
OPSCHRIFT

Vergadering van 27 juni 2016

Besluit nummer: 2016_GR_00582

Onderwerp:

Aanvraag om stedenbouwkundige vergunning nr. 2016/04051 – Parkweg/Toemaatragel – zaak van de wegen - Goedkeuring

Beknopte samenvatting:

Aan de gemeenteraad wordt gevraagd om voor de aanvraag om stedenbouwkundige vergunning nr. 2016/04051 voor een terrein aan Toemaatragel 1, 9000 Gent de zaak van de wegen goed te keuren zodat de voorwaarden en de lasten waaronder de stedenbouwkundige vergunning kan verleend worden, kunnen vastgesteld worden.

Bevoegd: Tom Balthazar

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):

- 2016-04051-Verslag GSA.pdf

Volgende niet-digitale bijlagen kunnen ook geraadpleegd worden:

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

- Wegenisplannen
- Dossierstukken van de vergunningsaanvraag

MOTIVERING

Rikkert Leeman namens ALIDES vraagt een stedenbouwkundige vergunning aan voor een terrein gelegen aan Toemaattragel 1, 9000 Gent, kadastraal bekend 8^{ste} afdeling, sectie H, nr. 303M, N en 311H.

Deze aanvraag werd per beveiligde zending bezorgd op 30 maart 2016. Op 18 april 2016 is deze aanvraag ontvankelijk en volledig verklaard.

Deze aanvraag omvat het voorstel tot realisatie van een nieuwe openbare weg doorheen het bedrijfsterrein gekend als de 'site Maes' en aansluitend de aanleg van een publieke groenzone, samen ongeveer 10 000 m².

De nieuwe L-vormige weg (verder 'Parkweg' genaamd) verbindt de huidige Toemaattragel aan de noordzijde van het terrein met de Moutstraat aan de zuidkant. Dit toekomstig openbaar domein met een lengte van ca. 350 m zal instaan voor de ontsluiting van een aantal bouwvelden waarvoor op een later tijdstip gefaseerd stedenbouwkundige vergunningsaanvragen zullen worden ingediend. De omgevingsaanleg rondom het noordelijke bouwveld ('veld A') maakt nu reeds mee voorwerp uit van de aanvraag en wordt ingericht als groenzone die de aanvrager na realisatie eveneens wenst over te dragen aan de stad.

De aanvraag geeft uitvoering aan het eerder opgemaakte inrichtingsplan voor de volledige site. Dit inrichtingsplan gaat uit van een duurzame herontwikkeling van deze bedrijfssite, deels binnen de huidige bestemmingsvoorschriften (nieuwe bedrijven), deels naar een residentiële ontwikkeling (200-tal woningen). De nieuwe inrichting houdt ook rekening met de realisatie van de 'groenas' langs de Schelde. Voor de woonontwikkeling dient er weliswaar nog een bestemmingswijziging te gebeuren. Deze procedure loopt momenteel in het kader van het gemeentelijk RUP 'Stedelijk Wonen'.

Het inrichtingsplan werd op 16 juli 2015 goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen, mits samenlezing van de bijhorende adviezen. De aangevraagde ontsluitingsweg en groenzone zijn in overeenstemming met wat in het inrichtingsplan werd vooropgesteld.

De aanvraag is weliswaar niet in overeenstemming met de voorschriften van het BPA Toemaattragel, het realiseren van een openbare weg is niet voorzien in de geldende zoneringen.

In toepassing van artikel 4.4.7.§2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening wordt afgeweken van de stedenbouwkundige voorschriften.

De aanvraag werd onderworpen aan een openbaar onderzoek van 25 april 2016 tot 25 mei 2016. Tijdens de periode van dit openbaar onderzoek is er 1 schriftelijk bezwaar ingediend.

De bezwaren worden als volgt samengevat:

1. Er worden vragen gesteld over de doelstelling inzake duurzame mobiliteit. Aanleiding is het ontbreken van een degelijke aansluiting van het openbaar vervoer.
2. Keuze wegprofiel (wegbreedte 6,40 m) wordt in vraag gesteld, zeker wanneer zou blijken dat De Lijn deze weg niet zal gebruiken. Een zone 30 wordt vooropgesteld, een te breed profiel kan problemen geven inzake snelheidshandhaving.
3. Er wordt gevraagd naar de maatregelen die zullen genomen worden om de site via het gewenste traject te bereiken en sluisverkeer via alternatieve routes te vermijden.
4. Het is wenselijk, zo niet noodzakelijk, dat de bestaande ontsluiting via Toemaatragel op het moment van ingebruikname van de Parkweg wordt 'geknipt', zodat er in principe geen sprake is van extra auto-infrastructuur.
5. Bezwaarindiener is van oordeel dat de opportuniteiten inzake wijkgroen voor de ruimere buurt onvoldoende zijn aangewend. In de omgeving is sterke nood aan een bijkomend wijkpark, de voorziene groenzone is echter hoogstens toereikend voor het toekomstige woonprogramma op de eigen site.

Naar aanleiding van het stedenbouwkundig onderzoek van deze aanvraag worden de bezwaren als volgt besproken:

Algemeen wordt opgemerkt dat de bezwaren in hoofdzaak handelen over het mogelijks later te realiseren woonprogramma, zoals beschreven in het vooraf opgemaakte inrichtingsplan, en op heden strikt genomen geen voorwerp uitmaakt van deze aanvraag. Aangezien de aanleg van de wegenis en groenzone kaderen in dit inrichtingsplan, wordt toch ingegaan op deze elementen.

1. Aansluiting OV

In het ontwerp is inderdaad uitgegaan van het gegeven dat De Lijn niet doorheen het projectgebied zal rijden. Dit betekent echter niet dat site niet ontsloten wordt via het openbaar vervoer. Alternatieve routes worden momenteel nog afgewogen. In het geval de bus langs de Ottergemsesteenweg rijdt (zoals nu tijdelijk het geval) is de site eveneens bediend met haltes binnen een straal van max. 500 m. Door o.a. de voorziene doorsteek naar Tussen Bermen worden de wandelafstanden tot een minimum herleid.

1. Wegprofiel

Vanuit de aanname dat er geen bussen door de site rijden, is een rijbaanbreedte van 6,40 m inderdaad niet langer noodzakelijk en kan deze gereduceerd worden naar min. 5,50 m met voldoende grote bochtverbredingen zodat een vrachtwagen en een auto in de bochten kunnen kruisen. Het toekomstig gemengd karakter van de site verantwoordt dit smaller profiel. Dergelijk profiel laat bovendien een 'Zone 30' toe zonder directe noodzaak aan bijkomende snelheidsremmende maatregelen, mede gezien de 3 haakse bochten in het tracé. Enkel in functie van veilige oversteek ter hoogte van Tussen Bermen, is het aangewezen om een verkeersplateau te voorzien op de kruising van de weg met de langzaam verkeersverbinding. Deze elementen zullen worden opgenomen als bijzondere voorwaarde.

1. Vermijden sluiproutes

Door de keuze van een gemend programma (wonen/bedrijven) – in tegenstelling tot de eerdere optie met enkel bedrijven – zal de verkeergeneratie alvast meer gespreid zijn en in totaliteit lager liggen.

De stad zal de situatie in ieder geval permanent monitoren. Wanneer er een te hoge druk ontstaat op bv. de Ottergemsesteenweg, zullen circulatiemaatregelen bekeken en zo nodig ingevoerd worden.

Er wordt alvast ernstig overwogen om de Stropkaai enkele richting te maken, waardoor de ontsluiting aan noordelijke zijde richting Burggravenlaan wordt ontmoedigd.

1. Knip Toemaatragel

Het is de betrachting om de volledige (her-)inrichting van Toemaatragel als groenas zo snel mogelijk te laten volgen op de realisatie van de nieuwe weg. Om Toemaatragel alvast een verkeersluw karakter te geven, wordt als bijzondere voorwaarde opgenomen om ter hoogte van de aansluiting van de nieuwe weg op Toemaatragel reeds een 'knip' met enkel een fietsdoorsteek te voorzien.

1. Wijkpark

Het tekort aan recreatief groen in de omgeving van het UZ wordt zeker erkend. In het kader daarvan loopt een zoekoefening die verschillende pistes voor bijkomend(e) wijkpark(en) en woongroen onderzoekt. Zowel in de nabijheid van het UZ als ter hoogte van de spoorwegbermen zien we nog diverse mogelijkheden die weliswaar verder op hun haalbaarheid moeten getoetst worden.

Bij nieuwe ontwikkelingen zoals deze is het in eerste instantie essentieel dat er bijkomend groen wordt voorzien op het eigen terrein in verhouding tot het te realiseren programma. Hieraan zal alvast kunnen voldaan worden.

We zijn ook van mening dat deze groenzone een meerwaarde heeft die het project overstijgt. Misschien niet onmiddellijk in structurele oppervlakte, maar wel in gebruik. De doorwaadbaarheid van het gebied wordt sterk verhoogd via verschillende doorsteken voor langzaam verkeer tussen Schelde en aanleunend woonweefsel.

De gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar heeft op 31 mei 2016 deze aanvraag voorwaardelijk gunstig geadviseerd. Het stedenbouwkundig verslag van de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar is aan het dossier toegevoegd.

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 voorstel van wegenis kan voorwaardelijk gunstig beoordeeld worden.

Het toekomstig openbaar wegdomein werd ontworpen conform de stedelijke normen omschreven in IPOD.

In het ontwerp is uitgegaan van het gegeven dat De Lijn niet doorheen het projectgebied zal rijden. Vanuit deze aanname is een rijbaanbreedte van 6,40 m niet langer noodzakelijk en kan deze gereduceerd worden naar 5,50 m met voldoende grote bochtverbredingen zodat een vrachtwagen en een auto in de bochten kunnen kruisen. Het toekomstig gemengd karakter van de site verantwoordt een smaller profiel. Dergelijk profiel laat bovendien een 'Zone 30' toe zonder directe noodzaak aan bijkomende snelheidsremmende maatregelen, mede gezien de 3 haakse bochten in het tracé. Enkel in functie van veilige oversteek ter hoogte van Tussen Bermen, is het aangewezen om een verkeersplateau te voorzien op de kruising van de weg met de langzaam verkeersverbinding. Deze elementen zullen worden opgenomen als bijzondere voorwaarde.

De Toemaattragel wordt in de toekomst afgesloten voor autoverkeer en omgevormd tot een groene wandel- en fiets-as. Deze nieuwe weg zal de toekomstige verbinding vormen tussen Toemaattragel en Moutstraat en meteen het projectgebied met al zijn huidige en toekomstige functies ontsluiten. In het licht daarvan is het wenselijk dat de aansluiting 'Parkweg' met Toemaattragel meteen als 'leesbare bocht' wordt uitgevoerd. Ter hoogte van de bocht kan de bestaande rijweg vervangen worden door een betonstrook (breedte 4 m) met wegneembaar

paaltje, zodat reeds de aanzet wordt gegeven voor de toekomstige heraanleg van de groenas. Dit zal eveneens opgenomen worden als bijzondere voorwaarde.

De noodzakelijke parkeerplaatsen voor de geplande functies (bedrijven en woningen) worden op privaat terrein voorzien. Langsheen deze nieuwe ontsluitingsweg worden 23 parkeerplaatsen aangelegd, in de toekomst bestemd voor bezoekers van de woningen. Er worden eveneens locaties voorzien voor het plaatsen van publieke fietsenstallingen en afvalverzameling. Al deze elementen zijn op behoorlijke wijze ingepast, zodat het openbaar domein een voldoende robuust en kwalitatief karakter krijgt.

Het ontwerp moet nog worden aangepast i.f.v. een aantal andere technische specificaties voor de finale inrichting van het openbaar domein. Dit kan via het opleggen van bijzondere voorwaarden en i.f.v. het nog op te maken technisch dossier worden verwerkt.

Het toekomstig publiek groen betreft in zekere zin een voorafname aan de groenstructuur die een rol zal vervullen voor de volledige site. Een groot deel van deze zone biedt het noodzakelijke aandeel publiek groen aan dat verwacht wordt bij een woonontwikkeling zoals voorzien. De vierkante ruimte ter hoogte van de doorsteek naar Tussen Bermen moet ook een zekere 'centraliteit' creëren in het toekomstige project.

Maar ook op korte termijn biedt deze groenzone een meerwaarde. Zo worden de – vermoedelijk sneller – te realiseren bedrijfsgebouwen onmiddellijk ingepast in het hun omgeving en wordt de voetgangers/fietsdoorsteek tussen de Schelde-oever en Tussen Bermen in een eerste fase gerealiseerd. De doorwaadbaarheid voor langzaam verkeer tussen Schelde en aanleunend woonweefsel wordt hierdoor sterk verhoogd.

Op het vlak van bepaalde plantenkeuzes zijn er wel nog enkele opmerkingen worden opgenomen als bijzondere voorwaarde.

Het algemeen bouwreglement van de Stad Gent omvat geen reglementering inzake het opleggen van lasten bij stedenbouwkundige vergunningen. Op basis van bovenstaande beoordeling is het redelijk en proportioneel te verantwoorden om in deze aanvraag om stedenbouwkundige vergunning 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 ontwikkelaar in het kader van de beslissing over deze aanvraag om stedenbouwkundige vergunning.

Op voorstel van het college van burgemeester en schepenen

Beslist het volgende:

BESLISSING

Artikel 1:

keurt de zaak van de wegen, zoals ontworpen op de bijhorende inrichtingsplannen, voor een terrein gelegen aan Toemaatragel 1, 9000 Gent, kadastraal bekend 8^{ste} afdeling, sectie H, nr. 303M, N en 311H, goed mits voldaan wordt aan volgende voorwaarden:

Onderstaande voorwaarden mbt de inrichting van de weg met aanhorigheden dienen te worden nageleefd :

- De rijbaanbreedte wordt gereduceerd tot 5,5 m breedte.
- In functie van het spoedig verkeersluw maken van de Toemaatragel dient de aansluiting ter hoogte van de spoorweg uitgevoerd te worden als een bocht in een doorgaande weg. Plaatselijk kan de Toemaatragel opgebroken worden en verbonden worden met de nieuwe weg dmv een beperkte doorgang met een fietspad van 4m breed in beton, afgesloten met een wegneembare paal. Deze bocht dient qua dimensies uitgewerkt te worden dat het mogelijk is om in de bocht te kruisen met een vrachtwagen (lvago/brandweer) en een personenwagen.
- Ook de bocht waar de weg afbuigt van de evenwijdige ligging aan de spoorweg richting de Moutstraat dient met een voldoende bochtverbreding aangelegd te worden zodat kruisen met een vrachtwagen en een auto mogelijk is in de bocht op de rijbaan.
- Het pad tussen Tussen Bermen en de toekomstige openbare groenzone mag qua materialisatie niet primeren op de rijweg en dient haaks op de rijweg ingericht te worden. Wel dienen al de overgangen tussen het pad en de rijweg naadloos aangelegd te worden. De kruising wordt bij voorkeur ingericht met een verkeersplateau.
- Thv de aansluitingen dienen de parkeerstroken onderbroken te worden en dienen de nodige voetpaduitstulpingen aangelegd te worden die deze parkeerstroken begrenzen.
- De nieuwe wegenis dient overal minimaal een dwarshelling te hebben van 2 cm/m en maximaal een dwarshelling van 4 cm/m. Tevens dienen alle goten minimaal een langshelling te hebben van 2mm/m richting de kolken. De volledige wegas aanleggen op een peil van 9,00 m TAW is bijgevolg niet mogelijk.

- De peilen van de omliggende nieuwbouwprojecten dienen zich aan te passen aan de wegeis en niet omgekeerd. Hellingen in de voetpaden zoals op de plannen voorzien thv de ingangen naar de bedrijfsgebouwen in veld E kunnen niet toegestaan worden. Het niveauverschil dient in pandig in de bedrijfsgebouwen opgevangen te worden.
- De leidingen dienen een minimale last te leggen op de groenzone en de putten dienen maximaal bereikbaar te zijn met een vrachtwagen, bijgevolg dient de leiding voor RWA tussen de nieuwe parkweg en het infiltratiebekken verschoven te worden tot onder de brandweerweg. Zo wordt het ook mogelijk om bomen aan te planten in deze groenzone.
- Alle kantstroken dienen ter plaatse gegoten te worden. Prefab wordt niet toegestaan.
- Ter hoogte van de voet van de helling tussen de nieuwe parkweg en Tussen Bermen dient de afwatering nagezien te worden. Indien nodig moet een extra kolk voorzien worden, het pad moet in alle geval naadloos aansluiten op de bestaande wegeis van Tussen Bermen.
- De boordsteen tussen de rijweg en de naastliggende groene bermen dient een opstand te hebben van 12cm. De boordstenen tussen de parkeerstroken en de voetpaden dienen een minimale opstand te hebben van 6cm en een maximale opstand van 12cm wordt aanvaard.
- Alle fietsenstallingen binnen het toekomstig openbaar domein dienen te bestaan uit modules van 5 fietsen en dienen van het "type Gent" te zijn, de fietsleunhekken worden in dergelijke nieuwe ontwikkelingen niet toegestaan.
- Een betonnen geul zoals aangegeven in de variant van snede EE' wordt niet toegestaan, deze afwatering dient met een natuurlijk grachtje uitgewerkt te worden.
- Tussen de buffergracht en het pad langsheen gebouw A2 dient minimaal 1 m in gras aangelegd te worden. De buffergracht zelf dient ook minimaal een vlakke bodem te hebben van 0,5m breed
- Het pad komende van Tussen Bermen tot aan Toemaattragel en het verharde deel van de brandweg dienen aangelegd te worden in beton ipv betonstraatstenen. Deze verharding in beton van 20cm dik wordt aangelegd op een fundering van schraal beton van eveneens 20cm dik.
- Alle boordstenen langsheen de rijweg, parkeerstroken en plantvakken dienen van het type IA te zijn, boordstenen IC1 worden niet gebruikt.
- Als fundering van de kasseien dient gewerkt te worden met schraal beton ipv drainerend schraal beton. Eventueel kan gebruik gemaakt worden van kernen die opgevuld worden met steenslag om de drainage te bekomen.
- De onderlaag van de asfalt dient voorzien te zijn in APO-A ipv APO-B
- De keien dienen van het formaat 12x18 te zijn ipv 14 x18
- Indien betongrassdallen gebruikt worden binnen het toekomstig openbaar domein dienen deze 12cm dik te zijn met volgende opbouw: geotextiel, 15 cm steenslag type I, 11 cm steenslag

type 2, 4 cm legbed in split en vlakke grasbetontegels van 12cm dik opgevuld met teelaarde tot op 2cm van de bovenzijde van de tegel.

- De huisaansluitingsputjes dienen vervaardigd te zijn uit beton, alle aansluitingen worden uitgevoerd in PP, alle kolken zijn voorzien van een betonnen bak type I.

Onderstaande voorwaarden mbt de afwatering en riolering dienen te worden nageleefd :

- De voorwaarden opgenomen in het advies van FARYS (advies van 20 mei 2016, met kenmerk VK-16-396) moeten strikt nageleefd worden.
- De voorwaarden opgenomen in het advies van Waterwegen en Zeekanaal nv - Afdeling Bovenschelde (25 mei 2016, met kenmerk AB/2016/288) moeten strikt nageleefd worden.

Onderstaande voorwaarden mbt de nutsleidingen (elektriciteit, gas, drinkwater) dienen te worden nageleefd :

- De voorwaarden opgenomen in het advies van FARYS (advies van 20 mei 2016, met kenmerk VK-16-396) moeten strikt nageleefd worden.
- De voorwaarden opgenomen in het advies van IMEWO (advies van 22 april 2016, met kenmerk AD 7731) moeten strikt nageleefd worden.

Onderstaande voorwaarden voor het inrichten van de groenvoorziening:

- Acer campestre 'Elsrijk' wordt als straatboom vervangen door Quercus robur 'Fastigiata koster' (een specifieke zuilvormige eiksoort) waar deze op minder dan 5 m afstand wordt voorzien van de perceelgrens (in de Parkweg);
- de struikensoort Cornus kelseyi wordt vervangen door een andere struik;
- in de wadi in de groenstrook tussen de woningen van Tussen Bermen en de nieuwe Parkweg wordt geen geurend hoefblad voorzien, maar wordt deze zone ook gewoon ingezaaid met extensief grasmengsel.

Onderstaande voorwaarden vanuit de spoorwegbeheerder:

De voorwaarden uit het advies van Infrabel NV Directie I-I.NW (11 mei 2016, met kenmerk G.35.16/Gent) moeten strikt nageleefd worden.

Onderstaande voorwaarden vanuit (brand)veiligheid:

De brandweervoorschriften, die betrekking hebben op deze stedenbouwkundige vergunning, moeten strikt nageleefd worden (zie advies van 26 april 2016 met kenmerk 031178-016/EPI/2016).

Artikel 2:

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

LAST 1 - Aanleg van nieuwe wegenis

De houder van de vergunning is verplicht om de openbare wegenis met inbegrip van de grachten, groene bermen, parkeerplaatsen, bomen en riolering, zoals aangegeven op de plannen uit het dossier én aangepast aan de bijzondere voorwaarden, aan te leggen op eigen kosten.

Voor de start van de uitvoering van de riolerings- en wegeniswerken moet een technisch dossier (aangepast aan bovenstaande bijzondere voorwaarden) ingediend worden (in drievoud) bij de dienst Wegen, Bruggen & Waterlopen van de stad Gent. Op dit technisch dossier kunnen de dienst Wegen, Bruggen & Waterlopen en Farys bijkomende technische opmerkingen voor aanpassingen formuleren.

Dit technisch dossier moet (aangepast aan de bijzondere voorwaarden en eventuele wijzigingen ingevolge bijkomende technische opmerkingen) bestaan uit een grondplan van alle riolerings- en wegenwerken (schaal 1/250) met bijhorende lengteprofielen, dwarsprofielen, typedwarsprofielen en details van de kunstwerken. Het technisch ontwerp moet, samen met het bestek en de gedetailleerde raming in drievoud overgemaakt worden aan de dienst Wegen, Bruggen & Waterlopen, Woodrow Wilsonplein 1 te 9000 Gent, telefoon 09 26 79 00, fax 09 266 79 39.

De werken kunnen pas aanvatten na schriftelijke goedkeuring van dit technisch dossier.

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 vergunning, 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 vergunning 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 vergunning moet, op zijn kosten, instaan voor het leveren en plaatsen van de nodige verkeersborden en het aanbrengen van de nodige wegmarkeringen, op de site zelf 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 vergunning 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).

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 vergunning 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 vergunning 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 vergunning 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 vergunning 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).

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 to date houden van het GRB voor de definitieve oplevering.

-

LAST 2 - Openbaar groen

De houder van de vergunning is verplicht om het openbaar groen zoals aangegeven op het inrichtingsplan én aangepast aan de bijzondere voorwaarden, aan te leggen op eigen kosten. De houder van de vergunning 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 vergunning, 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 op het terrein, en dit zoals voorzien op het inrichtingsplan en rekening houdend met de bijzondere voorwaarden.

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

- elektriciteit
 - gas
 - water
 - kabeltelevisie
 - telecommunicatie
-
- openbare verlichting

De nutsvoorzieningen maken deel uit van een afzonderlijk door de betrokken maatschappijen uit te voeren studie en zijn ook ten laste van de ontwikkelaar. De houder van de vergunning moet hiervoor zelf de nutsmaatschappijen actief in de gemeente contacteren.

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 **ruime tijd 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.

De oprichting van een distributiecabine elektriciteit binnen de ontwikkeling is vereist. Deze distributiecabine (ofwel prefab, ofwel geïntegreerd in/aan de gebouwen) dient zich te bevinden met toegangsdeur aan openbare weg. De exacte dimensionering en uitwerking van de distributiecabine zal worden bepaald nadat Eandis in kennis is gesteld van alle nodige elektrische vermogens over het volledige project.

De aanleg van nutsleidingen laagspanning en hoogspanning zijn vereist om de toekomstige bouwvelden binnen het project aansluitbaar te maken. Afhankelijk van de vereiste elektrische vermogens kan de oprichting van 1 of meerdere klanthoogspanningscabine(s) vereist zijn.

Indien er in het project aardgasaansluiting(en) vereist is (zijn), kan de oprichting van een distributiecabine aardgas vereist zijn, dit hangt af van de vereiste gasvermogens.

Deze distributiecabine aardgas (ofwel prefab, ofwel geïntegreerd in/aan de gebouwen) dient zich te bevinden met toegangsdeur aan openbare weg.

Indien er voor bouw-, funderings- riolerings-en wegeniswerken bestaande leidingen van Eandis dienen verplaatst te worden dient dit eveneens tijdig aan Eandis aangevraagd te worden.

Onze liggingsplannen kunnen opgevraagd worden via www.klip.be.

Op vraag van de ontwikkelaar wordt een afzonderlijke offerte aangeboden voor de verplaatsingswerken.

LAST 4 – 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 vergunning wordt aangeduid. Alle kosten met betrekking tot deze akte (opmaken, verlijden, registreren, overschrijven, ...) zijn ten laste van de houder van de vergunning. 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, Sint

Salvatorstraat 16 , telefoon 09/266 59 70. 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

STEMMING

Aangenomen door de gemeenteraad in openbare vergadering van 27 juni 2016:

- Met unanimitéit
-