



Vergadering van 6 februari 2020

2020_GRMW_00111 OMV_2019120849 R - Omgevingsvergunningsaanvraag voor het verkavelen van gronden in 10 loten bestemd voor eengezinswoningen, 6 parkeerplaatsen, 1 lot bestaande uit een kruiwagenpad, zone voor een fietsenstalling, een gemeenschappelijke groenzone en een onstluitingszone voor de parkeerplaatsen - met openbaar onderzoek - Beekstraat 10 en Zuidbroek - Zaak van de wegen - Goedkeuring

Bevoegd: Filip Watteeuw

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.
- Het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikel 31

De beslissing wordt genomen op grond van:

- Het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikel 31
- Het Besluit van 27 november 2015 betreffende de omgevingsvergunning, artikel 47
- De Vlaamse codex ruimtelijke ordening (VCRO)

Motivering

Bart Sobry namens Pyloon BVBA diende een Omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden (verkavelingsvergunning) in voor gronden gelegen aan Beekstraat 10 en Zuidbroek kadastraal gekend als afdeling 27 sectie A nrs. 1527R, 1527S en 1527B2. Deze aanvraag werd op 27/09/2019 ingediend bij het college van burgemeester en schepenen. Op 02/10/2019 werd het dossier volledig en ontvankelijk verklaard

Beschrijving aanvraag:

De aanvraag betreft het verkavelen van een terrein van 3411 m² groot in enerzijds 10 loten bestemd voor eengezinswoningen en anderzijds een gemeenschappelijk lot bestemd voor 6 parkeerplaatsen, een kruiwagenpad, zone voor een fietsenstalling, een gemeenschappelijke groenzone en een onstluitingszone voor de parkeerplaatsen. De woningdichtheid van het totale ontwerp bedraagt 29 woningen/ha. Er wordt ook nieuw openbaar domein voorzien. De bestaande woning wordt gesloopt en er worden 19 bomen gerooid in functie van het bouwrijp maken van het terrein.

Aan de zijde van de Zuidbroek worden 4 loten voor halfopen eengezinswoningen voorzien. De bouwzones zijn 5,60 m breed en 13 m diep. Naast elke bouwzone is een zone voor carport

ingetekend (3 x 6 m). Voor de bouwzone is een zone van 3 m vrijgehouden.

Aan de oostzijde van de site wordt een strook van ca. 675 m² en een breedte van 8 m overgedragen naar het openbaar domein. Deze strook wordt volgens het ingediende ontwerp aangelegd als

- Strook voor fietsers en voetgangers van 2 m breed
- Strook in grasdallen van 3 m breed
- Groenstrook van 3 m met hierin een langsgracht.

Langs deze nieuwe openbare weg worden 6 loten voorzien voor gekoppelde bebouwing. De bouwzones zijn 13 m diep, tussen 5,40 en 5,60 m breed en houden 2 m afstand tot het toekomstig openbaar domein.

Elk lot wordt uitgerust met een private tuinzone.

Lot 11 in de verkaveling is bestemd voor een parkeerhaven met 6 parkeerplaatsen aan de zijde van de Beekstraat, een kruiwagenpad rondom de loten 5 tot en met 10 van 1,50 m breed en een zone voor fietsbergplaats.

Procedure:

Het openbaar onderzoek werd gehouden van 10 oktober 2019 tot 8 november 2019.

Resultaat : Een petitieijst en een schriftelijk bezwaar werden ingediend.

De gemeentelijk omgevingsambtenaar heeft op 09/01/2020 deze aanvraag voorwaardelijk gunstig geadviseerd. Het advies van de omgevingsambtenaar is aan dit besluit toegevoegd. Dit verslag bevat eveneens een samenvatting en bespreking van de bezwaren.

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 bezwaren worden als volgt samengevat:

- **Inpassing in de buurt:** De omgeving kenmerkt zich als een residentiële wijk met lage dichtheid en grote tuinen met veel groen. Door de nieuwe verkaveling gaat dit open en groene karakter deels verloren. Een dichte verkaveling met kleine kavels (170 tot 300 m²) is niet in harmonie met het open karakter van de suburbane woonomgeving. Momenteel staat hier slechts één woning. Door de verkaveling ontstaat een vertienvoudiging van de dichtheid. De dichtheid moet worden verminderd. Het terrein ligt in het gezichtsveld van kasteel Casier en hoeve Baeyens.

- **Verlies groen:** Mariakerke wordt gekenmerkt door belangrijke kernen met kwalitatieve natuur (Bourgoyen, Groene Velden, domein Claeys-Bouüaert, Vinderhoutse Bossen) die met elkaar worden verbonden via groene en blauwe wegen. Het perceel is een migratieroute voor padden tussen de Groene Velden en de Bourgoyen. Er huizen daarnaast in de buurt redelijk wat beschermde diersoorten. De Zuidbroek is bijna integraal omzoomd door knotwilgen. Dit lijnvormig landschapselement zou op het perceel in kwestie moeten hersteld worden. De ingrepen op het verkavelingsplan zijn een kaalslag voor de aanwezige natuurwaarden:

Wintergroene bomenrij aan Zuidbroek wordt gekapt

Waterpartijen worden gedempt

Het aanwezige bos wordt geroid. Inclusief waardevolle bomen. Dit moet worden behouden of heraanplant.

- **Overlast:** De geplande verdichting brengt onvermijdelijk overlast (geluid, verkeer, privacy) met zich mee.

- **Afstand tot de straat:** De huidige afstand huis-sstraat bedraagt minstens 9 m. In de verkaveling wordt slechts een afstand van 3 m voorzien, wat niet in harmonie is met de overige woningen in Zuidbroek. Dit zorgt voor inkijk en is strijdig met de 45°-regel.

- **Afstand perceelsgrenzen:** Er wordt geen rekening gehouden met de 45°-regel om voldoende afstand te behouden ten opzichte van de aanpalende percelen. In de voorschriften is sprake van kroonlijsthoogte 7 m en nokhoogte van 12 m. Men blijft slechts 3,41 m ten opzichte van Vinderhoutsedam 4 en 10 m ten opzichte van het perceel in de Beekstraat.

- **Waterhuishouding:** De grond in de omgeving is zeer drassig. Door de bijkomende bebouwing/verharding zal dit probleem nog verergeren.

- **Verkeersonveiligheid:** De Beekstraat is een drukke verkeerroute. De nieuwe wegenis zal bijkomende belasting van deze invalsweg vragen. Het onveilige karakter van het kruispunt Beekstraat/Vinderhoutsedam zal toenemen. De Zuidbroek is net breed genoeg om 2 auto's te laten kruisen. Als hier een bewoner of bezoeker parkeert, kan geen auto en fietser meer passeren. Het bestaande fietspad is reeds te smal. De brandweg kan de situatie enkel verergeren. Deze nodigt de bewoners uit om te parkeren op een deel van de brandweg voor hun huis en zorgt voor een uitrit naar de Zuidbroek. Dit verzwaart het verkeer op de Zuidbroek en is niet wenselijk. De doorsteek naar de Zuidbroek moet worden geschrapt.

- **Parkeren:** Gezien de ligging is het zeer waarschijnlijk dat bewoners meer dan 1 wagen bezitten. 6 + 4 parkeerplaatsen zijn bijgevolg onvoldoende. In de praktijk zullen mensen parkeren in de nauwe berm tussen fietsstrook en privaat domein.

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

- **Inpassing in de buurt:** De komende 15 jaar komen er naar schatting 20.000 Gentenaars bij. Dat betekent ongeveer 10.000 nieuwe woningen. Tegelijk is de ruimte schaars: we willen de bestaande open ruimte zoveel mogelijk behouden en de groei opvangen binnen het stedelijk gebied. De aanvraag situeert zich binnen de grenzen van het stedelijke woongebied. De druk op de dichtbevolkte 19de eeuwse wijken is reeds zeer groot; daarom kijken we de komende jaren ook naar de 20ste eeuwse wijken, zoals deze van Wondelgem en Mariakerke, om er op een slimme manier te gaan verdichten. Grotere percelen met ruime woningen die vaak ook nog eens verouderd/ energieverslindend zijn en onbetaalbaar voor jonge gezinnen kunnen worden opgedeeld. 'Ruimte voor Gent'- de nieuwe ruimtelijke structuurvisie voor de Stad Gent – geeft reeds een aantal algemene principes aan voor dit verdichtingsproces. Behoud van de groene kwaliteiten, kwalitatiever openbaar domein en inzetten op duurzamere mobiliteit zijn de voornaamste speerpunten. Voorliggende verkavelingsaanvraag betreft het opsplitsen van een bebouwd terrein van 3411 m² in 10 loten met een oppervlakte tussen 170 m² en 264 m². Het project realiseert hiermee een totale woondichtheid van 29 wooneenheden per hectare en kadert hiermee in de beoogde doelstelling van de stad tot het verdichten van het randstedelijk woonweefsel. De vooropgestelde woningdichtheid op het perceel is aanvaardbaar en dit zonder in te boeten aan inpasbaarheid in de omgeving.

Voorliggend project past binnen de visie om op een kwalitatieve manier te gaan verdichten en gaat uit van efficiënt ruimtegebruik. Een open bebouwingstypologie is sterk ruimteverslindend en past hier niet binnen. Het opsplitsen van percelen met of voor vrijstaande woningen in loten

voor gekoppelde eengezinswoningen of rijwoningen draagt bij tot de verdichting zonder hierbij een schaalbreuk te veroorzaken in een wijk met overwegend vrijstaande woningen. De visuele impact van deze verkaveling op de omgeving blijft hierbij beperkt. De voorziene loten zijn voldoende ruim om kwalitatieve, doch compacte eengezinswoningen op te kunnen trekken. Elke woning beschikt over een eigen tuin en het parkeren wordt voor een gedeelte van de woningen gebundeld in een parkeerhaven.

Het voorgestelde verkavelingsontwerp vindt een aanvaardbaar evenwicht tussen de omgevingscontext en de doelstellingen om wonen te concentreren in de stedelijke gebieden.

- **Verlies groen:** Het is correct dat de verkavelingsaanvraag het rooien van bomen inhoudt. Het gaat echter om bomen met beperkte waarde, waardoor het rooien kan worden toegestaan, mits voldoende wordt gecompenseerd met een nieuwe aanplanting. Als compensatie voor het rooien wordt als bijzondere voorwaarde opgelegd dat er een inheemse bomenrij (els of wilg, met minimumstamomtrek HS10/12) aangeplant wordt in de verbrede groene berm (van 2,3 m breedte) naast het pad (grasdallen) en dit met een plantafstand van zo'n 8/10 m. De knotwilgen aan de zijde van de Zuidbroek zijn momenteel niet meer aanwezig. Hoewel het rooien van bomen moet worden gecompenseerd, is het niet redelijk te eisen dat dit knotwilgen dienen te zijn.

Om het groene karakter van de Zuidbroek te respecteren en parkeren in de voortuinen te vermijden wordt als bijkomend verkavelingsvoorschrift bijkomend opgelegd dat de voortuinen op de rooilijn moeten worden afgeboord met een groene haag, met uitzondering ter hoogte van het toegangspad naar de voordeur en ter hoogte van de oprit naar de carport.

Hoewel het een terechte opmerking betreft dat met voorliggende verkavelingsaanvraag groen verloren zal gaan, wordt dit gedeeltelijk gecompenseerd door nieuwe aanplantingen die moeten worden uitgevoerd ter compensatie en de openbare groenstrook aan de rechterzijde van het terrein. Deze groenstrook moet worden verbreed tot minimum 4 m. Deze groenstrook met gracht is voldoende om te kunnen fungeren als een groene corridor. In deze groenstrook wordt eveneens een gracht voorzien zodat op het perceel een waterstructuur aanwezig blijft.

- **Overlast:** Hoewel een zekere impact voor de omwonenden onvermijdelijk is bij een verdichtingsproject in stedelijk gebied, blijft het effect in voorliggend project beperkt gezien de beperkte schaal van de ontwikkeling (10 woningen) en het feit dat het eengezinswoningen betreffen. Er wordt bovendien voldoende afstand gehouden tot de perceelsgrenzen.

- **Afstand tot de straat:** De voortuinstrook aan de Zuidbroek wordt beperkt tot slechts 3 m. Dit is een bewuste keuze zodat de voortuinstroken niet als parking zouden worden ingericht en een groen uitzicht kunnen behouden. Als bijkomend stedenbouwkundig voorschrift wordt toegevoegd dat de voortuinen op de rooilijn moeten worden afgeboord met een groene haag, met uitzondering ter hoogte van het toegangspad naar de voordeur en/of de oprit naar de carport.

De voorziene afstand tot de rooilijn van 3 m geeft geen aanleiding tot onaanvaardbare inkijk op andere percelen. De 45°-regel is hier niet van toepassing.

- **Afstand perceelsgrenzen:** De 45°-regel betreft geen vaste stedenbouwkundige regel die overal kan worden toegepast. Voor het bouwen van halfopen eengezinswoningen langs een bestaande openbare weg (Zuidbroek) geldt een minimale bouwvrije zijtuinstrook van 3 m als algemeen gangbaar. Voorliggende verkaveling voldoet hieraan door naast lot 1 een afstand van 3,41 m te

voorzien en naast lot 4 een afstand van 10,83 m.

Voor bebouwing in binnengebied wordt in het algemeen een minimale afstand van 10 m opgelegd. Ook hieraan wordt voldaan.

- **Waterhuishouding:** Het is correct dat er als gevolg van het project minder infiltratie zal zijn van hemelwater. Het project ligt echter niet in overstromingsgevoelig gebied. Als bijzondere voorwaarden worden een aantal maatregelen opgelegd om de verharding te beperken en tegelijk moeten maatregelen genomen worden om te voldoen aan de gewestelijke verordening hemelwater. Mits deze voorwaarden worden nageleefd kan worden aangenomen dat de impact op de waterhuishouding wordt beperkt.

Om het negatieve effect van de toekomstige gebouwen en verhardingen op de waterhuishouding te beperken zullen eveneens milderende maatregelen opgelegd worden via de toekomstige stedenbouwkundige vergunning(en). Deze maatregelen zijn gebaseerd op het algemeen bouwreglement (vnl. artikel 13 en 14) van de stad Gent en de gewestelijke verordening inzake hemelwater (bij een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning of een melding). Prioriteit moet uitgaan naar hergebruik van hemelwater, en vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer.

- **Verkeersonveiligheid:** Het optrekken van 10 eengezinswoningen op deze site zal voor een zekere verhoging van het aantal verkeersbewegingen zorgen in de Beekstraat en Zuidbroek. De verwachte verhoging is echter niet van die orde dat er effectief overlast wordt verwacht. Aan de zijde van de Beekstraat wordt de inrijbeweging gebundeld door één oprit die toegang biedt tot een parkeerhaven. De impact hiervan op de Beekstraat blijft beperkt.

Er is geen sprake van een doorsteek voor gemotoriseerd verkeer tussen de Beekstraat en de Zuidbroek. De doorsteek wordt voor autoverkeer verhinderd door het plaatsen van paaltjes aan beide zijden van het nieuwe openbaar domein. Naast de paaltjes dient een natuurlijke, fysieke afsluiting (haag, rotsblok, ophoging,...) voorzien te worden naast het pad. Bijkomend moet de doorsteek worden verhinderd vanaf de parkeerhaven. Dit wordt als bijzondere voorwaarde opgelegd. De doorsteek is enkel mogelijk voor hulpdiensten, fietsers en voetgangers.

De huidige wegaanleg van de Zuidbroek en de Beekstraat valt buiten de scope van voorliggende verkavelingsaanvraag.

- **Parkeren:** Het project voorziet in 10 parkeerplaatsen voor 10 eengezinswoningen. Het aantal parkeerplaatsen voldoet hiermee strikt genomen aan de richtlijnen uit het Parkeerplan van de stad Gent. Dit parkeerplan voorziet in verschillende richtlijnen, naargelang de functie én de ligging. De site uit de aanvraag bevindt zich volgens dit plan in een 'witte zone'. De richtlijnen voor deze zone houden al rekening met een 'mindere' bereikbaarheid voor alternatieve vervoerswijzen (in vergelijking met de stadskern) en een meer doorslaggevende rol voor het autoverkeer. Voor woningen geldt een minimum van 0,8 en een maximum van 2 parkeerplaatsen per woonentiteit, vermeerderd met 0,2 tot 0,5 voor bezoekers. Dit vertaalt zich in minimum 8 tot maximum 20 parkeerplaatsen voor bewoners en 2 tot 5 plaatsen voor bezoekers. In totaal worden er principieel voldoende parkeerplaatsen voorzien (10).

Daar het echter een locatie betreft die zeer vlot bereikbaar is met de wagen en parkeren op het openbaar domein moeilijk is, wordt als bijzondere voorwaarde bij de vergunning opgelegd om 2 extra parkeerplaatsen te creëren in de parkeerhaven. Dit is mogelijk door de minimummaat van 2,30 m breed bij 7 m parkeerbreedte te voorzien. Hierdoor kunnen twee extra plaatsen worden voorzien zonder de verharding op het terrein aanzienlijk te verhogen.

Vanuit het streven naar een zo duurzaam mobiliteitsbeleid is het niet wenselijk om meer dan

deze 2 extra parkeerplaatsen te realiseren. De gelimiteerde parkeercapaciteit ontmoedigt het autogebruik en noodzaakt de toekomstige gebruikers (zowel bewoners als werknemers en bezoekers) om te zoeken naar alternatieve vervoerswijzen. Uiteraard mag het niet de bedoeling zijn dat het project zijn parkeerdruk afwentelt op het openbaar domein. Bij een eventueel toekomstige heraanleg van de bestaande wegen zal de parkeerbehoefte grondig bestudeerd en afgewogen worden. Vanuit deze analyse zullen de nodige maatregelen worden genomen om foutparkeren te vermijden en de veiligheid van voetgangers en fietsers te garanderen.

In uitvoering van art. 31§1 van Decreet betreffende de Omgevingsvergunning neemt de gemeenteraad een beslissing over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg alvorens de bevoegde overheid een beslissing neemt over de vergunningsaanvraag.

De gemeenteraad spreekt zich daarbij uit over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg, en over de eventuele opname in het openbaar domein.

Het vergunningverlenend bestuursorgaan is van oordeel dat een vergunning kan verleend worden op basis van de motivatie opgenomen in het voorwaardelijk gunstig advies van de omgevingsambtenaar.

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

Aan de oostzijde van de site wordt een strook van 8 m breed overgedragen naar het openbaar domein. Deze strook wordt in het ontwerp voorzien van een wandel- en fietspad van 2 m breed, een brandweg in grasdallen van 3 m breed en een groenstrook van 3 m breed. Dit openbaar domein vormt een verlengde van de doorsteek voor fietsers en voetgangers tussen de Kerselaarstraat en de Beekstraat in de richting van de Groene Velden. Hiermee kan het fijnmazig netwerk van trage wegen voor fietsers en voetgangers worden versterkt. Het vrijwaren van dit openbaar domein van autoverkeer heeft bovendien een positieve impact op de woonkwaliteit van de woningen die hieraan palen.

De overdracht van deze strook van 8 m breed naar het openbaar domein kan principieel worden aanvaard. Wel moeten een aantal aanpassingen gebeuren aan het ontwerp van dit openbaar domein, zoals hierna aangegeven.

groenaanleg

Voor wat betreft de groenaanleg kan akkoord gegaan worden met het rooien van het opgaand groen (struiken, bomen) op de site. Ook de bomen (cipressen) langs de bestaande gracht zijn te rooien daar deze zijn afgestorven en weinig kwaliteit hebben. Een compensatie is vereist onder de vorm van een heraanplant met een inheemse bomenrij (els of wilg met minimumstamomtrek HS10/12) in de verbrede groene berm (van 2,3 m breedte naast de gracht van 1,7 m breed) naast het pad (grasdallen) met een plantafstand van zo'n 8/10 m (dus een 10-tal nieuwe bomen).

Wel is het zo dat de onverharde groenstrook aan de rechterzijde van het terrein minstens 4 m breed moet zijn. Nu wordt deze ingetekend als een drie meter brede strook (1,7 m gracht + 1,3 m grasberm), wat te smal is om een kwalitatieve groenstrook te kunnen vormen samen met de

gracht. De resterende ruimte naast de gracht is te beperkt om een nieuwe vervangende bomenrij aan te kunnen planten. Bomen moeten ook op minstens 2 m van de perceelgrens worden aangeplant en staan dus op minstens een meter van de brandweerweg. De brandweerweg moet daarom op minstens 4 m van de perceelgrens aangelegd worden zodat er een groenstrook van minimum 4 m breed ten opzichte van de perceelsgrens kan worden gevrijwaard van verharding.

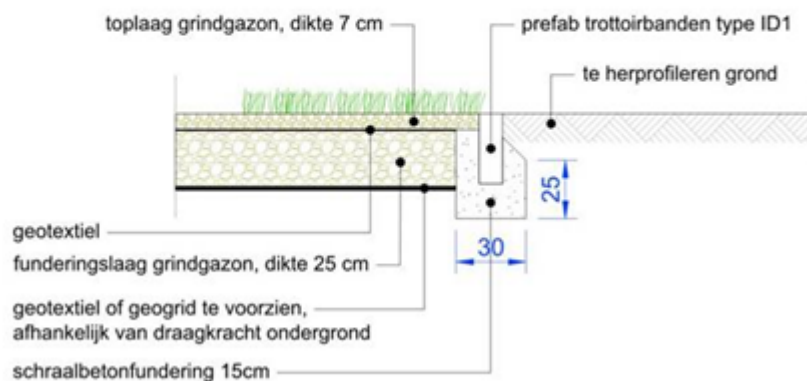
De te behouden bomen moeten worden beschermen tijdens de werffase met een aaneengesloten hekwerk van minstens 2 m hoogte geplaatst op minstens 2 m afstand van de stam van de te behouden bomen.

openbare weg

De volwaardig verharde strook van 2 m breed is te smal om fietsers en voetgangers op een comfortabele manier te combineren. Deze moet minimaal verbreed worden tot 2,5 m. In functie van de duurzaamheid van deze verharding dient deze strook aangelegd te worden in geveegd beton. De overbreedte, noodzakelijk voor de brandweer (1,5 m), moet voorzien worden in grindgazon en moet volledig aansluiten bij de groenzone. Deze groenzone dient zo aangelegd te worden dat het water dat afstroomt van het fiets-voetpad terechtkomt in de gracht bij hevige buien, dus niet met een heuvel zoals nu voorzien.

Het grindgazon moet uit deze opbouw bestaan en dient tussen grindgazon en groenzone een afboording te hebben type ID1:

Grindgazon



De bijzondere aandacht dient te gaan naar de manier van afsluiten voor gemotoriseerd verkeer thv Zuidbroek en Beekstraat. Naast de paaltjes dient een natuurlijke, fysieke afsluiting (haag, rotsblok, ophoging,...) voorzien te worden naast het pad.

Ook in Zuidbroek is het noodzakelijk dat de brandweer kan in- en uitrijden. Hier ontbreekt een simulatie. De hoek van lot nummer 4 dient afgeschuind te worden (2 x 2 m) zodat de beweging van de brandweer mogelijk is zonder over privaat terrein/de groenzone te rijden. Om deze

reden dient aan de zijde van de Zuidbroek het gedeelte van het terrein dat wordt overgedragen naar het openbaar domein te worden uitgebreid met een spievormig gedeelte van lot 4 (zie aangepaste plannen). De breedte van lot 4 wordt hiermee beperkt tot 8,60 m (bouwzone 5,60 m + zijtuin met carport 3 m). In deze uitbreiding kan de beweging van de brandweer uit de Zuidbroek worden voorzien.

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

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

Bijgevoegde bijlage(n):

- Verslag gemeentelijk omgevingsambtenaar.pdf
- advies FARYS - 2019120849 - VK-19-799.pdf
- 335964_lmewo_advies.pdf
- Advies_Brandweer_ Beekstraat 10.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

Deze stukken maken deel uit van een digitale vergunningsaanvraag en zijn tijdens de vergadering digitaal raadpleegbaar in de gemeenteraadszaal.

Voorstel

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

Artikel 1:

keurt de aanleg en inrichting van de nieuwe gemeenteweg en bijhorend groen, zoals ontworpen op de omgevingsvergunningsaanvraag, gelegen Beekstraat 10 en Zuidbroek en kadastraal

gekend als afdeling 27 sectie A nrs. 1527R, 1527S en 1527B2, goed mits voldaan wordt aan volgende voorwaarden:

Projectgebonden opmerkingen:

- De onverharde groenstrook aan de rechterzijde van het terrein moet minstens 4 m breed zijn. Nu wordt deze ingetekend als een drie meter brede strook (1,7 m gracht + 1,3 m grasberm), wat te smal is. De brandweerweg moet daarom op minstens 4 m van de noordoostelijke perceelgrens aangelegd worden.

- De cipressen naast het pad moeten ook verwijderd worden. Er moet een heraanplant met een inheemse bomenrij (els of wilg met minimumstamomtrek HS10/12) in de verbrede groene berm (van 2,3 m breedte naast de gracht van 1,7 m breed) naast het pad wordt uitgevoerd met een plantafstand van zo'n 8/10 m (dus een 10-tal nieuwe bomen worden voorzien).

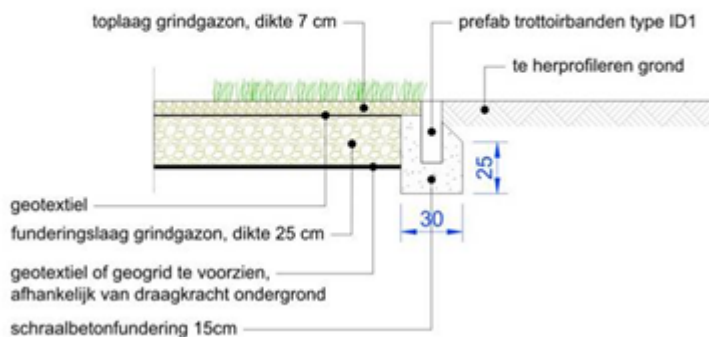
- De volwaardig verharde strook van 2m breed is te smal om fietsers en voetgangers op een comfortabele manier te combineren. Deze moet minimaal verbreed worden tot 2,5 m. Iffv de duurzaamheid van deze verharding dient deze strook aangelegd te worden in geveegd beton.

- De overbreedte, noodzakelijk voor de brandweer (1,5 m), moet voorzien worden in grindgazon en volledig aansluiten bij de groenzone. Deze groenzone dient zo aangelegd te worden dat het water dat afstroomt van het fiets-voetpad terechtkomt in de gracht bij hevige buien, dus niet met een heuvel zoals nu voorzien.

- De bijzondere aandacht dient te gaan naar de manier van afsluiten voor gemotoriseerd verkeer thv Zuidbroek en Beekstraat. Naast de paaltjes dient een natuurlijke, fysieke afsluiting (haag, rotsblok, ophoging,...) voorzien te worden naast het pad.

- Het grindgazon moet uit deze opbouw bestaan en dient tussen grindgazon en groenzone een afboording te hebben type ID1:

Grindgazon



- Ook in Zuidbroek is het noodzakelijk dat de brandweer kan in- en uitrijden. Hier ontbreekt een simulatie. De hoek van lot nummer 4 dient afgeschuind te worden (2x2m) zodat de beweging van de brandweer mogelijk is zonder over privaat terrein/de groenzone te rijden. Om dit

mogelijk te maken moet de strook over te dragen naar het openbaar domein worden uitgebreid met een spievormig deel van lot 4 (zie de gewijzigde plannen).

- Op gronden gelegen op het openbaar domein zijn de stedelijke reglementen met betrekking tot het aanleggen van trottoirs en opritten of het verwezenlijken van rioolaansluitingen van toepassing. Op gronden bestemd voor overdracht in het openbaar domein zijn deze reglementen eveneens van toepassing in de periode vanaf de aflevering van de verkavelingsvergunning tot de realisatie van de overdracht. De opritten en trottoir blijven ten laste van de verkavelaar.

- De inhoud van de bestaande gracht op de rechterperceelsgrens moet overgenomen worden in de nieuwe gracht ter vervanging van het dichtmaken van deze bestaande gracht. De nieuwe gracht moet de functie van de bestaande gracht overnemen. In surplus op de inhoud van deze bestaande gracht moet in de nieuwe gracht een minimum volume van 15 m³ en een infiltratieoppervlakte van 24,04 m² worden voorzien ter compensatie van de geplande verharding (of groter indien vereist volgens de 'gewestelijke verordening inzake hemelwater voor verkavelingen met aanleg van wegen' of de 'richtlijnen voor verkavelingen van Farys'). Dit moet worden aangetoond in het technisch dossier.

- Bij natuurlijke infiltratie moet het water kunnen afvloeien naar een voldoende grote onverharde oppervlakte op eigen terrein, waar het water kan infiltreren. De voldoende grote oppervlakte is afhankelijk van de infiltratiecapaciteit van de bodem. Indien de ondergrond geschikt is voor infiltratie dient minstens 1/3 van de verharde oppervlakte beschikbaar te zijn.

Algemene opmerkingen:

De verkaveling is gelegen langs een met riolering uitgeruste verharde weg en brengt de aanleg van nieuwe wegenis en riolering met zich mee.

De nutsvoorzieningen maken deel uit van een afzonderlijk door de betrokken maatschappijen uit te voeren studie en zijn ook ten laste van de verkavelaar.

De bodem gelegen tussen de rooilijnen is bestemd om ingelijfd te worden bij het openbaar domein, samen met alle uitrustingswerken.

Voor het aanleggen van de wegenis moet geen afzonderlijke stedenbouwkundige vergunning worden aangevraagd.

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 Fluvius), opdat de Stad Gent bij overdracht van het openbaar domein ook het beheer van de verlichting kan overnemen. De ontwikkelaar dient minstens 1 jaar voor de start van de uitvoeringswerken advies op te vragen bij de lichtcel, via het volgende emailadres: openbareverlichting@stad.gent. De openbare verlichting dient telkens conform het Lichtplan te worden geplaatst. Alle info over het lichtplan is te raadplegen via www.stad.gent/gentverlicht.

De maximale breedte van de opritten wordt bepaald in het tweede deel van het Integraal Plan Openbaar Domein (IPOD II). Er zal slechts 1 oprit per lot toegelaten worden (voor de loten 1 tem 4).

Externe adviezen:

- De brandweervoorschriften, die betrekking hebben op deze omgevingsvergunning, moeten strikt nageleefd worden (zie advies van 16/10/2019 met kenmerk 060615-002/JC/2019).
- De voorwaarden opgenomen in het advies van FARYS (advies van 26/11/2019, met kenmerk VK-19-799) moeten strikt nageleefd worden.
- De voorwaarden opgenomen in het advies van Fluvius System Operator (advies van 05/11/2019, met kenmerk 335964) moeten strikt nageleefd worden.
- De voorwaarden opgenomen in het advies van Proximus NV (advies van 25/10/2019, met kenmerk JMS 457352) moeten strikt nageleefd worden.
- De voorwaarden opgenomen in het advies van TELENET (advies van 24/10/2019, met kenmerk 25044103) moeten strikt nageleefd worden.

Artikel 2:

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

LAST 1 – Aanleg openbaar domein en riolering

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

De verkavelingsvergunning geldt als omgevingsvergunning voor de aanleg van het openbaar domein.

TER INFORMATIE:

In de hoedanigheid van toekomstige eigenaar-wegbeheerder/beheerder van de openbare riolering stellen de Stad Gent en Farys minimale kwaliteitseisen m.b.t. de technische uitvoering (materiaalkeuze, samenstelling fundering, e.d.) van de wegenwerken.

Om die reden moet nog een technisch dossier worden ingediend bij de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen van de Stad Gent en bij Farys.

Het definitieve technische dossier moet (aangepast ingevolge bijkomende technische opmerkingen vanwege de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen of Farys) bestaan uit een grondplan bestaande toestand, grondplannen ontworpen toestand (riolering/ wegenis/groen), lengteprofielen, dwarsprofielen en details van de kunstwerken. De vereisten waaraan deze plannen moeten voldoen, kunnen opgevraagd worden via tdwegen@stad.gent.

Het definitieve technisch ontwerp moet, samen met het bestek, de hydraulische nota en de gedetailleerde raming ter goedkeuring digitaal overgemaakt worden aan de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen (tdwegen@stad.gent).

Dit goedgekeurde definitieve technisch ontwerp dient als basis voor de aanbesteding of onderhandse overeenkomst. Een kopie van de inschrijving moet overgemaakt worden aan de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen.

De aanvangsdatum van de werken moet minimum 14 kalenderdagen vooraf aan de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen 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, in de verkaveling en aan de bestaande, aanpalende weg, volgens de aanduidingen van het IVA Mobiliteitsbedrijf Stad Gent – Cel Verkeerstechnische Taken (VTT) . De houder van de verkavelingsvergunning moet daartoe een gegeorefereerd plan (digitaal aan te leveren in dwg en pdf) 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) via mobiliteit@stad.gent met vermelding ‘VTT – verkavelingsplan’.

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).

Vóór de voorlopige oplevering moet op kosten van de houder van de verkavelingsvergunning een GRB-conform as-built plan opgemaakt worden. Dit as-built plan wordt door de houder van de verkavelingsvergunning ingediend bij Informatie Vlaanderen (ter info zie: <https://overheid.vlaanderen.be/GRB-As-builtplannen>). De voorlopige oplevering kan pas doorgaan als een schriftelijke goedkeuring van Informatie Vlaanderen i.v.m. de conformiteit aan het GRB voorgelegd wordt.

Uitzonderlijk kan van de algemene regel (dus het in één geheel uitvoeren van de wegenis) 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 omgevingsvergunningen voor stedenbouwkundige handelingen 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 omgevingsvergunningen voor stedenbouwkundige handelingen. 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).

LAST 2 – Openbaar groen

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

De volgende voorwaarden moeten worden nageleefd:

- De onverharde groenstrook aan de rechterzijde van het terrein moet minstens 4 m breed zijn. Nu wordt deze ingetekend als een drie meter brede strook (1,7 m gracht + 1,3 m grasberm), wat

te smal is. De brandweerweg moet daarom op minstens 4 m van de perceelgrens aangelegd worden.

- De cipressen naast het pad moeten ook verwijderd worden. Er moet een heraanplant met een inheemse bomenrij (els of wilg met minimumstamomtrek HS10/12) in de verbrede groene berm (van 2,3 m breedte naast de gracht van 1,7 m breed) naast het pad wordt uitgevoerd met een plantafstand van zo'n 8/10 m (dus een 10-tal nieuwe bomen worden voorzien).

- De bijzondere aandacht dient te gaan naar de manier van afsluiten voor gemotoriseerd verkeer thv Zuidbroek en Beekstraat. Naast de paaltjes dient een natuurlijke, fysieke afsluiting (haag, rotsblok, ophoging,...) voorzien te worden naast het pad.

- De inhoud van de bestaande gracht op de rechterperceelsgrens moet overgenomen worden in de nieuwe gracht ter vervanging van het dichtmaken van deze bestaande gracht. De nieuwe gracht moet de functie van de bestaande gracht overnemen. In surplus op de inhoud van deze bestaande gracht moet in de nieuwe gracht een minimum volume van 15 m³ en een infiltratieoppervlakte van 24,04 m² worden voorzien ter compensatie van de geplande verharding (of groter indien vereist volgens de 'gewestelijke verordening inzake hemelwater voor verkavelingen met aanleg van wegen' of de 'richtlijnen voor verkavelingen van Farys'). Dit moet worden aangetoond in het technisch dossier.

- Bij natuurlijke infiltratie moet het water kunnen afvloeien naar een voldoende grote onverharde oppervlakte op eigen terrein, waar het water kan infiltreren. De voldoende grote oppervlakte is afhankelijk van de infiltratiecapaciteit van de bodem. Indien de ondergrond geschikt is voor infiltratie dient minstens 1/3 van de verharde oppervlakte beschikbaar te zijn.

De houder van de verkavelingsvergunning moet, op zijn kosten, een ontwerper aanstellen voor het opmaken van een ontwerp-beplantingsplan. Het ontwerp moet, samen met de gedetailleerde raming overgemaakt worden aan de Groendienst, Woodrow Wilsonplein 1 te 9000 Gent, telefoon 09 323 66 00, email: groendienst@stad.gent.

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

De aanvangsdatum van de werken moet minimum 14 kalenderdagen vooraf aan de Stad worden meegedeeld.

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

LAST 3 – Aanleg van nutsvoorzieningen

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

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

- elektriciteit

- water
- kabeltelevisie
- telecommunicatie
- openbare verlichting

De voorwaarden uit de adviezen van Fluvius (Eandis), FARYS, Telenet en Proximus NV dienen strikt nageleefd te worden:

- FARYS (advies van 26/11/2019, met kenmerk VK-19-799)
- Fluvius (Eandis System Operator cvba) (advies van 5/11/2019, met kenmerk 335964)
- Proximus NV (advies van 25/10/2019 onder ref. JMS 457352)
- TELENET (advies van 24/10/ 2019 onder ref. 25034662)

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/Fluvius), 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.

LAST 4 - Attest verkoop percelen en waarborgen

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

- 1° de storting van een afdoende financiële waarborg;
- 2° een door een bankinstelling op onherroepelijke wijze verleende afdoende financiële waarborg.

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

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

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

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

Bedragen en vrijgave van de borg(en)

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

De waarborgen voor de aanleg van nutsleidingen worden volledig vrijgegeven na bevestiging door de distributiemaatschappijen van de betaling van het saldo van de geraamde kostprijs. Als waarborgen worden gesteld voor in de vergunning opgelegde lasten met betrekking tot de wegen- en rioleringswerken en de aanleg en het onderhoud van de groenzones, dan is het bedrag van de waarborg gelijk aan het bedrag van de vermoedelijke kostprijs van de werken (of van het gedeelte van de werken die nog uitgevoerd moeten worden), zoals die blijkt uit een raming of een prijsofferte, welke ter goedkeuring is voorgelegd aan de Stad Gent, verhoogd met 25% wat betreft wegen- en rioleringswerken en 10% wat betreft de openbare groenvoorziening, en aangevuld met een forfaitair bedrag voor de opmaak van een as-built plan (bestaande uit 2,3 euro per lopende meter wegenis).

De waarborg voor de wegen en rioleringswerken wordt vrijgegeven na schriftelijk akkoord van het college van burgemeester en schepenen, op volgende wijze: 85 % van de waarborg, waaronder het forfaitair bedrag voor de opmaak van een as-built plan, wordt vrijgegeven na de voorlopige oplevering en 15% van de waarborg wordt vrijgegeven na de definitieve oplevering. De waarborg voor de aanleg en het onderhoud van de groenzones wordt in helften vrijgegeven, de ene helft na de voorlopige oplevering van de groenaanleg en de andere helft na de definitieve oplevering na de onderhoudsperiode van 3 jaar, na schriftelijk akkoord van het college van burgemeester en schepenen.

De financiële instellingen die zich borg stellen voor de houder van de verkavelingsvergunning moeten verplicht gebruik maken van een model van borgakte. Dit model van borgakte kan opgevraagd worden bij de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning, Balie Bouwen, Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent, tel 09 266 79 50.

LAST 5 – Kosteloze grondafstand

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

De akte van overdracht wordt verleden voor een notaris die door de houder van de verkavelingsvergunning wordt aangeduid. Alle kosten met betrekking tot deze akte (opmaken, verlijden, registreren, overschrijven, ...) zijn ten laste van de houder van de verkavelingsvergunning. Een attest van kosteloze grondafstand is bij het dossier gevoegd.

De basis voor de akte van overdracht is een goed opmetingsplan dat aan een aantal vereisten moet voldoen. Die vereisten moeten worden opgevraagd bij de Dienst Vastgoedbeheer, Sint-Salvatorstraat 16 te 9000 Gent, telefoon 09 266 59 70, email: vastgoedbeheer@stad.gent.

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.