

DEPARTEMENT OMGEVING

Vlaamse overheid
GEWESTELIJKE OMGEVINGSVERGUNNINGSCOMMISSIE
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL
T 02 553 79 97
www.omgevingvlaanderen.be

////////////////////////////////////
GOVC-advies over de omgevingsvergunningsaanvraag van het Agentschap Wegen en Verkeer voor de regularisatie van de doortrekking van de R6, gelegen te 2580 Putte, 2820 Bonheiden en 2860/2861 Sint-Katelijne-Waver.

////////////////////////////////////
Dossiernummer: OMV_2022099045
Projectinhoudversie (PIV): V4

Uiterste datum beslissing: 1 november 2023

De gewestelijke omgevingsvergunningcommissie (GOVC) van 19 september 2023, is samengesteld uit:

- 1° met stemrecht: Peter Schryvers, voorzitter;
- 2° zonder stemrecht: Evelyn Buyze, secretaris;
- 3° met stemrecht: Rita Heyvaert, bijgestaan door Els Hendrickx, afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten, Ruimte;
- 4° met stemrecht: Annemie Wynands, Vlaamse Milieumaatschappij, Water – Lucht (industrie);
- 5° met stemrecht: Nicole Van Duyse, Departement Landbouw en Visserij;
- 6° met stemrecht: Bart Willaert en Annelies Maes, deskundigen;
- 7° met raadgevende stem: Marilyn Calewaert, Diego Muys en Bart De Boeck, gemeente Sint-Katelijne-Waver;

De gemeente Sint-Katelijne-Waver is voorstander om de aanvraag ongunstig te adviseren en verwijst hiervoor naar het verleende advies.

De leden vermeld in de punten 1° en 3° tot en met 6° brengen het hierna geformuleerde geïntegreerde advies uit:

OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG (INCLUSIEF WIJZIGINGEN)

De aanvraag heeft betrekking op de regularisatie van de doortrekking van de R6 vanaf de Mechelsesteenweg te Sint-Katelijne-Waver tot aan de Putsesteenweg – Mechelbaan (N15) te Putte.

De aanvraag heeft betrekking op terreinen gelegen te:

- voor wat betreft de stedenbouwkundige handelingen: 2580 Putte, 2820 Bonheiden en 2860/2861 Sint-Katelijne-Waver, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



- voor wat betreft de vegetatiewijziging: 2580 Putte, 2820 Bonheiden en 2860/2861 Sint-Katelijne-Waver, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



Oorspronkelijke aanvraag (PIV3)

De aanvraag omvat de volgende stedenbouwkundige handelingen:

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknopte beschrijving
Vellen bomen	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Het vellen van hoogstammige bomen verspreid over het deel van het traject van de verlenging van de R6 tussen de Berlaarbaan en de Putsesteenweg.
Ontbossen	Ontbossen	Het ontbossen van een 10-tal zones verspreid over het volledige traject van de verlenging van de R6.
Opbraak	Slopen infrastructuur	Het slopen van infrastructuur ter hoogte van de kruisingen van het bestaand wegennet met het tracé van de verlenging van de R6.

Sloop woning Mechelsesteenweg 198	Verwijderen van vrijstaande gebouwen	Het slopen van een vrijstaande woning.
Relief	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Een reliëfwijziging over het volledige traject van de R6 tussen de Mechelsesteenweg en de Putsesteenweg. De R6 wordt hier in ophoging aangelegd. Aansluitend worden grachten en bufferbekkens uitgegraven.
Verharding Mechelsesteenweg, Lozenhoek	Aanleggen infrastructuur	De verharding van de nieuwe gemeenteweg Lozenhoek en de aanpassing aan de Mechelsesteenweg, ter ontsluiting van woningen en bedrijven.
Verharding Berlaarbaan	Aanleggen infrastructuur	De verharding van de Berlaarbaan ter hoogte van de kruising met de R6.
Verharding Heiken	Aanleggen infrastructuur	De verharding van het Heiken ter hoogte van de kruising met de R6.
Verharding Bergstraat	Aanleggen infrastructuur	De verharding van de Bergstraat ter hoogte van de kruising met de R6.
Verharding Putsesteenweg	Aanleggen infrastructuur	De verharding van de gemeenteweg Putsesteenweg ter ontsluiting van woningen en bedrijven.
Brug Mechelsesteenweg	Nieuwbouw infrastructuur	Het bouwen van een brug over de Mechelsesteenweg waarbij de gewestweg over de brug loopt.
Brug Bergstraat	Nieuwbouw infrastructuur	Het bouwen van een brug over de R6 waarbij de gemeenteweg Bergstraat over de R6 loopt.
Machtiging	Wijzigen Infrastructuur	Het uitvoeren van werken aan waterlopen.
Riolering	Aanleggen infrastructuur	Het uitvoeren van rioleringswerken.
Inbuizing grachten	Aanleggen infrastructuur	Inbuizing van grachten.
Werfzone	Een grond gebruiken, aanleggen of inrichten	De aanleg van een werfzone voor aanleg doorpersing betonbuis diameter 800 mm onder de R6.
Verharding R6	Nieuwbouw of aanleggen	De verharding van de gewestweg R6 tussen de Mechelsesteenweg en de Putsesteenweg met een oppervlakte van 53.000 m ² .
BA_ontsluiting perceel A68b	Aanleggen infrastructuur	Aanleggen ontsluitingsweg naar het perceel A68b.

De vrijstelling van vergunningsplicht voor stedenbouwkundige handelingen geldt niet in voorliggend dossier, gelet dat het dossier vergezeld gaat van een ontwerp milieueffectenrapport.

De aanvraag omvat de volgende vegetatiewijzigingen:

Planaanduiding	Handeling	Beknopte beschrijving
----------------	-----------	-----------------------

Reliëf	Het wijzigen van het reliëf	Het verhogen van het reliëf voor de aanleg van een nieuw profiel tussen de Mechelsesteenweg en de Putsesteenweg.
Vellen bomen	Het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Het vellen van hoogstammige nomen verspreid over het deel van het traject van de verlenging van de R6 tussen de Berlaarbaan en de Putsesteenweg.
Verlegging waterloop	Het uitgraven, verbreden, rechtekken of dichten van kleine landschapselementen	Het verleggen van een waterloop verspreid over het volledige traject van de verlenging van de R6.

Wijzigingen van de aanvraag (PIV4)

Op 13 juli 2023 werd de aanvraag gewijzigd met het volgende:

- Het ontwerp project-MER:
 - De belangrijkste aanpassingen bevinden zich in de disciplines biodiversiteit, geluid en lucht.
- Addendum B26 - beschrijvende nota:
 - Het vonnis betreffende de ontsluiting van het perceel Opdebeek werd toegevoegd in de beschrijvende nota, titel 3.1.3.3. Ontsluiting perceel A68b.
- Inplantingsplannen, grondplannen, terreinprofielen, legende en titelblad:
 - Er werd in de bezwaren tijdens het eerste openbaar onderzoek opgemerkt dat niet alle profielen op de grondplannen zijn aangeduid en dat de nummering van de profielen niet correct is:
 - BA_VERLENGING R6_T_BNTV_4_T63-T64-T65.pdf deelnummer is aangepast van 2 naar 4.
 - De bemating van de natuurtechnische berm 11, in het bijzonder de hoogtematen, zijn aangevuld in antwoord op een bezwaar:
 - Op terreinprofiel 40-41-42 staan hoogtes tot einde profiel aangeduid. Voor de leesbaarheid van het plan is de aanduiding van de hoogtes op het grondplan beperkt. Op het grondplan zijn enkele hoogtepunten toegevoegd.
 - De concrete inplanting en contouren van duiker D4 zouden volgens een bezwaarindienaar niet zijn aangeduid op het inplantingsplan nieuwe toestand in deelset 3:
 - De gegevens van duiker 4 waren vermeld op de plannen. Voor de leesbaarheid is de duiker met een dubbele lijn op 3 m breedte ingetekend.
- Rooilijnplannen:
 - Aanpassing recht van uitweg perceel A68b opgenomen en verduidelijkt;
 - Grensbepaling Bergstraat op grondgebied Bonheiden is aangevuld met de benaming 'grens volgens opmetingsplan Peter Geerts van 22 november 2021';
 - Voor de opmerking over de maataanduiding is op het plan '424240-5008_RL05 SKW-D (RL-Bergstraat Waverssesteenweg)' voor het perceel met nummer 5.01 en 5.02 een vergroting op schaal 1/50 toegevoegd.
 - Leesbaarheid kadastrale perceel nummers:
 - Nummers zijn in grijze tekstkleur op de plannen aangeduid omwille van de leesbaarheid;
 - Locatie van enkele nummers zijn minimaal verschoven;
 - Omwille van de grootte van het projectgebied dient per locatie worden ingezoomd.

Wat betreft de aansluiting van de toegangsweg ter hoogte van het perceel van Opdebeek werd het dossier als volgt aangepast:

- Het vonnis werd toegevoegd in de nota;
- Het plan bij het vonnis is achter het digitaal bestand gevoegd, waardoor een afwijking is opgemerkt ter hoogte van punt A = aansluiting perceel A68b. De toegangsweg is tussen de bocht en perceel A68b aangepast, waarbij de natuurtechnische berm 11 ook is aangepast;
- De inplantingsplannen en grondplannen in deelset 3 en 4 waarop de zone rond de natuurtechnische poel 11 en toegangsweg perceel A68b op staan zijn aangepast.

De gewestelijke omgevingsambtenaar heeft op 18 juli 2023 het wijzigingsverzoek aanvaard met de organisatie van een nieuw openbaar onderzoek en een tweede adviesvraag aan de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie.

Deze wijzigingen worden meegenomen in de beoordeling van de aanvraag.

REGELGEVEND KADER

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

ONTVANKELIJKHEID EN VOLLEDIGHEID

De aanvraag werd ingediend door het Agentschap Wegen en Verkeer, Lange Kievitstraat 111 – 113 bus 41, 2018 Antwerpen, en per beveiligde zending verzonden en ontvangen op 19 januari 2023 en vervolledigd op 7 april 2023 en 4 mei 2023.

De aanvraag is volledig en ontvankelijk verklaard op 5 mei 2023.

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.”

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

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

GEMEENTEWEGEN

De aanvraag heeft betrekking op de inrichting/wijziging/verlegging van gemeentelijke openbare wegenis op het grondgebied van de gemeenten Sint-Katelijne-Waver, Bonheiden en Putte.

Artikel 31 van Omgevingsvergunningsdecreet en artikel 47 van het Omgevingsvergunningsbesluit bepalen dat de gemeenteraad een uitspraak moet doen inzake de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg voorafgaand aan het verlenen van de vergunning.

De gemeenteraden van de gemeente Sint-Katelijne-Waver, Bonheiden en Putte moeten een beslissing nemen voor de werken die zich bevinden op gemeentelijk openbaar domein of toekomstig gemeentelijk openbaar domein in het onderdeel stedenbouwkundige handelingen van de omgevingsvergunningsaanvraag.

Het betreft:

- De omlegging van de Berlaarbaan, Heiken en Bergstraat te Sint-Katelijne-Waver;
- De aanpassing van de Putsesteenweg te Bonheiden;
- De aanpassing van de Putsesteenweg te Putte.

De gemeenteraden van Sint-Katelijne-Waver, Bonheiden en Putte hebben nog geen beslissing genomen inzake de inrichting/wijziging/verlegging van de gemeentelijke openbare wegenis. Dit advies is dan ook onder voorbehoud van goedgekeurde gemeenteraadsbeslissingen betreffende de zaak der wegen van de gemeente Sint-Katelijne-Waver, de gemeente Bonheiden en de gemeente Putte.

BUURTWEGEN

Volgens de Atlas der Buurtwegen kruist de doorgetrokken R6 de volgende buurtwegen: Akelei, Berlaarbaan, Heiken en Bergstraat. Derhalve is de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen, gewijzigd door de wetten van 20 mei 1863 en 9 mei 1948 en gewijzigd bij decreet van 4 april 2014 houdende wijziging van diverse decreten met betrekking tot de ruimtelijke ordening en het grond- en pandendecreet, van toepassing.

Aan de buurtwegen Berlaarbaan, Heiken en Bergstraat wordt niet geraakt.

De gemeenteraad van Sint-Katelijne-Waver heeft op 4 april 2011 voorgesteld de Akelei, buurtweg nummer 19 uit de Atlas der Buurtwegen, gedeeltelijk af te schaffen. De deputatie van de Provincie Antwerpen heeft op 16 juni 2011 haar goedkeuring gehecht aan het besluit van de gemeenteraad van Sint-Katelijne-Waver van 4 april 2011 tot gedeeltelijke afschaffing van de buurtweg nummer 19.

TERMIJNVERLENGING

Gemeentewegen

Gezien de aanvraag betrekking heeft op de wijziging van gemeentelijke openbare wegenis is hieraan een termijnverlenging gerelateerd.

Conform artikel 32, §2, van het Omgevingsvergunningsdecreet wordt de beslissingstermijn met 60 dagen verlengd.

OPENBAAR ONDERZOEK

Het eerste openbaar onderzoek vond plaats van 15 mei 2023 tot en met 13 juni 2023 in de gemeente Sint-Katelijne-Waver, Bonheiden en Putte. Er werden 17 bezwaarschriften ingediend in de gemeente Sint-Katelijne-Waver, 4 bezwaarschriften in de gemeente Bonheiden en geen bezwaarschriften in de gemeente Putte.

Het tweede openbaar onderzoek (na het wijzigingsverzoek) vond plaats van 27 juli 2023 tot en met 25 augustus 2023 in de gemeente Sint-Katelijne-Waver, Bonheiden en Putte. Er werden 12 bezwaarschriften (waarvan 2 laattijdig) ingediend in de gemeente Sint-Katelijne-Waver, 3 bezwaarschriften in de gemeente Bonheiden en geen bezwaarschriften in de gemeente Putte.

In de verschillende bezwaren wordt tevens verwezen naar bezwaren die eerder werden ingediend in kader van het dossier met kenmerk OMV_2021094331. Voor de volledigheid zijn deze mee opgenomen in onderstaande samenvatting van de bezwaren.

Eerste openbaar onderzoek

De bezwaren ingediend tijdens het eerste openbaar onderzoek handelen samengevat over:

Mobiliteit

- Een bezwaarindiener meldt dat het aanleggen van de R6 Mechelen heeft geleid tot aanzienlijke verkeersoverlast in de omgeving, vooral tijdens de bouwfase. Dit had een groot nadelig effect op de leefbaarheid in de buurt en leverde zelfs gevaarlijke situaties voor weggebruikers en omwonenden. Bezwaarindiener maakte zelf een huisbrand mee, waarbij de brandweer zijn eigendommen niet kon bereiken door de slechte bewegwijzering en dus de schade aanzienlijk veel groter was dan wanneer de omleidingen en bewegwijzering wél in orde zouden zijn.
- Bezwaarindieners melden dat de verkeersveiligheid in de Achterdiedonken, dewelke een fietsstraat is, de laatste jaren sterk achteruit is gegaan. Automobilisten gebruiken de weg 's morgens als parallelweg in de richting van de E19. Er wordt gevraagd dat de gemeente hier maatregelen neemt.
- Er wordt vastgesteld dat het verkeer op de R6 sinds de opening van de doortrekking in augustus 2014 gestaag toeneemt.
- Een bezwaarindiener stelt dat de rotonde ter hoogte van de Berlaarbaan niet kan worden aangepast zoals in de milderende maatregelen wordt gesuggereerd omdat de afstand tot de woningen te klein is.
- Bewoners van de Berlaarbaan wijzen op de toenemende verkeersdrukke (look op de Berlaarbaan) en lange files in de spitsuren, 's morgens vanaf de Bergstraat richting rotonde en 's avonds vanaf de brug over de Mechelsesteenweg tot aan de rotonde. Er wordt gevraagd waarom de milderende maatregel inzake het aanpassen van de rotonde ter hoogte van de Berlaarbaan niet wordt weerhouden. Als de rotonde moet vergroot worden stelt men zich de vraag of men toch niet beter zou oteigend worden.
- De bewoners van de Rozelaan stellen dat de drukke nog sterk zal toenemen omwille van de opening van de toekomstige tangent en omwille van het eenrichtingsverkeer op de ring van Mechelen. Die shift moet mee ingecalculereerd worden.

Geluid

- Algemene bezwaren en bedenkingen omtrent het aspect geluid:
 - Er worden over het hele traject bezwaren geuit tegen het onderbreken van geluidsschermen en fijnstofwanden.

- Bezwaarindieners vragen voldoende hoge geluidsschermen langs de R6, begroeid met planten (voorzien van een groeibegrenzer voor makkelijker onderhoud) om geen hitte eilanden te creëren en extra fijn stof af te vangen. Het is een uitvoerbare suggestie die de leefbaarheid en biodiversiteit een positieve duw in de rug kan geven.
- Bezwaarindieners formuleren hun bezorgdheden in verband met snelheid, vooral over het feit dat het snelheidsregime van 70 km/uur niet wordt gerespecteerd en de geluidshinder in werkelijkheid hoger ligt dan gemodelleerd. Er wordt gevraagd om trajectcontroles in te voeren.
- Er wordt gesteld dat het wegdek geluidsaarm aangelegd is aangelegd, maar er werd geen rekening gehouden met de slijtage van het wegdek na jaren gebruik in de modelering van het geluid. Er wordt gevraagd om een nieuwe correcte asfaltlaag aan te brengen, zoals die gebruikt werd bij het Sint-Maartenziekenhuis van Mechelen.
- Er zijn bezwaren tegen de nauwkeurigheid van de geluidsmetingen en de omstandigheden waarin de geluidsmetingen werden uitgevoerd, de plaatsen en het tijdstip (zomermaanden en oktober) waarop de geluidsmetingen werden uitgevoerd, alsook tegen de kalibratie van het computermodel. Er wordt gevraagd om alle metingen zowel de continue als de ambulante te herdoen om een correcte ijking van het computermodel mogelijk te maken.
- Daarnaast wordt gevraagd om omwille van het rolgeluid bijkomende maatregelen te voorzien om de nachtrust en de gezondheid van de omwonenden te bevorderen door het geluid te reduceren.
- Bezwaarindieners vragen om de geluidsoverlast op te volgen na de eventuele omgevingsvergunning. Om na de plaatsing van de geluidsschermen na te gaan of het verwachte resultaat, een vermindering van de geluidsoverlast, ook daadwerkelijk behaald werd moeten opnieuw objectieve metingen gebeuren. Deze metingen, om de theorie aan de werkelijkheid te toetsen, zijn vandaag niet voorzien. Ook eventuele bijstellingen in het geval dat de schermen niet het beoogde resultaat opleveren zijn niet voorzien.
- Een bezwaarindiener stelt dat MER-studie aantoonde dat er milderende maatregelen nodig zijn ter hoogte van zijn woning gelegen te 2860 Sint-Katelijne-Waver, Mechelsesteenweg 177, voor geluid en luchtvervuiling. De MER-studie stelt milderende maatregelen voor door middel van snelheidsverlaging. Er wordt enkel een snelheidsbeperking tot 70 km/uur voorzien, geen trajectcontrole of snelheid milderende maatregelen. Bezwaarindiener stelt dat zijns inziens de milderende maatregelen pas effect hebben wanneer volledig het traject R6 voorzien wordt van geluid en/of groenschermen. Bezwaarindiener stelt dat hij sinds augustus 2014 dag en nacht te kampen heeft met geluidshinder en luchtverontreiniging afkomstig door de aanleg van de R6 en vraagt een oplossing. Er wordt tevens gesteld dat het perceel Mechelsesteenweg 177 in Sint-Katelijne-Waver, een woning die slechts op 50 meter van de R6 staat, slechts gedeeltelijk beschermd is tegen geluid en luchtverontreiniging.
- Een bezwaarindiener meldt dat het niet aanvaardbaar is dat er geen geluidsschermen zijn voorzien zijn ten noorden van de R6 in het meest westelijk gedeelte van de aanvraag, nochtans heeft men op deze plaats sterke geluidshinder (tot 85 dB(A) in de tuin).
- Er wordt gevraagd om de geluidsschermen door te trekken over het volledige traject Berlaarbaan tot Bergstraat. De inwoners van woningen gelegen ter hoogte of parallel aan de plaatsen waar er geen geluidsschermen worden geplaatst blijven dus hinder ondervinden. Het betreft geluid over de volledige dag en minder nachtrust omwille van het vroege vrachtverkeer (optrekken en remmen) van vrachtwagens.

- Een bezwaarindiener stelt zich de vraag waarom er wel geluidsschermen worden geplaatst tussen het Heiken en de Berlaarbaan, terwijl mensen op enkele honderden meters verder op Heivelden, die op eenzelfde afstand van de R6 wonen geen geluidsschermen krijgen.
- De bewoners van de Heivelden 41 en 43 te Onze-Lieve-Vrouw-Waver melden dat zij ernstige persoonlijke hinder ondervinden sinds de opening van de R6 voor verkeer in augustus 2014. Men stelt dat vóór de komst van de R6 het hier een oase van rust was (zonder constant mechanisch en gemotoriseerd lawaai) én dat sinds augustus 2014
 - hun nachtrust chronisch wordt onderbroken en verkort (met uitzondering van de periodes dat er wegenwerken waren met negatieve invloed op de verkeersstroom op de R6 en tijdens de Covid lockdownperiodes) door de verkeersstroom die weer echt op gang komt vanaf 4u00 – 4u30 met zwaar vrachtverkeer. Zelfs met oorstoppen in de oren is het onmogelijk om met de ramen open ongestoord te slapen. Zelfs met ramen dicht en oorstoppen kan het verkeerslawaai de slaap verstoren.
 - het overdag niet meer mogelijk is om een uurtje ongestoord in de tuin te genieten van rust, omwille van het constante verkeerslawaai met piekoverlast van vrachtwagens, motors, urgentiewagens en ook gewone voertuigen die meer dan 70 km/uur rijden.
 - er geen lawaai-vrije momenten meer zijn, ook in huis niet, tenzij alles potdicht is (en dan nog).
 - Bijkomend geeft het zicht op het constant en toenemend voorbijrijdend verkeer en in de ochtendpiek op een weekdag stilstaand verkeer – bij gebrek aan afscherming - een bijkomend psychologische stressfactor (is ook bewezen bij diverse geluidsstudies).

Dit alles heeft ondertussen al jaren een feitelijke impact op hun mentaal en fysiek welzijn, met specifieke gevolgen, zoals: chronische stress met als gevolg diverse aanhoudende spier-spanningsklachten; stress in gewrichten en een ontstoken bloedvatenstelsel, prikkelbaarheid, ...).

- Bezwaarindieners stellen dat ter hoogte van zijn woning, in het voorliggende plan geen (voor stuk tussen Heivelden 33 en Heiken 53) bijkomende maatregelen (lees geluidsschermen) worden voorzien om de aanzienlijke hinder die hij sinds augustus 2014 ervaart te minderen, wat dus betekent dat er geen milderende maatregelen van de bovengenoemde chronische hinder voorzien is.
- Men kan zich bijgevolg niet vinden in de resultaten voor geluid in deze MER en dus ook niet in de voorgestelde milderende maatregelen, met name ter hoogte van Heivelden met aansluiting Heiken, waar er geen milderende geluidsmaatregelen voorzien zijn tussen de schermen ter hoogte van Heivelden 33 en die ter hoogte van Heiken 53:
 - Bezwaarindieners die wonen ter hoogte van het rond punt aan de Berlaarbaan stellen dat er geluidsschermen worden geplaatst langs de R6 zelf maar niet op het rondpunt, waardoor de woningen in de Berlaarbaan nog meer geluidshinder zullen ondervinden.
- De bewoners van de Achterdiedonken te Bonheiden uiten hun bekommernis over de gewijzigde leefbaarheid en veiligheidssituatie na de aanleg van de R6 op volgende punten:
 - De geluidsmuren langs de R6 ter hoogte van de Bergstraat – Waversesteenweg. Het is jammer dat de wooncluster ter hoogte van de Achterdiedonken niet wordt afgeschermd door geluidsschermen. Het feit dat uit het MER blijkt dat de geluidsniveaus binnen de normen liggen doet niets af aan de vaststelling dat de geluidsniveaus als gevolg van de doortrekking van de R6 wel degelijk aanzienlijk zijn gestegen.
 - Er wordt aandacht gevraagd voor het geluidsniveau op de eerste verdiepingen

- Het feit dat het snelheidsregime van 70 km/uur niet wordt gerespecteerd maakt dat de geluidsniveaus hoger liggen.
- Er worden bijkomende milderende maatregelen voor geluidshinder en NO₂-uitstoot voorgesteld. Een bijkomend scherm tussen het bestaande en het nieuwe voorziene geluidsscherm ter mildering van geluid en NO₂. Bezwaarindieners vrezen dat door de geluidsmuren ter hoogte van Heivelden de overlast hier zal toenemen, enerzijds door de weerkaatsing van het geluid op de schermen en anderzijds door het voortduwen van de geluidsgolven doorheen de op die manier gevormde 'tunnel'.
- Er wordt gewezen op de stijgende verkeersdruk in Achterdiedonken en de stijgende onveiligheid op deze weg door sluisverkeer in de spitsuren.
- Het lijkt hen enigermate vreemd dat de geluidsmuren vooral bescherming bieden voor de weide ten oosten van de wooncluster, maar stoppen waar de wooncluster zelf begint.
- De bewoners van de Rozenlaan vestigen de aandacht op de geluidshinder ten gevolge van de aanleg van de R6. Men hoort deze reeds van aan de Bergstraat aanrijden. Dat geluid hindert hen overdag en 's nachts vanaf 4 uur is het onmogelijk om te slapen door de geluidsoverlast. Het is prima dat er geluidsschermen voorzien worden. Maar bij een nieuwe weg horen die aaneensluitend gezet te worden, over het gehele tracé. Bij de plannen zijn er drie korte onderbrekingen aan de oostelijke kant (die wegens overwegende westenwind de meeste hinder krijgt) tussen de Bergstraat en het rondpunt van de Berlaarbaan.
- De bewoners van de Rozenlaan zijn niet akkoord dat hier geen geluidsmetingen werden uitgevoerd. Op deze plaats wordt het geluidsscherm onderbroken. In de Rozenlaan ligt een stilteplek, een Lourdesgrot en hier is de rust ook belangrijk. Gezien de R6 boven het maaiveld ligt, is de geluidshinder groter dan bij een weg die gelijk met het maaiveld ligt of in een sleuf ligt. Het is bijgevolg noodzakelijk dat de geluidsschermen doorgetrokken worden tussen de Bergstraat en de Berlaarbaan en van voldoende hoogte zijn.
- Bezwaren buiten het projectgebied
 - Een bezwaarindiener stelt dat het niet te begrijpen is dat er geen geluidsschermen voorzien worden om de geluidsoverlast van de R6 ter hoogte van de woningen Vestinglaan te beperken. Integendeel, door aan de overkant van de R6 schermen te plaatsen zal de geluidsdruk aan de Vestinglaan nog verhogen door bijkomend weerkaatsst geluid (en dat op een traject waar de R6 op onwettige manier 7 m boven de begane grond getild werd!). Dat er aan de Vestinglaan reeds zware geluidsdruk aanwezig is, is nochtans duidelijk aangetoond door het gemeentebestuur zelf in een studie die zij samen met de POM hebben laten uitvoeren door Tractebel
 - Een bezwaarindiener stelt dat de geluidsschermen verder dienen te komen dan de plannen aangeven. Minstens tot het einde van de afrit Sint Katelijne Waver Pasbrug en over de Mechelsesteenweg. Zo niet blijft de geluidshinder in de Valkstraat bestaan. Ze dienen ook te worden aangebracht aan de rotonde met de Heisbroekweg en op het gedeelte dat deze rotonde overlapt richting Bonheiden.
 - Er wordt gevraagd om bijkomende geluidsschermen te plaatsen ter hoogte van de Liersesteenweg en de afrit aldaar
 - Bezwaarindiener wenst klacht neer te leggen omdat hij vindt dat de geluidsmuren onvoldoende ver worden doorgetrokken. Deze zouden moeten doorgetrokken worden tot voorbij de brug die de Mechelse steenweg kruist, alsook geplaatst worden langsheen de afrit Sint-Katelijne-Waver - Pasbrug. Ook zouden er aan het rond punt aan de Heisbroekweg zowel boven het rond punt

als aan het rond punt schermen dienen geplaatst te worden die voldoende hoog zijn omdat het vrachtwagenverkeer daar onophoudelijk is en onze nachtrust verstoord.

- Een bezwaarindiener schetst de evolutie van het landschap ter plaatse vanaf 1980, voor de eerste fase van de R6 tot heden na de doortrekking van de R6. Vanaf toen is de geluidsoverlast gestaag toegenomen. De herinrichting van de verkeerssituatie in Mechelse wijken heeft deze wijken nagenoeg onbereikbaar gemaakt.

Luchtverontreiniging - gezondheidsimpact

- Bewoners van de Mechelsesteenweg stellen dat ze sinds augustus 2014 dag en nacht te kampen hebben met geluidshinder en luchtverontreiniging afkomstig door de aanleg van de R6 en vragen hiervoor een oplossing.
- Bewoners van Heivelden melden dat het verkeer tijdens de ochtendspits traag verloopt. De aanschuivende wagens zorgen voor aanhoudend lawaai en luchtvervuiling.
- Bewoners van de Rozenlaan kaarten de luchtverontreiniging ter plaatse aan, op het terras en de gewassen ligt een zwarte laag. De ingeademde lucht met het fijn stof en andere schadelijke stoffen resulteert in verminderde weerstand en luchtwegaandoeningen.
- Bewoners van Heivelden stellen dat uit de conclusie van et MER blijkt dat hun woningen negatief beïnvloed worden door de doortrekking van de R6. Deze woningen hebben afscherming nodig in functie van geluid en lucht. Ze wijzen op de sluipende negatieve gezondheidsimpact voor al de buurtbewoners zolang er geen schermen zijn. Men kampt vandaag met mentale en fysieke klachten ten gevolge van verhoogde stress die deze zaken met zich meebrengen.
- Over het hele traject van de R6 melden omwonenden dat hun nachtrust ernstig verstoord is vanaf 4u00 in de ochtend en dat men geen rust meer kan vinden in de tuinen.

Trillingen

- Bewoners van de Rozenlaan melden dat ze door de trillingen 's nachts wakker worden. Deze worden veroorzaakt door zwaar verkeer.

Visuele hinder

- Bewoners van de Rozenlaan zien in de winter vanuit hun raam auto's en vrachtwagens voorbijrijden, wat een totaal andere situatie is dan voor de R6. Dit veroorzaakt stress.
- Bewoners stellen dat er naast geluidshinder ook lichthinder is.

Veiligheid

- Er wordt gevraagd waarom er nauwelijks pechstroken zijn voorzien langs het traject van de R6.

Fauna en flora

- Bezwaarindieners stellen dat er sinds de aanleg van de R6-verlenging een verstoord natuurevenwicht is (bepaalde diersoorten die vroeger in onze rustige tuin kwamen (reetjes, fazanten, ...) laten zich nu niet meer zien, afgeschrikt door het lawaai en ook door de fysieke aanwezigheid van de R6.
- Bezwaarindiener stelt dat de motivatie om geen passende beoordeling toe te voegen ontoereikend is en verwijst tevens naar het stikstofarrest. In dat kader wordt tevens gesteld dat het project-MER niet voldoet aan de wettelijk verplichte inhoudelijke bespreking en uiteenzetting.

- Het aanliggend glastuinbouwbedrijf begrijpt niet waarom er op deze plaats groenschermen worden geplaatst, terwijl er nergens blijkt dat de emissie uitstoot voor zijn serres zou dalen. Bovendien zal hij hinder ondervinden door de hoogte van het groenscherm dat schaduw zal veroorzaken en tot teeltverlies zal leiden.
- De aanvraag houdt onvoldoende rekening met de schadelijke milieueffecten. De stikstofdepositie naar speciale beschermingszones wordt niet correct beoordeeld.
- Er is begrip voor het principe van de boscompensatie, maar de plaatselijke overlast door het ontbossen blijft.

Ruimtelijke aspecten – schending van de goede ruimtelijke ordening

- Er wordt gesteld dat de vergunningsaanvraag niet strookt met de goede ruimtelijke ordening. De geplande werken zijn zonder enige twijfel van die aard en omvang dat bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening zowel de onmiddellijke als ruimere omgeving in beschouwing moet worden genomen:
 - er wordt aandacht gevraagd voor de erfdienstbaarheid in functie van de ontsluiting van het bestaande bedrijf;
 - de aanleg van de natuurtechnische berm hindert de bedrijfsvoering en is een onaanvaardbare beperking in agrarisch gebied;
 - burgerlijke rechten worden geschonden;
 - de impact van de beplantingen op de bedrijfsvoering.

Bezwaarindiener stelt dat de overheid ook haar appreciatiebevoegdheid in verband met het beoordelen van de goede plaatselijke ordening overschrijdt door een vergunning te verlenen indien zij beslissingen neemt die conflicteren met erfdienstbaarheden.
- De aanvraag brengt de uitbreidingsmogelijkheden van het bestaande tuinbouwbedrijf in het gedrang.
- Men ageert tegen het invullen van de onteigende gronden waarop de wegenis zich niet bevindt met groene en waterbuffers. De groenbuffers veroorzaken schaduw naar de omliggende land- en tuinbouwbedrijven toe, dit is onaanvaardbaar.
- Een bezwaarindiener stelt dat het aanleggen van de nieuwe weg ruimte inneemt die anders zou kunnen worden gebruikt voor andere doeleinden, zoals bos- en natuurgebieden of landbouwgrond. Dit kan leiden tot spanningen tussen verschillende maatschappelijke belangen en kan een reden zijn om de vergunning te weigeren.
- Er wordt gesteld dat de nieuwe weg een aanzienlijke impact heeft op de lokale gemeenschap, vooral als deze dwars door woonwijken en/of historische steden en dorpen loopt. Dit kan leiden tot sociale en culturele ontwrichting, wat op zijn beurt kan leiden tot verzet tegen het project, het draagvlak van een dergelijk project verkleint en zou moeten leiden tot het weigeren van de vergunning.
- Er wordt gesteld dat de inrichting onaanvaardbaar is en dat beter was gekozen voor een alternatief op maaiveldniveau. Men stelt de kwaliteiten van het ontwerp in vraag. De overheid koos voor een Bobbejaanland- achtige route. Een route met veel op- en afritten op een hoger niveau, een niveau van de rijweg die luidruchtige vrachtwagens visueel en auditief boven het niveau van de hoge serre laat verschijnen. Zonder enige flankerende maatregelen op te veel locaties.
- Er wordt gesteld dat de kwaliteit van de groenstroken onbestaande is, daar er geen groenstroken werden aangelegd. 'De bomen op het plan waren slechts ter verfraaiing van het plan', bleek bij navraag.
- Het enige milderende bos dat er als factor aanwezig was, is door de aanvrager als ontwikkelaar verwijderd bij de aanleg van de R6 en niet meer gecompenseerd in de nieuwe situatie. 9 jaar later werd dit bos nog niet opnieuw aangeplant.

Planologische aspecten

- Er worden vragen gesteld bij de asverschuiving van de doortrekking van de R6 ten opzichte van de intekening van de as van de reservatiestrook op het gewestplan Mechelen.

Waterproblematiek

- Er wordt gewezen op het feit dat de aanvraag gelegen is in een risicozone voor overstroming volgens de overstromingskaarten versie 2017. Tevens wordt gemeld dat verscheidene bedrijven op de grens tussen Bonheiden en Sint-Katelijne-Waver in het verleden te kampen hadden met wateroverlast. Ook de meest recente overstromingskaarten geven aan dat de percelen overstromingsgevoelig zijn zowel fluviaal als pluviaal. De tuinbouwer ter plaatse uit zijn bekommernis over de waterafvloeiing en de algemene waterhuishouding rond zijn bedrijf.
- Er worden vragen gesteld bij het nut van de natuurtechnische bermen aangezien de poel slechts een diepte heeft van 1,50 m en geen afwatering wordt voorzien naar een grachtenstelsel. De natuurtechnische bermen en hun bufferingsfunctie zijn ruim onvoldoende om de buffering op het perceel van het glastuinbouwbedrijf uit te voeren. Dit blijkt reeds uit de watertoetskaarten 2023.
- Bezwaarindiener stelt dat ter hoogte van het aanliggende glastuinbouwbedrijf de initiatiefnemer uit het oog lijkt te verliezen dat de reeds bestaande waterproblemen door toedoen van de toegenomen waterretentie, ten gevolge van de plaatsing van drempels in de grachten, zich niet louter beperken tot de zone ter hoogte van Heivelden, terwijl het gehele project een (aanzienlijk) negatieve impact heeft. De bestaande sloot in dit watergevoelig gebied, dat aansluit aan een waterziek gebied, werd voor de voorlopige oprit bij de aanleg van de R6 dicht gegooid. Deze sloot moet dringend terug vrijgemaakt worden, zodat het water naast de Otterbeekweg kan worden afgevoerd.
- Een bezwaarindiener stelt vast dat een fout advies werd gevraagd aan de watertoetsinstantie. Dit is onzorgvuldig van de vergunningverlenende overheid.
- Een bezwaarindiener meldt dat de waterhuishouding ter hoogte van Heivelden 3, 3b en 5, verstoord is, er wordt vastgesteld dat er jaar na jaar beuken sneuvelen in het bos en er enkel eiken overblijven.
- De bewoners van Heivelden 43 melden dat het achterste deel van hun tuin volledig onder water loopt bij regenweer, omdat de grachten van de R6 het water niet verwerkt krijgen en overlopen in de perceelgrachten. Dit heeft veel schade aan de aanplantingen met zich meegebracht en hoge energiekosten van drainage. Men stelt zich de vraag waarom het bufferbekken niet weerhouden is.

Het project-MER

- Toetsing aan de MER-plicht + alternatieven + scope + algemeen:
 - Bezwaarindiener stelt dat het onzorgvuldig is aan te geven dat men niet zeker weet onder welke MER-rubriek de vergunningsaanvraag ressorteert.
 - Er wordt gesteld dat de aanvraag onder bijlage III valt en dat derhalve een screeningsnota moet opgemaakt worden. Een project-MER kan niet gelijkgesteld worden met een project-MER-screening.
 - De bezwaarindieners stellen dat het alternatievenonderzoek in het milieueffectenrapport uitgaat van onzorgvuldige uitgangspunten. Men stelt dat omdat het project reeds is uitgevoerd zeer weinig alternatieven worden onderzocht.
 - Bezwaarindiener kan zich niet vinden in het feit dat enkel tracévarianten werden bekeken en geen alternatieven als tunneling of overkapping, inbedding in een tracésleuf, verkeersmaatregelen binnen de al bestaande infrastructuur, aanpassen van bestaande kruispunten.

- Bezwaarindieners vragen of het alternatief is onderzocht om straten doodlopend te maken en dus fysiek door te snijden en om fiets of voetgangerstunnels te voorzien, terwijl dit wel voor 'wild' werd voorzien? Graag een plausibele uitleg die kadert in het 'minder hinder voor omwonenden' alternatief.
- Tevens wordt de aandacht gevestigd op het feit dat het tracé ter hoogte van het aanliggende glastuinbouwbedrijf niet in het midden van de reservatiestrook ligt maar afbuigt naar het bedrijf toe. De weg heeft door deze ligging een grote impact op het bestaande glastuinbouwbedrijf en op de mogelijke uitbreidingen naar de toekomst toe. De impact van op de landbouwbedrijfsvoering is niet afdoend onderzocht in het milieueffectenrapport.
- In het MER van 2012 en 2016 staat dat de geluidsdruk, ten zuidwesten van de R6 het grootste gaat zijn. Alleen die locatie werd onderzocht, dat blijkt duidelijk uit de recente nota van de overheid.
- Dat er lokaal, mensen een voorkeursbehandeling krijgen door extra geluidsstudies uit te voeren, met daarop gevolgd aangepaste geluidsschermen is pure discriminatie voor al de andere bewoners naast de R6.
- Er zijn bezwaren tegen de referentiesituatie van het MER dat onvoldoende rekening houdt met de bestaande toestand van de omgeving omdat de weg er reeds 10 jaar ligt zonder vergunning.
- Het aspect trillingen is niet afdoend behandeld in het MER.
- Er zijn te weinig milderende maatregelen in het MER opgenomen naar wijken die verderaf gelegen zijn, waar toch negatieve effecten worden verwacht.
- Bestaande toestand – evoluties in omgeving:
 - Er wordt gesteld dat het MER onvoldoende rekening houdt met de bestaande toestand, maar teruggaat naar een toestand voor de verlenging van de R6 in 2010. Bezwaarindieners stellen dat de gehanteerde parameters achterhaald zijn.
 - Er wordt op gewezen dat in het MER geen rekening wordt gehouden met de opening dit jaar van de Tangent te Mechelen en evenmin met de herinrichting – invoeren van eenrichtingsverkeer van de Vesten te Mechelen. Deze beide ingrepen zullen de verkeersdrukke op korte termijn wijzigen en het verkeer op de R6 zal toenemen.
 - Men stelt dat het MER nu reeds achterhaald is omdat geen rekening werd gehouden met projecten in de omgeving zoals de ingebruikname van het Sint-Maartenziekenhuis en de Tangent en het éénrichtingsverkeer op de Vesten van Mechelen een tal van andere projecten op gewest- en gemeentewegen.
 - Er wordt gesteld dat nergens in het project-MER rekening werd gehouden met het feit dat het geen nieuwe weg is en men vraagt dat het model rekening houdt met de degradatie van het wegdek.
- Discipline geluid
 - Bezwaarindieners betwisten de ernst en de modeleringen omtrent geluid. Eigen metingen geven een volledig ander beeld dan de modeleringen en hierdoor worden niet de juiste milderende maatregelen voorgesteld.
 - Er wordt gesteld dat de impact van het geluid naar de woningen toe niet correct is ingeschat, tevens stelt men dat ook het geluid van vrachtverkeer niet correct werd ingeschat. Buurtbewoners hebben zelf tellingen gedaan die de tellingen opgenomen in het MER tegenspreken.
 - Inzake de geluidsmetingen worden de omstandigheden waarin werd gemeten niet geschikt geacht en dit heeft een negatieve impact op de resultaten van het computermodel. Er wordt gevraagd om bijkomende metingen te doen in de Rozenlaan.

- Bezwaarindieners hekelen het moment van de geluidsmetingen met name in het bouwverlof in combinatie met wegenwerken in de omgeving en zeer kortstondig. De metingen zouden bijgevolg niet representatief zijn.
- Bezwaarindieners stellen uit dat de geluidsmetingen die ze op eigen initiatief uitvoerden (in Heivelden) blijkt dat er een significante toename van het geluid is ter plaatse. Deze meting is een regelrechte contradictie met de bevindingen van de geluidsstudie van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Er wordt gesuggereerd dat het computermodel dat in het dossier wordt gehanteerd is aangepast om de visie van het AWV te weerspiegelen.
- Discipline Lucht
 - Men kaart aan dat wat betreft de luchtverontreiniging steeds gewerkt wordt met de gemiddelde blootstelling aan NO₂. Dat impliceert dat er buurtbewoners zijn die dagelijks aan veel meer luchtverontreiniging zijn blootgesteld.
 - Er wordt gevraagd om ter hoogte van de Achterdiedonken schermen te plaatsen die ook de impact NO₂-uitstoot naar de woningen toe kunnen milderen.
 - Bezwaarindieners stellen dat het aanleggen van deze nieuwe weg aanzienlijke milieuschade veroorzaakt, met name op het gebied van luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Om de impact van deze schade te minimaliseren, moeten er strikte milieuvorwaarden worden opgenomen in de vergunning. Als deze voorwaarden niet worden nageleefd kan dit een reden zijn om de vergunning te weigeren.
- Discipline Mens, ruimtelijke aspecten en hinderfactoren
 - Bezwaarindieners zijn niet akkoord met de conclusie van de discipline Mens en gezondheid die stelt dat bijkomende milderende maatregelen niet nodig worden geacht.
 - Er wordt op gewezen dat in het hoofdstuk Mens, ruimtelijke aspecten en hinderfactoren onvoldoende aandacht werd besteed aan de bestaande hoogspanningslijn die in functie van de doortrekking van de R6 meters werden verhoogd.
- Discipline biodiversiteit
 - Er wordt gesteld dat het MER onvolledig is met betrekking tot de impact op de vleermuizen. Er wordt een bunker bewaard en dit wordt onvoldoende onderbouwd.

Burgerrechtelijke aangelegenheden

- Het aanliggende glastuinbouwbedrijf schetst de historiek van de onteigeningen voor de doortrekking van de R6 en stelt een aantal onteigeningen in vraag.
- Het tuinbouwbedrijf op de grens van de gemeenten Bonheiden en Sint-Katelijne-Waver meldt dat in de notariële akte van 1920 een uitwegenis is ingetekend met bijhorend plan. Deze wegenis kan geen uitwerking meer krijgen gelet dat de doortrekking van de R6 deze wegenis doorkruist.
De geschiedenis van de uitweg wordt omstandig omschreven. Besluitend stelt bezwaarindieners vast dat het recht van doorgang waarop hij recht heeft volgens een vonnis van de Vrederechter van het kanton Mechelen van 24 april 2013, niet werd verhard door het Vlaams gewest.
De erfdiensbare weg is op de plannen anders weergegeven dan de weg in de bestaande toestand. Wat betreft het uitrustingsniveau kan de bezwaarindieners geen genoegen nemen met een steenslagverharding.

Volledigheid/onduidelijkheid in dit dossier

- Er wordt gesteld dat het dossier onvolledig en onduidelijk is op volgende punten:

- Bezwaarindieners stellen dat de aanvraag niet geheel voldoet aan de bepalingen van het van toepassing zijnde normenboek.
- De erfdiensbaarheid voor het tuinbouwbedrijf op de grens met Bonheiden en Sint-Katelijne-Waver dat bij vonnis van de vrederechter van het kanton Mechelen op 26 april 2013 is vastgelegd is niet correct op de inplantingsplannen in deelset 3 en deelset 4 nieuwe toestand is weergegeven.
- Er wordt gemeld dat niet alle profielen op de grondplannen zijn aangeduid en dat de nummering van de profielen niet correct is.
- Sommige maten en kadastrale perceel nummers zijn niet leesbaar doordat de tekening erop geprojecteerd is. De bemating van de natuurtechnische berm 11, in het bijzonder de hoogtematen, is niet afdoend, het betreft 1 enkele maataanduiding.
- Er wordt gemeld dat de functie van de omliggende bebouwing niet op de inplantingsplannen is vermeld. Ook de afstand van de infrastructuurwerken ten opzichte van de omliggende bebouwing is niet zorgvuldig vermeld.
- De concrete inplanting en contouren van duiker D4 zouden niet zijn aangeduid op het inplantingsplan nieuwe toestand in deelset 3.
- De inbuizingen van de grachten 22-24 zijn niet correct ingetekend, ze lijken aangebracht te zijn in het ijle. De grachten zelf worden niet ingetekend en de inbuizingen worden niet aangeduid op de inplantingsplannen.
- Doordat een deel van de werken reeds is uitgevoerd en een deel niet ontstaat er verwarring in het eindbeeld, de nieuwe toestand. Hierdoor dient zich een onduidelijk en onvolledig beeld aan.
- Een aantal aanduidingen op de plannen worden niet verduidelijkt in de verklarende nota.
- Het dossier zou onvolledig zijn omdat een project-MER-screening ontbreekt.

Onderdeel gemeentewegen

- Het rooilijnplan van de Bergstraat – Waversesteenweg is bijgevoegd. Uit de plannen blijkt dat de ontworpen rooilijnen zich bevinden op percelen die niet in eigendom zijn van de aanvrager. In de kwestie van de rooilijnen is de aanvrager gewisseld van standpunt wat niet wordt aanvaard. De maataanduidingen op de rooilijnplannen zijn niet voldoende, de breedte tussen de rooilijnen en de breedte van de rooilijnwijzigingen wordt niet opgegeven. Er wordt gesteld dat de bestaande rooilijn van de Bergstraat, vastgesteld bij koninklijk besluit van 21 maart 1957, niet correct is weergegeven.

Procedurele aspecten en algemene rechtsbeginselen

- Bezwaarindieners stellen dat het gelijkheidsbeginsel is geschonden omdat niet overal langs de R6 – bestaande R6 en verlenging R6 – dezelfde criteria worden gehanteerd voor het plaatsen van geluidsschermen.
- Er wordt gevraagd wat er gebeurd is met de bezwaren van de vorige omgevingsvergunningsaanvraag die ingetrokken is. Men stelt dat argumenten die aangereikt werden in eerdere bezwaren ingediend door burgers die langs de R6 wonen in verband met overlast door de huidige route, hoogte enzovoort, van de R6 er helaas zijn voor dovemans oren.
- Er wordt expliciet gevraagd om feedback te krijgen op bezwaren.
- Er worden vragen gesteld bij de vergunningstoestand van de bestaande R6 voor de doortrekking.
- Een bezwaarindiener stelt dat het erg verbazingwekkend aan dit dossier is dat de werken aan de geluidspanelen die voor enkelen voorzien worden, worden gepland voor de voorziene datum van goedkeuring van deze omgevingsvergunning. Er wordt dus opnieuw een actie ondernomen die nog niet vergund is. De regels en wetten die de

overheid zelf opstelt, moeten kennelijk niet door diezelfde overheid gevolgd worden. Er is overlast veroorzaakt, die vermeden had kunnen worden en er wordt net op alle plaatsen aan een oplossing gewerkt aan milderende maatregelen.

- Er wordt opgeworpen dat het hele verloop van de doortrekking van de ring en de regularisatie ervan hoofdzakelijk getuigt van onbehoorlijk bestuur.
- Het zorgvuldigheidsbeginsel zou geschonden door de wijze van indiening en het niet correct communiceren met bezwaarindieners.
- Het motiveringsbeginsel wordt met de voeten getreden.
- Het gelijkheidsbeginsel wordt geschonden wat betreft de geluidsschermen.
- Het Fair-Play-beginsel dat zorgt voor een eerlijke behandeling van een besluit wordt in dit dossier geschonden. Het bestuursorgaan vervult zijn taak zonder vooringenomenheid of partijdigheid. Waarbij hier duidelijk geen gehoor aan werd gegeven).
- Er wordt een opsomming gemaakt van alle vermeende procedurele fouten die het AWW zou gemaakt hebben, zowel informeel als formeel: niet naleven wetgeving, onvoldoende communicatie met stakeholders, gebrek aan transparantie, niet luisteren naar feedback en onvoldoende planning.

Tweede openbaar onderzoek

De bezwaren ingediend tijdens het tweede openbaar onderzoek handelen samengevat over (bezwaren die in het eerste openbaar onderzoek reeds werden geformuleerd en in het tweede openbaar onderzoek worden herhaald zijn niet opnieuw opgenomen in de onderstaande samenvatting):

Geluid

- Bezwaarindieners stellen dat er onvoldoende aandacht werd besteed aan de effecten op de verlenging van de R6 en de mogelijke effecten op gebied van geluidshinder. De geluidsmetingen die werden uitgevoerd werden niet in de noordwestelijke zone uitgevoerd en de gegevens van de metingen zijn nergens beschikbaar.
- Er wordt gevraagd de geluidsmuren ter hoogte van de achterzijde van de woning Heivelden 7 te Onze-Lieve-Vrouw-Waver niet te onderbreken, maar te laten doorlopen. De bewoner stelt dat hij bij westenwind veel geluidshinder ervaart en vreest dat door de onderbreking van de geluidsmuren het geluid in een trechter naar de woningen zal waaien.
- Er wordt gevraagd de geluidsmuren ter hoogte op het stuk Heiken/Heivelden tot Putsesteenweg niet te onderbreken, maar te laten doorlopen. De achterliggende bewoners (Heivelden) ondervinden ernstige hinder van het voorbijgaande verkeer. Dit in eerste instantie bij westenwind, maar ook gezien de brug die werd aangelegd ter hoogte van de Bergstraat. Hoofdzakelijk het vrachtverkeer zorgt hier voor extra geluidshinder gezien de extra inspanning die deze moeten leveren om deze brug over te rijden. Het verschil tussen zomer (extra barrière loofbomen) en winter is bovendien ook sterk merkbaar. Bezwaarindieners stellen zich de vraag of de reeds geplaatste geluidsschermen voldoende hoog zijn. Er worden meer en hogere geluidsschermen gevraagd.
- In de Vestinglaan, op enkele honderden meters ten noorden van de R6, bevinden zich een 70-tal woningen. De bewoners stellen dat er geen ernstig onderzoek naar hun levenskwaliteit is gevoerd, noch milderende maatregelen worden voorgesteld voor de ongelooflijke geluidsoverlast die ze nu ondervinden.
- Een bewoner in het meest westelijke deel van de aanvraag vraagt omwille van de gelijke behandeling naar analogie met de Kasteellaan, Valkstraat en Donk ook geluidsschermen te plaatsen ter hoogte van de fly over over de Mechelsesteenweg om de woningen langs de Korte Museppi, Hooghuisweg en Otterbeeweg af te schermen.

Visuele hinder

- Bezwaarindieners in de omgeving van de weg Akelei, die geen of weinig geluidshinder ervaren, stellen dat hun uitzicht zal belemmerd worden door een muur die veel kosten met zich meebrengt. Ze zouden graag het mooie uitzicht op de weilanden bewaren.
- Een bedrijf ten zuiden van de R6 uit bezwaar tegen de geluidsschermen aan deze zijde. Het bedrijf investeerde in een lichtreclame, de zichtbaarheid ervan wordt belemmerd door deze geluidsschermen. Er wordt gevraagd wie deze investering zal vergoeden.
- Het bedrijf is minder zichtbaar dan vroeger door het opgaand groen, er is geen bewegwijzering meer zoals vroeger en nu worden er ook nog geluidsschermen geplaatst. Het bedrijf stelt de noodzaak aan deze geluidsschermen in vraag aangezien ze geen geluidshinder ervaren.
- Bewoners van de Vestiglaan benadrukken dat ze visuele hinder hebben van de verhoogde ligging (7 m) van de R6 in hun omgeving.

Waterproblematiek

- Bewoners ten zuiden van de R6 aan de zijde van Bonheiden vragen om het regenwater dat zich bij hevige regenval voor de deur groepeert, af te leiden. Nu resulteert de wateroverlast in gevaarlijke situaties wanneer er wagens doorrijden of uitwijken om het water op de baan te omzeilen.

Algemene hinder

- Bewoners ten zuiden van de R6 aan de zijde van Bonheiden melden dat ze overlast hebben van wagens die in deze omgeving komen parkeren, sluikestorten en rondhangen sinds de aanleg van de R6. Ze stellen dat ze zich hierdoor onveilig voelen. Het feit dat bijkomende bomen worden geplant en geluidsmuren worden opgetrokken zal dat onveiligheidsgevoel versterken.

Procedurele aspecten en algemene rechtsbeginselen

- Bewoners van de Korte Mussepi, Hooghuisweg en Otterbeekweg voelen zich ongelijk behandeld omdat geen geluidsschermen ter plaatse worden voorzien, en wel aan de Kasteellaan en Donk op het bestaande deel van de R6.
- Bezwaarindieners stellen dat de aanvraag zeer onzorgvuldig is aangepakt door opeenvolgende aanpassingen, bijvoegingen, openbare onderzoeken. Er wordt ook geduid op het zeer lange verloop van de opeenvolgende procedures.
- Een bezwaarindiener stelt dat het niet aanvaardbaar is dat in de vergunning van de doortrekking van de R6 plots geluidsschermen worden geplaatst op een stuk tracé dat niet betrokken is tijdens de verlenging. Als er al een vergunning voor het plaatsen van geluidsschermen moet komen, moet dit volgen in een aparte vergunning.
- Bezwaarindieners wijzen er op dat ze vrezen dat de ingetekende aanplantingen op het plan ter hoogte van de Mussepi parallel aan de R6 slechts dienen ter verfraaiing van het plan en niet om de R6 in te bufferen.

ADVIEZEN

In het subadvies van 15 mei 2023 aan de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP) (Ruimte) deelde de nv Fluxys Belgium mee geen bezwaar te hebben tegen voorliggend dossier.

Het advies van 23 mei 2023 van de ASTRID-veiligheidscommissie is gunstig. Via een bericht op het Omgevingsloket werd op 19 juli 2023 (na het wijzigingsverzoek) meegedeeld dat dit gunstig advies behouden blijft.

Het subadvies van 5 juni 2023 van de nv Elia Asset aan de afdeling GOP (Ruimte) van het Departement Omgeving is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 7 juni 2023 en 9 augustus 2023 (na het wijzigingsverzoek) van het Departement Landbouw en Visserij is gunstig.

Het advies van 9 juni 2023 van het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 26 juni 2023 en 17 augustus 2023 (na het wijzigingsverzoek) van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) (Water – Lucht (industriële)) is ongunstig.

Het advies van 27 juni 2023 en 16 augustus 2023 (na het wijzigingsverzoek) van het college van burgemeester en schepenen (CBS) van de gemeente Bonheiden is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 7 juli 2023 en 31 augustus 2023 (na het wijzigingsverzoek) van de afdeling GOP (Ruimte) van het Departement Omgeving is voorwaardelijk gunstig.

Op 20 juli 2023 deelde de VMM (Watertoets) in een bericht op het Omgevingsloket mee dat geen advies zal worden verleend, aangezien deze instantie voor dit dossier geen adviesverlenende instantie is.

In het advies van 7 augustus 2023 (na het wijzigingsverzoek) stelt het CBS van de gemeente Putte dat het voorwaardelijk gunstige advies van 26 juni 2023 behouden blijft.

Het advies van 11 september 2023 (na het wijzigingsverzoek) van het CBS van de gemeente Sint-Katelijne-Waver is ongunstig.

Het advies van 15 september 2023 (na het wijzigingsverzoek) van de dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Antwerpen is voorwaardelijk gunstig.

HOORZITTING

De aanvrager werd tijdens de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie van 19 september 2023 gehoord en verklaarde hierbij het volgende:

- De adviezen zijn gelezen;
- Op 18 september 2023 werd een goedgekeurd project-MER opgeladen. Rond luchtkwaliteit wordt de vraag gesteld naar monitoring en het nemen van bijkomende maatregelen in een aantal 'street canyons', echter vanuit het project-MER worden geen milderende maatregelen voorgesteld, omdat er volgens de huidige luchtkwaliteitskaarten geen overschrijdingen worden vastgesteld. Voor een stuk ligt dit ook aan de mitigatie die door de stad Mechelen wordt uitgevoerd door middel van een trajectcontrole. De intensiteit waarmee rekening werd gehouden in de modelering is een stuk hoger dan het effectieve aantal voertuigen dat op heden op deze wegen rijdt;
- In de adviezen van het CBS van de gemeente Sint-Katelijne-Waver en de gemeente Bonheiden wordt er gevraagd om extra geluidsschermen te plaatsen. In het project-MER staat verduidelijkt dat een groot deel van de toetspunten na mitigatie een score

hebben van '-1'. Dit omdat de grenswaarde op die toetspunten ook al overschreden werd in de situatie zonder de doortrekking. Daarnaast zijn er ook toetspunten waar de bijdrage van het project positief is of er geen hoorbaar verschil is. Het is dus een zinloze maatregel om gewoon maar overal geluidsschermen te plaatsen. Dit neemt niet weg dat de situatie kan opgevolgd worden en steeds geëvalueerd kan worden bij toekomstige verkeersontwikkelingen, waarbij dan treffende maatregelen kunnen genomen worden;

- Het meest nabij gelegen habitatrictlijngebied is 'Historische fortengordels van Antwerpen als vleermuishabitat' (BE2100045) bestaande uit meerdere sites, waarvan de twee dichtste ruim 3 km ten noordwesten van het projectgebied gelegen zijn (Forten van Walem en Duffel). Op het moment dat het ontwerpproject-MER werd opgemaakt, was de ministeriele instructie nog van toepassing. De stikstofdepositie bedraagt minder dan 1% van de kritische depositiewaarde, namelijk 0,1 – 0,2%, en het effect werd in het project-MER als heel beperkt geoordeeld, waarbij er geen extra milderende maatregelen moesten gekoppeld worden;
- In het advies van 15 september 2023 van de dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Antwerpen wordt een voorwaarde opgelegd inzake het onderhoud van waterlopen, namelijk ter hoogte van de Maanhoevebeek. Deze onderhoudsstrook zal voorzien worden. Er kan voldaan worden aan deze voorwaarde;
- De bestaande rooilijnplannen 'Baanvelden - Berlaarbaan' en 'Bergstraat' zouden niet conform de laatste rooilijnplannen zijn. Er zal nog een wijzigingsverzoek ingediend worden met de aangepaste rooilijnplannen.

HISTORIEK

De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar heeft volgende stedenbouwkundige vergunningen verleend aan de bestaande ring:

- Een stedenbouwkundige vergunning met kenmerk 8.00/10000/133.5 voor de heraanleg van de R6 met de Antwerpsesteenweg werd verleend op 20 juli 2017 door de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar. De aanvraag heeft betrekking op:
 - Heraanleg van de R6 tussen kilometerpunt 1.5 en 2.3;
 - Vervangen wegdek R6 van gewapend beton naar asfalt tussen kilometerpunt 2.3 en 3.0;
 - De bouw van een brug (lengte = 40 meter) over de Antwerpsesteenweg N1 met aansluitingen via op- en afritten met de N1 door middel van lichtengeregelde kruispunten;
 - De heraanleg van de N1 (over 370 m);
 - De heraanleg van een recreatief dubbelrichtingsfietspad (over 320 m) vanaf het kruispunt N1 langs de nieuwe talud van de R6 tot aan de Tivoliwijk (Mezenstraat);
 - De bouw van een fietstunnel onder de R6 en een fietsbrug over de Otterbeek;
 - De landschappelijke inrichting van de zone langs de Otterbeek;
 - Groenaanleg op bermen en taluds.
- Een stedenbouwkundige vergunning met kenmerk 8.00/10000/133.4 voor de heraanleg van de kruising van de R6 met de Liersesteenweg werd verleend op 20 juli 2017 door de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar. De aanvraag heeft betrekking op:
 - De heraanleg van de R6 tussen kilometerpunt 2.6 en 3.4;
 - Vervangen wegdek R6 van gewapend beton naar asfalt tussen kilometerpunt 3.4 en 4.0;

- De bouw van een brug (lengte = 40 m) over de Liersesteenweg N14 met aansluiting via op- en afritten met de N14 door middel van lichtengeregelde kruispunten;
 - De heraanleg van de N14 (over 410 m);
 - De bouw van geluidsschermen langsheen de R6 ter hoogte van de woonwijk Ekelenhoek;
 - De landschappelijke inrichting van de zone langs de Otterbeek;
 - Groenaanleg op bermen en taluds;
 - Het slopen van volgende eengezinswoningen:
 - Liersesteenweg 80, 2860 Sint-Katelijne-Waver;
 - Liersesteenweg 501, 2800 Mechelen;
 - Liersesteenweg 484, 2800 Mechelen;
- Een stedenbouwkundige vergunning met kenmerk 8.00/12035/521655.2 voor de aansluiting van de Heisbroekweg op de R6 werd verleend op 26 januari 2009 door de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar.

Volgende voorwaarde werd gesteld in de vergunning:

- Binnen een jaar na ingebruikname van het nieuwe verkeersknooppunt dient een aanvullende geluidsstudie te gebeuren, waarin de lokaal gemeten geluidsoverlast geëvalueerd zal worden en vergeleken met de resultaten van de studie vooraf. Het Agentschap Wegen en verkeer zal op basis van de studieresultaten beslissen of het aangewezen is maatregelen (zoals het plaatsen van geluidsschermen) te nemen om de overlast voor de omwonenden te beperken.

Na overleg tussen experts en minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters is besloten om op deze locatie geluidsschermen te voorzien. Om de exacte locatie, lengte en hoogte van de schermen te kunnen bepalen, werd een geluidsstudie uitgevoerd. Op basis van de uitgevoerde geluidsanalyse worden volgende schermafmetingen voorzien om de woonzone zo goed mogelijk af te schermen:

- Langs de R6, rijrichting binnenring:
 - Kilometerpunt 4.120 - kilometerpunt 4.325: schermhoogte 3 m;
 - Kilometerpunt 4.388 - kilometerpunt 4.768: schermhoogte 3 m.
- Langs de afrit komende van Mechelen naar de Heisbroekweg:
 - Kilometerpunt 0.000 - kilometerpunt 0.200: schermhoogte 3 m.

In de woonzone 'Kasteellaan en Donk' loopt de theoretisch te verwachten geluidsreductie op tot ongeveer 9,6 dB(A) ten opzichte van de bestaande situatie. Niet overal leveren de nieuwe geluidsschermen een even grote geluidsreductie op. Op sommige locaties kan het geluidsreducerend effect slechts beperkt waargenomen worden door het menselijke gehoor. Voor alle berekeningspunten werden de te verwachten geluidsniveaus teruggebracht tot onder de 60,0 dB(A).

De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar heeft op 16 december 2010 de stedenbouwkundige vergunning (kenmerk 8.00/10000/133.1) verleend binnen de bijzondere procedure voor de verlenging van de R6 op grondgebied Sint-Katelijne-Waver, Bonheiden en Putte met volgende omschrijving:

- Het traject van de R6 volgens de reservatiestrook van het gewestplan, aansluitend op de bestaande R6 ter hoogte van de Mechelsesteenweg (te Sint-Katelijne-Waver) en de N15 (Mechelbaan te Bonheiden) en kruisende de wegen Berlaarbaan, Heiken en de Bergstraat;
- Aanleg van een omleidingsweg Mechelsesteenweg – Lozenhoek, parallel aan de Maanhoefbeek;
- Aanleg van een omleidingsweg Mechelsesteenweg – Baanvelden, parallel aan de

- Lombaardveldenloop;
- Aanleg van een ontsluitingsweg Mechelbaan – Duivelshoek.

Deze aanvraag ging vergezeld van een milieueffectenrapport, dit werd conform verklaard op 10 september 2001 voor 'de herinrichting en doortrekking van de R6: Ring rond Mechelen'. De aanvraag beperkte zich tot het deelproject doortrekking van de R6. De herinrichting van de bestaande ring was niet het voorwerp van deze aanvraag. Voor de aanpassing aan de bestaande R6 met onder andere de kruispunten met de Lierse- en Antwerpsesteenweg werden afzonderlijke stedenbouwkundige vergunningen verleend.

Tegen de stedenbouwkundige vergunning van 16 december 2010 werd door derden beroep ingesteld bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

In het arrest met kenmerk A/2015/0146 van 17 maart 2015 heeft de Raad voor Vergunningsbetwistingen de stedenbouwkundige vergunning van 16 december 2010 vernietigd.

De leidend ambtenaar van het departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed heeft een herstelbeslissing genomen en op 25 juni 2015 een voorwaardelijke stedenbouwkundige vergunning verleend.

Tegen deze stedenbouwkundige vergunning van 25 juni 2015 werd opnieuw door derden beroep ingesteld bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

In het arrest met kenmerk A/1617/0986 van 27 juni 2017 heeft de Raad voor Vergunningsbetwistingen de stedenbouwkundige vergunning van 25 juni 2015 vernietigd.

Er werd geen herstelbeslissing genomen na de uitspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen van 27 juni 2017.

De doortrekking van de ring werd gerealiseerd na het bekomen van de stedenbouwkundige vergunning van 16 december 2010. De voorliggende aanvraag betreft derhalve een regularisatie.

De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar heeft een stedenbouwkundige vergunning verleend met kenmerk 8.00/10000/133.3 op 19 oktober 2012 voor het aanpassen van het ontwerp van de reeds vergunde omleidingsweg 1 binnen het project van de doortrekking en realisatie van de R6.

De aanpassingen vinden plaats tussen de lengtepunten 310 en 340, nabij de aansluiting op de Akelei, daar waar de omleidingsweg een bocht maakt. Het dwarsprofiel ten opzichte van de vergunde omleidingsweg 1 blijft ongewijzigd. Het ontwerp betreft een beperkte aanpassing en optimalisatie van de wegenis van de omleidingsweg 1.

Er werd een omgevingsvergunningsdossier met kenmerk OMV_2021094331 ingediend in het omgevingsloket op 4 januari 2022. Het dossier werd volledig en ontvankelijk verklaard op 28 april 2022. Dit dossier werd ingetrokken op 13 juli 2022. In deze procedure werd noch een eindbeslissing over het project-milieueffectenrapport, noch over de omgevingsvergunningsaanvraag genomen.

BESCHRIJVING OMGEVING

Het projectgebied is gelegen in de provincie Antwerpen, op het grondgebied van de gemeenten Sint-Katelijne-Waver, Bonheiden en Putte. Het project vormt het sluitstuk van de ring R6 (grote ring van Mechelen) aan de noordzijde van Mechelen, die de E19 (knoop 9 Mechelen- Noord)

verbindt met de N15 Mechelen-Heist-op-den-Berg. Ruimtelijk loopt het gekozen tracé door open ruimtegebied met verspreide en lintbebouwing en talrijke glastuinbouwbedrijven.

Rooilijn

Zowel het Heiken als de Bergstraat hebben een vastgestelde rooilijn:

- Heiken, vastgesteld bij ministerieel besluit van 4 juli 1955;
- Bergstraat, vastgesteld bij koninklijk besluit van 21 maart 1957 en 5 februari 1965.

Waterlopen

Op grondgebied van de gemeente Sint-Katelijne-Waver interfereert de aanvraag met volgende waterlopen:

- Waterloop 2.02.31 Bergstraatloop van 2^{de} categorie;
- Waterloop A.2.02.21, Lombaarveldenloop van 2^{de} categorie;
- Waterloop A.2.02.2, Maanhoevebeek van 2^{de} categorie.

Op grondgebied van de gemeente Bonheiden interfereert de aanvraag met volgende waterlopen:

- Waterloop A.2.02.31, Begijnebeek van 2^{de} categorie;
- Waterloop 2.02.3, Leybeek van 2^{de} categorie.

Op grondgebied van de gemeente Putte interfereert de aanvraag met volgende waterloop:

- Waterloop 2.02.3, Houten Brugbeek van 2^{de} categorie.

Het projectgebied watert (deels) af naar volgende waterlopen:

- Waterloop A.2.02.1, Otterbeek van 2^{de} categorie;
- Waterloop A.2.02.30, Peulteloop van 2^{de} categorie.

Natuur

Het projectgebied is niet in VEN, habitatrictlijn- of vogelrichtlijngebied gelegen.

Het projectgebied is gelegen op 4,8 km van de speciale beschermingszone 'Historische fortengordels van Antwerpen als vleermuizenhabitats' (BE2100045) en op 2,3 km van het VEN-gebied 'De Dijlevallei tussen Boortmeerbeek en Mechelen'.

Beschermd erfgoed

Op grondgebied van de gemeente Sint-Katelijne-Waver bevindt zich het Hooghuis op de Mechelsesteenweg, vastgesteld als beschermd monument bij koninklijk besluit van 16 november 1981. Dit situeert zich vrijwel aanpalend aan de werken.

Op het grondgebied van de gemeenten Sint-Katelijne-Waver, Putte en Bonheiden bevindt de aanvraag zich in het beschermd cultuurhistorisch landschap 'Peultenbos', vastgesteld bij koninklijk besluit van 26 september 1985.

Op grondgebied van de gemeente Bonheiden bevindt de aanvraag zich in het Erfgoedlandschap 'De Vallei van de Bruine Beek', vastgesteld bij koninklijk besluit van 31 augustus 2015.

Herbevestigd agrarisch gebied

De aanvraag situeert zich binnen het Herbevestigd agrarisch gebied 'Buitengebied rond Lier, Duffel, Koningshooikt en Sint-Katelijne-Waver'.

Transportleidingen

In het projectgebied zijn er bovengrondse hoogspanningslijnen aanwezig in beheer van de nv Elia Asset.

Plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen

De aanvraag is gelegen in het gewestplan 'Mechelen', vastgesteld bij koninklijk besluit van 5 augustus 1976. Dit gewestplan, dat reeds oorspronkelijk een grote reservatiestrook voorzag voor de noordoostelijke doortrekking van de ring rond Mechelen, werd ter plaatse gewijzigd, specifiek in functie van het nu voorliggende tracé, en vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 6 mei 1997. Hierbij werd in overeenstemming met het toenmalig Ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, de afbuiging van deze tangent beperkt tot aan de bestaande N15. Bij deze gewestplanwijziging werden de onderliggende grondkleuren van het oorspronkelijk gewestplan behouden. Het gewestplan Mechelen werd een laatste maal gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 30 maart 2001 in het meest oostelijke deel van de aanvraag ter hoogte van de Putsesteenweg.

Op grondgebied van de gemeente Sint-Katelijne-Waver situeert de doortrekking van de R6 zich in volgende bestemmingsgebieden:

- Reservatiestrook (gewestplanwijziging vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 6 mei 1997);
- Agrarisch gebied;
- Woongebied en woongebied met landelijk karakter in functie van de Mechelsesteenweg en de Berlaarbaan;
- Bestaande hoogspanningsleiding.

De noordelijke ontsluitingsweg 'Mechelsesteenweg – Baanvelden' bevindt zich in woongebied met landelijk karakter en dieper agrarisch gebied.

Op grondgebied van de gemeente Sint-Katelijne-Waver, deelgemeente Onze-Lieve-Vrouw-Waver, situeert de doortrekking van de R6 zich in volgende bestemmingsgebieden:

- Reservatiestrook (vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 6 mei 1997);
- Agrarisch gebied;
- Woongebied met landelijk karakter in functie van de Berlaarbaan met een diepte van 50 meter gemeten uit de rooilijn;
- Gebied voor dag- en verblijfsrecreatie;
- Bestaande hoogspanningsleiding.

Op grondgebied van de gemeente Bonheiden situeert de doortrekking van de R6 zich in volgende bestemmingsgebieden:

- Reservatiestrook (vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 6 mei 1997);
- Agrarisch gebied;
- De Putsesteenweg is op het gewestplan aangeduid als gewestweg.

Op grondgebied van de gemeente Putte situeert de doortrekking van de R6 zich in volgende bestemmingsgebieden:

- Reservatiestrook (vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 6 mei 1997);
- Agrarisch gebied;

De ontsluitingsweg 'Mechelbaan – Duivelshoek' bevindt zich in het agrarisch gebied.

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften zoals bepaald in artikel 5.1.0 + 6.1.2.2, 11.4.1, 16.5.0 + 16.5.2 en 18.7.3 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.

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

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

Artikel 6.1.2.2.

De woongebieden met landelijk karakter zijn bestemd voor woningbouw in het algemeen en tevens voor landbouwbedrijven.

Artikel 11.4.1.

Agrarische gebieden zijn bestemd voor de landbouw in de ruime zin. Behoudens bijzondere bepalingen mogen de agrarische gebieden enkel bevatten de voor het bedrijf noodzakelijke gebouwen, de woning van de exploitanten, benevens verblijfsgelegenheid voor zover deze een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaakt, en eveneens para-agrarische bedrijven. Gebouwen bestemd voor niet aan de grond gebonden agrarische bedrijven met industrieel karakter of voor intensieve veeteelt, mogen slechts opgericht op ten minste 300m van een woongebied of op ten minste 100m van een woonuitbreidingsgebied, tenzij het een woongebied met landelijk karakter betreft. De afstand van 300 en 100m geldt evenwel niet in geval van uitbreiding van bestaande bedrijven. De overschakeling naar bosgebied is toegestaan overeenkomstig de bepalingen van artikel 35 van het Veldwetboek, betreffende de afbakening van de landbouw- en bosgebieden.

Artikel 16.5.0.

Recreatiegebieden zijn bestemd voor het aanbrengen van recreatieve en toeristische accommodatie, al dan niet met inbegrip van verblijfsaccommodatie. In deze gebieden kunnen handelingen en werken aan beperkingen worden onderworpen ten einde het recreatief karakter van de gebieden te bewaren.

Artikel 16.5.2.

Gebieden voor dag- en verblijfsrecreatie zijn bestemd voor de recreatieve en toeristische accommodatie alsmede de verblijfsaccommodatie met inbegrip van de kampeerreinen, de gegroepeerde chalets, de kampeerverblijfparken en de weekendverblijfparken.”

Artikel 18.7.3.

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

Volgens artikel 4.13.1 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen zijn geen specifieke voorschriften van toepassing voor de zone bestaande hoogspanningsleidingen.

De aanvraag is (voor een deel van de aanvraag in de gemeente Sint-Katelijne-Waver) volgens het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Afbakening Regionaalstedelijk gebied Mechelen', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2008 gelegen binnen de 'afbakingslijn regionaalstedelijk gebied' (artikel 1).

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt:

“Artikel 1. Afbakeningslijn regionaalstedelijk gebied

De gebieden binnen de afbakeningslijn behoren tot het regionaalstedelijk gebied Mechelen. 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 (voor een deel van de aanvraag in de gemeente Sint-Katelijne-Waver) volgens het GRUP 'Regionaalstedelijk gebied Mechelen', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 23 december 2022 gelegen in 'agrarische bedrijvenzone' (artikel 5.5), 'woongebied' (artikel 5.6) en 'hoogspanningsleiding' (artikel 5.8).

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt:

“Artikel 5.5. Agrarische bedrijvenzone

Artikel .5.5.1. Bepalingen over de bestemming

Het gebied is bestemd voor de inplanting van agrarische bedrijven, in het bijzonder Het gebied is bestemd de inplanting van agrarische bedrijven, in het bijzonder glastuinbouw, en voor de beroepslandbouw. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de landbouwbedrijfsvoering van landbouwbedrijven zijn toegelaten. Een landbouwbedrijfszetel mag alleen de noodzakelijke bedrijfsgebouwen en de woning van de exploitanten bevatten, alsook verwerkende en dienstverlenende activiteiten voor zover die een integrerend deel van het bedrijf uitmaken. Daarnaast zijn gemeenschappelijke aanvullende voorzieningen voor die bedrijven toegelaten.

Artikel 5.6. Woongebied

Artikel 5.6.1. Bepalingen over de bestemming

Het gebied is bestemd voor wonen en aan het wonen verwante kleinschalige activiteiten en voorzieningen voor zover deze verenigbaar zijn met de omgeving. Onder aan het wonen verwante activiteiten en voorzieningen worden verstaan: handel, horeca, bedrijven, kantoren en diensten, openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, openbare groene ruimten en openbare verharde ruimten, socioculturele voorzieningen en recreatieve voorzieningen.

Artikel 5.8. Hoogspanningsleiding

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden. De aanvragen voor vergunningen voor een hoogspanningsleiding en aanhorigheden worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming.

De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de bestaande hoogspanningsleiding niet in het gedrang worden gebracht.”

De aanvraag is voor een zeer klein deel van de aansluiting van de ringweg R6 op de Putsesteenweg – Mechelbaan en de lokale ontsluitingsweg 'Mechelbaan – Duivelshoek' op grondgebied van de gemeente Putte, gelegen binnen een BPA 'nr. 1 Landelijk gebied Peulis, deelplan 1 Krankhoeflei', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 12 maart 1986.

Het BPA bestemt de zone waarop de werken betrekking hebben in artikel 10 als een gebied voor agrarische bestemming. Deze zijn bestemd voor agrarische productiedoelinden.

De Putsesteenweg is ingekleurd als een zone voor wegen. De zone voor wegen heeft geen inrichtingsvoorschriften. De afstand tussen de rooilijnen van de Putsesteenweg ligt, conform het koninklijk besluit van 2 december 1952, vast op 20 meter.

Het BPA werd ter plaatse gewijzigd. Bij besluit van de Vlaamse regering van 14 februari 2000 werd het BPA 'Peulis Landelijk Gebied – Herziening' vastgesteld. Deze herziening actualiseert de rooilijn van de gewestweg voor het betrokken gedeelte. De afstand tussen de rooilijnen wordt vastgelegd op 20 m.

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

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

De aanvraag is gelegen binnen de begrenzing van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (gRUP) 'Zonevreemde woningen' van de gemeente Sint-Katelijne-Waver, vastgesteld door de deputatie van 8 maart 2012. De voorschriften van het plan hebben geen betrekking op de voorgestelde infrastructuurwerken. Het gRUP legt een overdruk op het gebied.

Aanpalend aan het tracé bevindt zich het gRUP 'Zonevreemde activiteiten, deelplan 02 'Dehaes – Meulders' van de gemeente Sint-Katelijne-Waver, vastgesteld bij besluit van de deputatie van 29 januari 2015. Op het plan is in overdruk een zone voor bouwvrije strook (artikel 4), 30 m gemeten vanuit de ontworpen R6, aangeduid.

De aanvraag is gelegen binnen de begrenzing van het gRUP 'Zonevreemde woningen' van de gemeente Bonheiden, vastgesteld bij besluit van de deputatie van 27 mei 2015. De voorschriften van het plan hebben geen betrekking op de voorgestelde infrastructuurwerken, het gRUP legt een overdruk op het gebied.

Ligging volgens verkaveling

Langsheen de Mechelsesteenweg op grondgebied van de gemeente Sint-Katelijne-Waver zijn volgende verkavelingen gekend:

- 116/0343(00) vergund op 9 juni 1980 voor 2 kavels. Binnen deze procedure werd het advies van de Afdeling Wegen en Verkeer ingewonnen en werd een zone voor de doortrekking van de R6 gevrijwaard;
- 116/0200(00) vergund op 15 mei 1974 voor 6 kavels.

Ter hoogte van de knip aan de Akelei bevindt zich de verkaveling:

- 116/0359(00), verleend op 16 juni 1988 voor 2 kavels. Ook in deze verkaveling werd reeds een zone non-aedificandi aangeduid.

Ter hoogte van het rond punt op de Berlaarbaan wordt een ventweg voorzien die interfereert met de voortuinstrook van de verkaveling:

- 089/0067(00), verleend door de gemeente Onze-Lieve-Vrouw-Waver op 31 december 1970 voor twee kavels.

De hoger aangehaalde verkavelingen zijn in uitvoering en niet vervallen, ze vormen de grondslag voor de beoordeling van de voorliggende aanvraag voor deze delen.

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag

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

De aanvraag wordt hoofdzakelijk beoordeeld aan de hand van de verordenende voorschriften van het gewestplan 'Mechelen' met volgende uitzonderingen:

- voor het westelijk deel moet de aanvraag beoordeeld worden aan de hand van de verordenende voorschriften van het GRUP 'Regionaal stedelijk gebied Mechelen, deelgebied 5' en wordt ook rekening gehouden met de voorschriften van de afbakeninglijn van het GRUP 'Afbakening Regionaal stedelijk gebied Mechelen';
- het deel van de aanvraag op grondgebied Putte moet beoordeeld worden aan de hand van het BPA nr. 1 'Landelijk gebied Peulis deelplan 1 Krankhoeflei' en het BPA 'Peulis Landelijk Gebied – Herziening'. Hierbij in acht nemend dat de overdruk reservatiestrook voor de doortrekking van de ring, vastgesteld bij gewestplanwijziging bij ministerieel besluit van 6 mei 1997, dewelke dateert van na de vaststelling van het oorspronkelijke BPA nr. 1 'Landelijk gebied Peulis', ook geldt binnen het BPA. De grondtoon vastgelegd in het BPA blijft gelden;
- de delen van de aanvraag gelegen binnen de begrenzing van de verkavelingen met referentie 116/0343(00), 116/0200(0), 116/0359(00) en 089/0067(00) moeten beoordeeld worden aan de hand van de verkavelingsvoorschriften. De verkavelingsvergunningen primeren op de andere geciteerde plannen, zodat hier moet geoordeeld worden op basis van de voorschriften van de betreffende verkavelingsvergunningen.

VOORSCHRIFTEN DIE VOLGEN UIT VERORDENINGEN

Op de aanvraag zijn geen gewestelijke stedenbouwkundige verordeningen of relevante gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen van toepassing.

VERPLICHTINGEN VANUIT EUROPESE REGELGEVING

Milieueffectrapportage

De aanvraag kan zowel betrekking hebben op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage I van het project-MER-besluit, meer bepaald rubriek "9): *aanleg van autosnelwegen en autowegen met inbegrip van hoofdverkeerswegen*", als op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage III van het project-MER-besluit, meer bepaald rubriek "10 e): *aanleg van wegen met 4 of meer rijstroken over een lengte van 1 tot 10 km of aanleg van wegen met 2 of meer rijstroken over een lengte van 10 km of meer*".

Afhankelijk van de interpretatie van de term 'autoweg' valt het project ofwel onder bijlage I ofwel onder bijlage III. In het licht van de voorgeschiedenis van het project is echter sowieso een volwaardig project-MER opgesteld.

Het project-MER van 15 september 2023 werd door het Team Omgevingseffecten (milieueffectenrapportage) van de afdeling GOP van het Departement Omgeving op 18 september 2023 (PR PR3194) goedgekeurd:

"2.1. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2,1 ° DABM2

Het project-MER werd opgesteld door een team van erkende MER-deskundigen en een erkende MER-coördinator.

Zoals in het scopingadvies dd. 5/09/2019 gevraagd, werd het team van erkende MER-deskundigen uitgebreid met een erkend MER-deskundige voor de discipline Mens-Gezondheid.

2.2. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 2° DABM

Het project-MER beantwoordt in voldoende mate aan het scopingadvies dd. 5/09/2019.

Onder meer de volgende overwegingen speelden een rol bij de toetsing:

- Op basis van de adviezen en inspraak op de aanmelding zijn volgende uitvoeringsalternatieven of –varianten in het project-MER onderzocht, zoals gevraagd in het scopingadvies:*
 - R6 in verdiepte i.p.v. opgehoogde ligging t.h.v. Mechelsesteenweg, Heiken en Bergstraat;*
 - De toevoeging van een fietspad langs de doorgetrokken R6.*
- Ook is onderzocht of een andere tracékeuze binnen de op het gewestplan aangeduide reservatiestrook tot aanzienlijk minder negatieve milieueffecten zou leiden.*
- Cumulatieve effecten binnen de verkeer gerelateerde disciplines zijn onderzocht aangezien is uitgegaan van het provinciaal verkeersmodel Antwerpen (versie 3.6) waarin de ruimtelijke ontwikkelingen zoals het ziekenhuis Mechelen, de ontwikkeling van de veilingsite en de tangent aan het station van Mechelen zijn meegenomen.*
- In het kader van de studie van de herinrichting van de R12 (Vesten) in Mechelen wordt sinds eind 2021 de mogelijkheid onderzocht van het invoeren van enkelrichtingsverkeer op deze stadsring teneinde meer ruimte te scheppen voor openbaar vervoer en zachte weggebruikers. Dit is te beschouwen als een mogelijk ontwikkelingsscenario voor voorliggend project. De impact van eventueel enkelrichtingsverkeer invoeren op de R12 in Mechelen op de milieueffecten van het doortrekken van de R6 is onderzocht en in het project-MER besproken onder §5.3.*
- Het project-MER is in overeenstemming gebracht met de relevante wijzigingen aan de m.e.r.-richtlijnsystemen (zie www.milieuinfo.be) sinds de publicatie van het scopingadvies. Zo is er een toetsing gebeurd aan de ‘nieuwe’ beoordelingskaders lucht en wegverkeersgeluid.*

2.3. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 3° DABM

Het voorliggende project-MER [versie juli 2023] is tot stand gekomen na verschillende herwerkingen als gevolg van uitgebrachte adviezen en publieke inspraak in het kader van de eerdere¹⁾ vergunningprocedure met als kenmerk OMV 2021094331 en in het kader van de huidige vergunningprocedure met als kenmerk OMV 202209045 met bijhorend voortraject (aanmelding en scopingadvies).

Het project-MER is kwaliteitsvol uitgewerkt en het bevat alle relevante onderdelen conform artikel 4.3.7 van het DABM.

¹⁾ Op 4 januari 2022 werd een omgevingsvergunningsdossier met kenmerk OMV_2021094331 ingediend in het omgevingsloket. Het dossier werd volledig en ontvankelijk verklaard op 28 april 2022, maar werd uiteindelijk ingetrokken op 13 juli 2022. In deze procedure werd noch een eindbeslissing over het project-MER, noch over de omgevingsvergunningsaanvraag genomen.

Het project-MER omvat een nota waarin per discipline de effecten zijn beschreven en beoordeeld. De effectbeschrijving en effectbeoordeling is voor elke discipline gebeurd volgens de respectievelijke richtlijnensystemen van het team Omgevingseffecten. Waar nodig zijn (milderende) maatregelen voorgesteld en is een voorstel van (post)monitoring opgenomen.

Naast de nota omvat het rapport ook een aantal bijlagen waarin o.a. data van de geluids- en luchtmodelleringen zijn opgenomen op basis waarvan de effectbeoordeling is gebeurd.

2.4. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 4° DABM

Het voorliggende project-MER [versie juli 2023] werd afgetoetst aan de adviezen van de instanties die door het team Omgevingseffecten en de gewestelijke omgevingsambtenaar werden geraadpleegd en aan de reacties van het publiek naar aanleiding van de openbare onderzoeken over de huidige vergunningsaanvraag (OMV 2022099045) en het bijhorende project-MER:

- Het team Omgevingseffecten ontving op 5/05/2023 de vraag om het in het omgevingsloket opgeladen project-MER goed of af te keuren.*

- Op 11/05/2023 vroeg het team Omgevingseffecten advies over het project-MER aan de volgende instanties: het agentschap voor Natuur en Bos (ANB) Antwerpen; het agentschap Wegen en Verkeer (AWV) – Wegenbouwkunde; de gemeente Bonheiden; de stad Mechelen; de gemeente Putte; de gemeente Sint-Katelijne-Waver; het departement Landbouw en Visserij (L&V); het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW); Elia; Fluxys; het agentschap Onroerend Erfgoed (OE) Antwerpen; de provincie Antwerpen; het departement Omgeving (DOMG) – afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (AGOP) - directie Omgevingsprojecten – team Milieu en team Ruimte Antwerpen; DOMG - afdeling Beleidsontwikkeling en Juridische Ondersteuning (BJO) - team Leefomgevingskwaliteit.*

Resultaten adviesvraag:

- ANB Antwerpen: geen advies ontvangen, ook geen advies op vergunningsaanvraag*
- AWV Wegenbouwkunde: opmerkingen bij discipline geluid (vnl. vragen tot verduidelijking en correcties; toepassen nieuw beoordelingskader)*
- Bonheiden: geen specifieke opmerkingen over ontwerp project-MER*
- Putte: geen advies ontvangen, wel advies op vergunningsaanvraag, maar hierin zitten geen specifieke opmerkingen mbt project-MER*
- Sint-Katelijne-Waver: geen advies ontvangen, wel advies op vergunningsaanvraag, hierin zitten enkele opmerkingen m.b.t. project-MER (zie verder)*
- Mechelen: geen advies ontvangen*
- L&V: geen opmerkingen over ontwerp project-MER*
- AGOP Milieu Antwerpen: geen advies ontvangen*
- AGOP Ruimte Antwerpen: geen advies ontvangen*
- Elia: geen advies ontvangen, wel advies op vergunningsaanvraag, maar hierin zitten geen specifieke opmerkingen over project-MER*
- Fluxys: geen opmerkingen over ontwerp project-MER*
- OE Antwerpen: geen advies ontvangen*
- Provincie Antwerpen: geen advies ontvangen*
- BJO – team Leefomgevingskwaliteit: opmerkingen bij discipline geluid (vnl. toepassen nieuw beoordelingskader)*

De adviezen over de vergunningsaanvraag die werden gevraagd door de gewestelijke omgevingsambtenaar/gewestelijke omgevingsvergunningscommissie (GOVC) bevatten -

uitgezonderd het advies van de Vlaamse Milieumaatschappij voor het aspect lucht (zie verder) en het advies van de gemeente Sint-Katelijne-Waver - geen opmerkingen over het project-MER.

- *Het eerste openbaar onderzoek over de huidige omgevingsvergunningsaanvraag en het project-MER werd georganiseerd in de gemeenten Sint-Katelijne-Waver, Bonheiden en Putte. Het vond in de drie betrokken gemeenten plaats van 15 mei 2023 tot en met 13 juni 2023.*
 - *Resultaten van het openbaar onderzoek in de gemeente Sint-Katelijne-Waver: 16 digitale bezwaarschriften en 1 analoge bezwaarschrift.*
 - *Resultaten van het openbaar onderzoek in de gemeente Bonheiden: 4 digitale bezwaarschriften.*
 - *Resultaten van het openbaar onderzoek in de gemeente Putte: Geen digitale bezwaarschriften, noch analoge bezwaarschriften.*

In verschillende bezwaren wordt tevens verwezen naar bezwaren die eerder werden ingediend in de eerdere vergunningprocedure OMV 2021094331 (2022).
- *Naar aanleiding van de adviezen (BJO; AWW Wegenbouwkunde en VMM Lucht) en bezwaarschriften in het kader van het openbaar onderzoek dat liep van 15 mei 2023 tot en met 13 juni 2023 werd beslist om het project-MER nog aan te passen. Het betrof voornamelijk aanvullingen in de disciplines lucht (toepassen nieuw beoordelingskader), geluid (toepassen nieuw beoordelingskader) en biodiversiteit. De initiatiefnemer heeft op 13/07/2023 via een wijzigingsverzoek een aangepast MER op het omgevingsloket geplaatst. Het wijzigingsverzoek werd door de bevoegde overheid aanvaard op 18 juli 2023 waarna een tweede openbaar onderzoek werd georganiseerd van 27/07/2023 tot en met 25/08/2023 in de betrokken gemeenten. Het team Omgevingseffecten ontving op 18/07/2023 een nieuwe vraag om het in het omgevingsloket opgeladen project-MER [versie juli 2022] goed of af te keuren.*
- *VMM Lucht herhaalde haar ongunstige advies van 4/6/2022 i.k.v. OMV 2021094331 en van 26/06/2023 i.k.v. OMV 2022099045 op 17/08/2023 (zie verder).*
- *Het tweede openbaar onderzoek over de gewijzigde vergunningsaanvraag en het aangepaste project-MER werd georganiseerd in de gemeenten Sint-Katelijne-Waver, Bonheiden en Putte. Het vond in de drie betrokken gemeenten plaats van 27 juli 2023 tot 25 augustus 2023.*
 - *Resultaten van het openbaar onderzoek in de gemeente Sint-Katelijne-Waver: 7 digitale bezwaarschriften. 5 analoge bezwaarschriften, waarvan 2 te laat.*
 - *Resultaten van het openbaar onderzoek in de gemeente Bonheiden: 2 digitale bezwaarschriften. 1 analoge bezwaarschrift.*
 - *Resultaten van het openbaar onderzoek in de gemeente Putte: Geen digitale bezwaarschriften en geen analoge bezwaarschriften.*

Voor de toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 4° DABM wordt hieronder een overzicht opgenomen van de relevante⁽²⁾ opmerkingen⁽³⁾ inzake het voorliggende project-MER (geciteerd of geparafraseerd) met een annotatie van hetzij het team Omgevingseffecten, hetzij het MER-studiebureau/initiatiefnemer.

⁽²⁾ *Reacties van onderstaande aard worden als niet relevant beschouwd voor het project-MER:*

- *reacties die uitsluitend een persoonlijk standpunt inhouden over de wenselijkheid van het project;*
- *reacties die geen deel uitmaken van de decretaal vereiste elementen van een project-MER (vb. kostenbatenanalyse, waardevermindering of –vermeerdering van onroerend goed per perceel, persoonlijke voorkeuren van omwonenden, ...);*
- *reacties die gaan over inhoudelijke en procedurele aspecten buiten deze project-MER procedure;*
- *reacties die betrekking hebben op zaken buiten de scope van het project-MER.*

Adviesinstanties

Advies VMM afdeling Operationeel waterbeheer dd. 3/06/2022 (ikv adviesvraag project-MER tijdens OMV 2021094331)

“De langsgrachten mogen enkel uitgerust worden met een vertraagde doorvoer indien uit infiltratieproeven blijkt dat de infiltratiecapaciteit lager is dan 5×10^{-7} m/s (combinatie infiltratie en buffering) of lager dan 1×10^{-8} m/s (100% buffering met vertraagde doorvoer, de vertraagde doorvoer mag op de bodem van de langsgracht voorzien worden).”

=> In voorliggend MER is het volgende opgenomen onder § 4.7.4.2: Uit de infiltratieproeven die uitgevoerd werden in juli 2022 kan afgeleid worden dat de infiltratiecapaciteit in elk van de 4 meetpunten langsheen de R6 tussen Berlaarbaan en Putsesteenweg (veel) hoger ligt dan 5×10^{-7} m/s, waardoor in principe voldoende infiltratie mogelijk is. Echter, er werd ook vastgesteld dat het grondwater meestal zeer ondiep voorkomt, wat infiltratie bemoeilijkt. Daarom wordt een systeem van variabele schotbanken en een knijpopening met schuifdeur voorzien, waarmee bij lagere grondwaterstand infiltratie wordt gestimuleerd, maar in geval van wateroverlast voor een snelle doorvoer kan gezorgd worden (zonder overmatige drainage van grondwater).

Advies team Leefomgevingskwaliteit (BJO) dd. 13/06/2023

“Het nieuwe beoordelingskader dat in de nieuwe fiches m.e.r. wegverkeerslawaaï is opgenomen is nog niet in dit MER toegepast hoewel in de nieuwe mer fiches wel het volgende is vermeld: Vanaf 01/11/2022 wordt wel gevraagd om ook voor de lopende dossiers het nieuw beoordelingskader, namelijk de oriëntatiegrafiek toe te passen.”

=> De effectbeoordeling van het project en de bepaling van de noodzaak aan milderende maatregelen gebeurde conform het richtlijnenboek geluid en trillingen van 2011, zoals beschreven in de aanmeldingsnota. Sinds 1/11/2022 is een nieuw beoordelingskader in voege voor weg- en spoorweggeluid en voor nieuwe woonontwikkelingen, zoals vastgelegd in de MER-fiches geluid (www.milieuinfo.be). Voor weg- en spoorweggeluid wordt in het nieuwe systeem getoetst aan de zgn. oriëntatiegrafiek.

Zoals gevraagd door het team Leefomgevingskwaliteit is er ook een toetsing gebeurd aan het nieuwe beoordelingskader geluid (§4.2.5). Qua effectbeoordeling en bepaling van milderende maatregelen langs het doorgetrokken gedeelte van de R6 wijzigt niets t.o.v. de eerdere beoordeling.

Advies VMM lucht, stedenbouwkundig aspect dd.17/08/2023

“De modelleringen voor de wegen in open gebied gebeurden met de modelleringstool IFDM-Traffic. Sinds november 2020 is IFDM-Traffic echter geïntegreerd in IMPACT en dient er dus gebruikt gemaakt te worden van de IMPACT-tool voor luchtkwaliteitsmodellering in open gebied. Daarbij is sinds dit voorjaar een geactualiseerde versie van IMPACT beschikbaar met geactualiseerde emissiefactoren voor wegverkeer en geactualiseerde achtergrondkaarten. We vragen dan ook om bij nieuwe modelleringen in de toekomst gebruik te maken van IMPACT.”

=> De luchtmodellering voor dit MER werd uitgevoerd vóór november 2020. Inhoudelijk is er geen verschil tussen de Traffic-module in IMPACT en IFDM Traffic, waardoor de resultaten identiek zouden zijn. De nieuwe emissiefactoren traden pas in voege na de indiening van de omgevingsvergunningsaanvraag. Aangezien deze lager zijn dan de oude, geeft het MER een “worst case” weer.

(3) Team Omgevingseffecten: daar waar de opmerkingen in de adviezen vragen tot verduidelijkingen of correcties betroffen, zijn deze voor zover relevant aangevuld en gecorrigeerd in het voorliggende project-MER.

“In het MER wordt nog verwezen naar het oude beoordelingskader. Sinds enkele jaren is echter een nieuw beoordelingskader in voege, we vragen dan ook om aan dit nieuwe beoordelingskader te toetsen (zie ‘richtlijnsysteem lucht’).”

=> Het project-MER werd opgemaakt conform het scopingadvies, dat dateert van voor het nieuwe richtlijnsysteem. Een toetsing aan het nieuwe beoordelingskader werd toegevoegd aan het MER (§ 4.3.5), maar levert geen andere conclusies of milderende maatregelen op.

“Volgens het beoordelingskader lucht moeten er dan ook milderende maatregelen onderzocht worden om ze op korte termijn te implementeren. Het gaat om de volgende wegsegmenten:

- Koning Albertstraat (110)*
- Grote Nieuwedijkstraat (237 en 238)*
- Mechelbaan (202)*

Voor de Grote Nieuwedijkstraat (237) gaat het om een score -1, maar omdat in de referentiesituatie daar de milieukwaliteitsnorm ($32\mu\text{g}/\text{m}^3$) reeds is overschreden, moet er bij een score -1 al milderende maatregelen onderzocht worden.

Voor de Koning Albertstraat en de Grote Nieuwedijkstraat (238) is zelfs de Europese jaargemiddelde grenswaarde ($40\mu\text{g}/\text{m}^3$) in de referentiesituatie reeds overschreden. Hoewel het voor ieder wegsegment met een belangrijke bijdrage noodzakelijk is om milderende maatregelen te nemen. Is het hier essentieel om een verslechtering van de luchtkwaliteit te vermijden en moet er zelfs gestreefd worden naar een verbetering.

We kunnen er akkoord mee gaan dat wanneer er wegen met zowel significante positieve effecten als wegen met significante negatieve effecten zijn, deze ten opzichte van elkaar afgewogen kunnen worden indien blijkt dat voldoende mildering onmogelijk is. En dat er dus een negatief effect aanvaard kan worden. Maar dan mag op die locatie de Europese grenswaarde niet overschreden worden.”

=> Zoals aangegeven in het project-MER, blijkt uit de recentste IRCEL/CELINE-kaarten op de VMM-website dat de Europese grenswaarde voor NO_2 in de betreffende straten in de huidige toestand niet wordt overschreden, en aangezien het project reeds (lang) gerealiseerd is, geven deze kaarten de geplande toestand weer. De negatieve luchteffecten in de betreffende “street canyons” worden in het MER dus overschat (omdat de reële verkeersverschuivingen tgv het project kleiner waren dan voorspeld in het verkeersmodel), en daarom werden geen milderende maatregelen opgelegd.

“Voor de R6 worden er wel milderende maatregelen voorgesteld, namelijk het plaatsen van geluidsschermen of groenbuffers. Er werd echter niet onderzocht wat het effect van deze maatregelen zal zijn en of er voldoende mildering gerealiseerd kan worden. We vragen dan ook om de impact van al de voorgestelde milderende maatregelen te modelleren. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van de modelleringstools IMPACT en CAR Vlaanderen. Om de impact van geluidschermen en groenbuffers na te gaan kan er gebruik gemaakt worden van de screeningstool tunnels.”

=> IMPACT noch CAR-Vlaanderen kunnen effecten van schermen doorrekenen. Ook de screeningstool tunnels is hiervoor niet geschikt (enkel voor schermen rond tunnelmonden, niet rond wegen op maaiveld of op talud).

“Het MER bevat geen voorstel tot postmonitoring voor de discipline lucht. Dit is echter aangewezen aangezien de impact van de milderende maatregelen onvoldoende kan worden ingeschat en aangezien in het studiegebied van dit project locaties zijn waar de Europese grenswaarden overschreden worden. Er moet dan ook een voorstel opgenomen worden dat

voldoet aan de minimale vereisten: Wat monitoren? Waar monitoren? Wie gaat monitoren? Hoe monitoren? Waaraan toetsen? Hoe rapporteren en beoordelen?"

=> De luchtkwaliteit wordt door de VMM permanent gemonitord via het eigen meetnet en de eigen jaarlijkse luchtmodellering (IRCEL/CELINE). Bijkomende monitoring lijkt ons dan ook overbodig.

Advies AWV Wegenbouwkunde

Gevraagd om nieuw beoordelingskader van mer-fiche wegverkeersgeluid toe te passen.

=> De effectbeoordeling van het project en de bepaling van de noodzaak aan milderende maatregelen gebeurde conform het richtlijnenboek geluid en trillingen van 2011, zoals beschreven in de aanmeldingsnota. Sinds 1/11/2022 is een nieuw beoordelingskader in voege voor weg- en spoorweggeluid en voor nieuwe woonontwikkelingen, zoals vastgelegd in de MER-fiches geluid (www.milieuinfo.be). Voor weg- en spoorweggeluid wordt in het nieuwe systeem getoetst aan de zgn. oriëntatiegrafiek.

Zoals gevraagd is er ook een toetsing gebeurd aan het nieuwe beoordelingskader geluid (§4.2.5). Qua effectbeoordeling en bepaling van milderende maatregelen langs het doorgetrokken gedeelte van de R6 wijzigt niets t.o.v. de eerdere beoordeling.

Advies gemeente Sint-Katelijne-Waver

"De impact op SBZ wordt onvoldoende aangetoond in het MER."

=> Op basis van deze stelling is het niet duidelijk welke effecten op SBZ er onvoldoende zouden zijn onderzocht en waarom. Met deze stelling wordt dan ook verder geen rekening gehouden.

"De impact van het groenscherm op naastgelegen landbouwbedrijven wordt niet besproken."

=> 1) Het is op basis van deze opmerking niet duidelijk welk groenscherm en/of welke landbouwbedrijven worden bedoeld. 2) Er wordt in het plan wel landschappelijke inkleding van de weg voorzien, maar er worden nergens "groenschermen" met bv. impact op N-depositie voorzien ter hoogte van landbouwbedrijven.

Publieke inspraak

ALGEMENE METHODOLOGISCHE ASPECTEN

Er wordt geopperd dat het project-MER al achterhaald is omdat geen rekening werd gehouden met projecten in de omgeving zoals de ingebruikname van het Sint-Maartenziekenhuis, de tangent aan het station van Mechelen, het éénrichtingsverkeer op de vesten van Mechelen en tal van andere projecten op gewest- en gemeentewegen.

=> Onder §.3.1.2 Referentiesituatie en geplande situatie; §3.1.3 Relevante ontwikkelingsscenario's en §4.1.1.4 Validatie provinciaal verkeersmodel wordt de gebruikte verkeersmodellering voor dit project-MER nader toegelicht en wordt verduidelijkt met welke infrastructurele en socio-economische ontwikkelingen er in het verkeersmodel is rekening gehouden. Het verkeersmodel dat voor dit MER is gebruikt is het regionaal verkeersmodel versie 3.6. Hierin is o.a. de tangent en het Sint-Maartenziekenhuis opgenomen, maar het mogelijks invoeren van enkelrichtingsverkeer op de vesten van Mechelen nog niet (dit was ten tijde van de opmaak van het scopingadvies nog geen relevant ontwikkelingsscenario dat onderzocht diende te worden). Het project van de vesten is in het MER als ontwikkelingsscenario toegevoegd in een apart hoofdstuk onder §5.3 waarin de impact van eventueel enkelrichtingsverkeer invoeren op de R12 in Mechelen op de milieueffecten van het doortrekken van de R6 is onderzocht.

Er wordt gesteld dat omdat het project reeds is uitgevoerd er zeer weinig alternatieven werden onderzocht.

=> cfr. het scopingadvies dat o.a. is gebaseerd op inspraak tijdens de publieke raadpleging van 11/06/2019 tot 14/08/2019 zijn volgende alternatieven in het MER onderzocht (zie §3.2.2): 1) R6 in verdiepte i.p.v. opgehoogde ligging t.h.v. Mechelsesteenweg, Heiken en Bergstraat en 2) fietspad langs de R6. Daarnaast is cfr. het scopingadvies en op basis van latere publieke inspraak in de relevante disciplines bekeken of er andere tracés mogelijk zijn binnen de reservatiestrook die over de ganse lijn minder negatieve milieueffecten zouden hebben (§5.2).

Er wordt gesteld dat het MER onvoldoende rekening houdt met de bestaande toestand, maar teruggaat naar een toestand van voor de verlenging van de R6.

=> onder §3.1.2 is toegelicht hoe in dit MER is omgegaan met de aspecten referentiesituatie, geplande situatie en bestaande toestand en voor elke discipline wordt bovendien een beschrijving gegeven van deze verschillende situaties. Hierbij is waar nodig een actualisatie gebeurd van de gegevens.

Er wordt geopperd dat er te weinig milderende maatregelen in het MER zijn opgenomen naar wijken die verderaf gelegen zijn, waar toch negatieve effecten worden verwacht.

=> Voor elke discipline zijn op basis van de effectbeoordeling, indien vereist of wenselijk, milderende maatregelen voorgesteld. Het al dan niet dwingend karakter van een maatregel hangt af van de ernst van het negatief milieueffect, dat bepaald wordt door de toegekende effectscores (§3.1.5). De effectbeoordeling is gebeurd zoals voorgeschreven in het scopingadvies en rekening houdend met de meest recente discipline specifieke richtlijnen systemen (www.milieuinfo.be). Zo is er bij het voorstel van milderende maatregelen voor de discipline geluid en lucht rekening gehouden met het 'nieuwe' beoordelingskader geluid en lucht (§4.2.5 en §4.3.5). De effectbeoordeling binnen de verkeer gerelateerde disciplines zoals mobiliteit, geluid en lucht is in dit MER - net zoals het ook in andere MER's voor de aanleg van wegen wordt gedaan - gebaseerd op modelleringen die gevalideerd worden door tellingen en metingen.

MOBILITEIT

Er wordt gesteld dat niet met alle relevante verkeer gerelateerde ontwikkelingen in de nabijheid van het projectgebied is rekening gehouden bij de effectbeoordeling.

=> In het gebruikte verkeersmodel voor dit MER is o.a. rekening gehouden met volgende relevante ontwikkelingen:

- Tangent aan station Mechelen*
- Sint-Maartenziekenhuis*
- Veilingsite*

Deze ontwikkelingen zijn in het model opgenomen als BAU 20206 (business as usual scenario).

Het mogelijks invoeren van enkelrichtingsverkeer op de vesten van Mechelen zat nog niet vervat in het gebruikte verkeersmodel. De impact van het project van de vesten op de milieueffecten van het doortrekken van de R6 is wel bijkomend onderzocht en wordt besproken onder §5.3 in het MER.

Er bestaat de vrees dat de effecten inzake mobiliteit (en de daarvan afgeleide effecten) anno 2023 worden onderschat.

=> De geplande situatie, dus ná doortrekking van de R6, komt overeen met het BAU 2020-scenario (business as usual) uit het gebruikte verkeersmodel.

Op basis van de validatie van het verkeersmodel aan de hand van verkeerstellingen (§4.1.1.4) blijkt dat het verkeersmodel voor BAU 2020 systematisch aanzienlijk meer verkeer geeft dan geteld. Verklaring hiervoor is dat "2020" in het verkeersmodel geen exacte datum is, maar een "scenario" van een toekomstige situatie waarin rekening gehouden wordt met een aantal ruimtelijke ontwikkelingen die in de praktijk nog niet gerealiseerd zijn. Voorts dateren de algemene socio-economische groeiverwachtingen uit het verkeersmodel nog van voor de economische crisis van 2008, waarna sindsdien de reële socio-economische groei een stuk trager ging dan ingeschat met het verkeersmodel. Het reële referentiemoment van scenario BAU 2020 ligt in werkelijkheid dus ver voorbij 2020.

Systematisch hogere modelintensiteiten zijn op zich geruststellend omdat op die manier de effecten zeker niet onderschat zullen worden; dit zowel in positieve als in negatieve zin.

LUCHT

Men kaart aan dat wat betreft de luchtverontreiniging steeds gewerkt wordt met de gemiddelde blootstelling aan NO₂. Dat impliceert dat er buurtbewoners zijn die dagelijks aan veel meer luchtverontreiniging zijn blootgesteld.

=> Blootstellingsnormen zijn gebaseerd op jaargemiddelden. Uiteraard fluctueert de concentratie van luchtpolluenten van dag tot dag en zelfs van uur tot uur, afhankelijk van de temperatuur, wind, lokale piekmissies,... (luchtkwaliteit is bv. steeds slechter in de winter dan in de zomer). De jaargemiddelde norm houdt echter rekening met deze fluctuaties, en daarnaast zijn er ook normen voor aantal overschrijdingen van de uurnorm voor NO₂ (max 18x/jaar >200 mcg/m³) en van de dagnorm voor PM₁₀ (max 35x/jaar >50 mcg/m³). Maar het jaargemiddelde voor NO₂ is daarbij altijd de meest kritische/maatgevende luchtindicator.

Er worden bezwaren geuit tegen het ontbreken en/of onderbreken van wanden en/of (groen)schermen ter beperking van verkeersimmissies (zowel ter hoogte van het projectgebied als daarbuiten).

=> op basis van de resultaten van de luchtmodellering is de effectbeoordeling en het daaraan gekoppelde voorstel van milderende maatregelen gebeurd volgens de methodologie van de huidige m.e.r.-richtlijnsystemen lucht en mens-gezondheid.

GELUID

Er worden bezwaren geuit tegen het ontbreken en/of onderbreken van geluidsschermen ter beperking van geluidsmissies (zowel ter hoogte van het projectgebied als daarbuiten).

=> De effectbeoordeling van het project en de bepaling van de noodzaak aan milderende maatregelen gebeurde conform het richtlijnenboek geluid van 2011, zoals beschreven in de aanmeldingsnota en bevestigd in het scopingadvies dd. 5/09/2019. Sinds 1/11/2022 is een nieuw beoordelingskader in voege voor weg- en spoorweggeluid en voor nieuwe woonontwikkelingen, zoals vastgelegd in de MER-fiches geluid (www.milieuinfo.be). Voor weg- en spoorweggeluid wordt in het nieuwe systeem getoetst aan de zgn. oriëntatiegrafiek.

Qua effectbeoordeling en bepaling van milderende maatregelen langs het nieuw deel van de R6 wijzigt niets t.o.v. de voorgaande beoordeling: langs heel dit tracé kwamen namelijk -2- tot -3-scores voor met overschrijding van de grenswaarde van 55 dB(A). Conform het significantiekader worden schermen voorzien i.f.v. woningen met Lden >55 dB(A). Er wordt aanbevolen om na het plaatsen van de schermen geluidsmetingen uit te voeren om na te gaan

of er effectief geen negatieve geluidseffecten (overschrijding van het vooropgesteld geluidsniveau) meer optreden.

Voor bepaalde locaties buiten het projectgebied wijzigt de effectbeoordeling en bepaling van milderende maatregelen wel (zie §4.2.5). Omdat deze locaties buiten het projectgebied vallen en het plaatsen van geluidsschermen op zich niet vergunning plichtig is, is in het MER opgenomen dat de technische uitwerking en realisatie van eventuele geluidsschermen – net zoals de reeds voorziene plaatsing van de schermen t.h.v. de Kasteellaan – via een aparte aanbestedingsprocedure zal gebeuren, los van de omgevingsvergunningsaanvraag voor de doortrekking van de R6.

Er zijn bezwaren tegen de nauwkeurigheid van de geluidsmetingen en de omstandigheden waarin de geluidsmetingen werden uitgevoerd, de plaatsen en het tijdstip waarop de geluidsmetingen werden uitgevoerd, alsook tegen de kalibratie van het computermodel. Er wordt gevraagd om alle metingen zowel de continue als de ambulante te herdoen om een correcte ijking van het computermodel mogelijk te maken.

=> De geluidsmetingen dienen om het geluidsmodel te valideren, niet om het te kalibreren. Tijdens de geluidsmetingen werden ook verkeersdata verzameld, zodat bij de interpretatie van de resultaten (vergelijking met de modelresultaten) rekening kon gehouden worden met de specifieke (verkeers)toestand tijdens de metingen (bv het feit dat er minder verkeer is in de zomermaanden of dat er werken bezig waren op bepaalde wegen). Nieuwe geluidsmetingen uitvoeren zou niets veranderen aan het geluidsmodel (waarvan de software internationaal gecertificeerd is), dat bovendien uitgaat van verkeerscijfers uit het verkeersmodel die sowieso afwijken van de intensiteiten die gemeten werden tijdens de geluidsmetingen.

BIODIVERSITEIT

Er is bezwaar aangetekend tegen het ontbreken van een passende beoordeling waarin de effecten van stikstofdepositie worden onderzocht.

=> Ten tijde van de afbakening van het milieueffectenonderzoek, de zogenaamde scopingfase met opmaak van scopingadvies, heeft de bevoegde instantie, met name het agentschap voor Natuur en Bos, in haar advies dd. 12/08/2019 gesteld dat er geen passende beoordeling moet worden gemaakt.

In het voorliggende project-MER is het aspect stikstofdepositie t.h.v. waardevolle natuur t.g.v. voertuigemissies wel behandeld in de discipline biodiversiteit bij de bespreking van de effectgroep “eutrofiëring”, nl onder §4.8.3.7. Hierbij is rekening gehouden met de bepalingen van §4.3 van het Vlaamse stikstofplan (de Programmatische Aanpak Stikstof) waarover de Vlaamse Regering op 10 maart 2023 een akkoord bereikte.

Ter aanvulling van de informatie onder §4.8.3.7 is nog volgende informatie verstrekt door het studie bureau:

Voor de stikstofbijdrage van het voorliggende project moet worden gekeken naar het deelgebied ‘Fort van Walem’ van het SBZ-H ‘Historische fortengordels van Antwerpen als vleermuizenhabitat’ (BE 2100045). Een klein deel van het fort heeft een KDW van 15 kg N/ha.j (aan de noordrand, dus het verst van de R6), het grootste deel heeft een KDW van 20 of 30 kg N/ha.j. De grootst voorkomende bijdrage van stikstofdepositie van het project is 0,04 kg N/ha.j aan de zuidrand van het fort, in een zone met een KDW van minstens 20 kg N/ha.j, wat maximaal neerkomt op 0,2% van de KDW. In de zones met KDW 15 gaat het om max +0,015 kg N/ha.j of +0,1% van de KDW. Een KDW van 10 kg

N/haj voor habitatype 6230 (opgeworpen in een bezwaar) komt niet voor ter hoogte van dit deelgebied, noch actueel noch als zoekzone.

Het agentschap voor Natuur en Bos heeft op datum van opmaak van onderhavig verslag geen advies verleend over het voorliggende project-MER noch over de voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag.

2.5. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 5° DABM

Niet van toepassing: gezien de ligging van het project zijn er geen (gewest)grensoverschrijdende milieueffecten te verwachten. Grensoverschrijdende instanties werden dan ook niet geraadpleegd.

3. Goedkeuring van het project-MER

Op basis van de bovenstaande toetsing en rekening houdend met de aanvullende informatie van het studiebureau/initiatiefnemer naar aanleiding van de vragen en opmerkingen met betrekking tot het project-MER die zijn voortgekomen uit het openbaar onderzoek en de adviesvraag over het project-MER (in dit verslag opgenomen onder §2.4), keurt het team Omgevingseffecten het voorliggende project-MER [versie juli 2023] goed. Het project-MER bevat de nodige informatie die van belang is voor de besluitvorming met betrekking tot de voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag.”

ARCHEOLOGIENOTA

Voor de uitvoering van de werken is er een archeologische opvolging uitgevoerd. Het definitief eindrapport van het archeologisch onderzoek is op 23 januari 2013 overgemaakt aan het agentschap Onroerend Erfgoed Antwerpen en per schrijven goedgekeurd op 8 februari 2013.

BEOORDELING

Aanvraag (inclusief wijzigingen)

De aanvraag heeft betrekking op de regularisatie van de doortrekking van de R6 vanaf de Mechelsesteenweg te Sint-Katelijne-Waver tot aan de Putsesteenweg – Mechelbaan (N15) te Putte.

De herinrichting en doortrekking van R6 komen tegemoet aan één van de voornaamste mobiliteitsknelpunten in de regio Mechelen. Door het ontbreken van hoogwaardige weginfrastructuur in oost-west richting in de maas Mechelen – Lier – Heist-op-den-Berg was er een sterke spreiding van het gemotoriseerd verkeer over de lokale wegen, wat resulteerde in verkeersonveiligheid en aantasting van de leefbaarheid van de woonkernen. Door de vervollediging van de ringstructuur kan het verkeer beter gekanaliseerd worden en kunnen wegen ingericht worden naargelang hun functie.

De doortrekking van de R6:

- zal de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in de regio verbeteren/verzekeren;
- zal ervoor zorgen dat de bereikbaarheid van Mechelen en omgeving niet in het gedrang komt;
- kadert in streefdoel van duurzame mobiliteit;
- past in de beleidsopties zoals vooropgesteld in de plannen: gewestplan, ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, provinciaal structuurplan, Mobiliteitsplan Vlaanderen, Masterplan Mechelen Mobiel, ...

Het ruimtelijk concept van de doorgetrokken R6 bestaat uit de scenografische overgang van een groen cultuurlandschap naar een centrale as in een stedelijk gebied. Dit sluit tevens aan bij het verkeersbeeld dat drukker wordt naarmate men de E19 nadert. Het projectgebied kan aldus opgedeeld worden in:

- Het deel tussen Heisbroekweg (ten westen van het projectgebied, ontsluiting veilingzone) en Berlaarbaan als overgangsweg tussen een drukke primaire weg en een rustigere secundaire weg enerzijds en tussen een stedelijke 'stenige' weg en een landelijke 'groene' weg anderzijds;
- Het deel tussen Berlaarbaan en N15 als groene secundaire weg die het versnipperd rastervormig cultuurlandschap herstructureert, waarvoor een klassieke dreef als beeldrager wordt gebruikt. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om enkele versnipperde natuurzones onderling te verbinden.

Langsheen de R6 worden geen fietspaden aangelegd. De zachte weggebruiker kan gebruik maken van kwalitatieve fietsinfrastructuur op wegen van een lager niveau (parallele doorgaande route langs de Vrouwvliet).

Het bestaande gedeelte van R6 bestaat uit 2 rijstroken in beide richtingen. Tussen de Heisbroekweg en de Mechelsesteenweg zal deze geleidelijk omgevormd worden naar een 2x1 rijstrook welke in principe aanliggend zijn, zonder tussenberm. De R6 wordt excentrisch aangelegd in de onteigende strook. De hoogteligging van de as van de R6 wordt bepaald door enerzijds de ongelijkvloerse kruisingen van de wegen, en anderzijds door de minimale nodige dekking bij kruisingen van duikers en ecotunnels.

Bij de dimensionering van de rotondes R6 - Putsesteenweg en R6 - Berlaarbaan werd er rekening gehouden met de vereisten voor uitzonderlijk transport. De beide rotondes zijn afgestemd met de bevoegde diensten. De R6 is vanuit Putte een route voor R4 transport. De Berlaarbaan is een route voor R2 transport.

Het kruispunt van de R6 met de Mechelsesteenweg wordt heraangelegd. Het betreft een ongelijkvloerse kruising waarbij de ring in ophoging ligt. Er wordt een halve aansluiting voorzien in de richting van de Heisbroekweg.

Ten behoeve van de opwaardering van de fietsinfrastructuur worden ter plaatse van de brug over de Mechelsesteenweg aan beide zijden van de Mechelsesteenweg vrijliggende fietspaden aangelegd. Op de verschillende kruisingen tussen het fietspad en de op- en afritten van de R6 krijgt de fietser voorrang ten opzichte van het overige verkeer.

Het kruispunt van de R6 met de Berlaarbaan wordt aangelegd, door middel van een rotonde met enkelstrookse op- en afritten. Het doorgaand fietsverkeer over de Berlaarbaan kruist de rotonde ongelijkvloers door middel van twee gescheiden fietstunnels. De bestaande bebouwing aan de Berlaarbaan wordt ontsloten door de aanleg van een nieuwe dienstweg, dewelke tevens de oostelijke fietstunnel bedient.

Het kruispunt van de R6 met het Heiken is in de vergunde toestand slechts een fietsverbinding. Er wordt een dubbelrichtingsfietstunnel voorzien zonder toegangen tot de R6.

Het kruispunt van de R6 met de Bergstraat – Waversesteenweg is enkel bestemd voor fietsers en plaatselijk verkeer. De R6 ligt op deze plaats volledig in ophoging en er worden geen toeritten naar de R6 voorzien.

Het kruispunt van de R6 met de Putsesteenweg (Gewestweg N15) wordt ontworpen als een rotonde.

Het geplande tracé van de R6 zal een aantal kleine landbouwwegen en/of ontsluitingswegen kruisen, welke geen rechtstreekse verbinding hebben met de R6. Zo wordt in de omgeving van de Mechelsesteenweg de Akelei doorgesneden. De woningen in de Lozenhoek hebben als gevolg daarvan, geen verbinding meer met de Mechelsesteenweg. Om de Lozenhoek te ontsluiten werd er nieuwe wegenis voorzien en vergund ten zuiden van de R6. Op gelijkaardige wijze wordt iets verder een aantal gebouwen in de doodlopende Lozenhoek volledig afgesneden. Deze gebouwen krijgen een nieuwe ontsluitingsweg, deels over een nieuwe bedding.

Eveneens worden een aantal woningen in de omgeving van het toekomstige kruispunt van de R6 met de N15 afgesneden. Deze woningen krijgen een nieuwe ontsluitingsweg die iets oostelijker op de N15 aansluit.

Het project houdt ook de realisatie in van voorzieningen rond waterhuishouding, en ecologische landschapsuitwerking van de omliggende ruimten.

Voor de ontbossingen wordt een compensatie volgens artikel 90 bis van het Bosdecreet gerealiseerd.

Op 13 juli 2023 werd de aanvraag naar aanleiding van de opmerkingen in de ingediende bezwaarschriften gewijzigd (PIV4) met aanpassingen aan (1) het ontwerp-project-MER, (2) de beschrijvende nota, (3) inplantingsplannen, grondplannen, terreinprofielen, legende en titelblad en (4) de rooilijnplannen. Deze wijzigingen worden meegenomen in onderstaande beoordeling.

Natuurtoets

Impact op natuurwaarden

Er zijn geen Natura 2000- of VEN-gebieden in de directe omgeving van het projectgebied. Wel zijn enkele deelzones van het erkend natuureservaat de 'Berentrodébossen' op korte afstand (enkele tientallen meter) gelegen van het zuidoost-uiteinde van het R6-tracé en/of van de omleidingsweg Putsesteenweg.

Volgens de biologische waarderingskaart (BWK, 2018) ligt het projectgebied in een open ruimtegebied met vrij veel percelen die als (deels) biologisch (zeer) waardevol aangeduid zijn. De meest waardevolle eenheden die doorsneden worden door het project bevinden zich ter hoogte van Heiken en Lozenhoek (eikenbos met andere soorten) en Akelei (glanshavergrasland). Er zijn heel wat bosfragmenten die beïnvloed worden door het project en deels gekapt werden voor de aanleg van de weg in de periode 2012 - 2015. Het fort van Sint-Katelijne-Waver, ten noorden van het projectgebied, is aangeduid als zone met belangrijke faunistische waarde. Ter hoogte van het projectgebied werden diverse prioritaire soorten waargenomen.

Het project kruist verschillende biologisch waardevolle zones, hoofdzakelijk waardevolle graslanden, loofhoutaanplanten en kleine landschapselementen (bomenrijen, ruigtes,...). Hoewel de vegetaties op verschillende plaatsen doorsneden werden, was de effectieve ruimte-inname beperkt. De rijwegbreedte bedraagt in totaal 7 m, met aan weerskanten nog een betonnen goot van 0,5 m. Het totale ruimtebeslag bedraagt dan 8 m. Daarbij komt nog het ruimtebeslag van de vluchthavens. Deze worden echter voorzien op regelmatige afstanden, en worden niet standaard voorzien langs het volledige tracé. Verder is er ook een compensatie van de inname van bos voorzien volgens het Bosdecreet (zie verder bij 'Boscompensatie') en zijn de bermen natuurtechnisch (biologisch waardevol) ingericht. Het effect wordt als negatief (-2) beoordeeld in het project-MER. Bijkomend kunnen waardevolle vegetaties ingenomen worden door werfzones tijdens de aanlegfase. Al de werfzones zijn echter gelegen ter hoogte van biologisch minder waardevolle vegetaties, dit met uitzondering van de werfzone langs de

Berstraat die ter hoogte van een verruigd grasland (met bomenrij/houtkant) gelegen is. Er wordt dan ook geen significant effect verwacht van de aanlegfase (score 0).

In de exploitatiefase kunnen verontreinigingen ten gevolge van brandstof- of olielekken, slijtage van banden en wegdek, corrosie van het wegmeubilair, strooizouten,... met het hemelwater wegspoelen. Het wegwater wordt opgevangen in goten die via kolken op geregelde afstanden lozen naar een bermgracht, die op hun beurt aangesloten worden op het bestaand waterlooppennet. Er kan echter vanuit gegaan worden dat een belangrijk deel van dergelijke verontreinigingen opgevangen wordt in de (groene) bermen van de R6, vooraleer in de bermgracht terecht te komen. Om mogelijke verontreiniging van ecologisch waardevolle vegetatie te voorkomen, worden de natuurtechnisch ingerichte grachten ('wadi's') niet aangesloten op de straatkolken van de R6. Al het wegwater wordt afgevoerd via de (technische) bermgracht, waarbij het water dat afstroomt aan de kant van de weg waar zich geen bermgracht bevindt, via een buis onder de weg naar de overkant wordt geleid. Het effect wordt ook tijdens de exploitatiefase als niet significant beoordeeld in het project-MER (score 0).

De huidige structuurkwaliteit van de waterlopen is zwak, waardoor de voorziene ingrepen slechts een beperkte impact op de structuurkwaliteit van deze waterlopen hebben en de impact niet significant wordt beoordeeld. Wel worden de bermgrachten/wadi's natuurtechnisch ingericht wat de structuurkwaliteit verhoogt (score 0/+1).

Gezien de zand- en zandleembodems in het projectgebied en (lichte) zandleembodems ter hoogte van de werfzones worden normaal gezien geen verdichtingsproblemen veroorzaakt. Het effect wordt verwaarloosbaar beoordeeld (0).

De uitvoering van de aanlegwerken ging gepaard met bemalingen. Op basis van de berekende impactstraal van de bemaling kan gesteld worden dat de impact niet reikte tot aan de kwetsbare vegetaties. Hoewel de bossen ter hoogte van Heiken aangeduid zijn als niet of nauwelijks kwetsbaar voor verdroging, werd hier, gezien de ligging vlakbij de bemaling, de bemaling zo beperkt mogelijk gehouden en werd retourbemaling toegepast om de impact te beperken. De impact wordt bijgevolg niet significant beoordeeld (score 0).

Het geluidsniveau in de geplande toestand, zoals berekend in de discipline geluid, ligt nabij de nieuwe weg (ver) boven de hierboven vermelde drempelwaarde van 45 dB(A). In een groot deel van het bos nabij Heiken worden geluidsniveaus boven 55 dB(A) gemodelleerd, tot 65 dB(A) nabij de weg. Ook ter hoogte van delen van de bossen langs de omleidingswegen Lozenberg en de Putsesteenweg worden geluidsniveaus boven 55 dB(A) gemodelleerd. Door deze geluidsverstoring wordt de impact ter hoogte van het projectgebied negatief (-2) beoordeeld. Er kan als milderende maatregel voorgesteld worden om geluidsafscherming te plaatsen ter hoogte van deze bossen om de geluidsimpact te beperken. Deze afscherming vormt echter een barrière voor het groot wild dat niet via de kleinwildpassages de weg over kan (zie effectgroep versnippering en barrièrewerking) waardoor de barrièrewerking van de R6 vergroot. Bijgevolg wordt deze milderende maatregel niet weerhouden en blijft de beoordeling in het project-MER negatief (score -2).

Tijdens de aanlegfase is het vooral van belang om buiten het broedseizoen te werken om de verstoring van broedvogels te beperken. Deze maatregel werd geïntegreerd in het project waardoor de verstoring tijdens de aanlegfase beperkt negatief wordt beoordeeld (score -1).

Gezien het open landbouwlandschap geen geschikt leef-en foerageergebied vormt voor vlemmuizen, wordt hier slechts een verwaarloosbare impact van lichtverstoring verwacht. Aandachtsgebied is voornamelijk de boszone ter hoogte van Heiken en in mindere mate de

boszones langs de omleidingswegen Lozenberg en de Putsesteenweg (aangezien hier minder verkeer passeert). Voornamelijk in de zomerperiode, bij schemering, kan er een significante impact optreden bij vleermuizen. Gezien de zon vroeg op komt en pas laat ondergaat in deze periode, valt deze niet samen met de drukke ochtenden avondspits. Maar toch zullen er voertuigen passeren tijdens de schemering die een impact veroorzaken op de vleermuizen. Gezien het aantal voertuigbewegingen in de zomerperiode tijdens de schemering beperkt zal zijn, wordt de impact op vleermuizen als beperkt (-1) beoordeeld.

Gezien het de aanleg van een nieuwe weg betreft, zal over het volledige tracé een verhoging van de stikstofdepositie plaats vinden. Het aspect stikstofdepositie ter hoogte van waardevolle natuur ten gevolge van voertuigemissies werd besproken in het project-MER. Hierbij is rekening gehouden met de bepalingen van §4.3 van het Vlaamse stikstofplan (de Programmatische Aanpak Stikstof) waarover de Vlaamse Regering op 10 maart 2023 een akkoord bereikte.

De meeste vegetaties langsheen de R6 zijn niet tot weinig kwetsbaar voor eutrofiëring, met uitzondering van de bossen ter hoogte van Heiken. De zones van de bossen langs de R6 zullen een verhoogde stikstofdepositie ondervinden. Ook de bossen langs de omleidingswegen Lozenhoek en Putsesteenweg zijn gevoelig en zullen ook (mede gezien hun ligging nabij de R6) een verhoogde stikstofdepositie ondervinden. Het effect wordt over het volledige projectgebied als beperkt negatief (-1) beoordeeld, en lokaal ter hoogte van de bossen van Heiken (habitat 9120) negatief (-2) gezien de ligging van de bospercelen vlak naast de R6 en de kwetsbaarheid van deze bossen voor eutrofiëring. Deze inschaling is correct. In het project-MER wordt gesteld dat er geen maatregelen zijn om de impact te milderen, omdat er geen technische oplossingen bestaan, zodat de schade in overeenstemming is met de bepalingen van artikel 16 van het Natuurdecreet omdat de schade onvermijdbaar is.

Door de aanleg van de R6 wordt er een nieuwe barrière gecreëerd in het gebied. Er worden echter geen grote aaneengesloten groengebieden doorsneden. Wel worden kleine landschapselementen die als faunaverbinding dienstdoen doorsneden en worden enkele kleinere bosfragmenten afgesneden van de grotere bosfragmenten ten zuiden van de R6 waardoor een negatieve impact op versnippering en barrièrewerking verwacht kan worden. Om het negatieve effect te milderen zijn in het project reeds een aantal maatregelen geïntegreerd. Er werden 12 ecokokers voor kleinwild en bijhorende aansluitingen op geleiden structuren (raster, stobbenwal) aangelegd en één ecoduiker. Door de uitvoering van deze maatregelen vermindert de versnippering en barrièrewerking door de R6 en wordt de impact van de R6 op versnippering en barrièrewerking beperkt beoordeeld (score -1).

Bovenstaande beoordeling, zoals opgenomen in het project-MER rond het aspect biodiversiteit, wordt onderschreven. Er worden geen milderende maatregelen opgelegd.

Gezien het project geen significante impact heeft op enerzijds speciale beschermingszones van habitatrictlijngebied en anderzijds VEN-gebied, moet er respectievelijk geen passende beoordeling of verscherpte natuurtoets worden opgemaakt.

Vegetatiewijzigingen

De aanvraag omvat verschillende vergunningsplichtige vegetatiewijzigingen in agrarisch gebied:

- gedeeltelijke verlegging van de Maanhoevebeek, Lombarveldenloop, Baanveldenloop, Begijnenbeek en Bruinbeek;
- kappen van 132 bomen in agrarisch gebied;
- reliëfwijzigingen.

De bomen bestonden uit zowel inheemse soorten als exoten en bevonden zich in een goede ontwikkelde toestand. De aanvrager plantte bij de aanleg nieuwe inheemse bomen waarvan er op dit ogenblik nog 207 in leven zijn. Met voorliggende aanvraag wordt bijkomend de aanplant van 150 inheemse standplaatsgeschikte bomen voorzien. Hiermee wordt de schade door de kap van de bomen hersteld.

Er gebeurden onteigeningen voor de aanleg van een weg met 2x2 rijstroken, er werd echter slechts 1x1 rijstrook aangelegd. De vrijgekomen oppervlakte werd gebruikt voor de natuurtechnische aanleg van groene wegbermen, ook op percelen die voor de aanleg van de weg in agrarisch gebruik waren.

De uitgevoerde vergunningsplichtige activiteiten hebben de wijzigingen aan de vegetaties voldoende hersteld.

Boscompensatie

De werken werden reeds uitgevoerd tussen januari 2012 en februari 2015. Hiervoor werd op 25 augustus 2010 een advies in kader van de ontbossing afgeleverd (referentie ROC/GNB/10-04250 en COMP/10/0365/AN). Aangezien voorliggende aanvraag een regularisatie van de uitgevoerde werken betreft, wordt de goedgekeurde boscompensatie van 2010 opnieuw gehanteerd.

Uit het dossier kan afgeleid worden dat een oppervlakte van 18.922 m² zal worden ontbost in functie van de realisatie van de geplande werken. Het te ontbossen terrein is bezet met inheems bos, gemengd bos en uitheems bos. Rekening houdende met de geldende boscompensatiefactoren bedraagt de te compenseren oppervlakte 30.495 m³. Deze zal financieel gecompenseerd worden.

Na onderzoek van het compensatievoorstel uit de aanvraag werd dit voorstel goedgekeurd door ANB in haar advies van datum. Dit compensatievoorstel staat geregistreerd bij het ANB onder het kenmerk 23-201470.

De noodzakelijke voorwaarden in het kader van artikel 90bis van het Bosdecreet worden in de vergunning opgenomen.

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.

Het projectgebied bevindt zich in het Dijle-Zennebekken, meer bepaald in subhydrografische zone 'Vrouwvliet van monding Krekelbeek tot monding Dijle'. Het project kruist een aantal waterlopen van 2^{de} categorie (de Lombaardveldenloop en Bergstraatloop zijn op 1 juli 2014 geheercategoriseerd van 3^{de} naar 2^{de} categorie) en is deels gelegen in een overstromingsgevoelig gebied voor fluviale en pluviale overstromingen.

Oppervlaktewater

De aanleg van de R6 in een volledig nieuwe bedding kan een effect hebben op de waterhuishouding in het gebied. Door de aanzienlijke uitbreiding van de verharde oppervlakte zal minder regenwater kunnen infiltreren en zal er een groter debiet naar de grachten afgevoerd worden. Om deze mogelijk negatieve effecten te compenseren, wordt het

regenwater opgevangen in goten die via kolken op geregelde afstanden lozen naar de baangrachten. Deze grachten bevinden zich aan één zijde van de weg (afwisselend aan noord- of zuidzijde), terwijl de andere zijde natuurtechnisch wordt ingericht. De bermgrachten worden aangesloten op het bestaand waterloppennet, waarvan de afstroomrichting van oost-noordoost naar west-zuidwest verloopt (richting Dijle). Het projectgebied (R6 zelf en/of omleidingswegen) doorsnijdt de loop van meerdere waterlopen: Maanhoevebeek (2^{de} categorie), Lombaarveldenloop (2^{de} categorie), Bisschopshoefloop (2^{de} categorie), Begijnebeek (2^{de} categorie) en Bruinbeek (2^{de} categorie). Deze waterlopen werden ter hoogte van de kruisingen plaatselijk aangepast. De Maanhoevebeek werd ter hoogte van de rotonde Berlaarbaan over meerdere honderden meters verlegd, waarbij ze volledig aan de noordzijde van de R6 kwam te liggen.

Door het verleggen en herprofilen van waterlopen die worden doorsneden door de nieuwe wegnis (R6), kon de afwatering behouden blijven en werd waar mogelijk meer ruimte voor water en meer structuurkwaliteit in de waterlopen voorzien. Belangrijk daarbij is dat de waterlopen periodiek geruimd kunnen worden. Hiertoe is er een ruimingszone van 5 m langs de waterlopen verankerd in de wetgeving. Op bepaalde plaatsen is deze 5 m zone echter niet gegarandeerd om verschillende redenen: aanplant van bomen, aanleg van ecoborders, vangrails binnen de 5 m zone en dergelijke. Bovendien wordt in de aanvraag voorzien om bijkomend geluidsschermen te plaatsen binnen deze 5 m zone. Dit kan (per uitzondering) enkel worden toegestaan op voorwaarde dat op de andere oever de 5 m zone wordt vrijgemaakt, zodat de waterloop periodiek geruimd kan worden langs die kant. Concreet moet de 5 m zone aan de noordkant van de Maanhoevebeek tussen de Berlaarbaan en KM16bis (zie 'VW_VERLENGINGR6.L.N.2.pdf') vrijgemaakt en vrijgehouden te worden. Zonder deze 5 m zone ten noorden vrij te houden, kan geen uitzondering voor het (verder) benutten van de 5m zone ten zuiden toegestaan worden. Dit wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Aan de noordzijde van de R6, tussen de zijstraat Heiken en Bergstraat, heeft het project echter voor een aanzienlijke vernatting gezorgd ondanks de voorziene maatregelen. In het project-MER is opgenomen dat de vernattingsproblemen ter hoogte van Heivelden moeten geremedieerd worden door:

- aansluiting van de 'doodlopende' gracht op de bermgracht;
- heraanleg (met voldoende langshelling) en systematisch onderhoud van de bermgracht;
- vergroten van de buisdiameter onder Heiken;
- aanleg van een afwateringsbuis doorheen het talud van de R6 richting Begijnenbeek (herstel van de natuurlijke afwateringsrichting).

In voorliggende aanvraag wordt de doodlopende gracht aangesloten op de bermgracht door het handmatig profileren van de aansluiting. Voor het reinigen van de bermgrachten is het hakken van de bestaande vegetatie en het profileren van de bestaande bermgrachten opgenomen. Ook is de doorpersing met een buis (diameter 800 mm) doorheen de talud van de R6 en de vergroting van de diameter van de bestaande inbuizing in Heiken mee opgenomen in de aanvraag. Het oppervlaktewater van de Hooghuisweg is via straatkolken aangesloten op het regenwaterriool in de Otterbeekweg. Het reinigen van het regenwaterriool en de straatkolken wordt opgenomen tijdens de uitvoeringswerken.

Ten behoeve van het meten van grondwaterpeilen zijn 4 peilbuizen geplaatst op 14 juli 2022. Deze werden uitgerust met meetapparatuur op 18 juli 2022. Verder zijn 4 infiltratieproeven uitgevoerd, op een diepte van 0,80 m. Uit deze infiltratieproeven kan afgeleid worden dat de infiltratiecapaciteit in elk van de 4 meetpunten langsheen de R6 tussen Berlaarbaan en Putsesteenweg (veel) hoger ligt dan 5×10^{-7} m/seconde, waardoor in principe voldoende

infiltratie mogelijk is. Echter, er werd ook vastgesteld dat het grondwater meestal zeer ondiep voorkomt, wat infiltratie bemoeilijkt. Daarom wordt een systeem van variabele schotbalken en een knijpopening met schuifdeur voorzien, waarmee bij lagere grondwaterstand infiltratie wordt gestimuleerd, maar in geval van wateroverlast voor een snelle doorvoer kan gezorgd worden (zonder overmatige drainage van grondwater).

Om een goede regenwaterafvoer te hebben wordt er een baangracht voorzien langs de R6 gescheiden door de Bergstraat. Het gebied ten westen van de Bergstraat zal naar de Maanhoevebeek afstromen, het gebied ten oosten naar de Begijnebeek. Afwaarts bevindt zich steeds een drempel met schotbalken voorzien van een afsluitbare knijpopening (door middel van een schuif). Op 2 extra locaties worden extra drempels met schotbalken en een afsluitbare knijpopening voorzien. De eerste drempel bevindt zich vlak voor de kruising met Heiken. De tweede drempel bevindt zich in het midden van de gracht tussen Heiken en de Bergstraat. Beide drempels bevinden zich 55 cm onder het maaiveld.

Met oog op een veilig ontwerp zijn de knijpopeningen met schuifdeur telkens aanwezig om in geval van wateroverlast voor een snellere doorvoer te zorgen. Deze moeten correct gehanteerd worden om overmatige drainage van grondwater te vermijden (in geval van hogere grondwaterstanden dan waargenomen), zoals blijkt uit de simulaties.

In het project-MER wordt gesteld dat deze maatregelen moeten volstaan om de vernattingsproblemen ter hoogte van Heivelden te remediëren. Het naleven van deze maatregelen wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Behalve de onbedoelde vernatting, waarvoor extra maatregelen genomen worden, lijken op basis van ervaring en nieuw kaartmateriaal, geen significante verschillen te bestaan in overstromingsrisico tussen de periode voor en na de aanleg van de R6. De overstromingsgevoelige gebieden werden behouden, wateroverlast werd niet afgewenteld naar andere percelen. De R6 zelf werd aangelegd in een strook die grenst aan percelen met een verhoogd risico, maar neemt zelf geen ruimte voor water in. Er kan bijgevolg gesteld worden dat het project geen significant negatieve effecten heeft op de overstromingsgevoeligheid.

Grondwater

Het gebied heeft een ondiepe grondwatertafel (< 2 m), in sommige delen zelfs op minder dan 1,25 m. De toename in verharde oppervlakte zal een vermindering van de directe infiltratiemogelijkheden voor neerslagwater met zich meebrengen. De afvoer van het wegwater wordt opgevangen in groenbermen om zo door te stromen naar de langsgrachten waarin de nodige voorzieningen zijn getroffen om te kunnen voldoen aan de buffer- en lozingsvoorwaarden. Er wordt geen significante impact op het grondwater verwacht.

Het project heeft eveneens geen significante invloed op kwelgebieden door de grote afstand van de uitgevoerde bemalingen tot deze gebieden. Tijdens de aanlegwerken was er een tijdelijke impact op het grondwater mogelijk door het gebruik van bemalingen. Hierbij werd voldaan aan de geldende VLAREM-regelgeving. Er is geen permanent te verwachten invloed van de ondergrondse constructies, aangezien deze waterdicht moesten voorzien worden om permanente bemaling te vermijden.

De invloed van de bemalingen inzake grondwaterkwantiteit was ook beperkt door de geringe diepte van de grondwaterverlaging (circa 1 m) en de daardoor beperkte bemalingsdebieten en -duur.

Door de ligging van het wegtracé op of boven maaiveld is er geen significante invloed op de grondwaterstromingen. Enkel de fietstunnels ter hoogte van de Berlaarbaan hebben een beperkt barrière-effect

De bijkomende verharding door de weginfrastructuur zorgt voor een verminderde infiltratiecapaciteit, maar ook dit effect is beperkt omdat deze capaciteit op zich al beperkt is (conform ondiepe Boomse klei en grondwatertafel).

Bij weginfrastructuur is altijd een beperkt risico op enige bodem- en grondwaterverontreiniging door gelekte olie, strooizout,...

Vanuit het project-MER worden er geen milderende maatregelen nodig geacht voor de discipline grondwater.

Overwelden baangrachten

Het project voorziet op enkele plaatsen de inbuizing of overwelving van baangrachten en moet derhalve getoetst worden aan het besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van diverse bepalingen uit de wet van 28 december 1967 betreffende de onbevaarbare waterlopen en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 12 december 2008 tot uitvoering van titel XVI van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, wat betreft het toezicht op de naleving van de wet van 28 december 1967 betreffende de onbevaarbare waterlopen, in het bijzonder aan artikel 23 van dit besluit.

Met artikel 23 wordt verdere uitvoering gegeven aan de delegatie voor het bepalen van nadere regels inzake het overwelden en inbuizen van grachten:

“Artikel 23.

§1. Niemand mag zonder voorafgaande omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen grachten overwelden of inbuizen.

Een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen, zoals vermeld in artikel 4.2.1. Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, voor het overwelden of inbuizen van een gracht kan alleen verleend worden om toegang tot een perceel te verlenen, te verbeteren of om werken van algemeen belang uit te voeren.

§2. De omgevingsvergunning als vermeld in de eerste paragraaf, kan slechts goedgekeurd worden als de werken voldoen aan al de volgende voorwaarden:

- 1° de overwelving of inbuizing van de gracht veroorzaakt geen schadelijk effect als vermeld in artikel 1.1.3, §2, 18°, van het gecoördineerd decreet van 15 juni 2018 en veroorzaakt geen ongewenste vernatting van aanpalende landbouwgronden buiten SBZ en VEN; en is in overeenstemming met de doelstellingen van het integraal waterbeleid, als vermeld in artikel 1.2.2. van het gecoördineerd decreet van 15 juni 2018;*
- 2° er is maar één overwelving of inbuizing per kadastraal perceel. Als verschillende kadastrale percelen door gebruik één geheel vormen, wordt er maar één overwelving of inbuizing voor het geheel van die percelen aangebracht, tenzij de aanvrager kan aantonen dat meer dan één overwelving redelijkerwijs noodzakelijk is voor het normale gebruik en de vlotte ontsluiting van de gronden.*

De lengte van de overwelving of inbuizing mag maximaal vijf meter bedragen.

De vergunningverlenende overheid kan een afwijking van de maximale lengte toestaan om een van de volgende redenen:

- 1° voor werken van algemeen belang;*
- 2° om redenen van gezondheid of veiligheid voor de bewoners van de woning waarvoor de overwelving wordt aangelegd;*

- 3° de lengte van vijf meter volstaat niet om toegang tot het perceel of de percelen in kwestie te verlenen. De aanvrager motiveert de noodzaak om af te wijken van de maximale lengte. Het feit dat de toegang tot het perceel gebruikt wordt door andere voertuigen dan personenwagens en lichte bestelwagens, geldt als voldoende motivering om af te wijken tot 7,5 meter. Als uit een gemotiveerde aanvraag blijkt dat 7,5 meter niet volstaat, kan de vergunningverlenende overheid daar ook van afwijken. Bij elke overwelving of inbuizing van meer dan 7,5 meter moet de infiltratie van hemelwater blijvend verzekerd worden en worden hiertoe indien nodig bijkomende maatregelen genomen;*
- 4° de overwelving of inbuizing is voldoende groot om het opwaarts afstromende debiet te kunnen afvoeren en heeft een minimale binnendiameter van 400 millimeter;*
- 5° de buizen worden in een volledig geruimde grachtbodem geplaatst. Bij de plaatsing wordt er geen schade toegebracht aan de grachtkanten en de nutsleidingen. De overgang van het open grachtprofiel naar de overwelving of inbuizing wordt zo afgewerkt dat uitspoeling niet mogelijk is.”.*

Het artikel bepaalt dat men grachten zonder omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen niet kan overwelden of inbuizen. De vergunning kan daarenboven alleen worden verleend om toegang te verlenen of te verbeteren tot een perceel of voor werken van algemeen belang.

Daarnaast moeten de werken voldoen aan enkele voorwaarden om de goede werking van het watersysteem te vrijwaren. Net zoals het geval is bij het verplaatsen of dempen van grachten mag overwelving of inbuizing van de gracht geen schadelijk effect hebben zoals gedefinieerd in artikel 1.1.3, §2, 18° van het gecoördineerd decreet integraal waterbeleid en moeten de beginselen van het integraal waterbeleid gerespecteerd worden. Daartoe behoort ook de zorg voor waterafhankelijke natuur. Er mag geen ongewenste vernatting van landbouwgronden buiten het VEN en de SBZ veroorzaakt worden.

Er mag slechts één overwelving of inbuizing per kadastraal perceel of per geheel van kadastrale percelen aangebracht worden, tenzij de aanvrager kan aantonen dat dit redelijkerwijze noodzakelijk is voor het normale gebruik en de vlotte ontsluiting van de gronden. Tevens worden ook de maximale lengte en de redenen die een verlenging toestaan vastgesteld. In het geval van een verlenging moet indien nodig voorzien worden in compensatiemaatregelen die de infiltratie van hemelwater blijvend toelaten zoals een greppel, geperforeerde buizen of andere technische oplossingen. De minimale diameter wordt op 400 mm gehouden, zodat de waterafvoer verzekerd kan worden en bij de plaatsing mag geen schade worden toegebracht aan de gracht en uitspoeling moet onmogelijk zijn. De vergunningverlenende overheid kan bijkomende voorwaarden opleggen, onder meer met betrekking tot de aanvulling van de sleuf rond de inbuizing, het voorzien van kopmuren en het voorzien van inspectieschouwen.

De baangrachten en de erbij horende overwelvingen worden beschouwd als aanhorigheden van de weg. Omdat het vrijstellingenbesluit niet geldt, zijn deze overwelvingen mee opgenomen in de infrastructuurwerken voor de heraanleg van de R6.

De inbuizingen zijn in de lijst van stedenbouwkundige handelingen opgenomen als planelement 'INBUIZINGEN GRACHTEN' en zijn verspreid over het projectgebied. In bijlage 3 van de verantwoordingsnota, document 'Addendum B26_VERLENGING R6 - Verantwoordingsnota 2023-03-23 – bijlage 03 – motivatie inbuizing grachten - 1.pdf' wordt een overzicht gegeven van de 27 inbuizingen van grachten die zijn opgenomen in het project.

Er wordt onderzocht of de aanvraag voldoet aan de bepalingen van artikel 23 van het hogervermelde besluit.

In het dossier zijn er slechts enkele overwelvingen in functie van opritten naar landbouwpercelen opgenomen. De anderen overwelvingen zijn in functie van de infrastructuurwerken en voor het onderhoud van de grachten, bermen en bos. De lengtes van de overwelvingen variëren naargelang de noodzaak, maar overstijgt in vele gevallen de maximale lengte van 5 m. Conform de wet op de onbevaarbare waterlopen kan hier gemotiveerd van afgeweken worden.

Wat betreft de overwelvingen in functie van perceelstoegangen:

- alle inbuizingen van perceelstoegangen hebben een minimale binnendiameter van 400 mm;
- de perceelstoegangen met een overwelvingsbreedte kleiner of gelijk aan 5 m voldoen aan de bepalingen;
- de perceelstoegangen met een overwelvingsbreedte van 6 m kunnen aanvaard worden gelet op het feit dat ze voorzien worden in functie van de bereikbaarheid van de landbouwpercelen.

Wat betreft de overige overwelvingen:

- alle inbuizingen hebben een minimale binnendiameter van 400 mm;
- de inbuizingen zijn in functie van de infrastructuurwerken en voor het onderhoud van de grachten, bermen en bos en gebeuren bijgevolg in functie van stedenbouwkundige handelingen van algemeen belang.

De overwelvingen zullen niet zorgen voor ongewenste verdroging of voor versnelde afvoer van het hemelwater. Het buffervolume en de infiltratiecapaciteit in de grachten blijft behouden. Aanvullend zijn nog infiltratieproeven uitgevoerd en is op het deel Heiken tussen de Berlaarbaan en Bergstraat een simulatie met SIRIO-model ten behoeve van impactstudie/infiltratie RWA uitgevoerd. Deze simulatie werd ook als bijlage aan het dossier gevoegd.

De aanvraag is in overeenstemming met de wet op de onbevaarbare waterlopen.

Conclusie

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

Machtiging waterloop

Binnen het project werden verschillende werken aan waterlopen van 2^{de} categorie voorzien zoals het verleggen en herprofilieren van waterlopen die worden doorsneden door de nieuwe wegenis (R6). Deze werken werden in 2010 aangevraagd en gemachtigd door de dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Antwerpen. Aangezien deze machtigingen geen onderdeel uitmaakten van de (vernietigde) vergunning, blijven deze integraal behouden. Eén aansluiting op een open gracht (Eco koker 4) werd in het verleden niet aangevraagd en bijgevolg ook niet gemachtigd.

Conform de wet op de onbevaarbare waterlopen van 28 december 1967 is een machtiging van de bevoegde waterbeheerder vereist om werken aan de waterloop van 2^{de} categorie uit te voeren.

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

Op 15 september 2023 heeft de dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Antwerpen een voorwaardelijk gunstig advies afgeleverd waarbij een machtiging wordt verleend voor de aansluiting op een open gracht (Eco koker 4). De machtiging is gekoppeld aan bepaalde voorwaarden en te nemen maatregelen.

Zo moet de aansluiting uitgevoerd worden volgens aanduiding op het plan 'BA_VERLEGGING R6_LN_2', zoals opgenomen in het aanvraagdossier. De aansluiting bevindt zich stroomafwaarts atlaspunt 99 en zal gebeuren met een koker (1,20 x 0,80 m). De koker is bestand tegen het overrijden van machines voor de werken aan de waterloop. Daarnaast mag het doorstromingsprofiel van de open waterloop met een bodembreedte van minstens 0,50 m en een kruinbreedte van 1,60 m niet verminderd worden. Ter plaatse van de aansluiting zullen beide taluds over voldoende afstand worden versterkt met een beschoeiing in kassei of betonstraatstenen op een mager betonfundering tot op het bodempeil van de waterloop, met voldoende fundering en inwerking in de bermen tegen onderen achterloopsheid om uitspoeling en beschadiging te voorkomen.

Het is eveneens aangewezen dat vóór de aansluiting, bij voorkeur op een afstand van 5 m landinwaarts gemeten vanaf de kruin van de waterloop, er een inspectieput met aangepaste afmetingen gebouwd wordt voor de controle van het geloosde hemelwater.

Verder is het verboden om via de gracht vuil water of huiswaters te lozen.

Er wordt eveneens rekening gehouden met de toestand en het afvoervermogen van de waterloop:

- de debieten worden zodanig beperkt dat zij geen wateroverlast, geen schade en geen kwaliteitsverlies veroorzaken;
- het maximaal toegelaten lozingsdebiet bedraagt 20 l/seconde per hectare aangesloten verharde oppervlakte;
- een buffervolume van minimum 250 m³ per hectare aangesloten verharde oppervlakte moet voorzien worden.

Tenslotte worden binnen de bedding van de waterloop en binnen de erfdiensbaarheidsstrook van 5 m landinwaarts gemeten vanaf de kruin van de waterloop, de nodige schikkingen en voorzieningen getroffen om beschadiging van de leiding te voorkomen tijdens de uitvoering van de onderhoudswerken aan de waterloop. Eventuele schade kan niet op de waterloopbeheerder verhaald worden.

Bovenstaande maatregelen in kader van de machtiging voor de aansluiting op een open gracht (Eco koker 4) worden opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

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 principieel in overeenstemming met de geldende voorschriften voor alle handelingen die betrekking hebben op de doortrekking van de gewestweg R6 zelf:

- De beoogde afgewerkte toestand van het project voor de doortrekking van de ring rond Mechelen zelf blijft volledig binnen de reservatiestrook volgens het vermeld gewestplan en/of het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De voorschriften van de verordenende plannen zijn specifiek op de realisatie van de R6 gericht, waarbij uitdrukkelijk het behoud van de huidige bestemmingen in de grondkleur wordt opgelegd.

De aanvraag is principieel in strijd met het geldende plan op de volgende punten:

- De aanpassingen van het onderliggend wegennet, gemeente- en buurtwegen en de werfzone situeren zich deels buiten de reservatiestrook en zijn niet opgenomen op het gewestplan, de bijzondere plannen van aanleg en/of het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Deze aanpassingen zijn niet in overeenstemming met deze plannen. Het betreft de planelementen 'Verharding Mechelsesteensweg Lozenhoek', 'Verharding Bergstraat', 'Verharding Putsesteenweg' en 'Werfzone';
- De aanvraag strijdt met de voorschriften van de verkaveling 089/0067(00). Plaatselijk, specifiek ter hoogte van het rond punt op de Berlaarbaan op grondgebied van de gemeente Sint-Katelijne-Waver, wijkt de aanvraag af van de verkavelingsvoorschriften. Er wordt een ventweg voorzien in de voortuinstrook van de verkaveling, dewelke niet voorzien is in de verkavelingsvergunning.

Alle afwijkingen hebben betrekking op werfwegen, aanpassingen van lokale wegen en/of de bevordering van de ontsluiting van bestaande woningen en bedrijven.

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

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

De Vlaamse Regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen. Ze kan ook de regels bepalen op basis waarvan kan worden beslist dat niet door haar opgesomde handelingen toch onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen.”.

Het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, §2, en artikel 4.7.1, §2, tweede lid, van de VCRO en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester bepaalt welke handelingen worden beschouwd als handelingen van algemeen belang en welke van deze handelingen een ruimtelijk beperkte impact hebben.

In hoofdstuk II van dit besluit wordt bepaald welke handelingen worden beschouwd als handelingen van algemeen belang:

“Artikel 2.

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

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

[...]

5° de openbare leidingen voor het vervoer van specifieke vloeibare stoffen en gassen, zoals zuurstof, waterstof, aardgas, olie, nafta, water en afvalwater met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals waterzuiveringsstations, controlepunten, pomp- en overslagstations, dienstgebouwen en andere;”

In hoofdstuk III worden de handelingen van algemeen belang opgesomd waarvan wordt aangenomen dat deze een ruimtelijk beperkte impact hebben:

“Artikel 3.

§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-, ruiter- en wandelpaden, en andere paden voor de zwakke weggebruiker;

2° de aanleg van gemeentelijke verkeerswegen met maximaal twee rijstroken die over een lengte van maximaal 1 kilometer afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften;

3° de wijziging of uitbreiding van gemeentelijke verkeerswegen tot maximaal twee rijstroken;

4° de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuren;

[...]

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

Combinaties van de handelingen, vermeld in het eerste lid, worden ook beschouwd als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

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

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

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

De afwijkingen hebben louter betrekking op de aanpassingen en werken aan de lokale ontsluitingswegen. In hoofdzaak betreft het twee soorten van handelingen.

Eerzijds omvatten de handelingen de heraanleg van de bestaande infrastructuur in functie van de kruising en de aansluiting met de R6. Anderzijds omvatten de handelingen de aanleg van ontsluitingswegen voor woningen, waarvan de aanleg van de R6 de vroegere ontsluitingswegen onbruikbaar heeft gemaakt. Dit is het geval aan de Mechelsesteenweg (zijstraat Lozenhoek en Otterbeekweg) en de Putsesteenweg - Mechelbaan (zijstraat voor huisnummers 387, 389, 389A en 391). De aanleg van de ontsluitingswegen omvat buiten de bovenbouw op vele plaatsen ook rioleringswerken en inbuizingen van grachten en waterlopen. Tijdens de werken zijn de werfwegen binnen het gabarit van de werfzone/projectgebied uitgevoerd. De ontsluitingswegen hebben bij de aanleg dienstgedaan als werfwegen.

De aanleg van de bovenvermelde handelingen kunnen beschouwd worden als handelingen met een ruimtelijke beperkte impact. De voorziene ontsluitingswegen bevinden zich maximaal

langsheen het tracé van reeds bestaande, al dan niet verharde, wegenis ten einde de impact van de wegen op de omgeving te kunnen beperken tot een minimum. De ontsluitingswegen zijn ontworpen in functie van toegang voor bewoners en dienstvoertuigen tot de woningen en zijn beperkt in breedte met plaatselijke uitwijkstroken om tegenliggend verkeer te laten kruisen. Waar nodig werden de nodige maatregelen genomen, in de vorm van geluids- en groenschermen, om de impact te beperken.

De werken die het voorwerp uitmaken van voorliggende aanvraag en die afwijken van de stedenbouwkundige en verkavelingsvoorschriften zijn handelingen van algemeen belang en hebben een beperkte ruimtelijke impact. De aanvraag valt principieel binnen het toepassingsgebied van artikel 4.4.7, §2, van de VCRO.

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, doch kan ook de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten, vermeld in punt 1°, 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 de rendementsverhoging in de betrokken omgeving verantwoord is.

Bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag van een omgevingsvergunning met de goede plaatselijke ordening moet in de eerste plaats rekening worden gehouden met de ordening in de onmiddellijke omgeving. Al naargelang 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.

Onderzoek naar alternatieven

Er zijn geen locatiealternatieven onderzocht omdat het project gepositioneerd wordt in de op het gewestplan Mechelen daartoe voorziene reservatiestrook.

Er zijn in principe wel andere tracévarianten mogelijk, voor zover deze binnen de reservatiestrook vallen. Per discipline werd bekeken of er andere tracés mogelijk zijn binnen de reservatiestrook die over de ganse lijn minder negatieve milieueffecten zouden hebben. Zo niet is er geen gegronde reden om het gekozen en gerealiseerd tracé alsnog te wijzigen.

In het project-MER werden een aantal varianten en uitvoeringsalternatieven onderzocht.

Een eerste alternatief dat werd onderzocht is een R6 in verdiepte in plaats van opgehoogde ligging ter hoogte van de Mechelsesteenweg, Heiken en Bergstraat.

Zowel op grond van het feit dat het lengteprofiel voor een verdiepte weg aan ontwerpnelheid 90 km/uur en/of met voldoende vrije hoogte in functie van gevaarlijke transporten ter hoogte van de projectgrens niet kan aansluiten op de bestaande weg richting het viaduct over de Heisbroekweg, als van het nog verergeren van de reeds problematische grond- en oppervlaktewatertoestand van het studiegebied, wordt dit uitvoeringsalternatief in het project-MER als onredelijk beoordeeld. Dit alternatief werd derhalve niet verder onderzocht in het project-MER.

Een tweede alternatief dat werd onderzocht is de aanleg van een fietspad langs de R6. Er wordt in de projectbeschrijving gesteld dat er bewust geen fietspad langs de R6 wordt voorzien, omdat er voldoende alternatieve fietsroutes voorhanden zijn via het lokaal wegennet, terwijl de toevoeging van een fietspad anderzijds tot bijkomend ruimtebeslag zou leiden. Vanuit een aantal adviezen en inspraakreacties werd evenwel gevraagd om toch de mogelijkheid en wenselijkheid van een (hoogwaardig) fietspad langs de R6 te onderzoeken. Uitgangspunt is een vrijliggend tweerichtingsfietspad aan één, nog te bepalen zijde van de R6, waarbij de effecten aan beide zijden worden beoordeeld en vergeleken. Omdat er geen technisch ontwerp is van dit eventueel fietspad, is de milieubeoordeling ervan per definitie kwalitatief van aard.

De impact van het eventueel invoeren van enkelrichtingsverkeer op de R12 – de Vesten in Mechelen – is eveneens onderzocht en opgenomen in titel 5.3 op pagina 243 en verder van het project-MER.

Er kan geconcludeerd worden dat het project de alternatieven op gepaste wijze verwerkt heeft in de voorliggende aanvraag tot omgevingsvergunning. Uit het project-MER blijkt dat binnen de reservatiestrook ingetekend op het gewestplan er geen tracé alternatief mogelijk is met significant minder negatieve effecten over de volledige lijn. De keuze voor het basisalternatief is aanvaardbaar.

Functionele inpasbaarheid

De doortrekking van de R6 tussen de Mechelsesteenweg en de Putsesteenweg komt tegemoet aan één van de belangrijkste mobiliteitsknelpunten in de regio Mechelen. De doortrekking van de R6 heeft tot doel:

- de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in de regio verbeteren/verzekeren;
- de bereikbaarheid van Mechelen en omgeving niet in het gedrang brengen.

De doortrekking van de R6 onttrekt heel wat verkeer van het lokale wegennet, wat in veel bewoonde deelgebieden rond de R6 een gunstige invloed heeft op de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. De R6 heeft een duidelijke structurerende functie ten aanzien van het gebied ten noorden en noordoosten van de R6 enerzijds en ten aanzien van de stad Mechelen anderzijds.

In de toestand voorafgaand de uitvoering van de werken stopte de R6 ter hoogte van de Mechelsesteenweg en dit middels een haakse aansluiting. Het verkeer vanuit het gebied ten oosten van Mechelen (Putte en Bonheiden) werd in deze toestand met de R6 niet opgevangen, zodat de N15 en de Berlaarbaan druk bereden wegen zijn in de richting van de stad Mechelen (kleine ring).

Het hoofddoel van de doortrekking van de R6 en de aanpassing van de kruispunten op het bestaande deel van de R6 (Antwerpsesteenweg en Liersteenweg), welke een belangrijke investering betekenen voor het Vlaams Gewest, namelijk een investering die enerzijds tegemoetkomt aan de functie van de weg (primaire II) en anderzijds aan de beleidsopties in

allerlei beleidsplannen en aan de gewenste mate van verkeersdoorstroming en –veiligheid, zijn als volgt samen te vatten:

- verbetering van de bereikbaarheid van Mechelen en van de veiling te Sint-Katelijne-Waver;
- tegengaan van sluipverkeer.

De verlenging van de R6 is functioneel inpasbaar.

Mobiliteitsimpact

Verkeerskundig valt het projectgebied binnen de maas gevormd door de E19 ten westen, de N16, R12 (kleine ring van Mechelen) en N15 ten zuiden, de N10 ten noordoosten, en de N14 en de verbinding Duffel- E19 (knoop 8 Rumst) ten noorden.

De doortrekking van de R6 tussen de Mechelsesteenweg en de N15 komt tegemoet aan één van de belangrijkste mobiliteitsknelpunten in de regio Mechelen. Door het ontbreken van hoogwaardige weginfrastructuur in oost-west-richting in de maas Mechelen-Lier-Heist-op-den-Berg was er een sterke spreiding van het gemotoriseerd verkeer over de lokale wegen, wat resulteerde in verkeersonveiligheid en aantasting van de leefbaarheid in de woonkernen. Door de vervollediging van de ringstructuur kan het verkeer beter gekanaliseerd worden en kunnen wegen ingericht worden naargelang ze een verkeerskundige of een verblijfsfunctie vervullen.

De doortrekking van de R6 onttrekt heel wat verkeer van het lokale weggennet, wat in veel bewoonde deelgebieden rond de R6 een gunstige invloed heeft op de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid door de daling van het aantal voertuigkilometers via lokale wegen en de verbetering van de oversteekbaarheid.

In het project-MER wordt in de discipline mobiliteit volgende milderende maatregelen vooropgesteld:

“Om de nieuwe knopen echt vlot te doen werken, zou een omvorming naar lichtengeregelde kruispunten of naar dubbelstrooksrotondes met (met dubbele toeritten) beter zijn. Lichten plaatsen aan de Mechelsesteenweg is een relatief kleine ingreep die overwogen kan worden zodra de druk daar effectief te groot zou worden.

De twee rotondes omvormen is minder evident, zeker niet die op de Berlaarbaan, door de verhoogde ligging, de aanwezigheid van de fietstunnels en de korte afstand tot de woningen. De potentiële verbetering van de doorstroming bij een volledige herinrichting van dit kruispunt weegt niet op tegen de aanzienlijke (weliswaar tijdelijke) negatieve impact ervan. Tijdens de spitsuren kan toeritdosering t.h.v. de rotonde Berlaarbaan voor het verkeer richting Mechelen/E19 (met omleiding van verkeer via de Mechelsesteenweg) overwogen worden.

Vanuit de vooropgestelde beleidsdoelstelling om te streven naar een meer duurzame modal split, lijkt het ook weinig verantwoord om op dit moment reeds bijkomende ingrijpende infrastructuraanpassingen te doen die de doorstroming op deze punten ineens veel vlotter zouden maken en zo de auto als modus gaan bevorderen.”.

Deze milderende maatregelen zijn voornamelijk bedoeld om de op langere termijn verwachte toenemende verkeersdruk te kunnen opvangen. Voorliggende aanvraag betreft een loutere regularisatie van de bestaande kruispunten. Er worden geen wijzigingen aan het ontwerp voorzien in kader van de milderende maatregelen.

Het plaatsen van verkeerslichten is een eenvoudige en snelle ingreep die wanneer de verkeersdruk te groot wordt op relatief korte termijn in voege kan worden gesteld ter hoogte van de Mechelsesteenweg. Het aanpassen van de rotondes hetzij naar dubbelstrookrotondes hetzij naar lichtengeregelde kruispunten is een ingreep die veel groter is.

Om de mobiliteit van dit traject goed in kaart te brengen en op te volgen wordt als voorwaarde in de vergunning opgenomen dat er een monitoring wordt voorzien waarbij de doorstroming van de kruispunten R6/Mechelsesteenweg, R6/Berlaarbaan en R6 Putsesteenweg wordt opgevolgd. Hierbij is er zowel oog voor een vlotte doorstroming van het verkeer als flankerende maatregelen inzake het verhinderen van sluipverkeer. Als er extra maatregelen nodig zijn, moeten deze geïmplementeerd worden. Op die manier wordt ook tegemoetgekomen aan de bezorgdheden zoals geuit in het advies van 7 augustus 2023 van het CBS van de gemeente Putte om de verkeersleefbaarheid, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van de betrokken gemeenten voor de verschillende modi te waarborgen.

Verder wordt er in het advies van 7 augustus 2023 van het CBS van de gemeente Putte gevraagd dat de aansluiting van de R6 op de N15 voorzien wordt van een gescheiden fietstracé (ongelijkgronds), zoals op de andere kruisingen van het R6-tracé, om een nieuw 'zwart' punt te vermijden. Aangezien dit geen deel uitmaakt van voorliggende aanvraag en niet als direct afdwingbare voorwaarde kan worden opgenomen, wordt dit niet weerhouden.

Schaal, ruimtegebruik, bouwdichtheid en visueel-vormelijke elementen

De doortrekking van de ring van de Mechelse- tot de Putsesteenweg, door een landbouwgebied, is van een andere schaal dan het omgevende landschap. Het betreft een grootschalige infrastructuur, die deels verheven in het landschap wordt geplaatst.

De R6 doorkruist het landschap afwisselend gelijkgronds en bovengronds in functie van de kruisingen met de bestaande zijwegen. Bij het maken van de bovenlangse kruisingen wordt er maximaal met natuurlijke taluds gewerkt. Enkel ter hoogte van de kruising met de Mechelsesteenweg en de Berlaarbaan wordt een deel met keerwanden gewerkt om de ruimte inname zoveel mogelijk te beperken. De taluds worden voorzien als een vervlechting van stenig en plantaardig materiaal. Tegen de keerwanden worden op verschillende plaatsen groenschermen bevestigd, waardoor het groene karakter deels verder wordt getrokken.

Het landschap ten noordoosten van Mechelen wordt gekenmerkt door een mozaïeklandschap met afwisseling van bos, weiland, akkerland, tuinbouw, beken en bomenrijen. De weg wordt ingepast in dit landschap door in eerder gesloten gebieden het gesloten karakter te bestendigen door aanplant van bomen en struiken langs het tracé, terwijl in open gebieden de aanplant beperkt blijft tot ruim gras en enkele alleenstaande bomen. Op lager gelegen delen wordt de R6 omringd door lage beplanting en bomenrijen, zodat deze zowel van op de rijweg als vanuit de omliggende wegen opgaat in het achterliggende landschap. Op de hoger gelegen delen, met name het viaduct over de Mechelsesteenweg, wordt er een gebiedsdekkende beplanting voorzien in functie van de visuele afscherming van het viaduct. Aan de oostzijde van Mechelsesteenweg wordt de landschapsstructuur reeds sterk bepaald door de bestaande infrastructuur van de R6.

Landschappelijke en architecturale inpassing

Het traject van de verlenging van de R6 situeert zich in de Zuiderkempen, in de overgang tussen de traditionele landschappen 'Serreland van Sint-Katelijne-Waver' en het 'Land van Keerbergen'. Het gaat hier om een landschap met een sterk versnipperd karakter. Het betreft afwisselend een coulisselandschap en vooral een compartimentenlandschap gevormd door de vegetatie en het reliëf. Het landgebruik bestaat hoofdzakelijk uit weilanden, tuinbouw en populierenaanplanten gemengd met akkerland en loofbossen.

Het gebied was historisch een kleinschalig agrarisch landschap dat van een met heggen en houtkanten omgeven perceelstructuur evolueerde naar een meer open landschapsstructuur. Met de schaalvergroting verdwenen talrijke lijnvormige elementen. De beekvalleien evolueerden

daarentegen van een relatief open naar een halfopen tot gesloten structuur door de aanwezigheid van bos- en/of blokbegroeiingen. Door de verstedelijking vond eveneens een verdichting van het wegennet plaats en groeide de bebouwingsstructuur steeds verder dicht (lintbebouwing, verkavelingen). Dit fenomeen vertaalt zich hier eveneens in de uitbreiding van het serrelandschap rond de tuinbouwveiling.

De beekvalleien komen globaal voor als weilanden met relatief veel bosfragmenten en lijnvormige houtige perceelsgrenzen. Toch wordt het beeld van de valleilandschappen aangetast door de toename van akkerbouw en de schaalvergroting van de percelen, waardoor het aantal begroeiingen langs de perceelsgrenzen afneemt.

De kruising van de R6 met de Mechelsesteenweg vormt bij de realisatie van de verlenging R6 het einde van de ringweg, met een gelijkvloerse aansluiting. De omgeving wordt gekenmerkt door akkerbouw en tuinbouw enerzijds en door lintbebouwing en verspreide woon- en tuinbouwclusters. Noordwaarts bevonden er zich nog weidse zichten.

Vanaf de Mechelsesteenweg zal de ring in oostelijke richting worden doorgetrokken. Onmiddellijk ten zuiden gaat de ringweg onder de bestaande hoogspanningslijn door. Het tracé vervolgt zijn weg ten noorden van de hoogspanningslijn langs de Lozenhoek, door het landbouwgebied. In de ruime omgeving van het tracé komt overwegend glastuinbouw voor.

Het tracé kruist vervolgens de Lombaardenveldloop en de Maanhoevebeek. Noordwaarts bevindt zich een bosgebied met inbegrip van ruderales vegetaties.

Met uitzondering van de bossen heeft het landschap een halfopen karakter door de hoge graad aan versnippering en lijnvormige elementen op de perceelsgrenzen.

Het tracé kruist verder de Berlaarbaan ter hoogte van Baanvelden en verloopt noordwaarts langs de Maanhoevebeek. De Berlaarbaan is er een doorlopend woonlint. De vallei van de beek met weilanden en braakliggende gronden is het laatste open gedeelte binnen het woonlint.

De zone tussen de Berlaarbaan en de Putsesteenweg wordt gekenmerkt door een gevarieerd landschap met akkers, bos, ruderales vegetaties, graslanden en weilanden. Het bodemgebruik is hier nadrukkelijker waardevol en beeldbepalend, mede door de aanwezigheid van lijnvormige kleine landschapselementen. Hierdoor heeft deze zone een halfopen karakter, ze wordt begrensd door grotere boscomplexen.

De vallei van de Begijnenbeek wordt gevrijwaard tot aan de Waversesteenweg waarna het traject de Groot-Heikeloop kruist. Hiervoor wordt centraal in het deelgebied een bosgebied noordelijk doorsneden.

Het voorgestelde tracé overbrugt zowel het Heiken als de verderop gelegen Waversesteenweg, waar bewoning in de omgeving van de kruisingen eerder beperkt zijn. Vanaf de Waversesteenweg maakt het tracé een bocht doorheen het weilandencomplex rond de Grote Krankhoeve om aan te sluiten op de Putsesteenweg middels een rond punt.

Het tracé situeert zich hier in het overgangsgebied tussen het Serreland van Sint-Katelijne-Waver (noordelijk open gebied) en het Land van Keerbergen (zuidelijk bosrijk gebied). Kenmerkend zijn de boscomplexen, afwisselend met open akker- en weilanden. Waardevolle bossen zijn het Peultenbos, Diedonken en Zellaar. Het project interfereert enkel met het Peultenbos. Aangezien het Heiken doorsneden wordt door de R6 aan de zijde van het serreland, blijft een belangrijk deel van dit overgangsgebied gevrijwaard.

Bij de landschappelijke invulling zal ernaar gestreefd worden deze versnipperde structuur te blijven volgen. Dit zal gebeuren door, bij het doorkruisen van een eerder gesloten gebied, dit gesloten karakter in de beplanting voort te zetten (aanplant van bomen of struikgewas). In

eerder open gebieden zal de aanplant beperkt blijven tot ruig gras en een aantal alleenstaande bomen. De R6 kruist een aantal wegen bovenlangs. De taluds zien eruit als een vervlechting van cultuur (stad) en natuur (landschap), oftewel stenig materiaal en plantaardig materiaal. Het harde, stenige materiaal en het zachte, plantaardige materiaal grijpen als vingers in elkaar. Het stenige materiaal bestaat uit schanskorven gevuld met stenen. Vanaf de R6 neemt men vooral het plantaardige materiaal van boven waar, zodat men het idee heeft dat het landschap doorloopt. Vanaf de kruisende weg ziet men voornamelijk het stenige materiaal, waarmee de link naar de stad en de forten gelegd wordt.

Er is een duidelijke impact op de verschillende onderdelen van het landschap, die echter in de meeste gevallen gemilderd kunnen worden door bijkomende maatregelen die het gesloten tot halfopen karakter van de gebieden accentueren, maar tevens een landschappelijke meerwaarde betekenen (ecologisch, structureel, ...). Door het feit dat het tracé afwisselend door een coulisselandschap en vooral een compartimentenlandschap gaat, en dat er langs het tracé ook verschillende glastuinbouwbedrijven voorkomen, wordt de landschappelijke inpassing gerealiseerd door de uitvoering van beplanting. Bij het uitvoeren van deze beplantingen wordt voldoende afstand gehouden van de glastuinbouwbedrijven langs het tracé en van de erfdiensbare stroken langs de waterlopen.

Ecologische inpassing

In het verleden werden onteigeningen uitgevoerd ten behoeve van een 2x2 weg, terwijl het huidige ontwerp een 2x1 weg betreft. De aldus ontstane beschikbare ruimte wordt deels natuurtechnisch ingericht onder de vorm van poelen en parken. De duikers voor het kruisen van de waterlopen zijn voorzien van een droge passage voor klein wild. Daarnaast werden enkele droge ecotunnels voorzien.

Er werden 12 ecokokers voor kleinwild en bijhorende aansluitingen op geleiden structuren (raster, stobbenwal) aangelegd. Deze zijn voornamelijk gesitueerd ter hoogte van de bospercelen en kleine landschapselementen die doorsneden worden door de R6. De ecokokers hebben een dimensie van 1,20 m op 0,80 m en zijn telkens voorzien van een houten bruggetje over de bermgracht zodat de dieren ook de gracht kunnen passeren.

Er werden twee ecokokers voorzien tussen de Mechelsesteenweg en de Berlaarbaan, twee ter hoogte van de Berlaarbaan (oosten en westen ervan), 6 tussen Heiken en de Bergstraat en 2 ter hoogte van het landbouwgebied ten westen van Peultjesbos. Verder werd ook 1 ecoduiker (3 m op 1,50 m) voorzien ter hoogte van de Begijnenbeek (met droge passage voor klein wild) en zijn er verschillende fauna uitstapplaatsen voorzien in de bermgracht.

Er wordt tevens aandacht besteed aan het verhogen van de abiotische diversiteit bij de creatie van poelen. Om meer variatie in de nat-droog gradiënten te krijgen bij de poelen zullen een aantal poelen of delen ervan dieper dan 0,80 meter moeten uitgegraven, zodat deze delen ook permanent waterhoudend kunnen zijn. De bodem van de poelen wordt uitgegraven tot een diepte van minimum 0,30 meter onder het laagste grondwaterpeil voor minstens de helft van de oppervlakte van de poel.

De kruisingen van waterlopen worden zo natuurvriendelijk mogelijk uitgevoerd, oeververstevingen en aantastingen van de beekstructuur worden zoveel mogelijk vermeden. De verschillende kruisingen worden steeds voorzien met een minimum aan beschoeiing. Deze beschoeiing wordt ook steeds voorzien met een houten beschoeiing of schanskorven om maximaal natuurlijke taluds te behouden.

Momenteel is de structuurkwaliteit van de waterlopen zwak, ze wordt verbeterd door de vooropgestelde aanpassingen. Door de uitvoering van deze maatregelen vermindert de

versnippering en barrièrewerking door de R6 en wordt de impact van de R6 op versnippering en barrièrewerking beperkt. Het uitvoeren van deze projectgeïntegreerde ecologische ontsnipperingsmaatregelen voor 31 december 2024 wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Cultuurhistorische aspecten

Ter hoogte van het tracé aan de Mechelsesteenweg is het beschermd monument 'Hooghuis' gelegen. Het gebouw werd beschermd omwille van zijn historische waarde, onder meer door het unieke karakter van de torenvormige opbouw. Er zijn door de aanleg van de R6 geen directe effecten te verwachten op de historische waarde van het gebouw.

Ten noordoosten van het kruispunt met de Putsesteenweg is het beschermd cultuurhistorisch landschap 'Peultenbos' gelegen. De bescherming van het Peultenbos heeft als doel één van de laatste eikenbossen en het landschappelijke geheel van de omgeving van de Grote Krankhoeve te behouden. Het beschermde gebied is een relict te midden van een verstedelijkte omgeving van een landschappelijk geheel dat gevormd wordt door restanten van een eikenbos, akkers, weiden, hooilanden en een typische agrarische bebouwing die duidelijk op elkaar afgestemd zijn en hierdoor een hoge visuele belevingswaarde bezitten. Bijgevolg heeft het landschap een hoge esthetische waarde. Het projectgebied overlapt in zeer beperkte mate met het beschermd cultuurhistorisch landschap, maar er zijn ten aanzien van de natuurwetenschappelijke waarden geen significante effecten.

Ten zuiden van het kruispunt met de Putsesteenweg is het Erfgoedlandschap 'de Vallei van de Bruine Beek' gelegen. Dit landschap heeft een natuurwetenschappelijke, historische, esthetische en ruimtelijk-structurerende waarde. De aanleg van de R6 beperkt zich tot een zeer beperkte ingreep in de uiterst noordelijke zone van het gebied. Tevens heeft de bestaande N15 reeds een visuele impact op dit landschap en zal er door de aanleg van de R6 geen bijkomende impact verwacht worden.

De impact van het project op de erfgoedelementen in haar omgeving is niet significant door de tussenliggende afstand en beplantingen, of beperkt door de reeds eerdere visuele verstoring door bestaande weginfrastructuren.

Vanuit de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie worden geen bijkomende milderende maatregelen opgelegd in het project-MER.

Bodemreliëf

Het tracé bevindt zich in een zeer vlak gebied, dat zeer lichtjes afloopt van oost naar west (richting Dijlevallei). Het hoogteverschil tussen het hoogste en laagste punt langs het tracé bedraagt nauwelijks 3 m (circa 8 m versus 5,50 m TAW). De relatief ondiepe tertiaire klei en de vlakke topografie zorgen voor een hoge grondwatertafel en vochtige en natte bodemtypes.

De R6 wordt grotendeels verhoogd in het landschap aangelegd. Deze optie werd gekozen omwille van de verschillende ongelijkvloerse kruisingen, omwille van de hoge waterstanden in de betrokken zone (invloed in de tunnels) en door de minimale nodige dekking bij kruisingen van duikers en ecotunnels.

Ter hoogte van het kruispunt van de Mechelsesteenweg heeft de brugconstructie een maximale hoogte van + 14,59 m waar het bestaande maaiveld zich op circa + 7,11 m bevond. De onderdoorgaande Mechelsesteenweg bevindt zich op + 6,50 m.

Het niveau van de doorgetrokken ring daalt dan zeer geleidelijk in oostelijke richting naar + 6,78 m om dan vervolgens op te lopen naar de kruising met de Berlaarbaan toe. Het rond punt

ter hoogte van de Berlaarbaan ligt verhoogd in het landschap op een hoogte van + 9,68 m. Het oorspronkelijke maaiveldniveau was hier + 6,92 m.

Vervolgens daalt de doorgetrokken ringweg verder in oostelijke richting tot + 7,43 m om dan op te lopen naar de kruising met het Heiken tot + 10,79 m, waar de weg wordt gekruist door een fietstunnel. Het oorspronkelijke maaiveldniveau was hier + 8,26 m.

Vervolgens daalt het tracé tot 8,97 m om opnieuw op te lopen naar een hoogte van + 14,16 m ter hoogte van de kruising met de Bergstraat. Op deze plaats wordt een tunnel onder de doorgetrokken R6 voorzien. Het oorspronkelijke maaiveldniveau was hier + 8,23 m.

Na de kruising met de Bergstraat daalt het tracé opnieuw tot + 8,76 m om dan vervolgens op te lopen naar + 10,00 m ter hoogte van de aansluiting met de Putsesteenweg – Mechelbaan. Het oorspronkelijke maaiveldniveau was hier + 8,25 m.

Het grondverzet wordt als volgt ingeschat:

- Uitgravingen: circa 128.000 m³;
- Ophogingen en aanvullingen: circa 247.000 m³.

Er werd een milieutechnisch onderzoek opgemaakt, op basis waarvan beslist werd welke uitgegraven grond kon hergebruikt worden voor aanvullingen. Er werd gestreefd naar een zo gesloten mogelijke grondbalans, waarbij tijdelijke stockages plaatsvonden in de werfzones langs het tracé.

In het project-MER wordt geoordeeld dat de impact van het project inzake bodem beperkt was. Het project ging gepaard met een vrij aanzienlijk grondverzet, maar aangezien bij het behandelen, transporteren en opslaan van deze grond de toepasselijke regelgeving werd gevolgd, had dit geen aanzienlijke effecten.

De zandige tot zandlemige ondergrond van het projectgebied en het ontbreken van debietrijke en/of langdurige bemalingen maakt dat er geen significante effecten waren inzake zettingen. Erosieproblemen werden/worden beperkt door de landschappelijke inkleding van de berm van de delen van het tracé die in ophoging liggen. Er worden geen milderende maatregelen nodig geacht.

Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

De doortrekking van de R6 heeft tot doel de verkeersveiligheid en -leefbaarheid te verbeteren en te verzekeren. Hieronder wordt dieper ingegaan op de diverse hinderaspecten, net als de effecten op gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen.

Geluidshinder

Het omgevingsgeluid wordt binnen het projectgebied hoofdzakelijk bepaald door het wegverkeer op de R6. Ook het verkeer op de N15 en op de Bergstraat, Berlaarbaan, Mechelsesteenweg (al dan niet ongelijkgrondse kruisingen) leveren een bijdrage. Plaatselijk kan lokaal verkeer en/of industrie eveneens een bijdrage leveren aan het omgevingsgeluid.

In het project-MER worden in de discipline 'geluid en trillingen' volgende maatregelen opgesomd die genomen kunnen worden om de specifieke geluidsniveaus afkomstig van de wegen terug te dringen:

- Conceptverbeteringen;
- Snelheidsverlaging;
- Geluidsarme(re) wegverharding;
- Geluidsschermen;
- Akoestische isolatie van gebouwen.

Conceptverbeteringen

Behalve de individuele maatregelen zijn er een aantal conceptverbeteringen mogelijk die ook in het mobiliteitsplan Vlaanderen (2003) worden aangehaald. Het mobiliteitsplan Vlaanderen neemt volgende “aangrijpingspunten voor verkeersleefbaarheidsaspecten” op die relevant zijn met betrekking tot het project:

- stimuleren van een geluidsarme rijstijl, meer gelijkmatig rijden aan een lagere snelheid en vermijden van snelheidspieken, in het bijzonder 's nachts, en aanwenden van een techniek om dit te bekomen (zone 30, groene golf, ISA, verkeersmanagement, herinrichting, ...);
- beperken van ontwikkeling van gevoelige activiteiten in geluidsbelaste zones (geen nieuwe woongebieden binnen de 100 m langs de ringweg);
- wijziging van de bestemming van gebouwen (idem).

In de toekomst is er een vermindering van de verstoring door verkeersgeluid te verwachten door reductie bij de bron. Nieuwe wagens en vooral vrachtwagens produceren minder motorgeluid. De bandenfabrikanten ontwikkelen banden met minder rolgeluid. De globale verbetering omwille van deze evolutie mag evenwel niet worden overschat. De te verwachten verbetering zal slechts enkele dB(A) bedragen. Door strengere productnormen kan de verbetering worden gestimuleerd. De Europese regelgeving voor nieuwe voertuigen geeft vooral aandacht aan het motorgeluid.

Het project speelt enigszins in op de algemene conceptverbeteringen, omdat de snelheid gelijkmatiger wordt (minder kruispunten, ongelijkgrondse kruisingen).

Snelheidsverlaging

Snelheidsverlaging kan een geluidswinst van meerdere dB(A) opleveren. Er moet hierbij echter ook rekening gehouden worden met de functie en doelstelling van de betreffende weg. De R6 is een bovenlokale weg – deels primaire weg, deels secundaire weg – die tot doel heeft om zoveel mogelijk het verkeer tussen de verschillende woonkernen en van en naar het hoofdwegennet (E19) op te vangen en te onttrekken aan het onderliggend wegennet. Bij een te laag snelheidsregime verliest een route via het bovenlokaal wegennet, die vaak langer in afstand is dan lokale (sluip)routes, een groot deel van haar voordeel/aantrekkingskracht ten opzichte van deze lokale routes.

De toegelaten snelheid op het nieuw gedeelte van de R6 bedraagt 70 km/uur, hetgeen niet hoger is dan de toegelaten snelheid op het lokaal wegennet buiten bebouwde kom. Voor een primaire/secundaire weg met slechts een beperkt aantal gelijkvloerse kruispunten (enkel rotondes Berlaarbaan en Putsesteenweg) van 70 km/uur als het absoluut minimum beschouwd worden, zonder dat zijn functie als bovenlokale weg zou gehypothekerd worden. Snelheidsverlaging, bijvoorbeeld tot 50 km/uur, wordt dan ook niet weerhouden als realistische/wenselijke milderende maatregel.

Geluidsarme wegverharding

Wat de wegverharding betreft wordt de emissie van het wegverkeer (rolgeluid) bepaald door de textuur en de porositeit van de wegverharding. Door de amplitude en golflengte van de textuur te optimaliseren worden minder trillingen in de band opgewekt en met porositeit (holle ruimtes in een open wegverharding) is het mogelijk om het geluid al dicht bij de bron te dempen. Om het rolgeluid te verminderen moeten oneffenheden worden vermeden en kan gebruik worden gemaakt van ‘stille’ wegbedekkingen (bijvoorbeeld AGT²⁰ en dergelijke). Het is aangewezen dat deze milderende maatregel nageleefd wordt, dit wordt bijgevolg opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Praktisch de volledige R6 is voorzien van een SMA-D topklaag. Nog geluidsarmere wegdekken kunnen buiten beschouwing gelaten worden, mede omwille van hun slijtagegevoeligheid.

Geluidsscherm of gronddam

Een belangrijke parameter bij de keuze voor een geluidsscherm is de hoogte van het scherm. Dit is de basisparameter waarvan men uitgaat. De zichtlijn tussen bron en ontvanger moet onderbroken zijn om de geluidsniveaus te kunnen reduceren. Wat de lengte betreft kan men aan de hand van de '140°-regel' een eerste inschatting maken van de benodigde lengte van de schermen. De '140°-regel' bestaat erin vanaf de af te schermen woningen een zichthoek van 140° te creëren, waarvan de middellijn loodrecht op de as van de rijweg staat. Door het handhaven van deze regel, zal de woning voldoende akoestisch afgeschermd worden, op voorwaarde dat het scherm voldoende hoog wordt gedimensioneerd.

Daarnaast is ook de afstand tussen de weg en het scherm (of de afstand tussen het scherm en de ontvanger) van belang, deze moet zo klein mogelijk zijn. Het lawaai wordt het meest afgeschermd wanneer beide afstanden klein zijn. In de praktijk moet men dus het scherm zo dicht mogelijk bij de verkeersweg plaatsen om een maximaal afschermend effect te bekomen. Indien er woningen gesitueerd zijn aan beide zijden van de weg is het zeer belangrijk dat men het scherm absorberend maakt. Absorptie door het scherm helpt herhaalde reflecties van lawaai tussen de bron en het scherm te voorkomen, zodat dit geen geluidsverhoging achter het scherm veroorzaakt. Een scherm voorzien van absorptie aan de wegzijde zorgt er ook voor dat de woningen aan de overzijde van de weg niet extra belast worden door de reflecties van het verkeerslawaai op het scherm. Mits goede dimensionering van een geluidsscherm kan men in een zone van 0 - 30 m een reductie van 10 dB(A) verwezenlijken, in een zone van 30 - 50 m een reductie van 8 dB(A) en van 50 - 100 m een reductie van 5 dB(A). Vanaf 100 m neemt het effect van een geluidsscherm enorm af, tot een afstand van 250 m waar geen merkbaar effect meer kan vastgesteld worden.

Indien men opteert voor een grond dam moet men er rekening mee houden dat deze akoestisch gezien iets minder efficiënt is dan een geluidsscherm en dus iets hoger zal moeten zijn dan het geluidsscherm om dezelfde reductie te bekomen.

Akoestische isolatie van gebouwen

Mildering kan ook bekomen worden door gevelisolatie bij de ontvanger. Dit kan door middel van het verbeteren van geluidsisolatie van beglazing, door extra geluidsisolatie van daken en dergelijke. De norm NBN 501-400-1 'Akoestische criteria voor woongebouwen' bepaalt de vereisten waaraan afgewerkte gebouwen moeten voldoen op het vlak van gevelisolatie. Deze maatregel kan echter niet ten laste worden gelegd aan de aanvrager en wordt dan ook niet weerhouden als realistische/wenselijke milderende maatregel.

In het project-MER wordt ook aangegeven waar op basis van bovenstaande analyse milderende maatregelen vereist zijn. Het betreft volgende locaties:

- Ten noorden van het gedeelte van de nieuwe R6 tussen de N15 en de Bergstraat:
 - Woningen te Putsesteenweg (toetspunt R6-A-1 & R6-A-2);
- Ten noorden het gedeelte van de nieuwe R6 tussen de Bergstraat en Heiken/Heivelden:
 - Woningen te Heivelden (toetspunten R6-C-4 en R6-C-7);
- Ten noorden en ten zuiden van de nieuwe R6 tussen Heiken/Heivelden en de Berlaarbaan:
 - Woningen te Heivelden (toetspunt R6-E-1);
 - Woningen te Berlaarbaan (toetspunten R6-E-3, R6-E-10 & R6-F-8);
- Ten noorden en ten zuiden van de nieuwe R6 tussen de Berlaarbaan en de Mechelsesteenweg:
 - Woningen te Mechelsesteenweg (toetspunten R6-G-5, R6-G-6 & R6-G-13);
 - Woningen te Berlaarbaan (toetspunten R6-H-1, R6-H-7 & R6-H-8);
 - Woningen te Akelei (toetspunten R6-H-14 & R6-H-15).

Daar de realisatie van de doortrekking van de R6 hier verantwoordelijk is voor een wijziging in de geluidsimmissie ter hoogte van de meest nabijgelegen woningen welke beoordeeld wordt

als negatief tot aanzienlijk negatief en die tevens gepaard gaat met een overschrijding van de norm conform het voorstel tot toetsingskader, is het aangewezen om op deze plaatsen maatregelen te treffen.

Uit bovenstaande bespreking van mogelijke milderende maatregelen wordt hoofdzakelijk het voorzien van geluidsschermen weerhouden als potentiële maatregel die voor mildering kan zorgen. In de figuren op pagina 129 en verder van het project-MER wordt weergegeven waar er een geluidsscherm ingepland moet worden als men aan de hand van deze maatregel de eindscore wil terugdringen tot 0. De lengtes werden bepaald op basis van de 140°-regel ten opzichte van de woning(en) die moet(en) afgeschermd worden.

De rekenresultaten (berekende L_{den} – niveau en het L_{night} (LAeq,nacht) – niveau) na mildering ter hoogte van alle toetspunten (berekeningshoogte 4 m) zijn in bijlage van het project-MER weergegeven. In deze tabel wordt zowel een beoordeling gegeven ten opzichte van het geldende toetsingskader (in welke mate worden de geldende gedifferentieerde referentiewaarden gerespecteerd) als ten opzichte van de referentiesituatie (welke wijziging in geluidsimmissie treedt op ten opzichte van de referentiesituatie) waarna een eindscore wordt bekomen. Onderstaande opsomming is beperkt tot de toetspunten met een eindscore -3 of -2 in de geplande toestand, waarvoor de verder besproken milderende maatregelen werden uitgewerkt:

- Woningen Putsesteenweg

Het geluidsscherm heeft een lengte van 266 m en een tophoogte van 3 m boven maaiveldniveau. Het geluidsscherm zorgt voor een afname van de geluidsimmissie met 4 à 7 dB(A) ter hoogte van de toetspunten (R6-A-1 & R6-A-2). Na implementatie van het geluidsscherm wordt nog een beperkt negatief effect berekend op de heersende geluidsimmissie ter hoogte van de betrokken woningen in de Putsesteenweg.

De gedifferentieerde referentiewaarden blijven echter gerespecteerd, waardoor de eindscore 0 bedraagt.

Deze geluidsschermen zijn over de volledige lengte (270 m) voorzien in de grondplannen van de aanvraag.

- Woning Heivelden

Het geluidsscherm heeft een lengte van 129 m en een tophoogte van 3 m boven maaiveldniveau. Het geluidsscherm zorgt voor een afname van de geluidsimmissie met 6 dB(A). Na implementatie van het geluidsscherm wordt nog steeds een aanzienlijk negatief effect berekend op de heersende geluidsimmissie ter hoogte van de betrokken woning te Heivelden (Heivelden 33; R6-C-4). Aangezien de gedifferentieerde referentiewaarden gerespecteerd blijven bedraagt de eindscore 0.

Deze geluidsschermen zijn over de volledige lengte (132 m) voorzien in de grondplannen van de aanvraag.

- Woningen Heivelden en Berlaarbaan

In de figuur op pagina 131 van het project-MER zijn er ten noorden van de R6 drie geluidsschermen vereist om het specifieke geluidsniveau ter hoogte van de kritische bebouwing terug te kunnen dringen tot de vigerende gedifferentieerde referentiewaarden. Het geluidsscherm ter hoogte van het rondpunt met de Berlaarbaan is nodig voor de woning te Berlaarbaan 162 (beoordelingspunt R6-E-10) en heeft een tophoogte van 3 m boven maaiveldniveau en een lengte van 161 m. Na implementatie van het geluidsscherm wordt ter hoogte van de woning in de Berlaarbaan nog een verwaarloosbaar effect berekend op de geluidsimmissie. Aangezien de gedifferentieerde referentiewaarden gerespecteerd blijven bedraagt de eindscore 0.

Iets verder naar het oosten is er een geluidsscherm nodig voor de woning te Berlaarbaan 178 (beoordelingspunt R6-E-3), dit scherm heeft een tophoogte van 3 m

boven maaiveldniveau en een lengte van 146 m. Na implementatie van het geluidsscherm wordt ter hoogte van de woning in de Berlaarbaan nog steeds een aanzienlijk negatief effect berekend op de geluidsimmissie. Aangezien de gedifferentieerde referentiewaarden gerespecteerd blijven bedraagt de eindscore 0. Verder naar het oosten is er een geluidsscherm nodig voor de woningen te Heivelden 36/53 (beoordelingspunten R6-E-1 en R6-C-7), dit scherm heeft een tophoogte van 3 m boven maaiveldniveau en een lengte van 239 m. Na implementatie van het geluidsscherm wordt ter hoogte van de woningen te Heivelden nog steeds een aanzienlijk negatief effect berekend op de geluidsimmissie. Aangezien de gedifferentieerde referentiewaarden gerespecteerd blijven bedraagt de eindscore 0. Het geluidsscherm ten zuiden van de R6 heeft een lengte van 124 m en een tophoogte van 3 m boven maaiveldniveau. Na implementatie van het geluidsscherm wordt ter hoogte van de woningen te Berlaarbaan (R6-F-8) een positief effect berekend op de geluidsimmissie, dit door de combinatie van afscherming en het tragere verkeer op de Berlaarbaan. Aangezien de gedifferentieerde referentiewaarden gerespecteerd blijven bedraagt de eindscore +1.

Deze geluidsschermen zijn als volgt opgenomen in de grondplannen:

- aan de noordzijde van de R6 worden geluidsschermen met een achtereenvolgende lengte van 606 m, 12 m en 60 m voorzien. Tevens wordt hier voorzien in een groenscherm over een lengte van 10 m;
- ten zuiden van de R6 ter hoogte van het rond punt met de Berlaarbaan worden geluidsschermen met een achtereenvolgende lengte van 48 m, 12 m en 40 m voorzien. Rond het rond punt wordt aan de zuidwestelijke zijde een anderhalve meter hoog groenscherm geplaatst over een lengte van 71 m.

Het geluidsscherm is hier korter dan bepaald in het project-MER, omdat ter hoogte van de rotonde van de Berlaarbaan het bouw- en verkeerstechnisch niet mogelijk is om volwaardige geluidsschermen te plaatsen op de taluds boven de fietstunnels. In de plaats hiervan voorziet het ontwerp 'groenschermen' tot op 1 meter boven het (verhoogd) maaiveld van de rotonde op gelijke tophoogte als de bestaande veiligheidsafbakening.

– Woningen Berlaarbaan, Mechelsesteenweg en Akelei

Het geluidsscherm ten noorden van de R6 ter hoogte van de woningen te Mechelsesteenweg 165A/B (R6-G-5 en R6-G-6) heeft een lengte van 122 m en een tophoogte van 3 m boven maaiveldniveau. Na implementatie van het geluidsscherm wordt ter hoogte van de betrokken woningen te Mechelsesteenweg nog een aanzienlijk negatief effect berekend op de geluidsimmissie. Aangezien de gedifferentieerde referentiewaarden gerespecteerd blijven bedraagt de eindscore echter 0.

Het geluidsscherm ten noorden van de R6 ter hoogte van de woningen te Mechelsesteenweg 177/179 (R6-G-13) heeft een lengte van 155 m en een tophoogte van 3 m boven maaiveldniveau. Na implementatie van het geluidsscherm wordt ter hoogte van de betrokken woningen te Mechelsesteenweg nog een aanzienlijk negatief effect berekend op de geluidsimmissie. Aangezien de gedifferentieerde referentiewaarden gerespecteerd blijven bedraagt de eindscore 0.

Het geluidsscherm ten zuiden van de R6 ter hoogte van de woning te Berlaarbaan 157 (R6-H-1) heeft een lengte van 82 m en een tophoogte van 3 m boven maaiveldniveau. Na implementatie van het geluidsscherm wordt ter hoogte van de betrokken woningen te Berlaarbaan nog een negatief effect berekend op de geluidsimmissie. Aangezien de gedifferentieerde referentiewaarden gerespecteerd blijven bedraagt de eindscore 0.

Het geluidsscherm ten zuiden van de R6 ter hoogte van de woningen te Berlaarbaan 123/127 (R6-H-7 & R6-H-8) heeft een lengte van 147 m en een tophoogte van 3 m boven maaiveldniveau. Na implementatie van het geluidsscherm wordt ter hoogte van de

betrokken woningen te Berlaarbaan nog een aanzienlijk negatief effect berekend op de geluidsimmissie. Aangezien de gedifferentieerde referentiewaarden gerespecteerd blijven bedraagt de eindscore 0.

Het geluidsscherm ten zuiden van de R6 ter hoogte van de woningen te Akelei 5/6 (R6-H-14 & R6-H-15) heeft een lengte van 143 m en een tophoogte van 3 m boven maaiveldniveau. Na implementatie van het geluidsscherm wordt ter hoogte van de betrokken woningen te Berlaarbaan nog een aanzienlijk negatief effect berekend op de geluidsimmissie. Aangezien de gedifferentieerde referentiewaarden gerespecteerd blijven bedraagt de eindscore 0.

Deze geluidsschermen zijn als volgt opgenomen in de grondplannen:

- ter hoogte van de woningen aan de Berlaarbaan ten zuidwesten van de R6 worden geluidsschermen met een achtereenvolgende lengte van 48 m, 12 m en 40 m voorzien;
- ter hoogte van de woningen aan de Mechelsesteenweg 165 A/B wordt een geluidsscherm met een totale lengte van 156 m voorzien;
- ter hoogte van de woningen aan de Mechelsesteenweg 177/179 wordt een geluidsscherm met een totale lengte van 156 m voorzien;
- ter hoogte van de woningen aan de Akelei wordt een geluidsscherm met een totale lengte van 144 m voorzien.

In het project-MER wordt geconcludeerd dat na doorvoering van de milderende maatregelen de geluidsimmissieniveaus beperkt tot aanzienlijk lager liggen (dan de immissieniveaus die werden berekend zonder de maatregelen). Na doorvoering van de milderende maatregelen is de eindscore op de meeste plaatsen verwaarloosbaar (0). Deze maatregelen zijn geïntegreerd in het project en moeten integraal uitgevoerd worden. Aangezien het een regularisatie van de doortrekking van de weg betreft moeten de geluidsschermen geplaatst worden voor 31 december 2024. Dit wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Er wordt in het project-MER eveneens aanbevolen om na het plaatsen van de schermen geluidsmetingen uit te voeren om na te gaan of er effectief geen negatieve geluidseffecten (overschrijding van het vooropgesteld geluidsniveau) meer optreden. Deze aanbeveling wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning. Indien overschrijdingen worden vastgesteld moeten er maatregelen genomen worden.

De lengtes die in het project-MER werden berekend, werden in het technisch ontwerp aangepast (afgerond naar boven) in functie van de vaste lengte van de prefab-elementen. Tevens werden niet aaneensluitende schermen met een tussenafstand van minder dan 100 m toch aaneensluitend gemaakt. Dit heeft puur akoestisch gezien geen merkbaar effect ter hoogte van de woningen, maar wel op psychologisch vlak. Dit betreft het aaneensluiten van de 3 opeenvolgende schermen aan de noordzijde van de R6 tussen Berlaarbaan en Heivelden en van de 2 schermen aan de zuidzijde ten westen van rotonde Berlaarbaan.

Bij de technische uitwerking van de maatregelen ter hoogte van de rotonde van de Berlaarbaan bleek het bouwen verkeerstechnisch niet mogelijk te zijn om op de rotonde zelf en op de taluds boven de fietstunnels volwaardige geluidsschermen te plaatsen. In de plaats voorziet het ontwerp 'groenschermen'. Het betreft voorzetwanden met begroeiing aan de buitenzijde tot op de hoogte van de jerseys rond de rotonde.

Deze milderende maatregelen zijn maximaal in het ontwerp vertaald.

In het project-MER, titel 4.2.5 'Toetsing aan het nieuw beoordelingskader geluid (MER-fiche wegverkeersgeluid)', wordt een bijkomende toetsing uitgevoerd van het project aan het nieuw beoordelingskader inzake geluid. Hierin wordt gesteld dat er qua effectbeoordeling en bepaling van milderende maatregelen langs het nieuw deel van de R6 niets wijzigt ten opzichte van de voorgaande beoordeling: langs heel dit tracé kwamen namelijk '-2'- tot '-3'-scores voor met

overschrijding van de grenswaarde van 55 dB(A). De in §4.2.4.2 beschreven milderende maatregelen in het project-MER blijven dus integraal van toepassing. Ten aanzien van de rode zones langs de andere wegen waren volgens het vorig beoordelingskader géén milderende maatregelen voorzien, omdat de geluidstoename minder dan 3 dB(A) bedroeg en er slechts een beperkt negatief effect (-1) was.

De negatieve score in de Berlaarbaan, Bergstraat-Waversesteenweg en Putsesteenweg zijn het gevolg van de verkeerstoename, die evident is, omdat deze wegen het verkeer van en naar de nieuwe R6 leiden. Voor de Berlaarbaan wordt vanuit discipline mobiliteit (in functie van de doorstroming op de R6) toeritdosering voorgesteld tijdens de spitsuren voor het verkeer richting Mechelen en E19 (met omleiding van verkeer via de Lombaardstraat en de Mechelsesteenweg), waarmee de geluidstoename op het segment Lombaardstraat-rotonde R6 ook ten dele zou gemilderd worden. De effecten op de twee andere assen kunnen de facto niet gemilderd worden: afscherming van de woningen is geen optie (erftoegangen) en verkeersafname is niet mogelijk zonder het gebruik van de R6 te ontmoedigen. En omdat de geluidstoename ter hoogte van de aanpalende woningen beperkt blijft tot 1 à 2 dB(A), wordt het effect aanvaardbaar geacht en wordt geen mildering opgelegd.

Vervolgens zijn er de te milderen effecten langs het deel van de R6 tussen de Antwerpse- en de Mechelsesteenweg. Binnen de rode zone op figuur F4-54 (pagina 135 van het project-MER) werd nagegaan welke woningen of andere geluidsgevoelige functies aan hun meest belaste geven een overschrijding ondervinden van de rode lijn op de Oriëntatiegrafiek. Dit blijkt het geval te zijn in volgende zones (omcirkelde woningen of woningclusters):

- ter hoogte van de N1 Antwerpsesteenweg (Hollands complex, luchtfoto is verouderd); merk daarbij op dat het geluidsmodel enkel rekening hield met het in 2019 - 2020 geplaatst scherm langs de oprit van de R6 (blauw) en niet met het scherm langs de R6 zelf (paars) (omdat de R6 hier op talud ligt komt haar geluid boven het scherm langs de oprit uit). Indien dit scherm wel in rekening wordt gebracht, is het resteffect niet langer negatief;
- ter hoogte van de N14 Liersesteenweg (Hollands complex, luchtfoto is verouderd);
- ter hoogte van Zorgvliet (zuidzijde; de wijk aan de noordzijde wordt reeds afdoende afgeschermd door het in 2019 geplaatst scherm);
- ter hoogte van woonwijkje Spoorweglei;
- ter hoogte van Kasteellaan/Donk (zuidzijde complex Heisbroekweg), hier worden reeds schermen voorzien (blauw) die via een aparte aanbesteding zullen geplaatst worden; na plaatsing van deze schermen zal er geen negatief effect meer zijn;
- Tussen Heisbroekweg en Mechelsesteenweg.

Omdat deze locaties buiten het projectgebied vallen en het plaatsen van geluidsschermen op zich niet vergunningsplichtig is, zal de technische uitwerking en realisatie van eventuele geluidsschermen – net zoals de reeds voorziene plaatsing van de schermen ter hoogte van de Kasteellaan – via een aparte aanbestedingsprocedure gebeuren, los van de omgevingsvergunningsaanvraag voor de doortrekking van de R6.

Uit deze bijkomende toetsing blijkt dat geen bijkomende milderende maatregelen worden voorgesteld die betrekking hebben op het voorliggende projectgebied, de doortrekking van de R6 zelf. De woningen waar overschrijdingen worden vastgesteld situeren zich in het deel van de bestaande R6 tussen de Antwerpsesteenweg en de Mechelsesteenweg.

Luchtemissies

In het project-MER, discipline lucht, wordt gesteld dat qua mildering van luchteffecten langs de R6 zelf, er in eerste instantie gekeken kan worden naar ingrepen aan de bron, namelijk minder

verkeer en/of een verlaging van de snelheid. Dergelijke maatregelen zijn echter niet wenselijk in functie van de doelstellingen van het project en mogelijks zelfs contraproductief:

- Het verminderen van verkeer op de R6 zelf, bijvoorbeeld door het beperken van de doorstroming zou (opnieuw) leiden tot meer (sluip)verkeer via het onderliggend wegennet, wat in strijd is met de doelstellingen van het project;
- De toegelaten snelheid op de R6 binnen het projectgebied bedraagt 70 km/uur. Dit is reeds de optimale snelheid voor personenwagens inzake brandstofverbruik en dus luchtmissies, bij lagere snelheid nemen de emissies per km toe en dus ook het negatief luchteffect. Voor vrachtverkeer ligt de optimale snelheid qua emissies zelfs nog hoger (90 km/uur).

De resterende optie inzake mildering is afscherming van de omliggende bewoning ten opzichte van de weg door middel van bermen of schermen. Hierbij wordt opgemerkt dat er in een aantal secties van de R6 reeds geluidsschermen aanwezig zijn (Bergstraat, wijk Eikelenhoek) of voorzien worden bij de lopende herinrichting van complex R6- N1. Het effect van deze schermen op de luchtkwaliteit kan niet berekend worden met de modelleringstools IMPACT en CAR Vlaanderen. Ook de screeningtool tunnels is hiervoor niet geschikt (enkel voor schermen rond tunnelmonden, niet rond wegen op maaiveld of op talud). Echter, uit de MER's van andere infrastructuurprojecten (MER Infrastructuurwerken Linkeroever, MER Oosterweelverbinding) is gebleken dat geluidsschermen wel degelijk ook een positief effect hebben op de NO₂-concentratie op korte afstand achter deze schermen. Daarnaast worden vanuit de discipline geluid in verschillende zones geluidsschermen opgelegd als milderende maatregelen, en dit betreft allemaal zones waar ook voor NO₂ een '2'-score voorkomt.

In het project-MER werd er een modellering uitgevoerd om de impact van het project op de luchtkwaliteit in de omliggende wegen na te gaan. De modelleringen voor de wegen in open gebied gebeurden met de modelleringstool IFDM-Traffic. In het advies van 17 augustus 2023 van de VMM (Water – Lucht (industrie)) wordt opgemerkt dat sinds november 2020 IFDM-Traffic geïntegreerd is in IMPACT en er dus gebruik moet gemaakt worden van de IMPACT-tool voor luchtkwaliteitsmodellering in open gebied. Verder wordt in het advies aangegeven dat sinds dit voorjaar een geactualiseerde versie van IMPACT beschikbaar is met geactualiseerde emissiefactoren voor wegverkeer en geactualiseerde achtergrondkaarten. In het advies van de VMM wordt dan ook gevraagd om bij nieuwe modelleringen in de toekomst gebruik te maken van IMPACT. Door het Team Omgevingseffecten (milieueffectenrapportage) van de afdeling GOP van het Departement Omgeving wordt geargumenteed (zie ook onder 'Milieueffectrapportage') dat de luchtmodellering voor dit project-MER uitgevoerd werd vóór november 2020. Inhoudelijk is er geen verschil tussen de Traffic-module in IMPACT en IFDM Traffic, waardoor de resultaten identiek zouden zijn. De nieuwe emissiefactoren traden pas in voege na de indiening van de omgevingsvergunningaanvraag. Aangezien deze lager zijn dan de oude, geeft het project-MER een 'worst case' weer. Dit standpunt van de VMM wordt dan ook niet weerhouden.

Op basis van de uitgevoerde modellering wordt in het project-MER volgende analyse gemaakt:

- Woning Putsesteenweg: geluidsscherm voorzien in discipline geluid: ok;
- Woningen Bergstraat/Waversesteenweg: effect gemilderd door bestaande schermen: ok;
- Woning Heivelden (tuinbouwbedrijf): geluidsscherm voorzien in discipline geluid: ok;
- Woningen Heivelden (kruising): geluidsscherm voorzien in discipline geluid: ok;
- Woningen Berlaarbaan: geluidsschermen voorzien in discipline geluid: ok, behalve voor woningen aan noordwestzijde Berlaarbaan, bijkomende afscherming nodig in functie van luchtmissies (pijlen, reeds aanwezig onder de vorm van bestaande bomen en struiken);
- Woning (boerderij) aan noordzijde R6: geluidsscherm voorzien in discipline geluid: ok;

- Woningen Akelei (zuiden) en Mechelsesteenweg (noorden): geluidsschermen voorzien in discipline geluid: ok;
- Woningen ten noorden en zuiden van op- en afrit Mechelsesteenweg: geen geluidsschermen voorzien in de discipline geluid, wel afscherming nodig in functie van luchtemissies (pijlen);
- Woningen nabij R6 in Korte Mussepi en Spoorweglei: geen geluidsschermen voorzien in de discipline geluid, wel afscherming nodig in functie van luchtemissies (pijlen);
- Woningen Kasteellaan en Donk: score -1, geen maatregelen nodig: ok;
- Woningen wijk Eikelenhoek: effect gemilderd door bestaande schermen: ok;
- Woningen N14 Liersesteenweg: score -1, geen maatregelen nodig: ok;
- Woningen rond ASC N1 Antwerpsesteenweg: score (nipt) -1, geen maatregelen nodig; bovendien geluidsschermen voorzien bij herinrichting ASC: ok.

Uit bovenstaande analyse blijkt dus dat er in een viertal zones langs het bestaand deel van de R6, naast de bestaande, voorziene of in discipline geluid opgelegde schermen, nog bijkomende maatregelen nodig zijn in functie van de luchteffecten. Dit kan bijvoorbeeld onder de vorm van een voldoende hoog en compact groenscherm. Deze milderende maatregelen zoals voorgesteld in het project-MER zijn binnen het projectgebied reeds opgenomen in het ontwerp. De aanvraag omvat geen afzonderlijk beplantingsplan, maar de beplantingen (bestaand en aan te planten) staan aangeduid op de inplantingsplannen. De nieuwe aanplantingen die staan aangeduid op de inplantingsplannen moeten integraal aangeplant worden voor het einde van het plantseizoen 2024 - 2025. De beplanting is streekeigen en standplaatsgeschikt. Uitval moet worden vervangen. Dit wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

In het project-MER wordt ook nog ingegaan op het milderen van negatieve luchteffecten in 'street canyons'. Dit blijkt echter niet eenvoudig te zijn. Aangezien het om wegen met dichte bebouwing en talrijke erfontsluitingen gaat, is het plaatsen van (geluids)schermen uiteraard geen optie. Het verlagen van de toegelaten snelheid (in casu van 70 naar 50 km/uur) kan ook hier contraproductief werken, al kan dit in de doortocht van de N15 door de dorpskernen van Putte en Peulis wel tot een meer gelijkmatige verkeersstroom, en daardoor toch tot lagere emissies leiden (nog los van de meerwaarde op vlak van verkeersveiligheid).

Tot slot is er volgens het project-MER ook de optie om te trachten om het autoverkeer in deze 'street canyons' te verminderen weinig wenselijk, omdat hierdoor ook de grotendeels positieve (mobiliteits)effecten van het project in het studiegebied als geheel en in de andere 'street canyons' in het bijzonder, kan hypothekeren.

Volgens CAR Vlaanderen is er in het zuidelijk deel van de Grote Nieuwedijkstraat een -3-score voor NO₂ én een overschrijding van de VLAREM-norm van 40 µg/m³. Echter, als er naar de immissie in dit wegsegment gekeken wordt volgens de IRCEL/CELINE-kaart van 2019, die de reële geplande situatie weergeeft aangezien de R6 toen reeds doorgetrokken was, is daar absoluut geen sprake van overschrijding van de VLAREM-norm (de concentratie lag aldaar tussen de 26 en 30 µg/m³). In het project-MER wordt bovendien gesteld dat de luchteffecten van de doortrekking van de R6 op dit wegsegment overschat worden, en dat dit het gevolg is van de overschatting van de effecten in het verkeersmodel: ten opzichte van de reële toestand voorspelt dit model te hoge absolute verkeersintensiteiten en een te sterke verschuiving van verkeer van de as Berlaarbaan-Nekkerspoelstraat naar de as Mechelsesteenweg - Grote Nieuwedijkstraat, terwijl de reële verkeersverschuivingen en gevolge van het project kleiner waren dan voorspeld.

Bovendien moet ook afgewogen worden welke effecten het zwaarst doorwegen/het meest (on) wenselijk zijn. In de kernen van Putte en Nekkerspoel komen zowel 'street canyons' met significant positieve als negatieve effecten voor vanwege het 'communicerende vaten'-effect. In het geval van Putte kan gesteld worden dat het negatief effect op de secundaire weg N15 niet opweegt tegen het positief effect op de lokale wegen (Lierbaan, Waversesteenweg),

aangezien het verschuiven van verkeer van een lokale naar een secundaire weg positief is. Naast het statuut van de weg in kwestie moet ook naar de absolute luchtkwaliteit gekeken worden. Binnen de wijk Nekkerspoel bijvoorbeeld neemt de NO₂-immissie in de 'street canyon' van de Grote Nieuwedijkstraat toe, maar ligt ze in de geplande situatie in absolute zin nog altijd beduidend lager dan in de Nekkerspoelstraat, ondanks een afname aldaar. Op basis hiervan worden ten aanzien van de negatieve effecten in de 'street canyons' volgens CAR Vlaanderen geen milderende maatregelen opgelegd.

In het project-MER, titel 4.3.5 'Toetsing aan nieuw significantiekader lucht', wordt eveneens een bijkomende toetsing uitgevoerd van het project aan het nieuw significantiekader inzake lucht. Hierin wordt gesteld dat de effectbeoordeling van het project en de bepaling van de noodzaak aan milderende maatregelen initieel gebeurde conform het richtlijnenboek lucht van 2012, zoals beschreven in de aanmeldingsnota en bevestigd in het scopingadvies van 30 augustus 2019. Sinds oktober 2021 is evenwel het nieuw richtlijnenstelsel lucht van toepassing met bijhorende significantiekader, net als het vorig kader gebaseerd op het verschil tussen de geplande en referentiesituatie uitgedrukt in % van de milieukwaliteitsnorm. Het al dan niet onderzoeken van milderende maatregelen is gekoppeld aan de eindscores uit het beoordelingskader:

- beperkt negatief (-1): onderzoek naar milderende maatregelen is minder dwingend;
- negatief (-2): er dient onderzoek te gebeuren naar milderende maatregelen;
- aanzienlijk negatief (-3): er dienen in elk geval milderende maatregelen voorgesteld te worden;

In het oud kader werd onderzoek naar milderende maatregelen opgelegd in volgende gevallen:

- Bij een score -1 in combinatie met overschrijding van 80% van de milieukwaliteitsnorm: in het nieuw kader wordt in deze situatie de tussenscore -1 omgezet in een eindscore -2, waar dus ook onderzoek naar mildering aan gekoppeld wordt. Dit geval komt niet voor in de IFDM Trafficmodellering en op slechts 1 wegsegment dat in CAR Vlaanderen werd doorgerekend;
- Bij een score -2: in het nieuw kader levert dit eindscore -3 op bij overschrijding van 80% van de milieukwaliteitsnorm (dit geval komt voor op 2 CAR Vlaanderen-segmenten), zo niet blijft de eindscore -2, maar zowel in het oud als het nieuw kader is er onderzoek naar mildering;
- Bij een score -3: dit wordt tussen- en eindscore -3 in het nieuw kader, wat zowel in het oud als het nieuw kader te milderen is.

Er kan geconcludeerd worden dat de toepassing van het nieuw kader geen andere conclusies of milderende maatregelen oplevert dan bij toepassing van het oud kader. De in §4.3.4.2 vermelde milderende maatregelen in de project-MER langs de R6 blijven van toepassing, en de argumentatie waarom geen mildering wordt opgelegd voor de effecten in bepaalde 'street canyons' (neveneffect van verschuiving van verkeer naar minder geschikte wegen, overschatting van de negatieve effecten in het verkeersmodel) blijft eveneens valabel.

In het project-MER is geen voorstel tot postmonitoring voor de discipline lucht opgenomen. De luchtkwaliteit wordt door de VMM permanent gemonitord via het eigen meetnet en de eigen jaarlijkse luchtmodellering (IRCEL/CELINE). Bijkomende monitoring is dus overbodig. Het voorstel van de VMM (Water – Lucht (industrie)) om een voorwaarde op te leggen rond monitoring, samen met een rapportering en het evalueren van deze gegevens wordt dan ook niet weerhouden.

Lichthinder

Op het deel van de R6 ten oosten van de Heisbroekweg is geen wegverlichting aanwezig behalve ter hoogte van de aansluitingen op de Mechelsesteenweg, Berlaarbaan en Putsesteenweg. De weg wordt geaccentueerd door extra witte markeringen.

Visuele hinder

Inzake ruimtebeleving wordt vanuit de discipline mens – ruimtelijke aspecten in het project-MER het project als negatief beoordeeld wegens het doorsnijden van een agrarisch mozaïeklandschap met een vrij hoge belevingswaarde, maar de effectscore wordt tot -1 beperkt vanwege de reeds bestaande visuele verstoring door lintbebouwing, serres,... en de voorziene landschappelijke inpassing van de weg in het landschap. Ook de wegverlichting wordt tot het minimum beperkt. De visuele impact wordt negatief beoordeeld (-2) in de zones waar de weg zeer dicht bij de bestaande bebouwing komt (voornamelijk ter hoogte van de Berlaarbaan en Lozenhoek). Ter hoogte van de Bergstraat wordt het project (weg op talud + geluidsschermen) als beperkt negatief tot negatief (-1/-2) beoordeeld.

Vanuit de discipline mens – ruimtelijke aspecten worden geen (bijkomende) milderende maatregelen opgelegd. De negatieve visuele impact van de geluidsschermen ter hoogte van de Bergstraat kan niet ten gronde gemilderd worden (toch niet ter hoogte van de kruising zelf) en weegt niet op tegen de positieve effecten ervan ten aanzien van geluidshinder.

Gezondheidseffecten

Het ruimtelijk patroon van de gezondheidseffecten ten gevolge van blootstelling aan luchtmissies en geluidshinder is logischerwijs gelijkaardig als de lucht- en geluidseffecten. Maar omdat de effecten in de discipline gezondheid op populatieniveau bekeken worden en uitgemiddeld worden op het niveau van statistische sectoren (wijken, gehuchten) zijn de effecten doorgaans minder uitgesproken.

Voor de luchtindicatoren wordt dit uitmiddelingseffect wel in grote mate 'gecounterd' door de toetsing aan de gezondheidkundige advieswaarde (GAW), die tweemaal zo streng zijn als de overeenkomstige VLAREM-normen, en door het bijkomend verstrengen van de effectscores bij overschrijding van deze GAW. Daardoor zijn er vanuit de discipline gezondheid in het project-MER toch een aantal -2-effectscores (eindscores) die aanleiding geven tot het zoeken naar milderende maatregelen.

Deze scores komen evenwel voor het overgrote deel voor in dezelfde zones waar ook vanuit disciplines lucht en/of geluid onderzoek naar milderende maatregelen vereist is (omgeving R6 zelf, deelgebied Peulis), waardoor inzake mildering voor gezondheid kan verwezen worden naar de maatregelen vanuit deze disciplines.

Er zijn twee zones met -2-scores voor gezondheid waar geen mildering wordt voorzien vanuit lucht of geluid: sector Elzestraat ten noorden van de R6 en ziekenhuis Sint-Maarten en woonlint Liersesteenweg ten zuiden daarvan. Voor sector Elzestraat kan gesteld worden dat het model IFDM Traffic geen rekening houdt met het afschermend effecten van het bestaand geluidsscherm langs de R6 ter hoogte van de tussenliggende wijk Ekelenveld, en het negatief effect dus overschat wordt. Wat ziekenhuis Sint-Maarten betreft, komt de sterkste NO₂-bijdrage voor ter hoogte van het bijna 350 m lange parkeergebouw langs de R6, dat zowel het ziekenhuis als het achterliggend woonlint in belangrijke mate afschermt van de verkeersemmissies op de R6.

Vanuit het project-MER worden milderende maatregelen derhalve niet nodig geacht.

Veiligheid in het algemeen

Het projectgebied bevindt zich in de zone van 0 tot 50 meter ten opzichte van bovengrondse hoogspanningslijnen in beheer van de nv Elia Asset. Het is aangewezen dat de veiligheidsvoorschriften en – maatregelen, zoals opgenomen in het advies van 5 juni 2023, gerespecteerd worden bij de uitvoering van werken in de nabijheid van een hoogspanningslijn. Dit wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Conclusie

De aanvraag werd getoetst aan de decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.1, §2, van de VCRO. Hieruit volgt dat voorwaarden moeten worden opgelegd.

Decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.2 tot en met artikel 4.3.8 van de VCRO

De aanvraag werd getoetst aan de decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.2 tot en met artikel 4.3.7 van de VCRO. Hieruit volgt dat deze artikelen geen weigeringsgrond vormen.

Rooilijn (artikel 4.3.8 van de VCRO)

In het advies van 11 september 2023 van het CBS van de gemeente Sint-Katelijne-Waver wordt opgemerkt dat de bestaande rooilijnplannen 'Baanvelden – Berlaarbaan' en 'Bergstraat' niet conform de laatste rooilijnplannen zijn. Tijdens de hoorzitting van 19 september 2023 van de GOVC heeft de aanvrager verklaard dat er nog een wijzigingsverzoek zal worden ingediend met aangepaste rooilijnplannen. Dit GOVC-advies is dan ook onder voorbehoud van een ingediende en goedgekeurde projectwijziging met aanpassing van de rooilijnplannen.

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 kan een vergunning voor onbepaalde duur worden verleend.

BEZWAREN OPENBAAR ONDERZOEK

Eerste openbaar onderzoek

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

Mobiliteit

- De aanvraag betreft een regularisatie van een weg die werd uitgevoerd conform de stedenbouwkundige vergunning, maar deze werd na de aanleg vernietigd door de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Het is vandaag niet opportuun om dieper in te gaan op de aanlegfase aangezien deze al circa 10 jaar achter de rug is. Uiteraard wordt betreurd dat de bezwaarindiener bij zijn woningbrand bereikbaarheidsproblemen en hinder ondervond door de werken.
- Grote infrastructuurwerken zorgen altijd voor extra hinder voor de volledige omgeving. De bouwfase is echter al meer dan 10 jaar achter de rug, waardoor maatregelen hieromtrent heden niet meer relevant zijn. Het plaatsen van de geluidsschermen zal ook hinder veroorzaken, maar ook deze hinder is tijdelijk en beperkt in tijd. Het AWV neemt zoveel mogelijk maatregelen om de hinder te beperken tot een aanvaardbaar niveau voor de omgeving.
- Het verkeer op de R6 neemt inderdaad sinds de opening van de doortrekking in augustus 2014 gestaag toe. Dit is een vaststelling. Ook op alle andere wegen in Vlaanderen neemt de verkeersintensiteit toe. Er is in het project-MER wel met deze toename rekening gehouden, behalve met het project van de Vesten.
- Wat betreft de rotonde op de Berlaarbaan/R6 wordt in §4.1.4.2 van het project-MER het volgende gesteld: *“De twee rotondes omvormen is minder evident, zeker niet die op de Berlaarbaan, door de verhoogde ligging, de aanwezigheid van de fietstunnels en de*

korte afstand tot de woningen. De potentiële verbetering van de doorstroming bij een volledige herinrichting van dit kruispunt weegt niet op tegen de aanzienlijke (weliswaar tijdelijke) negatieve impact ervan. Op basis daarvan is er niet gekozen om in voorliggende aanvraag aanpassingen door te voeren aan het rond punt.

- De opening van de Tangent is meegenomen in het project-MER. De herinrichting van de Vesten is niet meegenomen, omdat het nog geen beslist beleid is. In het project-MER van de Vesten moet beoordeeld worden wat het effect van dit project is op de R6. De maatregelen zoals deze nu zijn genomen in verband met de Vesten betreft een proefopstelling die wordt gemonitord, het betreffen waarschijnlijk niet de definitieve maatregelen. Er is wel een onderdeel in het project-MER opgenomen in verband met de Vesten (zie §5.3 van het project-MER: *“Impact van eventueel enkelrichtingsverkeer invoeren op de R12 in Mechelen op de milieueffecten van het doortrekken van de R6”*), maar zoals uit de tellingen blijkt is het effect van de huidige maatregelen in het model onderschat. In het verkeersmodel waarop het MER gebaseerd is, is wel de Tangent en het ziekenhuis meegenomen, maar niet het effect van de Vesten. De tellingen ter hoogte van de Mechelsesteenweg werden vergeleken met de waarden uit het model van het MER. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de intensiteiten pae/uur. Daaruit kan geconcludeerd worden dat het model wel overeenstemt met de toestand 2021, dus nog representatief voor het toegenomen verkeer sinds de aanleg (zonder doorrekening van het project van de Vesten).

Intensiteiten in pae/uur op R6 ter hoogte van de Mechelsesteenweg:

Ochtendspits	tellingen		model gebruikt in MER
	tellingen 2021	2023	
R6 richting Mechelen voor oprit	1345	1577	1371
oprit R6 richting Mechelen	855	1026	932
R6 richting Mechelen na oprit	2200	2603	2303
R6 richting N15 voor afrit	1054	1276	931
afrit R6 richting N15	366	454	147
R6 richting N15 na afrit	688	822	784

Avondspits	tellingen		model gebruikt in MER
	tellingen 2021	2023	
R6 richting Mechelen voor oprit	898	926	1006
oprit R6 richting Mechelen	429	490	394
R6 richting Mechelen na oprit	1327	1416	1400
R6 richting N15 voor afrit	1774	2141	2056
afrit R6 richting N15	682	1075	652
R6 richting N15 na afrit	1090	1066	1404

Geluid

- Algemene bezwaren en bedenkingen omtrent het aspect geluid:
 - Er worden over het hele traject bezwaren geuit tegen het onderbreken van geluidsschermen en fijnstofwanden. De inplanting van de geluidsschermen en fijnstofwanden vloeit voort uit het milieueffectenrapport.
 - Een groene inkleding van de geluidsschermen aan de kant van de bewoning kan bijkomend onderzocht worden. De impact hiervan op de blootstelling aan hitte of fijn stof is eerder beperkt omdat de weg zich in een openruimtegebied bevindt.
 - Er zal door het AWW onderzocht worden of de R6 in aanmerking komt voor het plaatsen van trajectcontroles. Dit is echter een aangelegenheid die niet wordt geregeld in een omgevingsvergunningsaanvraag.
 - De staat van het wegdek wordt 2-jaarlijks gemeten door de Afdeling Wegenbouwkunde. Indien uit de metingen blijkt dat het wegdek niet meer aan de nodige normen voldoet, zal het wegdek vervangen worden. De vrees dat het

geluidsarm wegdek door slijtage een negatieve impact zal hebben op het geluid is bijgevolg niet terecht.

- Er zijn bezwaren tegen de nauwkeurigheid van de geluidsmetingen en de omstandigheden waarin de geluidsmetingen werden uitgevoerd, de plaatsen en het tijdstip (zomermaanden en oktober) waarop de geluidsmetingen werden uitgevoerd, alsook tegen de kalibratie van het computermodel. De geluidsmetingen zijn enkel gebruikt om het model te kalibreren. Geluidsmetingen worden altijd samen met verkeerstellingen uitgevoerd zodat het model kan gekalibreerd worden met de hoeveelheid verkeer dat er rijdt. Indien in het model meer verkeer rijdt dan tijdens de geluidsmetingen, zal ook het geluidsniveau toenemen.
- Het rolgeluid is meegenomen in de geluidsstudie.
- Bezwaarindieners vragen om de geluidsoverlast op te volgen na de eventuele omgevingsvergunning. Om na de plaatsing van de geluidsschermen na te gaan of het verwachte resultaat, een vermindering van de geluidsoverlast, ook daadwerkelijk behaald werd dienen opnieuw objectieve metingen te gebeuren. Na het plaatsen van de geluidsschermen zullen er nieuwe geluidsmetingen uitgevoerd worden om na te gaan of deze effectief het gewenste effect hebben. Dit wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning.
- Een bezwaarindiener stelt dat de MER-studie aantoont dat er milderende maatregelen nodig zijn ter hoogte van zijn woning gelegen te Mechelsesteenweg 177, 2860 Sint-Katelijne-Waver voor geluid en luchtvervuiling. Er worden geluidsschermen geplaatst om de woning te beschermen tegen geluid en luchtverontreiniging op de manier dat er uit de MER-studie naar voor is gekomen.
- Een bezwaarindiener meldt dat het niet aanvaardbaar is dat er geen geluidsschermen zijn voorzien zijn ten noorden van de R6 in het meest westelijk gedeelte van de aanvraag, nochtans heeft men op deze plaats sterke geluidshinder (tot 85 dB(A) in de tuin). Uit het project-MER blijken hier geen milderende maatregelen nodig te zijn. De normen voor een bestaande weg zijn wel anders dan voor een nieuw te bouwen weg.
- Er wordt gevraagd om de geluidsschermen door te trekken over gans het traject Berlaarbaan tot Bergstraat. De geluidsschermen worden geplaatst zoals ze uit het project-MER naar voor komen. Bijkomend worden wel onderbrekingen van minder dan 100 m opgevuld met geluidsschermen.
- Een bezwaarindiener stelt zich de vraag waarom er wel geluidsschermen worden geplaatst tussen het Heiken en de Berlaarbaan, terwijl mensen op enkele honderden meters verder op Heivelden, die op eenzelfde afstand van de R6 wonen geen geluidsschermen krijgen. Conform het significantiekader worden schermen voorzien in functie van woningen met LDen >55 dB. Bij de woningen waar geen schermen voorzien worden is dit niet het geval omdat ze wel degelijk verder van de R6 liggen.
- Voor Heivelden 41 en 43 te Onze-Lieve-Vrouw-Waver wordt gemeld dat zij ernstige persoonlijke hinder ondervinden sinds de opening van de R6 voor verkeer in augustus 2014. Conform het significantiekader worden schermen voorzien in functie van woningen met LDen >55 dB. Bij de woningen waar geen schermen voorzien worden is dit niet het geval (omdat ze wel degelijk verder van de R6 liggen).
- Bezwaarindieners die wonen ter hoogte van het rond punt aan de Berlaarbaan stellen dat er geluidsschermen worden geplaatst langs de R6 zelf, maar niet op het rond punt, waardoor de woningen in de Berlaarbaan nog meer geluidshinder zullen ondervinden. Om veiligheidsredenen kunnen geen schermen geplaatst worden op de rotonde zelf maar de balustrade zal vanwege de verhoogde ligging wel een zeker afschermend effect hebben. Het niet voorzien van schermen op de rotonde zelf zal niet tot meer geluidshinder in de Berlaarbaan zorgen. Het grootste effect komt immers van de schermen langs de R6 zelf.

- De bewoners van de Achterdiedonken te Bonheiden uiten hun bekommernis over de gewijzigde leefbaarheid en veiligheidssituatie na de aanleg van de R6. Volgens de normen uit het project-MER moeten er geen geluidsschermen voor Achterdiedonken voorzien worden. De geluidsschermen die worden aangelegd zijn absorberend en niet weerkaatsend.
- De bewoners van de Rozenlaan vestigen de aandacht op de geluidshinder ten gevolge van de aanleg van de R6. Schermen worden geplaatst zoals uit het project-MER nodig is, waarbij onderbrekingen korter dan 100 m opgevuld worden door geluidsschermen. De grotere onderbrekingen zouden geen probleem mogen vormen naar geluidshinder toe.
- De bewoners van de Rozenlaan zijn niet akkoord dat hier geen geluidsmetingen werden uitgevoerd. Uit het project-MER is niet naar voor gekomen dat hier geluidsschermen nodig zijn. Er zullen na het plaatsen van de geluidsschermen geluidsmetingen uitgevoerd worden om te zien of het gewenste effect bereikt is. Hierbij kunnen ook metingen uitgevoerd worden ter hoogte van de Rozenlaan.
- Bezwaren buiten het projectgebied:
 - Een bezwaarindiener stelt dat het niet te begrijpen is dat er geen geluidsschermen voorzien worden om de geluidsoverlast van de R6 ter hoogte van de woningen Vestinglaan te beperken. Dit betreft het 'bestaand' deel van de R6 aan het fort. De impact van de R6 ter hoogte van de Vestinglaan is eerder beperkt (ruim <55 dB); de Heisbroekweg heeft daar een grotere impact.
 - Voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag en milieueffectenrapport heeft betrekking op de doortrekking van de R6. Er wordt binnen deze procedure niet ingegaan op bezwaren die betrekking hebben op geluidsoverlast van de bestaande R6 (voor de doortrekking).

Luchtverontreiniging - gezondheidsimpact

Algemeen kan hier verwezen worden naar het project-MER en de maatregelen die daar naar voor komen. Enerzijds worden er geluidsschermen geplaatst op de locaties waar het project-MER aangeeft, maar er worden ook groenzones aangelegd wat ook voor afscherming zal zorgen:

- Bewoners van de Mechelsesteenweg stellen dat ze sinds augustus 2014 dag en nacht te kampen hebben met geluidshinder en luchtverontreiniging afkomstig door de aanleg van de R6 en vragen een oplossing. Zeker als het gaat over bewoners aan de noordzijde van de R6 zouden ze een verbetering moeten merken na het plaatsen van de geluidsschermen. Lucht en geluid is meegenomen in het project-MER met de nodige maatregelen.
- Ter hoogte van de Rozenlaan zullen schermen worden geplaatst die een positieve invloed hebben op het aspect lucht.

Trillingen

Bewoners van de Rozenlaan melden dat ze door de trillingen 's nachts wakker worden. Trillingen worden in het project-MER bekeken onder §4.2.3.4. Trillingen veroorzaakt door een weg zijn maximaal 100 m ver te voelen. De dichtstbijzijnde woning in de Rozenlaan bevindt zich op ongeveer 150 m van de R6, waardoor deze buiten de perimeter voor eventuele trillingen vallen.

Visuele hinder

- Bewoners van de Rozenlaan zien in de winter vanuit hun raam auto's en vrachtwagens voorbijrijden, wat een totaal andere situatie is dan voor de R6. Ter hoogte van Rozenlaan komen er geluidsschermen. Dit zou de hinder van de weg en haar verkeer moeten milderen.

- Bewoners stellen dat er naast geluidshinder ook lichthinder is. Er is langs de R6 geen verlichting geplaatst, behalve in de zones rond de rotondes. Dit beperkt de mogelijke lichthinder substantieel. Bovendien zorgen de geluidsschermen en het groen langs de R6 ook voor afscherming van het licht van de auto's.

Veiligheid

Er wordt gevraagd waarom er nauwelijks pechstroken zijn voorzien langs het traject van de R6. Er worden langs de R6 op regelmatige basis pechhavens voorzien. Pechstroken worden enkel voorzien langs de snelwegen en niet langs een gewone gewestweg. Bovendien zorgen pechstroken voor extra verharding wat weer een negatief effect heeft op de leefomgeving. De voorgestelde pechhavens zijn aanvaardbaar gelet op het type weg.

Fauna en flora

De effecten op biodiversiteit zijn in het project-MER onderzocht. Er wordt aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing van de gewestweg. De bestaande groenstructuren aan weerszijden van de weg worden versterkt door de ontbossingen maximaal te compenseren in het projectgebied en ook door de aanleg van bufferbekkens aanliggend aan de R6.

Ruimtelijke aspecten – schending van de goede ruimtelijke ordening

- Er wordt gesteld dat de vergunningsaanvraag niet strookt met de goede ruimtelijke ordening. De geplande werken zijn zonder enige twijfel van die aard en omvang dat bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening zowel de onmiddellijke als ruimere omgeving in ogenschouw moet worden genomen:
 - De erfdienstbaarheid is mee opgenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag en in het project-MER.
 - In projectinhoudversie 4 werd bijkomende informatie hierover opgenomen in het dossier.
 - De erfdienstbare weg zou niet volledig ingetekend zijn volgens het aangehechte plan van de vrederechter. Uit onderzoek blijkt dat het plan dat bij het vonnis hoort, later vertaald is naar het plan voor de notariële akte. Dit is een ondertekend plan opgemaakt door AWV en op de plannen in het aanvraagdossier zo werd overgebracht. De breedte in het vonnis was 5 m en in het plan voor de akte 6 m, dus 1 m breder gemaakt. Er werd aangeraden om op de grondplannen en het rooilijnplan de breedte van de erfdienstbare weg op te nemen (6 m) en breedte toegangsweg (4 m). Op het plan staat duidelijk genoteerd dat het recht van uitweg tot perceel 68B loopt. Daarom zijn de lijnen van de 4 m brede toegangsweg (steenslagverharding) opgenomen in het plan. In projectinhoudversie 4 werd bijkomende informatie hierover opgenomen in het dossier.
 - De aansluiting vanaf het private perceel AWV (perceel natuurtechnische berm 10) tot de serres ligt op openbaar domein en is niet als erfdienstbaarheid opgenomen (blauwe lijn). Er werd onderzocht of hiervoor wettelijke erfdienstbaarheid van uitweg gevestigd op openbaar domein kan toegepast. Dit is enkel van toepassing als een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van overgang, buiten de handel zodat er noch zakelijke noch persoonlijke rechten op gevestigd worden. De afbakening van het lot 2 en 3 (conform plan in bijlage) is niet opgenomen op het rooilijnplan. De erfdienstbaarheid dient wel nog via notariële akte worden vastgelegd, met aanpassing van de loten 2 en 3.
 - Er werd aangeraden om de afmeting en de zone van de erfdienstbaarheid op de grondplannen exact op te nemen op de plannen zodat herover geen onduidelijkheid blijft bestaan. Dit gebeurde in de gewijzigde projectinhoudversie 4.

- Dat de aanleg van de natuurtechnische berm de bedrijfsvoering hindert en een onaanvaardbare beperking in agrarisch gebied is, wordt niet onderschreven. Glastuinbouw is een intensieve vorm van landbouw en ook voor glastuinbouwbedrijven is het aangewezen en noodzakelijk de nodige groenschermen te voorzien.
- De aanvraag zou de uitbreidingsmogelijkheden van het bestaande tuinbouwbedrijf in het gedrang brengen. De doortrekking van de R6 wordt gerealiseerd in de reservatiestrook voor deze gewestweg en gaat hier niet buiten. De agrarische bestemming kan wel degelijk gerealiseerd worden, echter zonder dat ze de doortrekking van de gewestweg in het gedrang brengt.
- De keuzes in het ontwerp om de weg aan te leggen zoals nu voorzien is hoofdzakelijk ingegeven vanuit de waterhuishouding van het gebied. In het project-MER worden een aantal uitvoeringsalternatieven onderzocht. De ongelijkgrondse rotondes zijn zo gekozen dat er onder de R6 nog een veilige doorgang kan gemaakt worden voor onder andere fietsers. Bovendien zullen er flankerende maatregelen worden genomen zoals ze uit het project-MER naar voren komen.
- Het is zeker de bedoeling om de doorgetrokken R6 in te bedden in een robuuste groenstructuur. Het groen dat op het plan is ingetekend, bestaat reeds deels; het overige deel zal effectief aangeplant worden, zelfs los van de boscompensatie omdat de voorgestelde gronden te smal zijn of reeds voorzien waren voor andere projecten. Hiertoe wordt een voorwaarde aan de omgevingsvergunning gehecht.
- Ontbossingen worden maximaal gecompenseerd in het projectgebied, het Agentschap voor Natuur en Bos is bevoegd voor de goedkeuring van het boscompensatiedossier.

Planologische aspecten

De volledige doorgetrokken R6 met zijn aanhorigheden situeert zich binnen de op het gewestplan ingetekende reservatiestrook op het gewestplan Mechelen. De as van de hoofdverkeersweg op het gewestplan is indicatief. De technische uitwerking van de infrastructuur is planologisch conform.

Waterproblematiek

- Inzake de verenigbaarheid van het project aan artikel 1.3.1.1 van het decreet betreffende het integraal waterbeleid, meer bepaald de watertoets wordt verwezen naar bovenstaande beoordeling (zie onder 'Watertoets'), waaruit blijkt dat de aanvraag mits het naleven de opgelegde voorwaarden de watertoets doorstaat.
- Langs de R6 is een buffergracht voorzien. Vanuit de buffergracht is er een overloop voorzien naar natuurtechnische bermen. De buffergracht is echter ook verbonden met de Begijnenbeek zodat de afvoer van het water verzekerd is.
- Ter hoogte van Heivelden 43 wordt er een buis doorheen het talud van de R6 geplaatst waardoor een bufferbekken aan de noordzijde overbodig is.

Het project-MER

De bezwaren die betrekking hebben op het milieueffectenrapport werden bij de goedkeuring van het project-MER behandeld door het Team Omgevingseffecten (milieueffectenrapportage) van de afdeling GOP van het Departement Omgeving. Hiervoor wordt verwezen naar het deel 'Milieueffectrapportage' in dit advies.

Burgerrechtelijke aangelegenheden

Artikel 78, §1, van het Omgevingsvergunningendecreet stelt dat de omgevingsvergunning een zakelijk karakter heeft. Ze wordt verleend onder voorbehoud van de burgerlijke rechten die betrekking hebben op het onroerend goed.

De beslissingen genomen op grond van het Omgevingsvergunningendecreet doen geen afbreuk aan de burgerlijke rechten van derden.

Er zal uiteraard rekening moeten worden gehouden met alle gevestigde erfdienstbaarheden ter plaatse.

Volledigheid/onduidelijkheid van het dossier

- Er wordt gesteld dat het dossier onvolledig en onduidelijk is op volgende punten:
 - Bezwaarindieners stellen dat de aanvraag niet geheel voldoet aan de bepalingen van het van toepassing zijnde normenboek. De erfdienstbaarheid voor het tuinbouwbedrijf op de grens met Bonheiden en Sint-Katelijne-Waver dat bij vonnis van de vrederechter van het kanton Mechelen op 26 april 2013 is vastgelegd is later omgezet in een notariële akte. Dit werd aangevuld in projectinhoudversie 4.
 - De tekeningensets zijn opgebouwd volgens het normenboek infrastructuurwerken, technische werken en terreinaanlegwerken en bevatten voldoende informatie om de aanvraag correct te beoordelen.
 - De concrete inplanting en contouren van duiker D4 zijn inderdaad niet expliciet aangeduid op het inplantingsplan nieuwe toestand in deelset 3. Dit werd aangevuld in projectinhoudversie 4.
 - De inbuizingen van de grachten worden getoetst aan de bepalingen van de wet op de onbevaarbare waterlopen, zie bovenstaande bespreking onder 'Overwelden baangrachten' bij de 'Watertoets'.
- De doortrekking van de R6 is reeds grotendeels uitgevoerd. De plannen zijn opgemaakt in drie toestanden:
 - de bestaande toestand: dit is de werkelijke toestand vandaag op het terrein;
 - de vergunde toestand: dit is de toestand zoals hij was voor de aanleg van de R6;
 - de nieuwe toestand: dit is de toestand zoals hij wordt na realisatie van de voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag.
- Het dossier zou onvolledig zijn omdat een project-MER-screening ontbreekt. Aangezien het dossier vergezeld gaat van een project-MER is een screening niet aan de orde. Ook in de procedure van de eerdere stedenbouwkundige vergunningen werd een project-MER opgemaakt. De diepgang van een MER is veel groter dan van de screening en het MER wordt opgemaakt door MER-deskundigen en beoordeeld door het Team Omgevingseffecten (milieueffectenrapportage) van de afdeling GOP van het Departement Omgeving.

Onderdeel gemeentewegen

- De gemeenteraad is volgens het nieuwe gemeentewegendecreet bevoegd voor de rooilijnen van de gemeentewegen. De gemeenteraad spreekt zich uit over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg, en over de eventuele opname in het openbaar domein. Hierbij wordt rekening gehouden met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, en in voorkomend geval met het gemeentelijk beleidskader en afwegingskader, vermeld in artikel 6 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen. De gemeenteraad kan daarbij voorwaarden opleggen en lasten verbinden, die de bevoegde overheid in de eventuele vergunning opneemt. De vergunningverlenende overheid bevoegd over de omgevingsvergunningsaanvraag, in dit geval de minister van Omgeving, is niet bevoegd om een uitspraak te doen over de gemeentewegen.
- Het rooilijnplan Bergstraat met koninklijk besluit van 21 maart 1957 is het 'lijnrichtingsplan Bergstraat'. Dat plan vermeldt een breedte van 14,5 m: 6,5 m en 8 m uit de weg. Zo is deze ook ingetekend. Op grondgebied Bonheiden werd een

rooilijnbreedte van 14 m ingetekend. Dit komt ook overeen met een recent opmetingsplan van perceel A408e. In projectinhoudversie 4 werden in antwoord op dit bezwaar aanpassingen en aanvullingen aangebracht aan de rooilijnplannen.

- Er zal ook nog een wijzigingsverzoek worden ingediend met aangepaste rooilijnplannen omdat de bestaande rooilijnplannen 'Baanvelden – Berlaarbaan' en 'Bergstraat', zoals opgenomen in het aanvraagdossier, niet conform de laatste rooilijnplannen zijn.

Procedurele aspecten en algemene rechtsbeginselen

- Bezwaarindieners stellen dat het gelijkheidsbeginsel is geschonden omdat niet overall langs de R6 – bestaande R6 en verlenging R6 – dezelfde criteria worden gehanteerd voor het plaatsen van geluidsschermen. Er is inderdaad een verschil tussen de behandeling van de geluidsaspecten voor de bestaande R6 en de doortrekking van de R6. Voor de bestaande R6 zijn reeds verschillende stedenbouwkundige vergunningen verleend (zie ook onder 'Historiek') en zijn reeds geluidsreducerende maatregelen opgenomen. De geluidsschermen die geplaatst worden ter hoogte van de Kasteellaan, worden niet geplaatst als maatregel uit het MER. Die geluidsschermen staan volledig los van het onderhavige project.
- Er wordt gevraagd wat er gebeurd is met de bezwaren van de vorige omgevingsvergunningsaanvraag die ingetrokken is. Men stelt dat argumenten die aangereikt werden in eerdere bezwaren ingediend door burgers die langs de R6 wonen in verband met overlast door de huidige route, hoogte en dergelijke van de R6 er helaas zijn voor 'dovemansoren'. Dit is geen correcte interpretatie. De vorige omgevingsvergunningsaanvraag werd ingetrokken omdat er op basis van de bezwaren werd geconcludeerd dat er bijkomend onderzoek en onderbouwing nodig was in het MER en de resultaten dienden vertaald te worden in het ontwerp. Dit heeft geresulteerd in onderhavige aanvraag die herwerkt is. Er is inderdaad geen formeel antwoord op de bezwaren geformuleerd aangezien de aanvraag werd ingetrokken.
- Het feit dat de onderhavige omgevingsvergunningsaanvraag een regularisatie betreft is het gevolg van het feit dat de stedenbouwkundige vergunning voor de doortrekking van de R6 tot tweemaal toe werd aangevochten en vervolgens vernietigd door de Raad voor Vergunningsbetwistingen. De aanvrager is vervolgens gestart met de opmaak van een volledig nieuw milieueffectenrapport en de aanpassing van de plannen werden afgestemd op de resultaten van dit project-MER.
- De procedure van de omgevingsvergunningsaanvraag en de beslissing gebeurt met in achtname van alle administratieve rechtsbeginselen. Het dossier werd op regelmatige wijze onderworpen aan een openbaar onderzoek in de drie gemeenten conform artikel 23 van het Omgevingsvergunningendecreet en hoofdstuk 5 van het Omgevingsvergunningenbesluit.
- Er worden vragen gesteld over verleende vergunningen voor het bestaande deel van de R6. Hiervoor wordt verwezen naar de bespreking onder 'Historiek' in dit advies.

Tweede openbaar onderzoek

Geluid

- Bezwaarindieners stellen dat er onvoldoende aandacht werd besteed aan de effecten op de verlenging van de R6 en de mogelijke effecten op gebied van geluidshinder. Het ontwerp-milieueffectenrapport heeft de geluidseffecten van de doortrekking van de R6 onderzocht voor het noordwestelijke deel van het projectgebied. De beoordeling van het ontwerp-MER gebeurt, los van de beoordeling van de omgevingsvergunningsaanvraag, door het Team Omgevingseffecten (milieueffectenrapportage) van de afdeling GOP van het Departement Omgeving. Indien het milieueffectenrapport niet wordt goedgekeurd wordt de procedure stopgezet.

- Bezwaarindieners vragen om de geluidsmuren ter hoogte van de achterzijde van de woning Heivelden 7 niet te onderbreken maar te laten doorlopen, aangezien zij veel geluidshinder ervaren. De geluidsschermen worden geplaatst zoals ze uit het MER naar voor komen. Bijkomend worden onderbrekingen van minder dan 100 m opgevuld met geluidsschermen. Ter hoogte van de woning Heivelden 7 is er een onderbreking van circa 180 m tussen een nieuw te plaatsen geluidsscherm en een bestaand geluidsscherm. Uit het project-MER blijkt dat op deze locatie geen geluidsscherm nodig is. Conform het significantiekader worden schermen voorzien in functie van woningen met LDen >55 dB. Bij de woningen waar geen schermen voorzien worden is dit niet het geval omdat ze wel degelijk verder van de R6 liggen. Uit het project-MER blijkt dat de norm die overeenstemt met het geluidsniveau zoals in dit woongebied zou mogen heersen om een akoestisch comfort te garanderen tijdens alle periodes gerespecteerd blijft.
- Bezwaarindieners vragen om de geluidsmuren op het stuk Heiken/Heivelden tot de Putsesteenweg niet te onderbreken maar te laten doorlopen, aangezien zij veel geluidshinder ondervinden. De inplanting van de geluidsschermen vloeit voort uit het milieueffectenrapport.
- Bezwaarindieners stellen dat er geen ernstig onderzoek is gedaan naar de geluidsoverlast ter hoogte van de woningen in de Vestinglaan. Dit betreft het 'bestaand' deel van de R6 aan het fort. De impact van de R6 ter hoogte van de Vestinglaan is eerder beperkt (ruim <55 dB), de Heisbroekweg heeft daar een grotere impact.
- Een bezwaarindiener vraagt om naar analogie met de Kasteellaan, Valkstraat en Donk ook geluidsschermen te plaatsen ter hoogte van de Korte Mussepi, Hooghuisweg en Otterbeekweg. In het project-MER worden de geluidseffecten van beide locaties gelijkwaardig geëvalueerd en besproken op pagina 133 tot 137.

Visuele hinder

- Een gebied kan door middel van een geluidsscherm verbeteren door de geluidsreductie die gerealiseerd kan worden. Door aandacht voor het uiterlijk van de schermen en de landschappelijke inpassing van de schermen hebben ze echter niet per definitie een negatieve uitwerking op de leefomgeving. Onderdeel van een duurzame leefomgeving is een prettig leefklimaat zonder geluidsoverlast. Een visueel aantrekkelijk en geluidsreducerend geluidsscherm kan hierin een rol spelen. Er blijkt uit het milieueffectenrapport dat de schermen cruciaal zijn voor de woonkwaliteit. In het dossier werd gezocht naar een evenwicht tussen geluidsreducerende maatregelen en de landschappelijke inpassing van de schermen.
- Er kan niet ingegaan worden op de vraag van het bedrijf ten zuiden van de R6 om de geluidsschermen aan deze zijde niet te plaatsen. Het bedrijf stelt de noodzaak aan deze geluidsschermen in vraag aangezien ze geen geluidshinder ervaren, maar uit het milieueffectenrapport blijkt wel degelijk dat de geluidsschermen op deze plek noodzakelijk zijn naar de residentiële bebouwing in de omgeving.
- De bewoners van de Vestinglaan ervaren visuele hinder door de verhoogde ligging van de R6 ter hoogte van de kruising met de Mechelsesteenweg. Er worden in het ontwerp groenstructuren voorzien om hier een antwoord op te geven. Deze aanplantingen worden eveneens opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Waterproblematiek

Bewoners ten zuiden van de R6 aan de zijde van Bonheiden vragen om het regenwater dat zich bij hevige regenval voor de deur groepeert, af te leiden. Dit betreft een probleem van wateroverlast op gemeentewegen in de gemeente Bonheiden. Uit het bezwaar blijkt niet dat de wateroverlast ter plaatse veroorzaakt wordt door de werken van de doortrekking van de R6. Ook blijkt niet uit het project-MER dat dit het geval is. De milderende maatregelen voorzien in het project-MER hiervoor worden als voorwaarden aan de omgevingsvergunning gehecht.

De waterproblematiek die gekoppeld is aan de werken van de doortrekking van de R6 wordt hierdoor tot een aanvaardbaar niveau gebracht.

Procedurele aspecten en algemene rechtsbeginselen

- Bewoners van de Korte Mussepi, Hooghuisweg en Otterbeekweg voelen zich ongelijk behandeld omdat geen geluidsschermen ter plaatse worden voorzien, en wel aan de Kasteellaan en Donk op het bestaande deel van de R6. In het project-MER worden de geluidseffecten wel degelijk gelijkwaardig geëvalueerd en besproken op pagina 133 tot 137. Hiervoor wordt verwezen naar de postmonitoring die werd opgelegd in de stedenbouwkundige vergunning van de Heisbroekweg. Verder studiewerk dient uit te wijzen op welke wijze het geluid op deze plaats kan gemitigeerd worden. Er werden ter plaatse overschrijdingen vastgesteld maar de concrete maatregelen moeten nog verder uitgewerkt worden. De geluidsschermen op het bestaande tracé van de R6, zijn aanhorigheden van de wegenis en vallen buiten het projectgebied.
- Bezwaarindieners stellen dat de aanvraag zeer onzorgvuldig is aangepakt door opeenvolgende aanpassingen, bijvoegingen, openbare onderzoeken. Er wordt ook geduid op het zeer lange verloop van de opeenvolgende procedures. Inderdaad betreft het een lange procedure. Er werden in het verleden twee stedenbouwkundige vergunningen verleend dewelke werden aangevochten door omwonenden en vernietigd door de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Het dossier werd herwerkt en er werd een nieuw milieueffectenrapport opgesteld. De eerste omgevingsvergunningsaanvraag werd ingetrokken omdat er nog een aantal kwesties onvoldoende werden onderzocht, voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag werd onderworpen aan een adviesronde en een openbaar onderzoek. Vervolgens heeft de aanvrager het dossier gewijzigd om een antwoord te bieden op de openstaande vragen en adviezen. Deze handelswijze is decretaal mogelijk volgens artikel 30 van het Omgevingsvergunningendecreet. Na wijziging werd het dossier opnieuw onderworpen aan een adviesronde en een openbaar onderzoek. De bezwaren die werden geformuleerd in het eerste openbaar onderzoek blijven behouden.
- Het is niet zo dat in de omgevingsvergunning voor de doortrekking van de R6 plots schermen worden voorzien op het bestaande deel van de R6. De oorspronkelijke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor de doortrekking van de R6 ging vergezeld van een milieueffectenrapport voor de heraanleg van de bestaande R6 en de doortrekking van de R6. In het kader van de omgevingsvergunningsaanvraag van de doortrekking van de R6 werd een nieuw milieueffectenrapport opgemaakt, dit spitst zich toe op de doortrekking van de R6, immers de kruispunten van de bestaande R6 met de Antwerpsesteenweg, de Liersesteenweg en de Heisbroekweg zijn reeds uitgevoerd. Er zijn aan de vergunningen voor deze kruispunten reeds voorwaarden verbonden naar het plaatsen van geluidsschermen toe en naar monitoring en remediëring van geluid.
- Bezwaarindieners wijzen er op dat ze vrezen dat de ingetekende aanplantingen op het plan ter hoogte van de Mussepi parallel aan de R6 slechts dienen ter verfraaiing van het plan en niet om de R6 in te bufferen. Om de aanplant van de groenstroken te garanderen wordt dit eveneens als voorwaarde in de vergunning opgenomen samen met de specificatie van de kwaliteit van de aanplantingen en de timing, zoals ook voorzien is in de milderende maatregelen van het milieueffectenrapport.

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

ALGEMENE CONCLUSIE: voorwaardelijk gunstig onder voorbehoud van (1) goedgekeurde gemeenteraadsbeslissingen betreffende de zaak der wegen van de gemeente Sint-Katelijne-Waver, de gemeente Bonheiden en de gemeente Putte en (2) een ingediende en goedgekeurde projectwijziging met aanpassing van de rooilijnplannen.

De aanvraag is, onder de voorwaarden die hierna worden geformuleerd en onder voorbehoud van (1) goedgekeurde gemeenteraadsbeslissingen betreffende de zaak der wegen van de gemeente Sint-Katelijne-Waver, de gemeente Bonheiden en de gemeente Putte en (2) een ingediende en goedgekeurde projectwijziging met aanpassing van de rooilijnplannen, in overeenstemming met de wettelijke bepalingen, met de toepassing van de afwijkmogelijkheden, alsook met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving.

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

VOORSTEL VAN BESLISSING

Aan het Agentschap Wegen en Verkeer Antwerpen, Lange Kievitstraat 111-113 - bus 41, 2018 Antwerpen, wordt de vergunning verleend voor de volgende stedenbouwkundige handelingen voor de verlenging van de R6, gelegen te 2820 Bonheiden, 2860 Sint-Katelijne-Waver en 2580 Putte:

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknopte beschrijving
Vellen bomen	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Het vellen van hoogstammige nomen verspreid over het deel van het traject van de verlenging van de R6 tussen de Berlaarbaan en de Putsesteenweg.
Ontbossen	Ontbossen	Het ontbossen van een 10-tal zones verspreid over het volledige traject van de verlenging van de R6.
Opbraak	Slopen infrastructuur	Het slopen van infrastructuur ter hoogte van de kruisingen van het bestaand wegennet met het tracé van de verlenging van de R6.
Sloop woning Mechelsesteenweg 198	Verwijderen van vrijstaande gebouwen	Het slopen van een vrijstaande woning.
Relief	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Een reliëfwijziging over het volledige traject van de R6 tussen de Mechelsesteenweg en de Putsesteenweg. De R6 wordt hier in ophoging aangelegd. Aansluitend worden grachten en bufferbekkens uitgegraven.
Verharding Mechelsesteenweg, Lozenhoek	Aanleggen infrastructuur	De verharding van de nieuwe gemeenteweg Lozenhoek en de aanpassing aan de Mechelsesteenweg, ter ontsluiting van woningen en bedrijven.

Verharding Berlaarbaan	Aanleggen infrastructuur	De verharding van de Berlaarbaan ter hoogte van de kruising met de R6.
Verharding Heiken	Aanleggen infrastructuur	De verharding van het Heiken ter hoogte van de kruising met de R6.
Verharding Bergstraat	Aanleggen infrastructuur	De verharding van de Bergstraat ter hoogte van de kruising met de R6.
Verharding Putsesteenweg	Aanleggen infrastructuur	De verharding van de gemeenteweg Putsesteenweg ter ontsluiting van woningen en bedrijven.
Brug Mechelsesteenweg	Nieuwbouw infrastructuur	Het bouwen van een brug over de Mechelsesteenweg waarbij de gewestweg over de brug loopt.
Brug Bergstraat	Nieuwbouw infrastructuur	Het bouwen van een brug over de R6 waarbij de gemeenteweg Bergstraat over de R6 loopt.
Machtiging	Wijzigen Infrastructuur	Het uitvoeren van Werken aan waterlopen.
Riolering	Aanleggen infrastructuur	Het uitvoeren van rioleringswerken.
Inbuizing grachten	Aanleggen infrastructuur	Inbuizing van grachten.
Werfzone	Een grond gebruiken, aanleggen of inrichten	De aanleg van een werfzone voor aanleg doorpersing betonbuis diameter 800 mm onder de R6.
Verharding R6	Nieuwbouw of aanleggen	De verharding van de gewestweg R6 tussen de Mechelsesteenweg en de Putsesteenweg met een oppervlakte van 53.000 m ² .
BA_ontsluiting perceel A68b	Aanleggen infrastructuur	Aanleggen ontsluitingsweg naar het perceel A68b.

Aan het Agentschap Wegen en Verkeer Antwerpen, Lange Kievitstraat 111-113 - bus 41, 2018 Antwerpen, wordt de vergunning verleend voor de wijziging van vegetatie, gelegen te 2820 Bonheiden, 2860 Sint-Katelijne-Waver en 2580 Putte:

Planaanduiding	Handeling	Beknopte beschrijving
Reliëf	Het wijzigen van het reliëf	Het verhogen van het reliëf voor de aanleg van een nieuw profiel tussen de Mechelsesteenweg en de Putsesteenweg.
Vellen bomen	Het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	Het vellen van hoogstammige nomen verspreid over het deel van het traject van de verlenging van de R6 tussen de Berlaarbaan en de Putsesteenweg.
Verlegging waterloop	Het uitgraven, verbreden, rechtekken of dichten van kleine landschapselementen	Het verleggen van een waterloop verspreid over het volledige traject van de verlenging van de R6.

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

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

§1. Met betrekking tot de stedenbouwkundige handelingen:

1. Alle projectgeïntegreerde ecologische ontsnipperingsmaatregelen worden gerealiseerd voor 31 december 2024:
 - a. Alle aanplantingen in het project ingetekend op de inplantingsplannen 'nieuwe toestand' worden gerealiseerd voor het einde van het plantseizoen 2024 – 2025. Alle aanplantingen zijn streekeigen en standplaatsgeschikt, uitval wordt vervangen.
 - b. De natuurtechnische maatregelen in de vorm van poelen en beplantingen worden integraal uitgevoerd. Om meer variatie in de nat-droog gradiënten te krijgen bij de poelen worden een aantal poelen of delen ervan dieper dan 0,80 m uitgegraven, zodat deze delen ook permanent waterhoudend kunnen zijn. De bodem van de poelen wordt uitgegraven tot een diepte van minimum 0,30 m onder het laagste grondwaterpeil voor minstens de helft van de oppervlakte van de poel.
 - c. De duikers voor het kruisen van de waterlopen worden voorzien van een droge passage voor klein wild. De verschillende kruisingen worden steeds voorzien met een minimum aan beschoeiing. Deze beschoeiing wordt ook steeds voorzien met een houten beschoeiing of schanskorven om maximaal natuurlijke taluds te behouden.
 - d. Alle droge ecotunnels, voorzien op de plannen, worden gerealiseerd. Het betreffen 12 ecokokers van 1,20 m op 0,80 m voor kleinwild - voornamelijk gesitueerd ter hoogte van de bospercelen en kleine landschapselementen die doorsneden worden door de R6 – en bijhorende aansluitingen op geleiden structuren (raster, stobbenwal) dienen aangelegd te worden. Het betreft met name:
 - i. de 2 ecokokers voorzien tussen de Mechelsesteenweg en de Berlaarbaan;
 - ii. de 2 ecokokers ter hoogte van de Berlaarbaan (oosten en westen ervan);
 - iii. de 6 ecokokers tussen Heiken en de Bergstraat;
 - iv. de 2 ecokokers ter hoogte van het landbouwgebied ten westen van Peultjesbos.
 - e. Er wordt 1 ecoduiker (3 m op 1,50 m) met droge passage voor klein wild voorzien ter hoogte van de Begijnenbeek).
 - f. Er worden verschillende faunautstapplaatsen voorzien in de bermgracht.
2. De volgende aanbevelingen en milderende maatregelen voortvloeiend uit het project-MER-rapport worden nageleefd:
 - a. Discipline mobiliteit:
 - i. De doorstroming van de kruispunten R6/Mechelsesteenweg, R6/Berlaarbaan en R6 Putsesteenweg wordt gemonitord. Als er op lange termijn extra maatregelen nodig zijn om de doorstroming te verbeteren, worden deze geïmplementeerd. Er is bij de monitoring zowel oog voor doorstroming als voor flankerende maatregelen inzake het verhinderen van sluipverkeer.
 - b. Discipline geluid en trillingen:
 - i. Geluidsarme wegverharding
Wat de wegverharding betreft wordt de emissie van het wegverkeer (rolgeluid) bepaald door de textuur en de porositeit van de wegverharding. Door de amplitude en golflengte van de textuur te optimaliseren worden minder trillingen in de band opgewekt en met porositeit (holle ruimtes in een open wegverharding) is het mogelijk om het geluid al dicht bij de bron te dempen. Om het rolgeluid te

verminderen worden oneffenheden vermeden en wordt gebruik gemaakt van 'stille' wegbedekkingen.

ii. Geluidsschermen

Op onderstaande locaties zijn milderende maatregelen vereist. Deze milderende maatregelen zijn geïntegreerd in het project en worden integraal uitgevoerd. Aangezien het een regularisatie van de doortrekking van de weg betreft worden de geluidsschermen geplaatst voor 31 december 2024:

- ten noorden van het gedeelte van de nieuwe R6 tussen de N15 en de Bergstraat;
- woningen te Putsesteenweg (toetspunt R6-A-1 & R6-A-2);
- ten noorden het gedeelte van de nieuwe R6 tussen de Bergstraat en Heiken/Heivelden;
- woningen te Heivelden (toetspunten R6-C-4 en R6-C-7);
- ten noorden en ten zuiden van de nieuwe R6 tussen Heiken/Heivelden en de Berlaarbaan;
- woningen te Heivelden (toetspunt R6-E-1);
- woningen te Berlaarbaan (toetspunten R6-E-3, R6-E-10 & R6-F-8);
- ten noorden en ten zuiden van de nieuwe R6 tussen de Berlaarbaan en de Mechelsesteenweg;
- woningen te Mechelsesteenweg (toetspunten R6-G-5, R6-G-6 & R6-G-13);
- woningen te Berlaarbaan (toetspunten R6-H-1, R6-H-7 & R6-H-8);
- woningen te Akelei (toetspunten R6-H-14 & R6-H-15).

iii. Geluidsmetingen

Na het plaatsen van de schermen worden geluidsmetingen uitgevoerd om na te gaan of er effectief geen negatieve geluidseffecten (overschrijding van het vooropgesteld geluidsniveau) meer optreden. Indien overschrijdingen worden vastgesteld, worden maatregelen genomen.

c. Discipline lucht:

- i. De nieuwe aanplantingen die aangeduid zijn op de inplantingsplannen horende bij de aanvraag worden integraal aangeplant voor het einde van het plantseizoen 2024 - 2025. De beplanting is streekeigen en standplaatsgeschikt. Uitval wordt vervangen.

d. Discipline oppervlaktewater:

- i. De vernattingsproblemen ter hoogte van Heivelden worden geremedieerd door:
- aansluiting van de 'doodlopende' gracht op de bermgracht;
 - heraanleg (met voldoende langshelling) en systematisch onderhoud van de bermgracht;
 - vergroten van de buisdiameter onder Heiken;
 - aanleg van een afwateringsbuis doorheen het talud van de R6 richting Begijnenbeek (herstel van de natuurlijke afwateringsrichting: Er wordt er een doorpersing voorzien onder de R6 die de noordelijke en zuidelijke zijde met elkaar verbinden op deze locatie, zodat er een vermazing van het hemelwater richting de Begijnenbeek kan optreden.

- ii. Er wordt een systeem van variabele schotbalken en een knijpopening met schuifdeur voorzien in de langsgrachten van de R6, waarmee bij lagere grondwaterstand infiltratie wordt gestimuleerd, maar in geval

van wateroverlast voor een snelle doorvoer kan gezorgd worden (zonder overmatige drainage van grondwater).

3. Boscompensatie:
 - a. De voorwaarden zoals opgenomen in het goedgekeurde compensatieformulier met kenmerk: 23-201470 worden nageleefd.
 - b. De te ontbossen oppervlakte bedraagt 18.922 m². Deze oppervlakte valt niet meer onder het toepassingsgebied van het Bosdecreet.
 - c. De ontbossing kan enkel worden uitgevoerd conform het plan toegevoegd als bijlage, waarop ook de als bos te behouden zones zijn aangeduid.
 - d. De bosbehoudsbijdrage van € 122.589,90 wordt binnen de 4 maanden, vanaf de datum waarop gebruik mag gemaakt worden van deze vergunning, gestort. Het overschrijvingsformulier voor het vereffenen van de bosbehoudsbijdrage zal rechtstreeks door het Agentschap voor Natuur en Bos worden overgemaakt aan de aanvrager van zodra de vergunning van kracht wordt.
4. De 5 m-zone aan de noordzijde van de Maanhoevebeek, tussen de Berlaarbaan en KM16bis, wordt vrijgemaakt ten behoeve van het onderhoud van de waterloop.
5. De maatregelen in kader van de machtiging voor de aansluiting op een open gracht (Eco koker 4), zoals opgenomen in het advies van 15 september 2023 van de dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Antwerpen, worden nageleefd.
6. De veiligheidsvoorschriften en – maatregelen, zoals opgenomen in het advies van 5 juni 2023 van de nv Elia Asset, worden nageleefd.

Dit verslag is opgemaakt door Evelyn Buyze, secretaris GOVC.

Voor de voorzitter, afwezig,
Qendresa Idrizi
Secretaris GOVC