



Vergadering van 7 november 2019

2019_GRMW_01133 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

Bevoegd: Filip Watteuw

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

- Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 41, 9° en artikel 56, § 1.
- de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 4.7.26 en artikel 4.2.25

De beslissing wordt genomen op grond van:

- De Vlaamse codex ruimtelijke ordening (VCRO)

Motivering

Grondbank The Loop NV vraagt een vergunning aan voor het uitvoeren van werken en voorbereidende werken binnen de tramlus en aansluitingen naar omliggende velden in het kader van het project "The Loop - fase 5", en dit op gronden met als kadastrale omschrijving 25^{ste} afdeling, sectie A, nrs. 253/2, 239C3, 253F, 239Z2, 259D3, 259C3, 259E3, 239Y2, 239G2, 239A3, 239B3, 259K3, 259R, 210H.

Voorliggende aanvraag betreft een herneming van de aanvraag 2014/70137 waarvoor in de bijzondere procedure een stedenbouwkundige vergunning werd verleend door Ruimte Vlaanderen (heden Departement Omgeving) op 20/11/2014. Deze aanvraag werd voorwaardelijk gunstig geadviseerd door het toenmalige College van Burgemeester en Schepenen (CBS) op 25/09/2014. De gemeenteraad heeft op 20/10/2014 de zaak van de wegen goedgekeurd mits voorwaarden en lasten. (2014-GR-00849). In juli 2015 werd gestart met de werken zoals voorzien in de oorspronkelijke aanvraag 2014/70137. De werken zijn ondertussen grotendeels uitgevoerd. De voorlopige oplevering vond plaats op 09/02/2018.

De verleende vergunning werd echter vernietigd door de Raad voor Vergunningsbetwisting op 28/08/2018 wegens een onvoldoende gemotiveerde project-MER-screeningsnota. De aanvrager heeft naar aanleiding van de vernietiging van de stedenbouwkundige vergunning de oorspronkelijke aanvraag aangevuld met gewijzigde en nieuwe stukken. Departement Omgeving heeft op 18/06/2019 een tweede adviesvraag gesteld aan het CBS. Er werd gevraagd, in tegenstelling tot de oorspronkelijke aanvraag, om een openbaar onderzoek te organiseren en een nieuwe gemeenteraadsbeslissing uit te lokken over de zaak van de wegen.

Er zijn de voorbije jaren nog verschillende vergunningen verleend met betrekking tot infrastructuurwerken op The Loop. Een aantal daarvan overlappen met de contour waarop dit besluit betrekking heeft en voor dat deel van de werken, is voorliggende vergunningsaanvraag in de feiten niet langer relevant. Voor de duidelijkheid werd een informatief plan in bijlage toegevoegd waarop deze recentere vergunningen zijn aangeduid.

Beschrijving aanvraag:

De aanvraag ligt in het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Handelsbeurs' (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
- z7a en b zone voor recreatie en detailhandel
- z8 zone voor handelsbeurs en aanverwante activiteiten
- z19 tramlijn (schematische aanduiding)

De tijdelijke P&R 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 vormt de toekomstige ruimtelijke drager van het gebied. 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 50 en veld 30 die aantakt op de reeds aanwezige rotonde. Even verderop is er een uit- en invoegstrook naar de velden 9-10 van Flanders Expo. Ter hoogte van de invoegzone naar Flanders Expo 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 toegang van veld 120 en vlak voor de trambrug naar de parking van Ikea. Op het diepste punt onder de trambrug heeft de ringweg een vrije hoogte van 4,80m. 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). Naast de ringweg loopt een parallelweg en fietspad die het noordelijke rond punt verbindt met de trambrug.

De westelijke overgang van de tramlijn over de ringweg gebeurt ongelijkvloers. Er wordt hiervoor een trambrug met naastliggende fiets- en voetpad voorzien. Het brugdek is in totaal 9m60 breed. 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. Naast de kruisingen voor de tram vormt dit segment van de ringweg ook een knooppunt met diverse toegangen en uitgangen naar de omliggende velden.

Ter hoogte van velden 9 en 10 wordt ten noorden van hal 8 een uitrit voorzien. Ten zuiden van hal 8 wordt een inrit voorzien. Gebundeld met deze toekomstige inrit hal 8 wordt een 'calamiteiten-uitrit' voorzien in grasdallen.

Eens de gelijkgrondse trambaan gekruist, wordt de ringweg uitgebreid met 2 afslagstroken. Deze voeden de tunnelinrit naar de ondergrondse toegang van veld 12O en de toegang naar de parking van IKEA. De uitrit van veld 12O start ondergronds en loopt overheen de inrit naar IKEA. De vrije hoogte onder deze wegbrug bedraagt 2,80m.

Procedure:

Door de vergunningverlenende overheid werd in haar adviesvraag ook gevraagd om over deze aanvraag een openbaar onderzoek te organiseren. Het openbaar onderzoek is gestart op 12 augustus 2019 en afgesloten op 11 september 2019. Tijdens de periode van dit openbaar onderzoek zijn er 5 schriftelijke bezwaren ingediend.

In het kader van de goedkeuring van de zaak van de wegen neemt de gemeenteraad kennis van de standpunten, opmerkingen en bezwaren die zijn ingediend tijdens het openbaar onderzoek.

De gemeentelijk omgevingsambtenaar heeft op 18 oktober een voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht op deze aanvraag. Dit advies bevat ook een samenvatting en bespreking van de bezwaren:

De bezwaren worden als volgt samengevat:

1. De vergunningverlenende overheid is niet langer bij machte om de aanvraag te beoordelen sinds de invoering van het Omgevingsvergunningsdecreet. De vervaltermijn waarbinnen de gewestelijke stedenbouwkundig ambtenaar een uitspraak moet doen is verstreken. De aanvraag moet opnieuw worden ingediend als omgevingsvergunningsaanvraag. De correcte procedure werd niet gevolgd want de aanvraag was initieel niet raadpleegbaar.
2. De wijziging van de aangevraagde stukken is niet mogelijk tijdens de procedure.
3. Er is uitdrukkelijk bezwaar tegen de beperkte doorrijhoogte van 2,5m op de toegangsweg tot veld 15 (IKEA). Deze beperking kwam volgens de bezwaarschrijver als een verrassing. Deze doorrijhoogte zorgt ervoor dat de leveringszone vooraan de winkel niet meer toegankelijk is. Deze gewijzigde doorrijhoogte was niet voorzien in de initiële aanvraag. Er hebben zich al verschillende ongevallen voorgedaan waardoor de brugpijlers beschadigd zijn. Het woonwarenhuis heeft nog maar één toegang geschikt voor nooddiensten. Stad Gent weigert het strooi beheer op zich te nemen omdat de stedelijke strooidiensten niet kunnen passeren hoewel het statuut openbare weg is tot aan de slagbomen die de grens met het privaat domein vormen.
4. Er wordt gevraagd geen beperkingen op te leggen op het gebruik van bestaande en volwaardige ontsluiting van velden 9 en 10.
5. In de aanvraag wordt het aantal parkeerplaatsen verhoogd van 125 naar 500 plaatsen maar die zijn niet ingetekend. De ondergrondse parking onder veld 12 oost kan worden gebruikt om te parkeren, maar dit gebeurt niet. De parkeermogelijkheden op veld 15 (IKEA) en de P&R zijn beperkt. Er wordt geen bezoekersparkeren voorzien voor de meergezinswoningen op veld 16.

6. De rioleringen van de meergezinswoningen op het aanpalende veld 16 werden aangesloten op de oude rioleringen wat geurhinder met zich meebrengt. De looproutes tot de meergezinswoningen op veld 16 zijn onveilig. De toegankelijkheid van de auto's naar de kantoren en meergezinswoningen op veld 16 is niet optimaal. Er moet teveel worden omgedreden om de parkeervoorzieningen te bereiken. Er wordt gevraagd te busbaan open te stellen voor autoverkeer. Het voet- en fietspad tussen de meergezinswoningen op veld 16 en de busbaan is onduidelijk aangelegd, onveilig en er wordt foutief op geparkeerd. De tekortkomingen op het vlak van groenaanleg en rioleringen rechtvaardigen niet het kadastraal inkomen van de meergezinswoningen op het aanpalende veld 16. De groenaanleg is nog niet uitgevoerd op veld 12 oost. De vraag wordt gesteld wat wel nog op veld 12 oost zal worden gerealiseerd. De gebouwen op veld 9 en 10 (Flanders Expo) laten een slordige indruk na. De groenzone aan de voetgangersbrug naar veld 18 (KBC) wordt niet onderhouden en leidt tot zwerfvuil.
7. De vraag wordt gesteld of er werken kunnen worden uitgevoerd rekening houdend met de kantmelding 67-M-18/10/2017-16221 (miskenning van voorkeepsrecht)

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

1. Dit bezwaar richt zich expliciet naar de vergunningverlenende overheid die zich hierover dus zal moeten uitspreken. Het college van burgemeester en schepenen werd om advies gevraagd en geeft daar gevolg aan. De termijn die de Raad oplegt om een nieuwe beslissing te nemen, is een termijn van orde.
2. Het bezwaar wordt gevolgd. De wijzigingen in de aanvraag zijn van zo'n omvang en aard dat deze niet meer als een beperkte plaanpassing kunnen worden beschouwd. De nieuwe plannen bevatten bovendien onduidelijkheden en zijn moeilijk te beoordelen. Bijgevolg beperkt het college-advies zich tot de beoordeling van hetgeen oorspronkelijk werd aangevraagd in 2014, aangezien de beoordeling van de nieuwe en aangepast stukken niet grondig kan gebeuren. De ondertussen vergunde onderdelen 2016/04232, 2016/04215 en OMV_2018067689 die de aanvraag (deels) overlappen worden ook niet meer beoordeeld. Dit is reeds gebeurd in de betreffende vergunningsprocedures. De uitgebreide motivatienota 2019 dient enkel ter kennisname.
3. De vrije hoogte van 2,80m (geen 2,50m) zoals voorzien op langssnede DD' in de oorspronkelijke aanvraag 2014 is tot stand gekomen na uitvoerig studiewerk. 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) Rekening houdend met de aansluitingen op de ondergrondse uitrit van de tijdelijke maaiveldparking op veld 120 (OMV_2018067689 vergund op 27/09/2018), de maximaal aanvaardbare hellingsgraden en de nodige lengte voor de invoegstrook op de ringweg is de voorziene doorrijhoogte hier het maximaal haalbare. Ikea beschikt

bovendien over een tweede toegang zonder hoogtebeperking voor vrachtverkeer aan de zuid- en oostzijde van veld 15. Deze toegang werd bijkomend bestendig in de vergunning OMV_2018067689. De bestaande maaiveldplaatsen (laad en losplaatsen) voor IKEA worden in de vergunde plannen opnieuw georganiseerd als parkeerplaatsen op maat van de hogere voertuigen: 7m lengte en 3m breedte; 54 in totaal. Deze parkeerplaatsen worden ontsloten via een éénrichtingslus die ook bereikbaar is via de westelijke inrit tot het veld 15. Hogere voertuigen beschikken dus over een andere toegangsroute dan de lagere voertuigen die eerder naar de overdekte parkeergarage van Ikea rijden waar sowieso een hoogtebeperking van maximaal 2,50m geldt. Om aanrijdingen met de wegbrug (uitrit veld 120) te voorkomen adviseert de brandweer de plaatsing van portieken die de vrije hoogte van de onderdoorgangen duidelijk moet aangegeven. Dit kan als voorwaarde worden opgelegd. Voor het overige adviseert de brandweer de aanvraag voorwaardelijk gunstig. In het gemeenteraadsbesluit bij de eerder verleende vergunning werd inderdaad gesteld dat de Stad Gent het strooi beheer niet op zich kan nemen onder de wegbrug van uitrit veld 120 omdat de stedelijke strooidiensten niet kunnen passeren. Aangezien het hier om een openbare weg gaat, kan zulks niet via een stedenbouwkundige of omgevingsvergunning worden opgelegd, het gaat hier immers om beheerstaken van openbare wegenis, niet om de aanleg of inrichting ervan. De gemeenteraadsbeslissing omtrent de zaak van de wegen zal op dat vlak worden aangepast.

4. Ten zuiden van hal 8 op veld 10 is een bijkomende nooduitrit voorzien in grasdallen volgens de oorspronkelijke aanvraag. In de aangepaste plannen 2019 wordt een volwaardige uitrit voorzien. Deze wijziging is één van de redenen om de nieuwe plannen niet te aanvaarden en er dus bij het advies ook geen rekening mee te houden. Het is in geen geval de bedoeling dat deze evolueert naar een permanente uitrit. De uitrit vanuit de Frontparking van Flanders Expo kon namelijk enkel een tijdelijke uitrit te zijn.. Een permanente uitrit zal gevaarlijke verkeerssituaties met zich meebrengen, zeker wanneer er nog meer verkeer over deze ringweg rijdt. De weefzone tussen het invoegend verkeer van deze frontparking naar de ringweg en het uitvoegend verkeer van de ringweg naar de afslag naar Ikea en veld 120 is zeer kort. Invoegend vrachtverkeer moet omwille van de hoogtebeperking meteen doorschuiven naar de middenrijstroken, wat gezien de snelheidsverschillen zeer moeilijk is en gevaarlijke situaties zal veroorzaken. Invoegend autoverkeer kan wel via de afslag naar Ikea rijden, maar belast dan supplementair deze parking wat niet de bedoeling kan zijn. Deze uitrit interfereert bovendien ook met de inrit van de tram naar zijn halte, en met de tramlus die rond de oostelijke zijde voorzien is. Ook in de Mober worden er voor Flanders Expo inritten in het westen (via Maaltekouter) en in het zuidoosten voorzien. De uitritten bevinden zich in het noordoosten, omwille van voldoende ruimte om de verschillende drukke stromen te mengen, en weer via Maaltekouter. Een zuidoostelijke uitrit werd niet voorzien. De bestaande uitrit dateert van uit een vroegere periode en kan niet bestendig worden omwille van de objectieve verkeersonveiligheid. Bij de omgevingsvergunning OMV_2018067689 voor de inrichting van een maaiveldparking op veld 120 werd er een oplossing voor de uitrit van deze frontparking op veld 9-10 meegenomen, die dan samen met veld 120 zou kunnen ontsluiten. In de bijzondere voorwaarden wordt opnieuw opgelegd dat de zuidoostelijke uitrit enkel voor calamiteiten kan worden gebruikt.

5. In voorliggende aanvraag worden 120 parkeerplaatsen voorzien, geen 500. In de omgevingsvergunning OMV_2018067689 voor de inrichting van een maaiveldparking op veld 120 worden een duizendtal parkeerplaatsen voorzien waarvan het grootste deel als P&R parking. Hierdoor kan in alle redelijkheid worden gesteld dat er voldoende aanbod is in parkeercapaciteit. De voorliggende aanvraag betreft bovendien de aanleg van een tweevaks ringweg. Langsheen dergelijke infrastructuur met diverse in- en uitvoegbewegingen is bezoekersparkeren vanuit veiligheidsoverwegingen af te raden. Het voorzien van bezoekersparkeren voor private woonontwikkelingen moet bovendien op eigen terrein plaatsvinden.
6. Deze bezwaren hebben geen betrekking op voorliggende aanvraag en worden niet weerhouden.
7. Het is niet duidelijk wat dit bezwaar inhoudt. Betwistingen omtrent voorkooprecht zijn burgerrechterlijke aangelegenheden.

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 VCRO, de aanvraag adviseren.

Het college van burgemeester en schepenen sluit zich aan bij het advies van de gemeentelijk omgevingsambtenaar en oordeelt op basis daarvan dat de aanvraag voor vergunning in aanmerking komt, weliswaar abstractie nemend van de gewijzigde plannen.

De geplande wegenis fungeert als openbare wegenis. De gemeenteraad moet, overeenkomstig het decreet over het lokaal bestuur (ten tijde van deze vergunningsaanvraag nog het gemeentedecreet) een beslissing nemen over de zaak van de wegen. De gemeenteraad is van oordeel dat het voorstel van wegaanleg kan goedgekeurd worden om volgende redenen:

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

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 veld120 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 op veld 10 is een bijkomende nooduitrit voorzien in grasdallen. Het is in geen geval de bedoeling dat deze evolueert naar een permanente uitrit.. Een permanente uitrit zal gevaarlijke verkeerssituaties met zich meebrengen, zeker wanneer er nog meer verkeer over deze ringweg rijdt. De weefzone tussen het invoegend verkeer van deze frontparking naar de ringweg en het uitvoegend verkeer van de ringweg naar de afslag naar Ikea en veld 120 is zeer kort. Invoegend vrachtverkeer moet omwille van de hoogtebeperking meteen doorschuiven

naar de middenrijstroken, wat gezien de snelheidsverschillen zeer moeilijk is en gevaarlijke situaties zal veroorzaken. Invoegend autoverkeer kan wel via de afslag naar Ikea rijden, maar belast dan supplementair deze parking wat niet de bedoeling kan zijn. Deze uitrit interfereert bovendien ook met de inrit van de tram naar zijn halte, en met de tramlus die rond de oostelijke zijde voorzien is. Ook in de Mober worden er voor Flanders Expo inritten in het westen (via Maaltekouter) en in het zuidoosten voorzien. De uitritten bevinden zich in het noordoosten, omwille van voldoende ruimte om de verschillende drukke stromen te mengen, en weer via Maaltekouter. Een zuidoostelijke uitrit werd niet voorzien.

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 moet aangepast worden op een aantal punten. Het gaat echter om beperkte aanpassingen die door het vergunningverlenende overheid als voorwaarde kunnen opgelegd worden aan de houder van de vergunning in het kader van de beslissing over deze vergunningsaanvraag.

Bijgevoegde bijlage(n):

- 2014-70137_Brandweeraadvies 20140825.pdf
- 2014-70137_informatief overzichtsplan 2014.pdf
- 2014-70137-stedenbouwkundig advies.pdf

Niet-digitale bijlage(n):

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

- wegenisplannen
- stukken van de vergunningsaanvraag

Voorstel

Legt aan de gemeenteraad / raad voor maatschappelijk welzijn voor ter beslissing:

Artikel 1:

keurt de zaak van de wegen, zoals ontworpen op de vergunningsaanvraag 2014/70137, werken en voorbereidende werken binnen de tramlus en aansluitingen naar omliggende velden in het kader van het project "The Loop - fase 5" gelegen in Henri Crombezlaan/Bovenhove/Derbystraat/ H  l  ne Dutrieulaan, 9051 Gent - Sint-Denijs-Westrem met kadastrale omschrijving 25^{ste} afdeling, sectie A, nrs. 253/2, 239C3, 253F, 239Z2, 259D3, 259C3, 259E3, 239Y2, 239G2, 239A3, 239B3, 259K3, 259R, 210H, goed mits voldaan wordt aan volgende voorwaarden:

- De uitgevoerde handelingen moeten voldoen aan de bepalingen van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening toegankelijkheid.
- Alle gesloten groenzones op de bodem van de sleuf moeten worden voorzien van een drainage.
- 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.
- Er moet voldoende bescherming zijn van de brugpijlers en schanskorven tegen aanrijding.
- Transport voor uitzonderlijk vervoer is met de hoogtebeperking niet mogelijk onder de trambrug.
- De vorige adviezen van Farys (toemalig TMVW) blijven gelden.
- Alle beplanting moet ten laatste en volledig gerealiseerd zijn voor 1 april van het eerste plantseizoen na het beëindigen van de werken.
- De brandweervoorschriften, die betrekking hebben op deze stedenbouwkundige vergunning, moeten strikt nageleefd worden (zie advies van 25 augustus 2014 met kenmerk 038795-002/AV/2014).

Artikel 2:

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

LAST 1 - Aanleg wegnis en riolering

De kosten voor de aanleg van de wegnis 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 wegnwerken (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.

- Uitvoeringsplannen (minstens schaal 1/100) en detailplannen van alle onderdelen.

In het kader van de latere overdracht van delen naar het openbaar domein dient een beheersovereenkomst goedgekeurd te worden tussen alle betrokken partijen. 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 een gegeorefereerd plan (digitaal aan te leveren in dwg en pdf)n met aanduiding en inplanting van de aan te brengen verkeerssignalisatie voor nazicht en goedkeuring voor te leggen aan IVA Mobiliteitsbedrijf Stad Gent – Cel Verkeerstechnische Taken (VTT) via mobiliteit@stad.gent met vermelding 'VTT – wegenisplan'.

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 top laag bestaat uit een schrale, zandige grond

LAST 3 - Kosteloze grondafstand

Deze aanvraag heeft betrekking op (toekomstig) openbaar domein en de grond waarop deze zich bevindt moet dus kosteloos worden overgedragen naar de stad. In het kader van die latere overdracht moet een beheersovereenkomst goedgekeurd worden tussen alle betrokken partijen. Aangezien de wegeniswerken op The Loop gefaseerd worden gepland en uitgevoerd en dit gespreid over vele jaren en er bovendien ook tijdelijke ingrepen voorzien zijn, zal de formele

kosteloze overdracht naar openbaar domein pas gebeuren eens het geheel van deze
grootschalige infrastructuur is aangelegd en opgeleverd.