

Vlaamse overheid  
Afdeling Gebiedsontwikkeling, omgevingsplanning  
en –projecten (GOP)  
Directie Omgevingsprojecten  
[www.omgeving.vlaanderen.be](http://www.omgeving.vlaanderen.be)

Aan de voorzitter van de  
Gewestelijke  
Omgevingsvergunningscommissie

////////////////////////////////////  
Advies over de stedenbouwkundige handelingen van de  
omgevingsvergunningsaanvraag van Wegen Antwerpen, 2018  
Antwerpen, Lange Kievitstraat 111-113 – bus 41, voor de  
verlenging van de R6, gelegen  
te Putte, Bonheiden en Sint-Katelijne-Waver.  
////////////////////////////////////

Dossiernummer: OMV\_2022099045 – PIV3  
Ons kenmerk: 10.00/10000/893363.DIG

<b>OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG</b>
-------------------------------------

De aanvraag heeft betrekking op de verlenging van de R6.

De aanvraag heeft betrekking op terreinen gelegen te:

- voor wat betreft de stedenbouwkundige handelingen: Putte, Bonheiden en Sint-Katelijne-Waver, zoals ingetekend op het omgevingsloket onder situering:



- voor wat betreft de vegetatiewijziging: Putte, Bonheiden en Sint-Katelijne-Waver, zoals ingetekend op het omgevingsloket onder situering:



### Oorspronkelijke aanvraag

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 <sup>2</sup> .
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	Stedenbouwkundige handeling	Beknorte 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, rechttrekken of dichten van kleine landschapselementen	Het verleggen van een waterloop verspreid over het volledige traject van de verlenging van de R6.

#### ONTVANKELIJKHEID EN VOLLEDIGHEID

De aanvraag werd ingediend door het Agentschap Wegen en Verkeer met als adres Lange Kievitstraat 111 – 113 bus 41 te 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;*

## **GEMEENTEWEGEN**

### **• Gemeentewegen**

De aanvraag heeft betrekking op de inrichting/wijziging/verlegging van gemeentelijke openbare wegenis. Artikel 31 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning bepaalt 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 gemeenteraad heeft overeenkomstig artikel 8 van het decreet gemeentewegen van 3 mei 2019 de bevoegdheid over het aanleggen, wijzigen, verplaatsen of opheffen van gemeentewegen op grondgebied van de gemeenten Sint-Katelijne-Waver, Bonheiden en Putte.

De gemeenteraden van de gemeente Sint-Katelijne-Waver, Bonheiden en Putte dienen hierover een beslissing te 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 bij het uitbrengen van dit advies nog geen beslissing genomen inzake de inrichting/wijziging/verlegging van de gemeentelijke openbare wegenis.

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

## **TERMIJNVERLENGING(EN)**

### **Gemeentewegen**

Gezien de aanvraag betrekking heeft op de inrichting/wijziging/verlegging van gemeentelijke openbare wegenis is hieraan een termijnverlenging van 60 dagen gerelateerd.

## OPENBAAR ONDERZOEK

Het openbaar onderzoek werd georganiseerd in de gemeenten Sint-Katelijne-Waver, Bonheiden en Putte. Het vond in de drie betrokken gemeenten plaats van 15 mei 2023 tot 14 juni 2023.

Resultaten van het openbaar onderzoek in de gemeente Sint-Katelijne-Waver:

- 16 digitale bezwaarschriften en 1 analogo 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 de verschillende bezwaren wordt tevens verwezen naar bezwaren die eerder werden ingediend in OMV\_2021094331. Voor de volledigheid zijn deze mee opgenomen in de samenvatting van de aanvraag.

### MOBILITEIT

- 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 meldt dat het aanleggen van de R6 Mechelen heeft geleden 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 zou zijn
- 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 verkeersdrukte (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 onteigend worden.
- De bewoners van de Rozelaan stellen dat de drukte 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 ingecalculeerd 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/u niet wordt gerespecteerd en de geluidshinder in werkelijkheid hoger ligt dan gemodelleerd. Er wordt gevraagd trajectcontroles in te voeren.
  - Er wordt gesteld dat het wegdek geluidsbreker 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 dienen opnieuw objectieve metingen te 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 Mechelsesteenweg 177, 2860 SKW voor geluid en luchtvervuiling.  
De MER studie stelt milderende maatregelen voor door middel van snelheidsverlaging. Er wordt enkel een snelheidsbeperking tot 70 km/u voorzien, geen trajectcontrole of snelheid milderende maatregelen.  
Bezwaarindiener stelt dat zijns inziens de milderende maatregelen pas effect hebben wanneer gans 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 DBa in de tuin ).
  - Er wordt gevraagd om de geluidsschermen door te trekken over gans het 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 gans de dag, 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 (m.u.v. de periodes dat er wegen-werken 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 4.00-4.30u 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 verkeerslawaaï de slaap verstoren.

- het overdag niet meer mogelijk is om een uurtje ongestoord in de tuin te genieten van rust, omwille van het constante verkeerslawaaï met piekoverlast van vrachtwagens, motors, urgentiewagens en ook gewone voertuigen die meer dan 70km per uur rijden.
- er geen lawaaivrije 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 spierspanningsklachten ; 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 mildering 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 geluidmaatregelen 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 rond punt, 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/h 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 nieuw 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 slukverkeer 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 u 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 geluidsschermbreuk 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 weerkaatst 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. Zoniet 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 vrachtwagen verkeer 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 vraagt een oplossing.
- Bewoners van Heivelden melden dat het verkeer tijdens de ochtenspits 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 gezondheidssimpact 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 4.00 u 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 voorbij rijden, 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 emissieuitstoot 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 ogenschouw moet worden genomen.
  - er wordt aandacht gevraagd voor de erfdienstbaarheid i.f.v. 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 i.v.m. 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 verkleinde 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 meter 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 dient dringend terug te worden vrij gemaakt, 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 perceelsgrachten. 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 MILIEUEFFECTENRAPPORT

- Toetsing aan de MER-plicht + alternatieven + scope + algemeen
  - Bezwaarindieners 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 dient opgemaakt te 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.
  - Men stelt dat het MER nu reeds achterhaald is omdat geen rekening werd gehouden met projecten in de omgeving zoals de in gebruikname van het Sint-Maartenzielenhuis en de Tangent en het éénrichtingsverkeer op de Vesten van Mechelen een tal van andere projecten op gewest- en gemeentewegen.
  - Bezwaarindieners vindt zich niet in het feit dat enkel tracé varianten 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 R 6 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 in gebruikname van het Sint-Maartenzielenhuis 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 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. Er wordt gesuggereerd dat het computermodel dat in het dossier wordt gehanteerd is aangepast om de visie van AWV te weerspiegelen.
  - **Discipline Lucht**
    - Men kaart aan dat wat betreft de luchtverontreiniging steeds gewerkt wordt met de gemiddelde blootstelling aan NO<sub>2</sub>. 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 NO<sub>2</sub> 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 milieuvoorwaarden 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 ifv 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. R6.  
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 genoeg nemen met een steenslagverharding.

#### 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 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 perceelsnummers 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 t.o.v. 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 ijl. 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 KB 21 maar 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 i.v.m. overlast door de huidige route, hoogte etc, van de R6 er helaas zijn voor dovemansoren.
- 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 rapport 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 Agentschap Wegen en Verkeer zou gemaakt hebben, zowel informeel als formeel: niet naleven wetgeving, onvoldoende communicatie met stakeholders, gebrek aan transparantie, niet luisteren naar feedback en onvoldoende planning.

Het Departement Omgeving, GOP Ruimte, evalueert de bezwaren als volgt:

#### 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 betreuren we dat 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 Agentschap Wegen en Verkeer 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 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 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 MER. De herinrichting van de Vesten is niet meegenomen omdat het nog geen beslist beleid is. In het project-MER van de Vesten dient beoordeeld te worden wat het effect van dit project is op de R6. De maatregelen zoals deze nu zijn genomen i.v.m. de Vesten betreft een proefopstelling die wordt gemonitord, het betreffen waarschijnlijk niet de definitieve maatregelen.

Er is wel een onderdeel in het MER opgenomen i.v.m. de Vesten (Zie §5.3 van het 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 mee genomen, maar niet het effect van de Vesten.

De tellingen t.h.v. de Mechelsesteenweg werden vergeleken met de waarden uit het model van het MER. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de intensiteiten pae/u. 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/u op R6 t.h.v. Mechelsesteenweg

<b>Ochtendspits</b>	tellingen 2021	tellingen 2023	model gebruikt in MER
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

<b>Avondspits</b>	tellingen 2021	tellingen 2023	model gebruikt in MER
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 Agentschap Wegen en Verkeer onderzocht worden of de R6 in aanmerking komt voor het plaatsen van trajectcontroles. Dit is echter een aangelegenheid die niet wordt geregeld in de 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 verwachtte 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 best opgenomen als voorwaarde.
- Een bezwaarindiener stelt dat de MER studie aantoont dat er milderende maatregelen nodig zijn ter hoogte van zijn woning gelegen te Mechelsesteenweg 177, 2860 SKW 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 DBa in de tuin ). Uit het 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 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 i.f.v. 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 i.f.v. 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 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 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 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 t.h.v. 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 waar vanuit het MER geen schermen worden voorzien. De schermen aan de overzijde (Kasteellaan), voorzien los van het MER zijn absorberend zodat geen reflectie optreedt. De impact van de R6 thv 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 ).
- De door bezwaarindiener geschetste historiek van de bestaande R6 lijkt correct. Inderdaad heeft de aanleg ervan een impact op het geluid.

#### LUCHTVERONTREINIGING - GEZONDHEIDSIMPACT

Algemeen kan hier verwezen worden naar het MER en de maatregelen die daar naar voor komen. Enerzijds worden er geluidsschermen geplaatst op de locaties waar het 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 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 MER bekeken onder §4.2.3.4 van het MER. 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 voorbij rijden, 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 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.
  - 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 AWW en op de plannen OMV zo werd overgebracht. De breedte in het vonnis was 5.00 m en in het plan voor de akte 6.00 m, dus 1.00 m breder gemaakt. We raden aan op de grondplannen en rooilijnplan de breedte van de erfdienstbare weg op te nemen (6.00 m) en breedte toegangsweg (4.00 m). Op het plan staat duidelijk genoteerd dat het recht van uitweg tot perceel 68B loopt. Daarom zijn de lijnen van de 4.00m brede toegangsweg (steenslagverharding) opgenomen in het plan.
  - De aansluiting vanaf het private perceel AWW (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.
  - We raden aan de afmeting en de zone van de erfdienstbaarheid op de grondplannen exact op te nemen op de plannen zodat herover geen onduidelijkheid blijft bestaan.
  - 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 o.a. fietsers. Bovendien zullen er flankerende maatregelen worden genomen zoals ze uit het 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

- De vergunningverlenende overheid zal het dossier onderwerpen aan een uitgebreide watertoets. Dit wordt verderop in dit advies uitgebreid behandeld.
- 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 MILIEUEFFECTENRAPPORT

- De bezwaren die betrekking hebben op het milieueffectenrapport zullen worden behandeld door de Team Omgevingseffecten in de goedkeuringsprocedure van het MER.

#### 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. Zie verder in de behandeling van de bezwaren.
  - 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 dient aangevuld te worden.
- De inbuizingen van de grachten worden getoetst aan de bepalingen van de wet op de onbevaarbare waterlopen onder de titel “Overwelden baangrachten”. In dit advies worden ze verder besproken onder de titel “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 ontwerp 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 de dienst MER.

#### *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 KB 21 maar 1957 is het ‘lijnrichtingsplan Bergstraat’. Dat plan vermeldt een breedte van 14,5m: 6,5m en 8m uit de wegas. Zo is deze ook ingetekend. Op grondgebied Bonheiden werd een rooilijnbreedte van 14m ingetekend. Dit komt ook overeen met een recent opmetingsplan van perceel A408e.

#### *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 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 titel historiek in dit advies ) en zijn reeds geluidsreducerende maatregelen opgenomen. De geluidsschermen die geplaatst worden t.h.v. 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 i.v.m. overlast door de huidige route, hoogte etc, 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. Voor onderhavig

dossier is de behandeling van de bezwaren een onderdeel van het advies van de GOVC dat zijn weerslag zal vinden in het ministerieel besluit. Dit besluit zal bekend gemaakt worden via het inzageket en kan ook op de verschillende gemeentebesturen geconsulteerd worden.

- 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 twee maal toe werd aangevochten en vervolgens vernietigd door de Raad voor Vergunningen betwistingen. De aanvrager is vervolgens gestart met de opmaak van een volledig nieuw milieueffectenrapport en de aanpassing van de plannen afgestemd op de resultaten van dit MER.
- De procedure van de omgevingsvergunningsaanvraag en de beslissing gebeurt met in achtnaam 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 titel "historiek".

## SUBADVIEZEN

Het subadvies van Elia Asset Nv, uitgebracht op 5 juni 2023, is voorwaardelijk gunstig. Deze voorwaarden hebben betrekking op veiligheidsaspecten en dienen integraal aan de omgevingsvergunning gehecht te worden.

## 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 d.m.v. 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 meter ) over de Liersesteenweg N14 met aansluiting via op- en afritten met de N14 d.m.v. lichtengeregelde kruispunten
  - De heraanleg van de N14 ( over 410 meter )
  - De bouw van geluidsschermen langs 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 3m
  - kilometerpunt 4.388 - kilometerpunt 4.768: schermhoogte 3m
- Langs de afrit komende van Mechelen naar de Heisbroekweg:
  - Kilometerpunt 0.000 - kilometerpunt 0.200: schermhoogte 3m

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 d.d. 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 nr. 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 door derden beroep ingesteld bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

In het arrest nr. 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 t.o.v. 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 LOCATIE EN DE AANVRAAG**

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.

De stedenbouwkundige handelingen omvatten de verlenging van de R6 vanaf de Mechelsesteenweg te Sint-Katelijne-Waver tot aan de Putsesteenweg - Mechelbaan ( N15 ) in Putte. Hierbij zijn de aansluiting op/overbrugging van lokale wegen en de aanleg van drie specifieke omleidingswegen/ontsluitingswegen begrepen. Deze laatste lopen deels op bestaande zate en zijn opgevat ter vervangende en blijvende ontsluiting van bepaalde individuele eigendommen. Voor de omleidingsweg/ontsluitingsweg 1, aangelegd naar de Mechelsesteenweg ten zuiden van de R6, werd reeds een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd d.d. 19 oktober 2012. De 2 andere omleidingswegen/ontsluitingswegen maken onderdeel uit van voorliggende aanvraag.

Het project houdt ook de realisatie in van voorzieningen rond waterhuishouding, en ecologische landschapsuitwerking van de omliggende ruimten. In principe gaat het om een weg van twee maal één rijstrook, de totale lengte bedraagt circa 4,00 km.

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

De gedetailleerde uitvoering van het geheel is af te lezen uit de plannen en de verklarende nota. Meest opvallende delen van west naar oost zijn de overbrugging van de Mechelsesteenweg met hertekening van de huidige aansluiting, de rotonde met fietstunnels aan de Berlaarbaan, de gemeenteweg Heiken die versmald tot een fietstunnel onder de nieuwe ring gaat, de overbrugging van de Bergstraat en tenslotte de aansluiting met een rotonde op de huidige Putsesteenweg - Mechelbaan.

Huidige aanvraag sluit aan op de herinrichting van het bestaande deel van de ring rond Mechelen ( de kruisingen met de N1 Antwerpsesteenweg, N14 Liersesteenweg en N105 Heisbroekweg ).

#### Doel van de aanvraag:

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 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 beelddrager 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 2 x 1 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.

#### PLANOLOGISCHE LIGGING

**Plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen met betrekking tot de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen.**

Ligging volgens de plannen van aanleg + bijhorende voorschriften

Het project ligt in het bij koninklijk besluit van 5 augustus 1976 goedgekeurd **gewestplan Mechelen**. Het 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 MB 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 ( MB 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 ( MB 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 ( MB 6 mei 1997 )
- Agrarisch gebied

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

De aanvraag is volgens het gewestplan Mechelen ( MB 6 mei 1997 ) gelegen in een reservatie- en erfdiensbaarheidgebied. In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften van art. 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:

*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.*

De aanvraag is volgens het gewestplan Mechelen ( KB 5 augustus 1976 ) deels gelegen in een woongebied. In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften van art. 5.1.0. 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:

***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.*

De aanvraag is volgens het gewestplan Mechelen ( KB 5 augustus 1976 ) deels gelegen in een woongebied met landelijk karakter. In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften van art. 5.1.0. + 6.1.2.2. van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. Deze voorschriften luiden als volgt:

***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.*

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

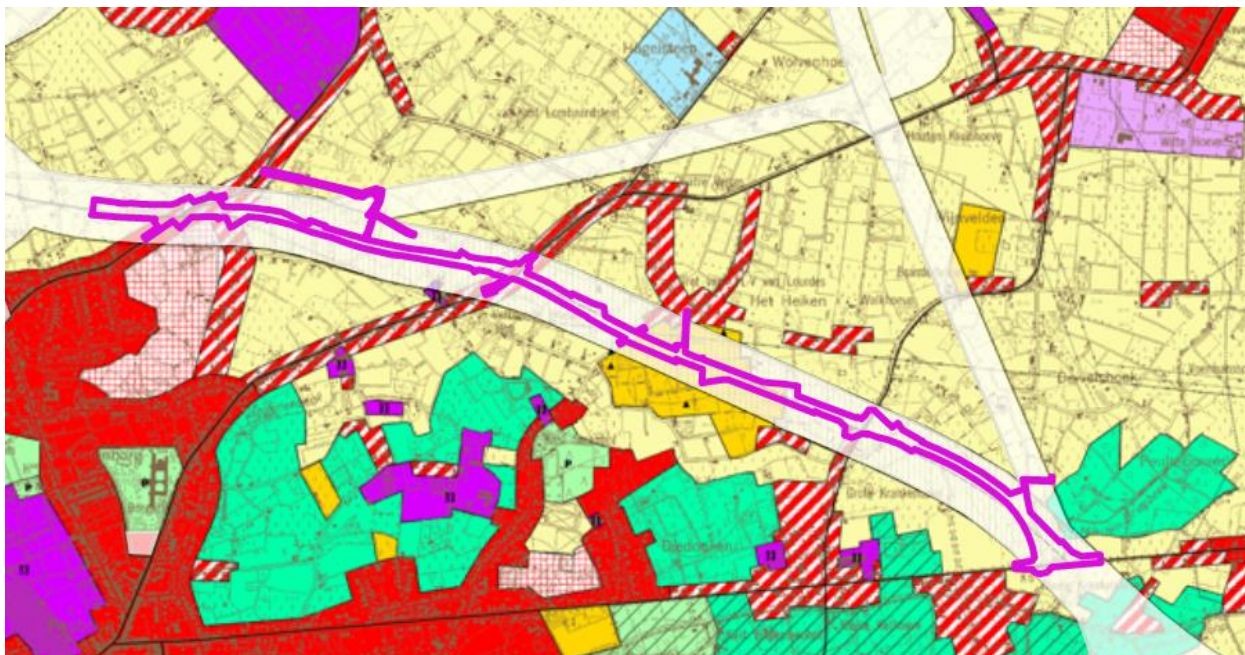
De aanvraag is volgens het gewestplan Mechelen ( KB 5 augustus 1976 ) deels gelegen in een gebied voor dag- en verblijfsrecreatie. In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften van art. 16.5.0. + 16.5.2. van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. Deze voorschriften luiden als volgt:

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

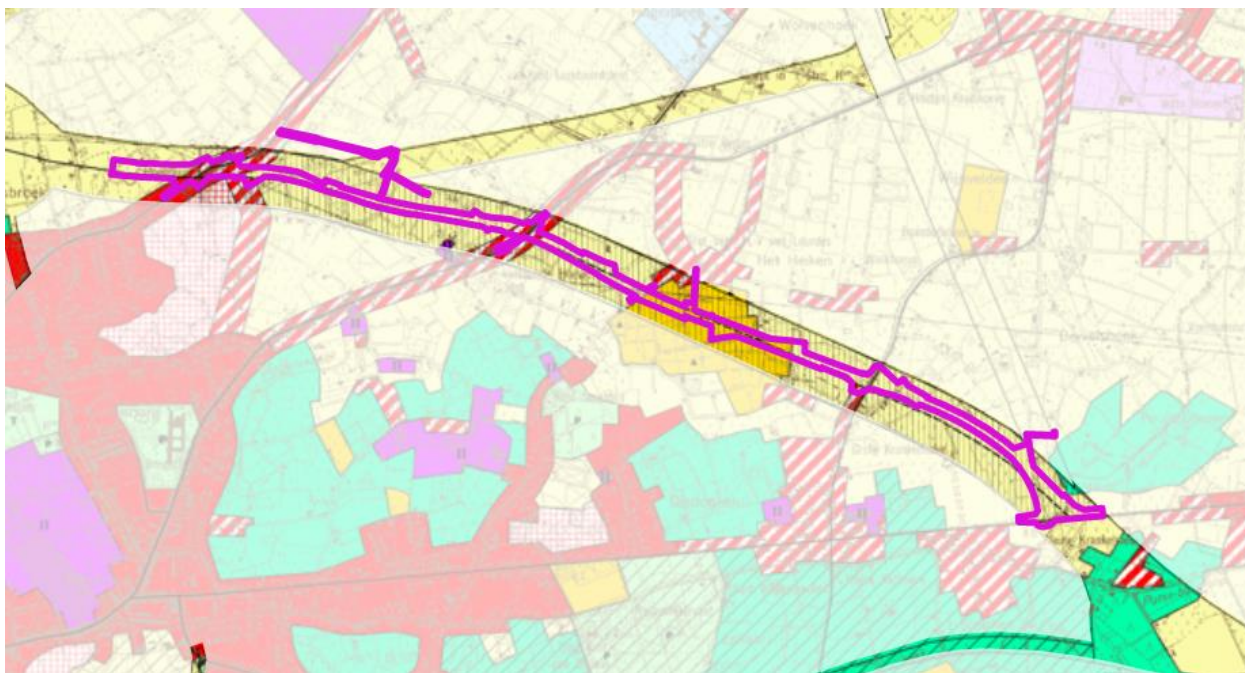
De aanvraag is volgens het gewestplan Mechelen ( KB 5 augustus 1976 ) deels gelegen in een agrarisch gebied. In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften van art. 11.4.1. van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. Deze voorschriften luiden als volgt:

***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.*

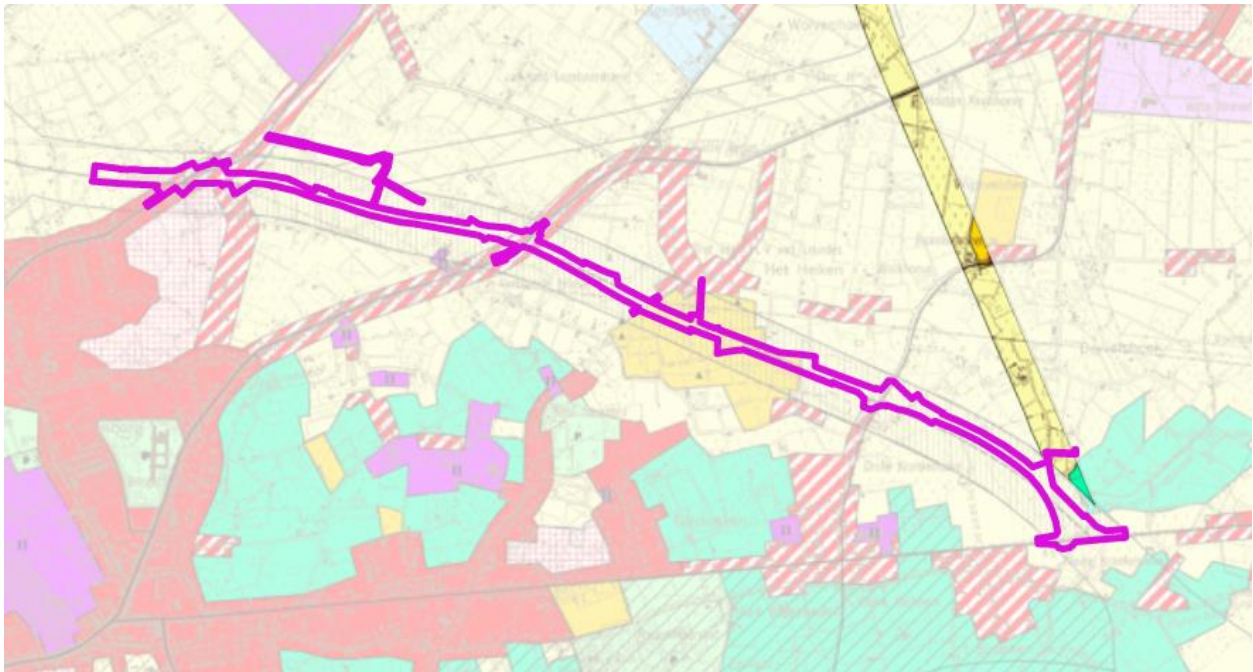
De aanvraag is volgens het gewestplan Mechelen ( KB 5 augustus 1976 ) deels gelegen onder een bestaande hoogspanningsleiding. Volgens artikel 4.13.1 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen zijn geen specifieke voorschriften van toepassing voor de respectievelijke zone 'bestaande hoogspanningsleidingen'.



*Uitsnede uit het origineel gewestplan Mechelen, KB 5 augustus 1976*



*Uitsnede uit de gewestplanwijziging van het gewestplan Mechelen, BVR 6 mei 1997*



*Uitsnede uit de gewestplanwijziging van het gewestplan Mechelen, BVR 30 maart 2001*

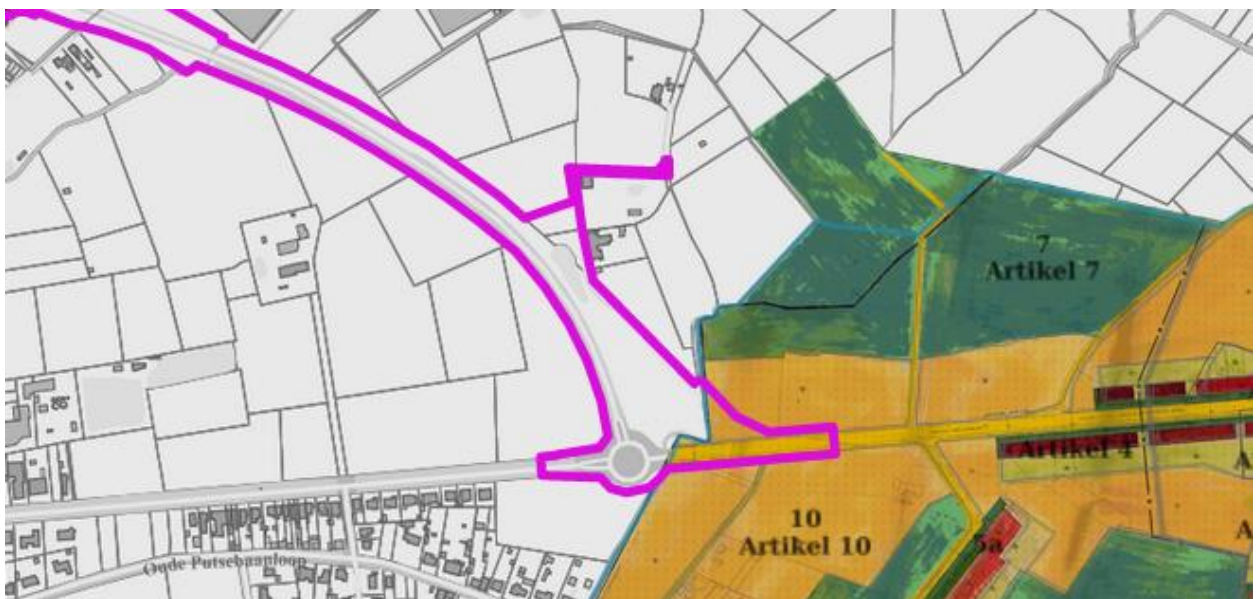
Een zeer klein deel van de aansluiting van de ringweg R6 op de Putsesteenweg – Mechelbaan en de lokale ontsluitingsweg “Mechelbaan – Duivelshoek” op grondgebied van de gemeente Putte, is gelegen binnen de begrenzing van het **bijzonder plan van aanleg (BPA) nr. 1 Landelijk gebied Peulis, deelplan 1 Krankhoeflei**, vastgesteld bij besluit van de gemeenschapsminister d.d. 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 productiedoeleinden.

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 KB van 2 december 1952, vast op 20 meter.

Het BPA werd ter plaatse gewijzigd. Bij MB 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 20,00 meter.



*Uitsnede uit het BPA Peulis Landelijk gebied – Herziening, MB 14 februari 2000.*

Ligging volgens de uitvoeringsplannen + bijhorende voorschriften

De aanvraag ligt voor een deel van de aanvraag in de gemeente Sint-Katelijne-Waver in een gebied waarvoor een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan **Afbakening Regionaalstedelijk gebied Mechelen** definitief werd vastgesteld door de Vlaamse Regering op 18 juli 2008.

De aanvraag situeert zich binnen de afbakeningslijn van het regionaal stedelijk gebied Mechelen.

#### **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 ligt voor een deel van de aanvraag in de gemeente Sint-Katelijne-Waver in een gebied waarvoor een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan **Regionaalstedelijk gebied Mechelen** definitief werd vastgesteld door de Vlaamse Regering op 23 december 2022.

De aanvraag situeert zich in deelgebied 5 met de dekkende bestemmingen art. 5.5. agrarische bedrijvenzone, art. 5.6 Woongebied en art. 5.8 Hoogspanningsleiding. De voorschriften luiden als volgt:

#### **Art. 5.5. Agrarische bedrijvenzone**

*Art. .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...*

#### **Art. 5.6. Woongebied**

*Art. 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.*

#### **Art. 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.*



*Uitsnede uit het GRUP Regionaalstedelijk Gebied Mechelen, BVR 23 december 2022*

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 ) **Zonevrije woningen** van de gemeente Sint-Katelijne-Waver, vastgesteld door de deputatie d.d. 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 gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan **Zonevrije activiteiten, deelplan 02 'Dehaes – Meulders'** van de gemeente Sint-Katelijne-Waver, vastgesteld door de deputatie d.d. 29 januari 2015. Op het plan is in overdruk een zone voor bouwvrije strook ( artikel 4 ), 30 meter gemeten vanuit de ontworpen R6, aangeduid.

De aanvraag is gelegen binnen de begrenzing van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan **Zonevrije woningen** van de gemeente Bonheiden, vastgesteld door de deputatie d.d. 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

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

- 116/0343(00) vergund d.d. 09 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 d.d. 15 mei 1974 voor 6 kavels

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

- 116/0359(00), verleend d.d. 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 d.d. 31 december 1970 voor twee kavels.

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

#### **VOORSCHRIFTEN DIE VOLGEN UIT VERORDENINGEN**

Op de aanvraag zijn geen gewestelijke stedenbouwkundige verordeningen van toepassing.

Voor de toetsing van de aanvraag aan gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen verwijzen we naar de adviezen van de betreffende Colleges.

#### **ANDERE ZONERINGSGEGEVENS**

Zowel het Heiken als de Bergstraat hebben een vastgestelde rooilijn:

- Heiken, vastgesteld bij MB 4 juli 1955
- Bergstraat, vastgesteld bij KB 21 maart 1957 en KB 5 februari 1965

Gegevens inzake beschermd erfgoed:

- Op grondgebied van de gemeente Sint-Katelijne-Waver bevindt zich het Hooghuis op de Mechelsesteenweg, vastgesteld als beschermd monument bij KB 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 KB 26 september 1985.
- Op grondgebied van de gemeente Bonheiden bevindt de aanvraag zich in het Ergoedlandschap "De Vallei van de Bruine Beek", vastgesteld bij KB 31 augustus 2015.

Gegevens inzake water:

- Op grondgebied van de gemeente Sint-Katelijne-Waver interfereert de aanvraag met volgende waterlopen:
  - o De Lombaardveldenloop, 2.02.21 2<sup>de</sup> categorie
  - o Maanhoevebeek, 2.02 2<sup>de</sup> categorie
  - o Bergstraatloop, 2.02.31 2<sup>de</sup> categorie
- Op grondgebied van de gemeente Bonheiden interfereert de aanvraag met volgende waterlopen:
  - o Begijnenbeek, 2.02.31 2<sup>de</sup> categorie
  - o Leybeek, 2.02.3 2<sup>de</sup> categorie
- Op grondgebied van de gemeente Putte interfereert de aanvraag met volgende waterlopen:
  - o Houten Brugbeek, 2.02.3 2<sup>de</sup> categorie

Herbevestigd Agrarisch gebied:

- De aanvraag situeert zich binnen het Herbevestigd Agrarisch Gebied "Buitengebied rond Lier, Duffel, Koningshooikt en Sint-Katelijne-Waver".

#### **VERPLICHTINGEN VANUIT EUROPESE REGELGEVING**

##### **Milieueffectrapportage**

De aanvraag heeft betrekking 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

De aanvraag heeft betrekking op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage II 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

Het nieuw weggedeelte van de R6 heeft een 2x1 profiel en is minder dan 10 km lang. Afhankelijk van de interpretatie van de term "autoweg" valt het project ofwel onder bijlage I ofwel onder bijlage III. Gelet op de voorgeschiedenis van het project ( zie historiek ) heeft de aanvrager ervoor geopteerd om een volwaardig project-MER op te stellen.

Het dossier bevat een ontwerp milieueffectenrapport dat nog niet is goedgekeurd door de dienst MER.

Het decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid (DABM) van 5 april 1995 bepaalt in artikel 4.1.7 het volgende:

*De overheid houdt bij haar beslissing over de voorgenomen actie, en in voorkomend geval ook bij de uitwerking ervan, terdege rekening met het goedgekeurde rapport of de goedgekeurde rapporten en met de opmerkingen en commentaren die over het rapport of de rapporten werden uitgebracht.*

*Zij motiveert elke beslissing over de voorgenomen actie in het bijzonder op volgende punten:*

*1° de keuze voor de voorgenomen actie, een bepaald alternatief of bepaalde deelalternatieven, behalve dan voor wat het omgevingsveiligheidsrapport betreft;*

*2° de aanvaardbaarheid van te verwachten of mogelijke gevolgen voor mens of milieu van het gekozen alternatief;*

*3° de in het rapport of de rapporten voorgestelde maatregelen.*

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 wordt 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 milieueffectenrapport werden een aantal varianten en alternatieven onderzocht.

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

Zowel op grond van het feit dat het lengteprofiel voor een verdiepte weg aan ontwerpsnelheid 90 km/u en/of met voldoende vrije hoogte in functie van gevaarlijke transporten t.h.v. 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 MER als onredelijk beoordeeld worden. Dit alternatief wordt 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 wegnnet, 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 onderzocht en opgenomen in titel 5.3 op pagina 237 e.v. van het project-MER.

Op basis van de beoordeling van de milieueffecten in het project-MER werden milderende maatregelen en aanbevelingen gedaan. De milderende maatregelen zijn in de tabel opgenomen op pagina 230 tot en met 232 van het ontwerp-MER.

## MILDERENDE MAATREGELEN EN AANBEVELINGEN

### Discipline Mobiliteit

- *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 dubbelstrooksrotondes hetzij naar lichtengeregelde kruispunten is een ingreep die veel groter is.

Hiervoor wordt best een voorwaarde inzake monitoring opgelegd. Als er extra maatregelen nodig zijn, moeten deze geïmplementeerd worden. Er moet bij monitoring zowel oog zijn voor doorstroming en flankerende maatregelen inzake het verhinderen van sluipverkeer.

### Discipline geluid en trillingen

- **Algemeen**  
*Mogelijke maatregelen die men kan nemen om de specifieke geluidsniveaus afkomstig van de wegen terug te dringen zijn:*
  1. Conceptverbeteringen
  2. Snelheidsverlaging
  3. Geluidsarme(re) wegverharding
  4. Geluidsschermen
  5. 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 100m 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 hoofdwegenet (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 t.o.v. deze lokale routes.*

*De toegelaten snelheid op het nieuw gedeelte van de R6 bedraagt 70 km/u, 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/u als het absoluut minimum beschouwd worden, zonder dat zijn functie als bovenlokale weg zou gehypothecerd worden. Snelheidsverlaging – b.v. tot 50 km/u – 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 (bv. AGT<sup>20</sup> e.d.).*

- **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 dient onderbroken te zijn teneinde 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 dient men dus het scherm zo dicht mogelijk bij de verkeersweg te 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 gronddam 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... De norm NBN 501-400-1 'Akoestische criteria voor woongebouwen' bepaalt de vereisten waaraan afgewerkte gebouwen moeten voldoen op het vlak van gevelisolatie.

**Locaties waar milderende maatregelen vereist zijn**

Hieronder wordt aangegeven waar op basis van bovenstaande analyse milderende maatregelen vereist zijn. Het betreft volgende locaties:

- Ten noorden van het gedeelte van de nieuwe R6 tss de N15 en de Bergstraat
  - Woningen te Putsesteenweg (toetspunt R6-A-1 & R6-A-2)
- Ten noorden het gedeelte van de nieuwe R6 tss 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 tss 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 tss 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 t.h.v. 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.

Hiervoor werden mogelijke milderende maatregelen aangehaald. In de paragraaf hieronder wordt bekeken op welke manier een geluidsarme toplaag / geluidsschermen voor mildering kunnen zorgen.

- **Uitwerking milderende maatregelen**

Praktisch heel de R6 is voorzien van een SMA-D toplaag. Nog geluidsarmere wegdekken worden buiten beschouwing gelaten, mede omwille van hun slijtagegevoeligheid. Derhalve wordt als potentiële milderende maatregelen hierna enkel gekeken naar geluidsschermen.

In de figuren op pagina 128 e.v. van het MER wordt weergegeven waar er een geluidsscherm ingepland moet worden wil men aan de hand van deze maatregel de eindscore terugdringen tot 0. De lengtes werden bepaald o.b.v. de 140°-regel t.o.v. de woning(en) die moet(en) afgeschermd worden.

De rekenresultaten (berekende  $L_{den}$  – niveau en het  $L_{night}$  ( $L_{Aeq,nacht}$ ) – niveau) na mildering t.h.v. alle toetspunten (berekeningshoogte 4 m) zijn in bijlage weergegeven. In deze tabel wordt zowel een beoordeling gegeven t.o.v. het geldende toetsingskader (in welke mate worden de geldende gedifferentieerde referentiewaarden gerespecteerd) als t.o.v. de referentiesituatie (welke wijziging in geluidsimmissie treedt op t.o.v. de referentiesituatie) waarna een eindscore wordt bekomen. In onderstaande tabel beperken we ons 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 meter en een tophoogte van 3 meter boven maaiveldniveau. Het geluidsscherm zorgt voor een afname van de geluidsimmissie met 4 à 7 dB(A) t.h.v. de toetspunten (R6-A-1 & R6-A-2). Na implementatie van het geluidsscherm berekenen we nog een beperkt negatief effect op de heersende geluidsimmissie t.h.v. 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 meter ) voorzien in de grondplannen van de aanvraag.

- **Woning Heivelden**

*Het geluidsscherm heeft een lengte van 129 meter en een tophoogte van 3 meter boven maaiveldniveau. Het geluidsscherm zorgt voor een afname van de geluidsimmissie met 6 dB(A). Na implementatie van het geluidsscherm berekenen we nog steeds een aanzienlijk negatief effect op de heersende geluidsimmissie t.h.v. 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 meter ) voorzien in de grondplannen van de aanvraag.

- **Woningen Heivelden en Berlaarbaan**

*In de figuur op pagina 130 van het MER zijn er ten noorden van de R6 drie geluidsschermen vereist teneinde het specifieke geluidsniveau t.h.v. de kritische bebouwing terug te kunnen dringen tot de vigerende gedifferentieerde referentiewaarden. Het geluidsscherm t.h.v. het rondpunt met de Berlaarbaan is nodig voor de woning te Berlaarbaan 162 (beoordelingspunt R6-E-10) en heeft een tophoogte van 3 meter boven maaiveldniveau en een lengte van 161 meter. Na implementatie van het geluidsscherm berekenen we t.h.v. de woning in de Berlaarbaan nog een verwaarloosbaar effect 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 meter boven maaiveldniveau en een lengte van 146 meter. Na implementatie van het geluidsscherm berekenen we t.h.v. de woning in de Berlaarbaan nog steeds een aanzienlijk negatief effect 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 meter boven maaiveldniveau en een lengte van 239 meter. Na implementatie van het geluidsscherm berekenen we thv de woningen te Heivelden nog steeds een aanzienlijk negatief effect 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 meter en een tophoogte van 3 meter boven maaiveldniveau. Na implementatie van het geluidsscherm berekenen we t.h.v. de woningen te Berlaarbaan (R6-F-8) een positief effect 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 ~~600 meter~~ 606 meter, 12 meter en 60 meter voorzien. Tevens wordt hier voorzien in een groenscherm over een lengte van 10 meter.

- Ten zuiden van de R6 ter hoogte van het rond punt met de Berlaarbaan worden geluidsschermen met een achtereenvolgende lengte van 48 meter, 12 meter en 40 meter voorzien. Rond het rond punt wordt aan de zuidwestelijke zijde een anderhalve meter hoog groenscherm geplaatst over een lengte van 71 meter.

Het geluidsschermbaan is hier korter dan bepaald in het 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 geluidsschermbaan ten noorden van de R6 thv de woningen te Mechelsesteenweg 165A/B (R6-G-5 & R6-G-6) heeft een lengte van 122 meter en een tophoogte van 3 meter boven maaiveldniveau. Na implementatie van het geluidsschermbaan berekenen we t.h.v. de betrokken woningen te Mechelsesteenweg nog aanzienlijk negatief effect op de geluidsimmissie. Aangezien de gedifferentieerde referentiewaarden gerespecteerd blijven bedraagt de eindscore echter 0.*

*Het geluidsschermbaan ten noorden van de R6 thv de woningen te Mechelsesteenweg 177/179 (R6-G-13) heeft een lengte van 155 meter en een tophoogte van 3 meter boven maaiveldniveau. Na implementatie van het geluidsschermbaan berekenen we thv de betrokken woningen te Mechelsesteenweg nog aanzienlijk negatief effect op de geluidsimmissie. Aangezien de gedifferentieerde referentiewaarden gerespecteerd blijven bedraagt de eindscore 0.*

*Het geluidsschermbaan ten zuiden van de R6 thv de woning te Berlaarbaan 157 (R6-H-1) heeft een lengte van 82 meter en een tophoogte van 3 meter boven maaiveldniveau. Na implementatie van het geluidsschermbaan berekenen we thv de betrokken woningen te Berlaarbaan nog een negatief effect op de geluidsimmissie. Aangezien de gedifferentieerde referentiewaarden gerespecteerd blijven bedraagt de eindscore 0.*

*Het geluidsschermbaan ten zuiden van de R6 thv de woningen te Berlaarbaan 123/127 (R6-H-7 & R6-H-8) heeft een lengte van 147 meter en een tophoogte van 3 meter boven maaiveldniveau. Na implementatie van het geluidsschermbaan berekenen we thv de betrokken woningen te Berlaarbaan nog een aanzienlijk negatief effect op de geluidsimmissie. Aangezien de gedifferentieerde referentiewaarden gerespecteerd blijven bedraagt de eindscore 0.*

*Het geluidsschermbaan ten zuiden van de R6 thv de woningen te Akelei 5/6 (R6-H-14 & R6-H-15) heeft een lengte van 143 meter en een tophoogte van 3 meter boven maaiveldniveau. Na implementatie van het geluidsschermbaan berekenen we thv de betrokken woningen te Berlaarbaan nog een aanzienlijk negatief effect 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 meter, 12 meter en 40 meter voorzien.
- Ter hoogte van de woningen aan de Mechelsesteenweg 165 A/B wordt een geluidsschermbaan met een totale lengte van 156 meter voorzien.
- Ter hoogte van de woningen aan de Mechelsesteenweg 177/179 wordt een geluidsschermbaan met een totale lengte van 156 meter voorzien.
- Ter hoogte van de woningen aan de Akelei wordt een geluidsschermbaan met een totale lengte van 144 meter voorzien

- **Conclusie**

*We kunnen stellen 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).*

- **Opmerking**

*De bovengenoemde berekende lengtes 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 100m toch aaneensluitend gemaakt. Dit heeft puur akoestisch gezien geen merkbaar effect t.h.v. de woningen, maar wel op psychologisch vlak. Dit betreft dus 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 t.h.v. 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" (voorzetwanden met begroeiing aan de buitenzijde) tot op de hoogte van de jerseys rond de rotonde. Dit is ca. 3,5m boven het maaiveld rond de rotonde, en hoewel de akoestische efficiëntie logischerwijs minder is, volstaat dit om t.h.v. de woningen maximaal een -1-score te bekomen.*

De lengtes die in het ontwerp-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 t.h.v. 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 t.h.v. 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.

De milderende maatregelen zijn maximaal in het ontwerp vertaald.

#### Discipline Lucht

- **Mildering effecten langs R6 zelf**

*Qua mildering van luchteffecten van verkeer kan in eerste instantie gekeken worden naar ingrepen aan de bron: minder verkeer en/of een verlaging van de snelheid. Dergelijke maatregelen zijn echter niet wenselijk i.f.v. de doelstellingen van het project en mogelijks zelfs contraproductief:*

- *Het verminderen van verkeer op de R6 zelf – b.v. 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/u. 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/u).*

*De resterende optie inzake mildering is afscherming van de omliggende bewoning t.o.v. de weg d.m.v. bermen of schermen. Merk op 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 IFDM Traffic, maar uit de MER's van andere infrastructuurprojecten (MER Infrastructuurwerken Linkeroever, MER Oosterweelverbinding) weten we dat geluidsschermen wel degelijk ook een positief effect hebben op de NO<sub>2</sub>-concentratie op korte afstand achter deze schermen. Daarnaast worden vanuit de discipline geluid in verschillende zones geluidsschermen worden opgelegd als milderende maatregelen, en dit betreft allemaal zones waar ook voor NO<sub>2</sub> een -2-score voorkomt.

Een overzicht van oost naar west (geel = immissiepunt met -2-score; blauw = bestaande, geplande of opgelegde geluidsschermen kaarten pagina 152 e.v. MER):

- 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 NW zijde Berlaarbaan >> bijkomende afscherming nodig i.f.v. lucht (pijlen, reeds aanwezig onder de vorm van bestaande bomen en struiken)
- Woning (boerderij) aan noordzijde R6: geluidsscherm voorzien in discipline geluid >> ok
- Woningen Akelei (Z) en Mechelsesteenweg (N): geluidsschermen voorzien in discipline geluid >> ok
- Woningen ten N en Z van op- en afrit Mechelsesteenweg: geen geluidsschermen voorzien in discipline geluid, wel afscherming nodig i.f.v. lucht (pijlen)
- Woningen nabij R6 in Korte Mussepi en Spoorweglei: geen geluidsschermen voorzien in discipline geluid, wel afscherming nodig i.f.v. lucht (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 de 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 i.f.v. de luchteffecten. Dit kan b.v. onder de vorm van een voldoende hoog en compact groenscherm.

#### - **Mildering effecten in "street canyons"**

Het milderen van negatieve luchteffecten in "street canyons" is niet eenvoudig. 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/u) 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 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 NO<sub>2</sub> én een overschrijding van de Vlaremnorm van 40 µg/m<sup>3</sup>. Echter, als we naar de immissie in dit wegsegment kijken 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 Vlaremnorm (de concentratie lag aldaar tussen de 26 en 30 µg/m<sup>3</sup>).

Er kan dus gesteld worden dat de luchteffecten van de doortrekking van de R6 op dit wegsegment overschat worden, en dit is het gevolg 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.*

*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 b.v. neemt de NO<sub>2</sub>-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.*

Deze milderende maatregelen zijn binnen het projectgebied opgenomen in het ontwerp.

Er zijn een aantal milderende maatregelen die zich meer westelijk richting E19 situeren en zich buiten het projectgebied van de doortrekking van de R6 bevinden.

De aanvraag omvat geen afzonderlijk beplantingsplan, maar de beplantingen (bestaand en aan te planten) staan aangeduid op de inplantingsplannen.

#### Discipline Mens en Gezondheid

*Het ruimtelijk patroon van de gezondheidseffecten t.g.v. blootstelling aan luchtemissies en geluidshinder is logischerwijs gelijkaardig als de lucht- en geluidseffecten beschreven in de disciplines lucht en geluid. 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 GAW, die twee maal zo streng zijn als de overeenkomstige Vlaremnormen, en door het bijkomend verstrengen van de effectscores bij overschrijding van deze GAW. Daardoor zijn er vanuit de disciplines gezondheid 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 t.h.v. de tussenliggende wijk Ekelenveld, en het negatief effect dus overschat wordt. Wat ziekenhuis Sint-Maarten betreft, komt de sterkste NO<sub>2</sub>-bijdrage voor t.h.v. het bijna 350 m lange parkeergebouw langs de R6, dat zowel het ziekenhuis als het achterliggend woonlint in belangrijke mate afschermt van de verkeersemisies op de R6.*

Bijkomende milderende maatregelen worden derhalve niet nodig geacht.

#### Discipline Bodem

*De impact van het project inzake bodem zijn/waren beperkt. 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 bermen van de delen van het tracé die in ophoging liggen.*

Milderende maatregelen worden niet nodig geacht voor de discipline bodem.

#### Discipline Grondwater

*Het project heeft geen significante invloed op kwelgebieden door de grote afstand van de uitgevoerde bemalingen tot deze gebieden. De invloed van de bemalingen inzake grondwaterkwantiteit was ook beperkt (0/-1) door de geringe diepte van de grondwaterverlaging (ca. 1m) 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 t.h.v. de Berlaarbaan hebben een beperkt barrière-effect (0/-1).*

*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 (-1; cfr. ondiepe Boomse klei en grondwatertafel).*

*Bij weginfrastructuur is altijd een beperkt risico op enige bodem- en grondwaterverontreiniging door gelekke olie, strooizout,... (-1).*

Milderende maatregelen worden niet nodig geacht voor de discipline grondwater.

#### Discipline Oppervlaktewater

*De doortrekking van de R6 heeft geleid tot beperkte aanpassingen aan de afwateringsstructuur van het gebied (plaatselijke verlegging Maanhoevebeek, verplaatsing afwatering zone Heivelden van Begijnenbeek naar Bisschopshoefloop en Maanhoevebeek). Dit houdt echter geen substantiële wijziging van de algemene afwateringsstructuur in (score -1).*

*De lozing van bemalingswater in de aanlegfase had geen significante invloed (score 0), noch op waterkwantiteit, noch op waterkwaliteit.*

*Bij de afvoer van wegwater is er altijd een zeker risico op verontreiniging van oppervlaktewater door gelekke oliën, strooizouten e.d. (score -1).*

*In principe voldoet het ontworpen wegontwerp aan alle normen inzake infiltratie (voor zover mogelijk gelet op de ondiepe grondwatertafel), buffering en vertraagde afvoer van hemelwater. Niettemin blijkt het project (aanzienlijk) negatieve effecten (score -2/-3) te hebben op de afwaterings- en overstromingsproblematiek in de omgeving (met name in de zone Heivelden), en dit ten gevolge van:*

- De te drastische waterretentie door drempels in het lengteprofiel van de bermgracht richting Maanhoevebeek t.h.v. de kruising van Heiken;*
- Het gebrekkig ontwerp en onderhoud van de bermgracht (verstopt geotextiel, opvulling met modder en planten);*
- Het niet aansluiten van een lokale gracht op de bermgracht langs de R6.*

#### **- Milderende maatregelen**

*De vernattingsproblemen t.h.v. 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)*

*Om de functie van de bermgracht in de globale afwateringsstructuur van heel de zone ten noorden van de R6 tussen Mechelsesteenweg en Bergstraat te verbeteren, werd in een eerste versie van het ontwerp- MER voorgesteld om de drempels in de bermgracht t.h.v. Heiken weg te nemen, door de gracht te verdiepen tot op het niveau van de duiker onder Heiken (+6,90m*

*TAW). Omdat een te vlotte afvoer van hemelwater richting Maanhoevebeek echter in strijd is met de principes van maximale buffering en vertraagde afvoer, werd initieel voorgesteld om een bufferbekken te voorzien in de onbebouwde zone ten westen van Heiken (tussen de R6 en de Bisschopshoefloop, zie figuur). Er is in deze zone evenwel te weinig ruimte binnen openbaar domein voor een voldoende groot bufferbekken, waardoor onteigening van privéterrein nodig zou zijn. Zonder bufferbekken is het niet mogelijk om aan de noordzijde van de R6 te voldoen aan de buffernormen ( $350\text{m}^3/\text{ha}$ ), waardoor de piste om de drempels in de bermgracht weg te nemen verlaten werd.*

*De andere voorziene maatregelen zouden echter moeten volstaan om de vernattingsproblemen t.h.v. Heivelden te remediëren.*

*Conform het advies van VMM – afdeling Operationeel Waterbeheer op de eerste versie van het ontwerp-MER worden de langsgrachten van de R6 enkel uitgerust met een vertraagde doorvoer indien uit infiltratieproeven blijkt dat de infiltratiecapaciteit lager is dan  $5 \times 10^{-7} \text{ m/s}$  (bij combinatie van infiltratie en buffering) of lager is dan  $1 \times 10^{-8} \text{ m/s}$  (100% buffering).*

De door de aanleg van de R6 'doodlopend' gemaakte grachten worden in voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag verbonden met de langsgracht van de R6, waardoor de waterafvoer van deze grachten verbetert.

Verder 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.

#### Discipline Biodiversiteit

Naast de wettelijk verplichte boscompensatie worden milderende maatregelen niet nodig of mogelijk geacht voor de discipline biodiversiteit.

#### Discipline Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie

Vanuit de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie worden geen bijkomende milderende maatregelen opgelegd.

#### Discipline Mens - Ruimtelijke aspecten

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

Rekening houdend met de bepalingen van art. 4.1.7 DABM wordt het volgende geconcludeerd:

- Het project heeft de alternatieven op gepaste wijze verwerkt in de voorliggende aanvraag tot omgevingsvergunning. De keuze voor het basisalternatief is aanvaardbaar
- De milderende maatregelen zitten grotendeels vervat in het ontwerp, de overige milderende maatregelen en aanbevelingen worden als voorwaarde in het advies opgenomen.
- De impact van de in de onderhavige aanvraag tot omgevingsvergunning opgenomen werken en handelingen zijn aanvaardbaar voor mens of milieu.

<b>ARCHEOLOGIE</b>
--------------------

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.

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

### Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag

Art. 7.4.5. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening 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 dient hoofdzakelijk beoordeeld te worden aan de hand van de verordenende voorschriften van het gewestplan Mechelen met uitzondering:

- Voor het westelijke deel dient de aanvraag beoordeeld te worden aan de hand van de verordenende voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Regionaal stedelijk gebied Mechelen, deelgebied 5 en dient ook rekening gehouden te worden met de voorschriften van de afbakeningslijn van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening Regionaal stedelijk gebied Mechelen .
- Het deel van de aanvraag op grondgebied Putte dient beoordeeld te worden aan de hand van het bijzonder plan van aanleg nr. 1 Landelijk gebied Peulis deelplan 1 Krankhoeflei en het bijzonder plan van aanleg Peulis Landelijk Gebied – Herziening.  
Met dien verstande dat de overdruk reservatiestrook voor de doortrekking van de ring, vastgesteld bij gewestplanwijziging bij MB 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. ( Arrest Steeno ).
- 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) dienen beoordeeld te worden aan de hand van de verkavelingsvoorschriften. De verkavelingsvergunningen primeren op de andere geciteerde plannen, zodat hier dient geoordeeld te worden op basis van de voorschriften van de betreffende verkavelingsvergunningen.

Voor de overige delen van de aanvraag blijft het de bevoegdheid van de overheid de aanvraag te toetsen aan de gebruikelijke inzichten en noden betreffende een goede aanleg der plaats, gebaseerd op de eerder geciteerde voorschriften van het van kracht zijnde gewestplan.

### Overeenstemming met de van kracht zijnde plannen

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 “Wurfzone”.
- 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 Vlaamse Codex ruimtelijke ordening bevat in hoofdstuk IV volgende afwijkingsbepalingen die relevant zijn voor de beoordeling van de onderhavige aanvraag:

***Onderafdeling 7. Handelingen van algemeen belang***

*Artikel 4.4.7, §2. In een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en 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.

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

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

Het **Besluit van de Vlaamse Regering** tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.7.1, § 2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (verv. BVR 24 juli 2009, art. 1) en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester d.d. 5 mei 2000, bepaalt onder andere het toepassingsgebied en de modaliteiten van art. 4.4.7, §2 VCRO.

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

- 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;*

De afwijkingen hebben betrekking op werken die volgens artikel 3 van het uitvoeringsbesluit kunnen worden beschouwd als handelingen van algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact:

*§ 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°;*

De afwijkingen hebben louter betrekking op de aanpassingen en werken aan de lokale ontsluitingswegen. In hoofdzaak betreft het twee soorten van handelingen. Enerzijds 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 dienst gedaan 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 art. 4.4.7, §2 van de VCRO.

De ruimtelijke afweging volgt verder onder de titel “Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening”.

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

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

Om de rechtszekerheid te waarborgen is het opportuun de reeds jaren gehanteerde visie te handhaven.

#### - **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.

Momenteel ( toestand voor de uitvoering van de werken ) stopt 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 ) wordt in de bestaande 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, nl. een investering die enerzijds tegemoet komt 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 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 wegennet, 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.

#### - **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 NO 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 Zuiderkempem, in de overgang tussen de traditionele landschappen “Serreland van Sint-Katelijne-Waver” en het “Land van Keerbergen”. We zien hier 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 perceelsstructuur 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 weggennet 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 in de vergunde toestand ( voor realisatie 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 ruderaal vegetaties.

Met uitzondering van de bossen heeft het landschap een half-open 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 half-open 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 dient 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 t.b.v. een 2x2 weg, terwijl het huidig 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 op 0,8 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 eco-duiker ( 3 op 1,5 m ) voorzien ter hoogte van de Begijnenbeek ( met droge passage voor klein wild ) en zijn er verschillende fauna uitstapplaatsen voorzien in de bermgracht.

#### - **Cultuurhistorische aspecten**

Deze zijn voor een deel reeds besproken onder het vorige punt “Landschappelijke en architecturale inpassing”.

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 NO 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.

Wat betreft het aspect archeologie is er voor de uitwerking van de werken 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.

#### - **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 (ca. 8 m versus 5,5 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 onder doorgaande Mechelsesteenweg bevindt zich op + 6,50 meter.

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: ca. 128.000 m<sup>3</sup>
- Ophogingen en aanvullingen: ca. 247.000 m<sup>3</sup>

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 plaatsvond in de werfzones langs het tracé.

#### **- 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. Uit het MER blijkt dat binnen de reservatiestrook ingetekend op het gewestplan er geen tracé alternatief mogelijk is met significant minder negatieve effecten over gans de lijn.

#### 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.

Daar de realisatie van de doortrekking van de R6 verantwoordelijk is voor een wijziging in de geluidemissie ter hoogte van de meest nabijgelegen woningen is het aangewezen om op deze plaatsen maatregelen te treffen.

Praktisch heel de R6 is voorzien van een SMA-D toplaag. Nog geluidsarmere wegdekken worden buiten beschouwing gelaten, mede omwille van hun slijtagegevoeligheid. Derhalve wordt als potentiële milderende maatregelen gekeken naar geluidsschermen. Volgend uit de geluidsmodellering worden er als milderende maatregelen geluidsschermen geplaatst ter hoogte van de Putsesteenweg, Heivelden, Berlaarbaan, Mechelsesteenweg en Akelei. Er worden 3 types van geluidsschermen voorzien:

- Type A: Doordat de bestaande rijweg in ophoging ligt en er een beperkte ruimte aanwezig is tussen de bestaande rijweg en de talud op de bermen worden de geluidsschermen geïntegreerd met veiligheidsafbakening en geplaatst tegen de bestaande goot van de rijweg. De tophoogte van het geluidsscherm t.o.v. de R6 bedraagt 3 m.
- Type B: Doordat de rotonde op de Berlaarbaan verhoogd is aangelegd, zijn er voor de aanleg van de fietstunnel keermuren aangelegd die tevens dienst doen als veiligheidsafbakening van de R6. De aansluiting op deze bestaande veiligheidsafbakening wordt uitgevoerd met een dubbel absorberend geluidsscherm, dit om de overgang en overlap mogelijk te maken naar het geluidsscherm type C. Het geluidsscherm wordt geplaatst tegen de bestaande goot van de rijweg met een tophoogte van 3 m t.o.v. de R6.
- Type C: De geluidsschermen worden achter de keermuren in de grond geheid. De afstand tussen geluidsscherm type B bedraagt 1 m ter hoogte van de overlap. De tophoogte van het

geluidsscherm t.o.v. de R6 bedraagt 3 m met een variabele totale hoogte omwille dat deze in een lager gelegen berm worden geplaatst.

Ter hoogte van de rotonde aan de Berlaarbaan is het bouw- en verkeerstechnisch niet mogelijk om volwaardige geluidsschermen te plaatsen op de taluds boven de fietstunnels. In de plaats hiervan worden in het ontwerp 'groenschermen' (voorzetwanden met begroeiing aan de buitenzijde tegen de keermuur) tot op 1 m boven het (verhoogd) maaiveld van de rotonde voorzien.

#### 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 wegas wordt geaccentueerd door extra witte markeringen.

#### **- Conclusie**

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

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

##### **Direct werkende normen binnen andere beleidsvelden ( artikel 4.3.3 van de VCRO )**

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

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

#### Overwelven baangrachten

Het project voorziet op enkele plaatsen de inbuizing of overwelving van baangrachten en dient derhalve te worden getoetst 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 overwelven en inbuizen van grachten.

#### *Art. 23.*

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

*Een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen, zoals vermeld in artikel 4.2.1. Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, voor het overwelven 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 overwelven 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.

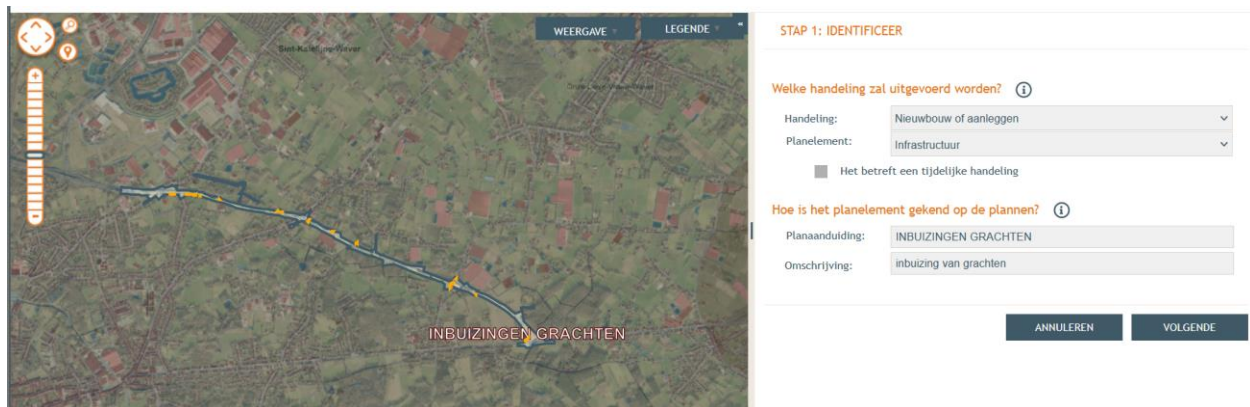
Daarnaast moeten de werken voldoen aan enkele voorwaarden om de goede werking van het watersysteem te vrijwaren. Net zoals het geval is bij het verplaatsen of dempen van grachten mag overwelving of inbuizing van de gracht geen schadelijk effect hebben zoals gedefinieerd in artikel 1.1.3, §2, 18° van 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 VEN en 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. Ze zijn als volgt ingetekend in het omgevingsloket:



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 art. 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 naar gelang de noodzaak, maar overstijgt in vele gevallen de maximale lengte van 5,00 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 5,00 m voldoen aan de bepalingen.
- De perceelstoegangen met een overwelvingsbreedte van 6,00 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 t.b.v. 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, er is geen schending van deze direct werkende norm.

#### Watertoets

Overeenkomstig artikel 1.3.1.1 van het decreet van 18 juli 2003 gecoördineerd op 15 juni 2018 betreffende het integraal waterbeleid dient de aanvraag onderworpen te worden aan de watertoets. Het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 (BS 31 oktober 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 tweede categorie ( de Lombaardveldenloop en Bergstraatloop zijn op 1 juli 2014 gehercategoriseerd van derde naar tweede categorie ) en is deels gelegen in een overstromingsgevoelig gebied voor fluviale en pluviale overstromingen. Er werd advies gevraagd aan de Dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Antwerpen als waterloopbeheerder ( ten tijde van de oorspronkelijk aanvraag waren ook Sint-Katelijne-Waver en Bonheiden waterloopbeheerder ) en aan de Vlaamse Milieumaatschappij, afdeling Operationeel Waterbeheer als waterloopbeheerder.

De Vlaamse Milieumaatschappij, afdeling Operationeel Waterbeheer heeft op 25 mei 2023 laten weten geen advies uit te brengen in dit dossier, aangezien zij hier geen adviesinstantie zijn in het kader van de watertoets. Door de Dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Antwerpen werd nog geen advies uitgebracht.

#### **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 ( afwisselen aan noord- of zuidzijde ), terwijl de andere zijde natuurtechnisch wordt ingericht. De bermgrachten worden aangesloten op het bestaand waterloppennet, waarvan de afstroomrichting van ONO naar WZW verloopt ( richting Dijle ). Het projectgebied ( R6 zelf en/of omleidingswegen ) doorsnijdt de loop van meerdere waterlopen: Maanhoevebeek (cat. 2), Lombaardveldenloop (cat. 2), Bisschopshoefloop (cat. 2), Begijnebeek (cat. 2) en Bruinbeek (cat. 2). Deze waterlopen werden t.h.v. de kruisingen plaatselijk aangepast. De Maanhoevebeek werd t.h.v. rotonde Berlaarbaan over meerdere honderden meters verlegd waarbij ze volledig aan de noordzijde van de R6 kwam te liggen.

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

- aansluiting van de "doodlopende" gracht op de bermgracht
- heraanleg en systematisch onderhoud van de bermgracht
- aanleg van een afwateringsbuis doorheen het talud van de R6 richting Begijnebeek ( 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.

### **Grondwater**

Het gebied heeft een ondiepe grondwatertafel ( <2.00 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 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 ( ca. 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 t.h.v. 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 ( cfr. ondiepe Boomse klei en grondwatertafel ).

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

### **Waterkwaliteit**

Het afstromend hemelwater wordt voor een belangrijk deel opgevangen in de bermen van de R6 alvorens in de bermgrachten terecht te komen, waardoor het effect van het wegwater op de waterkwaliteit als beperkt negatief kan worden beoordeeld.

### **Conclusie watertoets**

De realisatie van dit project kan een nadelig effect hebben op de waterhuishouding in het studiegebied. Deze mogelijke gevolgen werden zowel in het MER als door de bevoegde waterbeheerders onderzocht. Om de negatieve effecten van de aanleg van de weg in ophoging en de bijkomende verharding te compenseren zijn er in het project een aantal maatregelen getroffen en dienen, afhankelijk van het advies van de waterloopbeheerders, bijkomende voorwaarden in deze vergunning worden opgelegd.

De aangevraagde werkzaamheden aan grachten en waterlopen hebben tot doel de waterhuishouding, die verstoord werd door de doortrekking van de R6 en de omliggende ontsluitingswegen, te verbeteren. Vanuit het MER kan geconcludeerd worden dat het project geen nadelige effecten op de waterhuishouding heeft, mits de milderende maatregelen naar oppervlaktewater toe worden uitgevoerd.

Er kan dus redelijk gesteld worden dat door onderhavige werkzaamheden geen schadelijke effecten en geen vernatting te verwachten zijn.

Bij uitvoering van het project met de bijkomende voorwaarden en milderende maatregelen wordt dan ook geen significant negatieve impact verwacht op het watersysteem. De aanvraag blijft hiermee in overeenstemming met de doelstellingen en beginselen van het decreet Integraal Waterbeleid.

De aanvraag doorstaat de watertoets onder voorbehoud van eventuele voorwaarden die voortvloeien uit het advies van de Dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Antwerpen.

#### Conclusie

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

#### **VERGUNNINGSTERMIJN**

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

Voor deze aanvraag kan een vergunning voor onbepaalde duur worden verleend.

#### **ADVIES: voorwaardelijk gunstig**

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

De aanvraag doorstaat de watertoets onder voorbehoud van eventuele voorwaarden die voortvloeien uit het advies van de Provinciale Dienst Waterbeleid van provincie Antwerpen.

#### **VOORSTEL**

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



Met 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 <sup>2</sup> .
BA_ontsluiting perceel A68b	Aanleggen infrastructuur	Aanleggen ontsluitingsweg naar het perceel A68b.

De omgevingsvergunning wordt verleend voor onbepaalde duur

De omgevingsvergunning is afhankelijk van de naleving van de volgende voorwaarden en/of lasten met betrekking tot de stedenbouwkundige handelingen:

- Alle aanplantingen in het project ingetekend op de inplantingsplannen nieuwe toestand dienen gerealiseerd te worden voor het einde van het eerste plantseizoen volgend op het verkrijgen van de omgevingsvergunning. Alle aanplantingen dienen streekeigen en standplaatsgeschikt te zijn, uitval dient vervangen.
- De voorwaarden gestipuleerd in het advies van de NV Elia Asset d.d. 5 juni 2023
- De intekening van duiker 4 in deelset 3 dient toegevoegd te worden aan het inplantingsplan.
- De milderende maatregelen voortvloeiend uit het MER-rapport zoals hoger geëvalueerd onder de titel Milieueffectrapportage dienen nageleefd te worden.

Dit advies is onder voorbehoud van het bekomen van een gunstig advies van de waterbeheerder zoals opgenomen onder de titel Watertoets.

Dit advies is opgemaakt door HENDRICKX Els en HEYVAERT Rita.

Voor de afdeling GOP