
OPSCHRIFT

Vergadering van 11 mei 2017

Besluit nummer: 2017_GR_00466

Onderwerp:

Verkavelingsaanvraag nr. 2016 GB 143/00 - Kerkstraat 24, 9050 Gentbrugge - zaak van de wegen - Goedkeuring

Beknopte samenvatting:

Aan de gemeenteraad wordt gevraagd om voor de verkavelingsaanvraag nr. 2016 GB 143/00 voor gronden aan Kerkstraat 24, 9050 Gentbrugge de zaak van de wegen goed te keuren zodat de **voorwaarden en de lasten waaronder de verkavelingsvergunning kan verleend worden, kunnen vastgesteld worden.**

Bevoegd: Sven Taeldeman

Bestemd voor:

- Commissie Openbare Werken, Mobiliteit en Stedenbouw

DE GEMEENTERAAD

AANHEF

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

- *Gemeentedecreet van 15 juli 2005, artikel 57 §3 7° en 43 §2 10°*
- *Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 4.2.25*

De beslissing wordt genomen op grond van:

- *Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 4.2.25*

Bijgevoegde bijlage(n):

- Stedenbouwkundig verslag VV
- 2016GB143_00_Waterwegen en Zeekanaal

- 20170424_advies Aquafin
- 2016 GB 143-00 advies fluxys
- 2016GB143_00_brandweer
- 2016GB143_00_farys
- 2016GB143_00_VMM

Volgende niet-digitale bijlagen kunnen ook geraadpleegd worden:

Volgende niet-digitale bijlagen maken deel uit van het gemeenteraadsdossier en liggen, van zodra de agenda voor de gemeenteraad wordt verstuurd, ter inzage bij de Dienst Bestuursondersteuning:

- wegenisplannen
- stukken van de verkavelingsaanvraag

Deze stukken zijn tijdens de vergadering raadpleegbaar in de gemeenteraadszaal. Afschriften van grote plannen en documenten buiten formaat worden in één exemplaar van het fractiesecretariaat bezorgd wanneer hierom wordt verzocht. Bijkomende exemplaren worden bezorgd tegen kostprijs (cf. huishoudelijk reglement art. 20).

MOTIVERING

Darel Torremans namens GENTBRUGGE KERKSTRAAT LAND en Darel Torremans namens GENTBRUGGE KERKSTRAAT DEVELOPMENT vragen een verkavelingsvergunning aan voor gronden gelegen aan Kerkstraat 24, 9050 Gentbrugge, kadastraal bekend 22^{de} afdeling, sectie B, nr. 32K.

Deze aanvraag werd per beveiligde zending bezorgd op 23 december 2016. Op 20 januari 2017 is deze aanvraag ontvankelijk en volledig verklaard.

De aanvraag is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijke RUP 'Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent'. Volgens het gewestplan situeert deze aanvraag in industriegebied. De aanvraag ligt in het ontwerp van gemeentelijk RUP 'Stedelijk Wonen' (voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad op 24 oktober 2016). Het perceel ligt in de zone stedelijk woongebied 3 (SW3) en in de zone bestemd als groenas.

Het openbaar onderzoek voor dit RUP startte op 14 november 2016 en werd afgerond op 12 januari 2017.

De afwijkingsbepaling voorzien in artikel 4.4.7. §1 VCRO laat toe de beoordeling te doen op basis van het ontwerp-RUP op voorwaarde dat de resultaten van het openbaar onderzoek zijn overgemaakt aan de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar, dat het nieuwe plan de bestaande stedenbouwkundige voorschriften vervangt of van rechtswege opheft en dat de Vlaamse Regering, het departement of de deputatie geen strijdigheid vaststelt van het ontwerpplan met hogere plannen of andere normen. Aan deze voorwaarden is voldaan.

Voor de herontwikkeling van het terrein werd een masterplan opgesteld. Het college van burgemeester en schepenen nam akte van dit masterplan op 10 oktober 2014.

De voormalige bedrijfssite wordt herontwikkeld tot een nieuwe woonwijk. De bedrijfsgebouwen worden gesloopt en alle verharding wordt uitgebroken. De verkaveling omvat 36 loten en bevat een mix van ééngezinswoningen (32 loten) en 4 loten voor meergezinswoningen. De woningdichtheid bedraagt 57 woningen/ha en de V/T bedraagt +/- 0,8.

Parallel met de Schelde wordt een groenzone voorzien van ca. 30m breed (in het verlengde van de groenas langs de Schelde). Dit groen wordt centraal doorgetrokken tot in de verkaveling in een spie-vormige groene parkruimte. Op de hoek van de Kerkstraat en de Gentbruggeaard wordt een pleintje voorzien dat de verbinding realiseert tussen de centrale groenzone en de omliggende straten. De groenzone en het pleintje zijn autovrij. Het gemotoriseerd verkeer heeft slechts via één centrale toegangsweg toegang tot de site. Deze toegang situeert zich aan de Kerkstraat tussen de loten 1 en 2. Aan de rechterzijde van deze publieke toegangsweg zijn 7 langspaarkeerplaatsen voorzien. Aan de linkerzijde situeren zich de ondergrondse containers voor de centrale afhaalophaling. Volgens de toelichtingsnota en het masterplan geeft toegangsweg uit op de in/uitrit van de toekomstige ondergrondse parking die onder lot 36 zou worden voorzien.

Tussen het bouwblok aan de Kerkstraat en het lot 36 voorzien voor de meergezinswoning is een openbare straat voorzien. Aan de rechterzijde wordt deze ingericht als leefstraat. Deze zijde is niet toegankelijk voor de auto. Aan de linkerzijde worden 8 dwarsparkeerplaatsen ingericht.

De aanvraag werd onderworpen aan een openbaar onderzoek van 3 februari 2017 tot 5 maart 2017. Tijdens de periode van dit openbaar onderzoek zijn er 9 schriftelijke bezwaren (ingediend.

De gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar heeft op 21 april 2017 deze aanvraag geadviseerd. Het stedenbouwkundig verslag van de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar is aan het dossier toegevoegd. Daarin bevindt zich ook een samenvatting en bespreking van de bezwaren. Volgend element daaruit heeft betrekking op de wegaanleg:

In de bezwaarschriften wordt de hoge parkeerdruk aangehaald. Het verdwijnen van de parking op de locatie waar lot 35 wordt gebouwd, in combinatie met de bijkomende woningen zal voor een nog hogere parkeerdruk zorgen. Er bestaat een bezorgdheid over het beperkt aantal publieke parkeerplaatsen op het openbaar domein in het nieuwe project en de impact van het project op de parkeerdruk in de omgeving. Ook het verdwijnen van 6 parkeerplaatsen in de Gentbruggeaard wordt aangekaart.

Dit werd als volgt besproken:

De parkeerdruk in de wijk is inderdaad hoog. Om die reden moet het project de parkeerbehoefte maximaal op eigen terrein opvangen. Anderzijds is het project ook zo vormgegeven dat wordt ingezet op alternatieve modi zodat de parkeerbehoefte ook daalt.

Het project zelf krijgt een autoluw karakter. Het binnengebied is enkel uitzonderlijk bereikbaar vb. verhuisbewegingen, ziekenvervoer. De half-ondergrondse parking is bereikbaar via een doodlopende weg die ontsluit langs de Kerkstraat. Langs deze doodlopende weg worden de bezoekersparkeerplaatsen voorzien (15).

Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen is een evenwicht gezocht tussen het vermijden van teveel bijkomend autoverkeer enerzijds en het vermijden dat de parkeerdruk op straat stijgt anderzijds.

Voor deze zone schrijven de parkeerrichtlijnen min. 0,6 en max. 1 parkeerplaats per woning voor + 0,1 plaats/woning voor bezoekers. Voor de buurtondersteunende functies hangt de richtlijn af van de uiteindelijke functie. Deze is nog niet gekend. De ratio zal liggen tussen 1,5 en 4 parkeerplaatsen/100m² verkoopoppervlakte.

De bouwheer gaat voor wonen uit van een parkeerratio tussen 0,9 en 1 + 0,1 plaats/woning voor bezoekers. Voor de publieke functies wordt een richtlijn tussen 1,5 en 2,5 gehanteerd. Dit betekent dat in de ondergrondse parking tussen 100 en 110 plaatsen zal worden voorzien. Het perceel laat dit alleszins toe, maat dit kan pas beoordeeld worden op het moment van de bouwaanvraag.

Op het openbaar domein worden 15 publieke plaatsen voor bezoekers voorzien.

Volgens de verkaveling kunnen maximaal 108 woontiteiten voorzien worden. De voorziene parkeerplaatsen zijn bijgevolg conform de richtlijnen. Bij de uiteindelijke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zal moeten beoordeeld worden of de aantallen overeen komen met de exacte invulling. De voorschriften, de oppervlakte van lot 36 en het aantal parkeerplaatsen op openbaar domein laten het alvast toe. Er kan dus gesteld worden dat het project voldoende inspanningen levert om de parkeerbehoefte op het eigen terrein op te vangen.

Verder is de ligging van het project zeer geschikt om alternatieve modi aan te ontmoedigen en op die autogebruik en autobezit af te remmen. Het project is vlot te voet en met de fiets te bereiken. Er is een directe toegang tot de wijk vanaf het autovrije jaagpad langs de Schelde. Buslijn 3 (Braemkasteelstraat – Mariakerke) halteert op ca. 150m van het projectgebied zodat ook de bereikbaarheid met collectief vervoer goed is. Verder wordt in de nota vermeld dat 1 parkeerplaats zou worden voorzien voor autodelen.

In de bezwaarschriften wordt verder verwezen naar de parkeerplaatsen die zich momenteel op het terrein bevinden. Deze parkeerplaatsen bevonden zich op het privaat terrein, maar werden

door de bewoners en werknemers uit de buurt gebruikt. Deze parkeerplaatsen worden inderdaad niet gecompenseerd, aangezien deze geen officieel statuut hadden en zich tevens op het privaat terrein bevonden. Door het ingevoerde parkeerregime in de omliggende straten (betalend parkeren tot 19u, dagtarief bedraagt 3 euro) wordt alvast getracht de openbare parkeerplaatsen maximaal te vrijwaren voor de bewoners.

In uitvoering van art. 4.2.25 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en van het Gemeentedecreet neemt de gemeenteraad een beslissing over de zaak van de wegen alvorens het vergunningverlenende bestuursorgaan een beslissing neemt over de vergunningsaanvraag.

Het vergunningverlenend bestuursorgaan is van oordeel dat een vergunning kan verleend worden om volgende reden(en):

De verkaveling voldoet aan de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP. Door de realisatie van de groenas langsheen de Schelde en de centrale groene openbare parkruimte wordt ruimschoots voldaan aan de groennorm. Door de configuratie en de inrichting van de verkeersvrije groenzone wordt er tevens een verkeersvrije voetgangers- en fietsersverbinding gecreëerd naar de groenas zoals voorgeschreven in het RUP. De woondichtheid van 57 woningen/ha en de V/T van +/- 0,8 is op deze locatie zeker te verantwoorden. Er wordt een ruime verkeersvrije openbare groenzone gecreëerd en de inpassing van de volumes houdt rekening met de bebouwing aan de randen van het project. De loten voor de eengezinswoningen zelf voorzien voldoende mogelijkheden om woningen te bouwen met voldoende woonkwaliteiten. De tuinen zijn minstens 50m² groot en de woningen kunnen een vloeroppervlakte van ca. 160 tot 180m² hebben. De percelen zijn tussen 5 en 6m breed.

Het project zelf krijgt een autoluw karakter. Het binnengebied is enkel uitzonderlijk bereikbaar vb. verhuisbewegingen, ziekenvervoer. De half-ondergrondse parking is bereikbaar via een doodlopende weg die ontsluit langs de Kerkstraat. Deze wordt ingericht als een woonerf en hier worden de bezoekersparkeerplaatsen voorzien (15).

Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen is een evenwicht gezocht tussen het vermijden van teveel bijkomend autoverkeer enerzijds en het vermijden dat de parkeerdruk op straat stijgt anderzijds.

Voor deze zone schrijven de parkeerrichtlijnen min. 0,6 en max. 1 parkeerplaats per woning voor + 0,1 plaats/woning voor bezoekers. Voor de buurtondersteunende functies hangt de richtlijn af van de uiteindelijke functie. Deze is nog niet gekend. De ratio zal liggen tussen 1,5 en 4 parkeerplaatsen/100m² verkoopoppervlakte.

De bouwheer gaat voor wonen uit van een parkeerratio tussen 0,9 en 1 + 0,1 plaats/woning voor bezoekers. Voor de publieke functies wordt een richtlijn tussen 1,5 en 2,5 gehanteerd. Dit betekent dat in de ondergrondse parking tussen 100 en 110 plaatsen zal worden voorzien. Op het openbaar domein worden 15 publieke plaatsen voor bezoekers voorzien.

Volgens de verkaveling kunnen maximaal 108 woonentiteiten voorzien worden. De voorziene parkeerplaatsen zijn bijgevolg conform de richtlijnen. Bij de uiteindelijke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zal moeten beoordeeld worden of de aantallen overeen komen met de exacte invulling. De voorschriften, de oppervlakte van lot 36 en het aantal parkeerplaatsen op openbaar domein laten het alvast toe. Er kan dus gesteld worden dat het project voldoende inspanningen levert om de parkeerbehoefte op het eigen terrein op te vangen.

Verder is de ligging van het project zeer geschikt om alternatieve vervoersmodi aan te moedigen en om autogebruik en autobezit af te remmen. Het project is vlot te voet en met de fiets te bereiken. Er is een directe toegang tot de wijk vanaf het autovrije jaagpad langs de Schelde. Buslijn 3 (Braemkasteelstraat – Mariakerke) halteert op ca. 150m van het projectgebied zodat ook de bereikbaarheid met collectief vervoer goed is. Verder wordt in de nota vermeld dat 1 parkeerplaats zou worden voorzien voor autodelen.

De gemeenteraad is van oordeel dat het voorstel van wegaanleg kan goedgekeurd worden om volgende redenen:

Algemeen wordt het inrichtingsvoorstel voor de wegeaanleg geapprecieerd. Doorheen het projectgebied wordt een 3 meter breed pad in monoliete verharding voorzien dat het projectgebied doorkruist. Er zijn dwarsverbindingen doorheen het binnengebied om de doorwaadbaarheid te optimaliseren. Het binnengebied wordt autovrij gehouden, enkel uitzonderlijk verhuistransport, ziekenvervoer etc. zijn toegestaan. Dit draagt bij tot een verkeersleefbare en verkeersveilig binnengebied. Om de aansluitingen voor de fietser nog verder te optimaliseren moet rekening gehouden worden met een aantal gestelde voorwaarden:

- Vlottere aansluiting van pad aan jaagpad richting van/naar Heusden
- Afgeronde hoeken bij aansluiting pad aan verhard pad voor meergezinswoning
- Vlotte aansluiting van het pad in Gentbruggeaard meenemen in ontwerp (nu sluit het pad aan op een parkeerplaats). Dit dient aangepast te worden.

Verder worden nog een aantal bijzondere voorwaarden opgelegd om de veiligheid en het latere beheer te optimaliseren. De voornaamste aanpassing situeert zich ter hoogte van de ondergrondse containers. De afstand tussen de ondergrondse containers en de woning op lot nr 14 is immers te smal waardoor er reële kans is op schade van de gevel van de woning. Daarom wordt opgelegd dat de afstand tussen de rooilijn en de ondergrondse containers met 1,5m moet vergroten. Verder wordt bepaald dat voor lot 14 geen uitsprongen tov rooilijn zijn toegestaan (ook vb. isolatie moet steeds binnen de rooilijn geplaatst worden). Er dienen tevens voldoende maatregelen worden genomen om foutparkeren op deze locatie te vermijden. In het advies van Ivago wordt ook gewezen op het gevaar voor filevorming tijdens de momenten waarop de container wordt geleidigd. Zij vragen daarom een keerpunt. Dit kan gerealiseerd worden door een keermogelijkheid te voorzien ter hoogte van de leefstraat. Aan het begin van deze straat moeten

dynamische paaltjes voorzien worden en de eerste 6m van de leefstraat moet uitgevoerd worden in grasdallen (grindgazon is niet geschikt voor een wekelijkse belasting). Om de beperkte toegang voor gemotoriseerd verkeer blijvend te kunnen garanderen moeten ter hoogte van het plein aan de Kerkstraat/Gentbrugge aard ook dynamische paaltjes voorzien worden.

Het algemeen bouwreglement van de Stad Gent omvat geen reglementering inzake het opleggen van lasten bij verkavelingsvergunningen. Op basis van bovenstaande beoordeling is het redelijk en proportioneel te verantwoorden om in deze verkavelingsaanvraag lasten op te leggen aan de houder van de vergunning.

Het voorstel van wegenis moet aangepast worden op een aantal punten. Het gaat echter om beperkte aanpassingen die door het vergunningverlenende bestuursorgaan als voorwaarde kunnen opgelegd worden aan de verkavelaar in het kader van de beslissing over deze verkavelingsaanvraag.

Beslist het volgende:

VOORSTEL

Artikel 1:

keurt de zaak van de wegen, zoals ontworpen op het verkavelingsplan en de bijhorende wegenisplannen, voor gronden gelegen aan Kerkstraat 24, 9050 Gentbrugge, kadastraal bekend 22^{de} afdeling, sectie B, nr. 32K, goed mits voldaan wordt aan volgende voorwaarden:

- De voorwaarden uit het brandpreventieverslag van 13 februari 2017 moeten strikt nageleefd worden
- De rij woningen van de loten 11 tem 14 moet 1,5m meter ingekort worden zodat er een vrije ruimte van 1,5m extra ontstaat tussen de ondergrondse containers en de gevel (zie aanpassing op plan). De vrije zijtuinstrook van lot 11 wordt beperkt tot 3m en de loten 11-14 worden 30 cm smaller (lot 11 en 14 breedte 5,5m en lot 12 en 13 5,2m).
- Voor lot 14 worden voor de zijgevel geen uitsprongen tov de rooilijn toegestaan.
- De eerste 6m van de interne straat moet uitgevoerd worden in grasdallen en niet in grindgazon.
- Het verkeersvrije gebied moet minstens ter hoogte van het plein op de hoek Kerkstraat/Gentbruggeaard en ter hoogte van de westelijke zijde van de interne straat afgesloten worden met dynamische palen ipv wegneembare om misbruik te voorkomen. Op de andere locaties kunnen de wegneembare palen zoals voorzien op het plan behouden blijven

- Paden in grindgazon mogen enkel door de brandweer gebruikt worden. Laden en lossen, verhuisbewegingen ed kunnen hier niet op toegestaan worden.
- De boom op het groene plein thv het kruispunt Kerkstraat – Gentbruggeaard moet rechtstreeks in het gazon komen, nu wordt nog een inrichting aan de voet van de boom voorzien die onnodig is.
- De banken in de groenzone thv de loten 20 tot 29 moeten verschoven worden naar de rand van het verharde voetpad. Nu staan ze midden in het gras ingetekend.
- Plaatsen waar de grasstrook smaller wordt dan 1 meter moeten afgetopt worden. Hier moeten de betonstraatstenen verbreed worden zodat de hoeken niet afgelopen worden, dit is bv het geval aan de zijkant van lot 34.
- Binnen het woonerf moet foutparkeren tegengegaan worden hiervoor moeten antiparkeerpaaltjes voorzien worden op bv de voorzijden van lot 36 op 6,5 meter van de dwarse parkeerplaatsen, in de hoeken tussen de containers en de haakse parkeerplaats en de parkeerstrook met de autovrije straat. Ook aan de zuidelijke zijde van de containers dienen bijkomende antiparkeerpaaltjes voorzien worden.
- Het olifantenpad in de autovrije straat moet vloeiend vorm gegeven worden, de hoekige vormgeving is niet comfortabel en zeer schadegevoelig.
- Alle betonstraatstenen dienen grijs te zijn, ook in de autoluwe leefstraat.
- Voor de boom in het woonerf moet 20m³ boomgranulaat voorzien worden.
- De plantvakken in het woonerf (boom + hooiland) moeten afgeboord worden met een boordsteen IA met een opstand van 15 centimeter.
- De plannen bevatten onvoldoende peilen om ze te beoordelen. Alle verhardingen dienen een dwarshelling van minimaal 2% en maximaal 4% te hebben.
- Vooraleer er bouwvergunningen kunnen aangevraagd worden voor de woningen moet een technisch dossier goedgekeurd worden zodat de gebouwen rekening houden met de ontworpen peilen en niet omgekeerd. In functie van beoordeling van het technisch dossier moeten nog simulaties voor het in – en uitrijden met een brandweerwagen en een Ivagovrachtwagen vanuit de Kerkstraat aangeleverd worden.
- Het privaat domein en het openbaar domein moet ook thv de toegangen naar de kruiwagenpaden leesbaar van elkaar afgescheiden zijn.
- Het legbed voor betonstraatstenen op een fundering van schraalbeton dient te bestaan uit 3 centimeter granulaatmengsel van porfiersteenslag 2/7 ipv zandcement.
- De kasseien en het legbed moeten weergegeven worden als 1 laag van 21 centimeter dik.

- Het grindgazon moet opgebouwd worden uit 2 lagen, een funderingslaag van 25 centimeter steenslag type I en een toplaag van 10 centimeter bestaande uit een mengeling van 60% steenslag type II en 40% teelaarde.
- In typedwarsprofiel 10 moet tussen de parkeerstrook en het voetpad een boordsteen type IA ipv ID1 voorzien worden. De ter plaatse vervaardigde goot moet 1 centimeter onder het asfalt voorzien worden ipv erboven.
- Typedwarsprofiel 10: de te herleggen klinkers zijn van het type 22x22x8 op zandcementfundering.
- De voegvulling van de kasseistrook (parkeerplaatsen) bestaat uit gemodificeerde mortel.
- Hoogstammen en struiken dienen op minstens 15m van het jaagpad ingeplant te worden om schade aan het jaagpad te voorkomen. Een aantal bomen op het inrichtingsplan lijkt niet aan deze voorwaarde te voldoen
- De "properheidsrand" en het deel van het pad dat aansluit op het jaagpad op openbaar domein dient uit het plan geschrapt te worden aangezien er geen overeenkomst voor het gebruik van deze gronden met W&Z werd opgemaakt
- de smalle strook in de interne straat wordt voorzien van een lage beplanting (in plaats van hooiland)
- in die zelfde straat worden een drietal bomen voorzien (op min. 3 m van de gevel).
- het plantvak vóór het schakelplein is te behouden (en dus niet vervangen door betonstraatstenen).
- De aansluiting van het pad aan het jaagpad richting van/naar Heusden moet vlotter worden uitgewerkt.
- De hoeken bij de aansluiting van het pad aan het verhard pad voor de meergezinswoning moeten worden afgerond
- Het fietspad moet een vlotte aansluiting hebben op en in de Gentbruggeaard. Dit moet mee ontworpen worden in het technisch dossier.
- De verharding van het pad tussen Gentbruggeaard en het jaagpad moet uitgevoerd worden in uitgewassen beton ipv architectonisch beton.
- De 1 meter brede greppel in beton moet in 1 geheel uitgevoerd worden met het naastgelegen pad en eveneens uitgewassen worden.
- De voetpaduitstulping van Gentbruggeaard moet doorlopen zodat het indraaien met een brandweerwagen naar het pad richting het jaagpad mogelijk wordt op de uitstulping.
- De aansluiting van het pad op Gentbruggeaard en het jaagpad moet naadloos gebeuren. De zone die niet nodig is om te draaien moet groen ingericht worden.

- verharde oppervlakten zoals terrassen, parkings en inritten dienen aangelegd te worden in waterdoorlatende materialen op een waterdoorlatende fundering of dienen af te wateren naar een voldoende grote onverharde randzone en niet naar de riolering (behoudens voor de aanleg boven de ondergrondse parking).
- De infiltratievoorziening dient over een infiltratieoppervlakte van minstens 252,88m² te beschikken. Bij de dimensionering van de infiltratieoppervlakte mogen enkel de verticale of schuine wanden in rekening worden gebracht en de bodem van de vijver mag zich niet onder het hoogste grondwaterpeil bevinden.
- De voorwaarden opgenomen in het advies van Waterwegen en Zeekanaal nv - Afdeling Bovenschelde (advies van 9 maart 2017, met kenmerk AB/2017/088) moeten strikt nageleefd worden.
- De voorwaarden opgenomen in het advies van Vlaamse Milieumaatschappij - Afdeling Operationeel Waterbeheer (advies van 27 februari 2017, met kenmerk WT2017G0076) moeten strikt nageleefd worden.
- De voorwaarden opgelegd door Aquafin voor de aansluiting van de riolering op de collector zijn te volgen.
- De voorwaarden opgenomen in het advies van Fluxys NV (advies van 10 februari 2017, met kenmerk TPW-OL-2017794882) moeten strikt nageleefd worden.
- De voorwaarden opgenomen in het advies van FARYS (advies van 2 maart 2017, met kenmerk PVV/VM/RIO/ADM/701165) moeten strikt nageleefd worden.
- De voorwaarden opgenomen in het advies van IMEWO (advies van 7 februari 2017, met kenmerk 288643) moeten strikt nageleefd worden.
- De openbare verlichting dient energiezuinig te zijn langsheen wegenis en paden of aan gevels (conform Lichtplan van stad Gent).
- De maatregelen in de archeologienota bekrachtigd op 14 november 2016 met referentienummer 882 moeten uitgevoerd worden overeenkomstig het programma in die bekrachtigde archeologienota, de voorwaarden bij de bekrachtiging, en het Onroerend erfgoeddecreet van 12 juli 2013.

Artikel 2:

legt aan de houder(s) van de verkavelingsvergunning, bij afgifte van de verkavelingsvergunning, de hiernavolgende lasten op:

LAST 1 – Aanleg wegenis en riolering

De houder van de vergunning is verplicht om de openbare wegenis met inbegrip van de riolering, zoals aangegeven op het verkavelingsplan aan te leggen op eigen kosten.

De verkavelingsvergunning geldt als stedenbouwkundige vergunning voor de weg, mits rekening gehouden wordt met de bijzondere voorwaarden.

Er moet wel nog een technisch dossier worden ingediend bij de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen van de Stad Gent en bij Farys aangepast aan voornoemde voorwaarden. Op dit technisch dossier kunnen de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen en Farys bijkomende technische opmerkingen voor aanpassing formuleren. Het is daarom aangewezen dat de verkavelaar voor het indienen van zijn technisch dossier een overleg aanvraagt met de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen en met Farys. Er wordt reeds opgemerkt dat er geen plannen zijn bijgevoegd van de vlonder. Het plan is aan te vullen bij het indienen van het technisch dossier.

Het definitieve technische dossier moet (aangepast aan de bijzondere voorwaarden en eventuele wijzigingen ingevolge bijkomende technische opmerkingen) bestaan uit een grondplan met bijbehorende lengteprofielen, dwarsprofielen en details van de kunstwerken, en een plan van alle riolerings- en wegenwerken. Het technisch ontwerp moet, samen met het bestek en de gedetailleerde raming, in dubbel exemplaar overgemaakt worden aan de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, Woodrow Wilsonplein 1 te 9000 Gent, telefoon (09)266 79 00, fax (09)266 79 39. Het technisch ontwerp dient als basis voor de aanbesteding of onderhandse overeenkomst. De aanduiding van de aannemer moet aan de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen ter goedkeuring voorgelegd worden. Een kopie van de inschrijving, het bestek en de plannen moeten door de houder van de verkavelingsvergunning, in dubbel exemplaar, overgemaakt worden aan de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen.

De aanvangsdatum van de werken moet minimum 14 kalenderdagen vooraf aan de Stad worden meegedeeld. De houder van de verkavelingsvergunning belegt vooraf een coördinatievergadering met de ontwerper, de aannemer en het stadsbestuur (Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen). De uitvoering van de proeven, voorzien in het bestek, kunnen door het stadsbestuur geëist worden. In ieder geval zal de uitslag van de genomen proeven aan de Stad medegedeeld worden.

De houder van de verkavelingsvergunning moet, op zijn kosten, instaan voor het leveren en plaatsen van de nodige verkeersborden en het aanbrengen van de nodige wegmarkeringen, in de verkaveling en aan de bestaande, aanpalende weg, volgens de aanduidingen van het IVA Mobiliteitsbedrijf Stad Gent – Cel Verkeerstechnische Taken (VTT), Sint-Michielsplein 2 te 9000 Gent, telefoon (09)266 77 61. De houder van de verkavelingsvergunning moet daartoe drie exemplaren van een plan met aanduiding en inplanting van de aan te brengen verkeerssignalisatie voor nazicht en goedkeuring voor te leggen aan het IVA Mobiliteitsbedrijf Stad Gent – Cel Verkeerstechnische Taken (VTT). De straat is aan te leggen als woonerf en moet worden aangeduid met borden F12a-F12b. In de parkeervakken is een p-tegel aan te brengen.

Algemene regel inzake uitvoering van de wegenwerken: De wegenwerken worden in principe in één geheel uitgevoerd en volledig afgewerkt, waarna de afgewerkte weg (voorlopig en definitief) opgeleverd kan worden in aanwezigheid van de Stad Gent i.f.v. latere kosteloze afstand aan de Stad Gent (zie verder).

Uitzonderlijk kan van deze algemene regel afgeweken worden: Indien de houder van de verkavelingsvergunning om uitzonderlijke redenen (bijv. omdat de weg schade kan lijden tengevolge van de werken aan de nieuwbouw langsheen de weg) genoodzaakt is om de wegbedding (m.i.v. de voetpaden) - tijdelijk - niet volledig af te werken, kan aan de Stad Gent

gevraagd worden om een “attest van voldoende uitgeruste weg” af te leveren op basis waarvan vergunningverlenende overheden de mogelijkheid krijgen om stedenbouwkundige vergunningen af te leveren voor nieuwbouw langsheen de nieuwe weg.

Het is de verantwoordelijkheid van de houder van de verkavelingsvergunning om desgevallend op eigen kosten bijkomende maatregelen i.f.v. de veilige openstelling van de nieuwe weg als openbare weg te voorzien.

Het attest moet door de houder van de verkavelingsvergunning aangevraagd worden ten behoeve van toekomstige aanvragers van stedenbouwkundige vergunningen.

Het attest kan maar afgeleverd worden in de mate dat door de houder van de verkavelingsvergunning aangetoond wordt dat de niet volledig afgewerkte weg beantwoordt aan de minimumvereisten van een voldoende uitgeruste weg vermeld in artikel 4.3.5 §2 Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening én in de mate dat de weg voldoende veilig is ingericht én onderhouden wordt om opengesteld te kunnen worden voor het publiek.

Dit attest staat los van de procedure tot voorlopige en definitieve oplevering van de weg (zie verder), en heeft evenmin een weerslag op de dwingende termijnen binnen de welke de wegenwerken beëindigd moeten zijn in het geval een waarborg wordt gesteld (zie verder).

Per lot is te voorzien in een dubbele huisaansluiting, één voor afvalwateren één voor oppervlaktewater. De aansluitputjes zijn te voorzien van een merkteken waaruit de aard (oppervlaktewater/afvalwater) blijkt.

De ontwikkelaar moet telkens instaan voor de kosten en lasten van het installeren van de openbare verlichting. Dit dient te gebeuren volgens de richtlijnen van de Stad Gent (en Eandis), opdat de Stad Gent bij overdracht van het openbaar domein ook het beheer van de verlichting kan overnemen. De ontwikkelaar dient **minstens 1 jaar voor de start van de uitvoeringswerken** advies op te vragen bij de lichtcel, via het volgende emailadres: openbareverlichting@stad.gent. De openbare verlichting dient telkens conform het Lichtplan te worden geplaatst. Alle info over het lichtplan is te raadplegen via www.stad.gent/gentverlicht.

Na uitvoering van de wegenis- en rioleringswerken moet een GRB conform as-built plan opgemaakt worden. De bouwheer dient dit as-built plan te bezorgen en goed te laten keuren door het AGIV in functie van het up tot date houden van het GRB voor de definitieve oplevering.

Op gronden gelegen op het openbaar domein zijn de stedelijke reglementen met betrekking tot het aanleggen van trottoirs en opritten of het verwezenlijken van rioolaansluitingen van toepassing.

Op gronden bestemd voor overdracht in het openbaar domein zijn deze reglementen eveneens van toepassing in de periode vanaf de aflevering van de verkavelingsvergunning tot de realisatie van de overdracht.

De opritten en trottoir blijven ten laste van de verkavelaar.

-

-

LAST 2 – Openbaar groen

De houder van de vergunning is verplicht om het openbaar groen zoals aangegeven op het verkavelingsplan aan te leggen op eigen kosten.

De voorwaarden zoals opgesomd in artikel 1 van dit besluit moeten worden nageleefd.

De houder van de verkavelingsvergunning moet, op zijn kosten, een ontwerper aanstellen voor het opmaken van een ontwerp-beplantingsplan. Het ontwerp moet, samen met de gedetailleerde raming, in dubbel exemplaar overgemaakt worden aan de Groendienst, Ferdinand Lousbergskaaï 32 te 9000 Gent, telefoon (09)225 68 59, fax (09)233 67 62.

Het door het college aangenomen ontwerp dient als basis voor de aanbesteding of onderhandse overeenkomst. De aanduiding van de aannemer moet aan de Groendienst ter goedkeuring voorgelegd worden. Een kopie van de inschrijving, het bestek en de plannen moet door de houder van de verkavelingsvergunning, in dubbel exemplaar, overgemaakt worden aan de Groendienst. De aanvangsdatum van de werken moet minimum 14 kalenderdagen vooraf aan de Stad worden meegedeeld.

De beëindiging van de werken moet aan de Groendienst worden meegedeeld. De onderhoudsperiode van 3 jaar gaat in op de datum van de voorlopige oplevering van de werken. Op het einde van deze termijn van 3 jaar volgt de definitieve oplevering. De Stad Gent neemt het onderhoud van het openbaar groen over vanaf de definitieve oplevering van de werken.

LAST 3 –Aanleg van nutsvoorzieningen

De houder van de vergunning staat – op eigen kosten – in voor het (laten) aanleggen van nieuwe en/of het (laten) aanpassen van bestaande nutsvoorzieningen naar en in de verkaveling.

Ongeacht de verplichting tot aanpassing van bestaande nutsvoorzieningen, moeten de volgende nutsvoorzieningen minimaal aangelegd worden:

- elektriciteit
- water
- kabeltelevisie
- telecommunicatie

- openbare verlichting

De houder van de verkavelingsvergunning moet hiervoor zelf de nutsmaatschappijen actief in de gemeente contacteren en moet rekening houden met de voorwaarden opgelegd in de uitgebrachte adviezen van de nutsmaatschappijen. De voorwaarden opgelegd in het van IMEWO (advies van 7 februari 2017, met kenmerk 288643) moeten strikt nageleefd worden. De openbare verlichting dient energiezuinig te zijn langsheen wegen en paden of aan gevels (conform Lichtplan van stad Gent).

LAST 4 - Attest verkoop percelen en waarborgen

Volgens art 4.2.16 §1 en §2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening kan een kavel uit een vergunde verkaveling of verkavelingsfase enkel verkocht worden, verhuurd worden voor méér dan negen jaar, of bezwaard worden met een recht van erfpacht of opstal, nadat de verkavelingsakte door de instrumenterende ambtenaar is verleden. De verkavelingsakte wordt eerst verleden na overlegging van een attest van het college van burgemeester en schepenen, waaruit blijkt dat, voor de volledige verkaveling of voor de betrokken verkavelingsfase, het geheel van de lasten uitgevoerd is of gewaarborgd is door:

1° de storting van een afdoende financiële waarborg;

2° een door een bankinstelling op onherroepelijke wijze verleende afdoende financiële waarborg.

Dit attest kan worden afgeleverd indien de vergunninghouder deels zelf de lasten heeft uitgevoerd, deels de nodige waarborgen heeft gegeven.

Indien een financiële waarborg wordt verleend voor de aanleg van de weg en de riolering, dan gelden volgende dwingende termijnen voor het uitvoeren en afwerken van de werken:

- de riolerings- en wegenwerken moeten volledig afgewerkt zijn zodat tot voorlopige oplevering kan worden overgaan binnen een termijn van 3 jaar nadat het “attest verkoop percelen” door het college van burgemeester en schepenen aan de houder van de vergunning is betekend,
- de definitieve oplevering van de riolerings- en wegenwerken vindt uiterlijk binnen twee jaar na de voorlopige oplevering plaats.

Indien geen financiële waarborg wordt verleend en geen “attest verkoop percelen” is afgeleverd, geldt geen dwingende termijn voor uitvoering van deze lasten. Enkel de vervaltermijnen voorzien in artikel 4.6.4. §2 Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening gelden dan.

-

Bedragen en vrijgave van de borg(en)

Als waarborgen worden gesteld voor de aanleg van nutsleidingen, is het bedrag van de waarborg gelijk aan het verschil van de door de nutsmaatschappijen geraamde kostprijs en het aan de nutsmaatschappijen betaalde voorschot.

De waarborgen voor de aanleg van nutsleidingen worden volledig vrijgegeven na bevestiging door de distributiemaatschappijen van de betaling van het saldo van de geraamde kostprijs.

Als waarborgen worden gesteld voor in de vergunning opgelegde lasten met betrekking tot de wegen- en rioleringswerken en de aanleg en het onderhoud van de groenzones, dan is het bedrag van de waarborg gelijk aan het bedrag van de vermoedelijke kostprijs van de werken (of van het gedeelte van de werken die nog uitgevoerd moeten worden), zoals die blijkt uit een raming of een prijsofferte, welke ter goedkeuring is voorgelegd aan de Stad Gent, en verhoogd met 25% wat betreft wegen- en rioleringswerken en 10% wat betreft de openbare groenvoorziening.

De waarborg voor de wegen en rioleringswerken wordt vrijgegeven na schriftelijk akkoord van het college van burgemeester en schepenen, op volgende wijze: 85 % van de waarborg wordt vrijgegeven na de voorlopige oplevering en 15% van de waarborg wordt vrijgegeven na de definitieve oplevering.

De waarborg voor de aanleg en het onderhoud van de groenzones wordt in helften vrijgegeven, de ene helft na de voorlopige oplevering van de groenaanleg en de andere helft na de definitieve oplevering van de onderhoudsperiode van 3 jaar, na schriftelijk akkoord van het college van

burgemeester en schepenen.

De financiële instellingen die zich borg stellen voor de houder van de verkavelingsvergunning moeten verplicht gebruik maken van een model van borgakte. Dit model van borgakte wordt gevoegd bij de betekening van de verkavelingsvergunning aan de aanvrager en kan ook opgevraagd worden bij de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning, Afdeling Stedenbouwkundige Vergunningen, Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent, tel 09 266 78 90.

LAST 5 – Kosteloze grondafstand

De weg (met zijn uitrusting en riolering), alsook de zones voor openbaar groen zullen uiterlijk één jaar na de definitieve oplevering van de laatst uitgevoerde uitrustingswerken kosteloos aan de stad worden afgestaan.

De akte van overdracht wordt verleden voor een notaris die door de houder van de verkavelingsvergunning wordt aangeduid. Alle kosten met betrekking tot deze akte (opmaken, verlijden, registreren, overschrijven, ...) zijn ten laste van de houder van de verkavelingsvergunning. Een attest van kosteloze grondafstand is bij het dossier gevoegd. De basis voor de akte van overdracht is een goed opmetingsplan dat aan een aantal vereisten moet voldoen. Die vereisten moeten worden opgevraagd bij de Dienst Vastgoedbeheer.

Alvorens de akte kan worden verleden, moet dat opmetingsplan samen met het ontwerp van de akte worden voorgelegd aan de Dienst Vastgoedbeheer voor nazicht en goedkeuring door de gemeenteraad.

BIJKOMENDE INFO BIJ HET BESLUIT

Afdeling Stedenbouwkundige Vergunningen - Stedenbouw en Ruimtelijke Planning

Dit besluit kadert in volgende activiteit: AC34300 Behandelen van stedenbouwkundige vergunningen en verkavelingsaanvragen
