

Deputatie

Besluit

Zitting van 26 juni 2025
directie Ruimte & Mobiliteit - dienst
Omgevingsvergunningen (R)
R02 OMV_2024095643

**49 2025_DEP_02875 OVberoep 2024095643 - Gent - Derden (Van Gijseghem
; De Koninck; Versichel) tegen Aurora Gent-Ninove bv
en stad Gent - Vergunning verlenen**

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 OMVD en het besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, hierna OMVB.

Gelet op de beslissing van de deputatie van 2 februari 2017 met betrekking tot de aanduiding van ambtenaren van de dienst milieu- en natuurvergunningen en de dienst ruimtelijke vergunningen voor het uitvoeren van administratieve handelingen in naam van de deputatie.

Aurora Gent-Ninove BV, Maria-Theresialei 7 te Antwerpen, en Stad Gent, Botermarkt 1 te Gent, hebben per beveiligde zending van 11 juli 2024 een aanvraag voor een omgevingsvergunning ingediend.

Deze aanvraag heeft als omgevingsvergunning-referentie : 2024095643.

De aanvraag heeft betrekking op een terrein gelegen te Gent, Koningin Fabiolalaan zn, kadastraal gekend 9^e afdeling, sectie I, nrs. 193B, 193C en 193D.

Het betreft een aanvraag tot het bouwen en exploiteren van een stadsgebouw met ruimtes voor een school, een kinderdagverblijf, buitenschoolse opvang en verenigingslokalen.

De aanvraag omvat:

stedenbouwkundige handelingen

- nieuwbouw gebouwen en infrastructuur
- vellen hoogstammige bomen
- het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen
- verwijderen en aanleg verhardingen
- plaatsen afsluiting

ingedeelde inrichtingen of activiteiten

- exploitant: Stad Gent
- inrichtingsnummer 20240704-0030
- Nieuwe klasse 3 rubrieken:

o **3.2.2°a)**

Lozing van huishoudelijk afvalwater via 1 lozingspunt, met een debiet van 1,5 m³/uur, 8 m³/dag en 2000 m³/jaar.

o **16.3.2°a)**

Warmtepomp WP1 (60 kW); doorstroom boilers DB (2 x 18 kW); 6 koelkasten (6 x 0,5 kW); 1 diepvriezer (0,5 kW)

Totaal 99,5 kW - aanvraag 105 kW mits marge voor uitvoering

o **17.4**

De opslag van max. 500 liter/kg gevaarlijke producten (kuisproducten) in kleine verpakking.

o **32.2.2°**

Instuifruimte, refter met buitenruimte en sportzaal met buitensportveld.

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

Het college van burgemeester en schepenen (CBS) heeft in zitting van 3 januari 2025 de omgevingsvergunning onder voorwaarden verleend.

Tegen deze beslissing werd beroep ingesteld door volgende derden:

- per beveiligde zending van 1 februari 2025 door de heer Dirk Van Gijsegheem, Frans De Potterstraat 13 te Gent
- per beveiligde zending van 1 februari 2025 door de heer Constant De Coninck, Suzanne Lilarstraat 77 te Gent
- per beveiligde zending van 5 februari 2025 door mevrouw Beatrijs Versichel, Koningin Fabiolalaan 86 te Gent

De gemachtigde provinciale ambtenaar heeft de beroepen van de heer Constant De Coninck en van mevrouw Beatrijs Versichel op 26 februari 2025 ontvankelijk en volledig verklaard, en van de heer Dirk Van Gijsegheem op 27 februari 2025.

Op 1 april 2025 werd een verweernota op het Omgevingsloket geplaatst namens het departement Onderwijs, Opvoeding en Jeugd van de stad Gent.

Op 2 april werd een verweernota op het Omgevingsloket geplaatst namens de aanvragers, opgemaakt door meester Joris Geens en meester Veerle Wanten.

Gelet op het verslag van de provinciaal omgevingsambtenaar van 19 mei 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.

Er werd een schriftelijke repliek ontvangen, deze repliek wordt aan het slot besproken.

Alle partijen werden uitgenodigd in hoorzitting van dinsdag 10 juni 2025, in aanwezigheid van gedeputeerde-voorzitter Joke Schauvliege, en de heer Jan Allaert, provinciaal omgevingsambtenaar:

Derden: de heer Dirk Van Gijsegheem, de heer Constant De Coninck.

Aanvrager: de heer Bram Bruggeman, mevrouw Ine Vanherck, bijgestaan door meester Joris Geens.

Stad Gent: de heer Guy Denys (departement onderwijs) en mevrouw Alexia De Vos.

Beschrijving

Context

1.1 Stedenbouwkundige basisgegevens

- Het perceel is gelegen in het op datum van 15 december 2006 goedgekeurd gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Stationsomgeving Gent Sint-Pieters en Fabiolalaan'. Het project is volgens dit GRUP gelegen in 'ARTIKEL 1. Stationsomgeving Gent Sint-Pieters'.
- Het perceel is niet gelegen in een goedgekeurde, niet vervallen verkaveling.

1.2 Andere relevante gegevens betreffende de ruimtelijke context

- Het perceel ligt aan een voldoende uitgeruste gemeenteweg.

1.3 Adviezen eerste aanleg

1.3.1 Wyre

Deze instantie bracht op 12 augustus 2024 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

1.3.2 Brandweerzone Centrum

Deze instantie bracht op 13 augustus 2024 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

1.3.3 Proximus

Deze instantie bracht op 19 augustus 2024 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

1.3.4 Fluvius System Operator

Deze instantie bracht op 23 augustus 2024 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

1.3.5 NMBS

Deze instantie bracht op 26 augustus 2024 een gunstig advies uit.

1.3.6 FOD Binnenlandse Zaken – Astrid Veilighiedscommissie

Deze instantie bracht op 3 september 2024 volgend advies uit:

"Gezien de hoge onthaalcapaciteit van het nieuwe gebouw, heeft de commissie beslist dat er in het volledige gebouw ASTRID inloopdekking dient aanwezig te zijn."

1.3.7 Infrabel

Deze instantie bracht op 12 september 2024 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

1.3.8 Farys

Deze instantie bracht op 12 september 2024 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

1.3.9 De Vlaamse Waterweg nv – Regio West

Deze instantie bracht geen advies uit.

1.4 Historiek

Volgende vergunningen, meldingen en/of weigeringen, relevant voor voorliggende aanvraag, zijn bekend:

- Op 16/05/2022 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor het bouwen van een logistiek centrum infrastructuur met dienstgebouw infrabel gent-sint-pieters. (OMV_2020020396)
- Op 26/10/2023 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor het slopen van een boogloods. (OMV_2023075179)
- Op 04/01/2024 werd een aktename afgeleverd voor het exploiteren van een werfinrichting. (OMV_2023159451)
- Op 20/06/2024 werd een aktename afgeleverd voor het exploiteren van een mobiele breekinstallatie. (OMV_2024081789)
- Op 16/07/2024 werd een stilzwijgende aktename afgeleverd voor het exploiteren van een bronbemaling voor de plaatsing van de septische putten. (OMV_2024090614)

1.5 Beschrijving van de omgeving en de aanvraag

Het terrein maakt deel uit van de ontwikkelingen in de ruime stationsomgeving en de lopende projectontwikkeling aan de Koningin Fabiolalaan, opgedeeld in drie zones: zone A, B en C (zoals aangeduid in het GRUP Stationsomgeving Gent-Sint-Pieters). Het stadsgebouw situeert zich binnen zone B op het kruispunt van de 'interne ontsluitingsweg' en het 'pad doorheen het plangebied'. Aan de aanvraag is een inrichtingsstudie toegevoegd die het stadsgebouw kadert binnen de volledige zone B, hierin wordt gekaderd dat dit stadsgebouw past binnen de volledige ontwikkeling van zone B waarbij het pad en de interne ontsluitingsweg nog kunnen gerealiseerd worden.

De projectzone is ca 3.270 m² groot en wordt aan noordzijde afgebakend door de Koningin Fabiolalaan, aan zuidzijde door het toekomstige Rinkhoutpad.

Het project is gelegen ter hoogte van het kruispunt met de Verpleegsterstraat.

1.5.1 Stedenbouwkundige handelingen

De aanvraag betreft het bouwen en exploiteren van een stadsgebouw met ruimtes voor een school, kinderdagverblijf, buitenschoolse opvang en verenigingslokalen. De aanvraag omvat ook een rooilijnenplan.

Op heden is er geen bebouwing meer aanwezig op de site. De eerder aanwezige bebouwing (boogloods Infrabel/NMBS) werd reeds gesloopt.

Op de site zijn nog enkele verharde oppervlaktes bestaande uit asfalt en gruis aanwezig. De sloop hiervan maakt deel uit van de aanvraag en werd opgenomen in het slooppopvolgingsplan.

Het terrein werd in het begin van de vorige eeuw kunstmatig opgehoogd naar aanleiding van de bouw van het station Gent Sint-Pieters en de spoorlijn Brussel - Oostende. De overgang tussen het hoger gelegen spoorwegterrein en de Koningin Fabiolalaan wordt op dit moment gekenmerkt door een groene berm. De reliëfwijzigingen situeren zich ter hoogte van deze kunstmatige ophoging. Een deel van de site zal worden afgegraven om de nulpas (het gelijkvloers) van het gebouw opnieuw op niveau van de Koningin Fabiolalaan te brengen. Aan de noordgevel wordt een deel van het talud afgegraven om de plint zichtbaar te maken en toegang te creëren tot het Stadsgebouw.

Aan de oostgevel wordt het reliëf gewijzigd om er een hellende brandweg met opstelbaarheid te voorzien.

Het stadsgebouw bevat ruimtes die zullen worden gebruikt door verschillende vaste partners:

- basisschool met kleuterafdeling en lagere schoolafdeling
- kinderdagverblijf
- buitenschoolse kinderopvang
- lokalen voor de jeugd
- HS cabine met transformator tot 400kVA (niet indelingsplichtig)

Bepaalde ruimtes kunnen ook gebruikt worden door de buurt en derden.

De hoofdtoegang tot het stadsgebouw wordt georganiseerd aan de Koningin Fabiolalaan en zit op de hoek van de noord-oostgevel. Op dit punt is de toegang voorzien voor fietsen en voetgangers voor het hele gebouw.

De toegang bestaat uit een overdekte buitenruimte met aandacht voor de stromen voetgangers en fietsers. De gebruikers van het stadsgebouw zullen beschikken over een ruime fietsenstalling. In deze fietsenstalling is een zone voorbehouden voor personeel, een zone voor buitenmaatse fietsen en mogelijkheid om fietskarren en kinderwagens achter te laten in een afgesloten ruimte. Er worden geen extra autoparkeerplaatsen voorzien voor personeel, ouders of andere gebruikers van het stadsgebouw, en ook geen laad- en loszone. De gebruikers worden maximaal gestimuleerd om zich anders te verplaatsen (te voet, per fiets of openbaar vervoer).

De ontsluiting van de logistiek gebeurt vanaf de Koningin Fabiolalaan.

Via de hoofddinkom op de hoek van het gebouw is het mogelijk om de centrale circulatieschacht te bereiken om zo de leveringen naar hun gewenste bestemming te brengen. Omgekeerd wordt afval per verdiep verzameld om via de lift te verzamelen in de afvalruimte op het gelijkvloers. Bij momenten wordt het afval via dezelfde hoofdtoegang naar buiten gebracht in functie van afvalophaling. De frequentie van leveringen is beperkt in aantal en in tijd.

De programmaonderdelen werden vertaald in verschillende leerlandschappen die op elkaar worden gestapeld. Dit resulteert in een volume met een hoogte van ca 16 m op een afstand van ca 20 m van de gevels aan de overzijde van de Fabiolalaan. Daarbovenop bevindt zich over een deel van het gebouw en op 6 m achter de nieuwe voorgevelbouwlijn, nog een dubbelhoog volume voor de turnzaal/sportinfra tot ca 24 m hoogte boven de pas van het voetpad aan de Koningin Fabiolalaan.

Het stadsgebouw heeft een gevel van 32,30 m langs de Koningin Fabiolalaan die dan verder doorloopt in een lagere gevel palend aan de speelplaats. De gevel is in totaliteit 67 m breed.

Het stadsgebouw is aan de zijde van het toekomstige Entreeplein ca. 37 m breed (= bouwdiepte t.o.v. de K. Fabiolalaan).

De inrichting van het gebouw is als volgt:

- gelijkvloers: inkom, fietsenstalling, bergingen en technische ruimtes
- verdieping +1: speelplaats op talud, kinderdagverblijf, avondopvang en kleuterschool
- verdieping +2: eetzaal, administratieve functies en jeugdwerking
- verdieping +3: basisschool met klassieke klassen, en polyvalente ruimtes
- verdieping +4: turnzaal en actieve dakspeelplaats
- verdieping +5: technisch verdiep

De gevels van het stadsgebouw werden gekozen aan de hand van kleuren uit de omgeving, met een eigenwijze twist. Het diverse materialenpakket moet leerlingen uitdagen om texturen te ontdekken. Het gevelmateriaal is een lichtgrijze gebroken betonsteen en gelijkaardige voegkleur. De betonsteen heeft een robuuste kant daar waar meer nood is aan stootvastheid, en een gladde zijde aan de tegenoverliggende gevels zuidwestwaarts gericht op het park, uitgehouwen tot een cascade van speelplaatsen. Een rode kleur is voorzien bij het binnenkomen, ook in de vloeren van de inkomzone waardoor de grens publiek-privaat duidelijk wordt. Het buitenschrijnwerk bestaat uit wit gelakt aluminium.

In kader van City Dressing wordt vanuit de stad gevraagd om één banner op de gevel te voorzien. Deze voorzien we nu ter hoogte van de noordgevel aan de zijde van de Koningin Fabiolalaan in de nabijheid van de hoofdtoegang.

Het ontwerp kadert in de huisstijl van de stad. De grootte van deze banner is 0,7 m x 3 m. Deze maakt geen onderdeel uit van de vergunningsaanvraag.

Het stadsgebouw omvat een variatie aan buitenruimtes:

- verdieping +1: speelplaats op talud van ca 1.260 m², met luifel van ca. 265 m²(de speelplaats is in totaal 33 % verhard)
- verdieping +2: 140 m² horende bij de jeugdwerking
- verdieping +3: 80 m² verhard overdekt speelplein, horende bij de lagere school
- verdieping +4: 197 m² actieve dakspeelplaats (sportveld)
- verdieping +5: buitenruimte van 41 m² horende bij het technische verdiep, deels overdekt met staco rooster

Vandaag ligt de feitelijke grens van de Koningin Fabiolalaan aan de voet van het talud. Het talud zelf hoort bij het voormalige spoorwegdomein waarop de projectontwikkeling zoals voorzien in het GRUP zich situeert.

Het ontwerp in voorliggende aanvraag voorziet aanpassingen aan het openbaar domein in functie van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het Stadsgebouw waarbij (de zone van) het talud mee geïntegreerd wordt in het openbaar domein van deze gemeenteweg. Hiervoor wordt ook een rooilijnplan toegevoegd. Onderstaande werken worden uitgevoerd op bestaand of toekomstig openbaar domein:

- afgraven en manipuleren van het talud om voorgevel aan Koningin Fabiolalaan te genereren
- inzaaien gras aan noordgevel, daar waar voorheen talud aanwezig was, tot aan hoofdinkomzone
- aanleg verharding in betontegels, van oversteekpunt tot aan hoofdinkomzone en brandweg; hierbij zal ook een deel van de groene berm moeten worden aangepast naar betontegels
- voorzien van een verlaagde boordsteen in functie van de brandweg en integrale toegankelijkheid
- verwijderen van straatnaambord om toegang tot brandweg niet te hinderen
- ter hoogte van de brandweg plaatselijk de groene berm aanpassen naar gefundeerd gras
- plaatsen van paaltjes aan begin van de brandweg om niet bevoegd verkeer te weren

De aanpassingswerken zijn tijdelijk en zullen bij de toekomstige heraanleg van de Koningin Fabiolalaan mee worden opgenomen.

Aan de oostelijke gevel van het Stadsgebouw wordt een tijdelijke ontsluitingsweg i.f.v. noodontsluiting voorzien. Dit is voorzien in een combinatie van grindgazon en beton grasdallen. De omliggende ruimte wordt met gras ingezaaid. De helling wordt doorgetrokken tot de zijgevel en ontsluit zo ook het hoogspanningslokaal. De ruimte die niet nodig is voor deze ontsluiting wordt ingezaaid met gras. In de omgeving van de brandweg wordt het terrein gemanipuleerd om de brandweg in helling en zonder keerwand te laten aansluiten met bestaande omgeving van talud (zie reliëfwijzigingen).

De aanleg van deze tijdelijke weg gebeurt op privaat domein dat voorlopig niet naar het openbaar domein wordt overgedragen.

Deze brandweerweg wordt in een latere fase definitief mee heraangelegd als onderdeel van het inkomplein.

Er worden 21 hoogstammige bomen gerooid ter realisatie van het project (met een omtrek van minstens 0,5 m gemeten op 1 m hoogte). Deze bomen situeren zich hoofdzakelijk op de houtkant, enkele bomen maken deel uit van de huidige laanbeplanting van de Koningin Fabiolalaan. Deze laatste worden geveld om de toegang tot de brandweg mogelijk te maken. Aansluitend wordt er één boom

verplaatst.

De houtkant wordt ter hoogte van het Stadsgebouw afgegraven en de aanwezige beplanting gerooid. Deze beplanting op het talud krijgt in het BWK het statuut 'waardevol' + KT (talud), waarop de zorgplicht uit het natuurdecreet van toepassing is.

Ter compensatie worden er 11 nieuwe bomen aangeplant. Uitgebreidere info hieromtrent kan worden teruggevonden in de nota VTA en BEA die eveneens werd toegevoegd als bijlage aan de vergunningsaanvraag.

Om de aanleg van de plaatselijke verbreding van de Koningin Fabiolalaan en de overdracht naar het openbaar domein na de werken mogelijk te maken werd een rooilijnplan toegevoegd aan de aanvraag.

Het rooilijnplan wordt aan de gemeenteraad voorgelegd voor het vaststellen van de rooilijnen voor de verbreding van de gemeenteweg die binnen de aanvraag zal worden aangepast en om een beslissing te nemen over de aanleg en inrichting van die wegen. De bestaande rooilijn uit 1919 wordt hierdoor ter hoogte van het project lokaal afgeschaft. Die historische rooilijn werd nog niet formeel afgeschaft, ook al werd nadien eerst een BPA opgemaakt waarin ook rooilijnen werden vastgelegd en dat dan later bij de goedkeuring van het gewestelijk RUP werd opgeheven. De opheffing gebeurt nu per deelproject in elke deelzone van het RUP waarbij tegelijk de nieuwe grens openbaar-privaat juridisch wordt vastgelegd. Het in deze aanvraag opgenomen rooilijnplan beperkt zich dus tot de zone ter hoogte van het nieuwe stadsgebouw en zijn toegangen.

De zone tussen de huidige weggrens en de nieuwe rooilijn zal overgedragen worden naar het openbaar domein

Het werfinrichtingsplan is toegevoegd aan de aanvraag. De inrichting duidt de werfzone aan met positie van containers, werfketen, torenkraan, bevoorradingszones, afvalcontainers, werfweg en de bestaande werfomheining van Infrabel.

1.5.2 Ingedeelde inrichting of activiteiten

1.5.2.1 *Algemeen*

Met voorliggend dossier beoogt de exploitant het exploiteren van een nieuwe inrichting, nl. een multifunctioneel gebouw.

Men vraagt de omgevingsvergunning aan voor een termijn van onbepaalde duur.

1.5.2.2 *Omschrijving bedrijf*

Het betreft het exploiteren van een nieuw multifunctioneel gebouw (Stadsgebouw), dat plaats biedt aan een nieuwe kleuter- en lagere school, een kinderdagverblijf en jeugdlokalen.

Het toekomstig aantal leerlingen op de school bedraagt 240 en er zullen 35 leerkrachten en andere personeelsleden werkzaam zijn. In het kinderdagverblijf is er ruimte voor 36 kinderen en 7 werknemers, de naschoolse opvang is voorzien op 56 kinderen en 5 werknemers.

De jeugdlokalen zijn voorzien op maximaal 100 jongeren, de sporthal op maximaal 50 sporters op hetzelfde moment.

1.5.3 Wijzigingen aanvraag

1.5.3.1 *Ambtshalve wijzigingen*

Volgende ambtshalve wijzigingen worden aangebracht aan het oorspronkelijke project:

- 16.3.2°.a): de gevraagde hoeveelheid van 105 kW wordt aangepast naar de werkelijke hoeveelheid van 99,5 kW.

Deze wijzigingen hebben geen invloed op de procedure en kunnen ambtshalve worden doorgevoerd.

1.5.3.2 *Omschrijving iioa*

Het exploiteren van een nieuwe inrichting, zijnde een multifunctioneel gebouw, met volgende toepasselijke rubrieken:

3.2.2°a) (3)

Lozing huishoudelijk afvalwater: LP1 (1,5 m³/uur; 8 m³/dag; 2000 m³/jaar).

16.3.2°a) (3)

Warmtepomp WP1 (60 kW); doorstroom boilers DB (2 x 18 kW); 6 koelkasten (6 x 0,5 kW); 1 diepvriezer (0,5 kW)

Totaal 99,5 kW

17.4. (3)

Opslag gevaarlijke stoffen (kuisproducten) in kleine verpakkingen (<30 l of 30 kg). Totaal max. 500 liter.

32.2.2° (3)

Instuifruimte, refter met buitenruimte en sportzaal met buitensportveld (3 ruimtes).

1.6 Openbaar onderzoek

De aanvraag werd gedurende de periode van 16 augustus 2024 t.e.m. 14 september 2024 aan een openbaar onderzoek onderworpen.

Gedurende dit openbaar onderzoek werden 10 bezwaarschriften en 1 petitielijst met 10 handtekeningen ingediend.

De bezwaren werden door het CBS als volgt samengevat en beoordeeld: "...

Vernieling van biologisch waardevol talud

Bezwaar:

In deze omgevingsvergunning wordt het talud over een afstand van minstens 80 m vernietigd:

- *Voor de aanleg van de brandweg en het stadsgebouw wordt de volledige talud afgegraven en dus vernietigd*
- *De aanleg van de speelplaats op het talud zorgt voor onvermijdelijke schade aan het talud: de verharding, bouw van een glazen wand en een afdak op minder dan 1m van de rand van het talud zal tot blijvende schade leiden*
- *Er worden zes hoogstammige bomen gerooid ter realisatie van het project (met een omtrek van minstens 1m op een hoogte van 1 m). Deze bomen situeren zich op de houtkant en twee bomen maken deel uit van de laanbeplanting van de Koningin Fabiolalaan. Eén boom wordt verplaatst. Hierdoor voldoet het project niet aan de bepalingen van de zorgplicht zoals bepaald in artikel 14 van het natuurdecreet. Artikel 14 bepaalt dat iedereen die handelingen verricht of hiertoe opdracht verleent, en die weet of redelijkerwijze kan vermoeden dat de natuurelementen in de onmiddellijke omgeving daardoor kunnen worden vernietigd of ernstig geschaad, is verplicht is om alle maatregelen te nemen die redelijkerwijze van hem kunnen worden gevergd om de vernietiging of de schade te voorkomen, te beperken of te herstellen.*

Deze zorgplicht is overal van toepassing ongeacht de ruimtelijke bestemming of het gebruik van de grond.

Beoordeling:

De zorgplicht voor de natuur, zoals vastgelegd in artikel 14 van het Natuurdecreet, verplicht ons om natuurwaarden te beschermen en, waar nodig, compensatiemaatregelen te treffen. Dit betekent dat we bij elke ingreep die mogelijk schade toebrengt aan waardevolle natuur, zoals het talud en de bomen in dit project, maatregelen moeten nemen om de impact te beperken of te herstellen.

We kunnen enkel motiveren waarom en hoe we tot het besluit zijn gekomen om een deel van het talud en de bomen te verwijderen en hoe we de impact beperken en compenseren.

De toegangen zijn essentieel voor meerdere doelen: enerzijds geven ze de school en het stadsgebouw een verbinding met de wijk en de Fabiolalaan, en anderzijds vormen ze belangrijke punten waar het projectgebied kan aansluiten op de buurt. Door het hoogteverschil is het nodig om op enkele locaties een toegankelijke verbinding te creëren tussen de wijk en het projectgebied. Dit is noodzakelijk voor integrale toegankelijkheid en om te voldoen aan de eisen van de brandweer.

De ontwikkeling van de Fabiolalaan heeft een duidelijke evolutie doorgemaakt: van een plan dat uitging van volledige afgraving van het talud naar een visie waarin maximaal behoud centraal staat. Toch zijn een aantal strategische doorbraken in het talud onvermijdelijk om toegang en verbinding te realiseren. Deze doorbraken bevinden zich logischerwijs in het verlengde van de bestaande wegen in de wijk, wat zorgt voor een natuurlijke integratie.

De houtkant op het talud wordt ruimschoots gecompenseerd. Nieuwe struwelen worden aangeplant op de speelkoer en het talud wordt op diverse locaties in het projectgebied versterkt.

Dit zorgt niet alleen voor het behoud, maar ook voor een versterking van de ecologische waarde, waarbij de biodiversiteit en het groen in het gebied worden uitgebreid. Waar bomen worden

verwijderd, voorzien we in compensatie door nieuwe aanplantingen, zodat we voldoen aan de zorgplicht en de ecologische waarden zoveel mogelijk behouden en versterken.

BVO

Bezwaar:

Het is onduidelijk hoe de berekening van de BVO zoals opgenomen in de vergunningsaanvraag is uitgevoerd, maar uit eigen berekeningen op basis van de plannen blijkt dat de speelplaatsen aanwezig in het gebouw (verdieping 3 en 4) en de sporthal (verdieping 4) niet zijn (volledig) meegerekend. De op de plannen weergegeven oppervlakten komen niet overeen met de in de tabel vermelde cijfers. Volgens de eigen definitie van de stad Gent is de bruto vloeroppervlakte de som van de aan de buitenzijde gemeten vloeroppervlakte van alle vloerniveaus van de binnenruimtes van het gebouw. Hierbij worden binnentrappen, liften, sanitaire voorzieningen, bergingen, leidingkokers en kleine ruimtes voor technieken niet beschouwd.

Het is duidelijk dat de beide speelplaatsen inherent deel uitmaken van dit gebouw en moeten meegerekend worden in de BVO. Ook de volledige sporthal moet worden meegeteld.

Beoordeling:

Er is effectief een andere berekeningswijze gebruikt dan de berekeningswijze uit het begrippenkader van de Stad.

Het verschil:

- *In de cijfers meegedeeld in de OMV zijn de fietsparking en het technisch verdiep wel meegerekend, terwijl het begrippenkader van de Stad stelt dat deze niet meegeteld moeten worden.*
- *In de cijfers meegedeeld in de OMV zijn de bergingen op de speelplaats niet meegerekend, terwijl deze in de berekeningswijze van de Stad wel meegerekend moeten worden.*

De correct berekende BVO werd door de aanvrager beschikbaar gesteld zodat de toetsing aan de voorschriften correct kan gebeuren. De totale BVO bedraagt 4.166 m².

Motivering van de nood aan een nieuwe school

Bezwaar:

Nergens in de omgevingsvergunningsaanvraag wordt gemotiveerd waarom op die plaats een bijkomend schoolgebouw noodzakelijk is. In een straal van 2 km van rond de Fabiolaan bevinden zich reeds 7 kleuter- en basisscholen:

- *Vrije Basisschool Gaspard De Coligny*
- *Bollekesschool*
- *Sint Pietersinstituut basisschool*
- *GO basisschool Voskenslaan*
- *Basisonderwijs Désiré van Monckhoven*
- *Basisschool Sint Paulus 'Smidse'*
- *Kleuterschool Ter Leie*

In deze scholen kunnen op dit moment alle kinderen uit de omliggende buurten naar school gaan. Er zijn geen aanwijzingen dat er nood is aan bijkomende scholen, zelfs als er nieuwe bewoning in zone B of Rinkkaai komt.

Beoordeling:

De stad deed een onderzoek naar de toekomstige capaciteitsdruk op de scholen in de wijk, n.a.v. de bouwprojecten in de omgeving. In de omgeving rond Watersportbaan/ Jubileumlaan /Sint-Pietersstation/Fabiolaan is een stadsontwikkeling bezig, die de komende 10 jaren de buurt grondig zal veranderen. Er komen nieuwe gebouwen, met gemengde functies: (sociale) wooneenheden, commerciële ruimtes, kantoren,

Dit zal een impact hebben op het aantal bewoners en tewerkgestelden in deze buurten, met een gewijzigde capaciteitsvraag naar de scholen. Het Stedelijk Onderwijs Gent wil haar basisscholen proactief klaar maken voor de toekomst.

Deze toekomstige bewoning van de nieuwe gebouwen heeft invloed op de capaciteitsvraag naar de basisscholen in de omgeving.

Conclusie: Tegenover de huidige capaciteit van de scholen zal er naar schatting voldoende capaciteit zijn in de kleuterklassen, maar een te verwachten capaciteitstekort van ongeveer 130 plaatsen in de lagere scholen (L1-L6). Het stadsgebouw speelt in op die verwachte nood. Bovendien zitten er naast

schoolruimtes ook ruimtes voor sport, kinderopvang en jeugd in het gebouw die de buurt ten goede komen.

Mobiliteitsimpact onvoldoende onderzocht en niet geremedieerd

Bezwaar:

Uit de MOBER bij de omgevingsvergunningsaanvraag blijkt dat alleen al het stadsgebouw zal leiden tot meer dan 700 bijkomende autoverplaatsingen in de Fabiolalaan. In de omgevingsvergunningsaanvraag wordt niet weergegeven hoe met deze extra verkeersdruk zal worden omgegaan, wat de impact is om de omliggende woonwijken, de verkeersafwikkeling op de hoek Fabiolalaan-Snepkaai en de verkeersdruk op het Maria Hendrikaplein.

Ook verkeersvertragende maatregelen worden niet voorzien.

De aannames in de MOBER voor de verdere ontwikkeling in zone B zijn bovendien niet onderbouwd.

Beoordeling:

De opgemaakte effectenstudie voor het stadsgebouw is een mobiliteitstoets en geen MOBER. De ontwikkelbare oppervlakte overschrijdt immers niet de grenzen die de opmaak van een MOBER vraagt. Een mobiliteitstoets heeft als doel om op een eenvoudige en snelle manier aan de hand van beschikbare gegevens een beeld te vormen van de te verwachten mobiliteitseffecten.

Het is bij een mobiliteitstoets niet de bedoeling om bijkomende gegevens op het terrein te verzamelen of uitgebreide berekeningen uit te voeren om de mobiliteitseffecten in beeld te brengen.

(Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER)

In de mobiliteitsstudie wordt aangegeven dat bijkomend verkeer verwacht met beperkte extra druk op het kruispunt Snepkaai – Gordunakaai - Koningin Fabiolalaan. De impact op het kruispunt van het project wordt in de mobiliteitsstudie als beperkt beschouwd. De studie verwijst ook naar maatregelen die genomen worden om autogebruik niet te stimuleren en de goede bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers. Het uitgebreide onderzoek is te lezen in de mobiliteitsstudie.

De school is een buurtschool, dit betekent dat de meerderheid van de leerlingen te voet of met de fiets komen. Indien ze met de auto komen is dit veelal als onderdeel van het woonwerktraject van de ouders. Bepaalde verkeersstromen gaan met andere woorden een andere route kiezen langs de Fabiolalaan, zonder als extra verkeer te worden beschouwd. Dezelfde redenering geldt voor het kinderdagverblijf. De jeugdlokalen zullen slechts bij uitzondering extra verkeer genereren tijdens de spitsuren.

Het gros van het verkeer gaat naar Fabiolalaan - Snepkaai en dit kruispunt is beoordeeld. De verkeersafwikkeling blijft er stabiel. De Koningin Fabiolalaan krijgt een herinrichting waarvan het profiel nog niet gekend is maar deze laat sowieso toe om het bestaande + nieuwe verkeer veilig te laten verlopen. We blijven met de totale hoeveelheid verkeer ook onder de leefbaarheidsgrenzen waardoor remediërende maatregelen niet nodig zijn.

Parkeerplaatsen worden niet voorzien

Bezwaar:

In de omgevingsvergunningsaanvraag wordt geen enkele parkeerplaats voorzien, noch voor het personeel, noch voor de bezoekers van de sporthal. Ook voor het op- en afhalen van de kinderen wordt geen enkele parkeerplaatsen voor parkeren of kortparkeren voorzien. De mobiliteitsstudie wijst nochtans op 700 bijkomende autoverplaatsingen van en naar dit stadsgebouw. De parkeerdruk in de Fabiolalaan en de omliggende straten is nu al groot: de Verpleegsterstraat en Sportstraat hebben reeds een bezettingsgraad van 80-99% (zie onderstaande figuur), het aantal parkeerplaatsen langs de Fabiolalaan is beperkt.

De voorgestelde milderende maatregelen (butleractie, beren verhinderen parkeren, posters en spandoeken, ...) getuigen van een zekere naïviteit.

Beoordeling:

We wensen binnen de stad geen kiss & ride meer bij scholen, en er worden geen schoolbusplaatsen meer aangelegd aangezien deze slechts beperkt gebruikt worden. Dergelijke stroken zouden tot misbruik kunnen leiden en betekenen verloren plaatsen voor bewoners terwijl deze slechts even per dag gebruikt worden. Op deze manier blijven er openbare parkeerplaatsen op straat gevrijwaard en moet het laden en lossen op de rijweg gebeuren. Laden en lossen wordt dan buiten de spitsuren georganiseerd.

De verkeersintensiteit waarnaar verwezen wordt betreft zowel de productie als de attractie op dagbasis. Het gaat dus om voertuigen die verspreid over een hele dag van en naar de site rijden, verdeeld over verschillende routekeuzes. In de toedelingsfiguren van het MOBER wordt ook een toedeling op uurbasis gemaakt. Daarbij wordt zowel het huidige verkeer, het verkeer tgv zone B, het verkeer tgv Rinkkaai én het projectverkeer van het stadsgebouw in beeld gebracht. Daaruit blijkt dat er voor beide rijrichtingen samen op het drukste segment van de Fabiolalaan nooit meer dan 50 wagens per uur gegenereerd worden. De Fabiolalaan is de zuidelijke wijkverzamelweg voor het verkeer van de Rijsenbergwijk. Voor dit type wegen wordt een leefbaarheidsgrens van 400 voertuigequivalenten per uur per rijrichting gehanteerd als leefbaarheidsgrens. De cumulatieve verkeersgeneratie van de verschillende projecten blijft op de verschillende dagdelen onder de 250 voertuigequivalenten en overschrijdt daarmee de leefbaarheidsgrens niet. De Gordunakaai/Snepkaai is als Lokale IIa geselecteerd, zijnde een gebiedsstructurende as voor alle modi, voor deze as houdt dit ook een hogere leefbaarheidsgrens in (meer voertuigeenheden per uur mogelijk).

De ingang aan de oostgevel van het stadsgebouw geeft uit op een perceel dat geen deel uitmaakt van de omgevingsvergunningsaanvraag

Bezwaar:

Hoewel de ingang van het gebouw aan de noordoostgevel als een kwart cirkel wordt voorgesteld, maakt de aanleg langs de oostzijde geen deel uit van de omgevingsvergunningsaanvraag zoals blijkt uit de Ontwerpnota. Er wordt enkel een voorlopige brandweerweg aangelegd.

Beoordeling:

De aanleg van de brandweerweg is in het dossier opgenomen als stedenbouwkundige handeling. Deze zit dus wel in de aanvraag. Deze brandweerweg wordt echter in eerste instantie tijdelijk voorzien aangezien de definitieve aanleg samen met het plein zal worden ontworpen.

De brandweerweg zoals vervat in huidige aanvraag is voldoende voor het ontsluiten en beoordelen van het stadsgebouw.

Inrichtingsplan ontbreekt zoals voorzien in artikel 9 van het GRUP

Bezwaar:

Artikel 9 van het GRUP Gent Sint Pieters bepaalt dat "Onverminderd de bestemmings- en inrichtingsbepalingen in de artikelen 1 tot en met 8 zijn aanvragen tot verkavelingsvergunningen en stedenbouwkundige vergunningen voor projecten in het bestemmingsgebied 'stationsomgeving Gent-St. Pieters' vergezeld van een samenhangende inrichtingsstudie. De inrichtingsstudie bevat een voorstel voor de ordening van het betreffende deelgebied, zone A, B of C van het bestemmingsgebied 'stationsomgeving Gent St. Pieters'.

In de inrichtingsstudie wordt aangegeven op welke manier de aanvraag tot verkavelingsvergunning of stedenbouwkundige vergunning voldoet aan de bepalingen in artikelen 1 tot en met 8." Uit verschillende passages van de omgevingsvergunningsaanvraag blijkt dat er nog geen inrichtingsstudie opgemaakt is voor de zone B, waar het Stadsgebouw deel van uitmaakt.

Deze Inrichtingsstudie moet aangeven hoe deze bouwaanvraag zich verhoudt tot de andere gebouwen die in zone B zullen worden ingeplant, moet een visie geven over de aanleg van het openbaar domein en de Fabiolalaan en inzicht verschaffen hoe zal omgegaan worden met het talud over de gehele lengte van de zone B. De "laatst beschikbare inrichtingsstudie" voor zone B dateert uit 2010 en maakt geen deel uit van deze omgevingsvergunningsaanvraag.

Het document "Bijlage bij de inrichtingstudie TAB" van TAB/Atelier NSMBL kan onmogelijk als een inrichtingsstudie worden beschouwd. Het omvat vrijblijvende schetsen, onduidelijke berekeningen en is enkel gericht op het berekenen van de impact van het afgraven van het talud, waarover in dat document geen uitspraak wordt gedaan.

Door het Stadsontwikkelingsbedrijf werd tenslotte begin 2024 een studie aanbesteed, met als bedoeling het ontwerpen van het openbaar domein zone B inclusief het Rijsenbergpark, Koningin Fabiolalaan te Gent.

Deze studie is juist gestart.

Beoordeling:

Aan de omgevingsvergunningsaanvraag zijn 2 documenten toegevoegd, samen te lezen als inrichtingsstudie:

- BA_FABSH_Bijlage_Inrichtingsstudie TAB 2019
- BA_FABSH_Bijlage bij inrichtingsstudie TAB

Zoals in de 'BA_FABSH_Bijlage bij inrichtingsstudie TAB' te lezen is:

'De inrichtingsstudie zone B van TAB/Atelier NSMBL is gefaseerd uitgevoerd waarbij in een eerste fase onderzoek is gebeurd naar de algemene inrichtingsprincipes voor de zone B en de randvoorwaarden voor de stadsgebouw telkens in relatie tot de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP Gent Sint-Pieters. In de uitbreidingsfase 2 in 2020 van de inrichtingsstudie werd geen verder onderzoek gedaan naar het Stadsgebouw. Het ontwerpend onderzoek heeft zich in fase 2 gericht op een aantal ruimtelijke knelpunten (o.a. laden en lossen, afvalsorteerstraten, ed.) m.b.t. de ontwikkeling van het woonprogramma in de zone B en er werd verder scenarioonderzoek gedaan m.b.t. twee verschillende ontwikkelingsvarianten voor dit woonprogramma.

De eindpresentatie/-bundel van de fase 1 kan opgevat worden als een inrichtingsstudie conform artikel 9 van het GRUP Gent Sint-Pieters en toont aan op welke manier de huidige aanvraag tot omgevingsvergunning voor het stadsgebouw voldoet aan de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP. ' Deze laatste bundel is de 'BA_FABSH_Bijlage_Inrichtingsstudie TAB 2019'.

Zoals in de 'bijlage bij de inrichtingsstudie TAB' te lezen is is Sogent intussen in samenwerking met de stad Gent gestart met de opdracht voor het ontwerp en de uitvoering van de aanleg van het openbaar domein in de zone B inclusief het Rijsenbergpark. Als onderdeel van deze ontwerpopdracht is de opmaak van een geactualiseerde inrichtingsstudie opgenomen. De opmaak van de aangepaste inrichtingsstudie is eind mei 2024 gestart en de studie is nog lopende. Het ontwerpteam heeft de expliciete opdracht gekregen bij de opmaak van de aangepaste inrichtingsstudie de buurtbewoners en Rijsenbergwijk op een actieve manier te betrekken.

De aangepaste inrichtingsstudie is nog in opmaak en daarom voor dit aanvraagdossier omgevingsvergunning niet beschikbaar. Vandaar dat voor dit aanvraagdossier wordt verwezen naar de laatst beschikbare inrichtingsstudie m.b.t. de zone B aan de Koningin Fabiolalaan.

Het ontwerp voor het stadsgebouw, incl. ontsluiting ervan, geldt als randvoorwaarde of vast uitgangspunt voor de lopende ontwerpopdracht en voor de opmaak van een geactueerde inrichtingsstudie. Het voorliggend project voor de realisatie van het stadsgebouw in de zone B zal dus in de nieuwe inrichtingsstudie ingepast worden.

Beide documenten samen stellen ons in staat om zoals het RUP voorschrijft volgende elementen te toetsen:

- *De inrichtingsstudie bevat een voorstel voor de ordening van het betreffende deelgebied, zone A, B of C van het bestemmingsgebied 'stationsomgeving GentSt. Pieters'.*
- *In de inrichtingsstudie wordt aangegeven op welke manier de aanvraag tot verkavelingsvergunning of stedenbouwkundige vergunning voldoet aan de bepalingen in artikelen 1 tot en met 8.*

De aanvraag voldoet niet aan de bepalingen van het GRUP aangezien de gevellengte van het stadsgebouw maar 34 m bedraagt

Bezwaar:

Uit de omgevingsvergunningsaanvraag blijkt dat de gevel het stadsgebouw maar een lengte heeft van 32 m. Daarnaast wordt langs de speelplaats een glazen wand voorzien van 34 m, die in deze omgevingsvergunningsaanvraag ook als gevel wordt meegerekend.

Het is echter duidelijk dat een "gevel" steeds deel moet uitmaken van een gebouw (zie bepalingen i.v.m. gevels in het Bouwreglement van de stad Gent art 2.4 en 2.5). De glazen wand voldoet ook niet aan de bepalingen van art. 2.4 van het Bouwreglement inzake de fundering van de gevelmuren (gevelmuren moeten onder het trottoirplein een diepte hebben van minstens 1,5 m).

Beoordeling:

- *Gevellengte versus RUP*

Het gebouw omvat de hoofdgevel + gevel langs de speelplaats met een totale lengte van ca 67 m. Een deel van de gevel bestaat uit meerdere bouwlagen en een deel slechts uit 1 bovengrondse bouwlaag bovenop het talud. Het geheel kan als gevel worden beschouwd in de zin van het RUP.

De gevel ter hoogte van de speelplaats wordt uitgevoerd in draadafsluiting gecombineerd met lichtgrijze ruwe betonsteen en een luifel. De luifel bestaat uit wit gelakt staal met wit gelakte

aluminium geprofileerde staaldakplaten. Hierdoor ontstaat een gevarieerde gevelritmiek en wordt het volume afgebakend.

De lengte van deze gevel wijkt beperkt af van de vooropgestelde minimale gevellengte in het RUP (70m). De beperkte afwijking op de minimale lengte van de gevel wordt uitgebreid gemotiveerd bij de toetsing aan het RUP. Deze afwijking is aanvaardbaar (zie toetsing aan wettelijke en reglementaire voorschriften).

- Toetsing aan het ABR, artikel 2.4: fundering van de gevelmuren:

De gevelmuren die tegen de rooilijn worden opgetrokken, moeten onder het trottoirpeil een diepte hebben van ten minste 1,50 meter, zodat er zonder gevaar voor de stabiliteit van het gebouw uitgravingen op de openbare weg kunnen worden verricht tot op deze diepte. Tot een diepte van 1 meter is een uitsprong van een fundering over de rooilijn verboden. Vanaf een diepte van 1 meter mag de uitsprong van de fundering maximum 15 centimeter bedragen.

De luifel en gevel ter hoogte van de speelplaats wordt gefundeerd op palen. Deze palen zullen meer dan 1,5 m diep voorzien worden zodat voldaan wordt aan het ABR.

- Toetsing aan het ABR, artikel 2.5: contact met de straat:

Het gelijkvloers van een gebouw dat deel uitmaakt van een gesloten gevelrij, moet aan de straatzijde een ruimte met een raamopening bevatten zodat regelmatig contact mogelijk is tussen de gebruiker(s) van het gebouw en de straat.

Het stadsgebouw betreft een losstaand gebouw en maakt geen deel uit van een gesloten gevelrij dus hoeft het niet aan dit voorschrift te voldoen. Los daarvan is er in het schoolgebouw voldoende contact met de straat mogelijk en betreft dit een voldoende levendige gevel (zie hieronder)

De aanvraag voldoet niet aan de bepalingen van het GRUP in verband met het contact met de Fabiolalaan

Bezwaar:

Het GRUP bepaalt in Artikel 1.4. functievermenging: 'In elke zone wordt minstens 50 % van de gelijkvloerse vloeroppervlakte (= de contactzone met het openbaar domein) van de zone voorbehouden voor publiek toegankelijke functies en/of woningen.' De toelichtende kolom bij dit voorschrift verklaart dat het gelijkvloerse niveau van de gebouwen zoveel mogelijk wordt ingevuld met publiek toegankelijke functies als restaurants, winkels, loketten, ontvangstruimten, loketgebonden kantoren,... en/of woningen. Het gelijkvloerse programma dient een relatie aan te gaan met het openbaar domein en zo het openbaar domein mee betekenis te geven. Op die manier wordt de leefbaarheid en de sociale controle van het openbaar domein sterk vergroot.

Uit de plannen blijkt dat het stadsgebouw zich afwendt van de Fabiolalaan, met enkel maar een beperkt aantal vensters. Het hoogste deel van het gebouw is langs de Fabiolalaan. Op het straatniveau bevindt zich enkel in de noordoosthoek de ingang, maar de rest van de gelijkvloerse verdieping wordt volledig ingevuld met een fietsenstalling. Buiten de inkomhal, wordt op geen enkele manier contact gemaakt met de Fabiolalaan en de Rijsenbergwijk.

Beoordeling:

Een school is zonder twijfel een publiek toegankelijk gebouw dat dus ook voldoet aan het voorschrift uit het RUP. Het ontwerp van de plint werkt zich open naar de Koningin Fabiolalaan en nodigt door zijn vormgeving ook uit. Daarnaast is ook het voorzien van een fietsenstalling in de plint aantrekkelijk voor de ontvangst van bezoekers, zeker in een school, wat de levendigheid niet in de weg staat. De gevels zijn daarnaast ook van voldoende openingen voorzien waardoor contact met de straat mogelijk is.

Er worden geen maatregelen genomen om de aanwezige bodemverontreiniging te verwijderen

Bezwaar:

Uit bodemonderzoeken blijkt dat deze percelen aangetast zijn door historische bodemverontreiniging bestaande uit PAK's en zware metalen, asbest.

De stoffen bevinden zich onder de speelplaats en zullen bij het uitgraven van de talud, vrijkomen. Dit roept vragen op over de veiligheid en gezondheid van kinderen in ontwikkeling.

Voor het westelijk deel werden in kader van de omgevingsvergunningsaanvraag van RINKKAAI

afspraken gemaakt in 2020 over de verantwoordelijkheid voor sanering, echter niet voor het oostelijk gedeelte waar deze omgevingsvergunningsaanvraag betrekking op heeft.

Beoordeling:

Stad Gent heeft een contract afgesloten met de private partner Aurora Gent-Ninove BV die het Stadsgebouw zal realiseren. Het contract stelt dat eventuele saneringen die voortvloeien uit het grondverzet ten laste zijn van de private partner.

De wijze waarop een sanering moet gebeuren is wettelijk vastgesteld in het Vlarebo (het Vlaams Reglement voor Bodemsanering) en wordt gecontroleerd door OVAM (Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij). Deze wetgeving moet worden nageleefd, doch dat is op zich geen beoordelingsgrond voor de afweging van een stedenbouwkundige aanvraag.

Privacy

Bezwaar:

Door de aanleg van de speelplaats en het plaatsen van een glazen wand aan de bovenzijde van het talud creëert men een inkijk in de wooneenheden aan de overkant. Met respect voor de privacy is dit niet wat bewoners wensen.

Een reeks bomen en struiken kunnen dit probleem verhinderen.

Beoordeling:

De school is enigszins achteruit gebouwd waardoor meer afstand kan zorgen voor meer privacy, ook wordt een deel van het talud behouden wat de privacy positief zal beïnvloeden (en ook voor bufferend groen kan zorgen). Het is echter eigen aan stedelijk wonen dat ook aan de overzijde van een straat gebouwd kan worden en dat er dan ook inkijk mogelijk is. Aangezien tussen de woningen aan de overkant en het nieuwe stadsgebouw gewoon een openbare weg gelegen is, is het normaal en ook wenselijk dat er ramen en openingen in de gevels voorzien zijn, ook bij nieuwe gebouwen. Wie geen inkijk wil vanop de openbare weg, zorgt best zelf voor gordijnen of andere maatregelen om rechtstreekse inkijk te verminderen."

1.7 Motivering beslissing college van burgemeester en schepenen

"...

Ruimtelijke uitvoeringsplannen – plannen van aanleg

...

Het project ligt in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving Gent Sint-Pieters en Fabiolalaan' (definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 15 december 2006). De locatie is volgens dit RUP gelegen in ARTIKEL 1.STATIONSOMGEVING GENT SINT-PIETERS.

De aanvraag is grotendeels in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijke RUP 'Stationsomgeving Gent Sint-Pieters en Fabiolalaan'. Hieronder worden alle voorschriften getoetst en wordt waar nodig ook een afwijking gemotiveerd:

- **Artikel 1: Stationsomgeving Gent Sint-Pieters.**
- **Bestemming:** Een schoolgebouw, kinderdagverblijf, kinderopvang en lokalen voor jeugdverenigingen zijn bezoekersintensieve activiteiten. Het stadsgebouw bevat een aantal gemeenschapsvoorzieningen die te vatten zijn onder de noemer 'aan wonen verwante voorzieningen' zoals opgesomd in het RUP. Deze voorzieningen staan ten dienste van de buurt en de toekomstige ontwikkeling van de stationsbuurt voor ca. 800 bijkomende woningen. Het Stadsgebouw bevindt zich in zone B, is deel van de geplande stedelijke ontwikkeling hier en verenigbaar met de onmiddellijke omgeving. De aanvraag is bijgevolg conform de bestemming.
- **Densiteit van de bebouwde ruimte en functiemenging:** binnen het GRUP is een minimale en maximale BVO opgelegd voor de volledige zone B ($59.500 \text{ m}^2 < V < 77.000 \text{ m}^2$). De bruto vloeroppervlakte van het Stadsgebouw bedraagt 4.166 m^2 . Zijn verder reeds gerealiseerd in de zone B van het gewestelijk RUP: het kantoorgebouw, de 'Diamant', goed voor 17.000 m^2 . De inrichtingsstudie geeft aan hoe die resterende BVO van zone B kan gerealiseerd worden. In zone B moet minimaal 50 % van de vloeroppervlakte voorzien zijn voor woningen en minimaal 20 % voor kantoren. De totale BVO van de reeds gerealiseerde Diamant samen met de voorziene ontwikkeling voor het Stadsgebouw bedraagt 36,5 % van de minimaal te realiseren BVO voor de volledige zone B van het gewestelijk RUP. Bijgevolg blijft er zeker meer dan 50 % van de vloeroppervlakte in zone B beschikbaar voor wonen. Het minimale aandeel van 50 % wonen BVO voor

de volledige zone B wordt voorzien in de overige bouwvelden van zone B volgens de inrichtingsstudie. De BVO van het kantoorgebouw de Diamant bedraagt 28,6 % van de minimaal te realiseren BVO voor de volledige zone B van het gewestelijk RUP. De inrichtingsstudie voorziet geen bijkomend programma kantoren, en voldoet daarmee aan de vereisten volgens deze voorschriften.

In elke zone wordt minstens 50 % van de gelijkvloerse vloeroppervlakte (= de contactzone met het openbaar domein) van de zone voorbehouden voor publiek toegankelijke functies en/of woningen. Het stadsgebouw is een publiek toegankelijk gebouw. Er wordt dus aan deze bepaling voldaan.

De verdere ontwikkeling van zone B zal voor een groot stuk om een extra woonontwikkeling gaan zodat niet alleen het stadsgebouw maar de volledige zone B aan dit voorschrift zal voldoen.

- Hoogte van de gebouwen: Het GRUP bepaalt: "behoudens uitzonderingen mogen de gebouwen in geen geval uitsteken, zelfs niet gedeeltelijk, boven een denkbeeldig vlak dat wordt aangezet op het maaiveld ter hoogte van het plangebied en dat onder 45° oploopt naar het plangebied". Het stadsgebouw voldoet aan de 45° regel.

- Inrichting: inplanting van de gebouwen – buitenruimte: Het GRUP stelt: "De gebouwen grenzend aan het pad hebben verzorgde gevels aan de kant van het pad en zijn toegankelijk vanaf de buitenruimte gekoppeld aan dat pad. De gebouwen, grenzend aan de Koningin Fabiolalaan, het entreeplein of de interne ontsluitingsweg hebben hun toegang langs deze openbare ruimten." Elke gevel van het stadsgebouw is zorgvuldig uitgewerkt; de zuidgevel paalt aan het (te realiseren) Rinkhoutpad. Een poortje zorgt voor de verbinding tussen de speelplaats en het Rinkhoutpad. De hoofdtoegang tot het stadsgebouw situeert zich op de hoek van de Koningin Fabiolalaan en het te realiseren inkomplein ter hoogte van de Verpleegsterstraat.

Het ontwerp voldoet dus ook aan dit voorschrift.

- Symbolische aanduiding van de verplichte bouwlijn: Het ontwerp voorziet een verspringing van de bouwlijn: het hoofdvolume bevindt zich op zo'n 20 m t.o.v. de overkant van de Koningin Fabiolalaan, de wand van de speelplaats komt bovenop het te behouden talud en die bouwlijn ligt daardoor 2m verder van de gevels aan de overkant van de straat.

De plaatselijke verbreding van de Koningin Fabiolalaan ter hoogte van het nieuwe stadsgebouw laat toe om een breder voetpad te voorzien tussen het schoolgebouw en het toekomstig dubbelrichting fietspad in de Koningin Fabiolalaan. Een verbrede voetpadzone optimaliseert de ontsluiting van het stadsgebouw en de aansluiting op het inkomplein. Deze verbreding draagt bij aan het door de Stad Gent gewenste 'doorkijk-concept' waarbij het inkomplein en de toekomstige aanleg van de Kon. Fabiolalaan een ruimtelijke verbreding en openheid, creëren waardoor het publiek karakter en de toegankelijkheid van het stadsgebouw meer leesbaar wordt.

Door die verbreding **wijkt de inplanting van het stadsgebouw beperkt af van het GRUP** dat een uniforme inplanting van de gebouwen in zone A en B aan de Koningin Fabiolalaan voorschrijft adhv een verplichte, doorlopende rechte bouwlijn. De Diamant staat met zijn voorgevel op 19 m van de overkant van de straat, conform de indicatieve breedte die in de toelichtingsnota van het RUP beschreven is. De plaatselijke verbreding tot 20 m t.h.v. het stadsgebouw én de inspringing ter hoogte van de speelplaats om het talud te kunnen behouden en te integreren in het openbaar domein, zijn beide beperkte afwijkingen in de zin van artikel 4.4.1. VCRO. Het gaat om de plaatsing van de gebouwen en de afwijking is zowel in absolute omvang beperkt, als relatief gezien de totale lengte van de Koningin Fabiolalaan. Het verbreden van de voetpadzone optimaliseert de ontsluiting van het stadsgebouw en de aansluiting op het inkomplein. Het verleggen van de bouwlijn geeft meer ruimte aan de Fabiolalaan om de voetgangers- en fietserstromen te organiseren en zorgt mee voor behoud van de groenwaarden van het talud. Deze afwijking is beperkt, verenigbaar met de goede ruimtelijke ordening en kan dus worden aanvaard.

- Het RUP schrijft ook het volgende voor m.b.t. de inplanting van de gebouwen: "In zone B komen tussen de gebouwen stadstuinen voor. Deze stadstuinen zijn open, grotendeels onverharde ruimten, elk met een eigen karakter en minstens via het pad met elkaar verbonden. De 'stadstuinen' bevinden zich afwisselend aan de zijde van de Koningin Fabiolalaan en aan de zijde van de sporen. Per gebouw wordt minstens één 'stadstuin' gerealiseerd. Minstens 50 % van de totale onbebouwde ruimte in de zone B is onverhard. De bouwvolumes in zone B worden alternerend langs de Koningin Fabiolalaan en langs de sporen of de zone LCI (...)."

De groene speelplaats van het stadsgebouw omvat de 'stadstuin'. Deze is aan de westzijde van het stadsgebouw gelegen, palend aan zowel de Kon. Fabiolalaan als het pad (zijde sporen). Dit kadert in de inrichtingsstudie van TAB architecten/ Atelier NSMBL die aan het dossier is toegevoegd en waarbij de speelplaats over de volledige breedte van en naast het stadsgebouw wordt voorzien (zie ook verder art 9). Aangezien het stadsgebouw het eerste gerealiseerde gebouw is binnen zone B en er per gebouw één stadstuin moet voorzien worden, zorgen de overige gebouwen binnen de zone B volgens de toegevoegde inrichtingsstudie voor de nodige afwisseling van locatie Kon. Fabiolalaan versus spoor. De speelplaats wordt afgesloten met een draadafsluiting en poortje zodat een visuele relatie met het pad en het aanpalend park gecreëerd wordt. De speelplaats is maximaal vergroend en vormt een open kwalitatieve ruimte. De speelplaats blijft privaat.

- *De langsgevel van elk bouwvolume heeft een lengte van minstens 70 m en maximum 150 m. De projectzone van het stadsgebouw bedraagt 67 m.*

Het gebouw wordt zo compact mogelijk voorzien in functie van een maximale duurzaamheid en combineert dit met een zo groot mogelijke open en maximaal groene speelplaats. De speelplaats wordt met een doorzichtige gevel, in het verlengde van de gevel van het gebouw, afgesloten. De gevellengte van het hoofdvolume bedraagt ca 32 m en van de constructies ter hoogte van de speelplaats ca 35 m. De gevellengte komt zo op 67 m i.p.v. het minimum van 70 m cfr de voorschriften.

*Dit is te beschouwen als een **beperkte afwijking** (slechts zo'n 4 % t.o.v. het minimum van 70 m) op de afmetingen zoals bedoeld in art. 4.4.1. VCRO.*

- *De gebouwen worden als solitaire volumes aan de rand van het 'park' ingeplant. Het stadsgebouw staat los van andere constructies of gebouwen en is architecturaal dusdanig uitgewerkt als een solitair volume binnen zone B.*

- *Artikel 3: Wegenis*

*De Koningin Fabiolalaan: De plannen van het stadsgebouw houden rekening met de uitgangspunten van de Stad Gent voor de heraanleg van de Koningin Fabiolalaan. **Het afwijken van de bouwlijn, kan bovendien in kader van algemeen belang gemotiveerd worden.***

De aanvrager geeft aan dat in de mate dat de eerder vernoemde afwijkingen niet binnen artikel 4.4.1. §1 van de VCRO zouden passen, dan een afwijking aangevraagd wordt in toepassing van artikel 4.4.7 §2 VCRO voor Handelingen van algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact. In het uitvoeringsbesluit over de handelingen van algemeen belang zijn onder meer volgende zaken opgenomen als handelingen die van rechtswege als HVAB in de zin van artikel 4.4.7 §2 te beschouwen zijn:

...

2° de aanleg van gemeentelijke verkeerswegen met maximaal twee rijstroken die over een lengte van maximaal 1 kilometer afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften; 10° de aanleg, wijziging of uitbreiding van infrastructuur en voorzieningen met het oog op de omgevingsintegratie van een bestaande of geplande infrastructuur of voorziening, zoals bermen of taluds, groenvoorzieningen en buffers, werkzaamheden in het kader van natuurtechnische milieubouw, geluidsschermen en geluidsbermen, grachten en wadi's, voorzieningen met het oog op de waterhuishouding en de inrichting van oevers; Hoewel de bouwlijn in het GRUP slechts symbolisch wordt aangeduid en zonder exacte maatvoering, wordt ze grafisch wel als een rechte lijn getekend.

De nieuwe rooilijn volgt de grens van het perceel van het stadsgebouw met de wegenis. Op vraag van de groendienst springt de speelplaats 2 m in ten gunste van de ecologische waarde van de talud, het beheer en bescherming ervan.

*Bijgevolg is de nieuwe rooilijn geen rechte lijn en verbreedt de zone voor openbare weg in het bijgevoegde rooilijnplan. Het feit dat de openbare weg hierdoor voor een smal gedeelte buiten de zone artikel 3 Wegenis, en in de zone artikel 1 "Stationsomgeving Gent Sint-Pieters komt te liggen, vraagt om een afwijking op het bestemmingsvoorschrift van het RUP, zodat toepassing van artikel 4.4.7§2 vereist is. Omdat de nieuwe rooilijn betrekking heeft op de Koningin Fabiolalaan, een gemeenteweg met 2 rijstroken, zijn **deze handelingen te vatten onder de afwijkmogelijkheden cfr artikel 4.4.7§2.***

- *Artikel 5: Interne ontsluitingsweg*

De aanleg van deze ontsluitingsweg valt buiten de projectzone van het stadsgebouw. In de inrichtingsstudie valt de interne ontsluitingsweg samen met het pad doorheen het plangebied, dat zal gerealiseerd worden ten zuiden van de nieuwe gebouwen.

• **Artikel 6: Pad doorheen het plangebied:**

Het GRUP zegt dat doorheen het plangebied een continue fiets- en voetgangersroute aangelegd moet worden, die een fysieke verbinding realiseert tussen het K. MariaHendrikaplein en de Blaarmeersen. In zone A en zone C werd dit pad al voorzien als last bij de verkavelingsvergunningen, in zone B zal dit in de toekomst nog verder worden doorgetrokken, zoals ook voorzien in de inrichtingsstudie. De aanleg van deze route (Rinkhoutpad) valt buiten de projectzone van het stadsgebouw, maar er wordt vanop de speelplaats van het stadsgebouw wel een toegang voorzien naar het toekomstige Rinkhoutpad.

• **Artikel 9: Inrichtingsstudie:**

Conform het GRUP moet elke aanvraag vergezeld zijn van een inrichtingsstudie die aangeeft op welke manier de aanvraag voldoet aan de bepalingen van het GRUP. De laatste inrichtingsstudie voor zone B die betrekking heeft op de realisatie van het stadsgebouw werd in 2019 opgemaakt door TAB architecten/ Atelier NSMBL. Die inrichtingsstudie is toegevoegd aan de vergunningsaanvraag en het stadsgebouw past hierin. De inrichtingsstudie heeft de inplanting van het stadsgebouw, de rechthoekige vorm van het gebouw, haar compactheid en de ligging van de speelplaats aan zowel de Kon. Fabiolalaan als aan het spoor bepaald. Ook de aansluiting op het maaiveldniveau van de Fabiolalaan waarbij het stadsgebouw met haar 'teen' in de wijk verankerd wordt, werd in de inrichtingsstudie bepaald. Het ontwerp van het stadsgebouw speelt ook in op het maximale behoud van de talud en de huidige maaiveldhoogtes- en verschillen. De tijdelijke aanleg rond het stadsgebouw zorgt voor een kwalitatieve toegankelijkheid en laat latere mogelijke ontwerpen voor het inkomplein maximaal toe. De inrichtingsstudie bevat voldoende informatie om het project te kaderen binnen dit grotere geheel, de omliggende ontwikkelingen en de voorschriften uit het RUP.

...

OMGEVINGSTOETS

Advies team stadsbouwmeester

Dit project is het gevolg van een wedstrijd van sogent.

Het Team Stadsbouwmeester werd betrokken bij de jurering en keuze voor de ontwerper, en heeft mee het verdere ontwerpproces gevolgd en begeleid.

Conclusie:

Team Stadsbouwmeester waardeert sterk de inspanningen van de ontwerper om dit project in de loop van het traject steeds verder te gaan verfijnen. Er ligt een mooi project voor, waarbij het dens programma op slimme wijze wordt gestapeld binnen een heldere volumetrie. De inpassing van het gebouw in het talud is duidelijk, over de verschillende niveaus heen worden relaties en linken gelegd met de omgeving. Architecturaal wordt een alzijdig gebouw voorgesteld, met een heldere architectuurtaal die de functies op duidelijke manier uitstraalt. De verfijnde en precies onderzochte en onderbouwde detaillering verzorging mee de lezing van het stadsgebouw. Team Stadsbouwmeester heeft geen verdere ruimtelijke, architecturale of esthetische opmerkingen meer op voorliggend voorstel, en adviseert daarom gunstig.

Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

STADSGEBOUW

Programma

Het bouwen van een nieuw stadsgebouw met basisschool, kinderdagverblijf, buitenschoolse kinderopvang en lokalen voor de jeugd past in de noden van de ruime omgeving, waar nog bijkomende nieuwe woningen gepland zijn.

Bij de opmaak van het programma van eisen en de specificaties is steeds uitgegaan van een gebouw dat breed ingezet wordt: Ruimtes worden tussen de verschillende gebruikers gedeeld en gezamenlijk gebruikt.

Het gebouw is multi-inzetbaar voor de eigen programmatie en kan ook gebruikt worden door buurtbewoners en derden, dankzij de diverse mogelijkheden qua afsluitbaarheid. Dit is positief en zorgt ook voor een stevige basis naar de toekomst.

Mobiliteit

Deze projectsite situeert zich nabij het station van Gent-Sint-Pieters en is opgespannen tussen deze spoorwegstructuur en de Koningin Fabiolalaan, die fungeert als belangrijke verkeersas waarlangs verschillende busstops gelegen zijn. Het gebouw ent in op goed uitgebouwd aanbod van openbaar vervoer.

In de toekomst zal er aan de site een wandel- en fietspad, genaamd het Rinkhoutpad, deze laterale beweging accentueren. Deze as zal ter hoogte van het toekomstig inkomplein verbonden worden met het voet- en fietspad ter hoogte van de Koningin Fabiolalaan. Het gebouw is dankzij het groot aanbod aan diverse ontsluitingsstructuren alzijds bereikbaar. Daarbij wordt het gebouw vooral voor voetgangers en fietsers aantrekkelijk gemaakt. Dit is positief.

Volume

Het volume van het stadsgebouw is ingeschoven in het bestaande talud, waarbij dit talud zoveel mogelijk behouden blijft. Het gebouw kan zich hierdoor goed in de omgeving inpassen. Het gebouw loopt daarbij trapsgewijs op onder een hoek van 45° ten opzichte van de voet van de gevels aan de overzijde van de Koningin Fabiolalaan zoals in het RUP voorzien.

Inrichting

De inrichting houdt rekening met de verschillende functies die in het gebouw gevraagd zijn. De functies beschikken elk over de noodzakelijke buitenruimtes aansluitend bij de eigen lokalen. Dit is positief.

Toegankelijkheid

Uit de bijgevoegde nota bij de aanvraag blijkt dat het stadsgebouw is ontworpen met veel aandacht naar integrale toegankelijkheid. Dit is een grote meerwaarde voor dit publiek gebouw.

Het gebouw zet in op een heldere planlogica waardoor de vormgeving en de structuur van het gebouw de basis is voor een vlotte routing. De centrale circulatie en aansluitend de gangen bevinden zich stevast op dezelfde plek en verdelen zo het gebouw in verschillende subsystemen. De kleurenlogica ondersteunt de wayfinding. Op deze manier kan de bezoeker of gebruiker het gebouw op een intuïtieve manier gebruiken. Waar nodig wordt er bijkomende duidelijke signalisatie voorzien op maat van de gebruiker.

Gevels

Het stadsgebouw is aan de buitenzijde opgebouwd uit een ruw, stootvast materiaal daar waar het contact gemaakt wordt met de straat, en heeft een gladde zijde aan de speelplaat zijdes. Aan straatzijde is het programma te lezen aan de hand van de raamopeningen, waar aan de speelplaats- en parkzijde wordt het programma meer als geheel wordt blootgegeven. Het gebouw is op die manier goed te lezen, en bakent ook een duidelijke grens publiek – privaat af.

SLOOP EN BOUWRIJP MAKEN

Door het slopen en bouwrijp maken wordt het terrein gevrijwaard van de resterende verharde oppervlaktes en gruis zodat de werken kunnen starten. Dat is positief.

BESTAAND EN NIEUW OPENBAAR DOMEIN

Verbreden Koningin Fabiolalaan met aangepast rooilijnenplan

In het RUP Stationsomgeving Gent Sint-Pieters is een symbolische rechte aanduiding van een verplichte voorbouwlijn opgenomen. Het grafisch plan van het RUP bevat geen afmetingen, maar de toelichtingsnota vermeldt een afstand van 19 m ten opzichte van de overzijde van de Fabiolalaan. In de aanvraag wordt de voorgevellijn van het stadsgebouw op 20 m afstand van de gevels aan de overzijde van de Koningin Fabiolalaan voorzien.

Deze extra ruimte maakt een verbreding van het voetpad tussen het schoolgebouw en het toekomstig dubbelrichting fietspad mogelijk. Dit fietspad is gericht op het lokale trage verkeer in de wijk. Het toekomstig Rinkhoutpad langs de sporen zal het bovenlokale fietsverkeer opnemen. Het verbreden van de Koningin Fabiolalaan zorgt ervoor dat de omliggende infrastructuur van voet- en fietspaden plaatselijk meer ruimte zal krijgen in afwachting van de definitieve heraanleg van de straat. Het voetpad wordt breder ter hoogte van het stadsgebouw en krijgt een verharde pleinzone voor de ingang van het stadsgebouw. Hierdoor kunnen leerlingen op een veilige manier de school betreden en verlaten, gecombineerd met het reguliere verkeer in de Koningin Fabiolalaan. De grotere breedte zorgt er voor dat deze royaal kan meegenomen worden bij de latere heraanleg van de Koningin Fabiolalaan.

De voorgestelde nieuwe rooilijn kadert in een geïntegreerd beleid van de gemeente dat onder meer gericht is op de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak.

Naast een bredere voetgangerszone laat de aangepaste rooilijn ook toe het bestaande ecologische waardevolle talud te integreren in het openbaar domein. De opname in het openbaar domein verzekert het behoud, de bescherming en het beheer van de ecologische waardevolle talud.

De Stad Gent zal immers, na opname ervan in het openbaar domein, het beheer van de taludzone op zich nemen. Een minimale zone van 2 m op en langs het talud ten gunste van voldoende verdere uitgroeimogelijkheden voor de bestaande fauna en flora op de talud en als onderhoudsstrook voor een gemakkelijk beheer is daarbij nodig. Zo ontstaat er een knik in de projectzone van het stadsgebouw. Vanuit de logica dat de rooilijn de bouwlijn volgt is lokaal ter hoogte van het stadsgebouw een geknikte rooilijn van toepassing.

Het doel van de nieuwe rooilijn is een betere aanleg en bescherming van de berm, wat uit hun aard doelstellingen zijn die het algemeen belang dienen.

Het talud wordt hiermee geïntegreerd bij het openbaar domein. Op die manier wordt de ecologische waarde van de talud beschermd en neemt de Stad het beheer ervan op zich.

De nieuwe rooilijn heeft geen invloed op de bestaande verbindingen.

Alle bestaande verbindingen blijven behouden. De verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen.

De nieuwe rooilijn maakt aan de Kon. Fabiolalaan allerlei toekomstige optimalisaties toe die de veiligheid, ontsluiting en de groenzones ten goede komen, zonder de behoeftes van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. De nieuwe rooilijn is dusdanig volgens een eenduidige logica gepositioneerd dat deze vanaf realisatie van het stadsgebouw duidelijk leesbaar en functioneel zal zijn. De voldoet aan de goede ruimtelijke ordening en legt geen hypotheek op de verdere ontwikkeling van zone B.

Inrichten tijdelijke brandweerweg

De tijdelijke brandweerweg is noodzakelijk voor de toegankelijkheid van het gebouw. Aangezien dit een tijdelijke aanleg betreft die later zal worden opgenomen in het definitieve pleinontwerp wordt deze weg op dit moment niet overgedragen aan het openbaar domein. Ter hoogte van de inrit worden paaltjes voorzien zodat deze inrit niet voor regulier verkeer zal gebruikt worden.

Vellen en aanplanten hoogstammige bomen

De bomen die geveld worden zijn in slechte conditie of dienen in kader van toegankelijkheid voor de brandweer verwijderd te worden.

Er worden 11 nieuwe bomen op de speelkoer ter compensatie aangeplant.

1 eik op talud wordt verplant. Het verwijderen van dit deel van het talud past binnen de huidige visie voor de ontwikkelingszone Fabiolalaan. Hoewel het talud overwegend behouden blijft binnen deze visie zijn op sommige locaties doorbrekingen voorzien om de toegankelijkheid te verbeteren en verbindingen met de buurt te creëren. Op andere locaties zal het talud versterkt worden, waarbij parallelle groenstructuren worden aangelegd. Daarnaast is een toegang tot de school vanaf de Fabiolalaan vereist voor het stadsgebouw, waardoor de school ook verbonden wordt met de Rijsenbergwijk.

Na goedkeuring van de omgevingsvergunning volgt de Groendienst het technisch dossier voor de delen die na realisatie in beheer van de Groendienst komen (openbaar groen en groenonderhoud op de speelkoer) ook op.

De Groendienst moet ook betrokken worden bij de uitvoering van de werken, en staat ook in voor de voorlopige en definitieve oplevering van de genoemde zones.

...

CONCLUSIE

De gevraagde omgevingsvergunning is mits voorwaarden milieuhygiënisch, stedenbouwkundig en planologisch verenigbaar met de onmiddellijke omgeving en in overeenstemming met de wettelijke bepalingen en verenigbaar met de goede plaatselijke aanleg, bijgevolg is het verslag voorwaardelijk gunstig.

...

De rubrieken voor de inrichting/activiteit IIOA Stadsgebouw Fabiolalaan met inrichtingsnummer 20240704-0030 beslist het college als volgt:

Vergunde rubrieken:

Rubriek	Omschrijving	Hoeveelheid
3.2.2°a)	lozen van huishoudelijk afvalwater (niet afkomstig van woongelegenheden) zonder behandeling in een afvalwaterzuiveringsinstallatie, in een lozingspunt gelegen in een centraal gebied en/of een collectief geoptimaliseerd en individueel te optimaliseren buitengebied of buiten het zoneringsplan (meer dan 600 m ³ /jaar) Lozing huishoudelijk afvalwater: LP1 (1,5 m ³ /uur; 8 m ³ /dag; 2000 m ³ /jaar) Nieuw	2000 m ³
16.3.2°a)	koelinstallaties, luchtcompressoren, warmtepompen en airconditioningsinstallaties (van 5 kW tot en met 200 kW) Warmtepomp WP1 (60 kW); doorstroom boilers DB (2 x 18 kW); 6 koelkasten (6 x 0,5 kW); 1 diepvriezer (0,5 kW) Totaal 99,5 kW - aanvraag 105 kW mits marge voor uitvoering Nieuw	105 kW
17.4.	opslagplaatsen voor gevaarlijke vloeistoffen en vaste stoffen, met uitzondering van de opslagplaatsen, vermeld in rubriek 48, en producten, gekenmerkt door gevarenpictogram GHS01, in verpakkingen met een inhoudsvermogen van maximaal 30 liter of 30 kilogram, voor zover de maximale opslag begrepen is tussen 50 kg of 50 l en 5000 kg of 5000 l Opslag gevaarlijke stoffen (kuisproducten) in kleine verpakkingen (< 30 l of 30 kg). Totaal max. 500 liter Nieuw	500 liter
32.2.2°	schouwburgen, vari���theaters, andere zalen voor sportmanifestaties dan de zalen, vermeld in punt 3°, polyvalente zalen en feestzalen met een speelruimte Instuifruimte, refter met buitenruimte en sportzaal met buitensportveld Nieuw	3 ruimtes

...

Legt volgende voorwaarden op:

De bijzondere voorwaarden opgelegd in het gemeenteraadsbesluit van 17 december 2024 en alle hieronder opgenomen bijzondere voorwaarden:

Bijzondere voorwaarden met betrekking tot de private delen:

Voorwaarden voortvloeiend uit externe adviezen

- De brandweervoorschriften, die betrekking hebben op deze omgevingsvergunning, moeten strikt nageleefd worden (zie advies van 13 augustus 2024 met kenmerk 057782- 015/SP/2024).
- De voorwaarden opgenomen in het advies van INFRABEL (advies van 12 september 2024, met kenmerk 3516.2024.406.Gent) moeten strikt nageleefd worden.
- De voorwaarden opgenomen in het advies van Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken (advies van 3 september 2024, met kenmerk 9635) moeten strikt nageleefd worden.
- De voorwaarden opgenomen in het advies van Farys afgeleverd op 12 september 2024, met kenmerk AD-24-911) moeten strikt nageleefd worden.
- De voorwaarden opgenomen in het advies van Fluvius afgeleverd op 23 augustus 2024 met kenmerk 5000076003) moeten strikt nageleefd worden.
- De voorwaarden opgenomen in het advies van Omgevingsloket Wyre afgeleverd op 12 augustus 2024 moeten strikt nageleefd worden.
- De voorwaarden opgenomen in het advies van Proximus afgeleverd op 19 augustus 2024 met kenmerk JMS501939) moeten strikt nageleefd worden.

Infiltratievoorziening

Er kan akkoord gegaan worden met de gevraagde afwijking tot plaatsing van een ondergrondse infiltratievoorziening. De infiltratievoorziening dient een buffervolume van 40,21 m³ en oppervlakte van 100,53 m² te hebben.

Ondergrondse constructies

De aanleg van de ondergrondse constructie mag er geenszins voor zorgen dat er een permanente drainage optreedt met lagere grondwaterstanden tot gevolg. Een dergelijke permanente drainage is immers in strijd met de doelstellingen van het decreet integraal waterbeleid waarin is opgenomen dat verdroging moet voorkomen worden, beperkt of ongedaan gemaakt.

De ondergrondse constructie dient dan ook uitgevoerd te worden als volledig waterdichte kuip en zonder kunstmatig drainagesysteem.

Een grondwaterbemaling kan noodzakelijk zijn voor de bouwkundige werken of de aanleg van de openbare nutsvoorzieningen. Bij bemaling moet volgens Vlarem minstens een melding van de activiteit gebeuren. Ze kan evenwel vergunningsplichtig zijn en zelfs merplichtig naargelang de ligging, de diepte van de grondwaterverlaging en het opgepompte debiet. De akte of vergunning moet verleend zijn door de bevoegde instantie vooraleer de bemalingswerken kunnen gestart worden. In een aanvraagdossier voor een vergunning of melding moeten steeds de effecten naar de omgeving onderzocht worden, op basis van de gemodelleerde debieten en het bemalingsconcept, en moet steeds vermeld worden op welke manier zal omgegaan worden met het opgepompte bemalingswater (toepassing van de bemalingscascade). De bemalingsinstallatie dient geplaatst te worden door een erkend boorbedrijf.

Archeologie:

De maatregelen in de archeologienota waarvan akte is genomen met referentienummer 38375 moeten uitgevoerd worden overeenkomstig het programma van maatregelen in de archeologienota, en het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013.

De algemene en sectorale milieuvoorwaarden van titel II van het VLAREM:

De integrale en geconsolideerde tekst van titel II van het VLAREM is raadpleegbaar op de Milieunavigators, via de link: <https://navigators.emis.vito.be/> Bij wijziging van VLAREM wordt de exploitant geacht de meest actuele versie van de van toepassing zijnde bepalingen na te leven."

1.8 Argumentatie appellanten, hier de derden-beroepinstellers

In fase van beroep worden grotendeels dezelfde bezwaren aangehaald als tijdens het openbaar onderzoek:

- Het talud langs de Fabiolalaan, dat als biologisch waardevol wordt gekarakteriseerd, wordt door de bouw van het stadsgebouw over een afstand van minstens 80 m afgegraven en dus vernietigd. Het volledig vernietigen van het talud is niet conform de bepalingen van het GRUP, dat bepaalt dat "het markante talud van het vroegere spooreplacement als landschappelijk element wordt behouden en dat insnijdingen voor de toegang van de gebouwen beperkt wordt tot het strikt noodzakelijke."

- De mobiliteitsimpact is onvoldoende onderzocht en niet geremedieerd.

- Er worden onvoldoende (geen!) parkeerplaatsen voorzien, noch voor het personeel, noch voor de bezoekers van de sporthal, noch voor het op- en afhalen van de baby's en lagere schoolkinderen, Er is geen kiss & ride zone voorzien: dus men gaat de kinderen laten uitstappen op het fiets- en voetpad.

Het 'laden en lossen' van goederen moet op de rijweg gebeuren en zal leiden tot conflicten met fietsers.

De voorgestelde milderende maatregelen (butleractie, beren verhinderen parkeren, posters en spandoeken, ...) getuigen van een zekere naïviteit. Het is een utopie te denken dat de babies, alle leerlingen én personeelsleden te voet, per fiets of met het openbaar vervoer zullen komen. Het is onaanvaardbaar dat geen enkele parkeerplaats, zelfs niet voor personeelsleden, op eigen terrein voorzien wordt en het parkeren dus in de praktijk naar het openbaar domein afgewenteld wordt. De parkeerdruk in de Fabiolalaan en de omliggende straten is bovendien nu al groot: de Verpleegsterstraat en Sportstraat hebben reeds een bezettingsgraad van 80-99 %, het aantal parkeerplaatsen langs de K. Fabiolalaan is beperkt.

- De ingang aan de oostgevel van het stadsgebouw geeft uit op een perceel dat geen deel uitmaakt van de omgevingsvergunningsaanvraag.

Dit legt een ontoelaatbare last op het naastliggende perceel.

- Er ontbreekt een inrichtingsplan zoals vereist in artikel 9 van het GRUP.

- De aanvraag voldoet niet aan de bepalingen van het GRUP inzake minimum gevellengte, bovendien bestaat een groot gedeelte uit een draadafsluiting van de speelplaats, dit betreft geen

'gevel'. Er is maar een gevel van 32 m breed ipv minimum 70 m breed (of 67 m als men de speelplaats meetelt).

- De aanvraag voldoet niet aan artikel 1.4 van het GRUP in verband met het contact met de Fabiolalaan: *"In elke zone wordt minstens 50 % van de gelijkvloerse vloeroppervlakte (= de contactzone met het openbaar domein) van de zone voorbehouden voor publiek toegankelijke functies en/of woningen."*

De toelichtende kolom bij dit voorschrift verklaart dat het gelijkvloerse niveau van de gebouwen zoveel mogelijk moet worden ingevuld met publiek toegankelijke functies als restaurants, winkels, loketten, ontvangstruimten, loketgebonden kantoren, ... en/of woningen. Het gelijkvloerse programma dient een relatie aan te gaan met het openbaar domein en zo het openbaar domein mee betekenis te geven.

Het stadsgebouw wendt zich af van de Fabiolalaan, met enkel maar een beperkt aantal vensters. Op straatniveau is er enkel een toegang die leidt naar een trap (de echte ingang bevindt zich op de 1^e verdieping) en een toegang naar de fietsenberging.

- Er worden geen maatregelen genomen om de aanwezige bodemverontreiniging te verwijderen. Volgende bezwaren, geuit tijdens het openbaar onderzoek, worden in de beroepschriften niet meer vermeld:

- onduidelijk hoe de BVO berekend is ivf de voorschriften van het GRUP
- motivering van de nood aan een nieuwe school
- schending privacy van bewoners aan overzijde van de K. Fabiolalaan

1.9 Adviezen in beroepsfase

1.9.1 FOD Binnenlandse Zaken – Astrid Veilighiedscommissie

Deze instantie bracht op 26 februari 2025 volgend advies uit:

"De beslissing van 03/09/2024 blijft behouden."

1.9.2 De Vlaamse Waterweg nv – Regio West

Deze instantie bracht op 15 april 2025 volgend advies uit:

"Het projectgebied ligt op meer dan 50 m (ca. 515 m) van de Leie. Het projectgebied stroomt af naar de Leie (beheerder: De Vlaamse Waterweg nv), maar de aangevraagde bijkomende verharding/bebouwing is niet groter dan 1 hectare. Het projectgebied ligt conform de watertoetskaart bovendien niet in overstromingsgevoelig gebied vanuit de waterweg. Bijgevolg is De Vlaamse Waterweg nv niet bevoegd voor het geven van watertoetsadvies.

De vergunningverlenende overheid dient dit advies zelf op te maken."

1.9.3 Advies college van burgemeester en schepenen

De gemeentelijke omgevingsambtenaar bracht op 4 april 2025 volgend advies uit: "...

1. BESCHRIJVING VAN DE NIEUWE ELEMENTEN/ARGUMENTEN VAN HET BEROEP INRICHTINGSPLAN ONTBREEKT ZOALS VOORZIEN IN ART 9 VH GRUP

Uit verschillende passages van de omgevingsvergunningsaanvraag blijkt dat er nog geen inrichtingsstudie opgemaakt is voor de zone B, waar het Stadsgebouw deel van uitmaakt. Deze Inrichtingsstudie moet aangeven hoe deze bouwaanvraag zich verhoudt tot de andere gebouwen die in zone B zullen worden ingeplant, moet een visie geven over de aanleg van het openbaar domein en de Fabiolalaan en inzicht verschaffen hoe zal omgegaan worden met het talud over de gehele lengte van de zone B.

Ook de beslissing van het CBS dd 3/1/2025 bevestigt dit:

"... SOGent is intussen in samenwerking met de stad Gent gestart met de opdracht voor het ontwerp en de uitvoering van de aanleg van het openbaar domein in de zone B. Als onderdeel van deze ontwerp-opdracht is de opmaak van een inrichtingsstudie opgenomen. De opmaak van de inrichtingsstudie is eind mei 2024 gestart en de studie is nog lopende. De inrichtingsstudie is nog in opmaak en daarom voor dit aanvraagdossier niet beschikbaar"

Het document "Bijlage bij de inrichtingsstudie TAB" van TAB/Atelier NSMBL kan onmogelijk als een inrichtingsstudie worden beschouwd. Het omvat vrijblijvende schetsen, onduidelijke berekeningen en is enkel gericht op het berekenen van de impact van het afgraven van het talud, waarover in dat document geen uitspraak wordt gedaan. In het document "bijlage inrichtingsstudie TAB" wordt op

geen enkele manier aangegeven hoe de aanvraag voldoet aan de bepalingen van de artikelen van het GRUP. Bovendien vermeldt de Omgevingsvergunningsaanvraag letterlijk over deze studie TAB: "De inrichtingsstudie voor zone B uit 2020 betreft enkel de ontwikkeling ter hoogte van de toekomstige sociale woningen waardoor deze studie irrelevant is als toetsingskader voor deze aanvraag tot omgevingsvergunning" (bron: verantwoordingsnota).

Bespreking in beslissing CBS

Zoals in de 'BA_FABSH_Bijlage bij inrichtingsstudie TAB' te lezen is:

'De inrichtingsstudie zone B van TAB/Atelier NSMBL is gefaseerd uitgevoerd waarbij in een eerste fase onderzoek is gebeurd naar de algemene inrichtingsprincipes voor de zone B en de randvoorwaarden voor de stadsgebouw telkens in relatie tot de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP Gent Sint-Pieters. In de uitbreidingsfase 2 in 2020 van de inrichtingsstudie werd geen verder onderzoek gedaan naar het Stadsgebouw. Het ontwerpend onderzoek heeft zich in fase 2 gericht op een aantal ruimtelijke knelpunten (o.a. laden en lossen, afvalsorteerstraten, ed.) m.b.t. de ontwikkeling van het woonprogramma in de zone B en er werd verder scenario-onderzoek gedaan m.b.t. twee verschillende ontwikkelingsvarianten voor dit woonprogramma.

De eindpresentatie/-bundel van de fase 1 kan opgevat worden als een inrichtingsstudie conform artikel 9 van het GRUP Gent Sint-Pieters en toont aan op welke manier de huidige aanvraag tot omgevingsvergunning voor het stadsgebouw voldoet aan de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP. 'Deze laatste bundel is de 'BA_FABSH_Bijlage_Inrichtingsstudie TAB 2019'.

Zoals in de 'bijlage bij de inrichtingsstudie TAB' te lezen is is Sogent intussen in samenwerking met de stad Gent gestart met de opdracht voor het ontwerp en de uitvoering van de aanleg van het openbaar domein in de zone B inclusief het Rijsenbergpark. Als onderdeel van deze ontwerpopdracht is de opmaak van een geactualiseerde inrichtingsstudie opgenomen. De opmaak van de aangepaste inrichtingsstudie is eind mei 2024 gestart en de studie is nog lopende. Het ontwerpteam heeft de expliciete opdracht gekregen bij de opmaak van de aangepaste inrichtingsstudie de buurtbewoners en Rijsenbergwijk op een actieve manier te betrekken.

De aangepaste inrichtingsstudie is nog in opmaak en daarom voor dit aanvraagdossier omgevingsvergunning niet beschikbaar. Vandaar dat voor dit aanvraagdossier wordt verwezen naar de laatst beschikbare inrichtingsstudie m.b.t. de zone B aan de Koningin Fabiolalaan.

Het ontwerp voor het stadsgebouw, incl. ontsluiting ervan, geldt als randvoorwaarde of vast uitgangspunt voor de lopende ontwerpopdracht en voor de opmaak van een geactueerde inrichtingsstudie. Het voorliggend project voor de realisatie van het stadsgebouw in de zone B zal dus in de nieuwe inrichtingsstudie ingepast worden.

Beide documenten samen stellen ons in staat om zoals het RUP voorschrijft volgende elementen te toetsen:

- De inrichtingsstudie bevat een voorstel voor de ordening van het betreffende deelgebied, zone A, B of C van het bestemmingsgebied 'stationsomgeving Gent St. Pieters'.

- In de inrichtingsstudie wordt aangegeven op welke manier de aanvraag tot verkavelingsvergunning of stedenbouwkundige vergunning voldoet aan de bepalingen in artikelen 1 tot en met 8.

Conclusie: in de collegebeslissing is hier reeds correct op geantwoord

DE OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG VOLDOET NIET AAN DE BEPALINGEN VAN HET GRUP de aanvraag voldoet niet aan de bepalingen van het GRUP aangezien de gevellengte van het stadsgebouw maar 34 m bedraagt

Het GRUP bepaalt dat "de langsgevel van elk bouwvolume een lengte heeft van minstens 70m en maximum 150m (art 1.6 van het GRUP)". Algemeen wordt een gevel omschreven als de buitenmuur van een gebouw, speciaal aan de voorkant.

Uit de omgevingsvergunningsaanvraag blijkt dat de langsgevel van het stadsgebouw maar een lengte heeft van 32 m, wat wordt bevestigd door de beslissing van het CBS.

Daarnaast wordt langs de speelplaats een draadafsluiting voorzien van 34 m, die in deze omgevingsvergunningsaanvraag ook als gevel wordt meegeteld, ondanks het feit dat het geen gebouw is, er een verschil is in materiaal, uitvoering en inplanting. Zelfs indien een draadafsluiting als een gevel zou kunnen aanzien worden, quod non, voldoet de beslissing niet aan de bepalingen van

art. 1.6 van het GRUP, zoals hoger vermeld, die stelt dat de langsgevels langs de Fabiolalaan minstens een bouwvolume van MINIMUM 70 m dient te hebben.

Bespreking in beslissing CBS

- Gevellengte versus RUP Het gebouw omvat de hoofdgevel + gevel langs de speelplaats met een totale lengte van ca 67 m. Een deel van de gevel bestaat uit meerdere bouwlagen en een deel slechts uit 1 bovengrondse bouwlaag bovenop het talud. Het geheel kan als gevel worden beschouwd in de zin van het RUP.

De gevel ter hoogte van de speelplaats wordt uitgevoerd in draadafsluiting gecombineerd met lichtgrijze ruwe betonsteen en een luifel. De luifel bestaat uit wit gelakt staal met wit gelakte aluminium geprofileerde staaldakplaten. Hierdoor ontstaat een gevarieerde gevelritmiek en wordt het volume afgebakend.

De lengte van deze gevel wijkt beperkt af van de vooropgestelde minimale gevellengte in het RUP (70 m). De beperkte afwijking op de minimale lengte van de gevel wordt uitgebreid gemotiveerd bij de toetsing aan het RUP.

Deze afwijking is aanvaardbaar (zie toetsing aan wettelijke en reglementaire voorschriften).

Conclusie: in de collegebeslissing is hier reeds correct op geantwoord.

De bepalingen uit het GRUP in verband met het contact met de Fabiolalaan worden niet gevolgd

Het GRUP bepaalt in Artikel 1.4. functievermenging: 'In elke zone wordt minstens 50 % van de gelijkvloerse vloeroppervlakte (= de contactzone met het openbaar domein) van de zone voorbehouden voor publiek toegankelijke functies en/of woningen.' De toelichtende kolom bij dit voorschrift verklaart dat het gelijkvloerse niveau van de gebouwen zoveel mogelijk wordt ingevuld met publiek toegankelijke functies als restaurants, winkels, loketten, ontvangstruimten, loketgebonden kantoren,... en/of woningen. Het gelijkvloerse programma dient een relatie aan te gaan met het openbaar domein en zo het openbaar domein mee betekenis te geven. Op die manier wordt de leefbaarheid en de sociale controle van het openbaar domein sterk vergroot.

Uit de plannen blijkt dat het stadsgebouw zich afwendt van de Fabiolalaan, met enkel maar een beperkt aantal vensters. Het hoogste deel van het gebouw is langs de Fabiolalaan. Op het straatniveau bevindt zich enkel in de noordoosthoek een toegang die leidt naar een trap. De echte ingang van de school bevindt zich op de eerste verdieping. Daarnaast is er op de gelijkvloerse verdieping enkel een toegang tot een fietsenstalling. Ook alle schoolse activiteiten bevinden zich op het spoortalud, en niet op de gelijkvloerse vloeroppervlakte.

De beslissing van het CBS geeft aan dat er "voldoende openingen voorzien zijn waardoor contact met de straat mogelijk is", maar beantwoordt niet het bezwaar dat een gelijkvloers programma volledig ontbreekt.

Bespreking in beslissing CBS

Een school is zonder twijfel een publiek toegankelijk gebouw dat dus ook voldoet aan het voorschrift uit het RUP. Het ontwerp van de plint werkt zich open naar de Koningin Fabiolalaan en nodigt door zijn vormgeving ook uit. Daarnaast is ook het voorzien van een fietsenstalling in de plint aantrekkelijk voor de ontvangst van bezoekers, zeker in een school, wat de levendigheid niet in de weg staat. De gevels zijn daarnaast ook van voldoende openingen voorzien waardoor contact met de straat mogelijk is.

Conclusie: in de collegebeslissing is hier reeds correct op geantwoord

De gevraagde afwijking van de rooilijn impacteert de gehele spoortalud en de toekomstige ontwikkeling

De gevraagde aanpassing van de rooilijn voor het stadsgebouw, die over een lengte van 32 m met 4.5 m en over een lengte van 35 m met 6 m wordt verplaatst, heeft een grote impact op de gehele verder ontwikkeling langsheen de Fabiolalaan, het behoud van het biologisch waardevol talud en de toegang tot het stadsgebouw. Er is geen verantwoording voor het geknikt maken van de rooilijn, wat afwijkt van de bepalingen van het artikel 1 van het GRUP dat een rechte verplichte bouwlijn en dus uniforme inplanting van de gebouwen aan de Kon. Fabiolalaan voorschrijft.

Motivering gemeenteraadsbeslissing

In het RUP Stationsomgeving Gent Sint-Pieters is een symbolische rechte aanduiding van een verplichte voorbouwlijn opgenomen. Het grafisch plan van het RUP bevat geen afmetingen, maar de toelichtingsnota vermeldt een afstand van 19 m ten opzichte van de overzijde van de Fabiolalaan. In de aanvraag wordt de voorgevellijn van het stadsgebouw op 20 m afstand van de gevels aan de overzijde van de Koningin Fabiolalaan voorzien.

Deze extra ruimte maakt een verbreding van het voetpad tussen het schoolgebouw en het toekomstig dubbelrichting fietspad mogelijk. Dit fietspad is gericht op het lokale trage verkeer in de wijk. Het toekomstig Rinkhoutpad langs de sporen zal het bovenlokale fietsverkeer opnemen. Het verbreden van de Koningin Fabiolalaan zorgt ervoor dat de omliggende infrastructuur van voet- en fietspaden plaatselijk meer ruimte zal krijgen in afwachting van de definitieve heraanleg van de straat. Het voetpad wordt breder ter hoogte van het stadsgebouw en krijgt een verharde pleinzone voor de ingang van het stadsgebouw.

Hierdoor kunnen leerlingen op een veilige manier de school betreden en verlaten, gecombineerd met het reguliere verkeer in de Koningin Fabiolalaan. De grotere breedte zorgt er voor dat deze royaal kan meegenomen worden bij de latere heraanleg van de Koningin Fabiolalaan.

De voorgestelde nieuwe rooilijn kadert in een geïntegreerd beleid van de gemeente dat onder meer gericht is op de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak.

Naast een bredere voetgangerszone laat de aangepaste rooilijn ook toe het bestaande ecologische waardevolle talud te integreren in het openbaar domein. De opname in het openbaar domein verzekert het behoud, de bescherming en het beheer van de ecologische waardevolle talud. De Stad Gent zal immers, na opname ervan in het openbaar domein, het beheer van de taludzone op zich nemen. Een minimale zone van 2m op en langs het talud ten gunste van voldoende verdere uitgroeimogelijkheden voor de bestaande fauna en flora op de talud en als onderhoudsstrook voor een gemakkelijk beheer is daarbij nodig.

Zo ontstaat er een knik in de projectzone van het stadsgebouw. Vanuit de logica dat de rooilijn de bouwlijn volgt is lokaal ter hoogte van het stadsgebouw een geknikte rooilijn van toepassing.

Het doel van de nieuwe rooilijn is een betere aanleg en bescherming van de berm, wat uit hun aard doelstellingen zijn die het algemeen belang dienen.

Het talud wordt hiermee geïntegreerd bij het openbaar domein. Op die manier wordt de ecologische waarde van de talud beschermd en neemt de Stad het beheer ervan op zich.

De nieuwe rooilijn heeft geen invloed op de bestaande verbindingen. Alle bestaande verbindingen blijven behouden. De verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen.

De nieuwe rooilijn maakt aan de Kon. Fabiolalaan allerlei toekomstige optimalisaties toe die de veiligheid, ontsluiting en de groenzones ten goede komen, zonder de behoeftes van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. De nieuwe rooilijn is dusdanig volgens een eenduidige logica gepositioneerd dat deze vanaf realisatie van het stadsgebouw duidelijk leesbaar en functioneel zal zijn. De voldoet aan de goede ruimtelijke ordening en legt geen hypotheek op de verdere ontwikkeling van zone B.

Conclusie: in de gemeenteraadsbeslissing is dit voldoende gemotiveerd.

MOBILITEITSIMPACT ONVOLDOENDE ONDERZOCHT EN NIET GEREMEDIEERD

Ontbreken van MOBER voor zone B

Een basisschool van 240 leerlingen, een kinderdagverblijf (36 kinderen), een buitenschoolse opvang (56 kinderen), jeugdlokalen (100 kinderen) en een sporthal (50 sporters) en voor meer dan 30 personeelsleden zal voor veel bijkomend autoverkeer zorgen. Uit de mobiliteitstoets bij de omgevingsvergunningsaanvraag blijkt dat alleen al het stadsgebouw zal leiden tot meer dan 700 bijkomende autoverplaatsingen in de Fabiolalaan, waarvoor in de omgevingsvergunningsaanvraag geen maatregelen zijn voorzien.

...

De mobiliteitstoets houdt bovendien op geen enkele manier rekening met goedgekeurde of geplande bouwprojecten die allemaal zullen ontsloten worden via de Fabiolalaan:

- Het goedgekeurde project Sint Pieterspoort, in zone A, voor de bouw van 280 appartementen

- *De geplande appartement in zone B : uit documenten op de website van het project Gent Sint Pieters blijkt dat het de bedoeling is dat in zone B 180 sociale woningen en 180 marktconforme woningen komen.*
- *Het goedgekeurde project RINKKAAI in zone C, voor de bouw van meer dan 400 appartementen. In de omgevingsvergunningsaanvraag wordt niet weergegeven hoe met deze extra verkeersdrukte zal worden omgegaan, wat de impact is om de omliggende woonwijken, op de verkeersafwikkeling op de hoek Fabiolalaan-Snepkaai en op de verkeersdrukte op het Maria Hendrikaplein. In de beslissing van het CBS wordt aangegeven dat "de Fabiolalaan een herinrichting krijgt waarvan het profiel niet gekend is". Dit wijst nogmaals op het ontbreken van een globaal inrichtingsplan voor de gehele zone waar het stadsgebouw deel van uitmaakt. Een volwaardige MOBER is nodig om de impact van het verkeersgenererend effect van het stadsgebouw en er mee verbonden projecten langs de Fabiolalaan na te gaan.*

Bespreking in beslissing CBS

De opgemaakte effectenstudie voor het stadsgebouw is een mobiliteitstoets en geen MOBER. De ontwikkelbare oppervlakte overschrijdt immers niet de grenzen die de opmaak van een MOBER vraagt. Een mobiliteitstoets heeft als doel om op een eenvoudige en snelle manier aan de hand van beschikbare gegevens een beeld te vormen van de te verwachten mobiliteitseffecten.

Het is bij een mobiliteitstoets niet de bedoeling om bijkomende gegevens op het terrein te verzamelen of uitgebreide berekeningen uit te voeren om de mobiliteitseffecten in beeld te brengen.

(Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER)

In de mobiliteitsstudie wordt aangegeven dat bijkomend verkeer verwacht met beperkte extra druk op het kruispunt Snepkaai – Gordunakaai - Koningin Fabiolalaan. De impact op het kruispunt van het project wordt in de mobiliteitsstudie als beperkt beschouwd. De studie verwijst ook naar maatregelen die genomen worden om autogebruik niet te stimuleren en de goede bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers. Het uitgebreide onderzoek is te lezen in de mobiliteitsstudie.

De school is een buurtschool, dit betekent dat de meerderheid van de leerlingen te voet of met de fiets komen. Indien ze met de auto komen is dit veelal als onderdeel van het woon-werktraject van de ouders. Bepaalde verkeersstromen gaan met andere woorden een andere route kiezen langs de Fabiolalaan, zonder als extra verkeer te worden beschouwd. Dezelfde redenering geldt voor het kinderdagverblijf. De jeugdlokalen zullen slechts bij uitzondering extra verkeer genereren tijdens de spitsuren.

Het gros van het verkeer gaat naar Fabiolalaan - Snepkaai en dit kruispunt is beoordeeld. De verkeersafwikkeling blijft er stabiel.

De Koningin Fabiolalaan krijgt een herinrichting waarvan het profiel nog niet gekend is maar deze laat sowieso toe om het bestaande + nieuwe verkeer veilig te laten verlopen. We blijven met de totale hoeveelheid verkeer ook onder de leefbaarheidsgrenzen waardoor remediërende maatregelen niet nodig zijn.

Verkeersafwikkeling voor het stadsgebouw

In de omgevingsvergunningsaanvraag wordt geen enkele parkeerplaats voorzien, noch voor het personeel, noch voor de bezoekers van de sporthal.

Ook voor het op- en afhalen van baby's en lagere schoolkinderen wordt geen enkele parkeerplaatsen voor parkeren of kortparkeren voorzien. De mobiliteitsstudie wijst nochtans op 700 bijkomende autoverplaatsingen van en naar dit stadsgebouw.

Het Sint-Pietersstation ligt op 800 meter, de dichtstbijzijnde bushalte op 700 meter, er is geen openbaar vervoer in de Fabiolalaan. Er is geen kiss & ride zone voorzien: dus men gaat de kinderen laten uitstappen op het fiets- en voetpad.

Uit de beslissing van het CBS blijkt dat "laden en lossen op de rijweg zal moeten gebeuren". Dit zal leiden tot ernstige conflicten tussen de gebruikers van het stadsgebouw en fietsers langs de Fabiolalaan. Volgens het Masterplan Publieke ruimte wordt immers voorzien in "een kwalitatief dubbelrichtingsfietspad met breedte 2,75 m aan de zijde van het talud". Dit wordt ondersteund door de vraag tot wijziging van de rooilijn in deze vergunningsaanvraag.

...

De voorgestelde milderende maatregelen (butleractie, beren verhinderen parkeren, posters en spandoeken, ...) getuigen van een zekere naïviteit. Het is een utopie te denken dat de babies, alle leerlingen én personeelsleden te voet, per fiets of met het openbaar vervoer zullen komen. Het is onaanvaardbaar dat geen enkele parkeerplaats, zelfs niet voor personeelsleden, op eigen terrein voorzien wordt en het parkeren dus in de praktijk naar het openbaar domein afgewenteld wordt. De parkeerdruk in de Fabiolalaan en de omliggende straten is bovendien nu al groot: de Verpleegsterstraat en Sportstraat hebben reeds een bezettingsgraad van 80-99% (zie onderstaande figuur), het aantal parkeerplaatsen langs de Fabiolalaan is beperkt.

...

Bespreking in beslissing CBS

We wensen binnen de stad geen kiss & ride meer bij scholen, en er worden geen schoolbusplaatsen meer aangelegd aangezien deze slechts beperkt gebruikt worden. Dergelijke stroken zouden tot misbruik kunnen leiden en betekenen verloren plaatsen voor bewoners terwijl deze slechts even per dag gebruikt worden.

Op deze manier blijven er openbare parkeerplaatsen op straat gevrijwaard en moet het laden en lossen op de rijweg gebeuren.

Laden en lossen wordt dan buiten de spitsuren georganiseerd.

De verkeersintensiteit waarnaar verwezen wordt betreft zowel de productie als de attractie op dagbasis. Het gaat dus om voertuigen die verspreid over een hele dag van en naar de site rijden, verdeeld over verschillende routekeuzes. In de toedelingsfiguren van het MOBER wordt ook een toedeling op uurbasis gemaakt. Daarbij wordt zowel het huidige verkeer, het verkeer tgv zone B, het verkeer tgv Rinkkaai én het projectverkeer van het stadsgebouw in beeld gebracht. Daaruit blijkt dat er voor beide rijrichtingen samen op het drukste segment van de Fabiolalaan nooit meer dan 50 wagens per uur gegenereerd worden.

De Fabiolalaan is de zuidelijke wijkverzamelweg voor het verkeer van de Rijsenbergwijk. Voor dit type wegen wordt een leefbaarheidsgrens van 400 voertuigequivalenten per uur per rijrichting gehanteerd als leefbaarheidsgrens. De cumulatieve verkeersgeneratie van de verschillende projecten blijft op de verschillende dagdelen onder de 250 voertuigequivalenten en overschrijdt daarmee de leefbaarheidsgrens niet. De Gordunakaai/Snepkaai is als Lokale IIa geselecteerd, zijnde een gebiedsstructurende as voor alle modi, voor deze as houdt dit ook een hogere leefbaarheidsgrens in (meer voertuigeenheden per uur mogelijk).

Conclusie: De standpunten blijven gelijk, maar we vullen op dit punt aan hieronder.

DE INGANG AAN DE OOSTGEVEL VAN HET STADSGEBOUW GEEFT UIT OP EEN PERCEEL DAT GEEN DEEL UITMAAKT VAN DE OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG

De ingang van het gebouw sluit rechtstreeks aan op een perceel dat geen deel uitmaakt van de omgevingsvergunningaanvraag. Hoewel de ingang van het gebouw aan de noordoostgevel als een kwart cirkel wordt voorgesteld, maakt de aanleg langs de oostzijde geen deel uit van de omgevingsvergunningaanvraag zoals blijkt uit de Ontwerpnota. Bovendien geeft de ingang van het stadsgebouw uit op een perceel dat geen deel uitmaakt van het Opmetingsplan van het stadsgebouw. Hierdoor legt het een ontoelaatbare last op het naastliggende perceel.

...

Bespreking in beslissing CBS

De aanleg van de brandweerweg is in het dossier opgenomen als stedenbouwkundige handeling. Deze zit dus wel in de aanvraag. Deze brandweerweg wordt echter in eerste instantie tijdelijk voorzien aangezien de definitieve aanleg samen met het plein zal worden ontworpen. De brandweerweg zoals vervat in huidige aanvraag is voldoende voor het ontsluiten en beoordelen van het stadsgebouw.

Conclusie: in de collegebeslissing is hier reeds correct op geantwoord.

VERNIELING VAN HET BIOLOGISCH WAARDEVOL TALUD

Het talud langs de Fabiolalaan, dat als biologisch waardevol wordt gekarakteriseerd, wordt door de bouw van het stadsgebouw over een afstand van minstens 80 m afgegraven en dus vernietigd. De aanleg van de speelplaats, op het talud, zorgt voor onvermijdelijke schade aan het talud: de verharding van de speelplaats, de bouw van een glazen wand en een afdak op minder dan 1 m van de

rand van het talud zal er voor zorgen dat de biologische waarde van het talud vernietigd wordt. De omgevingsvergunningsaanvraag vermeldt:

...

Het volledig vernietigen van het talud is niet conform de bepalingen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, dat bepaalt dat "het markante talud van het vroegere spooreplacement als landschappelijk element wordt behouden en dat insnijdingen voor de toegang van de gebouwen beperkt wordt tot het strikt noodzakelijke".

De in de beslissing van het CBS vermelde compensatiemaatregelen zijn ruim onvoldoende en niet ter zake. De speelkoer wordt voor 33 % verhard en er wordt op geen enkele manier in de omgevingsvergunning aangegeven waar en hoe "het talud op diverse locaties in het projectgebied wordt versterkt". Dit wordt nog bevestigd door het ontbreken van een Inrichtingsplan (zie onder XX) voor het gehele projectgebied.

Bespreking tijdens beslissing CBS

De zorgplicht voor de natuur, zoals vastgelegd in artikel 14 van het Natuurdecreet, verplicht ons om natuurwaarden te beschermen en, waar nodig, compensatiemaatregelen te treffen. Dit betekent dat we bij elke ingreep die mogelijk schade toebrengt aan waardevolle natuur, zoals het talud en de bomen in dit project, maatregelen moeten nemen om de impact te beperken of te herstellen.

We kunnen enkel motiveren waarom en hoe we tot het besluit zijn gekomen om een deel van het talud en de bomen te verwijderen en hoe we de impact beperken en compenseren.

De toegangen zijn essentieel voor meerdere doelen: enerzijds geven ze de school en het stadsgebouw een verbinding met de wijk en de Fabiolalaan, en anderzijds vormen ze belangrijke punten waar het projectgebied kan aansluiten op de buurt. Door het hoogteverschil is het nodig om op enkele locaties een toegankelijke verbinding te creëren tussen de wijk en het projectgebied. Dit is noodzakelijk voor integrale toegankelijkheid en om te voldoen aan de eisen van de brandweer.

De ontwikkeling van de Fabiolalaan heeft een duidelijke evolutie doorgemaakt: van een plan dat uitging van volledige afgraving van het talud naar een visie waarin maximaal behoud centraal staat. Toch zijn een aantal strategische doorbraken in het talud onvermijdelijk om toegang en verbinding te realiseren. Deze doorbraken bevinden zich logischerwijs in het verlengde van de bestaande wegen in de wijk, wat zorgt voor een natuurlijke integratie.

De houtkant op het talud wordt ruimschoots gecompenseerd. Nieuwe struwelen worden aangeplant op de speelkoer en het talud wordt op diverse locaties in het projectgebied versterkt. Dit zorgt niet alleen voor het behoud, maar ook voor een versterking van de ecologische waarde, waarbij de biodiversiteit en het groen in het gebied worden uitgebreid. Waar bomen worden verwijderd, voorzien we in compensatie door nieuwe aanplantingen, zodat we voldoen aan de zorgplicht en de ecologische waarden zoveel mogelijk behouden en versterken.

Conclusie: in de collegebeslissing is hier reeds correct op geantwoord

ER WORDEN GEEN MAATREGELEN GENOMEN OM DE AANWEZIGE BODEMVERONTREINIGING TE VERWIJDEREN

Uit bodemonderzoeken blijkt dat deze percelen aangetast zijn door historische bodemverontreiniging bestaande uit PAK's en zware metalen, asbest. De stoffen bevinden zich onder de speelplaats en zullen bij het uitgraven van de talud, vrijkomen. Voor het westelijk deel werden in kader van de omgevingsvergunningsaanvraag van RINKKAAI afspraken gemaakt in 2020 over de verantwoordelijkheid voor sanering, echter niet voor het oostelijk gedeelte waar deze omgevingsvergunningsaanvraag betrekking op heeft.

Het dossier bevat geen verwijzingen naar deze vastgestelde historische bodemverontreiniging en hoe hiermee zal worden omgegaan.

Bespreking bij beslissing CBS

Stad Gent heeft een contract afgesloten met de private partner Aurora Gent-Ninove BV die het Stadsgebouw zal realiseren. Het contract stelt dat eventuele saneringen die voortvloeien uit het grondverzet ten laste zijn van de private partner. De wijze waarop een sanering moet gebeuren is wettelijk vastgesteld in het Vlarebo (het Vlaams Reglement voor Bodemsanering) en wordt gecontroleerd door OVAM (Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij). Deze wetgeving moet

worden nageleefd, doch dat is op zich geen beoordelingsgrond voor de afweging van een stedenbouwkundige aanvraag. Conclusie: in de collegebeslissing is hier reeds correct op geantwoord.

2. BEHANDELING VAN DIE ELEMENTEN/ARGUMENTEN VAN HET BEROEP

MOBILITEITSIMPACT ONVOLDOENDE ONDERZOCHT EN NIET GEREMEDIEERD

Ontbreken van MOBER voor zone B

Bezwaar: Geen Mober voor zone B

Er bestaat een Mober voor zone B, namelijk de "Mober zone B-B1 en C" uit 2015, die fungeert als plan-Mober voor de zones B (zonder B1) en C, en gebaseerd was op het toenmalige programma. Naast deze algemene plan-Mober moet elk perceel een afzonderlijke mobiliteitsstudie opmaken wanneer men een omgevingsvergunningsaanvraag doet. Of deze mobiliteitsstudie een Mober moet zijn hangt af van de grootte van het project, en of het mobier-plichtig is of niet. Deze school is niet mobier-plichtig, maar het studiebureau Traject heeft een zeer uitgebreide mobiliteitsstudie opgemaakt en mee ingediend met de aanvraag.

Bezwaar: geen maatregelen voor de >700 bijkomende autoverplaatsingen op de Fabiolalaan

De verschillende functies die zich in het gebouw zullen vestigen kunnen niet allemaal gelijktijdig doorgaan, waardoor de mobiliteitseffecten van de verschillende delen niet zomaar kunnen opgeteld worden. Op basis van het mobiliteitsonderzoek in Gent en het gemiddelde autogebruik voor de diverse doelen, zouden er maximaal 708 verplaatsingen per dag bijkomen. Aangezien deze verplaatsingen verspreid over de dag gebeuren, zou dit neerkomen op (maximaal) 80 ingaande en 66 uitgaande bewegingen tijdens de ochtendspits, en 17 ingaande en 18 uitgaande bewegingen tijdens de avondspits, waarbij de verdeling van dit verkeer verder opsplitst in 33% via de Fabiolalaan richting Snepkaai, 33% richting Maria Hendrikaplein, en 33% rijdt noordwaarts de wijk in. Dit betekent dat er op het drukste moment van de ochtendspits (maximaal) 49 wagens naar of van de Snepkaai zullen rijden, 49 van of naar het Maria Hendrikaplein, en 49 van of naar de wijk. Verdeeld over 1 uur geeft dat minder dan 1 extra wagen per minuut extra in de 3 aan- en afrijrichtingen, wat verwaarloosbaar is t.o.v. de normale schommelingen in de verkeersdrukke.

Bezwaar: de mobiliteitstoets houdt geen rekening met goedgekeurde of geplande projecten in de Fabiolalaan

Bij het project Rinkkaai werd een volledige Mober opgemaakt (2022), waarvan de gegevens door Traject gebruikt werden voor hun mobiliteitstoets. Dit project werd dus wel degelijk meegenomen. Bovendien bevindt Rinkkaai zich op het einde van de Fabiolalaan, waardoor de wagens voornamelijk richting Snepkaai/Gordunakaai zullen wegrijden, en niet richting station. Het project van het dubbelgebouw op zone A5 zal zeer weinig autoverkeer via de Fabiolalaan veroorzaken, aangezien hun parking deel uitmaakt van de stationsparking en bijgevolg ingereeden moet worden via de Timichegtunnel. Deze wagens rijden niet via de Fabiolalaan. Enkel het laden en lossen voor dit gebouw kan via de Fabiolalaan komen, doch dit beperkt qua omvang, en dient steeds buiten de spitsuren te gebeuren. In zone B zullen nog bijkomende woningen gebouwd worden, maar deze zullen sociale woningen zijn, waardoor de parkeernorm hier 0,4 plaatsen per wooneenheid bedraagt. De aantallen woningen die in het bezwaar vermeld worden zijn veel hoger dan de huidige visie. De verkeersdrukke in de Fabiolalaan en op het kruispunt van de Fabiolalaan met de Snepkaai zijn wel berekend in de mobiliteitsstudie van Traject, mét inbegrip van alle cijfers van de huidige verkeersgeneratie, de extra generatie van Rinkkaai, van zone B (zonder B1) en van dit project.

Bezwaar: het profiel van de Fabiolalaan is nog niet gekend

Het profiel is nog niet aan de orde, wordt apart dossier. De Fabiolalaan is inderdaad geen voorwerp van de inrichtingsstudie. Het is ook geen vereiste vanuit het RUP om de wegenis van de Fabiolalaan mee te nemen in de inrichtingsstudie.

Verkeersafwikkeling voor het stadsgebouw

Bezwaar: er worden geen parkeerplaatsen voorzien, noch voor het personeel, noch voor de sporters, noch voor de kinderopvang, noch een K+R voor de schoolkinderen.

De Stad zet zeer sterk in op het gebruik van alle andere modi dan de wagen. Het auto-aandeel ligt op dit moment al erg laag bij het stadspersoneel. Bij geen enkele school worden parkeerplaatsen voorzien voor het personeel, net omdat men actief het fiets- en openbaar vervoergebruik wil promoten. Stadspersoneel dat met de wagen komt kan gebruik maken van afstandsparkeren.

Aangezien deze school in de gele zone rond het station ligt kan men hier geen langparkeerticket op straat nemen. Het risico dat het personeel dus op straat zal gaan parkeren is verwaarloosbaar. Bij stadsscholen krijgen kinderen die in de buurt wonen voorrang, wat de kans dat ze te voet of met de fiets gebracht worden zeer sterk verhoogt. De gemiddelde getallen van autogebruik om de kinderen naar school te brengen in Gent verschillen van wijk tot wijk. Een K+R-strook richten we aan geen enkele lagere school in, aangezien dit het autogebruik niet stimuleert. Ouders die hun kinderen met de auto willen brengen moeten wat verder weg parkeren en hun kind vervolgens te voet tot aan de schoolpoort brengen. Dit biedt een veel veiligere situatie aan de schoolpoort zelf. Steeds meer sporters komen per fiets, en hoe meer buurtsportzalen er zijn, hoe meer mensen in hun eigen buurt kunnen gaan sporten. Er worden ruim voldoende kwalitatieve fietsenstallingen voorzien opdat deze niet allemaal op straat zouden moeten geplaatst worden.

Ook bij de kinderopvang geldt het nabijheidsprincipe, dat men voorrang wil geven aan kinderen uit de directe omgeving. Ook dit bevordert het te voet of met de fiets komen. De fietsenstalling is voldoende ruim opdat ouders hun fiets met fietskar daar even kunnen plaatsen terwijl ze hun kindje naar de opvang brengen.

Bijgevolg is het een duidelijke keuze van de Stad om hier geen autoparkeerfaciliteiten te voorzien.

Parkeerplaatsen aanbieden trekt autoverkeer aan, wat we omwille van de veiligheid in de schoolomgeving willen vermijden. Het risico op langparkeerders in de buurt is zeer klein aangezien het betaalsysteem deze optie niet voorziet.

Vanuit het departement onderwijs wordt het volgende beklemtoond:

"De personeelsleden worden maximaal gestimuleerd om zich anders dan met de auto te verplaatsen (te voet, per fiets of openbaar vervoer), o.a. door een fikse fietsvergoeding of terugbetaling van een abonnement voor de Lijn voor personeelsleden, conform het bedrijfsvervoerplan woon-werkverkeer dat werd goedgekeurd bij collegebesluit. (2016_CBS_12512 en 2017_CBS_06257).

Omdat we een buurtschool zijn, komen de meeste kinderen lopend of fietsend naar school. De auto wordt vooral gebruikt door ouders die de schoolroute combineren met hun woonwerkverkeer en dus niet langdurig gaan parkeren. Daarenboven ligt het stadsgebouw uitzonderlijk dicht bij verschillende keuzes van openbaar vervoer. Op slechts 650 m situeert zich het grootste station van Gent, een knooppunt van tal van trammen en bussen.

De gebruikers van het stadsgebouw zullen bovendien kunnen beschikken over een ruime fietsenstalling.

In deze fietsenstalling is een zone voorbehouden voor personeel, een zone voor buitenmaatse fietsen en mogelijkheid om fietskarren en kinderwagens achter te laten in een afgesloten ruimte. Zoals eerder aangehaald wordt het de personeelsleden ontraden om met de auto naar het werk te komen.

Met het bovenvermelde bedrijfsvervoerplan wil de stad een voorbeeldrol vervullen op het vlak van het verduurzamen van het mobiliteitsgedrag van de eigen medewerkers en bij uitbreiding alle gebruikers van de stadsgebouwen."

Bezwaar: het laden en lossen moet op de rijweg gebeuren

Het stadsgebouw heeft maximaal 2 leveringen per dag, meestal maximaal 1. Het heeft weinig zin om voor deze ene levering veel infrastructuur te voorzien, aangezien deze infrastructuur weer andere wagens zou aantrekken. Volgens de algemene regels moet dit laden en lossen buiten de spitsuren van de school gebeuren. Het is perfect mogelijk om in dit geval goede afspraken te maken opdat de leverancier op een rustig moment even op straat kan stoppen, zoals dat op veel plaatsen in Gent het geval is en geen problemen oplevert.

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 onder punt 2 van dit advies."

Motivering

2.1 De watertoets

Overeenkomstig artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid dient de aanvraag onderworpen te worden aan de watertoets. Het Besluit van

de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 (BS 31/10/2006) en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets.

Het perceel ligt in een afstroomgebied in beheer van De Vlaamse Waterweg nv – Afdeling Regio West. Het perceel ligt niet in de nabije omgeving van de waterloop.

Volgens de kaarten bij het Watertoetsbesluit is het project:

- niet gelegen in een overstromingsgevoelig gebied voor zeeoverstroming.
- niet gelegen in een gebied gevoelig voor overstromingen vanuit een waterloop (fluviaal).
- niet gelegen in een gebied gevoelig voor overstromingen door intense neerslag (pluviaal).
- niet gelegen in een signaalgebied.

Het hemelwater dat neervalt moet op eigen terrein maximaal vastgehouden worden en niet afgevoerd. Om hier concreet uitvoering aan te geven moet het project voldoen 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 (GSVH), alsook aan de voorschriften van het Algemeen Bouwreglement (ABR) van de Stad Gent die betrekking hebben op hemelwater.

Het algemeen uitgangsprincipe hierbij is dat regenwater in eerste instantie zoveel mogelijk gebruikt wordt. In tweede instantie moet het resterende gedeelte van het hemelwater worden geïnfiltreerd of gebufferd, zodat in laatste instantie slechts een beperkte hoeveelheid water met een vertraging wordt afgevoerd. De plaatsing van de overloop van de hemelwaterput en de infiltratievoorziening dient aan dit principe te beantwoorden.

Algemeen geplande toestand:

- nieuwe waterdoorlatende verharding: 293 m²
- verharding waarbij het hemelwater naar een aanpalende onverharde strook afwatert: 103 m²
- nieuwe plat dak: 1478 m², waarvan 468 m² terrassen/buitentrap
- hemelwaterput: 150 m³
- infiltratievoorziening: 40,21 m³ en 100,53 m² op 204 cm diepte.

Er wordt een afwijking gevraagd om een kleinere ondergrondse infiltratievoorziening aan te leggen.

Verharding:

Een deel van de verharding wordt voorzien in waterdoorlatende materialen of kan afwateren naar de omgeving.

Waterdoorlatende verharding:

De waterdoorlatende verharding wordt uitgevoerd met waterdoorlatende materialen, geplaatst op een waterdoorlatende funderingslaag en onderfunderingslaag. De hellingsgraad dient minder dan 2 % te bedragen.

Er mogen geen afvoerkolken voorzien worden. Er kan voldaan worden aan de voorwaarden.

Natuurlijke infiltratie:

De verhardingen kunnen, zonder dat hiervoor een afvoersysteem wordt aangelegd (met uitzondering van dakgoten en regenpijpen) afvloeien naar een voldoende grote onverharde oppervlakte (op eigen terrein) waar natuurlijke infiltratie kan plaatsgrijpen. De onverharde oppervlakte is minimaal 25 % van de oppervlakte van de afwaterende oppervlakte zijn. Er mogen geen afvoerkolken of boordstenen voorzien worden die de doorstroming van het water onmogelijk maken. De oppervlakte waaronder zich ondergrondse constructies bevinden mogen niet in rekening gebracht worden bij de onverharde zone.

Hemelwaterput:

Er wordt een hemelwaterput van 150 m³ voorzien. Het hemelwater wordt gebruikt voor alle toiletten en buitenkranen.

Het ANG (tijdens zomerperiode) wordt berekend op 1.196 l/dag of 35.880 l/maand.

Er wordt voldaan aan de bepalingen van GSVH.

Groendak:

De vrijgestelde dakoppervlakte voor het ANG is 717,6 m².

Conform artikel 3.8 ABR wordt een uitzondering gevraagd voor de aanleg van een groendak op een

dakoppervlakte van 703 m². De daken worden gebruikt voor energieopwekkende systemen. De uitzondering kan aanvaard worden.

Infiltratievoorziening:

Van de in rekening te brengen dakoppervlaktes (1.478 m²), wordt er 503,68 m² in mindering gebracht voor hergebruik conform de tool van het CIW. De totale afwaterende oppervlakte voor de berekening van de infiltratievoorziening, wordt berekend op 974,32 m². De infiltratieoppervlakte dient conform de GSVH een volume van 32 m³ en een oppervlakte van 78 m² te hebben.

Volgens een hydraulische nota wordt er een ondergrondse infiltratievoorziening aangelegd via geperforeerde betonbuizen met een buffervolume van 40,21 m³ en oppervlakte van 100,53 m². De geperforeerde betonbuizen staan op de plannen maar de voorziene oppervlaktes en volumes niet. Er wordt een afwijking gevraagd voor een ondergronds systeem. De vloei van de poreuze betonbuizen bevinden zich op max 2,04 m-mv. Inspectieputten worden voorzien. Het aanvraagdossier bevat een grondwaterpeilmeting (3,62-3,79 m-mv) en infiltratieproeven op de locatie waar de infiltratievoorziening wordt uitgevoerd. Uit de proeven blijkt dat infiltratie mogelijk is en de bodem van de voorziening hoger voorzien is dan de gemiddelde hoogste grondwaterstand. Er kan akkoord gegaan worden met de gevraagde afwijking.

Ondergrondse constructie:

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

Een grondwaterbemaling kan noodzakelijk zijn voor de bouwkundige werken of de aanleg van de openbare nutsvoorzieningen. Bij bemaling moet volgens Vlareem minstens een melding van de activiteit gebeuren. Ze kan evenwel vergunningsplichtig zijn en zelfs merplichtig naargelang de ligging, de diepte van de grondwaterverlaging en het opgepompte debiet. De akte of vergunning moet verleend zijn door de bevoegde instantie vooraleer de bemalingswerken kunnen gestart worden. In een aanvraagdossier voor een vergunning of melding moeten steeds de effecten naar de omgeving onderzocht worden, op basis van de gemodelleerde debieten en het bemalingsconcept, en moet steeds vermeld worden op welke manier zal omgegaan worden met het opgepompte bemalingswater (toepassing van de bemalingscascade). De bemalingsinstallatie dient geplaatst te worden door een erkend boorbedrijf.

Overstromingen:

Het projectgebied is volgens de watertoetskaarten niet overstromingsgevoelig. Er wordt geen effect op het overstromingsregime verwacht.

Conclusie:

Er is geen schadelijk effect voor het watersysteem te verwachten.

Mits te voldoen aan bovenvermelde voorwaarden doorstaat de aanvraag de watertoets.

2.2 De MER-toets

De aanvraag strekt tot het bouwen en exploiteren van een stadsgebouw met ruimtes voor een school, een kinderdagverblijf, buitenschoolse opvang en verenigingslokalen.

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). Het betreft meer bepaald een 'stadsontwikkelingsproject'.

Bij de aanvraag is een MER-screening gevoegd.

In deze screening worden de effecten op de omgeving besproken inzake mobiliteit, luchtkwaliteit, geluid en trillingen, biodiversiteit, onroerend erfgoed, licht of straling, afvalstoffen, op de bodem, op het watersysteem en bij zware ongevallen of rampen.

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.

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

Evenwel houdt deze toets niet in dat elke schade aan enig groen vermeden dient te worden. Zo stelde de RVVB reeds dat de overheid er bij het vaststellen van vermijdbare schade kan voor opteren om de vergunning te weigeren, maar ook om "*redelijkerwijze voorwaarden op te leggen om de schade te voorkomen, te beperken of, indien dit niet mogelijk is, te herstellen.*" (RvVb 13 mei 2014, A/2014/0340, p. 17).

De projectzone is ca 3.270 m² groot en wordt aan noordzijde afgebakend door de Koningin Fabiolalaan en aan zuidzijde door het toekomstige Rinkhoutpad.

De hier eerder aanwezige bebouwing (boogloods Infrabel/NMBS) werd reeds gesloopt, wel zijn nog enkele verharde oppervlaktes bestaande uit asfalt en gruis aanwezig.

Het terrein werd in het begin van de vorige eeuw kunstmatig opgehoogd i.f.v. de bouw van het station Gent Sint-Pieters en de bijhorende spoorlijnen.

De overgang tussen het hoger gelegen spoorwegterrein en de Koningin Fabiolalaan bevat een groene berm met hoogstammige bomen.

De gevraagde reliëfwijzigingen situeren zich ter hoogte van deze kunstmatige ophoging. Een deel van de site zal worden afgegraven om het gelijkvloers van het gebouw opnieuw op niveau van de Koningin Fabiolalaan te brengen.

Aan de noordgevel wordt een deel van het talud afgegraven om de plint zichtbaar te maken en toegang te creëren tot het Stadsgebouw. Aan de oostgevel wordt het reliëf gewijzigd om er een hellende brandweg met opstelbaarheid te voorzien.

De bestreden beslissing vermeldt dat 'er 6 hoogstammige bomen worden gerooid met een omtrek van minstens 1 m gemeten op 1 m hoogte', waarvan 4 bomen in de houtkant en 2 die deel uitmaken van de huidige laanbeplanting van de Koningin Fabiolalaan. Aansluitend wordt er één boom (een jonge eik) verplaatst in de berm.

Volgens artikel 1.2 ABR is een vergunning nodig voor het vellen van bomen, voor zover die bomen op een hoogte van 1 m boven het maaiveld een stamomtrek hebben van minstens 50 cm of t.h.v. het maaiveld een stamomtrek hebben van minstens 75 cm, en dit voor zover deze bomen geen deel uitmaken van een bos.

Uit het bij de aanvraag gevoegde verslag van 'Spectrum Boombeheer', pagina's 11 en 12, blijkt dat er in totaal 21 bomen gerooid worden met een stamomtrek groter dan 50 cm.

Het merendeel van deze bomen (15 stuks) zijn gekwalificeerd als 'dode bomen', 1 boom (nr. 33) verkeert in slechte conditie en is bijna volledig overgenomen door klimop.

Er worden uiteindelijk dus 5 gezonde bomen gerooid omwille van de verwezenlijking van het ontwerp:

- boom 1, een *Acer pseudoplatanus*, stamomtrek 140 cm
- boom 34, een *Acer pseudoplatanus*, stamomtrek 145 cm
- boom 35, een *Acer pseudoplatanus*, stamomtrek 240 cm
- boom 36, een *Fraxinus excelsior*, stamomtrek 130 cm
- boom 37, een *Fraxinus excelsior*, stamomtrek 100 cm

De houtkant wordt ter hoogte van het Stadsgebouw afgegraven en de aanwezige beplanting gerooid. Deze beplanting op het talud krijgt in het BWK het statuut 'waardevol' + KT (talud), waarop de zorgplicht uit het natuurdecreet van toepassing is.

Het rooien van de bomen en het verwijderen van een deel van de houtkant is noodzakelijk om het project te kunnen verwezenlijken.

De toegangen zijn essentieel voor meerdere doelen: enerzijds geven ze de school en het stadsgebouw een verbinding met de wijk en de Fabiolalaan, en anderzijds vormen ze belangrijke punten waar het projectgebied kan aansluiten op de buurt. Door het hoogteverschil is het nodig om op enkele locaties

een toegankelijke verbinding te creëren tussen de wijk en het projectgebied. Dit is noodzakelijk voor integrale toegankelijkheid en om te voldoen aan de eisen van de brandweer.

De houtkant op het talud wordt gecompenseerd. Nieuwe struwelen worden aangeplant op de speelkoer en het talud wordt op diverse locaties in het projectgebied versterkt. Ter compensatie van de te rooien bomen worden er 11 nieuwe bomen aangeplant.

Het project zal geen betekenisvolle aantasting impliceren voor de instandhoudingsdoelstellingen van de speciale beschermingszones, noch onherstelbare en onvermijdbare schade berokkenen aan natuur in VEN.

Er wordt besloten dat de aanvraag de natuurtoets doorstaat.

2.4 Stikstoftoets

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.

Overeenkomstig artikel 26 van het stikstofdecreet 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 %.

Volgens de kaart met de aanduiding van de natura 2000-gebieden is de inrichting gelegen op ca. 4,9 km afstand van de dichtstbij gelegen SBZ (speciale beschermingszone) 'Habitatrichtlijngebied: 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel'.

Uit de bij de aanvraag gevoegde impactberekening blijkt dat zowel in de aanleg- als exploitatiefase een impactscore kleiner dan 1 % wordt behaald.

Er is bijgevolg geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de SBZ-H in kwestie mogelijk, wat de effecten van stikstofdepositie via de lucht betreft. Een bijkomende passende beoordeling is dus niet noodzakelijk.

De aanvraag heeft geen negatieve impact op de overschrijding van de kritische depositiewaarde ten aanzien van de speciale beschermingszone van de Habitatrichtlijn.

2.5 Mobiliteitstoets

De aanvraag bevat een mobiliteitsstudie, opgemaakt door 'Traject'.

In deze studie wordt vooreerst het bereikbaarheidsprofiel (te voet, per fiets, met het openbaar vervoer, met de auto, ...) besproken, dan het mobiliteitsprofiel.

Het gevraagde stadsgebouw heeft volgende functies/capaciteiten:

- basisschool (kleuter en lager onderwijs): 240 leerlingen
- kinderdagverblijf: 36 kinderen
- buitenschoolse opvang: 56 kinderen
- jeugdlokalen: 100 jongeren
- sporthal: 50 sporters (externe gebruikers na de schooluren)

Inzake werknemers/begeleiders gaat het maximum om volgende aantallen:

- school: 35 werknemers
- kinderdagverblijf: 7 werknemers
- buitenschoolse opvang: 5 werknemers
- jeugdlokalen: 4 begeleiders
- sporthal: 2 werknemers

Het aantal fietsverplaatsingen wordt op 778 per dag geschat.

Het aantal autoverplaatsingen wordt op 708 per dag geschat.

Het aantal leveringen (excl. afvalophaling) wordt op 7 per week geschat, waarvan 5 met vrachtwagens en 2 met bestelwagens.

Op basis van het aantal aanwezigen en hun modal split werd vervolgens het aantal benodigde fiets- en autoparkeerplaatsen ingeschat.

Er zijn voor de functies binnen het project geen parkeernormen vastgelegd in de 'Nota Parkeerrichtlijnen Fiets en Auto', opgenomen in het 'Parkeerplan Gent 2020', goedgekeurd door de

gemeenteraad in maart 2018 en deel uitmakend van het Mobiliteitsplan van de Stad. Deze richtlijnen worden normalerwijze als beoordelingskader gebruikt om aan de hand van objectieve criteria de gewenste parkeerratio te berekenen.

Deze dienen thans per ontwikkeling en op maat bepaald te worden.

Belasting van het wegnnet

In de mobiliteitsstudie wordt aangetoond dat het projectverkeer het gebruik van de bestaande verkeersnetten niet overmatig zal belasten.

In de toedelingsfiguren van de mobiliteitsstudie wordt een toedeling op uurbasis gemaakt. Daarbij wordt zowel het huidige verkeer, het verkeer t.g.v. zone B, het verkeer t.g.v. de Rinkkaai (= zone C) als het projectverkeer van het stadsgebouw in beeld gebracht.

Uit de studie blijkt dat er voor beide rijrichtingen samen op het drukste segment van de K. Fabiolalaan nooit meer dan 50 wagens per uur gegenereerd worden door het project.

De K. Fabiolalaan is de zuidelijke wijkverzamelweg voor het verkeer van de Rijsenbergwijk. Voor dit type wegen wordt een leefbaarheidsgrens van 400 voertuigequivalenten per uur per rijrichting gehanteerd als leefbaarheidsgrens. De cumulatieve verkeersgeneratie van de verschillende projecten blijft op de verschillende dagdelen onder de 250 voertuigequivalenten en overschrijdt daarmee de leefbaarheidsgrens niet.

Fietsparkeren

De fietsparkeerbehoefte wordt in de mobiliteitsstudie geschat op 140 à 147 fietsparkeerplaatsen, waarvan 120 voor leerlingen, kinderen en jongeren.

Wat betreft ruimte voor buitenmaatse fietsen wordt in het Vademecum Fietsvoorzieningen aanbevolen om 10 % van de totale fietsparkeercapaciteit te voorzien voor buitenmaatse fietsen. Voor de functies op de site wordt door de stad Gent echter geacht dat 5 % van de totale fietscapaciteit volstaat.

In de overdekte fietsenstalling in het gebouw worden 147 fietsparkeerplaatsen voorzien, waarvan 3 plaatsen voor buitenmaatse fietsen.

Daarnaast wordt – eveneens in de bestaande bebouwing op het gelijkvloers – nog uitbreidingsmogelijkheid voor 12 gewone fietsen en 7 buitenmaatse fietsen voorzien, te realiseren indien dit nodig blijkt.

De voorziene capaciteit aan fietsenberging volstaat.

Autoparkeren - gegevens

In het GRUP is volgend voorschrift van toepassing m.b.t. parkeerplaatsen (voorliggend perceel ligt in zone B):

"Artikel 1.7. parkeerplaatsen

In zone A kunnen geen bovengrondse parkeerplaatsen worden aangelegd met uitzondering van enkele dienstopruimingen voor De Lijn, laden en lossen.

In zone B en zone C zijn ondergrondse parkeerplaatsen onder de 'stadstuinen' en het 'park' niet toegelaten, tenzij kan worden aangetoond dat bovenop de parking een kwalitatieve stadstuin en/of park kan worden gerealiseerd. Hiertoe wordt in zones met voorziene hoogstammige bomen egaal een minimaal 2 meter diepe doorwortelbare ruimte voorzien en in andere niet verharde ruimten, minimaal een 1 meter diepe doorwortelbare ruimte voorzien. Bovengronds worden er enkel parkeerplaatsen toegestaan voor laden en lossen, of voor kortparkeren door bezoekers."

Inzake autoparkeerplaatsen gaat de mobiliteitsstudie uit van volgende parkeerbehoefte voor het project:

- 20 parkeerplaatsen voor de **werknemers en de begeleiders** van alle functies tezamen. Omdat de sporthal en de jeugdlokalen niet gelijktijdig geopend zijn met de school, kan dit vereiste aantal door dubbel gebruik herleid worden tot **19 parkeerplaatsen**.
- Voor de **externe gebruikers van de sporthal** bedraagt de parkeerbehoefte maximum **13 parkeerplaatsen**. Parkeren gebeurt voor 1 à 2 uur.

De sporthal is geopend voor externe gebruikers buiten de schooluren en de drukste uren van de crèche en buitenschoolse opvang. De parkeerbehoefte voor sporters hoeft daarom niet bovenop de parkeerbehoefte van werknemers geteld te worden, maar de periodes waarin er parkeerbehoefte is breiden wel uit tot 's avonds laat, tot weekends,

- Voor **kortparkeren** (op- en afhalen kinderen van de school en de crèche) wordt in de studie uitgegaan van maximum **11 auto's** die op hetzelfde moment kunnen stationeren.

Personeel parkeren

Het ontwerp voorziet geen parkeerplaatsen voor auto's op eigen terrein. Bij de mobiliteitsstudie is een 'verslag vooroverleg Dienst Mobiliteit' gevoegd waarin o.a. het volgende vermeld wordt:

'Autoparkeren: leerkrachten van de school zullen stadspersoneel zijn. De stad voorziet geen tussenkomst voor betalend parkeren in de stationsparking. Leerkrachten die met de wagen komen zullen dus eerder in de wijk aansluitend op de Fabiolalaan parkeren. Dit mag zo benoemd worden.'

Het college van burgemeester en schepenen motiveert dat dit een bewuste keuze betreft. De Stad zet immers zeer sterk in op het gebruik van alle andere modi dan de wagen. Bij geen enkele school worden parkeerplaatsen voorzien voor het personeel, net omdat men actief het fiets- en openbaar vervoergebruik wil promoten. In een bijgevoegde motivatienota wordt concreter gesteld: *'Het precieze aantal personeelsleden voor het Stadsgebouw is intussen gekend en is lager dan aanvankelijk aangenomen (31 in plaats van 471. Uit de meest recente BI-rapportering (januari 2025) blijkt tevens dat 86% van het stadspersoneel zich duurzaam verplaatst, en dit percentage stijgt zelfs naar 90% voor onderwijzend personeel. Het hoeft dus geen betoog dat het bedrijfsvervoerplan van onze stad wel degelijk werkt en getuigt van bijzonder degelijk bestuur. De Stad treft dus tegenover diens personeel verschillende contractuele maatregelen waardoor er geen sprake is van een afwenteling van een parkeerbehoefte in een wijk met een te hoge parkeerdruk.'*

Vanuit het Departement Onderwijs van Stad Gent wordt het volgende beklemtoond: *'De personeelsleden worden maximaal gestimuleerd om zich anders dan met de auto te verplaatsen (te voet, per fiets of openbaar vervoer), o.a. door een fikse fietsvergoeding of terugbetaling van een abonnement voor de Lijn voor personeelsleden, conform het bedrijfsvervoerplan woon-werkverkeer dat werd goedgekeurd bij collegebesluit. (2016_CBS_12512 en 2017_CBS_06257).'*

Uit het voorgaande kan worden aangenomen dat de impact van personeel dat op straat zal gaan parkeren zeer beperkt zal zijn. Er wordt een gericht beleid gevoerd om dit aantal zo laag mogelijk te houden (zie ook verder). Op de geplande 31 personeelsleden worden maximaal 3 à 4 personen verwacht die met de wagen komen. Door de directe nabijheid van het station Gent-Sint-Pieters kan dit getal zelfs nog lager liggen. De cijfers uit de mobiliteitsnota moeten dus worden genuanceerd op basis van de gangbare praktijk. Door geen parkeerplaatsen aan te bieden voor het personeel stuurt Stad Gent de werknemers maximaal naar duurzame vervoersmodi.

Kortparkeren

Het betreft hier in eerste instantie de oprichting van een nieuwe basisschool (lager- en kleuteronderwijs) met een maximale capaciteit van 240 leerlingen. De school wordt ongeveer in het midden van de nieuwe wijk ingeplant die op de voormalige NMBS-terreinen tussen het Sint-Pietersstation en de R4 wordt ingericht, een wijk waarin honderden nieuwe woonentiteiten gerealiseerd worden op zeer korte afstand van de school, naast een reeds dens bebouwde woonwijk. Het overgrote deel van de kinderen zal op zeer korte afstand van de school wonen.

Voor wat betreft het transport van de kinderen geeft Stad Gent aan dat *'Bij stadsscholen krijgen kinderen die in de buurt wonen voorrang, wat de kans dat ze te voet of met de fiets gebracht worden zeer sterk verhoogt. De gemiddelde getallen van autogebruik om de kinderen naar school te brengen in Gent verschillen van wijk tot wijk. Een K+Rstrook richten we aan geen enkele lagere school in, aangezien dit het autogebruik niet stimuleert. Ouders die hun kinderen met de auto willen brengen moeten wat verder weg parkeren en hun kind vervolgens te voet tot aan de schoolpoort brengen. Dit biedt een veel veiligere situatie aan de schoolpoort zelf.'*

Dit principe kan worden ondersteund. De kinderen zullen afhankelijk van de woonplaats van de ouders met een mix van vervoersmodi worden afgezet en opgehaald (te voet, met fiets/bakfiets/ met de auto). Dat een mix van vervoersmodi zal aangewend worden om de kinderen af te zetten is dan ook aannemelijk. Heden ten dage zijn tal van kwalitatieve alternatieve vervoersmiddelen beschikbaar voor verplaatsingen met (kleine) kinderen, zodat er niet van uit mag gegaan worden dat de ouders overwegend met de wagen zullen komen.

Door het aanmeldsysteem bij de basisscholen in de stad fungeren deze basisscholen ook effectief als buurtscholen. De school zal overwegend worden gebruikt door kinderen die ook effectief in de

omgeving van de school wonen. In dergelijke buurtscholen wordt de auto vooral gebruikt door ouders die de schoolroute combineren met hun woon-werkverkeer en dus niet langdurig gaan parkeren. Daarenboven ligt het stadsgebouw uitzonderlijk dicht bij verschillende keuzes van openbaar vervoer. Op slechts 650 m situeert zich het grootste station van Gent, een knooppunt van tal van trammen en bussen.

Hetzelfde geldt voor de max. 36 kinderen van het kinderdagverblijf: zij mogen geacht worden zeer dichtbij het stadsgebouw te wonen en in overgrote mate te voet of met de fiets te kunnen worden gebracht en afgehaald. Ook bij de kinderopvang geldt het nabijheidsprincipe, dat men voorrang wil geven aan kinderen uit de directe omgeving. Ook dit bevordert het te voet of met de fiets komen. De fietsenstalling is voldoende ruim opdat ouders hun fiets met fietskar daar even kunnen plaatsen terwijl ze hun kindje naar de opvang brengen.

Voor zij die toch met de auto gebracht en/of afgehaald worden gaat de mobiliteitsstudie uit van volgende aannames:

"Op basis van de spreidingcijfers van het autoverkeer doorheen de dag (...) zal de piek in het aantal kortparkeerders zich tijdens de ochtendspits manifesteren. Tijdens het ochtendspitsuur worden 48 leerlingen en 19 kinderen met de auto gebracht. Ervan uitgaande dat dit niet gelijkmatig gespreid gebeurt gedurende het ochtendspitsuur maar eerder piekt in het halfuur voordat de schooluren beginnen, en dat binnen dit halfuur het verkeer wel gelijkmatig verspreid toekomt en vertrekt, zouden per minuut 2 à 3 auto's toekomen. Gelet op de lokale verankering van de school gaat dit minstens voor een deel om bestaand verkeer. Wanneer het afzetten en vertrekken 2 minuten in beslag zou nemen, dan worden 4 auto's op hetzelfde moment gestationeerd. Wanneer het afzetten en vertrekken 5 minuten in beslag zou nemen, omdat de begeleider bijvoorbeeld mee gaat tot aan de ingang of tot binnen, dan worden 11 auto's op hetzelfde moment gestationeerd."

De vermelde 11 auto's op hetzelfde moment zijn een worst-case scenario tijdens een piekmoment.

Van leerlingen van het lager onderwijs mag bovendien verwacht worden dat zij snel uitstappen en zelfstandig naar de school gaan, zeker op momenten dat er begeleiders van de school helpen bij het oversteken van de straat. De schatting van '4 auto's op hetzelfde moment' is realistischer.

Het kortparkeren lijkt hier geen onoverkomelijk probleem te vormen, met als voordeel dat Stad Gent zowel mede-aanvrager als wegbeheerder is en dus maatregelen m.b.t. de openbare weg kan uitvoeren en bijsturen.

Andere basisscholen in de stad tonen aan dat de parkeerdruk van een dergelijke voorziening niet van die aard is dat speciale voorzieningen moeten getroffen worden, zoals de aanleg van een K+R-strook. Een dergelijke zone voor kortparkeren heeft bovendien een grote ruimtelijke impact om maar zeer beperkt (2x per schooldag) gebruikt te worden. Ouders die hun kinderen met de auto willen brengen moeten wat verder weg parkeren en hun kind vervolgens te voet tot aan de schoolpoort brengen. Zij kunnen bijvoorbeeld kortparkeren op de koppen van de Sportstraat en de Verpleegstersstraat ter hoogte van de Koningin Fabiolalaan. Dit kortstondige gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen om kinderen af te zetten of te halen hoeft geen aanleiding te zijn voor verkeersonveilige situaties. Het parkeren op afstand zorgt voor een veel veiligere situatie aan de schoolpoort zelf. Er zijn voldoende voorbeelden in Gent van scholen waar zich geen problemen stellen.

Buurtsporthal en stadsgebouw

Voor wat betreft de sporthal geeft het dossier aan dat het hier een buurtsporthal betreft. Stad Gent zet in op een toename van het aantal buurtsporthallen met het oog op het stimuleren van verplaatsing per fiets door de sporters. Hoe meer buurtsporthallen er zijn, hoe meer mensen in hun eigen buurt kunnen gaan sporten en ook effectief voor de verplaatsing met de fiets gaan kiezen. Er worden ruim voldoende kwalitatieve fietsenstallingen voorzien opdat deze niet allemaal op straat zouden moeten geplaatst worden. Gezien het lokale karakter van deze sporthal, kan het niet voorzien van parkeerplaatsen op eigen terrein eveneens worden verantwoord.

De gebruikers van het stadsgebouw zullen bovendien kunnen beschikken over een ruime fietsenstalling. In deze fietsenstalling is een zone voorbehouden voor personeel, een zone voor buitenmaatse fietsen en mogelijkheid om fietskarren en kinderwagens achter te laten in een afgesloten ruimte.

Parkeerdruk in de omgeving

In de mobiliteitsnota wordt gesteld dat: *'een observatie van de parkeerbezetting op de Koningin Fabiolalaan en in de wijk erop wijst dat nog voldoende resterende parkeercapaciteit beschikbaar is, ook indien het aantal langspaarplaatsen in de Koningin Fabiolalaan vermindert na de heraanleg.'* Stad Gent geeft eveneens aan dat op basis van de driejaarlijkse parkeeronderzoeken kan worden gesteld dat hoewel sommige straten in de Rijsenbergwijk, zoals de Verpleegsterstraat en de Sportstraat, een hoge parkeerdruk kennen, deze wijk wel degelijk over voldoende parkeercapaciteit beschikt en dit over alle dagdelen heen. In aanvulling op het driejaarlijkse parkeeronderzoek, engageert de Stad zich specifiek, voor de straten met de hoogste parkeerdruk, om vanaf de ingebruikname van het Stadsgebouw bijkomend een jaarlijkse crosscheck uit te voeren. Dit is een puntsgewijze en handmatige telling op bepaalde dagen van de week in de voor- en namiddag. De Stad geeft aan dat op die manier de situatie nauw gemonitord kan worden en er sneller maatregelen kunnen getroffen worden indien zich alsnog een parkeerprobleem zou voordoen. Op basis van de zeer beperkte verwachting van het aantal parkeerplaatsen die op openbaar domein zullen worden ingenomen in combinatie met de bestaande resterende parkeercapaciteit en een parkeeronderzoek, kan worden besloten dat de parkeerdruk door het gevraagde niet in die mate zal beïnvloed worden dat van een bovenmatige burenhinder kan gesproken worden binnen een dergelijke stedelijke omgeving.

Laden en lossen van goederen

Het aantal leveringen (excl. afvalophaling) wordt op 7 per week geschat, waarvan 5 met vrachtwagens en 2 met bestelwagens.

De mobiliteitsstudie stelt het volgende:

"Na overleg met de stadsdiensten werd ervoor geopteerd om geen laad- en loszone op de terreinen van het project te voorzien. Dit om achterwaartse manoeuvres over het (toekomstige) tweerichtingsfietspad op de Koningin Fabiolalaan te vermijden.

Ook het entreeplein vlakbij de schoolpoort is om dezelfde reden niet geschikt.

Er zal dus moeten geleverd worden op straat of op de koppen van de Fabiolalaan.

Het is aan te bevelen deze leveringen buiten de schoolspitsen te organiseren.

De school geeft daarvoor zijn leveranciers best concrete tijdssloten mee."

Dit standpunt kan bijgetreden worden.

Besluit:

Op basis van de mobiliteitsstudie en de aanvullende informatie aangereikt door Stad Gent kan worden geconcludeerd dat er geen overmatige hinder moet worden verwacht van het geplande stadsgebouw op de mobiliteit. Er kan ook besloten worden dat de parkeerdruk door het gevraagde niet in die mate zal beïnvloed worden dat van een bovenmatige burenhinder kan gesproken worden binnen deze stedelijke omgeving. De mobiliteitstoets is bijgevolg positief.

2.6 Resultaten openbaar onderzoek & Bespreking

De beoordeling van de bezwaren door het CBS wordt bijgetreden (zie rubriek 1.6).

2.7 Met betrekking tot de stedenbouwkundige handelingen

2.7.1 De toegankelijkheidstoets

De aanvraag is in overeenstemming met het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid, en latere wijzigingen.

Volgende functies worden gezien als functies die onder de verordening vallen:

- de volledige onderwijsinstelling
- het kinderdagverblijf
- het Stibo
- de jeugdwerking
- de fietsenstalling
- de buitenaanleg die toegang geeft tot de hierboven vernoemde functies

2.7.2 Archeologietoets

Bij deze aanvraag werd een archeologienota gevoegd met projectcode 2024D208. De gevraagde werken stemmen overeen met deze nota.

Deze nota werd ingediend na 1 april 2019 zodat deze niet meer bekrachtigd hoeft te worden. Van deze nota werd akte genomen door het Agentschap Onroerend Erfgoed op 1 juli 2024.

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

"De maatregelen in de archeologienota die gepubliceerd is op <https://loket.onroerenderfgoed.be/archeologie/notas/notas/30037> moet de initiatiefnemer laten uitvoeren overeenkomstig het programma van maatregelen in die archeologienota inclusief de bijkomende voorwaarden en het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013."

2.7.3 De juridische toets

De aanvraag is niet strijdig met de voorschriften van het Algemeen Bouwreglement (ABR) van de stad Gent, goedgekeurd op 16 september 2004, en wijzigingen.

De aanvraag situeert zich in het gebied van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Stationsomgeving Gent Sint-Pieters en Fabiolalaan'.

Het project is volgens dit GRUP gelegen in 'ARTIKEL 1. Stationsomgeving Gent Sint-Pieters'. Het project situeert zich in de zone B.

De aanvraag is op volgende punten strijdig met de voorschriften van het GRUP:

- Artikel 1.6 van de voorschriften bepaalt o.a. dat *"voor de gebouwen langs de Koningin Fabiolalaan, de interne ontsluitingsweg en voor de toren aan het entreeplein is, op het grafisch plan, een verplichte bouwlijn vastgelegd."*

Deze bouwlijn situeert zich op ca. 19 m afstand van de bestaande bouwlijn aan de overkant van de Koningin Fabiolalaan.

Het ontwerp voorziet een verspringing van de bouwlijn: het hoofdvolume bevindt zich op 19,98 m afstand t.o.v. de bouwlijn aan de overkant van de Koningin Fabiolalaan, de deels wand en deels draadafsluiting van de speelplaats komt bovenop het te behouden gedeelte van de talud en heeft zodoende een bouwlijn die op 22,30 m afstand van de gevels aan de overkant van de straat ligt.

Tevens wijzigt de rooilijn over dezelfde afstanden waardoor de openbare wegnis deels in de zone 'artikel 1 Stationsomgeving Gent Sint-Pieters' komt te liggen.

- Artikel 1.6 bepaalt ook het volgende m.b.t. de bouwvolumes in zone B:

"De langsgevel van elk bouwvolume heeft een lengte van minstens 70 m en maximum 150 m."

Het eigenlijke schoolgebouw heeft een breedte van 32,30 m. Rechts daarvan bevindt zich de afgebakende speelplaats met totale breedte 34,70 m. Het stadsgebouw + speelplaats zijn tezamen dus 67 m breed, de minimum breedte van 70 m wordt sowieso niet gehaald.

De voorschriften van een goedgekeurd ruimtelijk uitvoeringsplan 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.

Een tweede afwijkingsmogelijkheid betreft artikel 4.4.7, §2 VCRO dat als volgt luidt:

"In een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften. Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuur of voorzieningen tot gevolg hebben."

De Vlaamse Regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen. Ze kan ook de regels bepalen op basis waarvan kan worden beslist dat niet door haar opgesomde handelingen toch onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen."

De handelingen van algemeen belang die die een beperkte ruimtelijke impact hebben worden opgesomd in artikel 3 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, §2, en artikel 4.7.1, §2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Volgens artikel 3, § 1, 1° van dit besluit wordt 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van openbare fiets-, ruiter- en wandelpaden, en andere paden voor de zwakke weggebruiker' van rechtswege beschouwd als een handeling van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact heeft.

Onder artikel 3, §1, 2° staat hierin opgenomen: "*de aanleg van gemeentelijke verkeerswegen met maximaal twee rijstroken die over een lengte van maximaal 1 kilometer afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften.*"

De plaatselijke verbreding van de K. Fabiolalaan met ± 1 m laat toe om in een breder voetpad te voorzien tussen het schoolgebouw en het toekomstig dubbelrichting fietspad in de Koningin Fabiolalaan.

Een verbrede voetpadzone optimaliseert de ontsluiting van het stadsgebouw en de aansluiting op het inkomplein. Deze verbreding draagt bij aan het door de Stad Gent gewenste 'doorkijk-concept waarbij het inkomplein en de toekomstige aanleg van de Koningin Fabiolalaan een ruimtelijke verbreding en openheid, creëren waardoor het publiek karakter en de toegankelijkheid van het stadsgebouw meer leesbaar wordt.

Op vraag van de Groendienst van de stad Gent springt de speelplaats nog eens $\pm 2,3$ m verder achteruit t.o.v. de K. Fabiolalaan, en dit ten gunste van het behoud / de bescherming van de talud en haar ecologische waarde.

Gezien de openbare weg hierdoor voor een smal gedeelte buiten de zone 'artikel 3 Wegenis', en in de zone 'artikel 1 Stationsomgeving Gent Sint-Pieters' komt te liggen, betreft het een afwijking op de bestemming die niet onder het toepassingsgebied van artikel 4.4.1, §1 VCRO valt.

Omdat de nieuwe rooilijn betrekking heeft op de Koningin Fabiolalaan, een gemeenteweg met 2 rijstroken, vallen deze handelingen echter onder de afwijkingsmogelijkheid van artikel 4.4.7, §2 VCRO. De afwijking verhoogt de verkeersveiligheid aan de school en komt zo het algemeen belang ten goede.

De afwijking op de gevelbreedte (67 m i.p.v. minimum 70 m) is zeer beperkt en wordt door de aanvrager als volgt gemotiveerd:

"Het gebouw wordt zo compact mogelijk voorzien in functie van een maximale duurzaamheid en combineert zo een zo groot mogelijke open en maximaal groene speelplaats. De speelplaats wordt met een doorzichtige gevel, in het verlengde van de gevel van het gebouw, afgesloten. De gevellengte van het gebouw bedraagt ca 32 m en een speelplaats ca 35 m."

In de beroepschriften wordt betwist dat de breedte van de speelplaats mag meegerekend worden bij de bepaling van 'de breedte van de langsgevel van elk bouwvolume', hier het stadsgebouw, dat slechts 32,30 m breed is.

Indien de breedte van de speelplaats niet mag meegeteld worden, is de afwijking niet 'beperkt' en kan de afwijkingsmogelijkheid van artikel 4.4.1, §1 VCRO niet toegepast worden.

De speelplaats wordt (bovenop de te behouden groene berm, dus 3,5 m hoger dan de weg en het peil van het gelijkvloers) langsheen de nieuwe rooilijn afgesloten met een 2 m hoge draadafsluiting.

Ongeveer centraal wordt tegen deze draadafsluiting een 10,82 m brede berging opgetrokken met $\pm 2,6$ m brede gevels in gevelmetselwerk.

Boven deze berging en doorlopend tot het einde van de afsluiting (gezien vanaf het stadsgebouw, langsheen de nieuwe rooilijn) komt een 3,54 m hoge luifel waarop zonnepanelen geplaatst worden. Tussen deze luifel en het schoolgebouw is de speelplaats niet overdekt over een afstand van ca. 9 m, maar is de luifel wel nog steeds met het schoolgebouw verbonden via stalen balken (zie geveltekening noordgevel).

Het standpunt van het CBS kan met de nodige goodwill worden bijgetreden dat de 'gevel' langs de speelplaats en de eigenlijke voorgevel van het stadsgebouw als één geheel te beschouwen zijn met een totale breedte van 67 m, zodat de afwijking beperkt is tot 3 m ($70 \text{ m} - 67 \text{ m} = 3 \text{ m}$).

Het compacter uitvoeren van de bebouwing is voor niemand nadelig, integendeel, de omwonenden aan de overzijde zullen minder hinder hebben inzake inkijk, ontnemen zonlicht,

Het inperken van de gevellengte heeft een kleinere ruimtelijk impact op de bestaande bebouwing in de omgeving dan een grotere gevellengte.

De afwijking kan in toepassing van artikel 4.4.1, §1 VCRO toegestaan worden.

Artikel 9 van de voorschriften van het GRUP luidt als volgt:

"Onverminderd de bestemmings- en inrichtingsbepalingen in de artikelen 1 tot en met 8 zijn aanvragen tot verkavelingsvergunningen en stedenbouwkundige vergunningen voor projecten in het bestemmingsgebied 'stationsomgeving Gent-St. Pieters' vergezeld van een samenhangende inrichtingsstudie. De inrichtingsstudie bevat een voorstel voor de ordening van het betreffende deelgebied, zone A, B of C van het bestemmingsgebied 'stationsomgeving Gent- St. Pieters'. In de inrichtingsstudie wordt aangegeven op welke manier de aanvraag tot verkavelingsvergunning of stedenbouwkundige vergunning voldoet aan de bepalingen in artikelen 1 tot en met 8. De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning of verkavelingsvergunning en wordt aldusdanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van deze aanvragen. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het licht van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften van 1 tot en met 8. Bij elke nieuwe vergunningsaanvraag die conform het eerste lid vergezeld moet zijn van een inrichtingsstudie kan het dossier hetzij een bestaande inrichtingsstudie bevatten, hetzij een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie. Daarbij moet alleszins rekening worden gehouden met de reeds gerealiseerde elementen binnen het gebied."

Inzake deze inrichtingsstudie wordt het standpunt van het CBS bijgetreden:

"Zoals in de 'BA_FABSH_Bijlage bij inrichtingsstudie TAB' te lezen is:

'De inrichtingsstudie zone B van TAB/Atelier NSMBL is gefaseerd uitgevoerd waarbij in een eerste fase onderzoek is gebeurd naar de algemene inrichtingsprincipes voor de zone B en de randvoorwaarden voor de stadsgebouw telkens in relatie tot de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP Gent Sint-Pieters. In de uitbreidingsfase 2 in 2020 van de inrichtingsstudie werd geen verder onderzoek gedaan naar het Stadsgebouw. Het ontwerpend onderzoek heeft zich in fase 2 gericht op een aantal ruimtelijke knelpunten (o.a. laden en lossen, afvalsorteerstraten, ed.) m.b.t. de ontwikkeling van het woonprogramma in de zone B en er werd verder scenario-onderzoek gedaan m.b.t. twee verschillende ontwikkelingsvarianten voor dit woonprogramma.

De eindpresentatie/-bundel van de fase 1 kan opgevat worden als een inrichtingsstudie conform artikel 9 van het GRUP Gent Sint-Pieters en toont aan op welke manier de huidige aanvraag tot omgevingsvergunning voor het stadsgebouw voldoet aan de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP. 'Deze laatste bundel is de 'BA_FABSH_Bijlage_Inrichtingsstudie TAB 2019'.

Zoals in de 'bijlage bij de inrichtingsstudie TAB' te lezen is is Sogent intussen in samenwerking met de stad Gent gestart met de opdracht voor het ontwerp en de uitvoering van de aanleg van het openbaar domein in de zone B inclusief het Rijsenbergpark. Als onderdeel van deze ontwerpopdracht is de opmaak van een geactualiseerde inrichtingsstudie opgenomen. De opmaak van de aangepaste inrichtingsstudie is eind mei 2024 gestart en de studie is nog lopende. Het ontwerpteam heeft de expliciete opdracht gekregen bij de opmaak van de aangepaste inrichtingsstudie de buurtbewoners en Rijsenbergwijk op een actieve manier te betrekken.

De aangepaste inrichtingsstudie is nog in opmaak en daarom voor dit aanvraagdossier omgevingsvergunning niet beschikbaar. Vandaar dat voor dit aanvraagdossier wordt verwezen naar de laatst beschikbare inrichtingsstudie m.b.t. de zone B aan de Koningin Fabiolalaan.

Het ontwerp voor het stadsgebouw, incl. ontsluiting ervan, geldt als randvoorwaarde of vast uitgangspunt voor de lopende ontwerpopdracht en voor de opmaak van een geactueerde inrichtingsstudie. Het voorliggend project voor de realisatie van het stadsgebouw in de zone B zal dus in de nieuwe inrichtingsstudie ingepast worden.

Beide documenten samen stellen ons in staat om zoals het RUP voorschrijft volgende elementen te toetsen:

- De inrichtingsstudie bevat een voorstel voor de ordening van het betreffende deelgebied, zone A, B of C van het bestemmingsgebied 'stationsomgeving Gent Sint Pieters'.*
- In de inrichtingsstudie wordt aangegeven op welke manier de aanvraag tot verkavelingsvergunning of stedenbouwkundige vergunning voldoet aan de bepalingen in artikelen 1 tot en met 8."*

Tot slot wordt in de beroepschriften ook verwezen naar (mogelijke) strijdigheid met artikel 1.4 van de GRUP-voorschriften, waarin o.a. het volgende verordenend voorschrift is opgenomen:

"In elke zone wordt minstens 50 % van de gelijkvloerse vloeroppervlakte (= de contactzone met het openbaar domein) van de zone voorbehouden voor publiek toegankelijke functies en/of woningen."

Het standpunt ingenomen door het CBS dat er geen strijdigheid is met dit artikel wordt bijgetreden:

"Een school is zonder twijfel een publiek toegankelijk gebouw dat dus ook voldoet aan het voorschrift uit het RUP. Het ontwerp van de plint werkt zich open naar de Koningin Fabiolalaan en nodigt door zijn vormgeving ook uit. Daarnaast is ook het voorzien van een fietsenstalling in de plint aantrekkelijk voor de ontvangst van bezoekers, zeker in een school, wat de levendigheid niet in de weg staat. De gevels zijn daarnaast ook van voldoende openingen voorzien waardoor contact met de straat mogelijk is."

2.7.4 **Wegenis**

De aanvraag omvat de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg. De gemeenteraad moet hierover een beslissing nemen en zich daarbij uitspreken over de ligging, breedte en uitrusting van de gemeenteweg en over de eventuele opname in het openbaar domein.

De gemeenteraad heeft in zitting van 17 december 2024 onder voorwaarden het rooilijnplan, met inbegrip van de kosteloze grondafstand, goedgekeurd.

2.7.5 **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 GRUP 'Stationsomgeving Gent Sint-Pieters en Fabiolalaan' 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 gedetailleerd en regelen relevante zaken zoals de toegelaten bestemming, densiteit van de bebouwde ruimte en functiemenging, hoogte van de gebouwen, de inplanting van de gebouwen en de buitenruimte, de verplichte bouwlijn, de lengte van de langsgevels,

Artikel 4.3.1, §2, lid 1, 3° VCRO stelt dat in dat geval het GRUP 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 GRUP moeten dan nog aan de goede ruimtelijke ordening worden getoetst, en bijvoorbeeld ook de parkeerbehoefte, waarover het GRUP geen gedetailleerde voorschriften bevat.

In de bestreden beslissing wordt het ontwerp gedetailleerd getoetst aan alle voorschriften. Er wordt aangetoond dat het ontwerp in overeenstemming is met de voorschriften, behalve wat de breedte van

de langsgevel betreft en de verplichte bouwlijn. Doordat deze laatste iets achteruitgetrokken wordt wijzigt ook de bestemming tussen de zone voor wegen en de eigenlijke bouwzone, nl. de zone 'artikel 1 Stationsomgeving Gent Sint-Pieters'.

In rubriek 2.7.3 (juridische toets) wordt uiteengezet waarom deze afwijkingen aanvaardbaar zijn, en niet strijdig met de goede ruimtelijke ordening.

Het stadsgebouw wordt zo compact mogelijk voorzien in functie van een maximale duurzaamheid en combineert zo een zo groot mogelijke open en maximaal groene speelplaats. De speelplaats wordt met een doorzichtige gevel, in het verlengde van de gevel van het gebouw, afgesloten.

De totale gevellengte is iets smaller dan voorzien in de voorschriften (67 m i.p.v. minimum 70 m), maar er valt niet in te zien hoe dit nadelig zou zijn voor de goede plaatselijke ordening, hoe de buurtbewoners hier nadeel kunnen van hebben,

Het stadsgebouw wordt, waar het terrein moet verlaagd worden om aansluiting op de K. Fabiolalaan te hebben, 1 m dieper ingeplant t.o.v. de 'verplichte bouwlijn', zodat een breder voetpad kan worden voorzien t.h.v. de ingang van de school. Een verbrede voetpadzone optimaliseert de ontsluiting van het stadsgebouw en de aansluiting op het links gelegen inkomplein.

De verbrede voetpadzone komt ook de veiligheid van voetgangers en fietsers t.h.v. de inkomzone van de school ten goede.

Rechts van deze inkomzone (langs de speelplaats) springt de nieuwe rooilijn nog eens met 2,3 m achteruit, met als doelstelling op deze locatie de ecologische waardevolle berm te behouden.

Het zoveel mogelijk behouden van deze talud wordt trouwens ook gevraagd door de beroepsindieners (net als bezwaarindieners tijdens het openbaar onderzoek). Het wijzigen van de rooilijn is dan ook niet strijdig met de goede ruimtelijke ordening.

Voor wat de omvang, architectuur, indeling, ..., van het stadsgebouw betreft kan de beoordeling van het Team Stadsbouwmeester bijgetreden worden:

"Er ligt een mooi project voor, waarbij het dens programma op slimme wijze wordt gestapeld binnen een heldere volumetrie. De inpassing van het gebouw in het talud is duidelijk, over de verschillende niveaus heen worden relaties en linken gelegd met de omgeving. Architecturaal wordt een alzijdig gebouw voorgesteld, met een heldere architectuurtaal die de functies op duidelijke manier uitstraalt. De verfijnde en precies onderzochte en onderbouwde detaillering verzorging mee de lezing van het stadsgebouw."

De bezwaren van beroepsindieners inzake het behoud van de talud langs de K. Fabiolalaan, dat de ingang uitgeeft op een perceel dat niet tot de aanvraag behoort en dat geen maatregelen genomen worden om de aanwezige bodemverontreiniging te verwijderen, werden door het CBS op een aanvaardbare wijze weerlegd bij de bespreking van het openbaar onderzoek (zie rubriek 1.6).

Een zeer belangrijk aspect is mobiliteit. Hiervoor wordt verwezen naar de mobiliteitstoets in rubriek 2.5. De mobiliteitstoets is gunstig.

2.7.6 Conclusie met betrekking tot de stedenbouwkundige handelingen

De aanvraag wordt ongunstig geadviseerd.

2.8 Met betrekking tot de ingedeelde inrichtingen of activiteiten

2.8.1 Ligging ten opzichte van hindergevoelige gebieden of elementen

De exploitatie is gelegen nabij de stationsbuurt van Gent Sint-Pieters in gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut.

Het projectgebied grenst aan dichtbebouwd woongebied.

2.8.2 Bespreking milieuhygiënische aspecten

Afvalstoffen

Tijdens de exploitatie fase zal er enkel typisch "huishoudelijk" afval gegenereerd worden. Deze afvalstroom zal geselecteerd opgeslagen worden (opdeling: glas, papier & karton, GFT, plastic, restafval) en opgehaald worden door een erkende ophaler voor afzet naar een erkende verwerker.

Afvalwater

Lozingssituatie

Volgens het goedgekeurd zoneringsplan van de gemeente ligt het bedrijf in een centraal gebied.

Huishoudelijk afvalwater

De lozing wordt gevraagd van maximaal 2000 m³/jaar huishoudelijk afvalwater in een centraal gebied via 1 lozingspunt.

Bedrijfsafvalwater

Er is geen lozing van bedrijfsafvalwater.

Hemelwater

Artikel 4.2.1.3.§5 van VLAREM II stelt dat met betrekking tot de afvoer van hemelwater de voorkeur moet gegeven worden aan de volgende afvoerwijzen in afnemende graad van prioriteit:

1. opvang voor hergebruik
2. infiltratie op eigen terrein
3. buffering met vertraagd lozen in oppervlaktewater of kunstmatige afvoerweg voor hemelwater
4. lozing in RWA in de straat

Dat slechts wanneer de beste beschikbare technieken geen van de voornoemde afvoerwijzen toelaten, mag het hemelwater overeenkomstig de wettelijke bepalingen worden geloosd in de openbare riolering.

Voor 1474 m² dakoppervlakte aan 100 liter/m² dient er een regenwateropvang van 147,4 m³ voorzien te worden. Er zal een regenwateropvang van 150 m³ geplaatst worden met een overloop naar de infiltratie- en bufferunit. De infiltratiezone zal ondergronds zijn i.v.m. de veiligheid van de kinderen. Het hemelwater zal gebruikt worden voor het spoelen van de toiletten en de buitenkranen. Het ANG (tijdens zomerperiode) wordt berekend op 1196 l/dag of 35 880 l/maand.

Voor de verdere beoordeling van de impact op het watersysteem wordt verwezen naar de watertoets.

Bodem- en grondwater

Tijdens de exploitatie zijn er geen effecten op de bodem te verwachten gezien de activiteiten op de site. Er is opslag van gevaarlijke stoffen (onderhouds- en reinigingsmiddelen), maar deze worden voorzien van de nodige opvangvoorzieningen om calamiteiten te voorkomen.

Energie

Het betreft geen energie-intensieve inrichting. Voor de verwarming van het gebouw wordt er met warmtepompen gewerkt.

Geluid

De muziekactiviteiten in de instuifruimte worden beperkt tot 85dB(A). Enkele keren per jaar zullen er activiteiten plaatsvinden waarbij $85 \text{ dB(A)} \leq LA_{eq,15\text{min}} \leq 95 \text{ dB(A)}$. Hiervoor zal men dan toestemming vragen aan het college van burgemeester en schepenen van de stad met vermelding van het gewenste maximale geluidniveau. Dit type aanvragen is beperkt tot maximum 12 keer per jaar en maximaal 2 keer in dezelfde maand.

Andere voorzieningen die aanleiding kunnen geven tot geluidshinder ofwel indoor opgesteld, ofwel voorzien van de nodige akoestische geluidsisolatie.

De warmtepompen worden voorzien in een technisch lokaal op de hoogste verdieping.

Daarnaast is de inrichting gelegen naast de treinsporen en in de omgeving van het station Gent Sint-Pieters.

Gelet op de aard van de activiteiten, de ligging en de genomen maatregelen, kan worden aangenomen dat potentiële geluidshinder tot een aanvaardbaar minimum kan worden beperkt.

Lucht

De koelinstallaties en warmtepompen dienen onderhouden te worden overeenkomstig artikel 5.16.3.3.§3 van VLAREM II. Voor airconditioningsystemen of gecombineerd airconditioning- en ventilatiesystemen met een nominaal koelvermogen van meer dan 12 kW houdt dit onder meer in dat ze regelmatig moeten worden gekeurd door een erkende airco-energiedeskundige overeenkomstig VLAREL.

2.8.3 Conclusie met betrekking tot de ingedeelde inrichtingen of activiteiten

Er kan akte genomen worden van de gemelde klasse 3 iioa's onder de gecoördineerde milieuvoorwaarden.

De vergunning kan toegestaan worden voor de volgende termijn:

- een termijn van onbepaalde duur;

onder de gecoördineerde omgevingsvergunningsvoorwaarden:

Milieuvoorwaarden

Algemene en sectorale milieuvoorwaarden van VLAREM II

De algemene en sectorale milieuvoorwaarden staan in titel II van het VLAREM. Bij wijziging van VLAREM wordt de exploitant geacht de meest actuele versie van de van toepassing zijnde bepalingen na te leven.

De integrale en geconsolideerde tekst van titel II van het VLAREM is raadpleegbaar op de Milieunavigator, via de link: <https://navigator.emis.vito.be/>

Bijzondere milieuvoorwaarden

Opvang van hemelwater

Het hemelwater afkomstig van het dak van de bedrijfsgebouwen dient opgevangen te worden in een of meerdere regentanks met een gezamenlijke inhoud van minstens 150.000 l. Het opvangen hemelwater wordt maximaal aangewend en minstens gebruikt voor de toiletspoeling en/of andere laagwaardige toepassingen (reinigen lokalen, reinigen voertuigen, ...).

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

De aanvrager stelt onder meer dat het waterprobleem duidelijk is, dat met betrekking tot de mobiliteitsproblematiek in verband met parkeren de effecten goed in beeld gebracht zijn, dat het om zeer lokale functies gaat met een beperkte auto-impact, dat die impact nog gunstiger zal zijn dan beschreven, dat het autogebruik van de leerkrachten op 10% ligt, in plaats van de 37% die meegerekend werd in de studie, dat het aantal personeelsleden ook lager ligt, dat er zo een meer dan 50% lagere mobiliteitsdruk is, dat in de groene parkeerzone meer dan 50% parkeerplaatsen leeg blijken te zijn bij de recentste telling, dat er dan ook voldoende parkeercapaciteit is om de parkeerdruk op te vangen, dat de effecten op de parkeerdruk beperkt zullen zijn, dat in de nota gerepliceerd werd op het verslag, dat ook de stad een en ander toegelicht heeft, dat de school wel degelijk kan vergund worden, dat het GRUP geen onoverkomelijke problemen stelt, dat ook over de inrichting wel degelijk een studie gemaakt werd.

De derden stellen onder meer namens Buitensporig tussen te komen, dat de buurtbewoners ook in eerste aanleg bezwaar maakten, dat het GRUP heel wat strikte bepalingen kent, dat gevellengte in het RUP bepaald is op meer dan 70m, terwijl een gebouw van 32m gevellengte voorzien wordt met ernaast een draadafsluiting, dat dit dan ook geen afwijking is van 3m maar meer dan 30m, dat de POA dit aspect onvoldoende meeneemt, dat de rooilijn miskend wordt terwijl het GRUP een verplichte rechte bouwlijn oplegt, dat hierop niet kan afgeweken worden, dat de heraanleg van de Fabiolalaan geen argument kan zijn, dat deze afwijking een grote precedentswaarde heeft, dat in het gehele plan geen enkele parkeerplaats voorzien wordt voor school, crèche noch sportvoorzieningen, dat het niet enkel gaat over het afzetten van kinderen, dat het schrijven van de schepen geen oplossing aanreikt, dat een jaarlijkse parkeertelling / crosscheck geen oplossing biedt, dat nog ontwikkelingen volgen, dat geen realistisch plan voorligt in verband met het parkeren, dat het inrichtingsplan ontbreekt voor deze zone B, terwijl het GRUP dat verplicht stelt, dat de vermeende inrichtingsstudie nooit gecommuniceerd werd.

De stad stelt onder meer dat er op vandaag geen te hoge parkeerdruk is in die wijk, dat er een bedrijfsvervoersplan bestaat waardoor 90% van het onderwijspersoneel zich duurzaam verplaatst, dat de stad zich engageert om jaarlijks tellingen te doen in deze omgeving om te checken of er een verhoging van de parkeerdruk is, dat daarop dan kan actie ondernomen worden, zoals groene naar gele zone, bewonersparkeren,

De naar aanleiding van het verslag en/of de hoorzitting geformuleerde replieken zijn van die aard dat deze een gewijzigd standpunt ten opzichte van dat van de provinciaal omgevingsambtenaar, dat niet bijgetreden wordt, verantwoorden.

2.10 Conclusie

Op basis van de aanvraag met omgevingsvergunning-referentie 2024095643 kan de omgevingsvergunning worden verleend volgens projectinhoud officieel PIV1.

Besluit

Artikel 1

Op basis van de aanvraag met omgevingsvergunning-referentie 2024095643 ingediend door Aurora Gent-Ninove bv en stad Gent wordt een omgevingsvergunning verleend volgens projectinhoud officieel PIV1 onder voorwaarden:

De bijzondere voorwaarden opgelegd in het gemeenteraadsbesluit van 17 december 2024 moeten strikt worden nageleefd.

Voorwaarden voortvloeiend uit externe adviezen

- De brandweervoorschriften, die betrekking hebben op deze omgevingsvergunning, moeten strikt nageleefd worden (zie advies van 13 augustus 2024 met kenmerk 057782- 015/SP/2024).
- De voorwaarden opgenomen in het advies van INFRABEL (advies van 12 september 2024, met kenmerk 3516.2024.406.Gent) moeten strikt nageleefd worden.
- De voorwaarden opgenomen in het advies van Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken (advies van 3 september 2024, met kenmerk 9635) moeten strikt nageleefd worden.
- De voorwaarden opgenomen in het advies van Farys afgeleverd op 12 september 2024, met kenmerk AD-24-911) moeten strikt nageleefd worden.
- De voorwaarden opgenomen in het advies van Fluvius afgeleverd op 23 augustus 2024 met kenmerk 5000076003) moeten strikt nageleefd worden.
- De voorwaarden opgenomen in het advies van Omgevingsloket Wyre afgeleverd op 12 augustus 2024 moeten strikt nageleefd worden.
- De voorwaarden opgenomen in het advies van Proximus afgeleverd op 19 augustus 2024 met kenmerk JMS501939) moeten strikt nageleefd worden.

Infiltratievoorziening

Er kan akkoord gegaan worden met de gevraagde afwijking tot plaatsing van een ondergrondse infiltratievoorziening. De infiltratievoorziening dient een buffervolume van 40,21 m³ en oppervlakte van 100,53 m² te hebben.

Ondergrondse constructies

De aanleg van de ondergrondse constructie mag er geenszins voor zorgen dat er een permanente drainage optreedt met lagere grondwaterstanden tot gevolg. Een dergelijke permanente drainage is immers in strijd met de doelstellingen van het decreet integraal waterbeleid waarin is opgenomen dat verdroging moet voorkomen worden, beperkt of ongedaan gemaakt.

De ondergrondse constructie dient dan ook uitgevoerd te worden als volledig waterdichte kuip en zonder kunstmatig drainagesysteem.

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

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

Archeologie:

De maatregelen in de archeologienota waarvan akte is genomen met referentienummer 38375 moeten uitgevoerd worden overeenkomstig het programma van maatregelen in de archeologienota, en het Onroerendergoeddecreet van 12 juli 2013.

Toegankelijkheid:

De normbepalingen van hoofdstuk III van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid dienen te worden nageleefd.

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

Er wordt akte genomen van de door exploitant Stad Gent met inrichtingsnummer 20240704-0030 gemelde klasse 3 rubrieken:

3.2.2°a) Lozing van huishoudelijk afvalwater via 1 lozingspunt, met een debiet van 1,5 m³/uur, 8 m³/dag en 2000 m³/jaar.

16.3.2°a) Warmtepomp WP1 (60 kW); doorstroom boilers DB (2 x 18 kW); 6 koelkasten (6 x 0,5 kW); 1 diepvriezer (0,5 kW)

Totaal 99,5 kW - aanvraag 105 kW mits marge voor uitvoering

17.4 De opslag van max. 500 liter/kg gevaarlijke producten (kuisproducten) in kleine verpakking.

32.2.2° Instuifruimte, refter met buitenruimte en sportzaal met buitensportveld.

Volgende Milieuvoorwaarden zijn na te leven:

Algemene en sectorale milieuvoorwaarden van VLAREM II

De algemene en sectorale milieuvoorwaarden staan in titel II van het VLAREM. Bij wijziging van VLAREM wordt de exploitant geacht de meest actuele versie van de van toepassing zijnde bepalingen na te leven.

De integrale en geconsolideerde tekst van titel II van het VLAREM is raadpleegbaar op de

Milieunavigators, via de link: <https://navigators.emis.vito.be/>

Bijzondere milieuvoorwaarden

Opvang van hemelwater

Het hemelwater afkomstig van het dak van de bedrijfsgebouwen dient opgevangen te worden in een of meerdere regentanks met een gezamenlijke inhoud van minstens 150.000 l. Het opvangen hemelwater wordt maximaal aangewend en minstens gebruikt voor de toiletspoeling en/of andere laagwaardige toepassingen (reinigen lokalen, reinigen voertuigen, ...).

Artikel 3

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 inkennisstelling 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 gedeelten, 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 Onroerendergoeddecreet van 12 juli 2013 en in de nota waarvan akte is genomen overeenkomstig artikel 5.4.17 van het Onroerendergoeddecreet 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.

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 vervaltermijn 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 bestuursrechtscolleges, 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.dbrb.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 vervaltermijn 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 wnd. Provinciegriffier,
Michael Smekens

de wnd. Voorzitter,
Kurt Moens