

Deputatie

Besluit

Zitting van 24 april 2025
directie Ruimte & Mobiliteit - dienst
Omgevingsvergunningen (R)
R02 OMV_2024030450

45	2025_DEP_01977	OVberoep 2024030450 - Gent - Agentschap Wegen en Verkeer tegen Allary, Van Duffel en Urbanlink - Vergunning verlenen onder voorwaarden
-----------	-----------------------	---

Bevoegde gedeputeerde: Joke Schauvliege

Samenstelling:

Aanwezig:

Kurt Moens, Gedeputeerde - wnd. Voorzitter; Joke Schauvliege, Gedeputeerde; Dagmar Beernaert, Gedeputeerde; David Coppens, Gedeputeerde; Steven Ghysens, Provinciegriffier

Afwezig

Carina Van Cauter, Gouverneur - Voorzitter

Feitelijke en juridische gronden

Gelet op de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, zoals vastgesteld bij Besluit van 15 mei 2009 van de Vlaamse Regering houdende coördinatie van de decreetgeving op de ruimtelijke ordening, hierna VCRO;

Gelet op het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, hierna OVD;

De heer Bjorn Allary, met als adres Brabantdam 37 te Gent, de heer Joris Van Duffel, met als adres Brabantdam 37 te Gent en Urbanlink bvba, met als adres Brabantdam 37 te Gent, hebben per beveiligde zending van 29 februari 2024 een aanvraag voor een omgevingsvergunning ingediend. Deze aanvraag heeft als omgevingsvergunning-referentie: 2024030450.

De aanvraag heeft betrekking op een terrein gelegen te Sint-Amandsberg, deelgemeente van Gent, Antwerpsesteenweg 793, kadastraal gekend 18° afdeling, sectie B, nr. 22W2, 22X2, 21T, 25, 19F, 20C, 19G, 25;

Het betreft een aanvraag tot het verkavelen van gronden in 28 loten bestemd voor eengezinswoningen, 2 loten bestemd voor meergezinswoningen, 2 loten bestemd voor collectieve fietsenstallingen, het rooien van bomen, de aanleg van nieuwe wegenis en groenaanleg.

De aanvraag omvat stedenbouwkundige handelingen:

- verwijderen van vrijstaande gebouwen: bestaande bebouwing;
- hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos;
- aanleg van nieuwe verkeersweg: wegenis en riolering.

De aanvraag werd in eerste aanleg behandeld volgens de gewone procedure.

Het college van burgemeester en schepenen heeft in zitting van 10 juli 2024 op basis van deze aanvraag de omgevingsvergunning verleend.

Tegen deze beslissing werd per beveiligde zending van 14 augustus 2024 beroep ingesteld door het Agentschap Wegen en Verkeer.

De gemachtigde provinciale ambtenaar heeft dit beroep op woensdag 11 september 2024 ontvankelijk en volledig verklaard.

Gelet op het verslag van de provinciaal omgevingsambtenaar van 27 maart 2025.

Dat alle partijen het verslag van de provinciaal omgevingsambtenaar toegestuurd kregen, met de mogelijkheid om een schriftelijke repliek te bezorgen en om gehoord te worden.

Gehoord op dinsdag 3 december 2024 door gedeputeerde Joke Schauvliege, voorzitter, en de heer Jan Allaert, provinciaal omgevingsambtenaar:

Namens appellant: mevrouw Lucy Petrie, mevrouw Anouk Janssens en de heer Greg Snoeck;

Namens de aanvrager: de heer Koen Van Heysbroek, de heer Dries Van Buynder en de heer Gilles Dewulf.

Gelet op de termijnverlenging(en), ten gevolge van:

- het gemotiveerd verzoek tot termijnverlenging van de aanvrager in toepassing van art. 66§2/1 omgevingsvergunningsdecreet, dat werd aanvaard;
- bijkomend openbaar onderzoek en adviesronde.

Dat alle partijen het verslag van de provinciaal omgevingsambtenaar toegestuurd kregen, met de mogelijkheid om een schriftelijke repliek te bezorgen en om gehoord te worden.

Gehoord op dinsdag 8 april 2025 door gedeputeerde Joke Schauvliege, voorzitter, en mevrouw Veerle Van der Heyden, provinciaal omgevingsambtenaar:

Namens de aanvrager: de heer Dries Van Buynder, bijgestaan door de heer Gilles Dewulf.

Beschrijving

Context

1.1 Stedenbouwkundige basisgegevens

- Het terrein ligt binnen de perimeter van het bij KB van 14 september 1977 vastgesteld gewestplan Gentse en Kanaalzone.
De bouwplaats ligt in woongebied.
- Het terrein is gelegen binnen de grenzen van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) 'Antwerpsesteenweg – Orchideestraat', definitief vastgesteld op 26 juni 2018. Het terrein is gelegen in een zone voor wonen: stedelijke functie (Z2), een projectzone (Z2) en een zone voor park (Z6).
- Het terrein is niet gelegen in een goedgekeurde, niet vervallen verkaveling.
- Voorschriften die volgen uit stedenbouwkundige verordeningen: het Algemeen Bouwreglement (ABR) van de stad Gent is van toepassing.

1.2 Andere relevante gegevens betreffende de ruimtelijke context

- Het terrein ligt aan de voldoende uitgeruste gewestweg N70, plaatselijk Antwerpsesteenweg genaamd en aan de voldoende uitgeruste gemeenteweg Hollenaarstraat.
- Het terrein ligt niet aan een (oud-)geklasseerde waterloop.
- De aanvraag moet niet voor advies voorgelegd worden aan entiteit van het agentschap RO–Vlaanderen, die met de zorg voor het onroerend erfgoed belast is. Het terrein ligt niet in ruimtelijk kwetsbaar gebied, een speciale beschermingszone, of in een park of een bos.
- Bij de aanvraag is een mobiliteitsstudie gevoegd.

1.3 Adviezen

1.3.1 Agentschap Wegen en Verkeer

Deze instantie bracht op 11 april 2024 volgend ongunstig advies uit:

"...

1. Onwenselijk omwille van doelstellingen en zorgplichten

Conform artikel 4.3.4. VCRO kan de vergunning worden geweigerd of moeten er voorwaarden opgelegd worden in de vergunning indien uit het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer blijkt dat het aangevraagde onwenselijk is in het licht van de doelstellingen en zorgplichten van het Agentschap.

"Een vergunning kan worden geweigerd indien uit een verplicht in te winnen advies blijkt dat het aangevraagde onwenselijk is in het licht van doelstellingen of zorgplichten die gehanteerd worden binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening."

In casu is de vergunningsaanvraag onwenselijk omwille van volgende doelstellingen en zorgplichten van het Agentschap:

a. Onwenselijkheid omwille van verkeersveiligheid.

In voorliggend geval worden de doelstellingen en zorgplichten inzake verkeersveiligheid en inzake een vlotte verkeersdoorstroming geschonden. Het is de bevoegdheid van het Agentschap Wegen en Verkeer om te allen tijde het veilig en vlot verkeer te waarborgen. De verkeersveiligheid is dus een doelstelling en zorgplicht van het beleidsveld van Agentschap Wegen en Verkeer die met zorgvuldigheid nagestreefd moeten worden. Het Agentschap toetst dan ook de invloed van elke vergunningsaanvraag op de verkeersveiligheid rekening houdend met de specifieke omstandigheden. Het Agentschap Wegen en Verkeer streeft de beperking van de toegangen tot een gewestweg, zoals de N70, na met het oog op het vergroten van de vlotte verkeersdoorstroming, het bevorderen van de verkeersveiligheid en het verlagen van de conflictpunten met de zwakke weggebruiker. De algemene richtlijnen hieromtrent werden gebundeld in het dienstorder MOW/AWV/2012/16 van 16/10/2012 (betreffende de Reglementering van de toegangen tot gewestdomein), die onder meer de volgende voorwaarden oplegt:

- Ter hoogte van de perceelsgrens, dient, behoudens de toegang, een structurele nietoverrijdbare scheiding aangebracht te worden door de aangelande.*
- Indien het perceel grenst aan een weg van lagere categorie, dient de toegang daar te worden voorzien, eveneens zo ver mogelijk verwijderd van het kruispunt.*

De vergunningsaanvraag is onwenselijk om volgende redenen:

Langs de N70 en op de locatie van de vergunningsaanvraag moet het aantal toegangen worden beperkt om te streven naar een overzichtelijk wegbeeld zodat weggebruikers potentiële conflictpunten kunnen inschatten.

De gemeentewegen hebben een toegang verlenende functie waardoor toegangen inherent zijn aan dit type weg conform de inrichtingsprincipes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het dienstorder m.b.t. toegangen (MOW/AWV/2012/16) bepaalt dat wanneer een perceel grenst aan een weg van lagere categorie de toegang daar dient te worden voorzien. Op deze wijze wordt op een veiligere wijze ontsloten met minder hinder voor het vlot verkeer en zonder bijkomende gevaarlijke conflictpunten te creëren ter hoogte van de gewestweg.

De toegang dient genomen te worden langs de gemeenteweg, Hollenaarsstraat. Ter hoogte van de perceelsgrens met het openbaar domein van de gewestweg, dient een structurele niet overrijdbare scheiding aangebracht te worden.

Het Agentschap Wegen en Verkeer benadrukt dat zij de in de aanvraag voorziene vorm van ontsluiting naar de openbare weg niet zal toestaan.

Hoewel een privaat perceel een recht heeft om toegang te hebben tot de openbare weg, is de uitoefening van dit recht afhankelijk van de noodwendigheden eigen aan het openbaar domein. Het openbaar domein wordt in eerste instantie immers aangelegd met het oog op het algemeen belang. De inrichting van de openbare weg is steeds precair en men kan geen particulier recht op de bestaande of toekomstige inrichting van een openbare weg doen gelden.

Het Agentschap Wegen en Verkeer geeft aan hoe de openbare weg in het algemeen belang moet worden aangelegd, namelijk met een minimum aan ontsluitingen en conflictpunten. De vergunningverlenende overheid kan bij het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning niet bepalen hoe de openbare weg zal moeten worden aangelegd. De breedte en de modaliteiten van de ontsluiting van een perceel naar de openbare weg worden bepaald door de wegbeheerder van deze openbare weg en niet door de vergunningverlenende overheid. Anders oordelen zou een bevoegdheidsoverschrijding inhouden.

De in de huidige vergunningsaanvraag voorziene ontsluiting zal dus onuitvoerbaar zijn, bij gebreke aan een akkoord hieromtrent door de wegbeheerder. Elke normaal en zorgvuldige vergunningverlenende overheid zal een project met een dergelijke ontsluiting niet vergunnen. Het getuigt immers van onzorgvuldig en kennelijk onredelijk bestuur om een stedenbouwkundige vergunning af te leveren die niet uitvoerbaar zal zijn bij gebreke aan de mogelijkheid om te ontsluiten naar de openbare weg.

Besluit:

Om deze redenen adviseert het Agentschap Wegen en Verkeer ONGUNSTIG betreffende voorliggende aanvraag.

..."

1.3.2 Vlaamse Milieumaatschappij

Deze instantie bracht op 18 april 2024 een gunstig advies uit:

"...

Volgens de bijlage III, IV en V van het uitvoeringsbesluit watertoets kan de overstromingsgevoeligheid als volgt beschreven worden: geen overstroming gemodelleerd voor kustoverstroming, deels pluviaal overstromingsgevoelig en geen fluviale overstromingen gemodelleerd.

De aanvraag omvat het verkavelen van gronden waarbij 28 kavels voor eengezinswoningen, 2 kavels voor collectieve fietsenstallingen en 2 kavels voor het oprichten van 3 meergezinswoningen worden voorzien.

Voor wat betreft het aspect infiltratie kunnen de schadelijke effecten worden ondervangen indien de aanvraag minstens voldoet aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening van 10 februari 2023 inzake hemelwaterputten e.a. (GSV). Prioriteit moet uitgaan naar maximaal hergebruik van hemelwater, en vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer.

Voor wat betreft het aspect grondwaterkwaliteit wordt er een gescheiden stelsel voorzien en wordt het afvalwater aangesloten op de bestaande straatriolering. De aanleg van riolering moet in overeenstemming zijn met de bepalingen van Vlare II en de code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen.

De totale oppervlakte van de niet-waterdoorlatende wegenis bedraagt 1.525 m². Rekening houdend met 80 m² per kavel voor eengezinswoningen en 50 % van het effectief bouw kader voor de meergezinswoningen (1.258 m²), bedraagt de afwaterende oppervlakte waarbinnen het verkavelingsconcept mee moet gewerkt worden 5.023 m². Het hemelwater wordt opgevangen in 22 infiltratiegrachten, waarin er in totaal 219,30 m³ infiltratievolume en 940,30 m² infiltratieoppervlakte kan worden voorzien. De overstorten voor de infiltratiegrachten gebeuren door het voorzien van 3 straatkolken die aangesloten zijn op een naastgelegen grachtstructuur die op zijn beurt aangesloten is op de RWA in de Antwerpsesteenweg. Er wordt geen knijpleiding voorzien. Volgens de siriomodellering zal er zo'n 95% van het hemelwater infiltreren, 5% zal evaporeren en een beperkt volume zal overstorten.

Aanvullend willen we er reeds op wijzen dat de individuele woningen overeenkomstig onderstaande aandachtspunten moeten ontworpen worden:

- * hemel- en afvalwater moeten gescheiden worden aangesloten d.m.v. kleurcodering op RWA riolering (regenwaterafvoer - blauw) resp. DWA-riolering (droogweerafvoer - rood/bruin);*
- * de afwatering moet voldoen aan de GSV, waarbij voor kavels groter dan 120 m² een bovengrondse infiltratievoorziening moet worden aangelegd. Op het grondplan riolering wordt er voor kavel 1-20 een put voorzien met overloop naar het achterliggend infiltratiebekken. Het is niet duidelijk of dit een hemelwaterput of een infiltratieput is;*
- * per woning moet een hemelwaterput worden aangelegd;*
- * hergebruik van hemelwater uit de hemelwaterputten is verplicht;*
- * verharde oppervlakken voor opritten en parkings worden bij voorkeur waterdoorlatend aangelegd of wateren af naar de onverharde randzones.*

Vanaf 1 januari 2015 geldt er een verbod op het gebruik van pesticiden op alle terreinen in gebruik voor een openbare dienst en dit volgens artikel 4 van het besluit houdende nadere regels inzake duurzaam gebruik van pesticiden. De wegenis die overgedragen wordt, moet dus op een efficiënte manier pesticidenvrij beheerd kunnen worden. De leidraad pesticidenvrij ontwerpen bundelt tips om verhardingen en groenzones op een efficiënte manier pesticidenvrij te beheren. Deze leidraad vindt u via <http://www.zonderisgezonder.be/aanleggen-ontwerp>.

BESLUIT

Het project wordt gunstig geadviseerd en is in overeenstemming met de doelstellingen en beginselen van de gecodificeerde decreten betreffende het integraal waterbeleid.

Bijkomende aandachtspunten in het kader van de doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid:

** de aanleg van riolering moet in overeenstemming zijn met de bepalingen van Vlarem II en de code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringssystemen;*

** de volledig gescheiden aansluiting moet uitgevoerd worden conform art. 6.2.2.1.2 § 3 van Vlarem II;*

** er geldt een verbod op het gebruik van pesticiden op alle terreinen in gebruik voor een openbare dienst.*

Voor de individuele woningen gelden volgende aandachtspunten:

** hemel- en afvalwater moeten gescheiden worden aangesloten d.m.v. kleurcodering op RWA-riolering (regenwaterafvoer - blauw) resp. DWA-riolering (droogweerafvoer - rood/bruin);*

** de afwatering moet voldoen aan de GSV;*

** per woning moet een hemelwaterput worden aangelegd;*

** hergebruik van hemelwater uit de hemelwaterputten is verplicht;*

** verharde oppervlakken voor opritten en parkings worden bij voorkeur waterdoorlatend aangelegd of wateren af naar de onverharde randzones."*

1.3.3 Hulpverleningszone Centrum

De brandweer bracht op 5 mei 2024 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

1.3.4 Nutsmaatschappijen

Proximus, Wyre, Fluvius en Farys brachten een voorwaardelijk gunstig advies uit.

1.4 Historiek

Volgende vergunningen/aanvragen zijn relevant:

Stedenbouwkundige vergunningen

- op 12 juni 1974 werd een vergunning afgeleverd voor het oprichten van verplaatsbare jeugdlokalen. (1974 SA 107);
- op 4 juni 1975 werd een vergunning afgeleverd voor het verbouwen van een clubhuis. (1975 SA 106);
- op 25 mei 1981 werd een vergunning afgeleverd voor de oprichting van een toonzaal met bijhorende woongelegenheden. ((1981/056 SA) 1981/491);
- op 5 juni 1986 werd een vergunning afgeleverd voor het bouwen van een jeugdlokaal. (1986/629);
- op 5 september 1989 werd een vergunning afgeleverd voor de verbouwing van de voor- en zijgevel(s) van een handelsgebouw. ((1989/118 SA) 1989/1037);
- op 27 augustus 1991 werd een vergunning afgeleverd voor het oprichten van een club- en vergaderlokaal. (1991/60081);
- op 15 januari 1998 werd een vergunning afgeleverd voor het rooien van 15 canadapopulieren. (1997/50193);
- op 13 december 2001 werd een vergunning afgeleverd voor de rooiing van 15 populieren. (2001/50229);
- op 22 mei 2003 werd een vergunning afgeleverd voor de plaatsing van publiciteit. (2003/50033);
- op 10 juni 2010 werd een vergunning afgeleverd voor het heraanleggen van een speelterrein. (2010/50050).

1.5 Beschrijving van de omgeving en de aanvraag

Het eigendom is gelegen binnen deelgemeente Sint-Amandsberg, in de wijk Oude Bareel. Het goed bevindt zich langs de Antwerpsesteenweg en is eveneens toegankelijk via de Hollenaarstraat. Het eigendom wordt van de hoek van beide straten gescheiden door de woningen Hollenaarstraat nrs. 144-146 (gekoppelde eengezinswoningen bestaande uit 1 bouwlaag en hellend dak) en de bebouwing Antwerpsesteenweg 829-845 (handelszaak met appartementen en horecazaak).

Het betreft een grotendeels onbebouwd terrein met een oppervlakte van 18.646m², langs de Antwerpsesteenweg bevindt zich een voormalig handelspand (Carpetright) met parking. Links van dit handelspand zijn gekoppelde eengezinswoningen gelegen. Op het eigendom bevinden zich een

vervallen kantine en kleedkamers, een vervallen opslag en een vervallen tribune, van de tijd toen er een voetbalveld was.

Achteraan grenst het terrein aan de woonverkaveling Meerakker. Links achter de eengezinswoningen bevindt zich de scouts Sint-Lucia, met scoutslokalen en speelveld.

Tussen de woningen langs Meerakker en de eigendom van de scouts bevindt zich nog een strook behorende bij het projectgebied.

Links van dit alles is de site Hypermarkt Carrefour gelegen.

1.5.1 Stedenbouwkundige handelingen

Voorliggende aanvraag beoogt het slopen van alle op het eigendom aanwezige bebouwing en het verkavelen van het terrein in 28 loten voor eengezinswoningen, 2 loten voor samen 3 meergezinswoningen en 2 loten voor collectieve fietsenstallingen. De aanvraag gaat gepaard met de aanleg van nieuwe wegenis. Er dienen bomen te worden gerooid om het terrein bouwrijp te maken. Langs de Antwerpsesteenweg wordt een bouwzone voor een meergezinswoning (A) voorzien (lot 32), op 8m achter de rooilijn en met bouwvrije zijdelingse strook rechts van min. 8m en links van min. 19,74m. De bouwzone heeft een breedte van 50,90m en een diepte van 19m. Het aantal bouwlagen bedraagt 5 onder plat dak.

Naast wonen is het mogelijk om volgende functies te voorzien:

- detailhandel: max. 400m² BVO;
- kantoor of dienstverlening: max. 500m² BVO.

In de bouwvrije zijdelingse strook wordt de toegang naar de verkaveling voorzien, in het bijzonder naar de inrit ondergrondse parkeergarage welke zich bevindt in deze bouwzone. Op het verkavelingsplan is een overdruk 'parkeergarage' aangeduid voor de realisatie van een ondergrondse parkeergarage met bergingen. Maximaal 1 ondergrondse bouwlaag is toegelaten.

In deze bouwvrije zijdelingse strook worden tevens de afvalcontainers geplaatst (ondergronds).

Op een afstand van minimum 22m achter bouwblok A komt een rij van 8 loten voor gekoppelde eengezinswoningen (loten 21-28), ingeplant tot op 7,29m van de perceelsgrens met de woningen Hollenaarstraat nrs. 144-146. Elk lot heeft een breedte van 5,40m à 5,60m en is 18,20m diep. De bouwzone wordt beperkt tot 12,20m op het gelijkvloers en 10m op de verdieping.

Het aantal bouwlagen bedraagt max. 3, de woningen worden afgewerkt met een plat dak.

Op het einde van de rij wordt een lot (30) voorzien voor de oprichting van een gezamenlijke fietsenstalling voor de eengezinswoningen.

Aansluitend op de rij eengezinswoningen is een bouwzone ingetekend voor een meergezinswoning (B). Dit bouwblok komt tot op 13,18m van de perceelsgrens met het eigendom van de scouts. Het bouwblok kent een knik, de bouwbreedte bedraagt in totaal 58,37m, de bouwdiepte bedraagt ter hoogte van de eengezinswoningen 16,20m en aan de andere zijde 19,28m.

Het aantal bouwlagen is beperkt tot 3 onder plat dak.

Aan de zijde van de verkaveling Meerakker worden 20 loten voor eengezinswoningen voorzien, in gekoppelde bouwtypologie (loten 1-20). De afstand tot de woning Meerakker nr. 11 bedraagt minstens 5,17m. Elk lot is 5,40m à 5,60m breed en 26m diep (m.u.v. loten 1 en 20, welke 30,50m diep zijn). De bouwzone is in diepte beperkt tot 12,20m op het gelijkvloers en 10m op de verdieping. 10m. De eengezinswoningen hebben een bouwhoogte van 3 bouwlagen onder plat dak. Achteraan in de tuinzone kan een berging worden opgericht.

Lot 29 - midden de huizenrij - is voorzien voor de oprichting van een gezamenlijke fietsenberging voor de eengezinswoningen.

Aan de straatkant (Hollenaarstraat) wordt de rij eengezinswoningen afgewerkt met een meergezinswoning (C) (lot 31). Het bouwblok heeft een onregelmatige vorm. De afstand tot de aanpalende woning Hollenaarstraat nr. 136 bedraagt 6,60m. De afstand tot de wegrand van de Hollenaarstraat bedraagt 6m.

De linkergevel van de meergezinswoning moet qua bouwdiepte aansluiten op de rechtergevel van de eengezinswoning opgetrokken op lot 20.

De bouwhoogte van de meergezinswoning wordt begrensd tot 3 bouwlagen onder plat dak.

De onbebouwde ruimte wordt als parkplein aangelegd en groenzone aangelegd. Op de site wordt autoverkeer geweerd, de paden zijn enkel voor de zwakke weggebruiker bestemd. Er wordt een

aantakking van de wegenis voorzien naar zowel de site van de Carrefour als naar de scouts. Bezoekers dienen ondergronds te parkeren met hun wagen, bovengronds zijn in het park fietsenstallingen voorzien.

De aanvraag gaat gepaard met de opheffing van buurtweg 91.

1.6 Openbaar onderzoek

Er diende over de aanvraag een openbaar onderzoek gehouden te worden. Naar aanleiding van het openbaar onderzoek werden er 10 bezwaarschriften ontvangen.

1.7 Motivering beslissing college van burgemeester en schepenen

"...

5. TOETSING AAN WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE VOORSCHRIFTEN

5.1. Ruimtelijke uitvoeringsplannen – plannen van aanleg

Het project ligt in woongebied volgens het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone' (goedgekeurd 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.. Het project ligt in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent' (definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 16 december 2005). De locatie is volgens dit RUP gelegen in Artikel 0: Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Gent.

Het project ligt in het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'ANTWERPSESTEENWEG - ORCHIDEESTRAAT' (Definitieve vaststelling door de Gemeenteraad op 26 juni 2018). De locatie is volgens dit RUP gelegen in zone voor wonen: stedelijke functie, zone voor wonen: stedelijke functie met overdruk projectzone en zone voor park.

De aanvraag is niet in overeenstemming met de voorschriften en wijkt af van volgende punten:

- Positie van de inrit: De voorschriften leggen op dat voor percelen langs de Antwerpsesteenweg de toegang tot het perceel (oprit) en achterliggend delen, evenals de toegang tot de parkeerplaatsen voor een aan het wonen verwante voorziening, voorzien wordt langs de rechterzijde, bekeken vanaf de straatzijde, van het gebouw. In voorliggend ontwerp wordt de toegang voor gemotoriseerd verkeer wel aan de steenweg, maar aan de linkerzijde van het gebouw gepland.

- Afstand tot zijdelingse perceelsgrens: Het RUP legt op dat langs de linker perceelsgrens een bouwvrije afstand van minimum 3 m wordt gerespecteerd. De verharding en ondergrondse afvalcontainers worden op minder dan 3 m van de linkerperceelsgrens geplaatst.

- Voortuinverharding: De stedenbouwkundige voorschriften stellen dat de voortuin voor maximaal 30% mag worden verhard in functie van de toegang tot het gebouw en de oprit naar de achterin gelegen parkeerplaatsen. De voortuin aan de Antwerpsesteenweg wordt voorzien van een verharding die 57,5 % van de voortuin inneemt.

In uitvoering van artikel 4.4.1. §1 van de VCRO kunnen, na een openbaar onderzoek, beperkte afwijkingen toegestaan worden op de stedenbouwkundige voorschriften. De afwijkingen kunnen betrekking hebben op perceelsafmetingen, de afmetingen en de inplanting van constructies, de dakvorm en de gebruikte materialen. Afwijkingen kunnen niet worden toegestaan voor wat betreft de bestemming, de maximaal mogelijke vloerterreinindex en het aantal bouwlagen.

De afwijking op de voorschriften is aanvaardbaar om volgende redenen:

- Positie van de inrit: De verschuiving van de inrit voor gemotoriseerd verkeer voor het project is stedenbouwkundig aanvaardbaar. De locatie van de inrit is afgestemd op de optimale connectie met het achtergelegen publiek park. Aansluitend op de inrit voor gemotoriseerd verkeer wordt ook een doorsteek naar het achtergelegen park en de Gidsen Sint-Lucia voorzien. De locatie hiervan aan de linkerzijde van het gebouw is vereist om een logische connectie aan te kunnen houden. Een positionering aan de rechterzijde komt dicht tegen het lichtengeregeld kruispunt van de Hollenaarstraat, wat te vermijden is. De gewijzigde positionering van de inrit doet geen afbreuk aan de principes van het RUP en kan ruimtelijk worden verantwoord. Bovendien valt de inrit op die manier

ook samen met de bestaande oprit naar het perceel, waardoor de ruimtelijke impact van deze afwijking beperkt is.

- Afstand tot zijdelingse perceelsgrens: Deze afwijking blijft zeer beperkt aangezien het bouwvolume van meergezinswoning A en B wel op een degelijke afstand van de linker perceelsgrens blijven (respectievelijk 19,74 m en 13,18 m). Enkel de ondergrondse afvalcontainers komen op een beperktere afstand tot de linkerperceelsgrens (ca. 1,5 m). Gezien de beperkte omvang van deze containers wordt geen aanzienlijke ruimtelijke impact verwacht op het aanpalende perceel.

- Voortuinverharding: De afwijkende voortuinverharding is het gevolg van de brandweertoeegankelijkheid van meergezinswoning A. Gezien de voorbouwlijn op 8 m van de rooilijn werd vastgelegd en de Antwerpsesteenweg niet is aangepast opdat de brandweer naast de rooilijn en op de gewestweg zelf zou kunnen rijden en opstellen, is een afzonderlijke brandweerweg in de voortuin vereist. De brandweerweg moet immers steeds op een afstand van 4-10 m van de gevel van een gebouw worden aangelegd. Deze brandweerweg kan stedenbouwkundig worden aanvaard, zij het dan tijdelijk. Bij de toekomstige heraanleg van de Antwerpsesteenweg moet deze brandweerweg mogelijk gemaakt worden op het openbaar domein en kan de voortuinstrook een groenere invulling krijgen. In de verantwoordingsnota wordt gesteld dat de voortuinstrook slechts 14,7 % wordt verhard in functie van het nemen van een toegang tot de verkaveling en tot meergezinswoning A, wat ruimtelijk te verantwoorden valt. Dit verhardingspercentage werd echter niet in de verkavelingsvoorschriften opgenomen en lijkt ook niet helemaal te kloppen met de ingetekende verharding. Op basis van de ingetekende verharding voor de toegangspaden wordt de maximale toegelaten verharding in de voortuinstrook beperkt tot maximum 17%. De verkavelingsvoorschriften lot 32 2.3 voortuinzone moeten worden vervangen door 'De verharding voor toegangen tot meergezinswoning A moet worden beperkt tot de strikt noodzakelijke verhardingen en dit met een maximum van 17% van de oppervlakte van de voortuinstrook gelegen binnen lot 32. Aanvullend kan een verharding in functie van de brandweerweg in grindgazon worden aangelegd.'

Deze privatieve brandweerweg moet tijdelijk van karakter zijn en moet worden verwijderd zodra de Antwerpsesteenweg is heraangelegd waarbij de brandweer dan over het fiets- en voetpad komt te rijden op het openbaar domein. Dit tijdelijk karakter moet mee worden opgenomen in de voorschriften: 'De privatieve brandweerweg in de voortuin t.h.v. blok A is tijdelijk van karakter en moet onthard worden nadat de Antwerpsesteenweg wordt heraangelegd waarbij de brandweer dan over het fiets- en voetpad komt te rijden op het openbaar domein.'

Omwille van voormelde redenen kunnen de gevraagde afwijking conform artikel 4.4.1 §1 van de VCRO worden aanvaard.

...

10. OMGEVINGSTOETS

Integraal advies van Team Stadsbouwmeester

Voorliggende aanvraag OMV_2024030450, betreft het verkavelen van gronden in 28 loten bestemd voor eengezinswoningen, 2 loten bestemd voor 3 meergezinswoningen, 2 loten bestemd voor collectieve fietsenstallingen, het rooien van bomen en de aanleg van nieuwe wegenis en groenaanleg, gelegen te Antwerpsesteenweg 793 en Hollenaarstraat.

Dit project werd voorbesproken met Team Stadsbouwmeester en voorgelegd aan de Kwaliteitskamer, op 11/02/2021, 26/01/2023 en 09/03/2023. Nadien was er verdere afstemming via bilateraal overleg tot een gunstig advies werd bekomen.

Conclusie:

Team Stadsbouwmeester waardeert de inspanningen van de ontwerper om dit project in de loop van het traject steeds verder te gaan verfijnen. Het stedenbouwkundig schema werd bekomen na een intensief traject met de verschillende stedelijke partners. De aandachtspunten en ontwerpgegevens werden steeds ter harte genomen, onderzocht en kritisch bekeken.

Team Stadsbouwmeester is van mening dat met voorliggende aanvraag een heldere stedenbouwkundige figuur wordt bekomen, deze vormt een goede drager voor verdere uitwerking. Ter hoogte van de steenweg wordt een meergezinswoning voorzien, op maat en schaal van de steenweg, en met een duidelijke leesbare entree en as voor zacht verkeer naar het bijhorende

achterliggende Hollenaarsparkje. Aan de Hollenaarstraat komt een kopvolume op schaal van de straat, met daaraan de rij eengezinswoningen geschakeld. Ook aan deze zijde wordt het achterliggend toekomstig publiek parkje leesbaar gemaakt, in de oost-westelijke richting zal dit een belangrijke doorsteek en ontmoetingsplek worden. Centraal wordt een groot publiek park voorgesteld, waaraan het wonen errond een sterke verbinding zoekt met deze ruimte. Dat is bijzonder kwalitatief voor de toekomstige bewoners.

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

Het integrale advies met de invoegen van de adviezen van de Kwaliteitskamer is bijgevoegd als bijlage.

Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

Densiteit, volume en inplanting

De komende jaren komen er veel Gentenaars bij. Het aantal Gentenaars groeit en blijft groeien.

Tegelijk is de ruimte schaars: we willen de bestaande open ruimte zoveel mogelijk behouden en de groei opvangen binnen het stedelijk gebied. Het doel is om de woonbehoeften in stedelijke gebieden op te vangen, om de verhuiskbewegingen naar het buitengebied tegen te gaan. De druk op de dichtbevolkte 19de-eeuwse wijken is reeds zeer groot, daarom kijken we nu en de komende jaren ook naar de 20ste-eeuwse wijken, zoals onder meer deze van Oostakker en Sint-Amandsberg, om er op een slimme manier te gaan verdichten. 'Ruimte voor Gent'- de nieuwe ruimtelijke structuurvisie voor de Stad Gent – geeft reeds een aantal algemene principes aan voor dit verdichtingsproces. Behoud van de groene kwaliteiten, kwalitatiever openbaar domein en inzetten op duurzamere mobiliteit zijn de voornaamste speerpunten.

Voorliggende aanvraag kan worden gekaderd in een kwalitatieve verdichting waarbij compacter bouwen op kleinere percelen vanuit het oog op een zuinig en duurzaam ruimtegebruik een uitgangspunt vormt.

Het project past binnen deze visie om op een kwalitatieve manier te gaan verdichten en gaat uit van efficiënt ruimtegebruik. Een afwisseling van compacte rijwoningen en 3 meergezinswoningen maakt een efficiënte stedelijke figuur mogelijk die een degelijke overgang vormt tussen de Antwerpsesteenweg en het achterliggend woonweefsel. De minimale woondichtheid bedraagt 25 woningen per hectare volgens het geldende RUP. Het project voorziet in 28 eengezinswoningen en 70 appartementen, met een totaal aantal woonentiteiten van 98. De voorgeschreven minimale woondichtheid wordt met 52,6 woningen per hectare gerespecteerd.

De densiteit kan bovendien worden verantwoord gezien de ligging van het project in het stedelijk knooppunt S15 'Antwerpsesteenweg Oude Bareel' conform de ruimtelijke structuurvisie 'Ruimte voor Gent'. Een stedelijk knooppunt is een plek met een goed ontwikkeld mobiliteitsnetwerk en/of bovenlokale stedelijke voorzieningen, aangevuld met wonen, waar een hogere densiteit kan worden verantwoord. Het stedelijk knooppunt S15 betreft een bestaand, maar verder op te laden knooppunt waarvan de fietsinfrastructuur verder moet worden verbeterd. Met het openbaar vervoer is de site matig tot goed bereikbaar. Op termijn wordt op de Antwerpsesteenweg ook een tram voorzien, wat de bereikbaarheid nog verder ten goede zou komen. Het is dan ook logisch dat de verhoging van de densiteit voornamelijk aan de zijde van de Antwerpsesteenweg wordt voorzien, wat ook verder is vastgelegd in het RUP. Voorliggend project gaat uit van een aflopende densiteitsgradiënt vanaf bouwblok A aan de Antwerpsesteenweg, over de tussenblok (blok B en 8 eengezinswoningen) tot de meest noordelijke reeks rijwoningen en blok C. De hogere densiteit aan de Antwerpsesteenweg is logisch gezien het bereikbaarheidsprofiel en de voorzieningen op deze locatie. De aflopende densiteit in noordwaartse richting maakt een degelijke aansluiting bij het bestaande woonweefsel mogelijk. Het project kadert in de beoogde doelstelling van de stad tot het verdichten van het randstedelijk woonweefsel.

Naast de private loten voorziet de verkaveling in de overdracht van 8841 m² van het projectgebied naar het openbaar domein van de Stad Gent. Hiervan wordt een oppervlakte van 4027 m² als natuurlijk groen aangelegd (exclusief brandweerwegen, verharding en infiltratiezones). Het voorliggende ontwerp slaagt erin om een degelijke woondichtheid te realiseren en toch een ruime

openbare groenzone te vrijwaren. Die openbare groenzone zal niet enkel de toekomstige bewoners van dit woonproject ten goede komen, maar ook de ruimere omgeving.

In de zoektocht naar passende manieren om te verdichten en compact te bouwen, ligt een belangrijke uitdaging in het beperkt ophogen van de gabarieten, doch rekening houdende met de onmiddellijke omgeving. De volumekeuze van drie bouwlagen die in het algemeen wordt opgelegd in de verkavelingsvoorschriften is hier zeker op zijn plaats. Een dergelijke hoogte past naar volume en hoogte binnen de structuurvisie van Ruimte voor Gent en past binnen de basisschaal (3 bouwlagen). Een hoogte met drie bouwlagen is een 'Gentse maat' en komt al heel veel voor in het klassieke weefsel. Deze bouwhoogte werd eveneens opgelegd in het geldende RUP.

Aan de zijde van de Antwerpsesteenweg laat het RUP een bouwhoogte van 5 bouwlagen toe, wat kan worden verantwoord vanuit het bereikbaarheidsprofiel en voorzieningenniveau die eigen zijn aan een stedelijk knooppunt.

Ondanks deze bouwhoogtes wordt voldoende afstand voorzien tussen de bouwzones en de omliggende perceelsgrenzen. De impact inzake privacy en bezonningsverlies voor de omwonenden kan hierdoor voldoende worden beperkt.

De verkavelingsvoorschriften laten echter ook ruimte om uitkragende terrassen te voorzien tegen de gevels van de gebouwen en dit buiten de ingetekende bouwzone. Bij de algemene voorschriften staat bij 1. Begrippen, Bouwdiepte: 'De diepte van een gebouw, te meten tussen het uiterste punt van de voorgevel en het uiterste punt van de achtergevel. De diepte van gelijkvloerse en uitkragende terrassen wordt niet meegerekend bij het meten van de bouwdiepte.'

Dergelijke uitkragende terrassen, voorbij de bouwzone en op de verdieping zijn niet overal stedenbouwkundig verantwoordbaar. Zo zouden uitkragende terrassen aan de noordzijde van de reeks eengezinswoningen dichter bij de perceelsgrenzen van de aanpalende woningen komen, met inkijk tot gevolg. De achterste bouwlijn van de eengezinswoningen moet effectief worden gerespecteerd, ook voor terrassen.

Bij meergezinswoning C wordt een zone voor terras ingetekend voorbij de bouwzone. Hier is het niet geheel duidelijk of het gaat om enkel een gelijkvloers terras of dat dit ook op de verdieping mogelijk is. Gezien de bouwzone van meergezinswoning C een knik maakt, komt de achtergevel op slechts 5,25 m van de zijdelingse perceelsgrens van lot 20 te liggen. Hier nog aanvullend een terras voorzien op de verdieping zorgt voor overmatige inkijk en is strijdig met de goede ruimtelijke ordening. Voor de meergezinswoningen is het bovendien niet gewenst om boven het openbaar domein uitkragingen in functie van terrassen te voorzien. Ook hier moeten uitkragende terrassen worden uitgesloten.

Aan de zijde van de collectieve binnentuin kunnen beperkte uitkragende terrassen worden toegestaan, zij het zeer sporadisch en ondergeschikt aan het bouwvolume. Aan de zijde van de Antwerpsesteenweg en het nieuwe openbaar domein is een overkraging dan weer niet op zijn plaats. Om deze redenen wordt volgende zin 'De diepte van gelijkvloerse en uitkragende terrassen wordt niet meegerekend bij het meten van de bouwdiepte' geschrapt uit de algemene voorschriften en vervangen door: 'Dakterrassen en uitkragende terrassen moeten integraal deel uitmaken van de bouwzone, tenzij anders vermeld.'

Aan de voorschriften voor lot 32 wordt het volgende toegevoegd: 'Aan de gevels van blok A en B (lot 32) uitgevend op de collectieve groenzone kan een uitkragend terras op de verdieping worden voorzien met een maximale oppervlakte van 8 m² per woonentiteit en een maximale uitsprong uit de gevel van 2 m diepte. Het plaatsen van twee terrassen op de verdieping tegenover elkaar aan blok A en blok B is enkel mogelijk als de tussenafstand tussen de achtergevels minimum 22 m bedraagt.' Met deze aanpassing kan worden gegarandeerd dat terrassen op de verdiepingen integraal binnen de bouwzone worden voorzien en blijft de impact op de omwonenden en op het openbaar domein voldoende beperkt. Aan de zijde van de collectieve tuin kan sporadisch een uitkragend terras worden toegestaan in functie van de levendigheid van de gevel en de optimalisatie van de woonkwaliteit. Gezien het ingesloten karakter van deze collectieve tuin wordt hiermee geen negatieve impact op de omwonenden verwacht.

Op het verkavelingsplan wordt een zone voor terras ingetekend. Het is hier niet helemaal duidelijk of het hier enkel gaat om de gelijkvloerse terraszones. Uit het bijgevoegde ontwerp blijkt dat dit effectief

de doelstelling is. Om dit te verduidelijken wordt in de legende van het verkavelingsplan de arcering zone voor terras vervangen door 'Zone voor terras op het gelijkvloers'.

In de verkavelingsvoorschriften wordt toegevoegd bij verhardingen: 'De ingetekende zone voor terrassen op het verkavelingsplan is enkel van toepassing op gelijkvloerse terrassen.'

In de definities van de verkavelingsvoorschriften wordt voorgevel gedefinieerd. Deze definitie komt niet overeen met deze zoals opgenomen in het vrijstellingsbesluit, namelijk: 'elke gevel gericht op de voorliggende weg, met uitzondering van garagewegen of voetwegen'. Een gebouw of constructie kan wel degelijk meer dan 1 voorgevel hebben, zoals onder meer meergezinswoning A, B en C. Deze definitie wordt bijgevolg geschrapt wegens verwarrend. De eengezinswoningen beschikken allen over slechts één voorgevel, waardoor de definitie van bouwdiepte zoals gedefinieerd in de verkaveling wel kan worden aangehouden.

Het hoofdvolume van de eengezinswoningen wordt terugspringend voorzien over 2,20 m ten opzichte van de rooilijn. Deze terugsprong maakt een levendig gevelbeeld mogelijk en is stedenbouwkundig aanvaardbaar. Ondanks de terugsprong wordt aan de achterzijde nog voldoende afstand tot de omliggende percelen bewaard. De voorschriften leggen echter niet op dat de gelijkvloerse laag aan de rooilijnzijde ook effectief tot tegen de rooilijn wordt voorzien. Vanuit het realiseren van een eenduidig openbaar domein is het van belang dat er een duidelijk fysiek onderscheid gemaakt kan worden tussen het openbaar domein en het private eigendom. Dit kan door de voorgevel of een vaste luifel tot tegen de rooilijn te plaatsen. Om deze reden moet worden toegevoegd aan de verkavelingsvoorschriften voor elk lot: 'De voorbouwlijn van het gelijkvloers moet gelijk vallen met de rooilijn. De voorbouwlijn kan worden gevormd door de voorgevel of door een vaste luifelconstructie.' Ook voor de collectieve fietsenbergingen en de meergezinswoning C is dit van belang.

Voor wat betreft lot 32 (blok A en B) voorziet het ontwerpvoorstel in een afronding van de hoeken aan de westelijke zijde van het project terwijl de rooilijn hier een rechte hoek maakt. Dit is mogelijk op voorwaarde dat het privédomein op de rooilijn steeds zichtbaar afgescheiden wordt van het openbaar domein (bijvoorbeeld door middel van een dorpel, afsluiting, verschil in materialen etc.) en dit op een methode die aansluit bij de omgevingsaanleg en architectuur van het gebouw.

De voorschriften voor lot 32 worden aangevuld met:

'De voorbouwlijn moet gelijk vallen met de rooilijn. De voorbouwlijn kan worden gevormd door de voorgevel of door een vaste luifelconstructie.

Een uitzondering hierop is de afronding van de hoeken aan de westelijke zijde van het project op voorwaarde dat het privédomein op de rooilijn steeds zichtbaar afgescheiden wordt van het openbaar domein (bijvoorbeeld door middel van een dorpel, afsluiting, verschil in materialen etc.).'

Programma en woonkwaliteit

Het project voorziet in totaal 98 woonentiteiten waarvan 28 eengezinswoningen en 70 appartementen, een ruimte voor detailhandel van maximum 400 m² BVO en een ruimte voor kantoor of dienstverlening van maximum 500 m² BVO. Aan de noordzijde van het project en meer aansluitend bij de omliggende woonwijken worden voornamelijk eengezinswoningen ingepland. Aan de zijde van de Antwerpsesteenweg worden naast appartementen ook aan wonen verwante voorzieningen gepland. Het realiseren van een aanzienlijk gedeelte aan eengezinswoningen brengt een goede mix in het woonprogramma. De verkavelingsvoorschriften maken het inrichten van kwalitatieve wooneenheden mogelijk. De bouwdiepte van de bouwzones is voldoende om een degelijke woonkwaliteit te kunnen voorzien. De concrete indeling van deze woonvolumes maakt het voorwerp uit van een afzonderlijke nog te verkrijgen omgevingsvergunning.

Het in de voorschriften toevoegen van aan wonen verwante functies is positief in functie van verweving en het opladen van het stedelijk knooppunt S15. De locatie aan de Antwerpsesteenweg is logisch gezien de zichtbaarheid en bereikbaarheid van deze plek. Volgens de nota Omgevingsaanleg wordt op het gelijkvloers van blok B een buurtondersteunende ruimte met gemeenschapsfunctie en direct contact tot de collectieve buitenruimte gepland. Dit is zeer positief en heeft een positieve impact op het creëren van de buurt. De verkavelingsvoorschriften vermelden deze functie echter niet. Hier wordt gesteld 'Aan de zone voor meergezinswoning B' wordt uitsluitend een woonfunctie gekoppeld.' Om deze buurtfunctie zeker mogelijk te maken wordt bovenstaande zin vervangen door 'Aan de zone voor meergezinswoning B wordt een woonfunctie gekoppeld met aanvullend een

collectieve ruimte, waar aan het wonen verwante activiteiten met laagdynamisch karakter kunnen plaatsvinden.'

Binnen lot 32 wordt een zone voor ondergrondse parking ingetekend die deels onder de bebouwing en ook gedeeltelijk onder de collectieve buitenruimte komt te liggen. Hoewel een ondergrondse parking onder dergelijke buitenruimtes steeds te vermijden valt en buitenruimtes op volle grond te verkiezen zijn, kan een inname van een gedeelte van deze buitenruimtes door de ondergrondse parking worden verantwoord. Door de autoparkeerplaatsen te bundelen in één enkele ondergrondse parkeergarage, kan deze zo compact mogelijk worden vormgegeven en is er ook slechts één enkele inrit vereist. Hierdoor kan een gedeeltelijke inname van de buitenruimte niet vermeden worden. In de verkavelingsvoorschriften wordt gesteld dat 'Voor zover de parkeergarage met geïntegreerd bergingencomplex niet ligt onder enig ander gebouw, is te voorzien in een dekking van minimaal 80 centimeter waarin groenaanleg kan plaatsvinden.'

Een dergelijke dekking maakt een degelijke groenaanleg mogelijk zodat de collectieve binnentuin toch een waardevolle bijdrage kan leveren aan de woonkwaliteit van de omliggende appartementen.

Omgevingsaanleg

De overdracht van een oppervlakte van 8841 m² naar het openbaar domein maakt de aanleg van een voldoende robuuste openbare ruimte mogelijk. De rooilijnen sluiten direct aan op de bouwzones met hiervoor infiltratiegrachten en een ontsluitingspad. De verharding van de wegenis wordt met een breedte van 2,70 m tot een minimum beperkt. De brandweerwegen lopen samen met deze wegenis, waardoor enkel een uitbreiding met een strook grindgazon van 1,30 m breed in functie van de brandweerweg vereist is. Het beperken van de verhardingsgraad op het toekomstig openbaar domein wordt op prijs gesteld en draagt bij aan het verwezenlijken van de klimaatdoelstellingen van Stad Gent.

Door de autoparkeerplaatsen integraal in één enkele ondergrondse parking te clusteren kan het overgrote deel van het projectgebied autovrij gehouden worden, met uitzondering van hulpdiensten, verhuisbewegingen en grote leveringen. De paaltjes aan de toegangen verhinderen ongewenst verkeer. Dit maakt de aanleg van een voldoende ruim en kwalitatief openbaar park mogelijk voor zowel de nieuwe bewoners en voor de buurtbewoners.

Door het autoluwe binnengebied zet het ontwerp bovendien in op het creëren van een fijnmazig trage wegenetwerk binnen het projectgebied en draagt hiermee bij aan de herwaardering van de trage wegen in de omgeving. Het project voorziet een kwalitatieve doorsteek naar de Antwerpsesteenweg en het terrein van de jeugdbeweging vanuit de Hollenaarstraat.

Het project anticipeert eveneens op een mogelijke toekomstige fiets- en voetgangersdoorsteek zodra de aanpalende Carrefoursite een nieuwe invulling zou krijgen. De goede doorwaadbaarheid voor fietsers en voetgangers maken bovendien de ontsluiting mogelijk van het openbaar park voor de buurt.

De vele doorsteken vanuit de bestaande openbare wegen dragen bij aan de ontsluiting van het openbaar park voor de buurt. Daarnaast dragen deze assen voor fietsers en voetgangers bij tot het optimaliseren van gebruikscomfort van het park en de sociale controle in deze openbare ruimte. Het schrappen van het ongebruikt deel van de juridisch nog bestaande voetweg 'Sentier 91' doet geen afbreuk aan de goede doorwaadbaarheid. Dit deel van de voetweg is immers op het terrein niet aanwezig en loopt bovendien dood op de woonontwikkeling Meerakker in het noorden. Voorliggende aanvraag biedt een alternatieve ontsluiting voor fietsers- en voetgangers vanuit de Antwerpsesteenweg naar de Hollenaarstraat.

De aanleg van het openbaar domein zal nog verder worden verfijnd en bijgesteld in het technisch dossier. Volgende opmerkingen moeten echter al worden meegenomen:

- Ten opzichte van de laatst besproken plannen (IKZ 12/10/2023) werd nog een wijziging gedaan in de positie van de wadi's in de strook voor de woningen. Ten opzichte van de eerdere plannen liggen de wadi's nu verder van het pad en bijna gelijk met de voorgevels (slechts 25 cm afstand). Dit bemoeilijkt sterk het beheer en zal potentieel ook in uitvoering problemen geven (afkalving taluds). De wadi's dienen bijgevolg dicht naar het pad verschoven te worden (rekening houdend met 1 m vlakke zone aan 10% i.f.v. brandweer) zodat een vlakke zone van ca. 75 cm tussen gevels en

talud ontstaat. Waar de taluds te steil zijn om machinaal te beheren, wordt lage heesterbeplanting voorzien.

- In de overige groenzones worden een aantal grote wadi's voorzien. Deze moeten landschappelijker geïntegreerd worden. Waar de ruimte beschikbaar is, moet gestreefd worden naar zo flauw mogelijke taluds. De herwerking en verfijning van de infiltratievoorzieningen moet afgestemd worden met Groendienst en Farys.

- Alle parkmeubilair moet op een verharde ondergrond staan, ook de picknickbank in de centrale groenzone.

- Het concrete beplantingssortiment moet nog afgestemd worden met de Groendienst in de fase van het technisch dossier. Er dient in dit dossier ook een onderhoudsplan toegevoegd te worden op basis van de terreineenheden van de Groendienst.

- De keuze van de concrete speeltoestellen wordt vastgelegd in de fase van het technisch dossier na afstemming met Groendienst.

- De centrale groenzone moet maximaal gevrijwaard worden van verdichting door de bouwwerken. De groenzone die ligt tussen het scoutsterrein, de Carrefoursite en de percelen aan Meerakker (met avontuurlijke inrichting) moet integraal gevrijwaard worden van alle werfverkeer en werfopslag.

- De verlagingen ifv de compensatie van de overstromingsgevoelige zone worden onderling verbonden met PP buizen. Door geringe diepte van deze zones is het onmogelijk om deze buizen onder de koffer van de paden te voorzien. Deze verbindingen dienen aangepast te worden naar verholen goten.

[afbeelding]

- We laten geen knikken toe in verbindingen met verholen goten. De infiltratiekom nr. 22 dient zodanig uitgebreid te worden zodat een rechte verbinding voorzien kan worden. Het is aangewezen om hiervoor het overgedimensioneerde toegangspad naar de meergezinswoning verder in te snoeren.

[afbeelding]

- Alle infiltratiebekkens liggen op hetzelfde niveau en storten over via 3 kolken in kom nr 22. Het feit dat er 3 overstortkolken voorzien worden doet vermoeden dat dit komt omdat één kolk het volume aan water niet aan zal kunnen. Als dit het geval is blijft de vraag natuurlijk als de verholen goten de beperkende factor niet zullen worden en als de "druklijn" niet boven de randen van de kommen uit zal stijgen. Dit al zeker voor de kommen met de kleinste nummers die door maximaal 20 verholen goten moet lopen lijkt dit niet onwaarschijnlijk. In alle geval lijkt het aangewezen om ook in kom nr 1 een overstortkolk te plaatsen die loopt naar kom nr 26 om zo de druklijn en het risico op water op de paden te verlagen.

[afbeelding]

- Alle openbare verhardingen dienen een dwarshelling van min. 2% en max. 4% te hebben en een langshelling van 2 mm/m. Voor halfverharding dient de dwarshelling 1% te bedragen.

[afbeelding]

- Voor beide zones waar aangesloten wordt op het bestaande openbaar domein dienen we te besluiten dat de peilen onvoldoende uitgewerkt blijven. Ook de peilen van de bestaande toestand zijn in deze zones onvoldoende uitgewerkt. Dit moet verder worden uitgewerkt in het technisch dossier.

- De sturingskast van het pompstation is niet ingetekend in de grondplannen. Deze heeft echter een aanzienlijke omvang en is ruimtelijk beeldbepalend. Om de impact te beperken dient deze kast naast de ondergrondse containers in lijn met de containers voorzien te worden.

- De verhardingen tussen en rond de afvalcontainers wordt uitgevoerd in betonstraatstenen ipv in uitgewassen beton. Rondom de zone die toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer wordt een boordsteen IA voorzien met een opstand van 15cm en enkel thv de laagste punten instroomopeningen naar het naastliggende (verlaagde zone) in het groen.

- De verharding in betonstraatstenen van dit woonerfje moet worden uitgevoerd volgens volgende opbouw:

[afbeelding]

- De parkpaden worden niet uitgewassen en niet voorzien van wapening, de uitvoering gebeurt volgens volgende opbouw:

[afbeelding]

- Zitbanken min 50 cm achter de rand van het doorlopende pad plaatsen zodat de functionele breedte van het pad ter hoogte van de zitbank niet beperkt wordt.

Mobiliteit

Omschrijving en bereikbaarheidsprofiel

Wandelaars en fietsers kunnen zich in het projectgebied begeven via een zachte verbinding tussen de Hollenaarstraat en de parking van de Carrefour. Deze zachte verbinding is ook bereikbaar via een trage doorsteek die aantakt op de Antwerpsesteenweg. Via deze wandel- en fietspaden kan het projectgebied doorkruist worden en zijn alle woningen, commerciële functies, en fietsenbergingen bereikbaar.

Gemotoriseerd verkeer kan de projectsite bereiken via een in- en uitrit aan de Antwerpsesteenweg. Deze in- en uitrit komt dicht bij de Antwerpsesteenweg uit op een bredere laad- en loszone, en leidt eveneens snel naar een ondergrondse parking die plaats zal bieden aan 108 autoparkeerplaatsen. De site is gelegen in stedelijk gebied en daardoor zeer goed bereikbaar met duurzame vervoersmodi. Alle dagelijkse voorzieningen bevinden zich op wandel- en fietsafstand. Jammer genoeg is de wandel- en fietsinfrastructuur de omgeving nog niet optimaal. Ter hoogte van de Carrefour langs de Antwerpsesteenweg ligt op heden geen voetpad, voetgangers kunnen er wel op de smalle verharde berm wandelen. In de Hollenaarstraat ligt wel een voetpad aan beide kanten van de weg. De fietspaden langs de Antwerpsesteenweg bestaan uit een smalle aanliggende betonstrook met geschilderde markeringen. Het fietspad is dus van ondermaatse kwaliteit. In de Hollenaarstraat ligt geen fietspad, het verkeer rijdt er gemengd. De Antwerpsesteenweg is in het stadsregionaal fietsnetwerk aangeduid als aanvullende stedelijke fietsroute en de Hollenaarstraat is aangeduid als lokale fietsroute. Op termijn zou de fietsinfrastructuur dus sterk verbeterd (moeten) worden. Met het openbaar vervoer is de site matig tot goed bereikbaar. Er bevindt zich een bushalte (Achtenkouterstraat) vlakbij de projectsite. Deze bushalte bedient de lijnen 12, 76, 77, en 78. Het dichtstbijzijnde treinstation, Gent-Dampoort, bevindt zich op ca. 3,9 km van de site (= ca. 12 minuten fietsen).

Tot slot is de site door ook zeer goed bereikbaar met de wagen, aangezien de Antwerpsesteenweg een belangrijke invalsweg is tussen de R4 en de R40.

Advisering van het project

1. Circulatie op en naar de site

Fiets en voetganger

De ontwerpers hebben in overeenstemming met het STOP-principe gekozen voor een grotendeels autovrij openbaar domein. Hierdoor komen voetgangers en fietsers op de eerste plaats en krijgen ze alle ruimte zich veilig en comfortabel door het gebied te begeven. De zachte verbindingen zijn op een logische manier ingeplant en zorgen voor een optimale doorwaadbaarheid van het gebied.

Alleen ter hoogte van de Antwerpsesteenweg krijgt het openbaar domein het statuut van woonerf en wordt het zachte verkeer gemengd met het gemotoriseerde verkeer. We gingen hier echter tijdens de voorbesprekingen mee akkoord omdat de te verwachten verkeerintensiteiten laag genoeg zijn en er geen conflicten te verwachten vallen.

De vormgeving van de zachte verbindingen zijn tijdens voorbesprekingen ook uitvoerig besproken.

Over het algemeen is alles in overeenstemming met afspraken.

Auto

Het project zal naar schatting maximaal 40 gemotoriseerde voertuigen/u genereren (in de avondspits). Deze verkeersgeneratie is dermate laag dat het project slechts een marginale impact op het verkeerssysteem zal hebben. Er worden geen significante effecten op vlak van verkeersafwikkeling en doorstroming verwacht in de omgeving van het project.

Voor wat betreft de keuze voor de locatie van de in- en uitrit is terecht gekozen voor de Antwerpsesteenweg i.p.v. de Hollenaarstraat. Het hele woonproject wordt gestructureerd door de zachte verbinding tussen de parking van de Carrefour en de Hollenaarstraat. Het is dus vooral belangrijk om deze zachte verbinding én de Hollenaarstraat zo wandel- en fietsvriendelijk mogelijk te maken en deze niet te belasten met gemotoriseerd verkeer. Dit zou niet mogelijk zijn als de in- en uitrit voor gemotoriseerd verkeer zou aantakken op de Hollenaarstraat.

Vanuit de Hollenaarstraat kunnen fietsers bovendien ook snel naar de primaire stedelijke fietsroute

langs de Krijtestraat – Waterstraat. Deze route is vele malen aantrekkelijker en veiliger dan de fietsas langs de Antwerpsesteenweg. Ook dit gegeven draagt dus bij tot de keuze om de Hollenaarstraat niet te belasten met extra gemotoriseerd verkeer.

2. Aantal fiets -en autoparkeerplaatsen bij het project volgens de stedelijke parkeerrichtlijnen

Voorliggende aanvraag betreft een verkavelingsaanvraag en bevat dus enkel gedetailleerde plannen voor de aanleg van het openbaar domein. Pas op het moment dat er een omgevingsaanvraag wordt ingediend voor het bouwen van de (meergezins)woningen, kunnen we het uiteindelijke parkeerluik beoordelen. Voorliggende aanvraag doet wel al berekeningen van het aantal te voorziene fiets- en autoparkeerplaatsen op basis van een gewenst programma.

Hieronder toetsen we deze besprekingen aan de stedelijke parkeerrichtlijnen om te kijken of de ontwikkelaar de goede richting uitgaat. Deze stedelijke richtlijnen werden opgesteld om de leefbaarheid en kwaliteit van het stedelijk gebied te bewaren door onnodig autogebruik te vermijden, fietsgebruik te stimuleren, en parkeeroverlast op openbaar domein te vermijden. De fiets- en autoparkeereis worden volgens deze parkeerrichtlijnen aan de hand van drie objectieve criteria berekend:

1) de functies (wonen + commerciële functies)

2) de ligging (witte zone)

3) de grootte (98 wooneenheden + 250m² verkoopoppervlakte + 300 m² kantooroppervlakte)

Fietsparkeren

De bouwheer berekent op een correcte manier het noodzakelijke aantal fietsparkeerplaatsen: 335 voor de bewoners en werknemers, en 16 voor de bezoekers.

Ook de manier waarop de fietsparkeerplaatsen worden voorzien, is -voor zover dit in huidige stadium beoordeeld kan worden- kwalitatief. De fietsenbergingen worden over het projectgebied verspreid, waardoor iedereen dichtbij over een fietsparkeerplaats beschikt. Het feit dat de fietsenbergingen uitsluitend inpandig en op maaiveldniveau worden voorzien, is eveneens positief en draagt sterk bij tot het gebruiksgemak en -comfort van de fietsparkeerplaatsen.

Uit de plannen is het niet helemaal duidelijk waar de bouwheer de fietsparkeerplaatsen voor bezoekers zal realiseren. Het lijkt erop dat deze ook inpandig zullen worden voorzien. In dat geval willen we er graag op wijzen dat het volstaat om de fietsparkeerplaatsen voor bezoekers rondom de gebouwen te voorzien en niet in een afsluitbare berging. Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers zijn immers gericht op kortere parkeerperiodes, waarbij het net belangrijk is dat fietsers vrij in en uit kunnen gaan zonder dat daar een sleutel, code, of badge voor nodig is. Op het plan staan wel op 4 verschillende locaties fietsnietjes ingeplant voor bezoekers, waardoor dit in principe in orde lijkt. Alleen de zijde van de Hollenaarstraat worden geen fietsnietjes voorzien. Idealiter komen ook hier op het openbaar domein nog enkele fietsnietjes. Alleen als dat niet mogelijk is, kunnen hier inpandig nog enkele fietsparkeerplaatsen voor bezoekers worden voorzien. Dit wordt als bijzondere voorwaarde opgelegd.

De fietsparkeerplaatsen voor bezoekers op openbaar domein moeten overigens in overeenstemming met IPOD worden aangelegd. Voor het ontwerp van de inpandige fietsparkeerplaatsen moet zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de stedelijke richtlijnen voor het ontwerpen van fietsenbergingen.

Autoparkeren

De bouwheer berekent op een correcte manier het aantal autoparkeerplaatsen en voorziet 108 vaste parkeerplaatsen en 31 voor bezoekers. Van de 108 vaste plaatsen zijn 98 bestemd voor de bewoners (1 parkeerplaats per woonentiteit), en de 10 overige zijn bestemd voor werknemers van de winkel en het kantoor. Deze aantallen zijn besproken met het mobiliteitsbedrijf en houden goed het midden tussen enerzijds de doelstelling om de parkeerbehoefte op eigen terrein op te vangen, en anderzijds met de doelstelling om geen overaanbod te creëren dat autogebruik zou stimuleren.

Bij het berekenen van de vaste plaatsen is overigens nog geen rekening gehouden met de mogelijkheid van dubbel gebruik. Strikt genomen zou het aantal vaste parkeerplaatsen daardoor in de uiteindelijke bouwplannen nog een beetje verlaagd kunnen worden.

Voor wat betreft het aantal bezoekersparkeerplaatsen: volgens de parkeerrichtlijnen zijn minimaal 35 bezoekersparkeerplaatsen nodig en is er dus strikt genomen een tekort van 5 parkeerplaatsen.

Rekening houdend met dubbel gebruik van parkeerplaatsen zullen 31 parkeerplaatsen echter zeker voldoende zijn. Om te vermijden dat de parkeerplaatsen voor bezoekers geprivatiseerd worden vragen we wel dat in de verkavelingsvoorschriften wordt opgenomen: 'De parkeerplaatsen voor bezoekers mogen niet individueel worden verkocht en dienen steeds als parkeerplaatsen voor bezoekers te functioneren. Ze mogen op termijn in niet functioneren als vaste, individuele staanplaatsen van de bewoners of het personeel van de commerciële functies. Ze moeten ook visueel duidelijk worden aangeduid als parkeerplaatsen voor bezoekers. '

Conclusie omgevingstoets

Mits de bijzondere voorwaarden strikt worden nageleefd, is de aanvraag in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.

CONCLUSIE

Voorwaardelijk gunstig, de gevraagde omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden is mits de voorwaarden stedenbouwkundig en planologisch verenigbaar met de onmiddellijke omgeving.

...

Artikel 2:

Legt volgende voorwaarden op:

De bijzondere voorwaarden opgelegd in het gemeenteraadsbesluit van 25 juni 2024 en alle hieronder opgenomen bijzondere voorwaarden:

1. Bijzondere voorwaarden met betrekking tot de stedenbouwkundige voorschriften

<u>Te schrappen voorschriften</u>	<u>Toe te voegen voorschriften</u>
Algemene voorschriften 1. Begrippen Bouwdiepte De diepte van gelijkvloerse en uitkragende terrassen wordt niet meegerekend bij het meten van de bouwdiepte. Voorgevel De gevel van een gebouw of van een constructie waar de hoofdingang zich bevindt. Een gebouw of constructie kan slechts 1 voorgevel hebben. 4. Verhardingen 5. Parkeren	Bouwdiepte Dakterrassen en uitkragende terrassen moeten integraal deel uitmaken van de bouwzone, tenzij anders vermeld. Zie definitie voorgevel Vrijstellingenbesluit De ingetekende zone voor terrassen op het verkavelingsplan is enkel van toepassing op gelijkvloerse terrassen. De parkeerplaatsen voor bezoekers mogen niet individueel worden verkocht en dienen steeds als parkeerplaatsen voor bezoekers te functioneren. Ze mogen op termijn niet functioneren als vaste, individuele staanplaatsen van de bewoners of het personeel van de commerciële functies. Ze moeten ook visueel duidelijk worden aangeduid als parkeerplaatsen voor bezoekers. Alle fietsparkeerplaatsen voor de (meergezins)woningen moeten op maaiveldniveau worden voorzien.
VOORSCHRIFTEN LOTEN 1-20 en VOORSCHRIFTEN LOTEN 21-28 5. Inrichtingsvoorschriften 1. Zone voor eengezinswoningen	Aantal & inplanting De voorbouwlijn van het gelijkvloers moet gelijk vallen met de rooilijn. De voorbouwlijn kan worden gevormd door de voorgevel of door een vaste

	<i>luifelconstructie.</i>
VOORSCHRIFTEN LOTEN 21-28 1. Bestemmingsvoorschriften	<i>De loten 21 t.e.m. 26 moeten voldoen aan de voorwaarden voor bescheiden wonen.</i>
VOORSCHRIFTEN LOT 29 en VOORSCHRIFTEN LOT 30 2. Inrichtingsvoorschriften 1. Zone voor collectieve fietsenbergingen	<i>Aantal & inplanting</i> <i>De voorbouwlijn moet gelijk vallen met de rooilijn.</i> <i>De voorbouwlijn kan worden gevormd door de voorgevel of door een vaste luifelconstructie.</i>
VOORSCHRIFTEN LOT 31 1. Bestemmingsvoorschriften <i>Aan de zone voor meergezinswoning B wordt uitsluitend een woonfunctie gekoppeld.</i> 2. Inrichtingsvoorschriften 1. Zone voor meergezinswoning C	<i>Aan de zone voor meergezinswoning B wordt een woonfunctie gekoppeld met aanvullend een collectieve ruimte, waar aan het wonen verwante activiteiten met laagdynamisch karakter kunnen plaatsvinden. 20% van de wooneenheden in de meergezinswoningen A, B en C moeten voldoen aan de voorwaarden voor bescheiden wonen.</i> <i>Aantal & inplanting</i> <i>De voorbouwlijn moet gelijk vallen met de rooilijn.</i> <i>De voorbouwlijn kan worden gevormd door de voorgevel of door een vaste luifelconstructie.</i>
VOORSCHRIFTEN LOT 32 1. Bestemmingsvoorschriften 2. Inrichtingsvoorschriften 1. Zone voor meergezinswoningen A en B 2.3. Voortuinzone <i>De voortuinzone mag worden verhard in functie van de aanleg van een brandweeweg, van de aanleg van toegangen tot het gebouw, de niet-residentiële ruimtes daarin en in functie van de toegang tot eventuele nutscabines.</i>	<i>20% van de wooneenheden in de meergezinswoningen A, B en C moeten voldoen aan de voorwaarden voor bescheiden wonen.</i> <i>Aantal & inplanting</i> <i>De voorbouwlijn moet gelijk vallen met de rooilijn.</i> <i>De voorbouwlijn kan worden gevormd door de voorgevel of door een vaste luifelconstructie.</i> <i>Een uitzondering hierop is de afronding van de hoeken aan de westelijke zijde van het project op voorwaarde dat het privédomein op de rooilijn steeds zichtbaar afgescheiden wordt van het openbaar domein (bijvoorbeeld door middel van een dorpel, afsluiting, verschil in materialen etc.).</i> <i>Footprint</i> <i>Aan de gevels van blok A en B (lot 32) uitgevend op de collectieve groenzone kan een uitkragend terras op de verdieping worden voorzien met een maximale oppervlakte van 8 m² per woonentiteit en een maximale uitsprong uit de gevel van 2 m diepte. Het plaatsen van twee terrassen op de verdieping tegenover elkaar aan blok A en blok B is enkel mogelijk als de tussenafstand tussen de achtergevels minimum 22 m bedraagt.</i> <i>De verharding voor toegangen tot</i>

De oppervlakte van de verharding wordt zoveel als mogelijk beperkt door een bundeling van toegangen. Behoudens de strikt noodzakelijke verhardingen is de aanleg van andere verhardingen niet toegelaten.	meergezinswoning A moet worden beperkt tot de strikt noodzakelijke verhardingen en dit met een maximum van 17% van de oppervlakte van de voortuinstrook gelegen binnen lot 32. Aanvullend is een tijdelijke privatieve brandweerweg in de voortuin t.h.v. blok A in grindgazon toegestaan. Deze brandweerweg moet onthard worden nadat de Antwerpsesteenweg wordt heraangelegd waarbij de brandweer dan over het fiets- en voetpad komt te rijden op het openbaar domein.
--	--

2. Bijzondere voorwaarden met betrekking tot het bouwrijp maken van het terrein

Archeologienota

De maatregelen in de archeologienota waarvan akte werd genomen op 18 oktober 2023 met referentienummer 27604 moeten uitgevoerd worden overeenkomstig het programma in die archeologienota en het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013.

Artikel 3:

Legt volgende lasten op:

De lasten opgenomen in het gemeenteraadsbesluit van 25 juni 2024 moeten uitgevoerd worden.

Bijkomend worden volgende last 5 - Bescheiden last opgelegd

De last bescheiden wonen moet gewaarborgd worden alvorens gebruik te kunnen maken van de vergunning. De loten 21 t.e.m. 26 en de loten 31 en 32 (20% van de meergezinswoningen A, B en C) worden aangeduid om de last bescheiden wonen op te vangen. De loten voor het bescheiden woonaanbod moeten gespecificeerd worden in de aankoopoptie of bij het stellen van de financiële waarborg.

Indien de last bescheiden wonen wordt uitgevoerd in natura moet de aanvrager de uitvoering waarborgen door (VCW art. 5.101, §2):

- ofwel het verlenen van een aankoopoptie voor de loten met het bescheiden woonaanbod aan een openbaar bestuur of een sociale woonorganisatie. Deze aankoopoptie moet worden verleend alvorens gebruik kan gemaakt worden van de vergunning. Meer info bij Dienst Wonen wonen.omgevingsvergunning@stad.gent);

- ofwel het stellen van een financiële waarborg van € 50.000 (x ABEX-index met als basis december 2008) + 20% = € 50.000 (x 1041/695) + 20% = € 89.870,5 per bescheiden woning (geïndexeerd december 2023).

Voor deze loten moet ofwel een aankoopoptie verleend worden aan Stad Gent ofwel een financiële waarborg gesteld worden. Meer info bij Dienst Wonen (wonen.omgevingsvergunning@stad.gent).

Artikel 4:

De werken mogen pas starten nadat een afdoende waarborg is gesteld:

WAARBORGEN

Waarborgen voor lasten in natura

Als vergunninghouder ben je verplicht de in deze vergunning opgelegde lasten in natura financieel te waarborgen vóór je met de werken start.

Je kunt daarbij kiezen voor een bankwaarborg of een borgstelling via een overschrijving op de Deposito- en Consignatiekas.

Optie bankwaarborg:

De financiële instellingen die zich borg stellen voor de houder van de omgevingsvergunning moeten verplicht gebruik maken van een model van borgakte. Dit model van borgakte kan je opvragen bij de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning, Balie Bouwen, Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent, tel 09 266 79 50 of via bouwen@stad.gent.

Optie storting in de Deposito- en Consignatiekas:

Alle info over deze mogelijkheid vind je terug op de website van de FOD Financiën, onder de categorie 'Borgtocht gevraagd door een openbare instantie'. Kies je voor deze optie, vermeld dan steeds het

nummer van de omgevingsvergunning (OMV_ 2024030450) en bouwen@stad.gent als emailadres van de Stad Gent.

BEDRAGEN, GOEDKEURING EN VRIJGAVE VAN DE WAARBORG

Deze financiële waarborg bedraagt:

- voor wegen- en rioleringswerken: de geraamde kostprijs zoals vastgelegd in het technisch dossier
- voor groenaanlegwerken: de geraamde kostprijs zoals vastgelegd in het technisch dossier
- voor nutsvoorzieningen (andere dan rioleringswerken): het bedrag vermeld in de offerte van de nutsmaatschappijen
- voor de kosteloze grondafstand: €40 per m²
- voor de bescheiden last (voor zover geen aankoopoptie is verleend)

Deze waarborg wordt verplicht gesteld vóór de aanvang van de vergunde werken en vereist een goedkeuring van het college van burgemeester en schepenen.

De waarborg wordt vrijgegeven na de voorlopige oplevering van de uit te voeren werken, na schriftelijk akkoord van het college van burgemeester en schepenen.

De waarborg voor de kosteloze grondafstand wordt vrijgegeven bij het verlijden van de akte van die grondoverdracht.

Het geheel van de lasten (uitgezonderd de kosteloze grondafstand) moet uitgevoerd zijn uiterlijk 10 jaar nadat de vergunning definitief en uitvoerbaar is geworden.

Artikel 77 §4 omgevingsvergunningendecreet luidt als volgt:

"De waarborg is opeisbaar of van rechtswege verworven ten belope van de waarde van de lasten die nog niet uitgevoerd zijn:

- 1° bij niet-naleving van de uitvoeringstermijnen voor de lasten, vermeld in de definitief uitvoerbare vergunning, waartegen geen beroep meer mogelijk is bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen;
- 2° als de vergunning waarvoor lasten werden opgelegd, vervalt na gedeeltelijk te zijn uitgevoerd."

Verkoopbaarheidsattest bij verkavelingen

Aangezien de lasten in natura maar uitgevoerd mogen worden nadat daarvoor de nodige financiële waarborgen zijn verstrekt (zie artikel 77§1 van het omgevingsvergunningsdecreet), volstaat de waarborg zoals hiervoor vermeld om het verkoopbaarheidsattest aan te vragen.

..."

1.8 Argumentatie appellant, hier de adviesinstantie Agentschap Wegen en Verkeer

Volgende argumenten worden ingeroepen:

- de beslissing schendt art. 4.3.4. VCRO en de doelstellingen en zorgplichten inzake wegbeheer en verkeersveiligheid.

AWV haalt de problematiek inzake de oversteekbaarheid van de N70 aan, gezien de uitrusting van de N70 met 2x2 rijstroken. Door de verkaveling wordt een nieuw kruispunt gecreëerd met de gewestweg zonder dat de gewestweg hierop is aangepast;

- appellant schets de historiek van de opmaak van het RUP en stelt dat nergens in de stedenbouwkundige voorschriften is opgenomen dat de percelen van het betrokken projectgebied allen MOETEN worden ontsloten langs de N70. Het stedenbouwkundig voorschrift met betrekking tot de toegang tot de gewestweg legt enkel vast WAAR deze toegang moet komen te liggen in geval er één wordt aangelegd, dit vanuit de vraag naar leesbaarheid van de conflictpunten op de gewestweg. Dit neemt niet weg dat het vermijden van een toegang op de gewestweg nog steeds de voorkeur geniet.

Bovendien stelt appellant dat de aanvraag niet enkel betrekking heeft op 'naastgelegen percelen', maar ook op een veel dieper aantal percelen welke niet rechtstreeks langs de N70 gelegen zijn.

Appellant stelt dat volledig abstractie wordt gemaakt van de overdruk 'projectzone' in het RUP. Wat betreft de inrichting van de projectzone stelt het RUP onder meer dat de beoordeling rekening dient te houden met een aanvaardbare mobiliteit over de volledige zone en de ruime omgeving, op vlak van bereikbaarheid, parkeergelegenheid, verkeersopwekking en verkeersbewegingen.

Het RUP stelt nergens dat er geen ontsluiting mogelijk zou zijn van de commerciële functies langs de achterliggende woonzone, enkel dat de commerciële functie zelf niet dieper mag worden ingepland en dat de achterliggende woonzone hiervan geen hinder mag ondervinden. Het is in de beslissing niet

aangetoond wat de mogelijke hinder zou zijn van de ontsluiting van de commerciële functies via de Hollenaarstraat, noch dat het niet mogelijk is om de hinder van de ontsluiting van de commerciële functies naar de Hollenaarstraat te beperken.

Een mogelijke ontsluiting van het projectgebied bevindt zich op het einde van de Hollenaarstraat, vlak bij het kruispunt met de gewestweg. Hierdoor wordt slechts een beperkt deel van de woonstraat geconfronteerd met ontsluitend verkeer, er is geen sprake van een impact op de volledige woonstraat. Bovendien is de Hollenaarstraat een lokale verbindingsweg die tot doel heeft het verkeer te verzamelen.

- Appellant stelt dat een ontsluiting van een nieuwe openbare weg op een gewestweg goed bekeken moet worden. Zo goed als alle kruispunten met de N70 op grondgebied van stad Gent zijn lichtengeregeld.

In de mobiliteitstoets werd geen onderzoek gedaan naar de verkeersbewegingen op de N70. De geschatte verkeersgeneratie is laag, en zal dus ook laag zijn op de Hollenaarstraat.

1.9 Adviezen in beroepsfase

1.9.1 Vlaamse Milieumaatschappij

Deze instantie bracht op 29 oktober 2024 een voorwaardelijk gunstig advies uit:

"...

Om een goeie werking van het hemelwatersysteem te garanderen vullen we het advies met ons kenmerk WT 2024 OG 0285_1 aan met als extra voorwaarde dat het advies van Farys ()VK-24-319 – 2de advies) moet gevolgd worden.

..."

1.9.2 Advies college van burgemeester en schepenen

Er werd op 11 september 2024 advies gevraagd aan het college van burgemeester en schepenen. Het college van burgemeester en schepenen bracht op 10 oktober 2024 volgend gunstig advies uit:

"...

Aangezien in het beroepsschrift nieuwe argumenten worden toegevoegd, voegt het huidige advies volgende aanvullingen toe op de argumentatie in de collegebeslissing in eerste aanleg die in het huidige advies integraal bevestigd en hernomen wordt:

Dienstorder

Agentschap Wegen en Verkeer baseert het ongunstig advies op dienstorder MOW/AWV/2012/16 van 16/10/2012 (betreffende de Reglementering van de toegangen tot gewestdomein) dat stelt dat:

'Indien het perceel grenst aan een weg van lagere categorie, dient de toegang daar te worden voorzien, eveneens zo ver mogelijk verwijderd van het kruispunt.'

Het louter verwijzen naar algemene principes vervat in een niet- bindend dienstorder zonder afdoende motivering over de impact van het aangevraagde op de verkeersveiligheid volstaat niet als argument tegen voorliggende ontsluiting.

Dit wordt tevens aangehaald in het arrest van de RVVB van 12 januari 2023 met nummer RvVbA-2223-0430. Een ongunstig advies louter baseren op dienstorder MOW/AWV/2012/16 volstaat niet als motivatie.

Ontsluiting op Antwerpsesteenweg

Agentschap Wegen en Verkeer gaat er verkeerdelijk van uit dat Stad Gent met de aantakking van een nieuwe openbare weg op de Antwerpsesteenweg het uitwerken van een volwaardig kruispunt wenst. Dit is niet het geval. Een nieuw kruispunt is hier niet aan de orde, maar wel een rechts-in-rechts-uit op de Antwerpsesteenweg.

De Antwerpsesteenweg is opgebouwd uit een beperkt aantal volwaardige kruispunten die afgestemd zijn op een aantal belangrijke ontsluitingswegen. Zo ontsluit de Hollenaarstraat het achterliggend woonweefsel en is hier een lichtengeregeld kruispunt aanwezig. De site Carrefour betreft een site met groot economisch belang met aan de overzijde de ontsluiting van de Beelbroekstraat die eveneens het achtergelegen woonweefsel ontsluit. Hier is bijgevolg eveneens een volwaardig kruispunt vereist.

Dit systeem van een beperkt aantal volwaardige kruispunten moet vanuit het oogpunt van Stad Gent worden gecombineerd met rechts-in-rechts-uit-toegangen die maximaal worden gebundeld. Deze bundeling is van belang om het aantal conflictpunten tot een minimum te beperken en de vlotte

doorstroming van de steenweg optimaal te houden. De lokale ontsluitingsweg voor voorliggend project past in dit laatste systeem en zorgt voor een goede bundeling, maar vraagt geen nieuw volwaardig kruispunt op de N70.

De keuze om in te zetten op slechts een beperkt aantal kruispunten en verder een bundeling van rechts-in-rechts-uit aansluitingen is heel bewust met het oog op de komst van hoogwaardig openbaar vervoer die mogelijks onder de vorm van een vrije centrale baan kan worden uitgewerkt. Door het aantal kruispunten te beperken wordt het doorsnijden van deze centrale baan voor openbaar vervoer zo weinig mogelijk doorkruist en blijft een goede doorstroming gegarandeerd.

De beroepsindieners geeft aan dat Stad Gent de problematiek inzake de oversteekbaarheid van de N70 volledig uit het oog verliest en levert een ongunstig advies af omwille van verkeersveiligheid. Dit kunnen we niet volgen. Stad Gent gaat akkoord met de stelling van AWW dat het dwarsen van de N70 enkel op een veilige manier kan gebeuren via een volwaardig kruispunt (rotonde of lichtengeregeld).

De ontsluiting van het nieuwe bouwproject uit voorliggende aanvraag gaat echter gepaard met een rechts-in-rechts-uit voor gemotoriseerd verkeer en niet met een oversteekplaats, het dwarsen van de N70, voor actieve weggebruikers.

Voorliggend project voorziet in een nieuwe openbare wegenis voor actieve weggebruikers die parallel aan de Antwerpsesteenweg loopt en die in de toekomst beide oversteekplaatsen aan enerzijds de Hollenaarstraat en anderzijds de Carrefoursite met elkaar zal verbinden. Deze verbinding zal zich ter hoogte van de aanpalende braakliggende aan de westzijde van dit project bevinden. Het project versterkt hiermee de doorwaadbaarheid van het achtergelegen woonweefsel in functie van de actieve weggebruiker. Het aantal oversteekpunten over de N70 voor de actieve weggebruiker wordt met voorliggend voorstel niet gewijzigd.

RUP 'Antwerpsesteenweg – Orchideestraat'

Het beroepsschrift stelt verder dat Stad Gent oordeelt dat het RUP een ontsluiting langs de Antwerpsesteenweg oplegt in de stedenbouwkundige voorschriften, minstens dat dit aangewezen is vanuit de beoogde ruimtelijke ordening in dit RUP. Dit eerste luik is niet correct. Het RUP legt de ontsluiting van de percelen langs de Antwerpsesteenweg of deze in het projectgebied niet vast in de voorschriften. Dit werd ook niet beweerde in het collegebesluit. Wel impliceert het RUP met de toelating van commerciële functies dat deze zich enten op de Antwerpsesteenweg. Het is overduidelijk het opzet van het RUP dat commerciële functies hun voorzijde kunnen richten op de Antwerpsesteenweg. Vanuit een goede leesbaarheid en een economische logica is een ontsluiting aan de 'achterzijde' voor bezoekers van deze commerciële functies absoluut niet gewenst. Het RUP impliceert wel degelijk een ontsluiting van de commerciële functies langs de Antwerpsesteenweg, maar dit wordt inderdaad niet opgelegd noch verboden in de voorschriften.

In het beroepsschrift wordt gesteld dat het RUP nergens oplegt dat er geen ontsluiting mogelijk zou zijn van commerciële functies langs de achtergelegen woonzone. Het klopt dat het RUP dit niet expliciet oplegt. In de toelichtingsnota staat echter wel dat de achter- of naastliggende woningen niet belast mogen worden door de commerciële functies aan de steenweg. Of deze woningen gelegen zijn in een 'zone voor wonen: stedelijke functies' of niet doet hier geen afbreuk aan. Deze bezorgdheid voor de woonkwaliteit van de woningen geldt niet enkel voor de woningen buiten het RUP of in de projectzone, maar ook voor de woningen naast de commerciële functies. Het RUP bestemd deze zones expliciet als zone voor wonen (Z2 én Z1 aan de overzijde van de Hollenaarstraat), waardoor ook de woningen aan het begin van de Hollenaarstraat hierdoor gevat zijn.

Ontsluiting via Hollenaarstraat

Het is vanuit verkeersveiligheid belangrijk om de nieuwe zachte verbinding parallel aan de Antwerpsesteenweg én de Hollenaarstraat zo wandel- en fietsvriendelijk mogelijk te maken en deze niet bijkomend te belasten met gemotoriseerd verkeer.

De Hollenaarstraat is vandaag opgenomen in het stadsregionaal fietsroutenetwerk als een lokale fietsroute. In afwachting van een fietssnelweg langs de spoorweg neemt de Hollenaarstraat de rol van een toekomstige stadsregionale fietsverbinding over. Deze fietsroute loopt vanaf de Achtenkouterstraat over de Antwerpsesteenweg door de Hollenaarstraat in noordwaartse richting. Op deze fietsas aantakken met bijkomend autoverkeer is niet gewenst en zorgt voor verkeersonveiligheid. In het voorstel van de beroepsindieners zouden niet enkel bewoners via de Hollenaarstraat moeten

ontsluiten, maar ook bezoekers van de commerciële functies. Een ontsluiting van het nieuwe project via de Hollenaarstraat heeft hier wel degelijk een impact op.

Agentschap Wegen en Verkeer stelt voor om de mogelijkheid te onderzoeken om de in hoofddorde voorziene woonfunctie van de projectzone in het achterliggende gebied te ontsluiten via de Hollenaarstraat en een gebundelde ontsluiting van de commerciële functies en woonfuncties langs de gewestweg te voorzien. Deze opsplitsing van de ontsluiting is wel degelijk stedenbouwkundig onderzocht en werd niet weerhouden wegens ruimtelijk onwenselijk. Een dergelijk ontsluitingsmodel zorgt voor een doorsnijding van het te ontwikkelen gebied met autoverkeer, met een aanzienlijke toename van verharding tot gevolg. Het groene karakter van het binnengebied en van de aansluiting ervan op de Hollenaarstraat wordt met een dergelijke gesplitste ontsluiting sterk gehypothetheerd. De opsplitsing heeft bovendien een negatieve impact op de leesbaarheid van het projectgebied.

Het bundelen van de ontsluiting van zowel de zone aan de Antwerpsesteenweg als deze in de projectzone heeft als voordeel dat verharding tot een minimum kan worden beperkt en een integraal autoluw binnengebied kan worden gecreëerd. Dit binnengebied kan bovendien worden ingezet als onderdeel van een fietsas parallel aan de Antwerpsesteenweg. Het bundelen van de inrit maakt het dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Vanuit het oogpunt van de goede ruimtelijke ordening is een opgesplitste ontsluiting met een inrit aan de Antwerpsesteenweg voor een deel van het project en een inrit aan de Hollenaarstraat voor een ander deel van het project absoluut onwenselijk.

Daarnaast stelt de beroepsindiener dat ook voor een opgesplitste ontsluiting een ongunstig advies zou worden verleend aangezien er een alternatief mogelijk is via een gemeenteweg. Hier ontbreekt alle logica. De Hollenaarstraat is geen volwaardig alternatief voor commerciële functies. Commerciële functies verwachten een ontsluiting op de Antwerpsesteenweg en geen ontsluiting op een lokale gemeenteweg.

Bovenstaande toont aan dat er genoeg argumenten zijn om het ongunstig advies van het Agentschap Wegen en Verkeer niet te volgen.

CONCLUSIE

Huidig advies herneemt integraal de inhoud en de motieven van de collegebeslissing in eerste aanleg, met dien verstande dat op de nieuwe elementen in het beroepsschrift aanvullend advies is gegeven in dit advies.

..."

Motivering

2.1 De watertoets

Het terrein ligt voor een beperkt deel in een pluviaal overstromingsgevoelig gebied B – kleine kans op overstromingen onder klimaatverandering.

Het waterbergend vermogen dat verloren gaat wordt gecompenseerd door het aanleggen van in totaal 3 compensatiebekkens met volumes 91,80m³, 12,87m³ en 77,10m³.

Er wordt voldaan aan de bepalingen van het besluit van de Vlaamse regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater.

De aanvraag voorziet in de aanleg van verschillende bovengrondse infiltratievoorzieningen die alle in verbinding staan met elkaar. De totale oppervlakte bedraagt 429,35m², de totale inhoud 161,03m³. De nieuw aan te leggen verharding, welke wordt overgedragen naar het openbaar domein, wordt hierop aangesloten.

Bij de omgevingsvergunningsaanvraag voor de bouw van de een- en meergezinswoningen en fietsenstallingen, zullen de gebouwen moeten worden aangesloten op een hemelwaterput met hergebruik en/of voorzien van groendak, conform voormelde gewestelijke verordening.

De Vlaamse Milieumaatschappij bracht een voorwaardelijk gunstig advies uit. De gestelde voorwaarden dienen te worden nageleefd.

Onder voormelde voorwaarden wordt geoordeeld dat geen schadelijk effect voor het watersysteem te verwachten is. De doelstellingen van het decreet betreffende het integraal waterbeleid worden niet geschaad.

2.2 De MER-toets

De aanvraag heeft betrekking op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage III bij het Besluit van de Vlaamse regering van 1 maart 2013 inzake de nadere regels van de project-MER-screening (B.S. 29 april 2013) in uitvoering van het decreet van 23 maart 2012 over de MER-screening (B.S. 20 april 2012).

Bij de aanvraag is een MER-screening gevoegd. Hieruit blijkt dat voor het project geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn. Het project is niet gelegen in een groene of watergevoelige bestemming. De beoogde invulling is een voortzetting van in de omgeving bestaande ruimtelijke invulling, zonder opmerkelijke afval-, verontreiniging-, risico- of hindercreatie.

De aanvraag betreft het verkavelen van een terrein in functie van een woonontwikkelingsproject met in totaal 98 wooneenheden. Bij de aanvraag werd een omstandige project-MER-screeningsnota gevoegd.

Gelet op de locatie, aard en omvang van het aangevraagde kunnen in alle redelijkheid de bevindingen in de screeningsnota aangenomen worden en wordt geoordeeld dat het project geen aanzienlijke milieueffecten kan veroorzaken.

2.3 De natuurtoets

Artikel 16 van het Decreet natuurbehoud legt aan de overheid op er voor te zorgen dat geen vermijdbare schade aan de natuur kan ontstaan door het verlenen van een vergunning.

De bouwplaats is op de biologische waarderingskaart deels aangeduid als biologisch waardevol, met name soortenrijk permanent cultuurgrasland. Uit veldonderzoek blijkt het aanwezige permanent grasland eerder banaal van aard. Desondanks is het verkavelingsontwerp zodanig uitgewerkt dat zoveel mogelijk van het grasland behouden kan blijven. Bovendien wordt een landschapspark aangelegd en wordt voorzien in kwalitatieve tuinen bij de eengezinswoningen. Een aanplantingsplan werd bij de aanvraag gevoegd.

Er wordt geoordeeld dat de aanvraag de natuurtoets doorstaat.

2.4 Stikstoftoets

Volgende wetgeving is van toepassing:

- artikel 26 bis §2 natuurdecreet (in kader van de verscherpte natuurtoets);
- artikel 36ter natuurdecreet van 21 oktober 1997 (in het kader van passende beoordeling).

Volgens de kaart met de aanduiding van de natura 2000-gebieden is de inrichting gelegen op ca. 3km ten noordwesten van de SBZ (speciale beschermingszone) 'Habitatrichtlijngebied: Schelde- en Durmeestuarium van de Nederlandse grens tot Gent'.

Overeenkomstig de afbakening van de VEN-gebieden is de inrichting gelegen op ca. 3km van het VEN-gebied 'Damvallei'.

Het stikstofdecreet trad in werking op 23 februari 2024. Dit decreet heeft als doel bij te dragen aan de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen voor Europees beschermde natuur door de impact van stikstofdepositie op SBZ-H structureel en planmatig terug te dringen. Het project heeft geen stikstofimpact tijdens de exploitatiefase. Tijdens de uitvoering van de werken kunnen evenwel stikstofemissies vrijkomen ten gevolge van het werfverkeer en eventueel een of meerdere stationaire bronnen van stikstofoxiden.

Overeenkomstig artikel 26 van het N-decreet is het beoordelingskader voor stikstofoxiden veroorzaakt door mobiliteitsgerelateerde projecten van toepassing. De opmaak van een passende beoordeling van de effecten van stikstofdepositie via de lucht ten aanzien van SBZ-H is niet vereist als de impactscore kleiner is dan of gelijk is aan een drempelwaarde van 1%.

De berekening van de impactscore moet daarvoor gebeuren met de laatste versie van de impactscoretool. Op die manier wordt nog steeds voldaan aan de vereisten van artikel 3 van het Stikstofdecreet.

Een stikstoftoets werd toegevoegd aan het aanvraagdossier. De impactscore bedraagt minder dan de drempelwaarde van 1%.

Er is geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de SBZ-H in kwestie mogelijk, wat de effecten van stikstofdepositie via de lucht betreft.

2.5 Mobiliteit – MOBER (transport en verkeersveiligheid)

Bij de aanvraag werd een mobiliteitstoets gevoegd. Uit de mobiliteitstoets blijkt dat het project slechts een beperkte impact zal hebben op de bestaande verkeersafwikkeling en doorstroming.

Er worden op eigen terrein 139 parkeerplaatsen voorzien, waarvan 108 voor bewoners en 31 voor bezoekers. Het aantal parkeerplaatsen voldoet aan de autoparkeerrichtlijnen van de stad Gent.

Parkeren gebeurt volledig ondergronds, waardoor het projectgebied autovrij is, hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt. Hierdoor kan ook maximaal ingezet worden op de zwakke weggebruiker. Er worden verschillende doorsteken voor voetgangers en fietsers voorzien, o.a. tussen de Hollenaarstraat en de parking van de Carrefour.

Bovendien bevindt de projectsite zich dichtbij openbaar vervoer, er zijn verschillende buslijnen op wandelafstand beschikbaar. Ook zijn er verschillende voorzieningen (winkels en diensten) aanwezig in de buurt. De mobiscore bedraagt 8,6/10. De site kent een goede knooppuntwaarde.

Het aantal voorziene parkeerplaatsen voor bezoekers (31) voldoet niet volledig aan de richtlijnen van de stad. Echter zal dubbel gebruik mogelijk zijn van de parkeerplaatsen voor de commerciële functies. Rekening houdend met mogelijk dubbel gebruik volstaat 31 parkeerplaatsen.

Het aantal fietsstalplaatsen voor bewoners hangt af van het aantal slaapkamers per woning en kan op dit moment -in fase van verkavelingsaanvraag- nog niet concreet worden bepaald. Bij de uitwerking van de omgevingsaanvraag voor de woningen dient rekening te worden gehouden met de parkeerrichtlijnen van de stad. Alle fietsenstallingen voor de bewoners moeten vlak bij de respectievelijke woningen liggen en overdekt en afsluitbaar te zijn. Er dient tevens voldoende aandacht te gaan naar buitenmaatse fietsen.

Het aantal fietsparkeerplaatsen voor bezoekers (16) volstaat.

2.6 Archeologietoets

Bij deze aanvraag werd een archeologienota gevoegd met projectcode ID27604.

De gevraagde werken stemmen overeen met deze nota. Een landschappelijk bodemonderzoek is vereist, nadien zijn mogelijks archeologische boringen noodzakelijk.

Deze nota werd ingediend na 1 april 2019 zodat deze niet meer bekrachtigd hoeft te worden. Van de nota wordt akte genomen.

Zo een vergunning verleend wordt, dient volgende voorwaarde opgelegd te worden:

"De maatregelen in de archeologienota die gepubliceerd is op

<https://loket.onroerendergoed.be/archeologie/notas/archeologienotas/27604> moet de initiatiefnemer laten uitvoeren overeenkomstig het programma van maatregelen in die archeologienota inclusief de bijkomende voorwaarden en het Onroerendergoeddecreet van 12 juli 2013".

2.7 Resultaten openbaar onderzoek & Bespreking

De bezwaren werden door het college van burgemeester en schepenen als volgt samengevat en beoordeeld:

"...

De bezwaren worden als volgt samengevat en besproken :

- Verharding en verlies van groen: Er komt plots veel verharding bij in de buurt. Het bestaande voetbalveld zou beter worden behouden en niet worden verhard. Met deze ontwikkeling verdwijnt er veel groen. Het terrein waarvoor de verkavelingsvergunning wordt gevraagd zou worden ingericht als een wandel- en speelpark voor de buurtbewoners. Het voorziene park zou groter mogen zijn. Daarnaast wordt gevraagd om ook in te zetten op gevelgroen. Er wordt gevraagd om bij de inplanting van het groen op het terrein ten noorden van de scouts bij voorkeur bladverliezende bomen te voorzien.

--> Bespreking bezwaar: Het projectgebied is integraal gelegen binnen het Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) 'Antwerpsesteenweg-Orchideestraat'(Definitieve vaststelling door de Gemeenteraad op 26 juni 2018). Dit RUP legt de bouwmogelijkheden op dit terrein vast. Het terrein ten noorden van de terreinen van Gidsen Sint-Lucia situeert zich binnen zone voor park. Het overige deel van het terrein is gelegen binnen zone voor wonen: stedelijke functie. Dit gebied is conform dit bestemmingsplan bestemd voor wonen en aan het wonen verwante activiteiten en voorzieningen. De keuze om op deze site een woonproject mogelijk te maken werd reeds vastgelegd in het gemeentelijk RUP.

Het RUP legt eveneens een algemene groennorm op van 20 m² per woning. Voor een project met 28 eengezinswoningen en maximum 77 appartementen komt dit op een minimale oppervlakte openbaar park (exclusief brandweerwegen en vereiste ruimte voor waterinfiltratie) van 2100 m². In het ontwerpvoorstel wordt een oppervlakte van 8841 m² overgedragen naar het openbaar domein, waarvan een oppervlakte van 4027 m² als natuurlijk groen wordt aangelegd (exclusief brandweerwegen, verharding en infiltratiezones) – conform de nota. Het geplande openbaar park is bijgevolg voldoende groot conform het RUP.

In het parkontwerp worden enkel loofbomen gepland. Het definitieve aanplantingsschema zal in samenspraak met de Groendienst worden bepaald.

- Densiteit: Het aantal wooneenheden ligt veel te hoog. De eengezinswoningen beschikken slechts over een grondoppervlakte van 60,4 m², wat veel te laag is. Dit is in strijd met de voorschriften van Stad Gent die een gemiddelde netto vloeroppervlakte van minimum 75 m² opleggen. De kleine woningen leiden tot gettovorming.

--> Bespreking bezwaar: De komende jaren komen er veel Gentenaars bij. Het aantal Gentenaars groeit en blijft groeien. Tegelijk is de ruimte schaars: we willen de bestaande open ruimte zoveel mogelijk behouden en de groei opvangen binnen het stedelijk gebied. Het doel is om de woonbehoeften in stedelijke gebieden op te vangen, om de verhuisbewegingen naar het buitengebied tegen te gaan. De druk op de dichtbevolkte 19de-eeuwse wijken is reeds zeer groot, daarom kijken we nu en de komende jaren ook naar de 20ste-eeuwse wijken, zoals onder meer deze van Oostakker en Sint-Amandsberg, om er op een slimme manier te gaan verdichten.

'Ruimte voor Gent'- de nieuwe ruimtelijke structuurvisie voor de Stad Gent – geeft reeds een aantal algemene principes aan voor dit verdichtingsproces. Behoud van de groene kwaliteiten, kwalitatiever openbaar domein en inzetten op duurzamere mobiliteit zijn de voornaamste speerpunten.

Voorliggend project past binnen deze visie om op een kwalitatieve manier te gaan verdichten en gaat uit van efficiënt ruimtegebruik. Een afwisseling van compacte rijwoningen en 3 meergezinswoningen maakt een efficiënte stedelijke figuur mogelijk die een degelijke overgang vormt tussen de Antwerpsesteenweg en het achterliggend woonweefsel.

De minimale woondichtheid bedraagt 25 woningen per hectare volgens het geldende RUP. Het project voorziet in 28 eengezinswoningen en 70 appartementen, met een totaal aantal woonentiteiten van 98. De voorgeschreven minimale woondichtheid wordt met 52,6 woningen per hectare gerespecteerd.

De densiteit kan bovendien worden verantwoord gezien de ligging van het project in het stedelijk knooppunt S15 'Antwerpsesteenweg Oude Bareel' conform de ruimtelijke structuurvisie 'Ruimte voor Gent'. Een stedelijk knooppunt is een plek met een goed ontwikkeld mobiliteitsnetwerk en/of bovenlokale stedelijke voorzieningen, aangevuld met wonen, waar een hogere densiteit kan worden verantwoord. Het stedelijk knooppunt S15 betreft een bestaand, maar verder op te laden knooppunt waarvan de fietsinfrastructuur verder moet worden verbeterd. Met het openbaar vervoer is de site matig tot goed bereikbaar. Op termijn wordt op de Antwerpsesteenweg ook een tram voorzien, wat de bereikbaarheid nog verder ten goede zou komen. Omwille van deze bereikbaarheid is het dan ook logisch dat de verhoging van de densiteit voornamelijk aan de zijde van de Antwerpsesteenweg wordt voorzien, wat ook verder is vastgelegd in het RUP. Voorliggend project gaat uit van een aflopende densiteitsgradiënt vanaf bouwblok A aan de Antwerpsesteenweg, over de tussenblok (blok B en 8 eengezinswoningen) tot de meest noordelijke reeks rijwoningen en blok C. De hogere densiteit aan de Antwerpsesteenweg is te verantwoorden gezien het bereikbaarheidsprofiel en de voorzieningen op deze locatie. De aflopende densiteit in noordwaartse richting maakt een degelijke aansluiting bij het bestaande woonweefsel mogelijk. Het project kadert in de beoogde doelstelling van de stad tot het verdichten van het randstedelijk woonweefsel.

Het project gaat uit van compacte eengezinswoningen met een beperkte footprint wat kadert in de visie van zuinig ruimtegebruik. De beperkte grondinname van elke woning betekent niet dat deze eengezinswoningen onvoldoende ruim zouden zijn om een degelijke woonkwaliteit te kunnen garanderen. De bouwzone wordt dan wel beperkt tot maximum 65,88 m² voor de kleinste loten, maar er is een bouwpotentieel voor een bruto vloeroppervlakte van maximum 174 m². Bij de omgevingsvergunningsaanvraag voor de gebouwen zal moeten worden aangetoond dat alle woonentiteiten voldoende kwalitatief zijn. Op basis van de verkavelingsvoorschriften kunnen

voldoende ruime en kwalitatieve eengezinswoningen worden ontworpen die in overeenstemming zijn met het algemeen bouwreglement.

- Bouwhoogte: Door drie bouwlagen en het voorziene terras op de 3de bouwlaag ontstaat veel inkijk in de omliggende straten en wordt de privacy zwaar verstoord. De bouwhoogte van drie bouwlagen zorgt eveneens voor het verlies aan zonlicht in de wintermaanden.

--> Bespreking bezwaar: Deze aanvraag betreft een verkaveling en is nog geen concreet uitgewerkt bouwproject, wel wordt in het dossier informatief al een mogelijke invulling van het concrete bouwprogramma voorgesteld. De verkavelingsvoorschriften laten voor de eengezinswoningen en de meergezinswoningen B en C een maximale bouwhoogte van 3 bouwlagen en een plat dak toe. Deze bouwhoogte is conform het geldende RUP. Binnen Gent wordt een basisschaal van 3 bouwlagen algemeen aanvaard. Een hoogte van drie bouwlagen wordt beschouwd als een 'Gentse maat' en komt al heel veel voor in het gewone weefsel. Bovendien is dit naar woonkwaliteit en uit energetisch oogpunt een hoogte waarbij compact kan gebouwd worden. De impact van deze 3 bouwlagen op de omliggende bebouwing inzake bezonning en privacy blijft voldoende beperkt door de afstand van ca. 18,26 m die wordt aangehouden tot de noordelijke perceelsgrens. Binnen de bouwzone voor de verdieping is het mogelijk om het bouwvolume terug te laten springen in functie van een dakterras. Gezien dit dakterras enkel mogelijk is binnen de bouwzone en de afstand van meer dan 18 m tot de perceelsgrenzen kan worden aangenomen dat de hinder door inkijk voldoende wordt beperkt.

- Openbare wegenis: De aanvraag omvat het afschaffen van een deel van voetweg 91. Het bestaande gedeelte van de voetweg dat loopt over het terrein van de scouts Sint Lucia blijft behouden, maar wordt met voorliggende aanvraag aangevuld met een tweede gemeenteweg die uitgaat op de terreinen van de Carrefour. Dit zorgt voor verkeersonveilige situaties aangezien de voorgestelde uitweg uitkomt dichtbij de laad- en loszone van één van de bestaande winkels. Op vandaag is er geen enkele veilige doorgang voor voetgangers van de nieuw aan te leggen gemeenteweg tot een andere omliggende gemeenteweg. Vanuit de nieuwe gemeenteweg naar de Oudebareelstraat moeten twee laad- en loszones worden doorkruist. Deze aansluiting van het openbaar domein zorgt bijgevolg voor een verkeersonveilige situatie.

--> Bespreking bezwaar: Het is correct dat de bestaande voetweg op de terreinen van Gidsen Sint-Lucia niet wordt afgeschaft. Enkel het gedeelte van de voetweg gelegen binnen het projectgebied wordt afgeschaft. In realiteit is deze voetweg niet meer aanwezig op het terrein. Ook het gedeelte op het terrein van de jeugdbeweging is niet zichtbaar op het terrein.

De nieuwe gemeenteweg en het openbaar park worden inderdaad tot tegen de linker perceelsgrens voorzien. Dit is echter geen reden om voorliggende aanvraag ongunstig te beoordelen. De nieuwe openbare wegenis maakt een vlotte ontsluiting van het nieuwe park vanaf de Hollenaarstraat en de Antwerpsesteenweg voor fietsers en voetgangers mogelijk. Ook de ontsluiting van het terrein van Gidsen Sint Lucia kan via dit openbaar domein gebeuren. De westelijke openbare doorgang maakt geen deel uit van voorliggende aanvraag. De wegenis wordt zodanig vormgegeven dat deze in de toekomst kan aansluiten op een mogelijke toekomstige ontwikkeling op het aanpalende perceel. In afwachting van een dergelijke ontwikkeling zal de openbare wegenis en het openbaar park palen aan privaat terrein. Voorliggende aanvraag doet geen afbreuk aan de burgerlijke rechten die blijvend gelden. De opname van dit terrein in het openbaar domein van Stad Gent wijzigt niets aan het burgerrechtelijke statuut van de aanpalende private percelen.

- Mobiliteit: Het is onduidelijk hoe de auto uit het binnengebied zal worden geweerd. Veel bestuurders komende van de Antwerpsesteenweg zullen eerst de Hollenaarstraat inrijden om zich wat verder in de straat te keren en dan de site in te rijden. Het ontsluiten van de site langs de Hollenaarstraat voor gemotoriseerd verkeer is nefast voor het vele fietsverkeer van de omgevende scholen. De Hollenaarstraat is reeds een zeer drukke, smalle straat.

Verkeersveiligheid moet een prioriteit zijn in deze wijk waar reeds veel verkeer is. In de Hollenaarstraat is veel doorgaand verkeer van de Lotusfabriek en van de scholen in de buurt.

--> Bespreking bezwaar: Het vestigen van 98 nieuwe wooneenheden in het projectgebied zal effectief voor een zekere verhoging van het aantal verkeersbewegingen zorgen in de omliggende straten. Dit betekent inderdaad ook een verhoging van impact voor wat betreft geluid, licht, ... Uit de bijgevoegde mobiliteitsnota blijkt dat de verkeersgeneratie maximaal 40 gemotoriseerde voertuigen/u

en 14 fietsers/u genereren op piekmomenten (avondspits). Deze verkeersgeneratie is voldoende laag dat het project slechts een beperkte impact op het verkeerssysteem zal hebben. Er worden geen significante effecten op vlak van verkeersafwikkeling en doorstroming verwacht in de omgeving van het project.

De bemerkingen inzake bestaande verkeersveiligheid in de omliggende straten hebben betrekking op de bestaande situatie die een effect heeft op de verkeersveiligheid. Voorliggend project heeft hier slechts beperkte impact op. Bij een heraanleg van de straten kan dit in overweging genomen worden. De toegang tot het projectgebied voor gemotoriseerd verkeer wordt bovendien integraal via de Antwerpsesteenweg geregeld. Aan de zijde van de Hollenaarstraat is geen inrit van gemotoriseerd verkeer toegestaan, met uitzondering van hulpdiensten en verhuisbewegingen. Het autovrij karakter van het binnengebied zal door de plaatsing van paaltjes worden afgedwongen. Hierdoor kan worden aangenomen dat de verkeersimpact in de Hollenaarstraat maximaal wordt beperkt.

- Parkeerdruk: Er wordt slechts 1 parkeerplaats voorzien per woning, terwijl hier wordt gemikt op een doelpubliek van tweeverdieners die meestal over 2 auto's beschikken. De parkeerbelasting in de Hollenaarstraat en in de omliggende straten zal bijgevolg sterk toenemen.

De berekening van het vereiste aantal parkeerplaatsen voor kantoor en winkel is niet correct uitgevoerd en is een zware onderschatting. Ook het bezoekersaantal is te laag ingeschat.

Een ander bezwaar vraagt om in te zetten op minder autoparkeerplaatsen. De hoeveelheid autoparkeerplaatsen bepaalt in grote mate het autogebruik. Om tot voldoende verkeersreductie te komen zijn lage autoparkeernormen nodig. Daarnaast wordt gevraagd om in te zetten op systemen voor deelmobiliteit. Dit is nog niet opgenomen in het project.

--> Bespreking bezwaar: Voorliggende aanvraag betreft een verkavelingsaanvraag en bevat dus enkel een verdeling van het terrein in verschillende bouwloten met eigen voorschriften en daarnaast ook gedetailleerde plannen voor de aanleg van het openbaar domein. De bouw van de gebouwen en de aanleg van de daarbij horende auto- en fietsparkeerplaatsen, zal dus deel zijn van één of meerdere aparte nog in te dienen omgevingsvergunningsaanvraag/aanvragen. Pas op het moment dat er een omgevingsaanvraag wordt ingediend voor het bouwen van de (meergezins)woningen, kunnen we het uiteindelijke parkeerluik beoordelen. Voorliggende aanvraag doet wel al berekeningen van het aantal te voorziene fiets- en autoparkeerplaatsen op basis van een gewenst programma. Hieronder toetsen we deze berekeningen aan de stedelijke parkeerrichtlijnen om te kijken of de ontwikkelaar de goede richting uitgaat. Deze stedelijke richtlijnen werden opgesteld om de leefbaarheid en kwaliteit van het stedelijk gebied te bewaren door onnodig autogebruik te vermijden, fietsgebruik te stimuleren, en parkeeroverlast op openbaar domein te vermijden. De fiets- en autoparkeereis worden volgens deze parkeerrichtlijnen aan de hand van drie objectieve criteria berekend: 1) de functies (wonen + commerciële functies), 2) de ligging (witte zone), 3) de grootte (98 wooneenheden + 250m² verkoopoppervlakte + 300 m² kantooroppervlakte).

De bouwheer berekent op een correcte manier het aantal autoparkeerplaatsen en voorziet 108 vaste parkeerplaatsen en 31 voor bezoekers. Van de 108 vaste plaatsen zijn 98 bestemd voor de bewoners (1 parkeerplaats per woonentiteit), en de 10 overige zijn bestemd voor werknemers van de winkel en het kantoor. Deze aantallen zijn besproken met het mobiliteitsbedrijf en houden goed het midden tussen enerzijds de doelstelling om de parkeerbehoefte op eigen terrein op te vangen, en anderzijds met de doelstelling om geen overaanbod te creëren dat autogebruik zou stimuleren.

Voor wat betreft het aantal bezoekersparkeerplaatsen: volgens de parkeerrichtlijnen zijn minimaal 35 bezoekersparkeerplaatsen nodig en is er dus strikt genomen een tekort van 5 parkeerplaatsen.

Rekening houdend met dubbel gebruik van parkeerplaatsen zullen 31 parkeerplaatsen echter zeker voldoende zijn. Om te vermijden dat de parkeerplaatsen voor bezoekers geprivatiseerd worden moet in de verkavelingsvoorwaarden worden opgenomen: 'De parkeerplaatsen voor bezoekers mogen niet individueel worden verkocht en dienen steeds als parkeerplaatsen voor bezoekers te functioneren. Ze mogen op termijn niet functioneren als vaste, individuele staanplaatsen van de bewoners of het personeel van de commerciële functies. Ze moeten ook visueel duidelijk worden aangeduid als parkeerplaatsen voor bezoekers.'

Het is een beleidskeuze om de parkeerrichtlijnen beperkt te houden zodat aan de aanbodzijde kan worden gestuurd. Het project is in overeenstemming met het parkeerplan. Het kadert niet binnen de

mobiliteitsvisie van Stad Gent om twee parkeerplaatsen per woning op te leggen. Het verplichten van bijkomende parkeerplaatsen is niet wenselijk daar dit bijkomend autobezit en -gebruik stimuleert, wat ingaat tegen de visie van Stad Gent. Het is aan de ontwikkelaar om naar de kopers toe voldoende duidelijk de parkeerrichtlijnen voor de site te communiceren zodat het autobezit de site niet zou overstijgen. Het voorzien van autodeelsystemen is zeker positief en kan worden aangemoedigd. Dit is echter geen verplichting.

- Bemaling: Bij de bouw van de ondergrondse parking zal heel wat grondwater worden weggepompt. Er wordt gevreesd voor verzakking van de omliggende woningen. De ondergrondse parking moet zo klein mogelijk gehouden worden om de impact op de natuur zo minimaal mogelijk te houden.

--> Bespreking bezwaar: Het is correct dat de ondergrondse parkeerbak zo beperkt mogelijk moet worden gehouden. Gezien de omvang van het project en de vraag om parkeerplaatsen maximaal in de bouwveloppe te integreren in functie van compact bouwen, is een ondergrondse parkeergarage een vereiste. Voor de bouw van deze ondergrondse parking zal een grondwaterbemaling noodzakelijk zijn. Dit is volgens Vlarem indelingsplichtig en dient gemeld te worden. Er kan slechts gestart worden met de bemalingswerken indien de melding geakteerd werd in het college van burgemeester en schepenen. Het bemalingswater dient zoveel mogelijk terug in de grond gebracht te worden (retourbemaling, infiltratie, ...). Voor deze grondwaterbemaling zal een bemalingsstudie worden opgemaakt waarin moet worden vervat welke impact deze zal hebben en welke maatregelen moeten worden genomen. Ook de impact op het grondwater van de omwonenden moet in deze bemalingsstudie mee opgenomen worden. Het is daarnaast ook de verantwoordelijkheid van de architect en de aannemer om de werken volgens de regels van het goed vakmanschap uit te voeren, uiteraard zonder schade te berokkenen aan de aanpalende percelen of aan het openbaar domein. Het is echter aangewezen om voorafgaandelijk aan de werken een plaatsbeschrijving te laten opmaken. De eventuele schade aan derden betreft echter een burgerrechtelijke materie.

- Veiligheid: het padje achter de reeds eengezinswoningen is een ideale weg voor inbraak. Er wordt ook gevreesd dat bij feestjes in de buurtondersteunende ruimte de nabijgelegen percelen zullen worden betreden. Er wordt gevreesd dat het park voor overlast zal zorgen (hangjongeren).

--> Bespreking bezwaar: Dit is geen stedenbouwkundige aangelegenheid. Ook in de huidige situatie zijn vandalisme en inbraken niet uit te sluiten. Ook geluidsoverlast door gebruik van het openbaar park is niet van stedenbouwkundige aard. Voor dergelijke zaken kan men steeds beroep doen op de diensten van de Politie.

- Afsluiting: De draadafsluiting op het aanpalende perceel Meerakker 11 staat niet op de perceelsgrens, maar net erbinnen. De grenspalen zijn nog aanwezig net buiten de afsluiting.

--> Bespreking bezwaar: Dit informatieve bezwaar moet in acht genomen worden bij de uitvoering van het project.

- Werfhinder: Er wordt negatieve impact verwacht op de leefomgeving door geluidshinder, infrastructuurwerken edm.

--> Bespreking bezwaar: Een bouwwerf brengt inderdaad een zekere overlast inzake geluid met zich mee, dit is echter onvermijdelijk bij een bouwproject. Het is aan de bouwheer om de hinder van deze bouwwerf voor de omwonenden zo beperkt mogelijk te houden. De milieuwetgeving en het politiereglement is hier in elk geval van toepassing.

- Bekendmaking: Tijdens de bekendmaking werden de kadastrale gegevens van de aanpalende eigenaars gedeeld en vervolgens weer weggehaald. Dit is niet aanvaardbaar.

--> Bespreking bezwaar: Het is correct dat bij de bekendmaking de kadastrale gegevens van de aanpalende eigenaars werden gedeeld. Deze fout werd echter zo snel mogelijk rechtgezet en de kadastrale gegevens werden zo snel mogelijk van het omgevingsloket gehaald.

- Jeugdbeweging: De aanpalende jeugdbeweging is bezorgd voor mogelijke overlast van hun werking op de geplande woonentiteiten. De afstand tussen de woningen in blok B is te beperkt om de impact te kunnen beperken. Er wordt gevraagd aan de projectontwikkelaar om bij de promotie en in de verkoopsovereenkomst melding te maken van de aanwezigheid van de jeugdbewegingslokalen. Daarnaast wordt gevraagd om in gesprek te gaan over het beheer van de parkzone en de wijze waarop het terrein van de scouts wordt aangesloten op de parkzone.

--> Bespreking bezwaar: De invulling van de projectzone met een woonproject werd reeds vastgelegd

in het geldende ruimtelijke uitvoeringsplan. De meest nabijgelegen meergezinswoning (blok B) houdt een afstand van minimum 13,18 m tot de perceelsgrens met de Gidsen Sint-Lucia. Een dergelijke afstand volstaat wel degelijk om een goede groenbuffer uit te bouwen. Het is echter wel een terechte opmerking dat de projectontwikkelaar bij de promotie van het project melding moet maken van de aanwezigheid van de jeugdbewegingslokalen. De afsluiting tussen het openbaar park en de toegangen tot het terrein van de jeugdbeweging zal inderdaad mee moeten worden opgenomen in het technisch dossier voor de parkaanleg. Hiervoor kan steeds contact voor worden opgenomen met de Jeugddienst (jeugddienst@stad.gent) en de Groendienst (Groendienst@stad.gent).

- Duurzaamheid en geluidshinder: Er wordt gevraagd aan de stad om een hoog ambitieniveau op te leggen in nieuwe woonwijken, namelijk conform de duurzaamheidsmeter wijken.

Geluidshinder moet worden beperkt door verschillende maatregelen te nemen: materiaalkeuze voor gevels en bestrating, gevelgroen, schikking van gevels, akoestische isolatiewaarde van muren en ramen,

--> Bespreking bezwaar: De huidige geldende normen inzake isolatie en duurzaamheid moeten strikt worden nageleefd. Het is zeker positief indien de private ontwikkelaar om een hoger ambitieniveau wenst na te streven. Echter kunnen enkel de wettelijk verplichte normen worden opgelegd.

- Overstroming: Het gebied is gevoelig voor overstroming. Door de bijkomende verharding en inname van groen gebied zal de kans op overstromingen toenemen.

--> Bespreking bezwaar: Slechts een beperkt deel van de projectzone is gelegen in een pluviaal overstromingsgevoelig gebied, met een kleine kans op overstromingen onder klimaatverandering. Het verkavelingsproject houdt rekening met dit gegeven en voorziet op eigen terrein voldoende infiltratievoorzieningen om het regenwater dat valt binnen de verkaveling, op eigen terrein op te vangen en te verwerken. In de waterparagraaf (zie hierboven) wordt dit verder uitgewerkt.

..."

2.8 De juridische toets

a) Toetsing aan de voorschriften van het RUP 'Antwerpsesteenweg – Orchideestraat'

De aanvraag wijkt op volgende punten af van de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP:

- voor percelen langs de Antwerpsesteenweg wordt de toegang tot het perceel (oprit) en achterliggend delen voorzien langs de rechterzijde, bekeken vanaf de straatzijde, van het gebouw. In huidige aanvraag is de oprit naar het parkplein en de ondergrondse parkeergarage voorzien aan de linkerzijde van het gebouw ingeplant langs de Antwerpsesteenweg;
- langsheen de linker perceelsgrens wordt een bouwvrije afstand van min. 3m gerespecteerd. Het ontwerp voorziet in de 3m bouwvrije zone deels de ondergrondse afvalcontainers en verharding;
- de voortuin mag voor max. 30% worden verhard in functie van toegang tot het gebouw en de oprit naar de achterin gelegen parkeerplaatsen. De overige delen van de voortuin zijn onverhard en beplant, indien voldoende ruimte met struiken en hoogstambomen.

De voortuin langs de Antwerpsesteenweg wordt voorzien van een verharding van 57,50% van de totale oppervlakte van de voortuin.

De voorschriften van een goedgekeurd RUP hebben bindende en verordenende kracht.

Artikel 4.4.1, §1 VCRO bepaalt dat in een vergunning, na een openbaar onderzoek, beperkte afwijkingen kunnen worden toegestaan op stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften met betrekking tot perceelsafmetingen, de afmetingen en de inplanting van constructies, de dakvorm en de gebruikte materialen, maar dat geen afwijkingen kunnen worden toegestaan voor wat betreft 1° de bestemming; 2° de maximaal mogelijke vloerterreinindex; 3° het aantal bouwlagen.

De Raad voor Vergunningsbetwistingen heeft in diverse arresten reeds geoordeeld dat steeds dient gemotiveerd te worden waarom de afwijking in redelijkheid te beschouwen is als een 'beperkte afwijking', en dat een afwijking die niet kan geacht worden in overeenstemming te zijn met de algemene strekking van het plan niet als 'beperkt' te beschouwen is (arrest nr. A/2013/0159 van 16 april 2013).

De Raad heeft tevens in diverse arresten reeds geoordeeld dat een afwijking van 25 % niet kan geacht worden in overeenstemming te zijn met de algemene strekking van het BPA en dus niet als

een 'beperkte afwijking' kan beschouwd worden (arrest nr. A/2014/0164 van 4 maart 2014; arrest nr. A/2013/0159 van 16 april 2013, ...).

Tevens heeft de Raad voor Vergunningsbetwistingen reeds geoordeeld dat het begrip 'beperkte afwijking' niet louter per afzonderlijk aangevraagde afwijking dient beoordeeld te worden, maar dat de toelaatbaarheid van de gevraagde afwijkingen in het licht van artikel 4.4.1 VCRO eveneens dient beoordeeld te worden in functie van het geheel van de aanvraag, waarbij in voorkomend geval de cumulatie van gevraagde afwijkingen ertoe kan leiden dat er geen sprake (meer) is van een "beperkte afwijking" (RvVb 19 mei 2015, nr. A/2015/0306).

De afwijkingen worden als volgt beoordeeld:

- de ligging van de oprit aan de linkerzijde is stedenbouwkundig aanvaardbaar. Een positionering aan de rechterzijde komt dicht bij het lichtengeregeld kruispunt met de Hollenaarstraat, hetgeen vanuit oogpunt van verkeersveiligheid te vermijden is. De rechts aanpalende handelszaak heeft eveneens zijn oprit langs de linkerzijde. Tenslotte valt de oprit samen met de bestaande oprit naar het perceel.

Bovendien sluit de oprit links rechtstreeks aan op het achterliggende publiek park dat wordt voorzien en wordt vanuit de oprit een connectie voorzien met de scouts Sint-Lucia.

De gewijzigde ligging van de oprit doet geen afbreuk aan de essentie en principes van het RUP en is ruimtelijk aanvaardbaar;

- de afwijking op de bouwvrije strook van 3m is zeer beperkt tot enkel de ondergrondse afvalcontainers. Dit betreft een in omvang beperkte constructie, waardoor er geen ruimtelijke impact op de aanpalende percelen te verwachten valt en de afwijking bijgevolg aanvaardbaar is;

- de afwijking op het aandeel verharding in de voortuin is het gevolg van de verplichting een brandweerweg aan te leggen voor meergezinswoning A.

De oppervlakte verharding in functie van het nemen van toegang tot de verkaveling en toegang tot de meergezinswoning, bedraagt minder dan 20% hetgeen in de geest van het RUP ligt.

De brandweerweg wordt aangelegd in grindgazon, waardoor de voortuin overwegend een groen karakter heeft, hetgeen in de geest van het RUP ligt.

De brandweerweg heeft een tijdelijk karakter, bij de heraanleg van de N70 moet deze brandweerweg mogelijk gemaakt worden op het openbaar domein en kan de voortuinstrook een groenere invulling krijgen. De stedenbouwkundige voorschriften worden als volgt aangevuld: *"De privatieve brandweerweg in de voortuin t.h.v. blok A is tijdelijk van karakter en moet onthard worden nadat de Antwerpsesteenweg wordt heraanlegd waarbij de brandweer dan over het fiets- en voetpad komt te rijden op het openbaar domein"*.

Om deze redenen wordt de afwijking aanvaardbaar geacht.

b) Toetsing aan de bepalingen van het Algemeen Bouwreglement van de stad Gent

De aanvraag is in overeenstemming met de voorschriften van het ABR Gent.

c) Ongunstig advies / beroep Agentschap Wegen en Verkeer

De Stad Gent stelt dat AWV zijn ongunstig advies verkeerdelijk baseert op dienstorder MOW/AWV/2012/16 van 16/10/2012 (betreffende de Reglementering van de toegangen tot gewestdomein) dat stelt dat: *'Indien het perceel grenst aan een weg van lagere categorie, dient de toegang daar te worden voorzien, eveneens zo ver mogelijk verwijderd van het kruispunt.'*

In de mate dat zij verwijst naar een arrest van de RVVB van 12 januari 2023 met nummer RvVbA-2223-0430 om haar stelling te ondersteunen dat AWV zich niet 'louter' op een niet-bindend dienstorder kan baseren tegen de voorziene ontsluiting langs de Antwerpsesteenweg, gaat zij voorbij aan de essentie van wat voor recht wordt gezegd in dit arrest, m.n. dat het betreffende advies behept is met een motiveringsgebrek doordat een onderzoek in concreto, rekening houdend met alle relevante feiten en omstandigheden in het dossier, ontbreekt, evenals het concreet ontmoeten van de argumenten van de andere partij. Doordat de deputatie zonder meer dit gebrekkig gemotiveerde advies had overgenomen, heeft zij niet voldaan aan haar plicht om de aanvraag te onderwerpen aan een voldoende eigen en zorgvuldig onderzoek, terwijl deze zorgvuldigheidsplicht nochtans op haar rust, gelet op het feit dat strijdigheden met doelstellingen en zorgplichten in de zin van artikel 4.3.4 VCRO niet moeten leiden tot de weigering van de vergunning.

De vergunningverlenende overheid kan m.a.w. de draagwijdte van art. 4.3.4 VCRO – meer bepaald dat zij een vergunning *kan* weigeren indien uit een verplicht in te winnen advies blijkt dat het aangevraagde onwenselijk is in het licht van doelstellingen of zorgplichten die gehanteerd worden binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening – enkel toepassen indien dit advies een onderzoek in concreto bevat en overeenkomstig de uitkomst van dit onderzoek gemotiveerd is. In het voorliggend advies doet AWW een onderzoek naar de wenselijkheid van de ontsluiting van het project vanop de Antwerpsesteenweg aan de hand van o.m. de planologische voorschriften, de aard en de omvang van het project dat wordt aangevraagd en de mate waarin het insnijdt in het achterliggend gebied, de verkeerssituatie, de onmiddellijke omgeving, de verkeersveiligheid op de site, de toegankelijkheid van het project voor de zachte weggebruiker en de samenloop met de toegangswegen voor deze fietsers en voetgangers, de omliggende wegen en de mogelijke alternatieven voor ontsluiting. Daarbij worden alle argumenten van de stad Gent om de ontsluiting toch langs de Antwerpsesteenweg te voorzien ontmoet. AWW besluit met een grondig gemotiveerd advies dat de verkeersveiligheid in het gedrang komt waarbij de oversteekbaarheid niet kan gegarandeerd worden, zodat een ontsluiting via de verkeerslichten van de Hollenaarstraat zeker veiliger is.

Met dit afdoende gemotiveerd advies dat zich beroept op art. 4.3.4 VCRO – en dus niet op de strijdigheid van de aanvraag met direct werkende normen zoals voorzien in art. 4.3.3 VCRO – *kan* dus wel degelijk rekening gehouden worden om de aanvraag te weigeren.

Dit belet niet dat de deputatie de deugdelijkheid van dit advies dient na te gaan en het aspect van de ontsluiting en de daarmee gepaard gaande verkeersveiligheid nog aan een eigen onderzoek kan onderwerpen.

Het advies van AWW is o.a. gebaseerd op de onmogelijkheid van de 'oversteekbaarheid' van de Antwerpsesteenweg. Uit de aanvraag blijkt evenwel dat de ontsluiting van de verkaveling is gebaseerd op het rechts-in-rechts-uit principe. Hierbij wordt opgemerkt dat toepassen van het rechts-in-rechts-uit principe het wooncomfort voor de bewoners aanzienlijk inperkt. Indien men de verkaveling verlaat en richting Lochristi moet, is men verplicht op de site van de Carrefour te rijden om dan via de verkeerslichten de N70 richting Lochristi te kunnen nemen. Indien men de woonwijk wenst te betreden komende vanuit de richting van Gent, is men verplicht door te rijden tot het kruispunt met de Hollenaarstraat om daar dan te kunnen keren. De kans is dan ook zeer reëel dat bewoners/bezoekers alsnog de N70 zullen oversteken en de verkeersveiligheid op die manier in het gedrang brengen.

Uit een bericht van 21 november 2024 blijkt dat de aanvrager in gesprek is met AWW. Het is wenselijk de besprekingen met AWW af te wachten.

2.9 Wegenis

De aanvraag gaat gepaard met de aanleg van nieuwe wegenis en publiek groen dat zal worden overgedragen aan de stad om te worden ingelijfd bij het openbaar domein. Daarnaast wordt een bestaande buurtweg opgeheven.

De gemeenteraad heeft in zitting van 25 juni 2024 het rooilijnplan en bijhorend plan van kosteloze grondafstand goedgekeurd, evenals de ligging, breedte en uitrusting van de gemeentewegen.

2.10 Bescheiden woonaanbod

Deze aanvraag valt onder de categorie "verkavelingen van ten minste tien loten bestemd voor woningbouw, of met een grondoppervlakte groter dan een halve hectare, ongeacht het aantal loten", waardoor een bescheiden woonaanbod moet gerealiseerd worden volgens de Vlaamse Codex Wonen van 2021 (VCW art. 5.93, eerste lid, 1°).

De norm voor het bescheiden woonaanbod bedraagt 20% (VCW art. 5.93, tweede lid, 2°). Voor deze aanvraag komt dit neer op 21 bescheiden woningen (20% van 105, afgerond naar het dichtstbijzijnde natuurlijk getal). De aanvraag voorziet in de loten 21 tem 26 voor bescheiden woonaanbod en 20% van de wooneenheden in de meergezinswoningen A, B en C.

Elk van de bescheiden kavels mag niet groter zijn dan 500m² (VCW, art. 1.3 §1, 3°) hetgeen het geval is.

Als het bescheiden woonaanbod wordt gerealiseerd door de verkoop van de nog op te richten woningen, mogen de bescheiden woningen elk niet groter zijn dan (VCW, art. 1.3, §1, 3°):

- 550 m³ voor eengezinswoningen;
- 240 m³ voor appartementen of andere types woningen met één of twee slaapkamers;
- 290 m³ voor appartementen of andere types woningen met drie of meer slaapkamers.

Aanvrager zal de last bescheiden wonen waarborgen door het verlenen van een aankoopoptie aan een openbaar bestuur of een sociale woonorganisatie.

2.11 De goede ruimtelijke ordening

Artikel 4.3.1, §2 VCRO stelt dat de overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld met inachtneming van volgende beginselen:

" 1° het aangevraagde wordt, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel - vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4; 2° het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, doch het kan ook de volgende aspecten in rekening brengen:

a) beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten, vermeld in punt 1° ;

b) de bijdrage van het aangevraagde aan de verhoging van het ruimtelijk rendement voor zover:

1) de rendementsverhoging gebeurt met respect voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving;

2) de rendementsverhoging in de betrokken omgeving verantwoord is;

3° indien het aangevraagde gelegen is in een gebied dat geordend wordt door een ruimtelijk uitvoeringsplan, een gemeentelijk plan van aanleg of een omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden waarvan niet op geldige wijze afgeweken wordt, en in zoverre dat plan of die vergunning voorschriften bevat die de aandachtspunten, vermeld in 1°, behandelen en regelen, worden deze voorschriften geacht de criteria van een goede ruimtelijke ordening weer te geven."

Het RUP bevat gedetailleerde voorschriften i.v.m. de relevante criteria inzake de goede ruimtelijke ordening, zoals de functionele inpasbaarheid, de schaal, het ruimtegebruik, de bouwdichtheid en visueel-vormelijke elementen, ...

De voorschriften zijn voldoende gedetailleerd en regelen relevante zaken zoals de bouwdiepte, afmetingen, inplanting, functie van de gebouwen, ...

Artikel 4.3.1, §2, lid 1, 3° VCRO stelt dat in dat geval het BPA de criteria van de goede ruimtelijke ordening weergeeft, zodat de vergunningverlenende overheid zich dan bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening mag beperken tot een toetsing aan deze voorschriften (RvVb 12 januari 2016, nr. A/1516/0437; RvVb 1 maart 2016, nr. A/1516/0718).

Enkel de afwijkingen op de voorschriften van het RUP moeten dan nog aan de goede ruimtelijke ordening worden getoetst (zie hiervoor onder de juridische toets).

Voorliggende aanvraag beoogt het verkavelen van een terrein voor de realisatie van een nieuwe woonontwikkeling met beperkte commerciële en kantoorfunctie. Het te verkavelen terrein bevindt zich langs de Antwerpsesteenweg en de Hollenaarstraat. Ten westen van het plangebied bevindt zich de Carrefour-site en de scouts Sint-Lucia.

Het verkavelingsplan voorziet in de oprichting van zowel eengezinswoningen als meergezinswoningen. De site wordt autoluw opgevat, waarbij de woningen rond een groen plein worden ingeplant. Tevens wordt een publiek park gerealiseerd. De bouwhoogte wordt -conform de voorschriften van het RUP- beperkt tot 3 bouwlagen voor de eengezinswoningen en meergezinswoningen B en C en 5 bouwlagen voor de meergezinswoning A.

De voorgestelde schaal is in overeenstemming met hetgeen kan worden verwacht in "stedelijk woongebied", zoals de site bestemd werd binnen het RUP "Antwerpsesteenweg - orchideestraat". De woondichtheid bedraagt 52,6 woningen per hectare en voldoet daarmee aan het minimum van 25 woningen per hectare. Aangezien de ligging van de site een grote knooppuntwaarde kent, is verdichting hier aangewezen. De site is goed bereikbaar met openbaar vervoer (bus, trein op

fietsafstand, op termijn komt er een tram) en bevindt zich in de buurt van tal van voorzieningen. De projectsite is bovendien gelegen binnen een stedelijk knooppunt (S15), dit is een plek met een goed ontwikkeld mobiliteitsnetwerk en/of bovenlokale stedelijke voorzieningen, aangevuld met wonen. Het verkavelingsontwerp voorziet (m.u.v. bouwblok A) in een gesloten bebouwingstypologie, waarbij de kavels voor de eengezinswoningen een breedte hebben van 5m à 6m. Hoewel deze kavels vrij smal zijn in vergelijking met de direct aanpalende percelen (Meerakker), zijn er in de onmiddellijke omgeving (binnen een straal van 150m) meerdere woningen op gelijkaardige of nog smallere percelen aanwezig. De woningen aan de overzijde van de Antwerpsesteenweg betreffen smalle percelen en ook in de Hollenaarstraat komen ter hoogte van de bouwplaats gekoppelde woningen met gelijkaardige perceelsbreedte voor (o.a. nrs 105, 107, 109, 127, 129, 131, 133).

Bijgevolg zijn de voorgestelde bouwzones zeker niet vreemd in de omgeving. De kavels beschikken over een voldoende diepe tuinzone van min. 6m.

Het voorgestelde gabarit van 3 bouwlagen wordt eveneens inpasbaar in de omgeving bevonden. De woningen in Meerakker zijn weliswaar alle slechts één bouwlaag onder hellende bedaking, langs de Hollenaarstraat komen meerdere woningen van 2 bouwlagen onder zadeldak voor, waaronder een meergezinswoning met dermate brede dakuitbouwen waardoor visueel een 3^e bouwlaag ontstaat (nr. 88-108). Binnen Gent wordt tegenwoordig een basisschaal van 3 bouwlagen algemeen aanvaard. Een hoogte van drie bouwlagen wordt beschouwd als een 'Gentse maat' en komt al heel veel voor in het gewone weefsel.

Het verkavelingsplan voorziet aan de kant van de Antwerpsesteenweg in een meergezinswoning, en bouwt af naar de achterliggende woonwijk Meerakker toe. Het tussenblok bestaat uit een meergezinswoning en 8 eengezinswoningen. De meest noordelijke rij, welke aansluit op Meerakker, bestaat uit rijwoningen, met uitzondering van een kleinschalige meergezinswoning op de kop met de Hollenaarstraat. De aflopende densiteit en bebouwingsvorm sluiten hierdoor aan op het bestaande woonweefsel langs Meerakker.

Vanuit energie-oogpunt en zuinig ruimtegebruik is het opportuun om zo compact mogelijk te bouwen, waarbij gesloten bebouwingstypologie de voorkeur geniet en in de hoogte wordt gebouwd.

Er wordt geen noemenswaardige impact door schaduwvorming of inkijk op de achterliggende woningen langs Meerakker verwacht. Tot de noordelijke perceelsgrens wordt met name een afstand van de woningen van ca. 18,26m aangehouden. Tevens worden er in de tuinzones, op 2m van de scheidsgrens, hoogstammige bomen aangeplant welke samen met de hagen op de perceelsgrens een groenbuffer vormen.

De meergezinswoning voorzien ter hoogte van de Antwerpsesteenweg, is op schaal van de steenweg. In dit gebouw worden ook aan het wonen verwante activiteiten toegelaten (commerciële functie en kantoren). De hoogste densiteit binnen het project wordt aan deze N70 voorzien, gelet op het voorzieningenniveau en het bereikbaarheidsprofiel aldaar. Om die reden is het ook logisch om op deze locatie andere functies dan wonen toe te laten.

Langs de Antwerpsesteenweg komt reeds grootschaligere bebouwing voor. Een andere schaal en typologie zijn hier dan ook aanvaardbaar. De meergezinswoning wordt op voldoende afstand van de aanpalende bebouwing ingeplant.

Het ontwerp voorziet in een openbare groenzone van circa 4000m². Deze groenzone komt niet enkel de woonkwaliteit van de nieuwe bewoners ten goede, maar staat ook in functie van de ruimere omgeving.

De projectsite zal doorwaadbaar zijn voor de zwakke weggebruiker. De site is autoluw met een autovrij binnengebied en ondergronds parkeren voor de bewoners. Het terrein wordt minimaal verhard. Dit maakt het project ruimtelijk kwalitatief en komt de leefbaarheid ten goede.

Op heden dient de aanvraag evenwel te worden geweigerd, gelet op het beroep van AWW, dat zeer omstandig gemotiveerd is.

2.12 Wijzigingsverzoek 15 januari 2025 (PIV5)

Aanvrager is in overleg met het Agentschap Wegen en Verkeer gegaan en beide partijen zijn tot een consensus gekomen.

De plannen werden als volgt aangepast:

- de in- en uitrit voor gemotoriseerd verkeer wordt volledig privaat gehouden. Hiervoor dient de gemeenteraadsbeslissing van 25 juni 2024 met betrekking tot de goedkeuring van de zaak der wegen te worden gewijzigd. Er werd een aangepast deeldossier over de zaak der wegen toegevoegd aan de aanvraag;
- de verkavelingsvoorschriften werden aangepast op 2 punten:
 - o de in- en uitrit voor gemotoriseerd verkeer heeft een privaat karakter;
 - o de afvalverzameling voor de blokken A en B1-B3 zal worden georganiseerd in afvallokalen in de gebouwen voorzien.

2.12.1 Openbaar onderzoek

Er werd een nieuw openbaar onderzoek georganiseerd van 22 januari 2025 t.e.m. 20 februari 2025. Tijdens het openbaar onderzoek werden 2 bezwaarschriften ingediend.

De bezwaren kunnen als volgt worden samengevat:

- hinderaspecten: het verkavelingsplan voorziet in de aanleg van een gemeentelijke weg die leidt naar het eigendom van bezwaarindiener (Carrefoursite) waardoor het eigendom van bezwaarindiener bezwaard wordt met een bijkomende last. Bovendien komt de nieuwe uitweg dichtbij de laad- en loszone van Krefel, één van de huurders van bezwaarindiener, dit leidt tot gevaarlijke verkeerssituaties;
- verkeersveiligheid en mobiliteit: bezwaarindiener is niet akkoord om de toegang tot de verkaveling via de Hollenaarstraat te voorzien aangezien deze straat niet breed is en er veel schoolgaand fietsverkeer passeert;
- privacy en inkijk: vrees voor inkijk vanuit de nieuwe appartementen in de bestaande woningen in de buurt. Bezwaarindiener wijst op het belang van hoge bomen. Ook het beperken van het aantal bouwlagen kan bijdragen tot vermijden van inkijk.

De bezwaren werden reeds tijdens het door de stad Gent in eerste aanleg georganiseerde openbaar onderzoek opgeworpen. Er werden geen nieuwe elementen toegevoegd.

2.12.2 Gemeenteraadsbeslissing

De gemeenteraad heeft in zitting van 25 maart 2025 de zaak der wegen goedgekeurd.

2.12.3 Adviezen

Vlaamse milieumaatschappij

Deze instantie bracht op 22 januari 2025 een voorwaardelijk gunstig advies uit:

"BESLUIT

Het project wordt voorwaardelijk gunstig geadviseerd en is in overeenstemming te brengen met de doelstellingen en beginselen van de gecodificeerde decreten betreffende het integraal waterbeleid. Er dient voldaan te worden aan de voorwaarden geformuleerd in het advies van Farys (VK-24-319 – 2de advies, of een recenter advies indien van toepassing)

Bijkomende aandachtspunten in het kader van de doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid:

** de aanleg van riolering moet in overeenstemming zijn met de bepalingen van Vlarem II en de code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringssystemen;*

** de volledig gescheiden aansluiting moet uitgevoerd worden conform art. 6.2.2.1.2 § 3 van Vlarem II;*

** er geldt een verbod op het gebruik van pesticiden op alle terreinen in gebruik voor een openbare dienst."*

Agentschap Wegen en Verkeer

Deze instantie bracht op 13 februari 2025 een voorwaardelijk gunstig advies uit:

"GUNSTIG ADVIES ONDER VOORWAARDEN

1. Schending direct werkende normen

Conform artikel 4.3.3. VCRO moet de vergunning worden geweigerd of moeten er voorwaarden opgelegd worden in de vergunning indien uit het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer blijkt dat het aangevraagde strijdig is met direct werkende normen binnen de beleidsvelden waarvoor het Agentschap bevoegd is.

"Indien uit de verplicht in te winnen adviezen blijkt dat het aangevraagde strijdig is met direct werkende normen binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening, of indien dergelijke strijdigheid manifest reeds uit het aanvraagdossier blijkt, wordt de vergunning geweigerd of worden in de aan de vergunning verbonden voorwaarden waarborgen opgenomen met betrekking tot de naleving van de sectorale regelgeving."

In casu moeten er voorwaarden opgelegd worden, aangezien volgende direct werkende normen geschonden worden:

In het beroep tegen beslissing van het college van burgemeester en schepenen (B/2024/0776) werden de volgende bezorgdheden overgemaakt:

"De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer voor het ganse project wordt, zowel voor de wooneenheden, als voor de beperkte commerciële invulling, volledig via de Antwerpsesteenweg voorzien, met de aansluiting op een verkeersplein dat toegang biedt tot een ondergrondse parking. Deze ontsluiting gebeurt via een nieuwe openbare weg die wordt overgedragen aan de gemeente waardoor er een nieuw kruispunt ontstaat van deze nieuwe gemeenteweg met de Antwerpsesteenweg. Het nieuwe kruispunt van de nieuwe gemeenteweg met de N70 dat door de omgevingsvergunning wordt gecreëerd valt vanuit mobiliteitsperspectief absoluut niet te verantwoorden en wordt door de gewestwegbeheerder niet aanvaard."

Door het indienen van aangepaste plannen bij de vergunningsaanvraag komt de aanvrager tegemoet aan de bezorgdheden, waardoor AWW haar standpunt kan wijzigen en voorwaardelijk gunstig kan adviseren.

De aanvrager heeft een nieuwe projectinhoudversie toegevoegd met aangepaste plannen. Het kruispunt is verdwenen en vervangen door een private inrit voor de nieuwe ontwikkeling. Er is wel nog steeds een openbaar wandel -en fietsdoorsteek voorzien die aansluit op de N70.

Als aandachtspunt kan nog worden meegegeven dat het RUP voorschrijft dat voor ontwikkelingen op de N70, er rechts op het perceel moeten ontsloten worden, wat nu niet het geval is. Daarom is het aangewezen dat bij eventuele latere ontwikkeling van de aangrenzende percelen, de toegang wordt gebundeld met de huidige aangevraagde ontsluiting, om geen twee naast elkaar liggende ontsluitingen te creëren. De private inrit dient dus maximaal zo vorm gegeven te worden dat een bundeling met de inrit van de naastgelegen percelen mogelijk is.

Er dienen echter nog steeds enkele voorwaarden nageleefd te worden:

- *Het gemeentewegdossier moet goedgekeurd worden op de gemeenteraad.*
- *Er moet een structurele niet-overrijdbare scheiding te worden geplaatst op de grenslijn tussen het openbaar domein en het privaat perceel, die enkel ter hoogte van de inrit onderbroken is.*
- *De aanpassingen op het openbaar domein ter hoogte van het perceel en de inrit worden uitgesloten van deze vergunning. Ze dienen apart aangevraagd te worden via een domeinvergunning.*

..."

Hulpverleningszone Centrum

De brandweer bracht op 12 februari 2025 een voorwaardelijk gunstig advies uit:

"..."

Besluit:

VOORWAARDELIJK GUNSTIG indien er straatnamen worden toegekend en mits te voldoen aan de hiervoor vermelde maatregelen en reglementeringen.

Bijzonder aandachtspunt:

De brandweerweg in grindgazon vóór gebouw A dient ter hoogte van het 'Parkplein' een driehoekig stukje uitgebreid naar de laad- en loszone zodat er een keerbeweging kan gemaakt worden en de aansluiting op de Antwerpsesteenweg vanuit beide rijrichtingen kan gebeuren. Zie de tekening in het advies ter verduidelijking."

Ivago

Deze instantie bracht op 3 maart 2025 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

2.12.4 Advies college van burgemeester en schepenen stad Gent

De stad bracht op 27 februari 2025 volgend advies uit:

"..."

10. OMGEVINGSTOETS

Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

In wat volgt wordt gefocust op het gewijzigd rooilijnplan en de bijhorende aanpassing van de ontsluiting van de nieuwe verkaveling. Het overige van de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening komt overeen met wat in de door het college van burgemeester en schepenen verleende vergunning is opgenomen.

Aangepast openbaar domein

In eerste aanleg was er een breder stuk openbaar domein voorzien aan de Antwerpsesteenweg waar niet enkel fietsers, maar ook auto's in en uit konden rijden. Er was een nieuw openbaar pleintje voorzien waar geladen en gelost kon worden en waar ook ondergrondse containers voorzien werden. Vanop dit plein kon de ondergrondse parkeergarage onder het nieuwe bouwvolume aan de steenweg bereikt worden. Na het pleintje was het project autoluw en werden er paaltjes voorzien. Vanaf dit punt, na het pleintje, blijft het aangepast ontwerp ongewijzigd.

Op vraag van AWW werd dit aangepast naar een smallere openbare toegangsweg (10 m) die aantakt op de steenweg. Die is in het aangepaste voorstel louter voor fietsers/wandelaars en hulpdiensten bestemd. Het pad zelf is in totaal 4 m breed (2,70 m beton en dan een reststrook van 1,30 m in grindgazon). De rest van de rooilijnbreedte ter hoogte van die toegang is groen ingericht.

De oprit die leidt naar de ondergrondse garage van het nieuwe bouwvolume blijft in het nieuwe voorstel privaat en is deel van de toekomstige inrichting op lot 32. Hiermee zijn ook de ondergrondse containers verdwenen. Er zal een afvalruimte in het gebouw voorzien worden en het afval zal dan aan de steenweg aangeboden moeten worden bij momenten van ophaling.

Omgevingsaanleg

De overdracht van een oppervlakte van 8431 m² naar het openbaar domein maakt de aanleg van een voldoende robuuste openbare ruimte mogelijk. De rooilijnen sluiten, behalve voor de meergezinswoning aan de steenweg na aanpassing op vraag van AWW, direct aan op de bouwzones met hiervoor infiltratiegrachten en een ontsluitingspad. De verharding van de wegenis wordt met een breedte van 2,70 m tot een minimum beperkt. De brandweerwegen lopen samen met deze wegenis, waardoor enkel een uitbreiding met een strook grindgazon van 1,30 m breed in functie van de brandweerweg vereist is. Het beperken van de verhardingsgraad op het toekomstig openbaar domein wordt op prijs gesteld en draagt bij aan het verwezenlijken van de klimaatdoelstellingen van Stad Gent.

Door de autoparkeerplaatsen integraal in één enkele ondergrondse parking te clusteren kan het overgrote deel van het projectgebied autovrij gehouden worden, met uitzondering van hulpdiensten, verhuisbewegingen en grote leveringen. De paaltjes aan de toegangen verhinderen ongewenst verkeer. Dit maakt de aanleg van een voldoende ruim en kwalitatief openbaar park mogelijk voor zowel de nieuwe bewoners en voor de buurtbewoners.

Door het autoluwe binnengebied zet het ontwerp bovendien in op het creëren van een fijnmazig trage wegnennetwerk binnen het projectgebied en draagt hiermee bij aan de herwaardering van de trage wegen in de omgeving. Het project voorziet een kwalitatieve doorsteek naar de Antwerpsesteenweg en het terrein van de jeugdbeweging vanuit de Hollenaarstraat.

Het project anticipeert eveneens op een mogelijke toekomstige fiets- en voetgangersdoorsteek zodra de aanpalende Carrefoursite een nieuwe invulling zou krijgen. De goede doorwaadbaarheid voor fietsers en voetgangers maken bovendien de ontsluiting mogelijk van het openbaar park voor de buurt.

De vele doorsteken vanuit de bestaande openbare wegen dragen bij aan de ontsluiting van het openbaar park voor de buurt. Daarnaast dragen deze assen voor fietsers en voetgangers bij tot het optimaliseren van gebruikscomfort van het park en de sociale controle in deze openbare ruimte. Het schrappen van het ongebruikt deel van de juridisch nog bestaande voetweg 'Sentier 91' doet geen afbreuk aan de goede doorwaadbaarheid. Dit deel van de voetweg is immers op het terrein niet aanwezig en loopt bovendien dood op de woonontwikkeling Meerakker in het noorden. Voorliggende aanvraag biedt een alternatieve ontsluiting voor fietsers- en voetgangers vanuit de Antwerpsesteenweg naar de Hollenaarstraat.

De aanleg van het openbaar domein zal nog verder worden verfijnd en bijgesteld in het technisch dossier. Er worden wel voorwaarden gekoppeld aan het nieuwe openbaar domein.

Conclusie

De voorgestelde aanpassingen hebben puur stedenbouwkundig en naar functioneren weinig impact. De ontsluiting voor wagens blijft geënt op de Anwerpsesteenweg en de doorwaadbaarheid voor fietsers en voetgangers blijft gegarandeerd met het nieuwe voorstel.

Enkel het statuut van de autotoegang wijzigt op vraag van AWW zodat een nieuwe openbaar kruispunt voor autoverkeer wordt vermeden.

Mits de bijzondere voorwaarden strikt worden nageleefd, is de aanvraag in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.

CONCLUSIE

Voorwaardelijk gunstig, de gevraagde omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden is mits de voorwaarden stedenbouwkundig en planologisch verenigbaar met de onmiddellijke omgeving.

...

Beslissing

Beslist het volgende:

Artikel 1:

Het college van burgemeester en schepenen brengt voorwaardelijk gunstig advies uit over de omgevingsaanvraag voor het verkavelen van gronden in 28 loten bestemd voor eengezinswoningen, 2 loten bestemd voor 3 meergezinswoningen, 2 loten bestemd voor collectieve fietsenstallingen, het rooien van bomen en de aanleg van nieuwe wegenis en groenaanleg van de heer Bjorn Allary, de heer Joris Van Duffel en Urbanlink bvba, gelegen te Antwerpsesteenweg 793, 9040 Gent

Artikel 2:

Verzoek de deputatie om volgende bijzondere voorwaarden op te leggen aan de aanvrager:

1. De bijzondere voorwaarden opgenomen in het gemeenteraadsbesluit van 24 maart 2025 moeten integraal worden overgenomen.

2. Bijzondere voorwaarden met betrekking tot de stedenbouwkundige voorschriften

<u>Te schrappen voorschriften</u>	<u>Toe te voegen voorschriften</u>
Algemene voorschriften 1. Begrippen Bouwdiepte De diepte van gelijkvloerse en uitkragende terrassen wordt niet meegerekend bij het meten van de bouwdiepte. Voorgevel De gevel van een gebouw of van een constructie waar de hoofdingang zich bevindt. Een gebouw of constructie kan slechts 1 voorgevel hebben. 4. Verhardingen 5. Parkeren	Bouwdiepte Dakterrassen en uitkragende terrassen moeten integraal deel uitmaken van de bouwzone, tenzij anders vermeld. Zie definitie voorgevel Vrijstellingenbesluit De ingetekende zone voor terrassen op het verkavelingsplan is enkel van toepassing op gelijkvloerse terrassen. De parkeerplaatsen voor bezoekers mogen niet individueel worden verkocht en dienen steeds als parkeerplaatsen voor bezoekers te functioneren. Ze mogen op termijn niet functioneren als vaste, individuele staanplaatsen van de bewoners of het personeel van de commerciële functies. Ze moeten ook visueel duidelijk worden aangeduid als parkeerplaatsen voor bezoekers. Alle fietsparkeerplaatsen voor de (meergezins)woningen moeten op maaiveldniveau worden voorzien.
VOORSCHRIFTEN LOTEN 1-20 en VOORSCHRIFTEN LOTEN 21-28 5. Inrichtingsvoorschriften	Aantal & inplanting

5.1. Zone voor eengezinswoningen	De voorbouwlijn van het gelijkvloers moet gelijk vallen met de rooilijn. De voorbouwlijn kan worden gevormd door de voorgevel of door een vaste luifelconstructie.
VOORSCHRIFTEN LOTEN 21-28 1. Bestemmingsvoorschriften	De loten 21 t.e.m. 26 moeten voldoen aan de voorwaarden voor bescheiden wonen.
VOORSCHRIFTEN LOT 29 en VOORSCHRIFTEN LOT 30 2. Inrichtingsvoorschriften 2.1 Zone voor collectieve fietsenbergingen	Aantal & inplanting De voorbouwlijn moet gelijk vallen met de rooilijn. De voorbouwlijn kan worden gevormd door de voorgevel of door een vaste luifelconstructie.
VOORSCHRIFTEN LOT 31 1. Bestemmingsvoorschriften Aan de zone voor meergezinswoning B wordt uitsluitend een woonfunctie gekoppeld. 2. Inrichtingsvoorschriften 2.1. Zone voor meergezinswoning C	Aan de zone voor meergezinswoning B wordt een woonfunctie gekoppeld met aanvullend een collectieve ruimte, waar aan het wonen verwante activiteiten met laagdynamisch karakter kunnen plaatsvinden. 20% van de wooneenheden in de meergezinswoningen A, B en C moeten voldoen aan de voorwaarden voor bescheiden wonen. Aantal & inplanting De voorbouwlijn moet gelijk vallen met de rooilijn. De voorbouwlijn kan worden gevormd door de voorgevel of door een vaste luifelconstructie.
VOORSCHRIFTEN LOT 32 1. Bestemmingsvoorschriften 2. Inrichtingsvoorschriften 2.1.Zone voor meergezinswoningen A en B 2.3. Voortuinzone	Aan de zone voor meergezinswoning B wordt een woonfunctie gekoppeld met aanvullend een collectieve ruimte, waar aan het wonen verwante activiteiten met laagdynamisch karakter kunnen plaatsvinden. 20% van de wooneenheden in de meergezinswoningen A, B en C moeten voldoen aan de voorwaarden voor bescheiden wonen. Aantal & inplanting De voorbouwlijn voor de MGW B moet gelijk vallen met de rooilijn. De voorbouwlijn kan worden gevormd door de voorgevel of door een vaste luifelconstructie. Footprint Aan de gevels van blok A en B (lot 32) uitgevend op de collectieve groenzone kan een uitkragend terras op de verdieping worden voorzien met een maximale oppervlakte van 8 m ² per woonentiteit en een maximale uitsprong uit de gevel van 2 m diepte. Het plaatsen van twee terrassen op de verdieping tegenover elkaar aan blok A en blok B is enkel mogelijk als de tussenafstand tussen de achtergevels minimum 22 m bedraagt. Een tijdelijke privaatieve brandweerweg in de

	voortuin t.h.v. blok A in grindgazon toegestaan. Deze brandweerweg moet onthard worden nadat de Antwerpsesteenweg wordt heraangelegd waarbij de brandweer dan over het fiets- en voetpad komt te rijden op het openbaar domein.
--	---

3. Externe adviezen

De voorwaarden opgenomen in het advies van Agentschap Wegen en Verkeer (advies van 13 januari 2025, met kenmerk AV/411/2024/00391/A 1) moeten nageleefd worden.

4. Bijzondere voorwaarden met betrekking tot het bouwrijp maken van het terrein

Archeologienota

De maatregelen in de archeologienota waarvan akte werd genomen op 18 oktober 2023 met referentienummer 27604 moeten uitgevoerd worden overeenkomstig het programma in die archeologienota en het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013.

Artikel 3:

Verzoekt de deputatie om volgende lasten op te leggen:

- De lasten opgenomen in het gemeenteraadsbesluit van 24 maart 2025 moeten uitgevoerd worden.
- Bijkomend wordt volgende bescheiden last opgelegd:

De last bescheiden wonen moet gewaarborgd worden alvorens gebruik te kunnen maken van de vergunning. De loten 21 t.e.m. 26 en de loten 31 en 32 (20% van de meergezinswoningen A, B en C) worden aangeduid om de last bescheiden wonen op te vangen. De loten voor het bescheiden woonaanbod moeten gespecificeerd worden in de aankoopoptie of bij het stellen van de financiële waarborg.

Indien de last bescheiden wonen wordt uitgevoerd in natura moet de aanvrager de uitvoering waarborgen door (VCW art. 5.101, §2):

- ofwel het verlenen van een aankoopoptie voor de loten met het bescheiden woonaanbod aan een openbaar bestuur of een sociale woonorganisatie. Deze aankoopoptie moet worden verleend alvorens gebruik kan gemaakt worden van de vergunning. Meer info bij Dienst Wonen (wonen.omgevingsvergunning@stad.gent);
- ofwel het stellen van een financiële waarborg van € 50.000 (x ABEX-index met als basis december 2008) + 20% = € 50.000 (x 1041/695) + 20% = € 89.870,5 per bescheiden woning (geïndexeerd december 2023).

Voor deze loten moet ofwel een aankoopoptie verleend worden aan Stad Gent ofwel een financiële waarborg gesteld worden. Meer info bij Dienst Wonen (wonen.omgevingsvergunning@stad.gent).

Artikel 4:

WAARBORGEN

Aan de deputatie wordt gevraagd volgende tekst met betrekking tot de verplichte waarborgen op te nemen:

De werken mogen pas starten nadat een afdoende waarborg is gesteld:

Waarborgen voor lasten in natura

Als vergunninghouder ben je verplicht de in deze vergunning opgelegde lasten in natura financieel te waarborgen vóór je met de werken start.

Je kunt daarbij kiezen voor een bankwaarborg of een borgstelling via een overschrijving op de Deposito- en Consignatiekas.

Optie bankwaarborg:

De financiële instellingen die zich borg stellen voor de houder van de omgevingsvergunning moeten verplicht gebruik maken van een model van borgakte. Dit model van borgakte kan je opvragen bij de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning, Balie Bouwen, Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent, tel 09 266 79 50 of via bouwen@stad.gent .

Optie storting in de Deposito- en Consignatiekas:

Alle info over deze mogelijkheid vind je terug op de website van de FOD Financiën, onder de categorie 'Borgtocht gevraagd door een openbare instantie'. Kies je voor deze optie, vermeld dan steeds het nummer van de omgevingsvergunning (OMV_ 2024030450) en bouwen@stad.gent als emailadres van de Stad Gent.

BEDRAGEN, GOEDKEURING EN VRIJGAVE VAN DE WAARBORG

Deze financiële waarborg bedraagt:

- voor wegen- en rioleringswerken: de geraamde kostprijs zoals vastgelegd in het technisch dossier
- voor groenaanlegwerken: de geraamde kostprijs zoals vastgelegd in het technisch dossier
- voor nutsvoorzieningen (andere dan rioleringswerken): het bedrag vermeld in de offerte van de nutsmaatschappijen
- voor de kosteloze grondafstand: €40 per m²
- voor de bescheiden last (voor zover geen aankoopoptie is verleend)

Deze waarborg wordt verplicht gesteld vóór de aanvang van de vergunde werken en vereist een goedkeuring van het college van burgemeester en schepenen.

De waarborg wordt vrijgegeven na de voorlopige oplevering van de uit te voeren werken, na schriftelijk akkoord van het college van burgemeester en schepenen.

De waarborg voor de kosteloze grondafstand wordt vrijgegeven bij het verlijden van de akte van die grondoverdracht.

Het geheel van de lasten (uitgezonderd de kosteloze grondafstand) moet uitgevoerd zijn uiterlijk 10 jaar nadat de vergunning definitief en uitvoerbaar is geworden.

Artikel 77 §4 omgevingsvergunningendecreet luidt als volgt:

"De waarborg is opeisbaar of van rechtswege verworven ten belope van de waarde van de lasten die nog niet uitgevoerd zijn:

1° bij niet-naleving van de uitvoeringstermijnen voor de lasten, vermeld in de definitief uitvoerbare vergunning, waartegen geen beroep meer mogelijk is bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen;

2° als de vergunning waarvoor lasten werden opgelegd, vervalt na gedeeltelijk te zijn uitgevoerd."

Verkoopbaarheidsattest bij verkavelingen

Aangezien de lasten in natura maar uitgevoerd mogen worden nadat daarvoor de nodige financiële waarborgen zijn verstrekt (zie artikel 77§1 van het omgevingsvergunningsdecreet), volstaat de waarborg zoals hiervoor vermeld om het verkoopbaarheidsattest aan te vragen.

..."

2.12.5 Beoordeling wijzigingsverzoek

De wijzigingen hebben geen invloed op de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening zoals reeds opgenomen onder punt 2.11.

Het college van burgemeester en schepenen stelt dienaangaande terecht vast:

"De voorgestelde aanpassingen hebben puur stedenbouwkundig en naar functioneren weinig impact.

De ontsluiting voor wagens blijft geënt op de Anwerpsesteenweg en de doorwaadbaarheid voor fietsers en voetgangers blijft gegarandeerd met het nieuwe voorstel.

Enkel het statuut van de autotoegang wijzigt op vraag van AWV zodat een nieuwe openbaar kruispunt voor autoverkeer wordt vermeden."

2.13 Replieken naar aanleiding van het verslag poa en/of de hoorzitting

De aanvrager stelt onder meer akkoord te gaan met het verslag.

2.14 Conclusie

Op basis van de aanvraag met omgevingsvergunning-referentie 2024030450 kan de omgevingsvergunning worden verleend voor projectinhoud Versie PIV5, onder voorwaarden.

Besluit

Artikel 1

Op basis van de aanvraag met omgevingsvergunning-referentie 2024030450 ingediend door de heer Bjorn Allary, de heer Joris Van Duffel en Urbanlink bvba wordt een omgevingsvergunning verleend, volgens projectinhoud officieel PIV5, voor de gevraagde stedenbouwkundige handelingen, onder volgende voorwaarden:

- naleven voorwaarden en lasten uit het advies van de stad Gent van 27 februari 2025;
- naleven voorwaarden en lasten opgenomen in de gemeenteraadsbeslissing van 25 maart 2025;

- naleven voorwaarden uit het advies van Vlaamse Milieumaatschappij van 22 januari 2025;
- naleven voorwaarden uit het advies van Agentschap Wegen en Verkeer van 13 februari 2025;
- naleven voorwaarden uit het advies van de brandweer van 12 februari 2025;
- naleven voorwaarden uit het advies van Ivago van 3 maart 2025.

De adviezen en reglementen van de nutsmaatschappijen zijn na te leven. Eventuele kosten voor uitbreiding van de netten zijn ten laste van de aanvrager.

Deze vergunning stelt de aanvrager niet vrij van het aanvragen en verkrijgen van eventuele andere vergunningen of machtigingen, als die nodig zouden zijn.

Artikel 2

Hou verder rekening met volgende wettelijke bepalingen, relevant na een beslissing van de deputatie: Omgevingsvergunningen zijn uitvoerbaar conform de bepalingen van artikel 35 (beslissingen in eerste aanleg) en 55 (beslissingen in beroep) van het Omgevingsvergunningsdecreet.

Bekendmaking

De beslissing dient te worden bekendgemaakt conform Titel 3, Hoofdstuk 9, Afdeling 3 van het OVB.

De aan te plakken gele affiches (A2-formaat) moeten bij de gemeente opgevraagd worden!

De aanplakking van de beslissing moet in het omgevingsloket worden geregistreerd.

Verval omgevingsvergunningen stedenbouwkundige handelingen

Artikel 99 OVD (01/01/2024 -).

§ 1. De omgevingsvergunning vervalt van rechtswege in elk van de volgende gevallen:

1° als de verwezenlijking van de vergunde stedenbouwkundige handelingen niet wordt gestart binnen de twee jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning;

2° als het uitvoeren van de vergunde stedenbouwkundige handelingen meer dan drie opeenvolgende jaren wordt onderbroken;

3° als de vergunde gebouwen niet winddicht zijn binnen vijf jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning;

4° als de exploitatie van de vergunde activiteit of inrichting niet binnen vijf jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning aanvangt;

5° als de kleinhandelsactiviteiten niet binnen vijf jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning aanvangen;

6° als de lasten die in de omgevingsvergunning zijn opgelegd, niet zijn uitgevoerd:

a) binnen vijf jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen;

b) binnen tien jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning om te verkavelen zonder wegeaanleg;

c) binnen vijftien jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning om te verkavelen met wegeaanleg.

De termijn, vermeld in het eerste lid, 1°, kan evenwel, op verzoek van de vergunninghouder, voor een periode van twee jaar verlengd worden als hij aantoonst dat de niet-verwezenlijking het gevolg is van een vreemde oorzaak die hem niet kan worden toegerekend. De vergunninghouder dient de aanvraag van de verlenging, op straffe van verval, met een beveiligde zending en minstens drie maanden vóór het verstrijken van de oorspronkelijke vervalltermijn van twee jaar in bij de overheid die de vergunning heeft verleend. Die overheid weigert de aanvraag van de verlenging alleen als:

1° er geen sprake is van een vreemde oorzaak die niet aan de vergunninghouder kan worden toegerekend;

2° de aangevraagde en vergunde handelingen strijdig zijn met inmiddels gewijzigde stedenbouwkundige voorschriften of verkavelingsvoorschriften.

De overheid bezorgt haar beslissing uiterlijk de dag van het verstrijken van de oorspronkelijke vervalltermijn van twee jaar. Bij ontstentenis van een beslissing wordt de verlenging geacht te zijn goedgekeurd. Als de verlenging wordt goedgekeurd, worden de termijnen, vermeld in het eerste lid, 3° en 4°, ook met twee jaar verlengd.

Als de omgevingsvergunning uitdrukkelijk melding maakt van de verschillende fasen van het bouwproject, worden de termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in het eerste lid, gerekend per

fase. Voor de tweede fase en de volgende fasen worden de termijnen van verval bijgevolg gerekend vanaf de aanvangsdatum van de fase in kwestie.

§ 2. De omgevingsvergunning voor de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit vervalt van rechtswege in elk van de volgende gevallen:

1° als de exploitatie van de vergunde activiteit of inrichting meer dan vijf opeenvolgende jaren wordt onderbroken;

2° als de ingedeelde inrichting vernield is wegens brand of ontploffing veroorzaakt ten gevolge van de exploitatie;

3° als de exploitatie op vrijwillige basis volledig en definitief wordt stopgezet overeenkomstig de voorwaarden en de regels, vermeld in het decreet van 9 maart 2001 tot regeling van de vrijwillige, volledige en definitieve stopzetting van de productie van alle dierlijke mest, afkomstig van een of meerdere diersoorten, en de uitvoeringsbesluiten ervan. De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de in kennisstelling van de stopzetting.

§ 2/1. De omgevingsvergunning voor het uitvoeren van kleinhandelsactiviteiten vervalt van rechtswege als de kleinhandelsactiviteiten meer dan vijf opeenvolgende jaren worden onderbroken.

§ 2/2. De omgevingsvergunning voor het wijzigen van de vegetatie vervalt van rechtswege als het wijzigen van de vegetatie niet binnen twee jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning aanvangt.

§ 3. Als de gevallen, vermeld in paragraaf 1, betrekking hebben op een gedeelte van het bouwproject, vervalt de omgevingsvergunning alleen voor het niet-afgewerkte gedeelte van een bouwproject. Een gedeelte is eerst afgewerkt als het, in voorkomend geval na de sloping van de niet-afgewerkte gedeeltes, kan worden beschouwd als een afzonderlijke constructie die voldoet aan de bouwfysische vereisten.

Als de gevallen, vermeld in paragraaf 1 of 2, alleen betrekking hebben op een gedeelte van de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, vervalt de omgevingsvergunning alleen voor dat gedeelte.

Als de gevallen, vermeld in paragraaf 1 of 2/1, alleen betrekking hebben op een gedeelte van de kleinhandelsactiviteiten, vervalt de omgevingsvergunning alleen voor dat gedeelte.

Artikel 100 OVD (29/06/2019 -).

De omgevingsvergunning blijft onverkort geldig als de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit van een project door een wijziging van de indelingslijst van klasse 1 naar klasse 2 overgaat of omgekeerd.

In geval de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit van een project door een wijziging van de indelingslijst of door een gedeeltelijke stopzetting van klasse 1 of 2 naar klasse 3 overgaat, geldt de vergunning als meldingsakte en blijven de bijzondere voorwaarden gelden.

Artikel 101 OVD (01/04/2019 -).

De termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in artikel 99, in voorkomend geval verlengd conform artikel 99, § 1 worden geschorst zolang een beroep tot vernietiging van de omgevingsvergunning aanhangig is bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen, overeenkomstig hoofdstuk 9 behoudens indien de vergunde handelingen in strijd zijn met een vóór de definitieve uitspraak van de Raad van kracht geworden ruimtelijk uitvoeringsplan. In dat laatste geval blijft het eventuele recht op planschadevergoeding desalniettemin behouden.

De termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in artikel 99, in voorkomend geval verlengd conform artikel 99, § 1, worden geschorst tijdens het uitvoeren van de archeologische opgraving, omschreven in de archeologienota waarvan akte is genomen overeenkomstig artikel 5.4.9 van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013 en in de nota waarvan akte is genomen overeenkomstig artikel 5.4.17 van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013, met een maximumtermijn van een jaar vanaf de aanvangsdatum van de archeologische opgraving.

De termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in artikel 99, in voorkomend geval verlengd conform artikel 99, § 1, worden geschorst tijdens het uitvoeren van de bodemsaneringswerken van een bodemsaneringsproject waarvoor de OVAM overeenkomstig artikel 50, § 1, van het Bodemdecreet van 27 oktober 2006 een conformiteitsattest heeft afgeleverd, met een maximumtermijn van drie jaar vanaf de aanvangsdatum van de bodemsaneringswerken.

De termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in artikel 99, in voorkomend geval verlengd conform artikel 99, § 1, worden geschorst zolang een bekrachtigd stakingsbevel, zoals vermeld in titel VI van de VCRO, niet wordt ingetrokken, hetzij niet wordt opgeheven bij een in kracht van gewijsde gegane beslissing. De schorsing eindigt van rechtswege wanneer geen opheffing van het stakingsbevel wordt gevorderd of geen intrekking wordt gedaan binnen een termijn van twee jaar vanaf de bekrachtiging van het stakingsbevel.

Verval omgevingsvergunningen voor verkavelen van gronden.

Artikel 102 OVD (23/02/2017 -).

§ 1. Een omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden waarbij geen nieuwe wegen worden aangelegd of het tracé van bestaande gemeentewegen niet moet worden gewijzigd, verbreed of opgeheven, vervalt van rechtswege als:

1° binnen een termijn van vijf jaar na de afgifte van de definitieve omgevingsvergunning niet is overgegaan tot registratie van de verkoop, de verhuring voor meer dan negen jaar of de vestiging van erfpacht of opstalrecht ten aanzien van ten minste één derde van de kavels;

2° binnen een termijn van tien jaar na de afgifte van de definitieve omgevingsvergunning niet is overgegaan tot dergelijke registratie ten aanzien van ten minste twee derde van de kavels.

Voor de toepassing van het eerste lid:

1° wordt met verkoop gelijkgesteld: de nalatenschapsverdeling en de schenking, met dien verstande dat slechts één kavel per deelgenoot of begunstigde in aanmerking komt;

2° komt de verkoop, de verhuring voor meer dan negen jaar, of de vestiging van erfpacht of opstalrecht van de verkaveling in haar geheel niet in aanmerking;

3° komt alleen de huur die erop gericht is de huurder te laten bouwen op het gehuurde goed in aanmerking.

Voor de toepassing van het eerste lid wordt tijdige bebouwing door de verkavelaar conform de omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden, met verkoop gelijkgesteld.

§ 2. Een omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden waarbij nieuwe wegen worden aangelegd of waarbij het tracé van bestaande gemeentewegen gewijzigd, verbreed of opgeheven wordt, vervalt van rechtswege als:

1° binnen een termijn van vijf jaar na de afgifte van de definitieve omgevingsvergunning niet is overgegaan tot de oplevering van de onmiddellijk uit te voeren lasten of tot het verschaffen van waarborgen betreffende de uitvoering van deze lasten op de wijze, vermeld in artikel 75;

2° binnen een termijn van tien jaar na de afgifte van de definitieve omgevingsvergunning niet is overgegaan tot registratie van de in paragraaf 1 vermelde rechtshandelingen ten aanzien van ten minste één derde van de kavels;

3° binnen een termijn van vijftien jaar na de afgifte van de definitieve omgevingsvergunning niet is overgegaan tot registratie van de in paragraaf 1 vermelde rechtshandelingen ten aanzien van ten minste twee derde van de kavels.

Voor de toepassing van het eerste lid wordt tijdige bebouwing door de verkavelaar conform de omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden, met verkoop gelijkgesteld.

§ 3. Als de omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden uitdrukkelijk melding maakt van de verschillende fasen van het verkavelingsproject, worden de termijnen van verval, vermeld in de paragrafen 1 tot en met 2, gerekend per fase. Voor de tweede en volgende fasen worden de termijnen van verval dientengevolge gerekend vanaf de aanvangsdatum van de betrokken fase.

§ 4. Het verval, vermeld in paragraaf 1 en 2, 2° en 3°, geldt slechts ten aanzien van het niet bebouwde, verkochte, verhuurde of aan een erfpacht of opstalrecht onderworpen gedeelte van de verkaveling.

§ 5. Onverminderd paragraaf 4, kan het verval van rechtswege niet worden tegengesteld aan personen die zich op de omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden beroepen als zij kunnen aantonen dat de overheid na het verval en ten aanzien van een of meer van hun kavels binnen de verkaveling, wijzigingen aan deze omgevingsvergunning heeft toegestaan of stedenbouwkundige of bouwvergunningen of stedenbouwkundige attesten heeft verleend in zoverre deze door de hogere overheid of de rechter niet onrechtmatig werden bevonden.

§ 6. De Vlaamse Regering kan maatregelen treffen aangaande de kennisgeving van het verval van rechtswege.

Artikel 103 OVD (01/04/2019 -).

De termijnen van vijf, tien of vijftien jaar, vermeld in artikel 102, worden geschorst zolang een beroep tot vernietiging van de omgevingsvergunning aanhangig is bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen, overeenkomstig hoofdstuk 9, behoudens als de verkaveling in strijd is met een vóór de datum van de definitieve uitspraak van de Raad van kracht geworden ruimtelijk uitvoeringsplan. In dat laatste geval blijft het eventuele recht op planschadevergoeding desalniettemin behouden.

De termijnen van vijf, tien of vijftien jaar, vermeld in artikel 102, worden geschorst tijdens het uitvoeren van de archeologische opgraving, omschreven in de archeologienota waarvan akte is genomen overeenkomstig artikel 5.4.9 van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013 en in de nota waarvan akte is genomen overeenkomstig artikel 5.4.17 van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013, met een maximumtermijn van een jaar vanaf de aanvangsdatum van de archeologische opgraving.

De termijnen van vijf, tien of vijftien jaar, vermeld in artikel 102, worden geschorst tijdens het uitvoeren van de bodemsaneringswerken van een bodemsaneringsproject waarvoor de OVAM overeenkomstig artikel 50, § 1, van het Bodemdecreet van 27 oktober 2006 een conformiteitsattest heeft afgeleverd, met een maximumtermijn van drie jaar vanaf de aanvangsdatum van de bodemsaneringswerken.

De termijnen van vijf, tien of vijftien jaar, vermeld in artikel 102, worden geschorst zolang een bekrachtigd stakingsbevel, zoals vermeld in titel VI, niet wordt ingetrokken, hetzij niet wordt opgeheven bij een in kracht van gewijsde gegane beslissing. De schorsing eindigt van rechtswege wanneer geen opheffing van het stakingsbevel wordt gevorderd of geen intrekking wordt gedaan binnen een termijn van twee jaar vanaf de bekrachtiging van het stakingsbevel.

Beroepsmogelijkheden laatste aanleg

U kunt een beroep tot nietigverklaring van deze beslissing instellen bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

Bezorg hiertoe een verzoekschrift tot schorsing en/of vernietiging:

- door elektronische neerlegging via het digitaal loket van de Vlaamse bestuursrechtcolleges, of;
- per aangetekende brief aan de Raad voor Vergunningsbetwistingen, p/a Dienst van de Bestuursrechtcolleges, Koning Albert II-laan 15 bus 130, 1210 Brussel of;
- door neerlegging ter griffie, Marie-Elisabeth Belpairegebouw, Toren Noord (tweede verdieping), Simon Bolivarlaan 17, 1000 Brussel.

Doe dit op straffe van onontvankelijkheid binnen een vervalttermijn van **45 dagen** te rekenen vanaf de dag van de betekening van deze beslissing.

Bezorg gelijktijdig een afschrift van het verzoekschrift ter informatie aan:

- de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen, Charles De Kerckhove 189, 9000 Gent
- de aanvrager (u vindt het adres van deze laatste in de beslissing).

Vermeld in het verzoekschrift minstens de volgende gegevens:

- uw naam, hoedanigheid, woonplaats of zetel, de gekozen woonplaats in België en in voorkomend geval een telefoonnummer en een e-mailadres;
- de deputatie van de provincie en het hierboven vermelde adres als verweerder;
- het voorwerp van het beroep;
- een uiteenzetting van de feiten en de ingeroepen middelen;
- een inventaris van de overtuigingsstukken.

U bent bij het indienen van het verzoekschrift een rolrecht verschuldigd van:

200 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot vernietiging

100 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot schorsing of tot schorsing wegens uiterst dringende noodzakelijkheid.

De procedure voor de Raad van Vergunningsbetwistingen wordt geregeld in het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtcolleges, het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning en het besluit van de Vlaamse

Regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse Bestuursrechtscolleges. (<http://www.dbrc.be/vergunningsbetwistingen>)

**uittreksel uit het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning
Artikel 105 OVD (03/11/2020 -).**

§ 1. De volgende beslissingen kunnen worden bestreden bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen, vermeld in titel IV, hoofdstuk VIII, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening:

1° de uitdrukkelijke of stilzwijgende beslissing betreffende een omgevingsvergunningsaanvraag, genomen in laatste administratieve aanleg;

2° de beslissing over een verzoek of initiatief tot het opleggen, wijzigen of aanvullen van de voorwaarden in laatste administratieve aanleg;

3° de beslissing over een aanvraag tot afwijking van de algemene en sectorale milieuvoorwaarden;

4° de uitdrukkelijke of stilzwijgende beslissing betreffende een melding, vermeld in artikel 111 van dit decreet.

§ 2. Het beroep kan worden ingesteld door:

1° de vergunningsaanvrager, de vergunninghouder, de exploitant of de persoon die de melding heeft verricht;

2° het betrokken publiek;

3° de leidend ambtenaar van de adviesinstanties, vermeld in artikel 24 of in artikel 42 of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde, als die instantie tijdig advies heeft verstrekt of als aan hem ten onrechte niet om advies werd verzocht;

4° het college van burgemeester en schepenen als het tijdig advies heeft verstrekt of als het ten onrechte niet om advies werd verzocht;

5° ...;

6° de leidend ambtenaar van het Departement Omgeving of, bij zijn afwezigheid, zijn gemachtigde;

7° de leidend ambtenaar van het Agentschap Innoveren en Ondernemen of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde, als het project vergunningsplichtige kleinhandelsactiviteiten omvat;

8° de leidend ambtenaar van het agentschap, bevoegd voor natuur en bos, of, bij zijn afwezigheid, zijn gemachtigde als het project vergunningsplichtige wijzigingen van de vegetatie omvat.

De persoon aan wie kan worden verweten dat hij een voor hem nadelige beslissing niet heeft bestreden door middel van het daartoe openstaande georganiseerd administratief beroep bij de bevoegde overheid, vermeld in artikel 52, wordt geacht te hebben verzaakt aan zijn recht om zich tot de Raad voor Vergunningsbetwistingen te wenden.

[... vernietigd bij arrest 46/2019 van het Grondwettelijk Hof van 14 maart 2019].

De bevoegde overheid, vermeld in artikel 15, die nagelaten heeft een uitdrukkelijke beslissing te nemen in eerste administratieve aanleg, wordt geacht te hebben verzaakt aan zijn recht om zich tot de Raad voor Vergunningsbetwistingen te wenden, behoudens overmacht.

§ 3. Het beroep wordt op straffe van onontvankelijkheid ingesteld binnen een vervalt termijn van vijfenveertig dagen die ingaat:

1° de dag na de datum van de betekening, voor die personen of instanties aan wie de beslissing betekend wordt;

2° de dag na de eerste dag van de aanplakking van de beslissing in de overige gevallen.

§ 4. Elk van de personen, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, kan in de zaak tussenkomen.

Mededeling

Deze gegevens kunnen worden opgeslagen in een of meer bestanden. Die bestanden kunnen zich bevinden bij de gemeente, waar u de aanvraag hebt ingediend, bij de provincie, en ook bij de Vlaamse administratie, bevoegd voor de ruimtelijke ordening. Ze worden gebruikt voor de behandeling van uw dossier. Ze kunnen ook gebruikt worden voor het opmaken van statistieken en voor wetenschappelijke doeleinden. U hebt het recht om uw gegevens in deze bestanden in te kijken en zo nodig de verbetering ervan aan te vragen.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,

namens de Deputatie:

de Provinciegriffier,
Steven Ghysens

de wnd. Voorzitter,
Kurt Moens