

OPSCHRIFT

Vergadering van 20 oktober 2014

Besluit nummer: 2014_GR_00849

Onderwerp:

Werken en voorbereidende werken binnen de tramlus en aansluitingen naar omliggende velden in het kader van het project The Loop - fase 5 - Bijzondere procedure - Nieuwe wegenis - Zaak van de wegen - Goedkeuring

Beknopte samenvatting:

Aan de gemeenteraad wordt gevraagd de zaak van de wegen goed te keuren bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning nr. 2014/70137 voor werken en voorbereidende werken binnen de tramlus en aansluitingen naar omliggende velden in het kader van het project The Loop - fase 5.

Bevoegd: Tom Balthazar

Betrokken: Filip Watteeuw

Bestemd voor:

- Commissie Openbare Werken, Mobiliteit en Stedenbouw

DE GEMEENTERAAD

AANHEF

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

Het Gemeentedecreet van 15 juli 2005, art. 42, §2.

Het Gemeentedecreet van 15 juli 2005, art. 57, §3, 12°

De beslissing wordt genomen op grond van:

Het Rooilijndecreet van 8 mei 2009, art. 9.

Bijgevoegde bijlage(n):

- 2014/70137 Stedenbouwkundig verslag (informatief)

Volgende niet-digitale bijlagen kunnen ook geraadpleegd worden:

Het dossier ligt vóór en tijdens de zitting ter inzage bij de Dienst Bestuursondersteuning en bevindt zich na de zitting bij het Departement Rumodo, Stedenbouw en Ruimtelijke Planning – Afdeling Stedenbouwkundige Vergunningen

MOTIVERING

Volgende feiten gaan aan de beslissing vooraf:

Grondbank The Loop NV vraagt een vergunning aan voor het uitvoeren van werken en voorbereidende werken binnen de tramlijn en aansluitingen naar omliggende velden in het kader van het project "The Loop - fase 5", en dit op gronden met als kadastrale omschrijving (afd. 25) sectie A nr. 210 H.

De aanvraag is ingediend volgens de bijzondere procedure en dient beoordeeld te worden door de gedelegeerd gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar. Het dossier werd ons voor advies overgemaakt op 15 juli 2014.

De betrokken percelen worden gevat door de stedenbouwkundige voorschriften van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Handelsbeurs', zoals goedgekeurd bij besluit van 8 maart 2007. De projectzone strekt zich uit over diverse bestemmingszones. De infrastructuurwerken bevinden zich in 'z0 zone voor projectontwikkeling', 'z0' zone voor projectontwikkeling fase 1', 'z11 zone voor interne ringweg', 'z7B zone voor recreatie en detailhandel', 'z8 zone voor handelsbeurs en aanverwante activiteiten' en 'z19 Tramlijn'. De tijdelijke park en ride parking wordt voorzien in de 'zone z2 zone voor wonen en kantoorachtigen'.

Voorliggende aanvraag heeft betrekking op de uitvoering van fase 5: de kruising van de oostelijke ringweg met de bestaande tramsporen. Deze vijfde fase is een onderdeel van de volledige ringwegstructuur die vooropgesteld wordt voor de ontsluiting van de site 'The Loop'. De ringweg wordt geflankeerd door een groenstructuur en begeleidende bomenrij. De ringweg zorgt voor de ontsluiting naar de omliggende velden. Komende vanuit het noorden is er eerst de invoegzone van veld 5oost en veld 3oost die aantakt op de reeds aanwezige rotonde. Naast hal 8 is een calamiteiten-uitrit voorzien voor de site Artexis. Deze uitrit is voorzien in grasdallen. Even verderop is er een volwaardige in- en uitvoegstrook naar de site Artexis. Ter hoogte van de invoegzone kruist de tram gelijkvloers de ringweg. Vanaf dit punt opent het landschap zich en begint de ringweg te zakken. De ringweg wordt vanaf dit punt een stuk breder met 2 bijkomende uitvoegstroken. Er is een uitvoegstrook naar de ondergrondse parking van veld 12oost en vlak voor de trambrug naar de parking van Ikea. Op het diepste punt onder de trambrug heeft de ringweg een vrije hoogte van 4m80. Eenmaal voorbij dit diepste punt stijgt de ringweg om ter hoogte van Ikea aan te sluiten op de bestaande infrastructuur. De ringweg zelf bestaat uit twee rijstroken in asfalt (3m25). De westelijke overgang van de tramlijn over de ringweg gebeurt ongelijkgronds. Er wordt hiervoor een trambrug met naastliggende fiets- en voetpad voorzien. Het brugdek is in totaal 9m60. Daarvan is 5m10 voorzien voor de trambaan en zijn technische aanhorigheden (bovenleiding, dienstpad,...). Er wordt een dubbelrichtingsfietspad van 3m en een voetpad van 1m50 voorzien. Het geheel is een eenvoudige betonnen constructie steunende op diverse peilers. Het dek van de brug wordt uitgewerkt in uitgewassen beton.

De gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar heeft op 16 september 2014 deze aanvraag voorwaardelijk gunstig geadviseerd. Het advies van de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar is aan het dossier toegevoegd.

Deze beslissing wordt genomen om volgende redenen:

Aangezien deze aanvraag om stedenbouwkundige vergunning definitief wordt beslist door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar, moet het college van burgemeester en schepenen, in toepassing van artikel 4.7.26 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, kennis nemen van dit advies en de aanvraag adviseren.

De geplande wegenis fungeert als openbare wegenis. De gemeenteraad moet, overeenkomstig het gemeentedecreet, een beslissing nemen over de zaak van de wegen.

Het voorstel van wegenis, zoals ontworpen op het inplantingsplan en de bijhorende wegenisplannen, stemt overeen met de voorschriften van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en getuigt van een goede ruimtelijke aanleg, mits het naleven van de gestelde voorwaarden.

De infrastructuurknoop is ingepast in de gehele ontwikkelde visie en inrichting van de ring en werd afgestemd op de gehanteerde concepten voor de andere kunstwerken op de ring. De architectuur van de ringinfrastructuur wordt als één geheel ervaren die de herkenbaarheid, geleiding en sitebinding ten goede komt. De uitwerking van deze fase 5 – aanleg tramkruising is gebaseerd op de visie zoals geformuleerd voor de volledige ringstructuur, in casu de uitgangspunten die onder andere zijn opgenomen in Masterplan hoofdinfrastructuur The Loop (AB-Infra 2007), Inrichtingsplan hoofdinfrastructuur The Loop (OKRA – 2007) en Beeldkwaliteitsplan The Loop (OKRA – 2008)

Meer in detail kunnen we stellen dat binnen het ontwerp voldoende aandacht werd besteed aan de integratie van deze complexe infrastructuur binnen het landschap. Er is voldoende kwaliteit gezocht in de begeleidende groenstructuur die deze ringweg moet begeleiden. Voor de trambaan wordt maximaal gekozen voor een groene bedding en begeleidende bomenrij.

Door te werken met ongelijkgrondse kruisingen voor de bediening van de parkings voor veld12 en IKEA worden de noodzakelijke kruisingen over de trambaan beperkt gehouden. Op die manier wordt een maximale veiligheid en doorstroming nagestreefd. Enkel voor de afwikkeling en bediening van veld 9-10 worden gelijkgrondse overgangen over de trambaan voorzien. Ten zuiden van hal 8 is een bijkomende nooduitrit voorzien in grasdallen. Het is in geen geval de bedoeling dat deze evolueert naar een permanente uitrit.

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

Het voorstel van wegenis, zoals ontworpen op het inplantingsplan en de bijhorende wegenisplannen, 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 houder van de vergunning in het kader van de beslissing over deze vergunningsaanvraag.

**Op voorstel van het college van burgemeester en schepenen
Beslist het volgende:**

BESLISSING

Artikel 1:

treedt de stedenbouwkundige motieven van het collegebesluit van 25 september 2014 bij en keurt de zaak van de wegen, zoals ontworpen op het inplantingsplan en de bijhorende wegenisplannen, voor een bouwterrein met als adres Henri Crombezlaan/Bovenhove/Derbystraat/ H  l  ne Dutrieulaan, 9051 Gent-Sint-Denijs-Westrem en met als kadastrale omschrijving (afd. 25) sectie A nr. 210 H, goed mits voldaan wordt aan volgende voorwaarden :

Voorwaarden met betrekking tot de inrichting van de wegenis

- De uitgevoerde handelingen moeten voldoen aan de bepalingen van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening toegankelijkheid.
- Ten zuiden van hal 8 is een bijkomende nooduitrit voorzien in grasdallen. Het is in geen geval de bedoeling dat deze evolueert naar een permanente uitrit. Aangezien de nooduitrit van Artexis slechts occasioneel mag gebruikt worden is het niet aangewezen om deze met wegmarkeringen als invoegstrook aan te duiden.
- Alle betonstraatstenen moeten van het formaat 22x22x8 zijn in plaats van 20x20x8.
- Het pad dat de P&R verbindt met de tramhalte moet worden aangelegd in betonstraatstenen in plaats van in half verharding.
- De parkeerplaatsen op de P&R moeten ofwel in grasdallen ofwel in kasseien worden aangelegd.
- Binnen het volledige projectgebied moet op alle oversteken voor voetgangers op de looplijnen een blindengeleiding voorzien worden. Bij het intekenen van de blindengeleiding moet tevens bijzondere aandacht gaan naar de perrons en het beveiligen van de hellingen.
- De voorziene bushalte ter hoogte van veld 16 moet aangelegd worden in betonstraatstenen. De boomroosters moeten aan de richtlijnen van de Stad Gent voldoen.
- In plaats van holle greppels moeten vlakke kantstroken voor de afwatering worden gebruikt.
- De verharding van het voetpad moet opgesloten worden met een verzonken boordsteen ID1 op een fundering van 10 centimeter zandcement in een legbed van 3 centimeter zandcement.
- Het strookje uitgewassen beton tussen de betonnen trambaan en het asfalt van de ringweg moet ter hoogte van gelijkgrondse kruising achterwege worden gelaten. Idem voor de parallelweg, het fietspad en het voetpad.
- De driehoekige verharding in grasdallen voorbij de trambaan ter hoogte van de voet van de "green" moet niet voorzien worden. Deze zone moet mee met de "green" worden ontworpen.
- Het hellingsbeton dat voorzien wordt op de bodem van de sleuf om de dwarshelling van de weg te maken moet in één beweging met de bodemplaat mee aangelegd worden.
- Voor grote delen van het ontwerp zijn de peilen onduidelijk. In het technisch dossier moet iedere boordsteen, kolk, hoek van de verharding in hoogte gekend zijn.
- De grondankers moeten volledig binnen het toekomstige openbaar domein worden geplaatst.
- Er moet voldoende bescherming zijn van de brugpijlers en schanskorven tegen aanrijding.

Voorwaarden voor de aanleg van rioleringen en nutsleidingen

- Voor de dimensionering van de bufferput op het openbaar domein adviseren we om advies te vragen aan TMVW. De pompput moet voldoen aan de richtlijnen van T.M.V.W.. Zo moet bijvoorbeeld de pompput voorzien zijn van een reservepomp. De pompen moeten bereikbaar zijn met een dienstvoertuig om te takelen en dit zonder het tramverkeer te hinderen,...
- De verlichting is te plaatsen volgens het opgemaakte lichtplan van deze site.

Voorwaarden voor de inrichting van de groenstroken

- De groenstroken op de P&R zijn te smal om kwalitatieve bomen aan te planten. Het is aan te raden de parkeerplaatsen slechts 4,50 meter diep te maken. Wagens kunnen met hun neus over de groenstrook parkeren en de bomen krijgen dan betere kansen.
- Alle gesloten groenzones op de bodem van de sleuf moeten worden voorzien van een drainage.
- Alle beplanting moet ten laatste en volledig gerealiseerd zijn voor 1 april van het eerste plantseizoen na het beëindigen van de werken.

Mits het naleven van deze voorwaarden kan de weg worden opengesteld worden voor het publiek.

Artikel 2:

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

LAST 1 – Aanleg wegenis en riolering

De kosten voor de aanleg van de wegenis en de riolering zijn ten laste van de houder van de stedenbouwkundige vergunning.

Er moet een technisch dossier worden ingediend (in drievoud) bij de dienst Wegen, Bruggen & Waterlopen van de stad Gent.

Op dit technisch dossier kunnen de dienst Wegen, Bruggen & Waterlopen en T.M.V.W. 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.

Ook van de afzonderlijke kunstwerken moet volledig technisch dossier (in drievoud) worden ingediend.

Dit dossier moet bestaan uit:

- Het detailontwerp van de kunstwerken en de kerende constructies dient te gebeuren cfr de bepalingen in het SB 260 (hfst 21).
- De stabiliteitsstudie van de volledige constructies en de afzonderlijke onderdelen.
- Uitvoeringsplans (minstens schaal 1/100) en detailplans van alle onderdelen.

In het kader van de latere overdracht van delen naar het openbaar domein dient vooraf een beheersovereenkomst goedgekeurd te worden tussen alle betrokken partijen. Er dient al rekening mee gehouden te worden dat het ijzel- (en sneeuw-) vrij houden van de overdekte toe- en uitritten niet kan opgenomen worden door de stadsdiensten gezien de beperkte vrije hoogte (2.80m). Van alle over te dragen delen dient een volledig post-interventie en onderhoudsdossier opgemaakt te 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 de nieuwe wegen en aan de bestaande, aanpalende weg, volgens de aanduidingen van de Bureau voor Verkeerstechniek. 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 Mobiliteitsbedrijf, Bureau voor Verkeerstechniek, Sint-Michielsplein 9, 9000 Gent (09 266 28 00, mobiliteit.signalisatie@gent.be, www.mobiliteitgent.be/signalisatie).

LAST 2 - Groen

De kosten voor de aanleg van openbaar groen langs de weg zijn ten laste van de houder van de stedenbouwkundige vergunning.

Een gedetailleerd groenplan van de groenaanleg dat voldoet aan boven vermelde bijzondere voorwaarden, moet voorafgaand aan de aanvang van de werken nog ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Groendienst.

Het groenplan moet zeker volgende zaken bevatten:

- een gedetailleerd inplantingsplan van de bomen, struiken, paden, verharding, water en eventuele andere (park)-infrastructuur.
- een meetstaat met plansoort, plantmaat en andere elementen die in de groenzones zullen gebruikt worden.
- een beschrijving van de bodem die zal gebruikt worden.
- een beschrijving van de grazige vegetatie.
- een beheerplan voor het regulier onderhoud van de groenzones.

Het groenplan moet rekening houden met volgende aanbevelingen:

- er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van inheemse boom- en plantensoorten
- de aangevoerde toplaag bestaat uit een schrale, zandige grond.

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 vergadering van 20 oktober 2014

- Met unanimitéit