



---

**2025\_CBS\_03667 2024/80003 - Uitreiking van een positief stedenbouwkundig attest -  
Deinsesteenweg, 9031 Gent - Goedkeuring**

**Beslissing:** Goedgekeurd in besloten vergadering van 24 april 2025

**Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:**

Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter; Hafsa El-Bazioui, schepenen; Astrid De Bruycker, schepenen  
Sofie Bracke, schepenen; Evita Willaert, schepenen; Joris Vandenbroucke, schepenen; Bram Van Braeckvelt, schepenen; Burak Nalli, schepenen; Filip Watteeuw, schepenen; Christophe Peeters, schepenen  
Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; Liesbet Vertriest, adjunct-algemeendirecteur

**Bevoegd:** Christophe Peeters

**Juridisch kader**

**De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:**

- De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 15 mei 2009, artikel 5.3.1, § 1.

**De beslissing wordt genomen op grond van:**

- De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening zijn uitvoeringsbesluiten zijn van toepassing
- Artikel 4 van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 maart 2010 bepaalt de nadere regels voor de aanvraag en afgifte van het stedenbouwkundig attest

**Motivering**

PLAN & BOUW, met als contactadres Grote Leiestraat - 8570 Anzegem, deed een aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundig attest voor het oprichten van 12 KMO-units waarvan minimaal de helft met woonfunctie gelegen aan de Deinsesteenweg 104, 9031 Gent.

Het college van burgemeester en schepenen beslist tot het uitreiken van een positief stedenbouwkundig attest op basis van de adviezen en standpunten vermeld in het bij dit besluit gevoegde document.

**Bijgevoegde bijlage(n):**

- Stedenbouwkundig attest\_2024-80003.pdf (deel van de beslissing)

## **Beslissing**

**Beslist het volgende:**

### **Artikel 1:**

Het college van burgemeester en schepenen beslist het positief stedenbouwkundig attest 2024/80003 af te leveren aan Plan & Bouw.

2025\_CBS\_03667 - 2024/80003 - Uitreiking van een positief stedenbouwkundig attest -  
Deinsteenweg, 9031 Gent

Dossiernr.: 2024284/CC/kdz  
Gemeentenr.: 2024/80003

## POSITIEF STEDENBOUWKUNDIG ATTEST

### Wat is de functie van dit attest?

Dit attest geeft aan of het overwogen project in redelijkheid de toets aan de stedenbouwkundige voorschriften, de eventuele verkavelingsvoorschriften en een goede ruimtelijke ordening zal kunnen doorstaan. Het stedenbouwkundig attest kan niet leiden tot een vrijstelling van de vergunningsaanvraag.

De bevindingen van het stedenbouwkundig attest kunnen bij het beslissende onderzoek over een aanvraag tot omgevingsvergunning niet worden gewijzigd of tegengesproken, voor zover:

- 1° in de periode van gelding van het stedenbouwkundig attest geen sprake is van substantiële wijzigingen aan het betrokken terrein of wijzigingen van de stedenbouwkundige voorschriften of de eventuele verkavelingsvoorschriften;
- 2° de verplicht in te winnen adviezen of de tijdens het eventuele openbaar onderzoek geformuleerde bezwaren en opmerkingen geen feiten of overwegingen aan het licht brengen waarmee bij de opmaak van het stedenbouwkundig attest geen rekening werd gehouden;
- 3° het stedenbouwkundig attest niet is aangetast door manifeste materiële fouten.

### Hoelang blijft dit attest geldig?

Dit stedenbouwkundig attest blijft gedurende twee jaar geldig vanaf het moment van de uitreiking.

### GEGEVENS VAN DE AANVRAGER

Organisatie: PLAN & BOUW  
Straat en nummer: Grote Leiestraat 201  
Postnummer en gemeente: 8570 Anzegem

### GEGEVENS VAN HET PERCEEL

Aanvraag: het oprichten van 12 KMO-units waarvan minimaal de helft met woonfunctie  
Straat en nummer: Deinsteenweg 104  
Postnummer en gemeente: 9031 Gent  
Kadastrale gegevens: 27<sup>de</sup> afdeling, sectie D, nr. 581D

### INGEWONNEN ADVIEZEN

Overeenkomstig het besluit van de Vlaamse regering van 5 juni 2009 tot aanwijzing van de instanties die over een vergunningsaanvraag advies verlenen, zijn volgende adviezen uitgebracht:

Geen advies van Agentschap Wegen en Verkeer

Geen advies van de Vlaamse Waterweg nv – Afdeling Regio West.

Ongunstig advies van Brandweerzone Centrum met referentie 019335-005/PV/2024.

## STANDPUNT VAN DE ATTESTERENDE OVERHEID

### OMSCHRIJVING AANVRAAG

---

#### 1. VOORSCHRIFTEN VAN TOEPASSING OP HET TERREIN

##### **1.1. Ruimtelijke uitvoeringsplannen – plannen van aanleg**

###### **Gewestplan**

Het perceel ligt in **woongebied met landelijk karakter** volgens het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone' (goedgekeurd bij op 14 september 1977).

*De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.*

*De woongebieden met een landelijk karakter zijn bestemd voor woningbouw in het algemeen en tevens voor landbouwbedrijven.*

###### **Gewestelijk RUP**

Het project ligt binnen de contour van het toekomstig Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Herinrichting Complex E40 Drogen' waarvan startnota goedgekeurd werd op 28 oktober 2022.

##### **1.2. Vergunde verkavelingen**

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

##### **1.3. Stedenbouwkundige verordeningen**

Volgende verordeningen zijn van toepassing op de aanvraag:

- *Algemeen Bouwreglement*
- *Gewestelijke verordening hemelwater*
- *Gewestelijke verordening toegankelijkheid*
- *Gewestelijke verordening voetgangersverkeer*
- *Gewestelijke verordening publiciteit*

##### **1.4. Andere van toepassing zijnde voorschriften**

Er zijn geen andere, relevante voorschriften van toepassing op het terrein.

#### 2. HISTORIEK

Voor dit perceel zijn er geen stedenbouwkundige vergunningen gekend.

Voor dit perceel zijn volgende milieuvergunningen gekend:

\* 1232/E/1: Gunstig van 23/03/1993 voor het regulariseren van een landbouwbedrijf met een bovengrondse stookolietank van 1200 l (rubriek 17.3.6.1.), de opslag van 300 m3 groenvoeders (rubriek 45.14.2.) en het lozen van normaal huisafvalwater in de gracht (rubriek 3.2.)

\* 1232/E/3: Gunstig van 22/07/2010 voor het verder exploiteren en het veranderen (door uitbreiding en wijziging) van een landbouwbedrijf

### **3. BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING, HET TERREIN EN HET PROJECT**

Het perceel is zowel toegankelijk langs de Welvaertslag als via een oprit langs de Deinseseesteenweg in Drogen. De gebouwen op de site zijn opgenomen in de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed (ID 133024) en worden in de wetenschappelijke inventaris als volgt omschreven:

#### "Hoeve De Meierij

*Leen, ook het ambt van meier en prater omvattend, afhankelijk van de Sint-Pietersabdij. Reeds vermeld in leenverhef van 1439. In 1622 "hofstede ghenaeft den hooghen vent".*

*Heden brede boerenwoning met ten zuiden ervan schuur en ernaast kleinere dienstgebouwen. Aan de achterzijde uitzien op Welvaertslag en afgebakend door gracht met haag en knotwilgen. Breedhuis van twee en vijf traveeën en één bouwlaag onder zadeldak (pannen), gevel daterend van 1828 (zie jaartal op schouwbank in woonkamer). Licht glooiend terrein waardoor kelderverdieping onder twee linker traveeën. Bakstenen gevel afgelijnd door verankerd en bepleisterd entablement. Licht getoogde vensters met luiken. In rechter zijgevel ouder venster met beluikt houten kozijnraam.*

*Aan de zuidwestelijke hoek van de dwarsschuur aangebouwde achthoekige manegemolen, uit eind 19de eeuw. Open gebouwtje onder tentdak met oude gebint afgedekt met roofing en ijzerplaten, rustend op ijzeren pijlers, nu wagenhuis. Ten noorden, dienstgebouw met horizontale planken beschieting van top."*

#### **Beschrijving van de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen**

Deze aanvraag tot stedenbouwkundig attest betreft het slopen van alle gebouwen op de site en het oprichten van 12 KMO units, waarvan 6 over een woonunit beschikken. De KMO-units hebben elk een oppervlakte van 180m<sup>2</sup> volgens het plan en 210m<sup>2</sup> volgens de beschrijvende nota. De woningen hebben elk een oppervlakte van 114m<sup>2</sup>. De werkplaats en opslagruimte hebben een vrije bouwhoogte van ca. 4,50m. De woongelegenheden situeren zich daar boven op. Het resterende gedeelte van het plat dak van de werkruimte en woonvolume wordt ingericht als terras, groenschermen, plaatsing zonnepanelen en/of groendaken.

Elke unit krijgt privaat parkeerplaatsen toegewezen voor de bedrijfsactiviteit en de mogelijke bewoning. In totaal worden er 39 parkeerplaatsen voorzien op de site (volgens het bijgevoegde plan). De beschrijvende nota spreekt over 43 parkeerplaatsen.

De waterhuishouding (buffering en infiltratie) wordt geregeld via een grachtenstelsel in combinatie met een bufferbekken.

Op het kruispunt van de Welvaertslag met de Raapstraat wordt een derde ontsluiting gemaakt. De oprit naar de Deinseseesteenweg zal enkel gebruikt worden voor traag verkeer. De nieuwe ontsluiting zal ook enkel dienen als brandweg.

Er zijn voor dit perceel geen bouw misdrijven bekend.

**4. EXTERNE ADVIEZEN**

Overeenkomstig het besluit van de Vlaamse regering van 5 juni 2009 tot aanwijzing van de instanties die over een vergunningsaanvraag advies verlenen, zijn volgende externe adviezen uitgebracht:

**4.1. Agentschap Wegen en Verkeer**

**Geen** advies van Agentschap Wegen en Verkeer.

**4.2. Vlaamse Waterweg**

**Geen** advies van de Vlaamse Waterweg nv – Afdeling Regio West.

*Het perceel ligt in afstroomgebied van De Vlaamse Waterweg Regio West en stroomt af naar de Leie, maar ligt op meer dan 50m van de Leie en de aangevraagde verharding is niet groter dan 1 hectare. Het projectgebied ligt conform de watertoetskaart bovendien niet in overstromingsgevoelig gebied vanuit de waterweg. Bijgevolg zal dit project geen invloed hebben op de waterweg en is De Vlaamse Waterweg nv niet bevoegd voor het geven van advies. Het is aan de vergunningverlenende overheid (Stad Gent vermoedelijk) om het watertoetsadvies op te maken.*

**4.3. Brandweerzone Centrum**

**Ongunstig** advies van Brandweerzone Centrum met referentienummer 019335-005/PV/2024:

*Het KB van 7 juli 1994 tot vaststelling van de basisnormen voor de preventie van brand en ontploffing waaraan de gebouwen moeten voldoen - gewijzigd bij de Koninklijke besluiten van 18/12/1996, 19/12/1997, 04/04/2003, 13/06/2007, 01/03/2009, 12/07/2012, 07/12/2016 en 23/6/2022- is van toepassing op dit bouwdoossier. Het aangehaalde KB kadert in de wet van 30 juli 1979, gewijzigd bij de wet van 22 mei 1990.*

*Het betreffende bouwproject wordt negatief geadviseerd om de volgende redenen:*

**De gebouwen zijn niet bereikbaar via een reglementaire brandweerweg; o.a. voor wat betreft:**

- *de draaistralen 11/15m zijn niet ingetekend t.h.v de aansluiting op het openbare weg, noch in de bochten op de interne brandweerweg;*
- *de woonentiteiten zijn niet bereikbaar met de ladderwagen van de brandweer.*

**Advies:**

*De gebouwen moeten bereikbaar zijn voor de voertuigen van de brandweer.*

*Voor de gebouwen met meer dan één bouwlaag moeten de voertuigen van de brandweer ten minste in één punt een gevelopening kunnen bereiken die op herkenbare plaatsen toegang geeft tot iedere bouwlaag. Bijkomend dient elke woonentiteit bereikbaar te zijn voor de ladderwagen van de brandweer.*

*Daartoe moeten de voertuigen van de brandweer beschikken over een toegangsmogelijkheid en opstelplaats: ofwel op de bestaande berijdbare rijbaan van de openbare weg; ofwel op een (nieuwe) bijzondere toegangsweg vanaf de berijdbare openbare weg, die de volgende karakteristieken vertoont:*

- *minimale vrije (=obstakel en gewassenvrij) breedte: 4 meter, (zij bedraagt 8 meter indien de toegangsweg doodloopt en geen keerpunt is voorzien).*
- *afstand van de rand van de weg tot gebouwen bedraagt tussen de 4 en 10 meter.*
- *minimale draaistraal: 11 meter aan de binnenkant en 15 meter aan de buitenkant, beschouwd vanuit de as van de rijbaan.*
- *minimale vrije (=obstakel en gewassenvrij) hoogte: 4 meter.*
- *maximale helling: 6%.*

## Stedenbouwkundig attest nr. 2024/80003

- het draagvermogen moet zo zijn dat de brandweervoertuigen met een maximale asbelasting van 13 ton, zonder te verzinken er kunnen rijden en stilstaan, zelfs wanneer ze het terrein vervormen.
- voor de kunstwerken (zoals putdeksels, e.d.) die zich op de toegangswegen bevinden richt men zich naar de norm NBN B03-101.
- mogelijkheid om tegelijkertijd 3 autovoertuigen van 15 ton te dragen (enkel voor hoogbouw);
- de verharde weg dient duidelijk herkenbaar te zijn bij alle weersomstandigheden en in alle seizoenen; de rand van de verharde weg dient duidelijk en duurzaam afgebakend te worden; de brandweerweg en/of aanwezigheid van zones in grasdallen dient te worden aangeduid met aangepaste verkeerssignalisatie.
- bij de aansluiting van de openbare weg naar de brandweerweg (privaat of openbaar) dienen de boordstenen van het trottoir over de volledige breedte van de brandweerweg (draaistalen 11/15) verlaagd te worden met een maximale opstand 3 cm t.o.v. de rijbaan en dienen er voldoende antiparkeermaatregelen genomen te worden om deze doorgang te garanderen (bv. parkeerverbod, voetpaduitstulping, parkeerhaken, arcering,...).
- brandwegen die niet toegankelijk zijn voor regulier gemotoriseerd verkeer moeten aangeduid worden met het opschrift "Toegang brandweer vrijhouden" op borden witte borden van minimum 200 mm x 600 mm voorzien van rode omranding en rode belettering, dit ter hoogte van elke aansluiting.
- deze ontsluitingsweg moet een openbaar karakter hebben en voorzien zijn van een officiële straatnaam die duidelijk zichtbaar aangeduid moet worden.
- elke woonentiteit dient geadresseerd te worden op de wegenis waarlangs ze ontsloten wordt, eventuele automatische branddetectiecentrales dienen ook op deze wegenis geadresseerd te worden.

**Deze bijzondere brandweerweg dient gerealiseerd te zijn alvorens de entiteiten in gebruik worden genomen.** De oplevering van de wegenis dient schriftelijk gemeld te worden aan de brandweer ([preventie@brandweezonecentrum.be](mailto:preventie@brandweezonecentrum.be))

Alle doodlopende straten, minder dan 8 meter breed dienen voorzien te zijn van een keerpunt. Een keerpunt dient geschikt te zijn voor het keren van een brandweervoertuig (min. lengte 11 meter – 3 assen; draaistalen 11/15). Deze mogelijkheid dient aangetoond te worden op tekening.

### Verkeerremmende maatregelen:

Eventuele verkeersplateaus of verkeersdrempels dienen te beantwoorden aan de eisen van de openbare vervoersmaatschappij en de vigerende wetgeving.

Het plaatsen van verkeerremmende maatregelen (andere dan verkeersplateaus of drempels) mogen geen hinder opleveren voor de doornit van de hulpdiensten en/of de opstelling van hun voertuigen of materiaal.

Het plaatsen van afsluitpaaltjes kan toegestaan worden voor zover men gebruik maakt van overrijdbare, wegneembare types (slotsysteem moet voldoen aan de eenvormige sleutelpaalbediening: driekantsleutel) of dynamische palen (voorwaarden: telefonisch of via PC verzinkbaar vanuit de dispatching brandweerkazerne, automatische afstandsbediening vanuit elk brandweervoertuig, noodbediening bij stroomuitval, 24u/24u onderhoudsdienst bij defect, knipperende LED verlichting op paal, aanduiding brandweerdoorgang op paal).

Wanneer sleutelpalen geplaatst worden moet het slotsysteem voldoen aan de eenvormige sleutelpaalbediening met Brandweezone Centrum goedkeuring (zie onderstaande foto). Deze bediening moet zich minstens 10 cm boven de grond bevinden.

Alvorens men anti-parkeerpaaltjes en straatmeubilair plaatst, moet er een testrit gebeuren met de brandweervoertuigen om na te gaan of de voorziene paaltjes geen hinder veroorzaken en alle vereiste in- en uitdraaibewegingen mogelijk blijven.

## Stedenbouwkundig attest nr. 2024/80003

*Groenvoorzieningen (bomen, e.d.), straatmeubilair (verkeersborden, zitbanken, speelelementen, e.d.) en geparkeerde voertuigen mogen geen hinder opleveren voor de doorrit en opstelling van de voertuigen van de hulpdiensten. Een periodiek onderhoud van de groenvoorzieningen zal dan ook nodig zijn.*

*Straatnaamgeving en huisnummering moeten duidelijk en ondubbelzinnig zijn voor hulpdiensten. Huisnummers dienen duidelijk zichtbaar aangeduid te worden.*

*Er moeten hydranten, gevoed door het openbare waterleidingnet (minimale Ø150) voorzien worden derwijze dat de afstand tussen hydranten onderling maximaal 100 m bedraagt en de afstand van elke woonentiteit tot een hydrant maximaal 60 m bedraagt. De hydranten dienen in verharde (betonstraatstenen, KWS-verharding, beton, ... - dus geen (grind)gazon of grasdallen) zones voorzien te worden van minstens 1mx1m waarbij de hydrant centraal gelegen is. De hydranten liggen op minstens 0,60m van de rand van de brandweerweg. De hydranten moeten voldoen aan de normen NBN EN 14339 en NBN EN 14384.*

*Gebouwen anders dan eengezinswoningen moeten integraal voldoen aan de minimale eisen inzake brandveiligheid, opgenomen in de basisnormen voor de preventie van brand en ontploffing waaraan de nieuwe gebouwen moeten voldoen (KB 7/7/1994 en wijzigingen).*

**Besluit: ONGUNSTIG**

**Bijzondere aandachtspunten:**

- **de brandweerwegen voldoen niet, de gebouwen zijn onvoldoende bereikbaar.**

## 5. TOETSING AAN WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE VOORSCHRIFTEN

### 5.1. Bestemming

#### Gewestplan

De aanvraag is in overeenstemming met de voorschriften van het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone'.

#### Gewestelijk RUP

Het projectgebied is gelegen binnen het plangebied van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Herinrichting Complex E40 Drongen.

Voor het complex E40 wordt momenteel een gewestelijk RUP opgemaakt. Het complex zal immers volledig heringericht worden en om dit mogelijk te maken is eerst een nieuw ruimtelijk uitvoeringsplan nodig. Op 28 oktober 2022 keurde de Vlaamse Regering de startnota goed van het GRUP 'Herinrichting Complex E40 Drongen'. In deze startnota werd één locatie-alternatief weerhouden, namelijk het centraal alternatief. Vervolgens werd er gewerkt rond de verschillende invullingen van dit centrale complex en werden de inspraakreacties en adviezen op de startnota verwerkt. De zomer van 2024 werd de scopingsnota van het gewestelijk RUP gepubliceerd. Deze nota legt de vier inrichtingsvarianten vast die onderzocht zullen worden en geeft aan hoe het milieueffectenonderzoek wordt aangepakt. Het is de bedoeling dat in de loop van 2025 het voorontwerp zal worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Op dit moment blijven nog twee oplossingsfamilies voor het complex E40 over: een familie met een doorgaande N466 en een familie met een ontkoppelde N466. Voor elk van beide families zijn twee alternatieven geformuleerd: één met een ruime bocht en één met een compacte bocht. Dit betekent concreet dat er op dit moment nog vier inrichtingsalternatieven mogelijk zijn en waarvan op dit moment de verschillende milieueffecten beoordeeld worden.

*Familie 1: Een doorgaande N466*



*Familie 2: Een ontkoppelde N466*



Het project heeft geen invloed op de vier inrichtingsalternatieven. Omgekeerd is het noodzakelijk om voldoende voorzichtig om te springen met de onzekerheden die er op dit moment nog zijn in kader van de herinrichting van het complex E40.

### **5.2. Verordeningen**

#### **Algemeen Bouwreglement**

De bijgevoegde plannen bevatten onvoldoende informatie om het ontwerp te toetsen aan deze verordening. Een toekomstige omgevingsvergunningsaanvraag moet in overeenstemming zijn met 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.

#### **Gewestelijke verordening hemelwater**

De bijgevoegde plannen bevatten onvoldoende informatie om het ontwerp te toetsen aan deze verordening. Een toekomstige omgevingsvergunningsaanvraag moet in overeenstemming zijn de gewestelijke hemelwaterverordening 2023. (Besluit van de Vlaamse Regering van 10 februari 2023).

Zie waterparagraaf.

#### **Gewestelijke verordening toegankelijkheid**

De bijgevoegde plannen bevatten onvoldoende informatie om het ontwerp te toetsen aan deze verordening. Een toekomstige omgevingsvergunningsaanvraag moet in overeenstemming zijn

## Stedenbouwkundig attest nr. 2024/80003

met de bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid.

### ***Gewestelijke verordening voetgangersverkeer***

De bijgevoegde plannen bevatten onvoldoende informatie om het ontwerp te toetsen aan deze verordening. Een toekomstige omgevingsvergunningsaanvraag moet in overeenstemming zijn met de bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 29 april 1997 houdende vaststelling van een algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer.

### ***Gewestelijke verordening publiciteit***

De bijgevoegde plannen bevatten onvoldoende informatie om het ontwerp te toetsen aan deze verordening. Een toekomstige omgevingsvergunningsaanvraag moet in overeenstemming zijn met de bepalingen van de gewestelijke publiciteitsverordening. (Besluit van de Vlaamse Regering van 12 mei 2023)

### ***5.3. Uitgeruste weg***

Het bouwperceel is enerzijds gelegen aan een voldoende uitgeruste gewestweg (Deinsesteenweg) en anderzijds aan een voldoende uitgeruste gemeenteweg (Welvaertslag).

### ***5.4. Archeologienota***

Het perceel uit de aanvraag is groter dan 3000m<sup>2</sup> en de gevraagde bodemingreep is groter dan 1000m<sup>2</sup>. Tevens bevindt zich op de site een historische hoeve. Omwille van deze redenen zal er een archeologienota opgemaakt moeten worden.

## **6. OPENBAAR ONDERZOEK**

Aanvragen om stedenbouwkundig attest worden niet onderworpen aan een openbaar onderzoek.

## **7. WATERPARAGRAAF**

### ***7.1. Ligging van het project***

Het project situeert zich in het afstroomgebied van een waterloop in het beheer van de Vlaamse Waterweg. Het ligt niet in de nabije omgeving van de waterloop.

Volgens de kaarten bij het Watertoetsbesluit is het project:

- niet gelegen in een overstromingsgevoelige gebied voor zeeoverstroming.
- niet gelegen in een gebied gevoelig voor overstromingen vanuit een waterloop (fluviaal).
- centraal gelegen in een gebied gevoelig voor overstromingen door intense neerslag (pluviaal). De overstromingskans is klein onder klimaatverandering.
- ten noordwesten gelegen in een gebied gevoelig voor overstromingen door intense neerslag (pluviaal). De overstromingskans is middelgroot (gebied waar er jaarlijks meer dan 1% kans is op overstroming).
- niet gelegen in een signaalgebied.

Het terrein is momenteel bebouwd.

### ***7.2. Verenigbaarheid van het project met het watersysteem***

#### ***Droogte***

Het hemelwater dat neervalt moet op eigen terrein maximaal vastgehouden worden en niet afgevoerd. Om hier concreet uitvoering aan te geven werd het project aan de gewestelijke

stedenbouwkundige verordening en het algemeen bouwreglement van de stad Gent inzake hemelwater getoetst.

### *Toetsing aan de gewestelijke hemelwaterverordening*

Er wordt nergens gesproken over het plaatsen van **hemelwaterputten** en een mogelijk hergebruik van hemelwater. Dit is altijd de eerste stap die genomen moet worden als het gaat over het opvangen van hemelwater op eigen terrein. We gaan ervan uit dat de woningen het hemelwater kunnen hergebruiken voor toilet, wasmachine, buitenkraan ed. Ook de KMO-units kunnen hemelwater hergebruiken voor deze toepassingen.

In het onderdeel m.b.t. waterhuishouding in de motivatienota wordt gesproken over een bufferbekken en een dimensionering van 410m<sup>3</sup> per ha. We wijzen erop dat volgens de [Hemelwaterverordening 2023](#) infiltratie verplicht is; slechts als dit niet mogelijk blijkt, mag er overgestapt worden naar buffering met vertraagde afvoer. Op basis van de gegevens in de nota is niet goed te reconstrueren of de voorgestelde 140m<sup>2</sup> in overeenstemming is met de Hemelwaterverordening.

Het is aan te raden om de mogelijkheid tot infiltratie na te gaan met **grondwaterpeilmetingen** (idealiter gedurende een jaar, minstens gedurende een winterperiode) en infiltratietests ter hoogte van de geplande infiltratievoorzieningen.

### *Bodem*

De aanleg van de ondergrondse constructie mag er geenszins voor zorgen dat er een permanente drainage optreedt met lagere grondwaterstanden tot gevolg. Een dergelijke permanente drainage is immers in strijd met de doelstellingen van het decreet integraal waterbeleid waarin is opgenomen dat verdroging moet voorkomen worden, beperkt of ongedaan gemaakt. De ondergrondse constructie dient dan ook uitgevoerd te worden als volledig waterdichte kuip en zonder kunstmatig drainagesysteem.

Een grondwaterbemaling kan noodzakelijk zijn voor de bouwkundige werken of de aanleg van de openbare nutsvoorzieningen. Bij bemaling moet volgens Vlarem minstens een melding van de activiteit gebeuren. Ze kan evenwel vergunningsplichtig zijn en zelfs merplichtig naargelang de ligging, de diepte van de grondwaterverlaging en het opgepompte debiet. De akte of vergunning moet verleend zijn door de bevoegde instantie vooraleer de bemalingswerken kunnen gestart worden.

In een aanvraagdossier voor een vergunning of melding moeten steeds de effecten naar de omgeving onderzocht worden, op basis van de gemodelleerde debieten en het bemalingsconcept, en moet steeds vermeld worden op welke manier zal omgegaan worden met het opgepompte bemalingswater (toepassing van de bemalingscascade). De bemalingsinstallatie dient geplaatst te worden door een erkend boorbedrijf.

### **Structuurkwaliteit en ruimte voor waterlopen**

Het project heeft hierop geen betekenisvolle impact.

### **Overstromingen**

Het noordwestelijke deel van de site is pluviaal overstroombaar, deels met grote kans (= minstens eens om de 10 jaar) bij huidig klimaat. Bij toekomstig klimaat zal de verwachte waterdiepte nog toenemen. De omschrijving "mogelijks, in lichte mate, wateroverlast" in de motivatienota lijkt dus wat kort door de bocht. Ruimte voor hemelwater zal van belang zijn in dit project.

De Stad volgt in deze materie het [provinciaal beleidskader voor wateradviezen](#). Dit impliceert dat voor ophoging of bebouwing in overstroombare gebieden met middelgrote kans bij toekomstig klimaat (zie onderstaande screenshot) de ingenomen ruimte voor water gecompenseerd moet worden op het terrein. Dit compensatievolume mag eventueel gecombineerd worden met de infiltratievoorziening. Verder dient er een overstromingsveilig bouwpeil gehanteerd te worden dat gelijk is aan het overstromingspeil + 30 cm. De principes m.b.t. compensatie zijn te vinden in de [publicatie](#) van de VMM.

Het schetsontwerpplan laat zien dat er inderdaad gebouwd wordt in overstroombaar gebied met grote en middelgrote kans bij toekomstig klimaat. De bovenstaande vereisten m.b.t. compensatievolume en bouwpeil dienen dus tijdig meegenomen te worden in het ontwerp van de gebouwen en de buitenruimte.

### **Waterkwaliteit**

Het project heeft hierop geen betekenisvolle impact.

### **7.3. Conclusie**

Er kan geconcludeerd worden dat voorliggende aanvraag **mits toepassing van onderstaande maatregelen** de watertoets doorstaat:

Een hemelwaterneutrale ontwikkeling is na te streven:

- Piekafvoeren vermijden: bij extreme buien wordt hemelwater lokaal zoveel mogelijk op een gecontroleerde manier vastgehouden, zodat het lokaal en afwaarts geen wateroverlast veroorzaken.
- Duurzaam watergebruik: er wordt maximaal ingezet op nuttig gebruik van hemelwater i.p.v. grond- of drinkwater.
- Droogte-impact beperken: hemelwater wordt maximaal lokaal vastgehouden voor nuttig hergebruik, infiltratie en verdamping.
- Overstromingsveilig bouwen: schade vermijden in de inrichting rekening te houden met water op straat en het toekomstig klimaat.

Als eerste indicatie in deze vroege fase van het project wordt aanbevolen om minstens 15% van de oppervlakte van het projectgebied voor te behouden als ruimte voor hemelwatervoorzieningen. In latere fase kan dit naar beneden bijgesteld worden als uit de simulaties blijkt dat aan de voorwaarden voor hemelwaterneutraliteit voldaan wordt.

## **8. NATUURTOETS**

Het stikstofdecreet omvat een nieuw beoordelingskader voor alle aanvragen die stikstofemissies veroorzaken en is in werking getreden op 23 februari 2024. Binnen de toetszone, gelegen binnen de SBZ-H (speciale beschermingszone van de Habitatrictlijn) en binnen 20 km afstand tot de emissiebron(nen), dient bij een omgevingsvergunningsaanvraag nagegaan te worden of de kritische depositiewaarde ten aanzien van de SBZ-H door het project niet wordt overschreden. De stikstofdepositie wordt beoordeeld aan de hand van de impactscore op de SBZ-H.

Bij toekomstige vergunningsaanvraag zal dit onderzocht moeten worden.

**9. PROJECT-M.E.R.-SCREENING**

Aanvragen om stedenbouwkundig attest worden niet onderworpen aan een milieueffectbeoordeling. Een dergelijke screening zal desgevallend gebeuren bij de latere omgevingsvergunningsaanvraag.

**10. BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING**

Deze aanvraag tot het verkrijgen van een stedenbouwkundig attest gaat uit van het slopen van een bestaande hoeve, opgenomen op de inventaris van onroerend erfgoed, voor het bouwen van 12 KMO-units waarvan 6 units een bovenliggende woonentiteit hebben. De KMO-units hebben een oppervlakte tussen 180m<sup>2</sup> en 210m<sup>2</sup> en er worden 39 tot 43 parkeerplaatsen voorzien.

***Cultuurhistorisch onderzoek***

Plaatsbezoek op 01/12/2022 wees uit dat de hoeve, de schuur en bijgebouwen hun oorspronkelijke structuur grotendeels behielden. In de hoeve waren de oorspronkelijke kamerindeling, de houten roostering van de zoldervloer, beide haarden op de gelijkvloerse verdieping en de helft van de kapconstructie op dat moment nog aanwezig. De langsschuur kende verschillende verbouwingen waarvan het invulmetselwerk met snelbouwsteen in sommige gevelopeningen getuige is. De schuur behield haar indrukwekkende kapconstructie. De schuur met het houten beschot (cfr. beschrijving inventaris) kende tal van storende verbouwingen. Het huisje met de bakoven behield de oorspronkelijke structuur. De hoeve liep echter ernstige stormschade op. Het dak verdween hierdoor voor de helft en de kopgevel en een deel van de roostering van de zoldervloer zijn ingestort. Naast de stormschade kon ook worden vastgesteld dat de gevels van de langsschuur en het huisje met de bakoven verschillende scheuren en verzakkingen vertoonden.

Wanneer de aanzienlijke stormschade aan de hoeve, de verwaarloosde staat van de verschillende schuren en het feit dat de locatie dichtbij de industriële bebouwing en bij de autosnelweg mee in rekening worden gebracht, kan geconcludeerd worden dat de sloop van deze gebouwen aanvaardbaar is. Hierbij wordt echter benadrukt dat zonder de ernstige stormschade er vanuit erfgoed oogpunt nog steeds zou gepleit hebben voor behoud van de gebouwen. De verwaarlozing van de schuren op zich zou immers geen argument zijn om akkoord te gaan met de sloop van deze gebouwen aangezien het verlies aan erfgoedwaarde louter te wijten zou zijn aan een gebrek aan onderhoud.

Maar een reconstructie van het aanzienlijke verdwenen of aangetaste deel van de hoeve lijkt echter geen realistisch scenario in deze context én in combinatie met de verwaarloosde staat van de schuren.

***Mobiliteit***

**- Parkeerrichtlijnen**

Om de aanvraag te toetsen aan de goede ruimtelijke ordening, bekijken we de voorgestelde parkeeroplossingen rekening houdend met bovenstaand bereikbaarheidsprofiel. De Stad beoogt de leefbaarheid en kwaliteit van de stad te bewaren en zelfs te versterken zonder de parkeeroverlast op de omgeving te verhogen. Daarom creëerden we een set van fiets- en autoparkeerrichtlijnen om aan de hand van objectieve criteria de gewenste parkeerratio voor auto en fiets te berekenen.

De parkeerrichtlijnen vragen minimum 2 fietsparkeerplaatsen per kmo-unit en minimum 2 fietsparkeerplaatsen + 1 per extra slaapkamer per woonunit. Wat de autoparkeerplaatsen betreft,

## Stedenbouwkundig attest nr. 2024/80003

vragen de parkeerrichtlijnen 25 à 48 autoparkeerplaatsen voor de kmo-functie (uitgaande van 210m<sup>2</sup> per unit) en 5 à 12 voor de woonfunctie (rekening houdende met 6 woonunits).

### *Fietsparkeerplaatsen*

Er worden op de plannen geen fietsparkeerplaatsen ingetekend. Deze moeten echter wel voorzien worden. De fietsparkeerplaatsen moeten overdekt en afsluitbaar ingericht worden. Dit kan in elke kmo-unit op voorwaarde dat ze vlot bereikbaar zijn en dat ook de bewoners hier vlot toegang toe hebben.

### *Autoparkeerplaatsen*

Er worden op het plan 39 autoparkeerplaatsen ingetekend, maar in de motiveringsnota zijn dit er 43.

Aangezien deze locatie iets minder goed ontsloten is met het openbaar vervoer en er een aanzienlijke fietsafstand is van Gent, vragen we om voor dit project eerder iets meer parkeerplaatsen te voorzien, dus bij voorkeur eerder 43 dan 39. In ieder geval is het belangrijk dat al het parkeren op eigen terrein wordt voorzien.

De afmetingen van de parkeerplaatsen zelf is conform maar de parkeerwegbreedte is te smal. Dit is telkens 5m op de plannen, maar conform de NEN-normen vragen we om de dit 6m breed te voorzien zodat er vlotter in en uit de parkeerplaatsen kan gemanoeuvreed worden.

Het is niet wenselijk om de autoparkeerplaatsen privaatief toe te wijzen aan elk lot (zoals aangegeven wordt in de motiveringsnota), omdat op die manier wat flexibiliteit in het gebruik van de parkeerplaatsen verloren gaat (bijvoorbeeld deels dubbel gebruik voor werken en wonen).

### *Circulatie*

Het pad vanaf de Deinsteenweg moet 2m breed zijn (i.p.v. 1,50m op de huidige plannen) zodat dit comfortabel gebruikt kan worden door voetgangers en fietsers.

Het is onduidelijk hoeveel logistiek verkeer er op de site zal aanwezig zijn en hoe het laden en lossen zal georganiseerd worden. Dit moet verduidelijk worden. Hierbij is het belangrijk dat dit op eigen terrein kan gebeuren en dat dit kan gebeuren zonder hinder voor de andere vervoersmodi (fietsers, personenwagens.)

Het is belangrijk om i.k.v. mogelijk vrachtverkeer rekening te houden met de draaicirkels bij het in/uitrijden van de site. Op de plannen lijkt dit relatief smal.

### **- Impact van toekomstige op- en afrittencomplex op voorliggend ontwerp**

Gezien het op dit moment nog niet duidelijk is hoe het toekomstige op- en afrittencomplex er zal uitzien, is het ook niet evident om aan te geven welke impact het vernieuwde complex zal hebben op het project in de Deinsteenweg 104.

We stellen vast dat de nieuwe weginfrastructuur, in de 4 voorliggende varianten, de projectzone Deinsteenweg 104 niet doorkruist. Maar de inrichting van de N466, ter hoogte van de secundaire ontsluitingsweg naar de projectzone, kan in alle varianten wijzigen. De aansluiting van deze secundaire ontsluitingsweg op de N466 zal dus mogelijk in de toekomst nog wijzigen, afhankelijk van de gekozen variant.

Het plangebied is in deze fase nog bewust voldoende ruim om het complex en de bijhorende landschappelijke inpassing te kunnen inplannen en tevens alle compensaties en milderende

maatregelen die nodig zouden blijken te kunnen voorzien in het plangebied. Welke maatregelen (en dus ook welke percelen) effectief zullen worden opgenomen in het gewestelijk RUP (en hierin herbestemd zullen worden), is op dit moment van het onderzoek nog niet gekend. Dit plangebied zal dus in verdere loop van de procedure worden verfijnd in functie van definitieve keuzes en ontwerpen. Het is op dit moment dus nog niet bekend of het projectgebied in de Deinseseesteenweg 104 uiteindelijk gevat zal worden door het gewestelijk RUP, welke inrichting hier voorop gesteld wordt en welke bestemming dit perceel zal krijgen.

Omwille van voorgaande redenen is het dan ook noodzakelijk om voldoende voorzichtig om te springen met de onzekerheden die er op dit moment nog zijn in kader van de herinrichting van het complex E40.

### **- Impact van het voorliggende ontwerp op het toekomstige op- en afrittencomplex**

In voorliggend ontwerpplan worden 12 KMO-units voorgesteld van ongeveer 210m<sup>2</sup>. Boven minimaal 50% van deze units voorziet het ontwerp woongelegenheden. Er worden minimaal 36 parkeerplaatsen gerealiseerd (0,9p per woongelegenheden en 1,0p/100m<sup>2</sup> KMO).

De ontsluiting van de site voor gemotoriseerde voertuigen gebeurt via de Welvaertslag. De site is te voet en met de fiets bereikbaar via een doorsteek naar de N466. Er is een brandweertoeegang die rechtstreeks op de Raapstraat ontsluit.

Gezien de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer via de Welvaertstraat wordt georganiseerd is er geen interferentie met de herinrichting van het complex. Het project legt dus geen hypotheek op de vier varianten die nog voorliggen. Mogelijk zal de aansluiting van de secundaire ontsluitingsweg op de N466 op termijn nog aangepast moeten worden.

### ***Ruimtelijke inpasbaarheid***

De gewenste invulling met een gemengd project – KMO-units gekoppeld aan woningen – is inpasbaar in de omgeving waar enerzijds al een zeker aantal kleine bedrijven en grotere kantoren voorkomen en anderzijds het woonlint langs de Raapstraat vertrekt. Dit perceel vormt een schakel tussen deze functies. Het perceel ligt langs de Welvaertslag, een smalle, doodlopende straat waar we zwaar verkeer te allen tijde willen vermijden. Om te vermijden dat er een ander type bedrijven op dit perceel komt, die veel meer (vracht)verkeer met zich mee brengen, kunnen hier enkel kleinere KMO-units, allemaal verbonden aan een bedrijfswoning, toegestaan worden. Daarnaast zal een toekomstig ontwerp ook onderhevig zijn aan de huidige regelgeving inzake overstromingsveilig en boomsparend ontwerpen. Indien uit de verfijning van het ontwerp blijkt dat het gewenste programma te zwaar is om hemelwaterneutraal en boomsparend te bouwen, kan het voorgestelde programma en de bouwoppervlakte gereduceerd worden.

Mits rekening te houden met de **bijzondere voorwaarden en opmerkingen** zijn de voorgestelde handelingen ruimtelijk inpasbaar binnen de onmiddellijke omgeving.

## **CONCLUSIE**

**Voorwaardelijk gunstig**, de projectzone bevindt zich binnen de grenzen van het plangebied van het GRUP 'Herinrichting complex E40 Drongen'. De nieuwe weginfrastructuur, zoals voorzien in de 4 varianten, doorkruist het projectgebied echter niet. Voorliggend project op Deinseseesteenweg 104 legt geen hypotheek op de mogelijke invullingen van het op- en afrittencomplex, gezien de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer volledig langs de lokale weg Welvaertstraat wordt

## Stedenbouwkundig attest nr. 2024/80003

georganiseerd. Het gewenste project is inpasbaar in de omgeving mits rekening te houden met de bijzondere voorwaarden en opmerkingen.

### **Bij het verlenen van dit attest legt het college van burgemeester en schepenen volgende bijzondere voorwaarden op:**

#### **Brandweer:**

Een nieuwe ontwikkeling moet voldoen aan de minimale eisen inzake brandveiligheid zoals beschreven in het advies van Brandweerzone Centrum met referentienummer 019335-005/PV/2024.

#### **Typologie:**

Er zullen enkel kleinere KMO-units, allemaal verbonden aan een bedrijfswoning, toegestaan worden.

#### **Verordeningen:**

Een toekomstige omgevingsvergunningsaanvraag moet in overeenstemming zijn volgende stedenbouwkundige verordeningen: het Algemeen Bouwreglement, de gewestelijke verordening hemelwater, de gewestelijke verordening toegankelijkheid, de gewestelijke verordening voetgangersverkeer, de gewestelijke verordening publiciteit.

#### **Hemelwater:**

Een hemelwaterneutrale ontwikkeling is na te streven:

- Piekafvoeren vermijden: bij extreme buien wordt hemelwater lokaal zoveel mogelijk op een gecontroleerde manier vastgehouden, zodat het lokaal en afwaarts geen wateroverlast veroorzaakt.
- Duurzaam watergebruik: er wordt maximaal ingezet op nuttig gebruik van hemelwater i.p.v. grond- of drinkwater.
- Droogte-impact beperken: hemelwater wordt maximaal lokaal vastgehouden voor nuttig hergebruik, infiltratie en verdamping.
- Overstromingsveilig bouwen; schade vermijden in de inrichting rekening te houden met water op straat en het toekomstig klimaat.

Als eerste indicatie in deze vroege fase van het project wordt aanbevolen om minstens 15% van de oppervlakte van het projectgebied voor te behouden als ruimte voor hemelwatervoorzieningen. In latere fase kan dit naar beneden bijgesteld worden als uit de simulaties blijkt dat aan de voorwaarden voor hemelwaterneutraliteit voldaan wordt.

#### **Mobiliteit – parkeerrichtlijnen:**

Het project moet voldoen aan volgende voorwaarden:

- Het minimum aantal fietsparkeerplaatsen moet bij de omgevingsvergunningsaanvra(a)g(en) duidelijk ingetekend worden op de plannen conform de inrichting en afmetingen van de stedelijke parkeerrichtlijnen.
- Het aantal parkeerplaatsen verschilt tussen het plan (=39) en de motiveringsnota (=43). Gezien de ligging en beperktere alternatieven, vragen we om voor dit project eerder te opteren voor de 43 parkeerplaatsen. Het is belangrijk dat de volledige parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgevangen.

## Stedenbouwkundig attest nr. 2024/80003

- We vragen om de parkeerwegbreedte aan te passen naar 6 m (i.p.v. 5 m).
- We vragen om het pad vanaf de Deinsteenweg ook te laten gebruiken door voetgangers/fietsers en bij voorkeur 2 m breed te voorzien. Op die manier is dit ook conform met het pad richting de Raapstraat dat ook 2 m breed is en waar we ook vragen om dit door voetgangers/fietsers te laten gebruiken.
- Het is onduidelijk hoeveel logistiek verkeer er op de site zal aanwezig zijn en hoe het laden en lossen zal georganiseerd worden. Dit moet verduidelijkt worden. Hierbij is het belangrijk dat dit op eigen terrein kan gebeuren en dat dit kan gebeuren zonder hinder voor de andere vervoersmodi (voornamelijk de fietsers, personenwagens).
- Het is belangrijk om i.k.v. mogelijk vrachtverkeer rekening te houden met de draaicirkels bij het in/uitrijden van de site.

### **Bij het verlenen van dit attest formuleert het college van burgemeester en schepenen volgende opmerkingen:**

#### **Archeologienota:**

Bij een toekomstige omgevingsvergunningsaanvraag zal een archeologienota bekrachtigd door het Agentschap Onroerend Erfgoed toegevoegd moeten worden.

#### **Geluid:**

De site kent een vrij hoge geluidsbelasting door het wegverkeer op de E40, de Deinsteenweg maar ook de Raapstraat. De voorgestelde KMO-activiteiten op de site kunnen voor bijkomende geluidsbelasting zorgen, zeker aangezien ze met de woningen in één gebouw gecombineerd worden. Bij het ontwerp van de gebouwen zal er dus bijzondere aandacht besteed moeten worden aan akoestiek met het oog op het behalen van de akoestische norm voor woongebouwen NBN S01-400-1. Het lijkt aan te raden om een akoestisch expert te betrekken.

#### **Energie:**

Vanaf 2025 is voor nieuwbouw geen gasaansluiting meer toegelaten, zie <https://www.vlaanderen.be/nieuwe-verwarmingsinstallatie-kiezen/geen-aardgasaansluitingen-meer-bij-nieuwe-grote-projecten>. Er dient dus uitgegaan te worden van een fossielvrij energiesysteem. Het is aan te raden om tijdig de ruimtelijke inpassing te onderzoeken, bv.

- Is uitwisseling van restwarmte en -kouden tussen de woningen en de KMO-units mogelijk?
- Hoeveel ruimte is nodig voor geothermische boringen en waar kunnen deze komen?
- Waar kunnen lucht-water-warmtepompen opgesteld worden (aandachtspunt geluidshinder)?
- Dakoppervlakte voor PV-installaties
- Zijn er eventueel synergiën mogelijk met de omliggende bedrijven?

#### **Vlarem:**

Voor alle inrichtingen en activiteiten voorkomend in bijlage I van Vlarem II dient voldaan te worden aan de meldings- of vergunningsplicht. Een hulpmiddel bij het bepalen van de verplichting is de 'vlaremwegwijzer' (<https://vlaremwegwijzer.navigatoir.emis.vito.be/>).

**Bodem:**

De aanleg van de ondergrondse constructie mag er geenszins voor zorgen dat er een permanente drainage optreedt met lagere grondwaterstanden tot gevolg. Een dergelijke permanente drainage is immers in strijd met de doelstellingen van het decreet integraal waterbeleid waarin is opgenomen dat verdroging moet voorkomen worden, beperkt of ongedaan gemaakt. De ondergrondse constructie dient dan ook uitgevoerd te worden als volledig waterdichte kuip en zonder kunstmatig drainagesysteem.

Een grondwaterbemaling kan noodzakelijk zijn voor de bouwkundige werken of de aanleg van de openbare nutsvoorzieningen. Bij bemaling moet volgens Vlarem minstens een melding van de activiteit gebeuren. Ze kan evenwel vergunningsplichtig zijn en zelfs merplichtig naargelang de ligging, de diepte van de grondwaterverlaging en het opgepompte debiet. De akte of vergunning moet verleend zijn door de bevoegde instantie vooraleer de bemalingswerken kunnen gestart worden.

In een aanvraagdossier voor een vergunning of melding moeten steeds de effecten naar de omgeving onderzocht worden, op basis van de gemodelleerde debieten en het bemalingsconcept, en moet steeds vermeld worden op welke manier zal omgegaan worden met het opgepompte bemalingswater (toepassing van de bemalingscascade). De bemalingsinstallatie dient geplaatst te worden door een erkend boorbedrijf.

Aldus gedaan in zitting van **24 april 2025**