



2024_CBS_08969 OMV_2024016491 R - aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen en exploiteren van een distributiecentrum en groothandel in bouwmaterialen - met openbaar onderzoek - Athenastraat en Jozef Schellstraat, 9052 Gent - Advies

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 19 september 2024

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter; Filip Watteeuw, schepen; Sofie Bracke, schepen
Tine Heyse, schepen; Astrid De Bruycker, schepen; Sami Souguir, schepen; Bram Van Braeckevelt, schepen; Isabelle Heyndrickx, schepen; Hafsa El-Bazioui, schepen; Evita Willaert, schepen; Rudy Coddens, schepen
Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; Liesbet Vertriest, waarnemend adjunct-algemeendirecteur

Bevoegd: Filip Watteeuw

Betrokken: Tine Heyse

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

Het Decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikels 24 en 42.

De beslissing wordt genomen op grond van:

Het Decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikels 5 en 6.

Motivering

Het college van burgemeester en schepenen geeft ongunstig advies.

WAT GAAT AAN DEZE BESLISSING VOORAF?

Callewaert BV met als contactadres Stationsstraat 30, 8460 Oudenburg en VERHELST BOUWMATERIALEN NV met als contactadres Stationsstraat 30, 8460 Oudenburg hebben een aanvraag (OMV_2024016491) ingediend bij de deputatie op 22 april 2024.

De aanvraag omgevingsvergunning met stedenbouwkundige handelingen en een ingedeelde inrichting of activiteit handelt over:

- Onderwerp: het bouwen en exploiteren van een distributiecentrum en groothandel in bouwmaterialen
- Adres: Athenastraat en Jozef Schellstraat, 9052 Gent

- Kadastrale gegevens: afdeling 24 sectie B nrs. 555A, 556B, 557B, 558_, 560_, 561E, 566D, 567C, 568A, 570B en 572C

Het resultaat van het ontvankelijkheids- en volledigheidsonderzoek werd verzonden op 31 juli 2024.

De deputatie heeft het college van burgemeester en schepenen om advies gevraagd op 31 juli 2024.

De aanvraag volgde de gewone procedure.

Volgend verslag werd uitgebracht door de gemeentelijk omgevingsambtenaar op 12 september 2024.

OMSCHRIJVING AANVRAAG

1. BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING, DE PLAATS EN HET PROJECT

De aanvraag betreft een gecombineerde omgevingsvergunningsaanvraag met stedenbouwkundige handelingen en een ingedeelde inrichting of activiteit.

Beschrijving van de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen

De aanvraag betreft de bouw van een distributiecentrum en een groothandel in bouwmaterialen. Ze worden van elkaar gescheiden door de Athenastraat. Het distributiecentrum omvat een beperkt kantoorgedeelte, een bedrijfswoning, alsook een deel opslag in open lucht. De groothandel bestaat uit een magazijn, afhaalpunt, demoruimte, kantoren en een deel opslag in open lucht. Ook de aanleg van de verhardingen, omheiningen, groenzones en boven- en ondergrondse infiltratievoorzieningen zijn voorzien. Bijkomend worden twee HS-cabines aangevraagd.

Het project is gelegen op het nieuwe bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde. Ten noorden van de E40 en ten zuiden van de R4, in het deelgebied genaamd Eiland Zwijnaarde Noord. Ten oosten van de site ligt de afrit van de R4 en ten zuiden ligt de E40. Ten westen wordt de site afgebakend door de Schelde. In de toekomst zal hier een op- en overslagkade worden gebouwd. Ze wordt doorsneden door de Athenastraat. Het oostelijk deel wordt ten noorden begrensd door de geplande ontwikkeling van Heylen Warehouses.

Het terrein is eigendom van De Vlaamse Waterweg. Er werd al in 2016 een concessieovereenkomst getekend met de 3 afzonderlijke bedrijven: Heylen Warehouses, Top-Mix en Groep Verhelst.

Eiland-Zwijnaarde Noord: Deze drie afzonderlijke projecten maken deel uit van één nieuw overkoepelend ontwerp voor Eiland Zwijnaarde Noord. De start van dit nieuwe ontwerptraject werd gegeven door de Vlaamse Waterweg bij het uitschrijven van de ontwerpwedstrijd met als expliciete ambitie om de drie deelprojecten als één geheel te benaderen.

Er werd een masterplan opgemaakt voor de gehele site via een traject met de Kwaliteitskamer. De mogelijkheid om in de toekomst in te zetten op transport van goederen via het water en de wens om de site hierop te richten is een belangrijke parameter voor het ontwerp.

Het strokenmodel vormt de basis van het nieuwe overkoepelende ontwerp. Het vertaalt zich in het ontwerp voor Verhelst (deze aanvraag) in het naast elkaar liggen van 4 specifieke zones,

parallel aan de E40: de draagarmstelling, de open koer, de luifels en het distributiecentrum. Elke zone wordt gekenmerkt door een eigen architectuurtaal en programmatorische invulling.

Binnen dit strokenmodel krijgen de koppen en de langse raakvlakken hun eigen identiteit. Hierbij wordt ook de samenhang met het overkoepelende ontwerp steeds bewaakt. De betonnen brandwand op de grens tussen Heylen en Verhelst Bouwmaterialen loopt door aan de overzijde van de Athenastraat in het depot van Verhelst waar de betonnen wand vanuit het gebruik als laad- en loszone een absolute noodzaak vormt.

Zo werd ook de contour van de R4 gebruikt om het onderliggende en doorlopende bouwgrid van beide magazijnen, links en rechts van de Athenastraat, af te snijden. De magazijnen worden bevrijd van hun typische doosvorm en de samenhang tussen beide projecten wordt versterkt.

De korte en lange gevel werden verschillend opgevat om een duidelijke richting te geven aan het project. De typische industriële draagarmstelling wordt opgewaardeerd tot het gezicht van het project. De draagarmstelling markeert duidelijke grenzen en brengt een 'open lucht' volume tot stand, die toch kan wedijveren met de 'gesloten' varianten van het distributiecentrum of de opslagmagazijnen van Heylen. De draagarmstelling is in staat om vele soorten materialen te stockeren, maar wordt ook ingezet als afsluiting en toegangspoort, als zonwering, als drager van verlichting en als structuur voor klimplanten.

De karakteristieke luifel boven op de draagarmstelling wordt uitgevoerd met zonnepanelen. Deze is enerzijds puur pragmatisch, als afdekking van de gestockeerde materialen, maar wordt ook ingezet als kroonlijst voor het ganse project.

De groenzones met wadi's worden ingepland, haaks op de E40. Ze werken samen met de groenzones gepland bij Heylen Warehouses, waardoor hun impact gemaximaliseerd wordt. Ter hoogte van het rondpunt wordt een markante tuin ingepland die ook dienst zal doen als verpozingsruimte voor het personeel. Alle parkeerplaatsen voor personenwagens worden uitgevoerd in waterdoorlatende verharding. Een groot deel van de buitenopslag wordt ook waterdoorlatend voorzien.

Het terrein tussen de Athenastraat en de kade wordt opgehoogd.

Aan de ingang van het distributiecentrum zijn 3 tijdelijke wachtplaatsen voor vrachtwagens voorzien. Ook de HS-cabine voor het distributiecentrum krijgt hier zijn plek. De HS-cabine voor het magazijn, afhaalpunt demoruimte en kantoren zit weggewerkt achter de draagarmstelling, samen met een aantal magazijnen voor ophalingen na sluitingstijd.

Beschrijving van de aangevraagde inrichtingen of activiteiten

Het betreft het bouwen en exploiteren van een distributiecentrum en groothandel in bouwmaterialen.

Verhelst Bouwmaterialen NV maakt deel uit van de Groep Verhelst en bestaat uit diverse vestigingen en vennootschappen.

Een groothandelszaak in bouwmaterialen op het adres Industriepark Drogen zal verhuizen naar de nieuwe locatie. Het bedrijf is specialist in de verkoop van bouwmaterialen aan bouwprofessionelen. Het gaat hierbij specifiek over handel in bouwmaterialen voor ruwbouw en binnenhuisafwerking (stukadoor, betegeling, deuren, ...).

Er wordt tevens een bouwshop voor groothandel voorzien en een demo- en expositieruimte voor bouwmaterialen. Alle gestockeerde goederen zijn bestemd voor verkoop en worden niet ter plaatse verwerkt. Daarnaast wordt tevens een kantoorgebouw opgericht waarin zich een polyvalente ruimte / vergaderzaal zal bevinden. Er wordt ook een distributiemagazijn voorzien voor bouwmaterialen.

Op de site wordt ook een verplaatsbare mortelsilo voorzien waarmee gebruiksklare mortel wordt aangemaakt voor aannemers. De silo bevat een cement-granulatenmengsel in droge toestand.

Volgende rubrieken worden aangevraagd:

Rubriek	Omschrijving	Hoeveelheid
6.4.1°	opslagplaatsen voor brandbare vloeistoffen met een totale opslagcapaciteit van 200 l tot en met 50.000 l De opslag van brandbare vloeistoffen in verplaatsbare recipiënten (500 l in distributiecentrum en 500 l in magazijn) klasse 3 Nieuw	1000 liter
6.5.1°	brandstofverdeelininstallaties voor motorvoertuigen met maximaal 2 verdeelslangen 1 verdeelslang voor het bevoorraden van voertuigen klasse 3 Nieuw	1 verdeelslang
15.1.1°	stallen van 3 tot en met 25 autovoertuigen en/of aanhangwagens, andere dan personenwagens Het stallen van maximaal bedrijfsvoertuigen andere dan personenwagens klasse 3 Nieuw	25 voertuigen
16.3.2°b)	koelinstallaties, luchtcompressoren, warmtepompen en airconditioningsinstallaties (meer dan 200 kW) 4 warmtepompen en 1 luchtgroep klasse 2 Nieuw	231 kW
17.1.1.1°	opslagplaatsen voor aerosolen waarop minstens één gevarenpictogram is aangebracht met een gezamenlijke netto inhoud van 300 liter tot en met 3000 liter De opslag van spuitbussen (aërosolen) (250 l in distributiecentrum en 250 l in magazijn) klasse 3 Nieuw	500 liter
17.1.2.1.2°	opslagplaatsen voor gevaarlijke gassen in verplaatsbare recipiënten, met uitzondering van de opslagplaatsen, vermeld in rubriek 48, met een gezamenlijk waterinhoudsvermogen van meer dan 1000 liter tot en met 10.000 liter De opslag van 5000 liter propaan en butaan in gasflessen (2500 l aan distributiecentrum en 2500 l aan magazijn) klasse 2 Nieuw	5000 liter
17.3.2.1.1.1°b)	ontvlambare vloeistoffen van gevarencategorie 3 : gasolie, diesel, lichte stookolie en gelijkaardige vloeistoffen met een vlammpunt \geq 55°C met een gezamenlijke opslagcapaciteit van 100 kg tot en met 20 ton Een gasolietank van 2.500 liter (2,083 ton) voor het bevoorraden van voertuigen klasse 3 Nieuw	2,083 ton
17.3.4.3°	bijtende vloeistoffen en vaste stoffen, opslagplaatsen voor vloeistoffen en vaste stoffen op basis van etikettering gekenmerkt door het gevarenpictogram GHS05 met een gezamenlijke opslagcapaciteit van meer dan 100 ton De opslag van 800 ton bijtende producten in verplaatsbare verpakkingen: cement, mortels, egalisatie, cementhoudende producten, tegellijmen, gipspleisters, cementdekvloer, onderhoudsmiddelen,	826 ton

	reinigingsmiddelen, enz) en 26 ton cement in een mortelsilo (700 T in distributiecentrum en 126 T in/aan magazijn) klasse 1 Nieuw	
17.3.6.3°	schadelijke vloeistoffen en vaste stoffen op basis van etikettering met gevarenpictogram GHS07 met een gezamenlijke opslagcapaciteit van meer dan 100 ton De opslag van 800 ton schadelijke producten in verplaatsbare verpakkingen: cement, mortels, egalisatie, cementhoudende producten, tegellijmen, gipspleisters, cementdekvloer, onderhoudsmiddelen, reinigingsmiddelen, enz) en 26 ton cement in een mortelsilo (700 T in distributiecentrum en 127 T in/aan magazijn) klasse 1 Nieuw	826 ton
17.4.	opslagplaatsen voor gevaarlijke vloeistoffen en vaste stoffen, met uitzondering van de opslagplaatsen, vermeld in rubriek 48, en producten, gekenmerkt door gevarenpictogram GHS01, in verpakkingen met een inhoudsvermogen van maximaal 30 liter of 30 kilogram, voor zover de maximale opslag begrepen is tussen 50 kg of 50 l en 5000 kg of 5000 l De opslag van gevaarlijke producten in kleine verpakkingen (4000 kg in distributiecentrum en 1000 kg in magazijn) klasse 3 Nieuw	5000 kg
19.6.1°a)	opslag van hout in een lokaal volledig gelegen in een industriegebied - andere dan rubriek 48 en 19.8 (meer dan 40 m ³ tot en met 400 m ³ in een lokaal) De binnenopslag van hout (300 m ³ in distributiecentrum en 100 m ³ in magazijn) klasse 3 Nieuw	400 m ³
19.6.1°b)	opslag van hout e.d. volledig gelegen in industriegebied - andere dan rubriek 48 en 19.8 (meer dan 200 m ³ tot en met 1 600 m ³ in open lucht) De buitenopslag van hout (200 m ³ aan distributiecentrum en 200 m ³ aan magazijn) klasse 3 Nieuw	400 m ³
23.3.1°b)	opslag van kunststoffen en van voorwerpen uit kunststoffen - andere dan rubriek 41 en 48 (meer dan 100 ton tot en met 800 ton in open lucht) indien volledig gelegen in een industriegebied De buitenopslag van kunststof (200 T aan distributiecentrum en 200 T aan magazijn) klasse 3 Nieuw	400 ton
23.3.1°c)	opslag van kunststoffen en van voorwerpen uit kunststoffen - andere dan rubriek 41 en 48 (meer dan 200 ton in lokaal) indien volledig gelegen in een industriegebied De binnenopslag van kunststof (200 T in distributiecentrum en 200 T in magazijn) klasse 2 Nieuw	400 ton
30.10.1°	opslag of overslag van ertsen of andere minerale producten, met uitzondering van de producten, vermeld in rubriek 48, met een oppervlakte van 1 tot en met 10 ha De opslag van minerale producten klasse 2 Nieuw	2,3 ha
36.4.1°	opslagplaatsen voor rubber en voor rubberen voorwerpen, met uitzondering van de opslagplaatsen, vermeld in rubriek 48, met een capaciteit van meer dan 10 ton in een lokaal De binnenopslag van rubberen voorwerpen (waaronder EPDM-dakfolie) (350 T in distributiecentrum en 50 T in magazijn) klasse 2 Nieuw	400 ton

2. HISTORIEK

Volgende vergunningen, meldingen en/of weigerings zijn bekend:

Stedenbouwkundige vergunningen

- * Op 30/09/2009 werd een weigering afgeleverd voor het ophogen van het noordelijk deel van de site het eilandje, inclusief de aanleg van een zone voor tijdelijke opslag van gronden en/of werfmateriaal. (2008/70032)
- * Op 30/09/2009 werd een weigering afgeleverd voor het ophogen van het noordelijk deel van de site het eilandje, inclusief de aanleg van een zone voor tijdelijke opslag van gronden en/of werfmateriaal. (2008/70032)
- * Op 30/09/2009 werd een weigering afgeleverd voor het ophogen van het noordelijk deel van de site het eilandje, inclusief de aanleg van een zone voor tijdelijke opslag van gronden en/of werfmateriaal. (2008/70032)
- * Op 02/08/2010 werd een vergunning afgeleverd voor de wegenis- en rioleringswerken inclusief aanleg kunstwerken (bruggen, ondertunneling) + sloopwerken woningen + verdere afdekking sintelstort: doortrekken r4-buitenring en aansluiting op b403. (2010/70017)
- * Op 01/09/2011 werd een vergunning afgeleverd voor het ophogen van het noordelijke deel van de site eilandje te zwijnaarde. (2011/70068)
- * Op 16/10/2012 werd een vergunning afgeleverd voor de inrichting van een tijdelijke werfzone, in functie van de aanleg van de infrastructuur (kunstwerken en verhardingen) voor de realisatie van de r4-zuid. (2012/70076)
- * Op 31/08/2015 werd een vergunning afgeleverd voor het inrichten van het bedrijventerrein op het eiland zwijnaarde - de werken betreffen grondwerken, de aanleg van wegenis, grachten en rioleringen. (2014/70212)
- * Op 09/01/2018 werd een vergunning afgeleverd voor het inrichten van een bedrijventerrein op het eiland zwijnaarde. (2017/04100)

BEOORDELING AANVRAAG

3. EXTERNE ADVIEZEN

Wettelijk verplichte externe adviezen worden opgevraagd door de vergunningverlenende overheid.

4. TOETSING AAN WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE VOORSCHRIFTEN

4.1. Ruimtelijke uitvoeringsplannen – plannen van aanleg

Gewestelijk RUP

Volgens het gewestelijk RUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent, Deelproject 't Eilandje (3E)' (definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 16 december 2005) is het bouwperceel bestemd als gemengd regionaal bedrijventerrein.

De aanvraag is in overeenstemming met de voorschriften. De geplande logistieke functie en groothandel passen binnen de bestemming voor een regionaal bedrijventerrein. De geplande kantoren zijn onlosmakelijk verbonden met en noodzakelijk voor de bestemmingseigen activiteiten. De conciërge-woning boven de kantoren is niet groter van 200 m². De demoruimte gekoppeld aan de groothandel heeft een beperkte oppervlakte en is er enkel ter ondersteuning van de groothandel.

De betrokken bestemming kan evenwel volgens het RUP maar worden gerealiseerd voor zover ze ten laatste samen met onderstaande bestemmingen worden gerealiseerd :

- De voor de bedrijven noodzakelijke ontsluiting en minstens één doorsteek voor fietsers en voetgangers onder E40. (gerealiseerd)
- De ecologische infrastructuur in het bedrijventerrein bestaande uit structuurbepalend groen langs de wegen en een natuurlijke oeverstrook langs de Tijarm van de Schelde. (gerealiseerd)
- Sanering van de aanwezige blackpoint. (gerealiseerd)

Inrichtingsplan

Het inrichtingsplan regionaal bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde van juni 2007, is een verdere verfijning van de stedenbouwkundige voorschriften uit het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan. In het inrichtingsplan is bepaald dat in het regionaal bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde vooral wordt gemikt op onder meer de vestiging van gemengde bedrijvigheid met vooral logistiek zoveel mogelijk watergebonden.

Beeldkwaliteitsplan

Het bouwterrein waarop het nieuwe bedrijf gevestigd wordt, maakt deel uit van het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein Tech Lane Ghent op Eiland Zwijnaarde, waarvoor in november 2015 een Beeldkwaliteitsplan is opgemaakt door het gespecialiseerd studie bureau Inbo uit Amsterdam. Dit Beeldkwaliteitsplan bevat de visie, ambitie en richtlijnen voor de beoogde ruimtelijke- en beeldkwaliteit voor de nieuwe werkmilieus, die worden gerealiseerd. Door het Beeldkwaliteitsplan bestuurlijk vast te stellen, krijgt het een formele werking, als aanvullend document op het Inrichtingsplan. Bij discussies tussen beiden primeert het Beeldkwaliteitsplan

De aanvraag is in overeenstemming met de voorschriften en richt zich naar het Beeldkwaliteitsplan.

4.2. Vergunde verkavelingen

De aanvraag is niet gelegen in een goedgekeurde, niet vervallen verkaveling.

4.3. Verordeningen

Algemeen Bouwreglement

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van het Algemeen Bouwreglement, de stedenbouwkundige verordening van de Stad Gent, goedgekeurd door de deputatie bij besluit van 16 september 2004 en meest recent gewijzigd bij gemeenteraadsbesluit van 25 maart 2024, van kracht sinds 27 mei 2024.

Het ontwerp is niet in overeenstemming met dit algemeen bouwreglement, het wijkt af op volgende punten:

- hoofdstuk 2: Voorschriften met betrekking tot afvalwater en hemelwater;

Gewestelijke verordening hemelwater

De aanvraag werd getoetst aan de gewestelijke hemelwaterverordening 2023. (Besluit van de Vlaamse Regering van 10 februari 2023)
(Zie waterparagraaf).

Gewestelijke verordening toegankelijkheid

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid.

Het ontwerp is in overeenstemming met deze verordening.

Gewestelijke verordening publiciteit

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van de gewestelijke publiciteitsverordening.

(Besluit van de Vlaamse Regering van 12 mei 2023)

Het ontwerp is in overeenstemming met deze verordening.

4.4. Uitgeruste weg

Het bouwperceel is gelegen aan een voldoende uitgeruste gemeenteweg.

4.5. Archeologienota

De aanvraag ligt in een gebied waarvan op basis van waarnemingen en wetenschappelijke argumenten onderbouwd kon worden dat het met hoge waarschijnlijkheid geen archeologische waarde heeft (25-03-2022 ID: 15023).

5. WATERPARAGRAAF

De vergunningverlenende overheid staat in voor de opmaak van de waterparagraaf. Met betrekking tot de waterparagraaf wordt volgend advies uitgebracht:

Algemeen geplande toestand

De cijfers op de plannen, gegevens bij de werken, hemelwaterformulier zijn verschillend. Er is verder gegaan met de gegevens op de overzichtsplannen.

- nieuwe waterdoorlatende verharding (6138 m²)
- luifel met zonnepanelen (1443+570 m²) waarbij het hemelwater naar een aanpalende onverharde strook afwatert
- nieuwe verharding (11430 m²)
- nieuwe dak (16.030 m²)
 - distributiecentrum (westen): 9730 m²
 - magazijn/toonzaal/shop (oosten): 6300 m²
- hemelwaterput (90 m³)
- infiltratievoorziening (939 m³ en 2152 m³):
 - wadi noord-west: 214 m³ en 474 m² - 60 cm diep (2 delen)
 - wadi oost: 321 m³ en 761 m² - 60 cm diep
 - wadi noord-oost: 375 m³ en 844 m² - 60 cm diep
 - wadi zuid-oost: 29 m³ en 72 m² - 60 cm diep

Gescheiden stelsel

De bouwheer voorziet een privaat gescheiden afvoerstel van afval- en hemelwater.

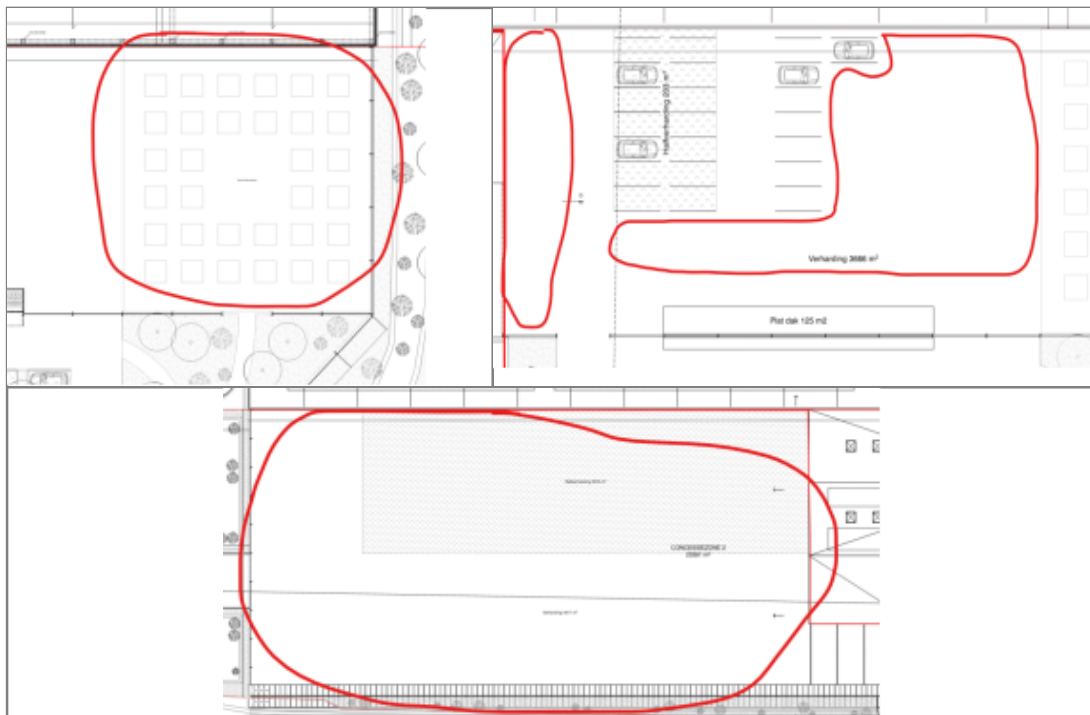
Het privaat afvoerstelsel voor hemelwater mondt, in de mate dat het niet wordt geïnfiltreerd, uit in oppervlaktewater of in een kunstmatige afvoerweg voor hemelwater.

Verharding

Er zijn een aantal onduidelijkheden op het overzichtsplan:

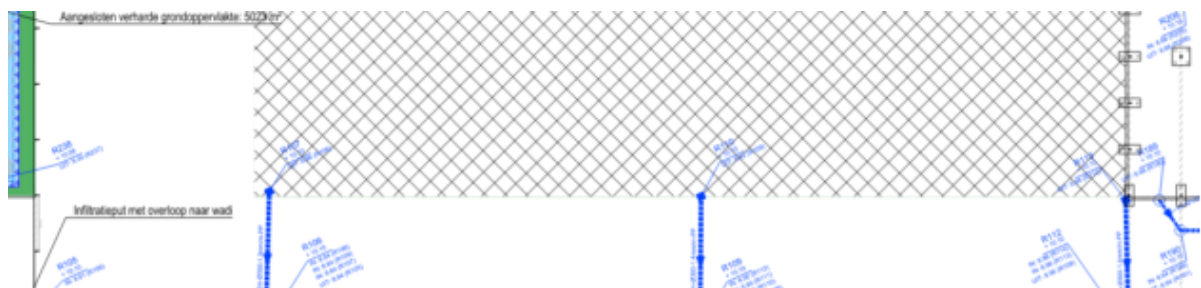
Het is niet duidelijk waarvoor volgende verhardingen dienen:

Thv de groothandel:

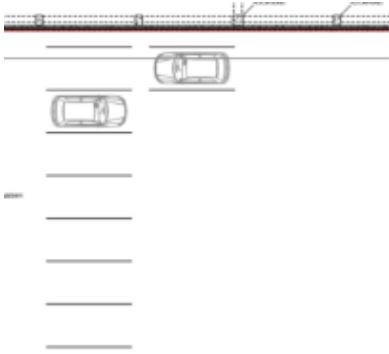


Conform artikel 3.2 van het ABR moet het verharden van oppervlaktes tot een minimum beperkt worden.

Een zone wordt aangelegd in waterdoorlatende verharding thv de groothandel. Het is niet duidelijk waarvoor deze zone wordt gebruikt. Daarnaast worden er ook aan de rand van deze zone afvoergoten voorzien kan dit niet geteld worden als waterdoorlatende verharding. Er mogen geen afvoerkolken voorzien worden. Een verhoogde veiligheidskolk kan, indien deze minimaal 5 cm boven de verharding wordt voorzien.



Niet alle parkings worden in waterdoorlatende materialen aangelegd:
Thv de groothandel:



Deze verharding moet als waterdoorlatende verharding aangelegd worden.

Hemelwaterput

In de beschrijvende nota wordt er gesproken over 4 putten van 20 m³ in de groothandel (magazijn/toonzaal/shop) en 1 put van 10 m³ in het distributiecentrum.

Op de plannen staat 4 putten van 15 m³ getekend.

Voor het magazijn/toonzaal/shop (oosten), wordt er gerekend met een hergebruik van 1906 l/dag. Het water wordt gebruikt voor toiletspoeling, productie mortel, bevochtigen stuifgevoelige materialen en bevochtigen van groenzones.

Voor het distributiecentrum (westen), wordt er gerekend met een hergebruik van 220,4 l/dag. Het water wordt gebruikt voor toiletspoeling.

Gezien de grote dakoppervlaktes en een kleiner verbruik, kunnen de hemelwaterputten beperkt worden.

Het opvangen hemelwater dient maximaal gebruikt voor toepassingen waar geen drinkwaterkwaliteit voor nodig is. Het hemelwater dient ook gebruikt worden voor schoonmaak.

Groendak

Er wordt een afwijking gevraagd voor de aanleg van groendak gezien dakoppervlaktes groter zijn dan 3000 m².

Echter betreft het de bouw van verschillende loodsen/constructies en zijn de voorziene daken niet allemaal groter dan 3000 m² of allemaal voorzien van zonnepanelen.

Het groendakenverhaal dient per dak bekeken worden. Er kan gebruik gemaakt worden van het groendaken formulier: <https://formulieren.stad.gent/productie4.2/formulier/nl-NL/DefaultEnvironment/scToetsinggroendak.aspx>

Infiltratievoorziening

De infiltratievoorziening is bovengronds (wadi). Volgens de berekeningen in het dossier voldoen deze aan de GSV. Er werden infiltratiemetingen en grondwaterstanden opgemeten.

Voor het magazijn/toonzaal/shop in het oosten wordt er een deel oppervlakte in mindering gebracht.

Als opmerking wordt gegeven dat groenzones enkel in de zomer mogelijk besproeid moeten worden, hiervoor kan geen verbruik van 104 l/dag gebruikt worden, dit is geen structureel jaarrond verbruik.

Er wordt momenteel **niet** voldaan aan de GSV en het ABR.

6. OPENBAAR ONDERZOEK

Het openbaar onderzoek werd gehouden van 9 augustus 2024 tot en met 7 september 2024. Gedurende dit openbaar onderzoek werd 1 bezwaarschrift ingediend.

De bezwaren worden als volgt samengevat:

Mober

Bij bereikbaarheid spreekt men over een tramlijn waarvoor nog niet eens een studie lopende is, dit mag niet in rekening genomen worden voor een MOBER. Men spreekt over een bus die men om het half uur kan nemen en die op 1,1km wandelafstand ligt, niemand zal deze bus ooit nemen. Personeel en bezoekers zullen nooit via het water komen. Het komt steeds weer op hetzelfde neer, nl dat men bedrijven neerpoot op plaatsen waar onvoldoende veilige infrastructuur is. Eén van de 'krachtlijnen' van het eilandje wordt al met de voeten getreden, nl het centraal parkeren.

Modal split

Er wordt rekening gehouden met een modal split bij Verhelst en Heylen van 68% auto, wat uiteraard ingaat tegen de utopische 50% die het Eilandje voorop stelt. Voor bezoekers gaat het zelfs om 71%. Waarom maakt men richtlijnen als niemand er zich dient aan te houden? Dit betreft allen werknemers/bezoekers die opnieuw over de reeds oververzadigde zuidelijke mozaïek zullen geduwd worden zonder enige infrastructurele aanpassing. TOP-MIX heeft aangegeven dat er dagelijks tot 200 vrachtwagenbewegingen mogelijk zijn. Er worden bij het bedrijfsgebouw/magazijn 30 laad- en loskades voorzien voor vrachtwagens en 69 laad- en loskades voor bestelwagens bij Heylen. Ook hier is de vraag naar impact op het sociale weefsel en de infrastructuur cruciaal. Vrachtwagens rijden voortdurend door de lokale woonwijken. In de MOBER wordt enkel de korte herkomst vermeld, een meer globaal beeld is noodzakelijk om de gevolgen en impact te kunnen inschatten! Dit vrachtverkeer kan Zwijnaarde niet slikken zonder dat der Coca-Colaweg en de Alinsoweg zijn aangelegd!

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

Mober

De Mober moet worden bijgesteld. We gaan hierover als stad graag in overleg met de aanvragers om op die manier een vlotte termijn bereikbaarheid en ontsluiting van Eiland Zwijnaarde te kunnen garanderen.

Modal split

De verkeersgeneratie door het voorliggende project (=het overkoepelende project van de 3 bedrijven Heylen, Verhelst en Top-Mix) overschrijdt ruimschoots het vooropgestelde aantal voor Eiland Zwijnaarde Noord (uit de MOBER voor gans Eiland Zwijnaarde uit 2015). Dit zou rekening houdend met de andere lopende ontwikkelingen op Eiland Zwijnaarde leiden tot structurele file met een veel groter risico op wachtrijen tot op de R4. Het verkeer van eiland Zwijnaarde komt rechtstreeks van de R4 en komt in principe niet via de woonwijken. Er wordt hard gewerkt aan de realisatie van de nieuwe ontsluitingswegen, de

Scheldelindeweg (Alinso) wordt aangelegd in 2025 en de verbindingsweg de ten noorden van de R4 (Gent zuid I) zit in een onteigeningsprocedure.

De vergunningverlenende overheid staat in voor de behandeling van de bezwaren.

7. OMGEVINGSTOETS

Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

RUIMTELIJK

Er is ruimtelijk geen bezwaar tegen het optrekken van dit bedrijfsgebouw. De locatie situeert zich op het Eiland Zwijnaarde waarvoor een Inrichtingsplan en een Beeldkwaliteitsplan werd opgemaakt en de positie van het gebouw is voorzien als watergebonden logistiek.

De activiteit die hier voorzien wordt is voor een heel groot deel watergebonden logistiek, zoals afgesproken voor de ontwikkeling van dit bedrijventerrein. De logistieke activiteiten horen volgens de visie thuis op deze locatie. Er is de voorbije jaren veel overleg geweest tussen de bouwheer en de stadsdiensten en wij zijn tevreden met de inspanningen die geleverd zijn om zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de wensen van de Stad.

Er zijn nog een aantal zaken die technisch bijgestuurd moeten worden voor het dossier helemaal gunstig beoordeeld kan worden.

STADSBOUWMEESTER

Het project 'Eilandje Zwijnaarde' situeert zich aan de E40 in Zwijnaarde. Voorliggende aanvraag situeert zich op het noordveld, gelegen tussen R4 en E40, dat in concessie werd gegeven aan de Vlaamse Waterweg. Deze verdeelde de gronden op zijn beurt tussen Groep Heylen en Groep Verhelst.

Er is een Gewestelijk RUP van toepassing, bestemmingen als logistieke, kennisbedrijvige, watergebonden industriële functies zijn hierbij mogelijk. Kantoren, en opslag + productie in open lucht zijn echter niet toegelaten.

Er werd een 'Haalbaarheidsstudie en inrichtingsplan regionaal bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde' (2007) opgemaakt door OMGEVING. Het Beeldkwaliteitsplan 'Beeldkwaliteitsplan Tech Lane Ghent' (2015) werd opgemaakt door INBO. In het inrichtingsplan werd gewezen op het belang van het volgen van een kwaliteitsproces om tot een kwalitatief en gedragen plan te komen, dat werd uitgewerkt in een stroomschema. Van belang zijn de richtlijnen voor Mobiliteit (mobiliteitstoets) en voor Duurzaamheid (duurzaamheidstoets).

De logistieke zone gelegen aan de noordelijke zijde van Eiland Zwijnaarde bestaat uit twee delen. Het noordelijke gedeelte, een aparte lob als het ware, ligt in een bocht aan de oever van de Schelde en biedt plaats voor de nieuwe betoncentrale en tijdelijke opslagplaats van Top-Mix. Het tweede plot zit gespannen tussen de R4 aan de noordzijde en de snelweg E40 aan de zuidzijde. Een invalsweg markeert de oostzijde, een nieuw te aanleggen kade begrenst de westzijde en maakt de site toegankelijk vanaf het water. Deze site biedt plaats voor twee logistieke spelers: Heylen Warehouses en Verhelst Bouwmaterialen.

Deze opdracht omvatte de opmaak van een overkoepelend masterplan voor de volledige site over de drie deelprojecten heen, alsook het ontwerp van de drie afzonderlijke projecten. Daarbij werd gezocht naar eenheid, flexibiliteit en circulariteit.

Voorliggend project kent een lange historiek en werd voorbesproken met Team Stadsbouwmeester en omwille van de beeldbepalende locatie en schaal van het project werd het meermaals over de verschillende fases heen voorgelegd aan de Kwaliteitskamer, namelijk op 06/10/2022, 04/05/2023 en 26/10/2023.

Nadien was er verdere afstemming via email tot een gunstig advies van Team Stadsbouwmeester werd bekomen.

Voorliggende aanvraag betreft het onderdeel voor Verhelst.

Conclusie: Team Stadsbouwmeester waardeert de inspanningen van de ontwerper om dit project in de loop van het traject steeds verder te gaan verfijnen. Volgens Team Stadsbouwmeester wordt een straf, ambitieus en spannend project gepresenteerd. Er ligt een zuiver ontwerp voor, zowel vanuit de duidelijke planmatige opbouw rekening houdende met de werking van de logistieke typologie, en daar bijhorende krachtige architectuur opgebouwd vanuit de industriële aanleiding.

Het project werd voorgelegd aan de Kwaliteitskamer en werd nadien bijgestuurd conform aan het advies van de Kamer. Team Stadsbouwmeester heeft geen verdere ruimtelijke, architecturale of esthetische opmerkingen meer op voorliggend voorstel, en adviseert daarom gunstig.

OPRITTEN

De ingetekende oprit aan de afrit van de R4 (tussen de R4 en de eerste rotonde) is gevaarlijk en kan niet worden toegestaan. Dit vormt een veiligheidsprobleem. Deze kan enkel dienen als ontsluiting voor de brandweer en kan enkel als deze wordt aangelegd in waterdoorlatende materialen.

GROEN

Er is vanuit groenoogpunt geen bezwaar tegen het bouwen van het distributiecentrum en de groothandel in bouwmaterialen die zich situeren binnen de zone gevat van het masterplan 'Eiland Zwijnaarde Noord'. Het beplantingsplan is overeenkomstig het (aangepast) groenplan uit het dossier voor de bouw van het logistiek centrum Heylen, ook gelegen binnen het betreffende masterplan 'Eiland Zwijnaarde Noord', en werd op dit vlak al gunstig beoordeeld. Het uitvoeringsplan van de groenaanleg (soorten en plantmaat) dient nog ter goedkeuring voorgelegd te worden aan de Groendienst van de Stad Gent (groendienst@stad.gent). Het is uiteraard het beplantingsplan (overeenkomstig het overzichtplan) dat moet worden uitgevoerd zoals aangeduid op deze plannen. De detailplannen nieuwe toestand 'Distributiecentrum', 'Groothandel' en van de inritten zijn nog niet aangepast (groen is er niet overeenkomstig het beplantingsplan ingetekend). Deze plannen (april 2024) dateren dan ook van voor het aangepaste beplantingsplan (juni 2024).

MOBILITEIT

Omschrijving

1.1 Situering en historiek

De aanvraag van Verhelst betreft de bouw van een distributiecentrum en een groothandel in bouwmaterialen. Ze worden van elkaar gescheiden door de Athenastraat. Het distributiecentrum (westelijk gedeelte) omvat een beperkt kantoorgedeelte, een bedrijfswoning, alsook een deel opslag in open lucht. De groothandel (oostelijk gedeelte) bestaat uit een magazijn, afhaalpunt, demoruimte, kantoren en een deel opslag in open lucht. Ook de aanleg van de verhardingen, omheiningen, groenzones en boven- en ondergrondse infiltratievoorzieningen zijn voorzien. Bijkomend worden twee HS-cabines aangevraagd.

De aanvraag van Verhelst is gelegen op het nieuwe bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde (EZ). Ten noorden van de E40 en ten zuiden van de R4, in het deelgebied genaamd Eiland Zwijnaarde Noord. Ten oosten van het perceel ligt de afrit van de R4 en ten zuiden ligt de E40. Ten westen wordt de site afgebakend door de Schelde. In de toekomst zal hier een op- en overslagkade worden gebouwd. Ze wordt doorsneden door de Athenastraat. Het oostelijk deel wordt ten noorden begrensd door de geplande ontwikkeling van Heylen Warehouses. Het terrein is eigendom van De Vlaamse Waterweg. Er werd al in 2016 een concessieovereenkomst getekend met de 3 afzonderlijke bedrijven: Heylen Warehouses, Top-Mix en Groep Verhelst.

De voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag gaat in eerste instantie over het project van Verhelst. Echter, de voorliggende aanvraag maakt deel uit van het overkoepelende ontwerp voor Eiland Zwijnaarde Noord (EZ Noord) bestaande uit 3 bedrijven Heylen Warehouses, Top-Mix en Verhelst Bouwmaterialen (elk in concessie van De Vlaamse Waterweg). Top-Mix en Verhelst Bouwmaterialen betreffen Klasse I waar de provincie de vergunningverlenende overheid is, maar waar we als Stad ook een adviserende rol hebben.

Het is zo dat de drie bedrijven deel uitmaken van één nieuw overkoepelend ontwerp voor EZ Noord en ook op deze manier werd voorbesproken. Dit overkoepelende ontwerp bevat naast Verhelst ook een nieuwe betoncentrale en tijdelijke opslagplaats van Top-Mix, gelegen in het noordelijk gedeelte van het overkoepelende ontwerp. Het is een aparte lob als het ware, gelegen in de bocht aan de oever van de Schelde (net ten noorden van de R4). In het ontwerp is Heylen gesitueerd net ten noorden van het oostelijk gedeelte van Verhelst.

Ter info hieronder een figuur ter verduidelijking:



De MOBER-studie

Gezien het overkoepelende ontwerp, werd er tijdens de voorbesprekingen gevraagd om de mobiliteitseffecten van het overkoepelende ontwerp via een MOBER-studie in kaart te brengen. Er werd een MOBER-studie aan de voorliggende aanvraag toegevoegd, waarin zowel de effecten

voor elk van de 3 bedrijven apart werd onderzocht als voor het overkoepelende ontwerp. Het project en de ganse site werden een aantal keer voorbesproken, maar de uiteindelijke resultaten van de MOBER-studie werden niet voorafgaand aan deze aanvraag teruggekoppeld met het Mobiliteitsbedrijf.

De MOBER omschrijft het project als de ontwikkeling van een industriële site, in concessie van drie verschillende bedrijven, met een totale perceelsoppervlakte van ±115.000 m². Het projectgebied wordt gezien als het gebied waar daadwerkelijk de ontwikkeling zal gebeuren. Het project omvat de bouw van:

- Een tijdelijke overslag- en stockageplaats en winkelruimte (Verhelst);
- Kantoren, een betoncentrale, breekwerf en tijdelijke opslagplaats van grond (Top-Mix)
- Een logistiek complex voor warehousing (Heylen).

De MOBER geeft aan dat op (middellange) termijn Verhelst ook de ambitie heeft om een bouwinnovatiecentrum (BIC) te bouwen. Het BIC is geen onderdeel van de huidige omgevingsvergunningsaanvraag waarvoor dit MOBER wordt opgesteld. De impact van het BIC wordt evenwel reeds doorgerekend binnen dit MOBER als een ontwikkelingsscenario. Aangezien dit BIC geen deel uitmaakt van het project en de aanvraag (zoals in de MOBER zelf aangegeven wordt) en dit ook niet in de voorbesprekingen aanbod is gekomen, hebben we dit nu niet geanalyseerd en zullen we hierover in kader van deze aanvraag en dit project geen uitspraken doen. Dit betekent dus ook expliciet dat we dit voorlopig niet gunstig kunnen adviseren.

1.2 Bereikbaarheidsprofiel volgens het STOP principe

Voetganger en fiets

Er zijn noch voetpaden, noch oversteekvoorzieningen aanwezig in het projectgebied. Binnen het projectgebied zelf zijn er geen fietspaden aangelegd. Langsheen de Jozef Schellstraat loopt er wel een dubbelrichtingsfietspad (aan de overzijde van het projectgebied), namelijk de goed uitgeruste fietssnelweg F40.

Openbaar/Collectief/ Gedeeld vervoer

- De dichtstbijzijnde reguliere bushalte van De Lijn is gelegen op 1,1km wandelafstand en betreft bushalte 'Merelbeke Plataan'. Deze bushalte wordt om het half uur bediend en wordt aangedaan door de lijnen 40,41, 42, 401 en 436. Er is onder meer een verbinding met het station Gent-Sint-Pieters.
- Daarnaast is er op Eiland Zwijnaarde ook de shuttle van Max Mobiel die rechtstreeks van het station Gent-Sint-Pieters naar Eiland Zwijnaarde rijdt.

Gemotoriseerd verkeer

- Het gemotoriseerd verkeer en naar de site ontsluit op de Athenastraat en Jozef Schellstraat die dan via de rotonde een aansluiting heeft op de R4. Dit is de enige ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer.

Advies

2.1. Verkeersgeneratie naar de site

Heylen

In de MOBER wordt aangegeven dat er bij het bedrijfsgebouw van Heylen 30 laad- en loskades

voorzien worden voor vrachtwagens en 69 laad- en loskades voor bestelwagens. Heylen geeft aan dat nog niet duidelijk is welke logistieke speler gebruik zal maken van het bedrijfsgebouw/magazijn maar dat het verwacht dat gelijktijdig niet meer dan 2/3de van de kades van zowel vrachtwagens als bestelwagens zal zijn ingenomen. In de raming werd aangenomen dat er iedere half uur een wissel kan plaatsvinden. Op die manier worden er geraamd dat tijdens de openingsuren van het bedrijfsgebouw/magazijn 436 verplaatsingen van vrachtwagens zullen plaatsvinden en 1002 verplaatsingen van bestelwagens. In de MOBER komt men rekening houdend met ritdistributie en pae-waarden 1 vrachtwagens = 2 pae (=personen-auto-equivalent) en 1 bestelwagen = 1 pae aan de volgend verkeersgeneratie voor vracht- en bestelwagens:

Tabel 11: Verkeersgeneratie vracht- en bestelwagens Heylen

Vrachtwagens		pae
	aandeel in OSP	40
	aandeel uit OSP	40
	aandeel in ASP	40
	aandeel uit ASP	40
Bestelwagens		pae
	aandeel in OSP	46
	aandeel uit OSP	46
	aandeel in ASP	46
	aandeel uit ASP	46

Echter, als we deze verkeersgeneratie zelf eens narekenen, komen we aan een hoger aantal uit. 2/3de gelijktijdige invulling van de kades betekent 20 vrachtwagens en 45 bestelwagens gelijktijdig aanwezig. Rekening houdend met de half uur wissel betekent dit 40 vrachtwagens per uur die ingaan (en ook 40 vrachtwagens per uur die uit gaan) en 90 bestelwagens per uur die in gaan (en 90 bestelwagens die uit gaan). In ochtendspits inkomend betekent dit dus 80 pae voor de vrachtwagens ($40 * 2$ pae/vrachtwagen) en 90 pae voor bestelwagens (1pae per bestelwagen). Dit is het dubbel van hetgeen in de MOBER wordt aangegeven. In totaal komen we dus voor het vrachtverkeer van Heylen aan 170 pae (in plaats van 86 zoals in de MOBER aangegeven). Dit is dus 84 pae die er moet bijgerekend worden.

De verkeersgeneratie door de medewerkers van Heylen bedraagt 14 pae 'ochtendspits in' volgens de MOBER. Dit wordt berekend via de 74 medewerkers aan aanwezigheidspercentage van 80% aan modal split van 68% en ritdistributie (uit richtlijnenboek). Samengeteld voor Heylen betekent dit voor de maatvoerende 'ochtendspits in' dat er 100 pae wordt bekomen in de MOBER. Echter, volgens onze berekeningen moet dit 184 pae zijn. We focussen in dit advies hoofdzakelijk op de pae voor 'ochtendspits in' aangezien dit het meest cruciale moment is qua verkeersgeneratie en doorstroming op de wegenis.

Verhelst

De hoeveelheid vrachtwagens op dagbasis wordt door Verhelst ingeschat op 20 voor het magazijn/dienende strook/toonzaal/shop en 24 voor het distributiecentrum. Rekening houdend met de ritdistributie voor zwaar verkeer van/naar bedrijvenczones/industrieterrein uit het richtlijnenboek resulteert dit in 6 pae per uur in de ochtendspits inkomend. Samengeteld met de 15 pae door werknemers voor het magazijn, 3 pae voor het distributiecentrum en enkele voor bezoekers wordt er een totale pae voor 'ochtendspits in' bekomen van 27.

Top-Mix

In de MOBER wordt aangegeven dat er dagelijks tot 200 vrachtwagenbewegingen mogelijk zijn voor Top-Mix. Op termijn zal dit aantal afnemen daar een deel van de granulaten voor de betoncentrale per schip aangeleverd zullen worden. Zodra de kade operationeel is, zal er een transportband voorzien worden die de granulaten tot op het terrein van TOP-MIX zullen brengen, en er dus netto minder vrachtwagens naar de site zullen moeten rijden. Rekening houdend met de ritdistributie uit het richtlijnenboek resulteert dit in 25 pae/u. Voor de werknemers (maximaal 15 werknemers in betoncentrale en 40 werknemers in kantoorgebouw) wordt er rekening houdende met modal split van 50% auto een verkeersgeneratie van 10 pae verwacht in 'ochtendspits in'. Samengeteld resulteert dit in een totale pae voor 'ochtendspits in' van 35 pae.

Totaal

In totaal bedraagt de verkeersgeneratie volgens de MOBER 161 pae tijdens 'ochtendspits in' (=OSP in). Echter, volgens onze berekeningen moet hier nog 84 pae bijgerekend worden (via het deel van Heylen) waardoor dit in totaal 245 pae geeft.

Dit aantal pae moeten we afoetsen met het aantal vooropgestelde pae uit de MOBER van 2015 (voor heel Eiland Zwijnaarde), ter evaluatie van de ontsluitingsstructuur waarbij het functioneren van de rotonde aan de Jozef Schellstraat cruciaal is. Daarin werd voor gans Eiland Zwijnaarde Noord als zone voor watergebonden logistieke activiteit uitgegaan van 58 pae/u voor OSP in, gekoppeld aan de initiële parkeerbehoefte van 224 parkeerplaatsen (zie de figuren hieronder, met Eiland Zwijnaarde Noord als zone 1).

Eiland Noord	Pae/u			
	OSP IN	OSP UIT	ASP IN	ASP UIT
Zone 1 Logistiek (1 grote speler)	58	14	14	61
Eiland Zuid				
Zone 2 Bestaande activiteit watergebonden bedrijvigheid	59	21	21	60
Zone 3 Watergebonden bedrijvigheid	91	33	33	92
Zone 4 Kennisbedrijvigheid	1.317	0	0	1.230
Zone 4a Kennisbedrijvigheid west	718	0	0	670
Zone 4b Kennisbedrijvigheid oost	599	0	0	560
TOTALEN	1.526	67	67	1.443

Tabel 6: raming piekverkeersstroom bij volle ontwikkeling

Zone	Type	Parkeerbehoefte
1	Watergebonden logistiek	224
2+3	Watergebonden bedrijven	113
4	Kennisbedrijvigheid	2.490
Totale		2.826

Tabel 3: raming parkeerbehoefte Eiland Zwijnaarde

Hierbij werd in deze MOBER echter vastgesteld dat uitgaande van dit aantal parkeerplaatsen en verkeersintensiteit de rotonde aan de Jozef Schellstraat een verzadigingsgraad kent van 105% in de ochtendspits. Deze verzadigingsgraad van 105% zou leiden tot structurele file met het risico op wachtrijen tot op de R4.

Daarom werd destijds beslist om de maximale parkeercapaciteit vast te leggen op 2000 parkeerplaatsen voor gans Eiland Zwijnaarde, in plaats van de initiële parkeerbehoefte van 2826. De MOBER uit 2015 concludeert dat ten gevolge van deze maatregel de toekomstige verkeersstroom wordt beheerst en de verzadigingsgraad op de rotonde zal dalen onder de kritische grens van 80%.

Om van 2826 naar 2000 parkeerplaatsen te gaan werd een factor 0,708 toegepast. Als we dit overeenstemmend ook toepassen op de pae in 'OSP in' verkrijgen we een pae/u van 41 (= $58 \cdot 0,708$). Deze pae is voor heel Eiland Zwijnaarde Noord, dus in principe naast het voorliggende overkoepelende ontwerp ook de verkeersgeneratie door Pharma Belgium die zich aan de oostelijke zijde van de Jozef Schellstraat bevindt.

Als we het aantal van 245 pae 'OSP in' van het voorliggende project (=de 3 bedrijven samen) vergelijken met de 41 pae uit de MOBER van 2015 zien we dat dit aantal vele malen hoger ligt. Dit zou rekening houdend met de andere lopende ontwikkelingen op Eiland Zwijnaarde betekenen dat de verzadigingsgraad op de rotonde Schellstraat veel hoger zou liggen dan de 105% waardoor dit zou leiden tot structurele file met veel groter risico op wachtrijen tot op de R4.

In tegenstelling tot de MOBER voor het voorliggende project die de gegenereerde verkeersintensiteiten van het project enkel vergelijkt met de huidige getelde intensiteiten op de rotonde Schellstraat, moeten we rekening houden met de volledige ontwikkeling van Eiland Zwijnaarde en bijhorende intensiteiten volgens de MOBER van 2015. We kunnen dit project daarom **niet** gunstig adviseren.

Bovendien werd hierbij nog niet expliciet rekening gehouden met de impact op de R4 zelf. De MOBER van EZ (2015) stelt dat de afgesproken maximaal 2000 parkeerplaatsen overeenkomt met een piekstroom van en naar Eiland Zwijnaarde van ca 1.100 pae/u, wat volgens de meest recente voorspellingen van toen (voor het referentiejaar 2020) neerkomt op een belasting van ca 30% van de totale wegcapaciteit van de R4. Er werd hierbij ook gesteld dat dit evenwel niet betekent dat de verzadigingsgraad op R4 op de langere termijn niet zal stijgen gezien de vele nieuwe ontwikkelingen in de Zuidelijke Mozaïek. In de MOBER EZ werd toen voor referentiejaar 2020 een verzadigingsgraad van 80% meegegeven voor een avondspits op het wegsegment van de R4 waarop Eiland Zwijnaarde ontsluit. In het belang van de ontsluiting van Eiland Zwijnaarde, maar eveneens voor de bereikbaarheid van de volledige zuidelijke rand van Gent werd aanbevolen om de verkeersdruk op R4 en de aansluitende wegen goed te monitoren.

Concluderend is het dus zeer belangrijk dat er een oplossing gevonden wordt voor deze te hoge verkeersintensiteiten van het project, bijvoorbeeld via veel meer transport via het water of een herdenking van het programma. We gaan hierover graag in overleg met de aanvragers in de komende periode om op die manier een vlotte lange termijn bereikbaarheid en ontsluiting van Eiland Zwijnaarde te kunnen garanderen.

2.2 Parkeerplaatsen

Fiets

Gezien het beperkt aantal toegelaten van 2000 autoparkeerplaatsen op Eiland Zwijnaarde is het belangrijk dat er sterk ingezet wordt op de alternatieven, waarvan fiets de belangrijkste is. Dit betekent dat er - nog meer dan in de meeste andere projectgebieden in Gent - voldoende fietsparkeerplaatsen moeten voorzien worden bij de bedrijven op Eiland Zwijnaarde. Daarom wijken we hier af van de stedelijke parkeerrichtlijnen om het aantal parkeerplaatsen te bepalen en moet dit op maat bepaald worden, voornamelijk op basis van het aantal medewerkers en de gewenste modal split.

Heylen

In de MOBER bij deze aanvraag wordt aangegeven dat er 74 werknemers zullen tewerkgesteld worden bij Heylen op basis van de bruto-oppervlakte van het bedrijfsgebouw/magazijn van Heylen en het Vlaams richtlijnenboek (2018). Dit schrijft voor dat er 20 werknemers worden tewerkgesteld per hectare op een logistiek terrein. Rekening houdend met een bruto-vloeroppervlakte van 3,7ha komt dit neer op 74 werknemers. Aangenomen dat er een aanwezigheidsgraad geldt van 80% (wat we voor elk van de bedrijven doen) zijn er dagelijks 59 werknemers tewerkgesteld.

Rekening houdend met de vernieuwde doelstelling van Mobiliteitsplan Eiland Zwijnaarde van de modal split van 50% auto (waarnaar ook verwezen wordt in de MOBER) gezien het beperkt aantal autoparkeerplaatsen, is het belangrijk dat we de modal split fiets per bedrijf zo hoog mogelijk krijgen en hiervoor dus ook voldoende fietsparkeerplaatsen voorzien. Daarom vragen we dat er net zoals door Top-Mix (zie verder) ook voor Heylen en Verhelst gestreefd wordt naar een modal split van 45% fiets. Het argument om een afwijkende modal split van 27% te gebruiken omdat het terrein van Heylen zal worden verhuurd aan een logistieke speler die momenteel nog onbekend is, kunnen we niet volgen.

Voor Heylen betekent dit dat er 27 ($74 \cdot 0,8 \cdot 0,45$) fietsparkeerplaatsen nodig zijn. Op de plannen worden er 24 ingetekend. Aangezien er in principe slechts 3 buitenmaatse fietsparkeerplaatsen nodig zijn volgens de parkeerrichtlijnen en er 9 voorzien worden, is er voldoende ruimte binnen de fietsenstalling om het nodige aantal fietsparkeerplaatsen te voorzien. Er moet wel over gewaakt worden dat een buitenmaatse fietsparkeerplaats 1 m breed is, in de plannen is dit nu slechts 80 cm. Voor het overige is de inrichting zoals ingetekend op de plannen conform.

De fietsers kunnen zich dankzij de afgescheiden fietsstrook en de zebrapaden op het terrein van Heylen zo conflictvrij mogelijk begeven naar de verschillende fietsenstallingen wat positief is.

Verhelst

In de MOBER wordt aangegeven dat er 58 fietsparkeerplaatsen zullen voorzien worden, 50 bij het magazijn (waarvan 6 buitenmaats) en 8 (waarvan 3 buitenmaats) bij het distributiecentrum. Rekening houdende met de maximaal 65 medewerkers per dag voor het magazijn en 10 per dag voor het distributiecentrum, is dit zeker voldoende. Het is positief dat er zoveel fietsparkeerplaatsen voorzien worden.

De inrichting van de fietsparkeerplaatsen aan het magazijn/groothandel is grotendeels ok (als gebruik wordt gemaakt van schuifdeuren om vlot in en uit te rijden wat het geval lijkt te zijn). Enkel de as-op-as-afstand van de buitenmaatse fietsparkeerplaatsen moet minstens 1m zijn, terwijl het op de plannen slechts 80 cm bedraagt. Echter, aangezien er voor 50 plaatsen minstens 5 (=10%) buitenmaats moeten zijn en er hiervoor voldoende ruimte is gezien de totale afstand van 579 cm, kunnen we hiermee akkoord gaan. Voor de standaard fietsparkeerplaatsen moet gebruik gemaakt worden van een hoog-laag-systeem gezien de as-op-as-afstand van 50 cm.

De inrichting van de fietsparkeerplaatsen aan het distributiecentrum is grotendeels ok (als gebruik wordt gemaakt van schuifdeuren om vlot in en uit te rijden wat het geval lijkt te zijn). Enkel de as-op-as-afstand van de buitenmaatse fietsparkeerplaatsen moet minstens 1m zijn, terwijl het op de plannen slechts ongeveer 70 cm bedraagt. Echter, aangezien er voor 8 plaatsen

minstens 1 (=10%) buitenmaats moet zijn en er voldoende ruimte is voor 1 of 2 buitenmaatse plaatsen gezien de totale afstand, kunnen we hiermee akkoord gaan. Voor de standaard fietsparkeerplaatsen moet gebruik gemaakt worden van een hoog-laag-systeem gezien de as-op-as-afstand van 50 cm.

Aangezien de fietsers richting het magazijn van Verhelst in gemengd verkeer de in/uitrit voor autoverkeer richting de fietsenstalling zullen moeten nemen, vragen we om daar zeker een duidelijke signalisatie via markering/bebording te voorzien zodat er voldoende aandacht is voor de fietsers.

Top-Mix

In de MOBER wordt aangegeven dat er 22 fietsparkeerplaatsen zullen voorzien worden. Rekening houdende met de max 15 medewerkers per dag voor de betoncentrale, 40 werknemers voor het kantoorgebouw, een aanwezigheidspercentage van 80% en een modal split fiets % van 45%. is dit voldoende.

We vragen om deze fietsparkeerplaatsen conform de inrichtingsvoorschriften van de parkeerrichtlijnen te voorzien.

Auto

Heylen

In de MOBER wordt aangegeven dat er 33 autoparkeerplaatsen zullen voorzien worden, 30 voor personeel en 3 voor bezoekers. Rekening houdende met de 74 medewerkers, aanwezigheidspercentage van 80% en gewenste modal split van 50% auto zouden er een 30-tal mogen voorzien worden, waardoor het aantal van 33 ok is.

Echter, op de plannen worden er slechts 17 parkeerplaatsen ingetekend, wat niet overeenstemt met hetgeen in de MOBER wordt aangegeven. Dit moet verduidelijkt worden. De autoparkeerplaatsen zijn qua inrichting conform.

Verhelst

In de MOBER wordt aangegeven dat de parkeervraag voor Verhelst 38 parkeerplaatsen voor personeel bedraagt (32 voor magazijn/groothandel en 6 voor distributiecentrum) en 7 voor bezoekers magazijn/groothandel. Er wordt echter aangegeven op het plan dat er 75 autoparkeerplaatsen zouden voorzien worden (43 voor personeel op het plan, 22 voor bezoekers van magazijn/groothandel op het plan en 8 voor personeel, 2 voor bezoekers distributiecentrum). In de nota is er zelfs sprake van 32 plaatsen voor bezoekers bij het magazijn/groothandel met als argumentatie om de organisatie van opleidingen en B2B events mogelijk te maken. Met dit aantal van 75 kunnen we niet akkoord gaan aangezien louter voor Verhelst dan bijna de volledige capaciteit voor de 3 bedrijven samen (ongeveer 81) zou opgesoupeerd worden. Het aantal van de parkeervraag (namelijk 38 voor personeel en 7 voor bezoekers) zou wel kunnen aanvaard worden (zie verder bij 'Totaal' voor de argumentatie hierrond). Het argument van extra bezoekersplaatsen bij de groothandel lijkt ons niet noodzakelijk aangezien dit wellicht kan opgevangen worden door extra in te zetten (o.a. via communicatie) op de alternatieven zoals fiets en shuttle en door dubbel gebruik met de woonwerkplaatsen.

Top-Mix

In de MOBER wordt aangegeven dat parkeervraag overeenstemt met het parkeeraanbod,

namelijk 22 (20 voor personeel en 2 voor bezoekers). Dit aantal is gebaseerd op het aantal werknemers van 55, aanwezigheidspercentage van 80% en modal split van 50% auto wat zeer positief is.

Dit aantal is ook conform het aantal ingetekend parkeerplaatsen op de plannen.

Totaal

Als we uitgaan van 33 parkeerplaatsen voor Heylen (30 personeel, 3 bezoekers), 45 parkeerplaatsen (38 personeel, 7 bezoekers) voor Verhelst en 22 (20 personeel, 2 bezoekers) voor Top-Mix, dan komen we in totaal op een aantal van 100 parkeerplaatsen.

Aangezien er voor Eiland Zwijnaarde Noord in totaal een contingent van 158 parkeerplaatsen beschikbaar zijn, waarvan al 77 voorzien zijn bij Pharma Belgium, is er een contingent van 81 parkeerplaatsen beschikbaar voor dit project. In principe zijn de 100 parkeerplaatsen dan een te grote overschrijding hiervan.

We kunnen hier echter in dit uitzonderlijk geval akkoord gaan met dit aantal aangezien het gaat om 88 (30+38+20) parkeerplaatsen voor personeel en 12 (3+7+2) voor bezoekers. De 88 parkeerplaatsen voor personeel is slechts een beperkte overschrijding van de maximaal 81 parkeerplaatsen die de basis vormen voor de berekening van de maximale verkeersintensiteiten en capaciteit van de wegenis. Daarbij zijn dus vooral de spitsuren cruciaal aangezien het personeel zich voornamelijk op die momenten van en naar het werk begeeft. Het aantal van 12 bezoekersparkeerplaatsen is beperkt en zal zich hoofdzakelijk buiten de spitsuren naar de site begeven.

Omwille van voorgaande redenen kunnen we uitzonderlijk akkoord gaan met dit maximale aantal van 100 parkeerplaatsen, op voorwaarde dat de functies die op de site worden uitgeoefend zich moeten richten op professionals (en dus niet op particulieren aangezien dit een veel grotere bezoekersstroom zou aantrekken die op de site niet wenselijk is). Het aantal ingetekende parkeerplaatsen op de plannen overschrijdt dit aantal wat dus niet conform is.

Vracht/Logistiek

Heylen

In de MOBER wordt aangegeven dat het moeilijk is om concreet een inschatting te maken voor de parkeerbehoefte aangezien nog niet bekend is welke logistieke speler zal gebruik maken van het bedrijfsgebouw/magazijn. Er wordt geconcludeerd dat er voldoende ruimte op het eigen terrein is om vrachtwagens te parkeren (via de laad/loskades). We kunnen hiermee akkoord gaan aangezien er in principe voldoende ruimte lijkt te zijn op eigen terrein voor de vrachtwagens. Er worden ook 3 wachtparkeerplaatsen voor vrachtwagens voorzien op eigen terrein (via een badge-systeem) nabij de ingang waarbij de wachtende chauffeurs ook toegang hebben tot sanitair. Als bekend is welke logistieke speler effectief, moet dit goed gemonitord en bewaakt worden zodat er geen hinder van wachtende vrachtwagens ontstaat op de wegenis.

Verhelst

In de MOBER wordt aangegeven dat de hoeveelheid vrachtwagens op dagbasis door Verhelst wordt ingeschat op 20 voor het magazijn en 24 voor het distributiecentrum.

Dit aantal lijkt inzake parkeren ok te zijn, maar het is zeer belangrijk dat inrijdende vrachtwagens vanaf de Jozef Schellstraat voor het magazijn/groothandel van Verhelst vlot kunnen doorrijden

op eigen terrein zodat er zeker geen wachtende vrachtwagens zich zouden bevinden op de Jozef Schellstraat en op die manier voor hinder zouden zorgen (voor het doorgaand verkeer). Dit moet immers absoluut vermeden worden. In de voorbesprekingen was dit vanuit het voorgestelde gedetailleerde plan duidelijk. In de plannen bij de voorliggende aanvraag lijkt het ook ok voor de inrijdende vrachtwagens om vlot in te rijden. Echter is de in-en uitrit voor personenwagens verschillend als in het plan van de voorbespreking. Toen was er kruisend dubbelrichtingsverkeer mogelijk, terwijl dit in deze aanvraag niet het geval is. Daarom is het heel belangrijk dat er gebruik gemaakt wordt van een voorrangregeling waarbij de inrijdende personenwagens voorrang krijgen op de uitrijdende. Dit kan bijvoorbeeld via een lichtenregeling gebeuren. Bovendien moet er zeker over gewaakt worden dat inrijdende vrachtwagens niet gehinderd worden door wachtende uitrijdende personenwagens.

Daarnaast vragen we – gezien het gemengd karakter – expliciet om een duidelijke signalisatie via markering/bebording te voorzien op de in/uitrit voor personenwagens zodat er voldoende aandacht is voor de fietsers van en naar het magazijn/groothandel.

We vragen om deze gebundelde in/uitrit goed te onderzoeken en bij te sturen indien nodig zodat dit zeker veilig en vlot kan verlopen.

Voor het distributiecentrum wordt de inrit van de vrachtwagens gedeeld met in/uitrit voor personenwagens en fietsers. Voor het distributiecentrum zijn er 3 wachtparkeerplaatsen op eigen terrein met toegang tot sanitair wat gezien het aantal vrachtwagens van 24/dag voldoende lijkt te zijn.

Voor de beide in-en uitritten vragen we zeker voldoende signalisatie te voorzien zodat er voldoende aandacht is voor de verschillende soorten verkeer (zeker voor de fietsers).

Top-Mix

In de MOBER wordt aangegeven dat er dagelijks tot 200 vrachtwagenbewegingen mogelijk zijn. Op termijn zal dit aantal afnemen daar een deel van de granulaten voor de betoncentrale per schip aangeleverd zullen worden.

In de MOBER stelt men dat Top-Mix heeft aangegeven dat er geen specifieke parkeerplaatsen voor vrachtwagens dienen te worden voorzien, maar dat vrachtwagens op eigen terrein kunnen wachten om beladen te worden. Er lijkt inderdaad voldoende ruimte op eigen terrein voor de vrachtwagens om beladen te worden.

2.3 Wegenis

In kader van de vlotte en veilige bereikbaarheid van het project (i.e. de 3 bedrijven) vragen we dat de wegenis op een aantal plaatsen aangepast wordt als volgt:

- We vragen dat het ingetekende zebrapad op de Jozef Schellstraat vanuit de fietssnelweg F40 richting de in/uitrit van Verhelst gesupprimeerd wordt. Het lijkt ons dat er in de toekomst daar niet veel voetgangers zullen zijn, aangezien aan de overkant van Verhelst zich enkel de fietssnelweg en de E40 bevinden, dus geen directe voetgangersconnecties met andere bestemmingen. Op de rijweg zelf wensen we ook geen oversteek (dus geen fietslogoverbindingsmarkering) voor fietsers te voorzien. Fietsoversteken worden standaard niet gedaan naar privaat terrein.

- We vragen wel dat er een stukje verharding als opstelruimte in de berm wordt voorzien ter hoogte van de in/uitrit van Verhelst aan de Jozef Schellstraat zodat fietsers richting Verhelst daar even kunnen wachten vooraleer over te steken. De lengte hiervan tussen de fietssnelweg en de rijweg zoals nu ingetekend op plan is voldoende aangezien meer dan 2m is. We vragen de breedte te beperken tot een 3-tal meter en geen haaiantanden hierbij te voorzien. De verharding wordt bij voorkeur uitgevoerd in betonstraatsteen.
- Aan het kruispunt van de Schellstraat/Athenastraat vragen we om de fietssuggestiestroken te beperken tot op het moment dat de straatmond van de Athenastraat verbreedt. Aangezien de oversteek van daar tot aan de overkant van het kruispunt met de fietsofstelstroken iets te lang is, is het ook niet opportuun om op het kruispunt een fietsoversteek via fietsslogoverbindingsmarkering via markering te voorzien. Bovendien ziet de fietser heel duidelijk het fietspad en aan wie voorrang moet gegeven worden waardoor naar onze inschatting geen oversteek nodig is.
- De fietssuggestiestroken op de Athenastraat hebben een breedte van elk 1,70 m wat ok is. We vragen om deze in het okergeel te voorzien en we vragen om de kruisingen ervan met de in/uitritten van de bedrijven in rode coating te accentueren in kader van de verkeersveiligheid.
- Op langere termijn kan onderzocht worden hoe op de Athenastraat eventueel volwaardige fietspaden kunnen voorzien worden.
- Op de plannen staat een 'oprit boven gracht' ingetekend die aansluit op de Jozef Schellstraat (oostelijke zijde van het project van Heylen). Het mag hierbij enkel de bedoeling zijn dat deze door hulpdiensten kan gebruikt worden en niet voor de bedrijfsvoering van Heylen.

De bovenstaande gevraagde aanpassingen dienen verder afgestemd te worden met de Vlaamse Waterweg en de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen van de Stad Gent als eigenaar en (toekomstige) beheerders van deze wegenis en dient als last te worden opgelegd aan de aanvragers.

2.4 Andere aspecten in kader van veilige en vlotte circulatie

Er dient rekening gehouden te worden met een optimaal op/uitrijzicht (zeker in kader van zichtbaarheid van fietsers), wat betekent dat er geen obstakels/constructies in de zichtlijnen van de voertuigen mogen staan.

2.5 Flankerende maatregelen

Gezien het grote belang van een duurzame modal split is het aangewezen dat de bedrijven een mobiliteitsanalyse/bedrijfsvervoerplan opmaken. We vragen om hiervoor contact op te nemen met de mobicoach werking van de Stad Gent (mobiliteit.bedrijven@stad.gent) zodat ze hierbij op weg geholpen kunnen worden. De website van de mobicoach-werking bevat alvast handige tips en tools om van start te gaan: <https://stad.gent/nl/mobiliteit-openbare-werken/mobiliteit/mobiliteit-voor-bedrijven/woon-werkverkeer-op-maat-van-je-bedrijf>

2.6 Conclusie

Ongunstig. De verkeersgeneratie door het voorliggende project (=het overkoepelende project van de 3 bedrijven Heylen, Verhelst en Top-Mix) overschrijdt ruimschoots het vooropgestelde aantal voor Eiland Zwijnaarde Noord (uit de MOBER voor gans Eiland Zwijnaarde uit 2015). Dit zou rekening houdend met de andere lopende ontwikkelingen op Eiland Zwijnaarde leiden tot structurele file met een veel groter risico op wachtrijen tot op de R4.

In tegenstelling tot de MOBER voor het voorliggende project die de gegenereerde verkeersintensiteiten van het project enkel vergelijkt met de huidige getelde intensiteiten op de rotonde Schellstraat, moeten we rekening houden met de volledige ontwikkeling van Eiland Zwijnaarde en bijhorende intensiteiten volgens de MOBER van 2015. We kunnen dit project daarom niet gunstig adviseren.

Het is zeer belangrijk dat er een oplossing gevonden wordt voor deze te hoge verkeersintensiteiten van het project, bijvoorbeeld via veel meer transport via het water of een herdenking van het programma. We gaan hierover graag in overleg met de aanvragers in de komende periode om op die manier een vlotte lange termijn bereikbaarheid en ontsluiting van Eiland Zwijnaarde te kunnen garanderen.

Daarnaast is het belangrijk om het advies integraal door te nemen zodat bij een eventuele aanpassing van het project de nodige aanpassingen (o.a. rond parkeerplaatsen, wegenis,..) direct al mee in rekening kunnen gebracht worden.

Milieuhygiënische en veiligheidsaspecten

Er wordt geen advies gegeven over de milieuhygiënische en veiligheidsaspecten van de aangevraagde ingedeelde inrichtingen.

CONCLUSIE

- De aanvraag doorstaat de watertoets niet.
- De verkeersgeneratie door het voorliggende project (=het overkoepelende project van de 3 bedrijven Heylen, Verhelst en Top-Mix) overschrijdt ruimschoots het vooropgestelde aantal voor Eiland Zwijnaarde Noord (uit de MOBER voor gans Eiland Zwijnaarde uit 2015). Dit zou rekening houdend met de andere lopende ontwikkelingen op Eiland Zwijnaarde leiden tot structurele file met een veel groter risico op wachtrijen tot op de R4.

De aanvraag wordt beslist door de deputatie (art. 15 van het omgevingsvergunningsdecreet van 25 april 2014).

WAAROM WORDT DEZE BESLISSING GENOMEN?

Het college van burgemeester en schepenen moet advies uitbrengen bij de deputatie over omgevingsvergunningsaanvragen die door de deputatie worden behandeld (klasse 1 inrichtingen en/of provinciale projecten).

Het college van burgemeester en schepenen sluit zich aan bij bovenstaand verslag van de gemeentelijk omgevingsambtenaar en neemt het tot haar eigen motivatie.

Beslissing

Beslist het volgende:

Artikel 1:

Het college van burgemeester en schepenen brengt **ongunstig** advies uit over de omgevingsaanvraag voor het bouwen en exploiteren van een distributiecentrum en groothandel in bouwmaterialen van Callewaert bv en VERHELST BOUWMATERIALEN nv, gelegen te Athenastraat en Jozef Schellstraat, 9052 Gent.

Artikel 2:

Verzoekt de deputatie om volgende aandachtspunten op te leggen aan de aanvrager:

Bij een eventuele nieuwe aanvraag of nieuwe Projectinhoudversie

ROILERING

De afvoer van het regen- en afvalwater moeten op kosten en op risico van de bouwheer, binnen zijn eigen terrein uitgevoerd worden. Het afvoeren kan hetzij door natuurlijke afloop, hetzij door het oppompen in overeenstemming met de diepteligging van de te maken rioolaansluiting. Indien er een bestaande aansluiting of een wachtaansluiting aanwezig is, is de diepteligging hiervan bindend. De wachtaansluitingen mogen niet dieper dan 70cm onder het maaiveld zitten. De bijzondere aandacht van de bouwheer wordt gevestigd op het feit dat het waterpeil in de toekomstige straatriolering kan stijgen tot gemiddeld 50 cm onder het straatniveau. De bouwheer moet hier dan ook rekening mee houden bij de aanleg van (en de aansluitingen op) zijn binnenhuisriolering. Het Stadsbestuur kan onder geen enkele voorwaarde aansprakelijk gesteld worden voor schade door wateroverlast die een gevolg is van een onoordeelkundige aanleg van de binnenhuisriolering.

De bijzondere aandacht van de bouwheer wordt erop gevestigd dat er in de Jozef schellstraat nog geen riolering aanwezig is. De aanvrager kan zich nooit op het Stadsbestuur beroepen, bij moeilijkheden die zich zouden kunnen voordoen ten gevolge van een ontbrekende riolering. Bij een toekomstige aanleg van de riolering, wordt de rioolvertakking door Farys geplaatst. De buis waarop Farys de aansluiting naar de openbare riolering realiseert, moet zo geplaatst worden dat de uitvoering van een spie/mofverbinding of krimpmofverbinding mogelijk is. Die buis moet voorzien zijn van een BENOR - merk en van het volgende materiaaltipe zijn:
-ofwel grésbuis volgens norm NBN EN 295 met een inwendige diameter van 150 millimeter
-ofwel PVC-buis voor riolering volgens norm NBN T42-108 met inwendige diameter van 160 millimeter.

Door de aanleg van gescheiden rioleringsstelsels, zowel op openbaar als op privaat domein, kan er sneller geurhinder ontstaan als gevolg van het geconcentreerde (onverdunde) afvalwater. De private riolering dient daarom volledig op privaat domein geurdicht afgeschermd te worden van openbare riolering.

Het tegengaan van geurhinder als gevolg van de eigen private riolering dient ook volledig op privaat domein aangepakt te worden. Het is niet toegestaan hiertoe ingrepen te voorzien in het openbaar domein. Om geurhinder als gevolg van de eigen private riolering te reduceren werden er enkele richtlijnen opgesteld, die u via deze link kan terugvinden: <http://www.farys.be/richtlijnegeurhinder>

Rioolvertakking:

Voor de toekomstige aansluiting van de privéwaterafvoer op het openbaar rioleringsstelsel moet u een aanvraag indienen. Dit kan via de website: www.farys.be/rioolaansluiting-aanvragen (voor telefonische info: 078 35 35 99).

De aansluiting op het rioleringsnet is verplicht. FARYS|TMVW voert het gedeelte van de werken op het openbaar domein uit. Als er een bestaande aansluiting aanwezig is (bv een aansluiting op een gracht of ingebuisde gracht), dan moet u deze verplicht gebruiken. Zowel de positie als de diepte van deze aansluiting zijn bindend.

De aanvrager moet zich voor de aanleg van de privéwaterafvoer houden aan de bepalingen van het Bijzonder Waterverkoopreglement huisaansluitingen. Dit reglement is terug te vinden op www.farys.be/wettelijke-bepalingen

De privéwaterafvoer mag enkel geplaatst worden na goedkeuring van FARYS|TMVW : tijdens een technische evaluatie ter plaatse worden zowel het aansluitpunt als de diepte van de aansluiting bekeken.

De interne riolering moet zo ontworpen worden dat een toekomstige aansluiting op een gescheiden stelsel mogelijk is (d.i. afzonderlijke aansluitingen voor regenwater en afvalwater). De afvalwaterleiding moet hierbij doorgetrokken worden als wachtleiding tot het openbaar domein.

Indien het niet mogelijk is dat het regenwater in een gracht loost voorzie dan ook de wachtleiding voor regenwater naar het openbaar domein.

(Bij een toekomstige aanleg van het openbaar domein zal de riolering gescheiden worden. Na deze aanleg mag er enkel nog fecaal water in de septische put lozen.)

De keuring van de privéwaterafvoer is verplicht volgens het Algemeen Waterverkoopreglement. Meer informatie vind je op www.farys.be/keuring-privewaterafvoer

Er moet blijvend voorzien worden in een septische put, alle afvalwater en alle afvoeren van toiletten dienen hierop aan te sluiten (zie VLAREM).

Bij een toekomstige aanleg van het openbaar domein zal de riolering gescheiden worden en zal dit voor de aangelanden eveneens opgelegd worden. Na deze aanleg mag er enkel nog fecaal water in de septische put lozen.

OPENBAAR DOMEIN

Opritten:

Er zal slechts één oprit met een breedte van maximum 12 meter op het openbaar domein worden toegestaan op +- 100 meter van de rotonde.

Er zal slechts één oprit met een breedte van maximum 12 meter op het openbaar domein worden toegestaan voor het uitrijden van de concessiezone 2.

Er zal slechts één oprit met een breedte van maximum 12 meter op het openbaar domein worden toegestaan voor het inrijden van de concessiezone 6.

Er zal slechts één oprit met een breedte van maximum 12 meter op het openbaar domein worden toegestaan voor het inrijden aan de HS-cabine.

Er zal slechts één oprit met een breedte van maximum 12 meter op het openbaar domein worden toegestaan voor het inrijden van de concessiezone 4.

De openbare, groene bermen mogen in geen geval verhard worden of voorzien van andere private materialen door de bouwheer. Ook halfverhardingen/steenslag - zowel nieuwe als bestaande - zijn niet toegelaten. In het geval van inbreuken kan de stad deze verhardingen/materialen opbreken op kosten van de bouwheer.

Voorwaarden voor het bouwen van duikers:

Voor de gedeeltelijke inbuizing van de gracht in functie van de opritten moeten de bijzondere voorwaarden voor de bouw van duikers voor het dempen van sloten worden nageleefd;

1. De duikers worden gebouwd in betonbuizen van 2,5 meter lengte met rubberdichting en hebben een nuttige doorsnede van 0,4 meter en elk een lengte van max 14 meter, exclusief kopmuren.
2. De vrije uiteinden van de duiker worden afgewerkt met een kopmuur in beton met een dikte van 20 cm. De kopmuur dient tot 30 cm boven de berm geplaatst te worden. Het bovenzvlak dient het maaiveld te volgen.
3. De boven de duiker uitgevoerde aanvullingen geschieden met goede grond. Deze aanvulling wordt behoorlijk verbonden met het bestaande profiel van de baan.
4. Het werk moet zo ingericht zijn, dat het de bestaande waterafvoerinrichtingen behouden worden. Zo moet, op de plaats waar reeds een zijdelingse lozing in de sloot bestaat, het te bouwen werk aangevuld worden met een verbindingsput in metselwerk, die beantwoordt aan de voor het hoofdwerk opgelegde voorwaarden.
5. De in de sloot uit te voeren werken van eerste aanleg van het kunstwerk moeten voltooid zijn binnen een termijn van 10 dagen, te rekenen van de dag waarop zij aangevat worden.
6. De buizen dienen gelegd in een bed van gestabiliseerd zand.
7. Zolang het toegelaten werk in stand gehouden wordt, is de aangelande eigenaar verplicht het in goede staat te bewaren en het geregeld te ruimen en in elk geval op elke vordering van het Stadsbestuur. Hij mag het niet wijzigen zonder toelating van het College van Burgemeester en Schepenen.

Bij het vastleggen van de vloerpassen en dorpelpeilen van het gebouw moet de bouwheer rekening houden met het bestaande peil van de dichtst bijgelegen rand van de openbare verhardingen. Het openbaar domein (zowel verharde als onverharde stroken) wordt aangelegd met een dwarshelling van 2% richting de as van de straat. De peilen van de bestaande verhardingen worden niet aangepast in functie van aanpalende bouwwerken. Er worden ook geen trappen en/of hellingen toegestaan op het openbaar domein om de gebouwen toegankelijk te maken.

Het privédomein moet op de rooilijn zichtbaar en fysiek afgescheiden zijn van het openbaar domein (bijvoorbeeld door middel van een dorpel, afsluiting, verschil in materialen etc.).

Privaat binnengebied:

Het binnengebied moet steeds privaat blijven. De bouwheer dient dan ook in te staan voor de aanleg van de wegenis met alle toebehoren (riolering, nutsleidingen, verlichting, groen e.d....).

De richtlijnen van Farys zijn van toepassing op deze volledige site.

Dit wil onder andere zeggen dat voor het berekenen van de noodzakelijke infiltratie- en buffervoorzieningen extra maatregelen dienen getroffen te worden bovenop de gewestelijke stedenbouwkundige verordening.

Het gemeenschappelijk privaat gebied moet aan dezelfde voorwaarden voldoen wat infiltratie en buffering van regenwater als bij verkavelingen waarbij de wegenis overgedragen wordt naar het openbaar domein.

Het ontwerp is alleen al op vlak van dimensionering (rooilijnbreedte, keerpunt) er niet op voorzien om de infrastructuur naar de standaarden/richtlijnen te kunnen aanpassen om een overdracht mogelijk te maken. Het binnengebied moet te allen tijde privaat blijven en blijvend worden aangeduid als privaat domein met een signalisatiebord op de toegangsweg aan de eigendomsgrens. Evenmin zal men zich kunnen beroepen op een zogenaamd statuut "openbare weg op privaat domein". Alle beheers-, onderhouds- en vernieuwingsdaden zijn lasten hetzij voor een individuele eigenaar hetzij voor een gemeenschap van eigenaars.

Beschadigingen

De bouwheer/vergunninghouder is steeds verantwoordelijk voor beschadigingen aan de inrichting van het openbaar domein, groenaanleg, bermen, trottoirs, boordstenen, (straat)kolken en de rijweg, die te wijten zijn aan de bouwactiviteit. De dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen herstelt deze beschadigingen op kosten van de bouwheer/vergunninghouder.

De bouwheer/vergunninghouder moet voor de aanvang van de werken een tegensprekelijke plaatsbeschrijving opmaken van de omliggende trottoirs en wegenis met bijzondere aandacht voor de (straat)kolken.

Deze dient bezorgd te worden aan de dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, via afgifte op het Stads kantoor Gent, Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent, tel.: 09/266 79 00, via e-mail: wegen@stad.gent of per post aan Stad Gent t.a.v. Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, Botermarkt 1, 9000 Gent.

Deze dient ten laatste twee weken voor aanvang van de werken verstuurd of afgegeven te worden, indien deze laattijdig ingediend wordt kan deze niet als tegensprekelijk beschouwd worden.

U kan dit door een architect of landmeter laten doen maar u mag dit ook zelf opnemen. (u maakt een aantal algemene foto's vergezeld van detailfoto's met reeds aanwezige schade aan het openbaar domein. Bij elke foto zet u een beschrijving en u voegt een plannetje toe met aanduiding van de positie van de foto's).

In functie van een werfzone op het openbaar domein is een vergunning Inname Publieke Ruimte noodzakelijk. U vraagt dit digitaal aan via de website www.stad.gent (typ tijdelijke werfzone in het zoekveld).

GROENPLAN

- Het is aangewezen om het uitvoeringsplan van de groenaanleg (beplantingsplan met soorten en plantmaat) dient nog ter goedkeuring voorgelegd te worden aan de Groendienst van de Stad Gent (groendienst@stad.gent).

- De detailplannen nieuwe toestand 'Distributiecentrum', 'Groothandel' en van de vier inritten zijn nog niet aangepast (groenaanleg is er niet overeenkomstig het beplantingsplan ingetekend). Deze plannen (april 2024) dateren dan ook van voor het aangepaste beplantingsplan (juni 2024).

Belangrijke bepalingen

Niet van toepassing.

2024_CBS_08969 - OMV_2024016491 R - aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen en exploiteren van een distributiecentrum en groothandel in bouwmaterialen - met openbaar onderzoek - Athenastraat en Jozef Schellstraat, 9052 Gent - Advies