geplant. Het grasland wordt volledig in het ontwerp gecompenseerd. Er wordt ca 3.120 m² aan extensief grasland voorzien. Voor de aanleg van dit extensief grasland wordt de afgegraven teelaarde gestockeerd en hergebruikt, zodat snelle hergroei mogelijk is. Belangrijk hierbij is wel dat in projectgebied Japanse duizendknoop voorkomt: teelaarde die Japanse duizendknoop bevat, mag niet in situ hergebruikt worden.

De ontboste zones zullen gecompenseerd worden door het betalen van een bosbehoudsbijdrage (voor een oppervlakte van 1.855m²) en de heraanplant van een nieuw bos op een perceel te Willebroek (voor een oppervlakte van 10.955m²), gezien er lokaal onvoldoende ruimte is voor bosaanplantingen in situ.

Door de uitvoering van de vergunningsplichtige activiteiten overeenkomstig de aanvraag worden de bermvegetatie en bomenrijen maximaal hersteld.

Gelet op de plandoelstelling (zijnde een verkeersveilige conflictvrije aanpassing) is de wijziging aan vegetaties en kleine landschapselementen onvermijdbaar. De rijstroken zijn echter gereduceerd tot een minimale breedte van 3,25 m om maximaal te voldoen aan de voorwaarde

die gesteld is in de projectvergadering, waarin gesteld werd dat voor het gehele project gezocht moet worden naar het reduceren van de verhardingen in het ontwerp van het kruispunt en te ontharden waar mogelijk (dit zonder afbreuk te doen aan veiligheid en voldoende ruimte voor de zwakke weggebruiker). Ter hoogte van de aansluiting van de op- en afritten van de E19 worden onnodige verhardingen opgebroken en vervangen door grasbermen met aanplant van bomen.

Bespreking boscompensatievoorstel

Uit het dossier kan afgeleid worden dat de aanvrager een oppervlakte van 6.405 m² wenst te ontbossen.

Volgens de gegevens van het Agentschap voor Natuur en Bos is het perceel bezet met inheems bos. Voor het uitvoeren van de geplande werken is een ontbossing nodig van 6.405 m² (waarvan een deel ter regularisatie van uitgevoerde ontbossing) .

Het compensatievoorstel wordt goedgekeurd (met beperkte aanpassing aan correcte bosbehoudsbijdrage) en zit in bijlage bij het advies d.d. 20 juni 2025 van het Agentschap voor Natuur en Bos. Dit compensatievoorstel moet integraal deel uitmaken van de omgevingsvergunning. Het dossier is bij het Agentschap voor Natuur en Bos geregistreerd onder het kenmerk 23-212003.

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

Bespreking soortentoets

In het projectgebied zijn geen broedgevallen van broedvogels te verwachten, aangezien het hier om zeer verstoorde omgeving gaat van de al aanwezige verkeersaders.

Het blijft uiteraard de taak van de bouwheer om bij aanvang van de vellingswerken een laatste controle uit te voeren op aanwezigheid van broedvogels en (indien aanwezig) de vellingswerken uit te voeren na het broedseizoen (zijnde in de periode van 1 juli tot 1 maart).

In het projectgebied zijn geen gekende verblijfsplaatsen voor vleermuizen (noch constructies, noch bomen met geschikte holtes). Het is niettegenstaande wel zo dat de berm van de R11 gevolgd wordt door foeragerende vleermuizen. De inname van de bebossing op de berm van de R11 is om deze reden te betreuren. De aanvrager heeft echter rekening gehouden met het belang van de lineaire groenstructuur langs de R11 en heeft om deze reden er voor geopteerd om met de aanplantingen van de laanbomen (in de mate van het mogelijk) het lineair groenelement over de Prins Boudewijnlaan door te trekken. Op middellange termijn zal de foerageerverbinding voor vleermuizen verbeteren ten aanzien van de bestaande toestand, aangezien er op dit moment meer ontbrekende schakels zijn in de (lineaire) groenstructuur. Belangrijk is wel dat de aanvrager (om sneller de groenstructuur te vervolledigen) opteert voor de aanplanting van een groter boomformaat, zijnde minstens 16/18 (hoogte boven maaiveld minstens 500 cm). Hierbij is voldoende nazorg vereist, zodat de bomen tot volle wasdom kunnen komen.

Het Agentschap voor Natuur en Bos stelt in haar advies d.d. 20 juni 2025 vast dat de vergunningsaanvraag/vergunningsplichtige activiteit niet in strijd is met de beschermingsbepalingen ten aanzien van beschermde soorten zoals bepaald in het Soortenbesluit van 15 mei 2009.

Verboden te wijzigen vegetaties

De aanvraag omvat het wijzigen van vegetaties die onder toepassing vallen van artikel 7 van het Besluit 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. Het gunstig advies d.d. 20 juni 2025 van het Agentschap voor Natuur en Bos geldt, mits naleving van de voorwaarden gesteld in het advies, als afwijking op de verboden van artikel 7 van het Besluit 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, volgens artikel 10 van het vermelde besluit.

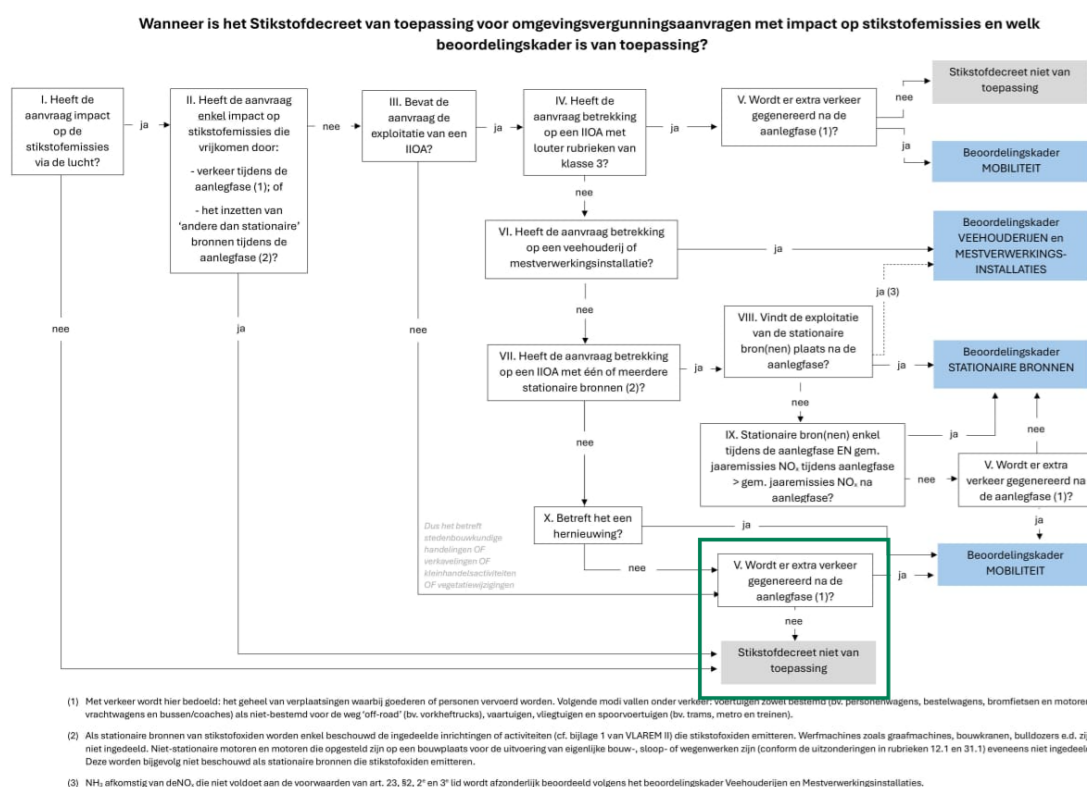
Passende beoordeling

Zie bespreking onder artikel 4.3.3 van de VCRO.

Stikstof

Conform het stroomschema stikstofdecreet is het stikstofdecreet niet van toepassing op de aanvraag: <https://www.vlaanderen.be/stikstof-in-vlaanderen/vergunningen-stikstof>

De opmaak van een passende beoordeling m.b.t. stikstofuitstoot is dus niet voorzien.



MILIEUBEOORDELING

De impact op het (grondwater)systeem kwam hogerop reeds aan bod.

Lucht

Gedurende de werken kunnen eveneens stofemissies voorkomen.

Hoofdstuk 6.12. Beheersing van stofemissies tijdens bouw-, sloop- en infrastructuurwerken van titel II van het VLAREM stelt voorwaarden van toepassing op alle bouw-, sloop- en infrastructuurwerken in openlucht die worden uitgevoerd door een aannemer. Hierin zijn

diverse bepalingen omtrent stofvoorkoming opgenomen. Er dienen geen bijkomende voorwaarden opgelegd te worden.

De m.e.r.-screeningsnota stelt dat gedurende de werken het kruispunt afgesloten wordt en er verkeersomleidingen geplaatst zullen worden, waardoor huidig aanwezig verkeer zich tijdelijk via andere wegen zal verplaatsen.

Gezien het de onderbreking van zowel een ring- als gewestweg betreft, worden omleidingen voorzien via nabijgelegen snel- en gewestwegen waar de tijdelijke verplaatsing van de verkeersstromen niet tot aanzienlijke effecten ten aanzien van de luchtkwaliteit zal leiden.

Bodem

De aanvraag haalt aan dat er gebruik gemaakt wordt van machines voor de afbraak en aanleg van riolering en wegenis. Tijdens de werken kunnen er calamiteiten ontstaan door problemen met machines op de werf. De werfmachines ondergaan de nodige controles.

De algemene voorwaarden van titel II van het VLAREM verplichten de exploitant de nodige maatregelen te nemen om bodemverontreiniging te voorkomen. Er dienen geen bijkomende voorwaarden opgelegd te worden.

M.b.t. grondverzet en PFAS dient uiteraard het normenkader gevolgd te worden.

Geluid en trillingen

In de aanlegfase kan geluidshinder optreden door de aan- en afvoer van materialen en machines, en door de werkzaamheden in kader van de realisatie van het project. Gedurende de werken zullen verkeersomleidingen worden geplaatst, waardoor huidig aanwezig verkeer zich tijdelijk via andere wegen zullen verplaatsen. Het geluid afkomstig van de werfactiviteiten valt buiten het geluidsbeoordelingskader van VLAREM. Gelet op de beperkte tijdsduur van de werken en aangezien geluid inherent verbonden is bij de toepassing van werfmachines wordt deze mogelijke hinder als verenigbaar met de aanvraag aanzien.

Er kan geoordeeld worden dat de werfactiviteiten geen onaanvaardbare hinder zullen veroorzaken op de hierboven besproken hindercompartimenten. De werkzaamheden zijn bovendien beperkt in tijdsduur.

Bijstelling van de bijzondere milieuvoorwaarden in afwijking van de algemene en sectorale voorwaarden van titel II van het VLAREM

De exploitant vraagt tot afwijking van onderstaande artikels van titel II het VLAREM:

1. Controle-inrichting en zelfcontroleprogramma

Art. 4.2.5.1.1. §1 Controle-inrichting én art. 4.2.5.2 Zelfcontroleprogramma bij lozing van bedrijfsafvalwater dat geen gevaarlijke stoffen bevat; Tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit dient deze controle-inrichting vanaf de hierna vermelde debieten bovendien te beantwoorden aan de volgende eisen: voor debieten $> 2 \text{ m}^3/\text{uur}$ of $> 20 \text{ m}^3/\text{dag}$: de plaatsing van een meetgoot (bij voorkeur) volgens de in bijlage 4.2.5.1. bij dit besluit gevoegde omschrijving en gestelde eisen of een andere evenwaardige meetmogelijkheid.

Beoordeling

Door de 'Grondwatertrein' (besluit van de Vlaamse Regering van 21 juni 2024) zijn diverse bepalingen rond bemalingen gewijzigd. Onder meer wordt bemalingswater niet meer beschouwd als bedrijfsafvalwater. Daardoor zijn de bepalingen van bovenstaande artikels niet

meer van toepassing op het lozen van bemalingswater. Het volume en de kwaliteit van het geloosde bemalingswater worden gecontroleerd met een meetmethode conform afdeling 5.53.3 en onderafdeling 5.53.6.1 en 5.53.6.1/1 van titel II van het VLAREM. De gevraagde afwijking is dan ook zonder voorwerp.

2. Lozingsnormen

Wat betreft de lozingsnormen wordt verwezen naar de bespreking hoger in dit verslag.

VERGUNNINGSTERMIJN

Conform artikel 68 van het Omgevingsvergunningsdecreet geldt de vergunning voor onbepaalde duur tenzij conform artikel 68, tweede lid, van het Omgevingsvergunningsdecreet in afwijking hiervan nog een beperkte termijn kan worden toegestaan.

Voor deze aanvraag, die betrekking heeft op punt 1° van artikel 68, tweede lid, van het Omgevingsvergunningsdecreet, kan een omgevingsvergunning voor een vergunningstermijn van 1 jaar wat betreft de iioa worden verleend.

De ingedeelde inrichting en of activiteiten hebben betrekking op de werfinfrastructuur tijdens de aanlegfase van de infrastructuurwerken en kunnen slechts verleend worden voor bepaalde duur.

Voor de herinrichting van het kruispunt dienen er een aantal tijdelijke installaties geplaatst worden in functie van bemaling, filterlijnen en zuiveringsinstallaties voor het bemalingswater. Daar de werken gefaseerd uitgevoerd worden en de beschikbare ruimte binnen de werkzone beperkt is, worden de tijdelijke installaties tijdens de uitvoering binnen de gehele projectzone verplaatst. De plaatsing van de bemaling, pijlbuisen en bijhorende zuiveringsinstallaties zijn beperkt in tijd. Deze zijn enkel nodig voor de aanleg van de riolering. De duur van deze werken voor de aanleg van de riolering bedraagt 1 jaar.

Voor de stedenbouwkundige handelingen kan een vergunning verleend worden voor onbepaalde duur voor alle stedenbouwkundige handelingen met uitzondering van de planelementen “Werkenwerfzone” en “werfinfrastructuur”. Deze werfgebonden stedenbouwkundige handelingen worden gevraagd voor een uitvoeringstermijn van 400 dagen.

De nodige werfinfrastructuur zoals werfketen is nodig gedurende de volledige uitvoering van de werken. Het uitvoeringstermijn bedraagt 400 werkdagen.

ALGEMENE CONCLUSIE:

- De hinder en risico's voor mens en milieu ten gevolge van de aangevraagde exploitatie van de ingedeelde inrichting en activiteit, kunnen mits naleving van de milieuvoorwaarden tot een aanvaardbaar niveau worden beperkt.
- De aanvraag is verenigbaar met de stedenbouwkundige voorschriften en de goede ruimtelijke ordening, mits toepassing van de afwijkingsbepalingen cfr. artikel 4.4.7 §2 van de VCRO.
- De aanvraag is in overeenstemming met de decretale beoordelingsgronden opgenomen in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.
- De aanvraag werd gunstig beoordeeld m.b.t. de vegetatiewijziging.
- De aanvraag doorstaat de watertoets.

BESLISSING**Art. 1.**

Aan Agentschap Wegen en Verkeer , Lange Kievitstraat 111 - 113 bus 41, 2018 Antwerpen, wordt de vergunning verleend voor de volgende stedenbouwkundige handelingen voor het voorwerp project:

Betreffend:

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknorte beschrijving
werkenwerfzone	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Tijdelijke zone grondopslag tijdens werken
werfinfrastructuur	Nieuwbouw of aanleggen	Tijdelijke werfinfrastructuur (bemaling, werfketen,...)
Gebruiken van grond 2	Een grond gebruiken, aanleggen of inrichten	Voorzien van langsparkeren aan zuidoostelijke zijde van projectgebied
Gebruiken van grond 1	Een grond gebruiken, aanleggen of inrichten	Aanleg van een buurtparking (westelijk)
Fietsenstalling	Nieuwbouw van bijgebouwen, niet-overdekte lage constructies en andere handelingen	Fietsenstalling voor 20-tal fietsen, oppervlakte 31,9 m ² en nokhoogte van 2,62 meter.
189254VERHARDINGEN	Nieuwbouw of aanleggen	Aanleg van verharding, 7.175 m ² in nieuwe situatie
189254ROOIEN	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien bestaande laanbomen
189254RELIEF	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Aanpassing wegprofiel
189254ONTBOSSEN 2	Ontbossen	Ontbossing van 1.540 m ²
189254ONTBOSSEN1	Ontbossen	Regularisatie uit te voeren boscompensatie n.a.v. inrichting tijdelijke parking (2.400 m ²)
189254NUTSLEIDING	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	Vernieuwen nutsleidingen

gelegen te:

Antwerpen, Frans Van Dunlaan, Prins Boudewijnlaan

Aan Agentschap Wegen en Verkeer , Lange Kievitstraat 111 - 113 bus 41, 2018 Antwerpen , wordt de vergunning verleend voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit met inrichtingsnummer 20250106-0055, omvattende volgende inrichtingen en activiteiten:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
3.4.2°	Het lozen van bemalingswater met concentraties aan zware metalen , MTBE minerale olie, vinylchloride en PFAS hoger dan het indelingscriterium tot 100m ³ /uur	100 m ³ /uur	2
3.6.3.2°	Het plaatsen van een mobiele waterzuiveringsinstallatie voor de zuivering van bemalingswater tot 50 m ³ /uur	50 m ³ /uur	2
53.2.1°b)	Tijdelijke bemaling voor met een maximaal debiet van 2.000 m ³ /dag en een totaal onttrokken volume water van 57.898 m ³ gelegen in parkgebied	2.000 m ³ /dag	2
53.2.2°b)2°	Tijdelijke bemaling voor met een maximaal debiet van 2.500 m ³ /dag en een totaal onttrokken volume water van 114.554 m ³ niet gelegen in groengebied	114.554 m ³ /jaar	2

gelegen te:

Antwerpen, Frans Van Dunlaan, Prins Boudewijnlaan

De verzoeken tot afwijking van art. 4.2.5.1.1. §1 en art. 4.2.5.2 van titel II van het VLAREM zijn zonder voorwerp.

Aan Agentschap Wegen en Verkeer , Lange Kievitstraat 111 - 113 bus 41, 2018 Antwerpen, wordt de vergunning verleend, voor de wijziging van de vegetatie:

Betreffend:

Planaanduiding	Handeling	Beknopte beschrijving
KLE	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van bomen/ontbossing
VEGETATIE	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van graslanden

gelegen te:

Antwerpen, Frans Van Dunlaan, Prins Boudewijnlaan

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

Art. 3. De omgevingsvergunning wordt verleend voor

- onbepaalde duur, die aanvangt op datum van de vergunning voor de volgende stedenbouwkundige handelingen:

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknorte beschrijving
Gebruiken van grond 2	Een grond gebruiken, aanleggen of inrichten	Voorzien van langsparkeren aan zuidoostelijke zijde van projectgebied
Gebruiken van grond 1	Een grond gebruiken, aanleggen of inrichten	Aanleg van een buurtparking (westelijk)
Fietsenstalling	Nieuwbouw van bijgebouwen, niet-overdekte lage constructies en andere handelingen	Fietsenstalling voor 20-tal fietsen, oppervlakte 31,9 m ² en nokhoogte van 2,62 meter.
189254VERHARDINGEN	Nieuwbouw of aanleggen	Aanleg van verharding, 7.175 m ² in nieuwe situatie
189254ROOIEN	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Rooien bestaande laanbomen
189254RELIEF	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Aanpassing wegprofiel
189254ONTBOSSEN 2	Ontbossen	Ontbossing van 1.540 m ²
189254ONTBOSSEN1	Ontbossen	Regularisatie uit te voeren boscompensatie n.a.v. inrichting tijdelijke parking (2.400 m ²)
189254NUTSLEIDING	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	Vernieuwen nutsleidingen

- bepaalde duur van 400 dagen, die aanvangt op datum van de start der werken van de vergunning voor de volgende stedenbouwkundige handelingen:

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknorte beschrijving
werkenwerfzone	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Tijdelijke zone grondopslag tijdens werken
werfinfrastructuur	Nieuwbouw of aanleggen	Tijdelijke werfinfrastructuur (bemaling, werfketen,...)

- bepaalde duur van 1 jaar, die aanvangt op datum van de start der werken van de vergunning voor de volgende ingedeelde inrichtingen en of activiteiten:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
3.4.2°	Het lozen van bemalingswater met concentraties aan zware metalen , MTBE minerale olie, vinylchloride en PFAS hoger dan het indelingscriterium tot 100 m ³ /uur	100 m ³ /uur	2
3.6.3.2°	Het plaatsen van een mobiele waterzuiveringsinstallatie voor de zuivering van bemalingswater tot 50 m ³ /uur	50 m ³ /uur	2
53.2.1°b)	Tijdelijke bemaling met een maximaal debiet van 2.000 m ³ /dag en een totaal onttrokken volume water van 57.898 m ³ gelegen in parkgebied	2.000 m ³ /dag	2

53.2.2°b)2°	Tijdelijke bemaling met een maximaal debiet van 2500 m ³ /dag en een totaal onttrokken volume water van 114.554 m ³ niet gelegen in groengebied	114.554 m ³ /jaar	2
-------------	---	------------------------------	---

- onbepaalde duur, die aanvangt op datum van de vergunning voor de volgende vegetatiewijzigingen:

Planaanduiding	Handeling	Beknopte beschrijving
KLE	het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Rooien van bomen/ontbossing
VEGETATIE	het mechanisch of chemisch beschadigen of vernietigen	Rooien van graslanden

De omgevingsvergunning is afhankelijk van de naleving van de volgende voorwaarden:

§1. Met betrekking tot de stedenbouwkundige handelingen:

- De volgende bepalingen van artikel 24 van de bouwcode van de stad Antwerpen dienen nageleefd:
 - Op bouwerven moet de ruimte tot 2 meter van de stam van te behouden, hoogstammige bomen vrij blijven van bouwverkeer, stapeling of storting van bouwmaterialen, bouwafval, vuurhaarden, bouwbarakken, schaftwagens, en dergelijke. Deze ruimte moet worden omheind of omkast. De boomwortels moeten afdoende beschermd worden door ze te bedekken met een schokdempend materiaal. Het vastspijkeren van latten en dergelijke aan bomen is verboden.
- De inrichting van de bermen, parkzones en de aanplant van de heesters en bomen gebeurt als volgt:
 - De aanplantingen alsook het inzaaien van de bermen gebeurt voor het einde van het eerste plantseizoen, volgend op het beëindigen van de infrastructuur- en terreinaanlegwerken.
 - Er worden minstens 272 hoogstammige bomen aangeplant zoals aangeduid op het inplantingsplan nieuwe toestand:
 - Minstens 75% van de bomen zijn inheems, streekeigen en standplaatsgeschikte boomsoorten van 1^{ste} grootteorde.
 - De bomen hebben een minimale plantmaat 18/20, hoogte boven maaiveld minstens 500 cm.
 - Er wordt, in aanvulling van de voorziene groenschermen aan de Spoorweglaan oost en aan de Zwaluwenlaan west, een groenscherm voorzien aan de Spoorweglaan west. In al deze groenschermen dienen minstens 75 % winterharde en groenblijvende beplantingen voorzien te worden. De plantmaat van deze heesters is minstens 150-175.
- De volgende voorwaarden gestipuleerd in het advies d.d. 20 juni 2025 van het Agentschap voor Natuur en Bos worden nageleefd:
 - Er dient een aanplanting met hoogstammen (lineaire groenelementen als voorgesteld) uitgevoerd te worden, dit in het eerstvolgende plantseizoen na de afwerking van de bermen.
 - De aanvrager neemt alle nodige voorzorgsmaatregelen met het oog op het welslagen van de nieuwe aanplant. Dit veronderstelt niet alleen een met zorg

uitgevoerde aanplanting met kwalitatief degelijk plantgoed, maar ook het gebruik van een steunpaal of wortelverankering.

- Bij periodes van langere droogte dienen de bomen bewaterd te worden. Bij uitval dient/dienen het eerstvolgende plantseizoen de opengevallen plaats/plaatsen terug te worden ingevuld, dit tot de nieuwe bomen in volle wasdom zijn.
 - Het goedgekeurde boscompensatievoorstel met inbegrip van haar voorwaarde(n) op het gebied van compenserende maatregelen dient integraal deel uit te maken van de omgevingsvergunning.
 - De vergunning wordt verleend op grond van artikel 90bis, §5, derde lid, van het Bosdecreet en onder de voorwaarden zoals opgenomen in het compensatieformulier met kenmerk: 23- 212003.
 - De te ontbossen oppervlakte bedraagt maximaal 6.405 m². Deze oppervlakte valt niet meer onder het toepassingsgebied van het Bosdecreet.
 - De resterende bosoppervlakte moet ALS BOS behouden blijven. Bijkomende kappingen in deze zone kunnen maar uitgevoerd worden mits machtiging door het Agentschap voor Natuur en Bos. Het is evenmin toegelaten in deze zone constructies op te richten of ingrijpende wijzigingen van de bodem, de strooisel-, kruid- of boomlaag uit te voeren.
 - De bosbehoudsbijdrage van € 10.388,00 dient binnen de 4 maanden, vanaf de datum waarop gebruik mag gemaakt worden van deze vergunning, gestort te worden. Het overschrijvingsformulier voor het vereffenen van de bosbehoudsbijdrage zal rechtstreeks door ons Agentschap worden overgemaakt aan de aanvrager van zodra de vergunning van kracht wordt.
 - De compenserende bebossing op het perceel/de percelen Willebroek: 12342C0137/00B000 over een oppervlakte van 10.955 m² dient uitgevoerd te worden binnen 2 jaar vanaf de datum waarop gebruik mag gemaakt worden van deze vergunning. De compenserende bebossing zal uitgevoerd worden door de aanvrager van de vergunning. Deze verbindt er zich toe om minstens binnen 30 dagen voordat de compenserende bebossing wordt uitgevoerd dit aan het Agentschap voor Natuur en Bos te melden. Wanneer de compenserende bebossing volledig is uitgevoerd, kan men hiervan een attest bekomen bij de provinciale afdeling van het Agentschap voor Natuur en bos.
- 4. De volgende voorwaarden gestipuleerd in het aanvullend advies van het Agentschap Natuur en Bos d.d. 25 juli 2025 worden nageleefd:**
- De wegverlichting wordt waar mogelijk op een vleermuisvriendelijke manier uitgevoerd (naar beneden gericht, aangepaste kleuren);
 - De verlichting wordt waar mogelijk gedimd na 23u.
- 5. De voorwaarden gestipuleerd in het advies d.d. 16 juni 2025 van de Brandweer Zone Antwerpen worden nageleefd.**
- 6. De volgende voorwaarden gestipuleerd in het advies d.d. 27 juni 2025 van het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen**
- 6.1 De volgende voorwaarde uit het subadvies van de stedelijke dienst Publieke Ruimte worden nageleefd.**
- De uitwijking voor fietsers op het kruispunt aan de zijde van het tankstation nog iets meer in de gebogen vorm van een banaan te voorzien, in lijn met de vorm op de drie andere hoeken.

6.2 De volgende voorwaarde uit het subadvies van de stedelijke dienst Mobiliteit worden nageleefd.

- De verbreding van het fietspad ter hoogte van noordelijke deel van de Prins Boudewijnlaan is niet nodig. Dit bemoeilijkt het oversteken voor voetgangers.
- In de parkeerpocket kunnen de laatste twee plaatsen niet uitrijden, dit moet aangepast worden.

6.3 De volgende voorwaarde uit het subadvies van de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn worden nageleefd.

- De perrons dienen ingericht te worden volgens de normen toegankelijkheid.

6.4 De volgende voorwaarden uit het subadvies van de stedelijke dienst Groen en Begraafplaatsen worden nageleefd.

- De nieuw aan te planten bomen moeten voldoende kwalitatief doorwortelbaar volume krijgen in overeenstemming met het bomenplan van de stad.
- De 5 toekomstbomen (*Juglans regia*) moeten gecompenseerd worden. Bij voorkeur door verplanten binnen het project. Als dat technisch niet mogelijk is moeten minstens 5 nieuwe toekomstbomen aangeplant worden. De te verplanten of nieuwe toekomstbomen moeten een kwalitatief doorwortelbaar volume krijgen van minstens 100 m³ per boom.

7. De specifieke voorschriften en veiligheidsmaatregelen gestipuleerd in het advies van Fluxys Belgium NV d.d. 25 mei 2025 worden nageleefd:

De bepalingen opgenomen in volgende documenten dienen gerespecteerd te worden en maken integraal deel uit van deze brief :

- de lijst van de aardgasvervoersinstallaties in de nabijheid van de aangekondigde werken en
- de lijst van de bijgevoegde plannen
- de wettelijke erfdienstbaarheden
- de voorschriften en veiligheidsmaatregelen na te leven bij werken uitgevoerd in de nabijheid van de vervoersinstallaties van Fluxys Belgium
- de specifieke voorschriften en veiligheidsmaatregelen na te leven in het kader van uw aanvraag

8. De maatregelen in de archeologienota met referentienummer ID28033, waarvan op 10 december 2023 akte werd genomen door het Agentschap Onroerend Erfgoed, worden uitgevoerd overeenkomstig het programma geformuleerd in die archeologienota, inclusief de opgelegde voorwaarden, en het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013.

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

a. Algemene en sectorale milieuvoorwaarden van titel II van het VLAREM

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

b. Bijzondere milieuvorwaarden:

De algemene voorwaarden voor lozing in de openbare riolering en de volgende bijzondere voorwaarde zijn van toepassing:

Nikkel	µg/l	300
Zink	µg/l	2000
Koper	µg/l	500
Arseen	µg/l	20
MTBE	µg/l	100
PFAS	µg/l	100
vinylchloride	µg/l	1
minerale olie	µg/l	500

Het totaal geloosd volume bedraagt maximaal 174 252 m³.

De kwaliteit van het bemalingswater wordt ter hoogte van elke bemalingsstreng geanalyseerd vóór het lozingspunt (na schoonpompen van de bemalingsinstallatie) of op voorhand in een representatieve peilbuis max. 3 jaar voor de opstart van de bemaling. De te analyseren parameters zijn minstens de zware metalen, BTEX, minerale olie, VOCl, toluen en kwantificeerbare PFAS-verbindingen opgenomen in het WAC_IV_A.025. Een bemalingsstreng mag pas in gebruik genomen worden als de analyseresultaten beschikbaar zijn en getoetst werden aan de geldende normen. De verdere monitoring van het opgepompte bemalingswater gebeurt aan volgende frequentie:

- bij concentraties hoger dan 80 % van de norm: analyse in de eerste maand wekelijks en vervolgens maandelijks tot het einde van de bemaling of tot wanneer de recentste analyse zonder zuivering maximaal 80 % van de norm bedraagt;
- bij concentraties lager dan 80 % van de norm: geen herhaling noodzakelijk.

Bij inzet van een waterzuivering gebeurt de analyse op het effluent van de waterzuivering ter vervanging van de monitoring van het opgepompte bemalingswater als volgt: in de eerste maand wekelijks en vervolgens maandelijks tot het einde van de bemaling.

§3. Met betrekking tot de vegetatiewijziging:

1. De volgende voorwaarden gestipuleerd in het advies d.d. 20 juni 2025 van het Agentschap voor Natuur en Bos worden nageleefd
 - Voor de aanleg van het extensief grasland (minstens 3.120m²) dient de afgegraven teelaarde van de bestaande bermen (tijdelijk) gestockeerd en hergebruikt te worden, met uitzondering van teelaarde die Japanse duizendknoop bevat (deze mag niet in situ hergebruikt worden).
 - Indien de aanvrager vellingswerken beoogt tijdens het broedseizoen, dient hij de te vellen bomen kort voor aanvang van de werken voorafgaandelijk te screenen op aanwezigheid van nesten van broedvogels. Indien bewoonde nesten aanwezig zijn, dienen de vellingswerken uitgesteld te worden tot na het broedseizoen.

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

De gewestelijke omgevingsambtenaar,
Rita Heyvaert

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

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

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

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

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

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

Een afschrift van het verzoekschrift ter informatie bezorgen aan de verwerende partij (dit is de overheid die de beslissing genomen heeft).

Het verzoekschrift moet in ieder geval minstens de volgende gegevens bevatten:

- de naam, de hoedanigheid, de woonplaats of de zetel van de verzoekende partij, de gekozen woonplaats in België, een telefoonnummer en een e-mailadres;
- de naam en het adres van de verweerder;
- het voorwerp van het beroep of bezwaar;
- een uiteenzetting van de feiten en de ingeroepen middelen;
- een omschrijving van het belang van de verzoeker
- een inventaris van de overtuigingsstukken.

U bent een rolrecht verschuldigd bij het indienen van het verzoekschrift van

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

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

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