

OPSCHRIFT

Vergadering van 26 mei 2015

Besluit nummer: 2015_GR_00369

Onderwerp:

Aanvraag om stedenbouwkundige vergunning nr. 2014/20264 - zaak van de wegen - Goedkeuring

Beknopte samenvatting:

Aan de gemeenteraad wordt gevraagd om voor de aanvraag om stedenbouwkundige vergunning nr. 2014/20264 voor een terrein aan August Van Bockxstaelestraat/Fransevaart, Doorgang der Hallegast, 9050 Gent-Ledeberg en August Van Bockxstaelestraat/Fransevaart, Doorgang der Hallegasten, Brusselsesteenweg, 9050 Gent-Ledeberg 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):

- Stedenbouwkundig verslag 2014/20264 Heraanleg Fransevaart en Doorgang der Hallegasten

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

Volgende feiten gaan aan de beslissing vooraf:

J.M. de Buck namens Keizerpoort RE Development vraagt een stedenbouwkundige vergunning aan voor een terrein gelegen aan August Van Bockxstaelestraat/Fransevaart, Doorgang der Hallegast, 9050 Gent-Ledeberg en August Van Bockxstaelestraat/Fransevaart, Doorgang der Hallegasten, Brusselsesteenweg, 9050 Gent-Ledeberg, kadastraal bekend 20^{ste} afdeling, sectie A, nr. 190W, Z, A2, B2, 199P, 211K, 212W17, R17 en M13.

Deze aanvraag werd per beveiligde zending bezorgd op 22 december 2014. Op 19 januari 2015 is deze aanvraag ontvankelijk en volledig verklaard.

De aanvraag is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijke RUP 'Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent'. De aanvraag is in overeenstemming met de voorschriften van het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone'.

De aanvraag betreft de heraanleg van de Fransevaart en de Doorgang der Hallegasten waarbij, conform de gemeenteraadsbeslissing van 17 december 2012, de Fransevaart plaatselijk wordt verbreed. Hierbij wordt een nieuw aan te leggen fiets- en wandelverbinding voorzien tussen de Brusselsesteenweg en de Fransevaart, met omliggende graszones, banken en een fietsenstalling langs de kade. Aan de gebouwen worden twee pleintjes voorzien met verhoogde plantvakken en zitmogelijkheden.

De Fransevaart wordt met deze heraanleg doodlopend. Er worden afzetpaaltjes (sleutelpaaltjes) gezet ter hoogte van de toekomstige nieuwe doorsteek naar de August Van Boxtaelestraat en er wordt ter hoogte van deze toekomstige doorsteek een keerpunt aangelegd. Dit keerpunt vereist een aanpassing van de huidige grenzen van het openbaar domein, waardoor voor deze aanpassing tevens een gemeenteraadsbeslissing vereist is.

Het fietspad wordt aangelegd in uitgewassen beton, met een afwatering naar de naastliggende groenstrook waar infiltratie mogelijk is. De overige delen (o.a. Doorgang der Hallegasten, de strook palend aan de gebouwen en het pleintje ter hoogte van het kantoorgebouw) worden aangelegd in betonstraatstenen. Het pleintje aangeduid als terraszone wordt aangelegd in platinen. Op de twee pleintjes worden verhoogde plantvakken voorzien in beton, afgewerkt met cortenstaal.

Qua groenaanplant worden 7 bomen voorzien ter hoogte van het terras. Er wordt tevens een solitaire boom voorzien ter hoogte van de inkom van het kantoorgebouw. Langs de Fransevaart worden bomen in lijnbeplanting voorzien van het type *Alnus Glutinosa* die door een hakhoutbeheer zullen gevormd worden tot hakhoutstoven. Tevens worden op drie plaatsen langs de Fransevaart zitbanken en fietsenrekken voorzien.

De aanvraag houdt geen vernieuwing van de riolering van de Fransevaart in. Deze zal in een afzonderlijke aanvraag gebeuren en door Farys worden ingediend. Er wordt wel een nieuwe riolering voorzien in de Doorgang der Hallegasten, deze zit wel vervat in deze aanvraag.

De aanvraag werd onderworpen aan een openbaar onderzoek van 30 januari 2015 tot 28 februari 2015. Tijdens de periode van dit openbaar onderzoek zijn er 5 schriftelijke bezwaren ingediend. De bezwaren hebben in essentie geen betrekking op de zaak van de wegen.

De bezwaren worden als volgt samengevat:

1. Bezwaren tegen project Keizerpoort - fasering

De stedenbouwkundige vergunning maakt deel uit van een groter geheel. Het is echter volledig onduidelijk welke van de vooropgestelde fases zullen gerealiseerd worden en wanneer. Er wordt gevraagd te waken over een stedenbouwkundig verantwoorde ontwikkeling die tevens sociaal is en verkeersveilig. Voor de bezwaarsindieners is dit niet mogelijk wanneer verschillende vergunningsaanvragen worden ingediend. Het masterplan van 2012 is voor de bezwaarindieners niet meer dan een marketingstunt. Ze willen de bekendmaking van één totaalplan en willen dat alles als één geheel wordt ontwikkeld

Er wordt ook de vraag gesteld of alle fases door eenzelfde aannemer worden uitgevoerd, of er plaatsbeschrijvingen zullen worden uitgevoerd en wie de verantwoordelijke is voor de verschillende fasen.

Op plan 1 staat onderaan een inzetkaartje. Dit kaartje is ook onduidelijk wat betreft de fasering.

2. MERSCREENING – hinder en verkeersafwikkeling tijdens de werffase

In de MER-screening wordt vermeld dat er tijdens de werffase (5 tot 6 jaar) 80 vrachtwagens zullen passeren per dag. De bezorgdheid wordt geuit over dit groot aantal vrachtwagens. Men vreest niet meer te zullen kunnen parkeren en men vreest voor de schade aan de fragiele ondergrond. Men vraagt ook wat bedoeld wordt dat het wegverkeer zal geweerd worden uit de woonstraten en vraagt welke woonstraten bedoeld worden. Men vraagt ook langs waar de zwakke weggebruiker zal moeten fietsen en als alles langs de Brusselsesteenweg moet verlopen of er dan geen verkeersinfarct zal ontstaan.

De MER-screening en de hierin vermelde fasering houdt geen rekening met de geplande timing en werken aan de Brusselsesteenweg.

Er wordt gevraagd bij de werken de vooropgestelde frequentie en aanvangstijden te respecteren, alsook een eindtijdstip in te voeren (vb. 19u). Er dient rekening gehouden te worden met de bewoners, ook tijdens de werffase.

3. Luchtverontreiniging

Elk bijkomend verkeer zal maken dat dit gebied nog meer te maken zal krijgen met luchtverontreiniging terwijl dit gebied al op 80% van de grenswaarde NO2 zit. Ook qua fijnstof is de limiet bereikt. Het is onverantwoord dat er geen volwaardig grondgebonden groen op de oppervlakte van de vergunningsaanvraag is voorzien.

4. Dichtheid

In het MER-screeningsrapport is niets terug te vinden over de druk die zal toenemen op deze reeds dichtbevolkte buurt en dit door de toenemende woon-, winkel- en werkintensiteit in dit project.

5. MOBER – kanttekeningen

- De Mober is gebaseerd op een studie van 2009. In tussentijd zijn er weldegelijk wijzigingen gebeurd in de verkeerssituatie en is het aantal wegvoertuigen beduidend toegenomen.

- De fietsbrug naar Cotton Island komt er niet volgens de plannen. Dit is een essentiële

wijziging voor het fietsverkeer

- De stelling dat de site een goede verbinding met het openbaar vervoer kent, klopt niet.
- Volgens de MOBER kan dit gebied nog meer verkeer aan, toch wordt op pg 10 erkend dat er regelmatig filevorming optreedt
- Er wordt gevraagd waar parkeerplaatsen voor bewoners zullen worden voorzien
- De Mober houdt geen rekening met de heraanleg van de Brusselsesteenweg en de Fransevaart. Deze wijzigingen zorgen voor extra verkeer op de Brusselsesteenweg
- In de MOBER wordt het project Cotton Island niet in rekening gebracht
- De MOBER houdt geen rekening met de toekomstige parkeertoren aan Speurder
- Bovendien wordt opgemerkt dat ook rekening moet gehouden worden met het feit dat er in de zomermaanden ook een kinderdagverblijf wordt georganiseerd in de directe omgeving.
- Men dient ook rekening te houden met het feit dat er een groot aantal ongevallen gebeurt ter hoogte van de aansluiting van de Bisschopstraat en de Fransevaart.
- Ook dient men rekening te houden met de geplande rioleringswerken in de nieuwe doorsteek ter hoogte van de E. Blaesstraat

Het bezwaarschrift besluit dan ook dat een geactualiseerde MOBER noodzakelijk is om deze stedenbouwkundige aanvraag correct te kunnen beoordelen.

6. Aanvraagformulier versus bekendmaking

Op het aanvraagformulier staat de August Van Boxtaelestraat niet vermeld, op de lijst van bekendmaking wel. Er wordt gevraagd vanwaar dit verschil komt en of dit correct is.

7. Motivatienota

In de motivatienota staat vermeld dat er technisch een aantal zaken zijn die bepaald zijn door Stad Gent zelf. Er wordt gevraagd wat die zijn en wie verantwoordelijk is?

8. Bemaling en stabiliteit

Er wordt gevraagd hoeveel zal er bemaald worden en hoe lang dit zal duren. Er wordt ook gevraagd wat in het milieueffectenrapport bedoeld wordt met de onmiddellijke omgeving wanneer men de zettingsrisico's bespreekt. Er wordt gevraagd een plaatsbeschrijving op te maken, anderzijds stelt men vragen bij een reeds opgemaakte plaatsbeschrijving. In een ander bezwaarschrift wordt gevraagd dat er op kosten van de vergunningverlenende overheid een plaatsbeschrijving wordt opgemaakt.

9. Werf

Niettegenstaande dat de afbraak reeds is begonnen, zijn er nog steeds geen werfborden aangebracht. Er worden vragen gesteld bij de wettelijkheid hiervan.

10. Aldi

Men vreest dat Aldi zal blijven op de tijdelijke locatie omdat een groendak is voorzien

11. Beeldkwaliteit

Door het gebrek aan 3D plannen in het dossier is het moeilijk de visuele impact goed in te schatten

12. Gemene muren

Bewoners in de A. Van Boxtaelestraat maken uit de plannen op dat een straat zal aangelegd worden ter hoogte van zijkant en achterkant van hun perceel. Ze vragen dat bij afbraak van de muur van het OTC er een nieuwe veilige en stevige muur in de plaats komt, ook tijdens de werken. Men wenst ook een hoge muur, zodat de tuin voldoende afgeschermd is (ook vanuit veiligheidsoverwegingen) van het openbaar domein.

Bij het vrijkomen van gemeenschappelijke muren moet er tevens in voldoende isolatie worden voorzien en er moeten voldoende beschermende maatregelen worden genomen om de beplanting in de tuin te beschermen.

Er wordt ook tijdig overleg en communicatie gevraagd over de uit te voeren werkzaamheden

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

1. Bezwaren tegen project Keizerpoort - fasering

Deze aanvraag heeft betrekking op de (her)aanleg van de wegenis bij de eerste fase van het project Keizerpoort. Dit project bestaat inderdaad uit drie fases. Er werd een verkavelingsvergunning en bouwvergunning verleend voor de realisatie van fase 1. Dit betreft de bouw van 33 appartementen, ca. 4400m² kantorenprogramma, ca. 2050m² commercieel programma en 251 parkeerplaatsen in een ondergrondse garage. In de verkavelingsvergunning werd als last de heraanleg van een deel van de Fransevaart opgenomen, inclusief een keerpunt, aangezien het gedeelte van de Fransevaart ter hoogte van fase 1 als een verkeersvrije kade moet aangelegd worden. De voorliggende aanvraag kadert in de uitvoering van deze last.

Fase 2 situeert zich ter hoogte van een nieuw te realiseren doorsteek naar de August Van Boxtaelestraat (op de locatie van de huidige OTC gebouwen). Fase 3 situeert zich aan de Brusselsesteenweg, tussen de huidige Doorgang der Hallegasten en het appartementsgebouw waaronder zich de onderdoorrit naar de Brico bevindt. Deze fases werden bepaald in een masterplan dat in 2012 werd geakteerd in het college. Dit masterplan vormt de basis voor de verdere uitwerking van de verschillende bouwaanvragen en is een richtinggevend kader waar aanpassingen mogelijk en soms ook noodzakelijk (zullen) zijn.

Het is voor projecten van dergelijke schaal gebruikelijk dat de realisatie gefaseerd wordt en dat deze fasering ook wordt doorgetrokken in verschillende bouwaanvragen. Dergelijke fasering staat een goede stedenbouwkundige invulling niet in de weg. Uiteraard moet er bij elke fase wel gekeken worden of de aanvraag de toets van de goede ruimtelijke ordening doorstaat en is het uiteraard van belang dat door de fasering geen verkeersonveilige situaties ontstaan. Beide elementen worden in deze aanvraag gerespecteerd. De publieke ruimte wordt uitgebreid met veel aandacht voor de zwakke weggebruiker. Het ontworpen keerpunt is volledig afgescheiden van het fietsverkeer en bovendien wordt door het knippen van de Fransevaart ook een potentiële sluiproute (naar het oprittencomplex Gent-Centrum aan de Sint-Lievenspoort) doorbroken waardoor het vanuit de globale mobiliteit in deze omgeving een heraanleg is, die vanuit de Stad Gent wordt ondersteund.

Voor wat betreft de timing en aannemers voor de uitvoering van de werken geldt er voor de aanvrager geen verplichting om dit bij zijn aanvraag te voegen. Hij dient wel de start van de werken te melden aan de dienst Bouw- en Woontoezicht van de Stad Gent. De aanvrager kan binnen een periode van 2 jaar starten met de werken conform zijn vergunning. Doet hij dit niet,

dan vervalt na twee jaar de vergunning. Wat betreft het inzetkaartje onderaan plan 1 kan afgeleid worden dat voor wat betreft de Doorgang der Hallegasten bij de bouwaanvragen voor fase 2 en fase 3 een deel van deze aanvraag zal hernomen worden. De voorziene aanleg in deze aanvraag is echter ook aanvaardbaar is en voldoende duurzaam.

2. MERSCREENING – hinder en verkeersafwikkeling tijdens de werffase

In de MER-screening wordt vermeld dat tijdens de uitvoering van de werken het aantal vrachtwagenbewegingen beperkt is. Enkel tijdens de momenten dat er grondverzet aan te pas komt zal het aantal vrachtwagenbewegingen maximaal 80 per dag bedragen. Bij elke grote werf komen er dergelijke bewegingen aan te pas. Dit betreft echter een tijdelijke situatie waarop niet heel het project mag beoordeeld worden. Uiteraard moet wel bekeken worden hoe tijdens de werffase de hinder tot een minimum beperkt kan worden. In de verleende stedenbouwkundige vergunning van 29 januari 2015 (ref 2014/20157) voor het oprichten van 33 appartementen, ca. 4400m² kantorenprogramma, ca. 2050m² commercieel programma en 251 parkeerplaatsen in een ondergrondse garage is als voorwaarde opgenomen dat de milderende maatregelen omschreven in de projectmerscreeningsnota moeten nageleefd worden. Dit houdt onder meer in dat het werfverkeer uit de omliggende woonstraten moet geweerd worden en dus via de Brusselsesteenweg zal moeten geregeld worden. In de vergunning van 29 januari 2015 wordt hiervoor ook verwezen naar het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer waarin wordt gesteld dat de bouwwerken moeten afgestemd worden op de werkzaamheden op de Brusselsesteenweg. Bij de milderende maatregelen wordt ook gesteld dat enkel zal gewerkt worden tijdens de dagperiode.

De impact van de werffase zal het grootste zijn wanneer er grondverzet zal zijn. Dit zal voornamelijk zijn bij de bouwwerkzaamheden aan de ondergrondse garage. Deze maakt geen deel uit van de voorliggende aanvraag. Het grondverzet naar aanleiding van de gevraagde werken voor de omgevingsaanleg (voorliggende aanvraag) is eerder beperkt.

Tijdens de heraanleg van de Fransevaart zal er voor de fietsers inderdaad tijdelijk een omleiding moeten voorzien worden. Dit is echter niet ongebruikelijk bij heraanleg van wegen en is steeds tijdelijk van aard. De aanleg na de werken is afgestemd op de fietser en vormt voor de zwakke weggebruiker zeker een verbetering.

De werfstrook aangeduid op de verleende stedenbouwkundige vergunning voor de bouw van de 33 appartementen, ca. 4400m² kantorenprogramma, ca. 2050m² commercieel programma en 251 parkeerplaatsen in een ondergrondse garage houdt rekening met een vrije doorgang voor fietsers. Dit zal echter pas concreet worden beoordeeld bij de aanvraag tot tijdelijke inname van de openbare weg. Dit is ook correct. Dit aspect is niet te linken aan de voorliggende aanvraag tot heraanleg van de Fransevaart.

3. Luchtverontreiniging

Deze opmerking heeft vooral betrekking op het geheel van het project. Immers deze omgevingsaanleg voorziet in meer straatgroen dan er op dit moment aanwezig is. Bovendien wordt er een gedeelte van de Fransevaart verkeersvrij gemaakt en wordt er door de Fransevaart te knippen voor gezorgd dat er in de Fransevaart enkel bestemmingsverkeer aanwezig zal zijn en dat deze niet meer als sluiproute kan gebruikt worden.

Het aspect rond de luchtverontreiniging werd reeds behandeld bij de bezwaren die werden geuit naar aanleiding van de verkavelingsaanvraag 2012/GB 130/00 voor dit project.

4. Dichtheid

Ook deze opmerking heeft betrekking op het geheel van het project. Het aspect van de dichtheid

is immers weinig relevant bij de beoordeling van de omgevingsaanleg. De beoordeling van de dichtheid en leefbaarheid van het project werd reeds grotendeels gemaakt bij de beoordeling van de verkavelingsvergunning 2012 GB 130/00 en de stedenbouwkundige vergunning 2014/20157 voor het oprichten van 33 appartementen, ca. 4400m² kantorenprogramma en ca. 2050m² commercieel programma. Voor de beoordeling van dit aspect wordt dan ook verwezen naar de verkavelingsvergunning en de stedenbouwkundige vergunning. Deze kunnen ingekeken worden op het loket stedenbouw of opgevraagd worden via de procedure van openbaarheid van bestuur. (<https://stad.gent/over-gent-en-het-stadsbestuur/producten/passieve-openbaarheid-van-bestuur>)

5. MOBER – kanttekeningen

De toegevoegde MOBER werd ter informatieve titel toegevoegd aan dit dossier, maar is geen noodzakelijk document voor deze aanvraag.

De gemaakte kanttekeningen hebben voornamelijk betrekking op de beoordeling van het project in zijn totaliteit. Daarom wordt ook voor dit aspect verwezen naar de reeds aangehaalde verkavelingsvergunning en de stedenbouwkundig vergunning.

Omtrent de MOBER werd in het kader van de vermelde stedenbouwkundige vergunning advies gevraagd aan het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Dit advies was gunstig.

Omtrent het feit dat de MOBER dateert van 2009 werd geoordeeld dat de aangehaalde algemene toename van het wegverkeer geen ruimtelijk-verkeerskundige wijziging betreft en werden de tellingen als representatief beschouwd.

De fietsbrug naar Cotton Island staat inderdaad niet op de plannen, maar dit betekent niet dat deze optie definitief verlaten is. Er is evenwel recent een vergunning verleend voor de aanleg van een nieuwe fietsdoorsteek in het Cotton Island park en een verbinding met dit fietspad door de verbreding van de dam. Hierdoor is er een alternatieve route waardoor de fietser ook via de recent heraangelegde Edward Pynaertkaai kan fietsen. Er werd reeds in de stedenbouwkundige vergunning 2014/20157 voor het oprichten van 33 appartementen, ca. 4400m² kantorenprogramma en ca. 2050m² commercieel programma geoordeeld dat de voetgangersverbinding naar Cotton Island geen invloed heeft op de algemene conclusie van de MOBER.

De overige aangehaalde opmerkingen hebben geen betrekking op de aangevraagde werken in deze stedenbouwkundige aanvraag. Voor wat betreft de beoordeling van deze aanvraag kan worden gesteld dat deze een meerwaarde betekent voor de zwakke weggebruiker en dat het keerpunt zo ingericht is dat niet alleen personenwagens komende van de Fransevaart kunnen keren, maar ook brandweer en Ivago. Bovendien is het keerpunt zo ontworpen dat de voorziene fietsverbinding gescheiden blijft van het autoverkeer, waardoor de fietser een vrije en veilige ruimte heeft van minstens 3 meter. Binnen het keerpunt is er ook rekening gehouden met de mogelijkheid tot laden en lossen ten opzichte van de horecavoorziening in het project en de ophaling van huisvuil. De aangehaalde gerealiseerde en toekomstige projecten hebben geen invloed op de beoordeling van deze aanvraag.

6. Aanvraagformulier versus bekendmaking

Het aanvraagformulier is correct ingevuld. Deze aanvraag heeft geen betrekking op de August Van Boxtaelestraat waardoor dit niet hoeft vermeld te worden op het aanvraagformulier.

7. Motivatienota

Aangezien de Fransevaart na heraanleg in zijn totaliteit tot het openbaar domein zal behoren zijn tijdens de voorbespreking van dit dossier door de Stad Gent een aantal technische eisen gesteld.

Deze heraanleg kadert echter in de uitvoering van een stedenbouwkundige last opgelegd in de verkavelings- en stedenbouwkundige vergunning en wordt daarom aangevraagd en uitgevoerd door de bouwheer, in dit geval Keizerpoort RE Development. Zij zijn dan ook verantwoordelijk en aanspreekpunt tijdens de uitvoering van de werken.

8. Bemaling en stabiliteit

Voor de uitvoering van de werken aangevraagd in deze vergunning is geen bemaling noodzakelijk. Voor de bouw van de ondergrondse parking, zoals aangevraagd in de stedenbouwkundige vergunning 2014/20157, zal wel bemaling noodzakelijk zijn. De precieze randvoorwaarden van de bemaling zullen verfijnd worden in een milieuvergunning. In de stedenbouwkundige vergunning werd opgenomen dat voor bronbemalingen moet voldaan worden aan de sectorale voorschriften voor subrubriek 53.2 van de indelingslijst van Vlarem I (art. 5.53.6.1.1 van Vlarem II); de lozing van het bemalingswater dient te gebeuren overeenkomstig art. 6.2.2.1.2 § 5 van Vlarem II

Het is inderdaad raadzaam een plaatsbeschrijving te laten opmaken om eventuele discussies te voorkomen. Dit betreft een aangelegenheid tussen de bouwheer en de aangelanden. De vergunningverlenende overheid is hierin geen partij en komt ook niet tussen in de kosten.

9. Werf

Het naleven van de wetgeving die van toepassing op de veiligheid en organisatie van werven wordt niet gecontroleerd in de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning. Dit valt onder de volledige verantwoordelijkheid van de bouwheer en architect.

10. ALDi

De Aldi heeft slechts een tijdelijke vergunning voor het uitbaten van de winkel in de voormalige OTC loodsen. De aanleg van een groendak was een voorwaarde om te voldoen aan het Algemeen Bouwreglement en de algemene watertoets voor wat betreft de opvang van het hemelwater. Ook tijdelijke constructies moeten voldoen aan de opgelegde normen.

11. Beeldkwaliteit

3D beelden zijn geen verplichte stukken in de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning. Ze helpen inderdaad wel de visuele impact beter in te schatten. Aangezien deze aanvraag de heraanleg betreft van een weg zijn ze voor deze aanvraag echter minder relevant.

12. Gemene muren

Deze aanvraag paalt niet aan de vermelde percelen in het bezwaarschrift. Het gedeelte waar de bewoners naar verwijzen staat in lichte druk op de plannen, maar maakt geen deel uit van deze aanvraag. De lichte druk behelst fase 2 in het project. Hiervoor moet nog een afzonderlijke (verkavelings)vergunning worden aangevraagd.

De gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar heeft op 8 april 2015 deze aanvraag geadviseerd. Het stedenbouwkundig verslag van de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar is aan het dossier toegevoegd.

Deze beslissing wordt genomen om volgende redenen:

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

daarbij ook kennis van de ingediende bezwaren en opmerkingen.

Het voorstel van wegenis kan voorwaardelijk gunstig beoordeeld worden om volgende redenen:

De aanvraag voorziet in een heraanleg van de Fransevaart waarbij conform de verkavelingsvergunning 2012 GB 130/00 en de gemeenteraadsbeslissing van 17 december 2012 voor fase I van het project Keizerpoort het openbaar domein plaatselijk wordt verbreed en waarbij de Fransevaart ter hoogte van dit project als een verkeersluwe kade wordt aangelegd. Dit was als last in zowel de verkavelingsvergunning, als de stedenbouwkundige vergunning (2014/20157) opgenomen.

Door deze plaatselijke verbreding en heraanleg als een verkeersluwe kade wordt beantwoord aan één van de doelstellingen van het stadsvernieuwingsproject Ledeberg Leeft, namelijk het creëren van meer ruimte voor ontmoeten. Bovendien worden ook, waar mogelijk, kleine groenelementen aangebracht. Dit ligt in lijn van de andere 'groene sproeten' die zijn gerealiseerd in het kader van het stadsvernieuwingsproject.

Het voorzien van deze groenelementen wordt door de Stad als een absolute meerwaarde én must in dit project beschouwd. Als tegengewicht van het gebouw volume wordt het voorzien van bomen als een cruciaal element in dit ontwerp beschouwd. Binnen dit stedelijke landschap zijn deze groenelementen in de beleving van de ruimte noodzakelijk. Het ontwerp beantwoordt hieraan door waar mogelijk op de pleintjes grotere boomsoorten te voorzien én door langs de kade ook een aanplant te voorzien. Deze bomen zijn niet alleen visueel belangrijk, ook vanuit de beleidsdoelstelling te streven naar een klimaatneutrale stad zijn ze noodzakelijk. Immers door het voorzien van voldoende groenelementen, in verschillende vormen, dus niet enkel lage beplanting of graszones, kan verhitting tegengegaan worden.

Om deze reden wordt het advies van het Agentschap Waterwegen en Zeekanaal niet gevolgd op dit punt. In het advies staat nergens vermeld dat de aanplant van de hakhoutstoven ingaat tegen de direct werkende normen vanuit het beleidsdomein van het Agentschap Waterwegen en Zeekanaal. Bovendien menen we dat door de damplanken en door te kiezen voor hakhoutstoven er voldoende garanties zijn om schade aan de kade te voorkomen. Hakhoutstoven hebben namelijk als voordeel dat bij terugsnoeien het wortelgestel evenredig afneemt. Het wortelgestel kan zo perfect onder controle gehouden worden waardoor eventuele hinder in de ondergrond zeer beperkt wordt. Het plaatsen van damplanken tussen de bomen en de kade vormt als barrière voor de boomwortels een extra veiligheid naar de kademuur toe.

Het argument van een eventueel toekomstig jachthaventje wordt niet gevolgd. Enerzijds zijn er langs de Scheldearm, en in het bijzonder aan de brug ter hoogte van de Edward Pynaertkaai, nog belangrijke werkzaamheden noodzakelijk voor de realisatie van een jachthaventje. Door de huidige beperkte hoogte van de vermelde brug zal dit allerminst evident zijn. Mocht dergelijk jachthaventje er toch komen kan nog steeds geëvalueerd worden of de hakhoutstoven kunnen behouden blijven of alsnog dienen te verdwijnen. Hierbij moet ook rekening worden gehouden dat de hakhoutstoven slechts aangeplant worden ter hoogte van het laatste gedeelte van de Fransevaart, de afstand bedraagt slechts ca. 100m.

Voor wat betreft de verkeersafwikkeling wordt de kade zoals gesteld ingericht als een fietsers- en voetgangerszone. Rekening houdend met de voorziene breedte en gekozen materialen zal het voor de voetgangers en fietsers aangenaam en comfortabel wandelen en fietsen zijn. In het nog op te maken technisch dossier moet de inplanting van de paaltjes wel zorgvuldig afgewogen worden zodat de doorgang van de fietser niet wordt gehinderd.

Door de heraanleg van de Fransevaart naar een fietsers- en voetgangerszone zal het verderop gelegen deel van de Fransevaart als een tweerichtingsstraat met keerpunt moeten worden

ingericht. Het keerpunt wordt zo ingericht dat niet alleen personenwagens komende van de Fransevaart kunnen keren, maar ook brandweer en Ivago. Bovendien is het keerpunt zo ontworpen dat de voorziene fietsverbinding gescheiden blijft van het autoverkeer, waardoor de fietser een vrije en veilige ruimte heeft van minstens 3 meter. Binnen het keerpunt is er ook rekening gehouden met de mogelijkheid tot laden en lossen ten opzichte van de horecavoorziening in het project en de ophaling van huisvuil.

Er wordt wel opgemerkt dat de aansluiting op de Brusselsesteenweg in het technisch dossier nog verder in detail moet worden uitgewerkt om te verhinderen dat voertuigen deze zone gebruiken als parkeerzone

Met betrekking tot de riolering wordt verwezen naar het advies van Farys van 20 februari 2015. De opmerkingen in dit advies moeten strikt opgevolgd worden en er dient rekening mee gehouden te worden bij de opmaak van het technisch dossier.

Mits rekening te houden met een aantal voorwaarden en opmerkingen kan besloten worden dat de aanvraag in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening.

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 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 wegenisplannen, voor een terrein gelegen aan August Van Bockxstaelestraat/Fransevaart, Doorgang der Hallegast, 9050 Gent-Ledeberg en August Van Bockxstaelestraat/Fransevaart, Doorgang der Hallegasten, Brusselsesteenweg, 9050 Gent-Ledeberg, kadastraal bekend 20^{ste} afdeling, sectie A, nr. 190W, Z, A2, B2, 199P, 211K, 212W17, R17 en M13, goed mits voldaan wordt aan volgende voorwaarden:

De brandweervoorschriften, die betrekking hebben op deze stedenbouwkundige vergunning, moeten strikt nageleefd worden (zie advies van 28 januari 2015 met kenmerk 021879-006/EP/2015).

De voorwaarden opgenomen in het advies van Agentschap Wegen en Verkeer - District Gent (advies van 24 februari 2015, met kenmerk 411/B/BAV/2015/454) moet strikt nageleefd worden.

De voorwaarden opgenomen in het advies van FARYS (advies van 23 februari 2015, met kenmerk PVV/VM/RIO/ADM/677857) moeten strikt nageleefd worden.

De plantenvakken dienen op maaiveldniveau aangelegd te worden en niet met verhoogde plantbakken.

De aanvraag werd getoetst aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening toegankelijkheid. De aanvraag is in overeenstemming met de bepalingen ervan. Er wordt wel aandacht gevraagd om bij de inplanting van de signalisatie er over te waken dat er een minimum doorgang van 1,50m is.

De betonstraatstenen moeten worden aangelegd op een granulaatmengsel 0/7 en grindkernen voorzien in de fundering van schraal beton zodat deze waterdoorlatend wordt.

Zowel de uitgewassen beton als de fundering uit schraal beton is 20 centimeter dik te voorzien.

Artikel 2:

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

LAST 1 – Aanleg wegenis en riolering

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

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. Er wordt extra aandacht gevraagd voor volgende elementen:

- De aansluiting op de Brusselsesteenweg moet in het technisch dossier nog verder worden uitgewerkt om te verhinderen dat voertuigen deze zone gebruiken als parkeerzone.
- De inplanting van de paaltjes moet zorgvuldig afgewogen worden zodat de doorgang van de fietser niet wordt gehinderd

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. 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 stedenbouwkundige 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 stedenbouwkundige 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 stedenbouwkundige vergunning moet, op zijn kosten, instaan voor het leveren en plaatsen van de nodige verkeersborden en het aanbrengen van de nodige wegmarkeringen, op het terrein, waarop de stedenbouwkundige vergunning betrekking heeft, en aan de bestaande, aanpalende weg, volgens de aanduidingen van het De houder van de stedenbouwkundige 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 Bureau voor Verkeerstechneek, (*Sint-Michielsplein 9 te 9000 Gent, telefoon (09)266 28 00, faxnummer*). Volgende elementen moeten hierbij alvast in acht genomen worden:

- *De trottoirs of bermen, dienstig als loopzone, dienen overal minstens 1,5m breed te zijn;*
- *De rijbaan dient over de volledige lengte minstens 5,5 meter breed te zijn;*
- *De nieuwe aangelegde wegenis mag pas worden opengesteld voor het verkeer in het algemeen, nadat alle vereisten en voorgeschreven verkeerssignalisatie is aangebracht;*
- *De fiets/wandelpaden dienen passend te worden gesignaleerd (gebeurlijk C1/ M2) en passend afgeschermd tegen oneigenlijk gebruik (reflectorpaaltjes);*
- *De opengebroken delen van de openbare weg (rijbaan, trottoir) dienen behoorlijk te worden heraangelegd/hersteld in hun oorspronkelijk staat na beëindiging van de wegenwerken, zodat veiligheid van het verkeer gegarandeerd is;*
- *Op het trottoir dient een obstakelvrije begaanbare breedte te resteren van minstens 1,5 meter (cf. artikel 3§1 van het Besluit van de Vlaamse regering d.d. 29/04/1997);*
- *De plantvakken moeten minstens 0,3 meter verwijderd staan van de (rand van de) rijbaan*
- *De plantvakken (en bomen) mogen de zichtbaarheid van de staande verkeerstekens niet beperken of onmogelijk maken;*
- *De plantvakken mogen de bereikbaarheid van de aanwezige inritten niet bemoeilijken.*

LAST 2 – Kosteloze grondafstand

Na de heraanleg moeten de zones die aangeduid zijn in rood, paars en lichtblauw op het inzetkaartje rechtsonderaan van het grondplan behoren tot het openbaar domein. Hiertoe moeten de stroken ter hoogte van de Fransevaart en de Doorgang der Hallegasten die momenteel nog geen deel uitmaken van het openbaar domein na de definitieve heraanleg kosteloos worden overgedragen aan de Stad Gent om in te lijven bij het openbaar domein. Hiervoor moet een afzonderlijke procedure worden gestart bij de dienst Vastgoedbeheer, Sint-Salvatorstraat 16, 9000 Gent, tel: 09 266 59 70.

De akte van overdracht wordt verleden voor een notaris die door de houder van de stedenbouwkundige vergunning wordt aangeduid. Alle kosten met betrekking tot deze akte (opmaken, verlijden, registreren, overschrijven, ...) zijn ten laste van de houder van de stedenbouwkundige 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 te 9000 Gent, telefoon (09)266 59 70, fax (09)266 59 99, email: vastgoedbeheer@gent.be. Hierbij moet ter verduidelijking en ter voorbereiding van deze overdracht een overzichtsplan worden opgemaakt met alle vastgelegde grenzen (nieuwe en bestaande) tussen het private en openbare domein.

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*

Visum van de financieel beheerder:

Het visum is niet van toepassing

STEMMING

Aangenomen door de gemeenteraad in openbare vergadering van 26 mei 2015

- 33 stemmen voor: Daniel Termont , Mathias De Clercq , Elke Decruynaere , Tom Balthazar , Martine De Regge , Filip Watteuw , Christophe Peeters , Resul Tapmaz , Tine Heyse , Annelies Storms , Rudy Coddens , Sas van Rouveroij , Karin Temmerman , Freya Van den Bossche , Guy Reynebeau , Fatma Pehlivan , Bruno Matthys , Ilknur Cengiz , Sami Souguir , Zeneb Bensafia , Dirk Holemans , Anne Schiettekatte , Steven Vromman , Caroline Van Peteghem , Greet Riebbels , Sven Taeldeman , Stephanie D'hose , Sara Matthieu , Camille Daman , Mehmet Sadik Karanfil , Bram Van Braeckevelt , Mieke Bouve , Cengiz Cetinkaya
 - 0 stemmen tegen
 - 13 onthoudingen: Isabelle De Clercq , Paul Goossens , Gabi De Boever , Filip Van Laecke , Elke Sleurs , Siegfried Bracke , Veli Yüksel , Guido Meersschaut , Jef Van Pee , Sandra Van Renterghem , Gert Robert , Ömer Faruk Demircioglu , Robin De Wulf
-