

Deputatie

Besluit

Zitting van 10 september 2026
directie Ruimte & Mobiliteit - dienst
Omgevingsvergunningen (R)
R02 OMV_2023090185

41 2026_DEP_06008 OVberoep 2023090185 - Gent - Derden tegen Schutte - Vergunning verlenen onder voorwaarden

Beslissing: GOEDGEKEURD in besloten zitting van 10 september 2026

Bevoegde gedeputeerde: Joke Schauvliege

Samenstelling:

Aanwezig:

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

Feitelijke en juridische gronden

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

Gelet op het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, hierna OVD;
De heer Carly Schutte, met als adres Kortrijksesteenweg 62 te Sint-Martens-Latem, heeft per beveiligde zending van 10 juli 2023 een aanvraag voor een omgevingsvergunning ingediend. Deze aanvraag heeft als omgevingsvergunning-referentie : 2023090185.

De aanvraag heeft betrekking op een terrein gelegen te Sint-Amandsberg, deelgemeente van Gent, Antwerpsesteenweg 814, Everstraat 35, kadastraal gekend 19° afdeling, sectie C, nr. 335Z6, 335D8, 335X6, 335X6, 335L7, 335A8, 335G6, 335X7, 335P6;

Het betreft een aanvraag tot het verkavelen van gronden in 27 loten voor eengezinswoningen en meergezinswoningen (max. 64 wooneenheden), het uitvoeren van infrastructuurwerken na het slopen van de bestaande bebouwing.

De aanvraag omvat:

stedenbouwkundige handelingen:

- Ontbossen
- Verwijderen van vrijstaande gebouwen: woning
- Verwijderen van vrijstaande gebouwen: kantoor
- Verwijderen van vrijstaande gebouwen: garage

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

Het college van burgemeester en schepenen heeft in zitting van 4 april 2024 op basis van deze aanvraag de omgevingsvergunning verleend.

Tegen deze beslissing werd per beveiligde zending van 3 mei 2024 beroep ingesteld door Mr. Frédéric Coryn, advocaat te Gent, Fortlaan 77, optredend namens volgende derden: de heer en mevrouw Lescroart – Vormzeele, met als adres Everstraat 33 te Gent.

Tegen deze beslissing werd per beveiligde zending van 4 mei 2024 beroep ingesteld door volgende derden: de heer Franz Rieff, met als adres Antwerpsesteenweg 621 te Gent.

Tegen deze beslissing werd per beveiligde zending van 5 mei 2024 beroep ingesteld door volgende derden: mevrouw Monika Müller, met als adres Everstraat 18 te Gent.

Tegen deze beslissing werd per beveiligde zending van 6 mei 2024 beroep ingesteld door volgende derden: Jo De Visscher, Jean Appolinaire Tayou, Iziz Tayou en Elle Liza Tayou, met als adres Antwerpsesteenweg 816 te Gent.

Tegen deze beslissing werd per beveiligde zending van 6 mei 2024 beroep ingesteld door volgende derden: de heer Wilfried Verniers, met als adres Everstraat 21 te Gent.

Tegen deze beslissing werd per beveiligde zending van 6 mei 2024 beroep ingesteld door volgende derden: de heer en mevrouw Michel - Goeman, met als adres Antwerpsesteenweg 814 te Gent.

Tegen deze beslissing werd per beveiligde zending van 7 mei 2024 beroep ingesteld door volgende derden: de heer en mevrouw Van de Wiele – Van Keer, met als adres Antwerpsesteenweg 820 te Gent.

Tegen deze beslissing werd per beveiligde zending van 7 mei 2024 beroep ingesteld door volgende derden: de heer René L'Ecluse, met als adres Everstraat 13 te Gent.

Tegen deze beslissing werd per beveiligde zending van 11 mei 2024 beroep ingesteld door volgende derden: de heer en mevrouw Messiaen, met als adres Antwerpsesteenweg 818 te Gent.

Tegen deze beslissing werd per beveiligde zending van 11 mei 2024 beroep ingesteld door volgende derden: de heer en mevrouw Vael – Vermeirsch, met als adres Everstraat 39 te Gent.

Tegen deze beslissing werd per beveiligde zending van 11 mei 2024 beroep ingesteld door volgende derden: mevrouw Valery De Smedt, met als adres Everstraat 37 te Gent.

Tegen deze beslissing werd per beveiligde zending van 12 mei 2024 beroep ingesteld door volgende derden: de heer en mevrouw Dooreman - Dendooven, met als adres Everstraat 20 te Gent.

De gemachtigde provinciale ambtenaar heeft deze beroepen op woensdag 29 mei 2024 ontvankelijk en volledig verklaard.

Gelet op de tussenkomst van Mr. Erika Rentmeesters en Mr. Amber Bogaert, advocaten te Sint-Niklaas, Vijfstraten 57, optredend namens de aanvrager.

Gelet op het verslag van de provinciaal omgevingsambtenaar van 19 augustus 2026.

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.

Alle partijen werden uitgenodigd in hoorzitting van dinsdag 1 september 2026, in aanwezigheid van gedeputeerde-voorzitter Joke Schauvliege, en de heer Jan Allaert, provinciaal omgevingsambtenaar: derden: Monika Müller; mr. Isabelle Verhelle voor Jo De Visscher

aanvrager: Charly Schutte, Jaume Meykens, mr. Amber Bogaert

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

Gelet op de termijnverlenging(en), ten gevolge van het gemotiveerd verzoek tot termijnverlenging van de aanvrager in toepassing van art. 66§2/1 omgevingsvergunningsdecreet, dat werd aanvaard.

Beschrijving

Context

1.1 Stedenbouwkundige basisgegevens

- Het terrein ligt binnen de perimeter van het bij KB van 14 september 1977 vastgesteld gewestplan Gentse en Kanaalzone.
De bouwplaats ligt in woongebied.
- Het terrein is gelegen binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) "Afbakening grootstedelijk gebied Gent", binnen een deelzone "Westveld A". Het terrein bevindt zich in stedelijk woongebied.
- Het terrein is tevens gelegen binnen de grenzen van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) "Victor Braeckmanlaan - Nieuwelaan - Antwerpsesteenweg", definitief vastgesteld op 25 januari 2016. Het terrein bevindt zich binnen projectzone D.
- Het terrein is niet gelegen in een goedgekeurde, niet vervallen verkaveling.

- Voorschriften die volgen uit stedenbouwkundige verordeningen: het Algemeen Bouwreglement van de stad Gent is van toepassing.

1.2 Andere relevante gegevens betreffende de ruimtelijke context

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

1.3 Adviezen in eerste bestuurlijke aanleg (PIV3)

1.3.1 Agentschap Wegen en Verkeer

Deze instantie bracht op 18 oktober 2023 volgend ongunstig advies uit:

"...

1. Onwenselijk omwille van doelstellingen en zorgplichten

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

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

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

a. Onwenselijkheid omwille van verkeersveiligheid.

In voorliggend geval worden de doelstellingen en zorgplichten inzake verkeersveiligheid en inzake een vlotte verkeersdoorstroming geschonden. Het is de bevoegdheid van het Agentschap Wegen en Verkeer om te allen tijde het veilig en vlot verkeer te waarborgen. De verkeersveiligheid is dus een doelstelling en zorgplicht van het beleidsveld van Agentschap Wegen en Verkeer die met zorgvuldigheid nagestreefd moeten worden. Het Agentschap toetst dan ook de invloed van elke vergunningsaanvraag op de verkeersveiligheid rekening houdend met de specifieke omstandigheden.

Het Agentschap Wegen en Verkeer streeft de beperking van de toegangen tot een gewestweg, zoals N70a, na met het oog op het vergroten van de vlotte verkeersdoorstroming, het bevorderen van de verkeersveiligheid en het verlagen van de conflictpunten met de zwakke weggebruiker. De algemene richtlijnen hieromtrent werden gebundeld in het dienstorder MOW/AWV/2012/16 van 16/10/2012 (betreffende de Reglementering van de toegangen tot gewestdomein), die onder meer de volgende voorwaarden oplegt:

- *Er wordt slechts 1 toegang van max 4,5 meter breedte toegelaten. Voor sterk verkeersgenererende activiteiten is een toegang met max. breedte van 7 meter toegestaan.*
- *Er dient bij verkavelingen gestreefd te worden naar één gemeenschappelijke ontsluiting d.m.v. een ventweg. Wanneer het aantal loten beperkt is, dienen de toegangen zoveel mogelijk geclusterd worden. Twee loten dienen t.h.v. de tussenliggende perceelsgrens voorzien te worden van een gemeenschappelijke toegang van maximum 7 meter.*
- *Ter hoogte van de perceelsgrens, dient, behoudens de toegang, een structurele niet overrijdbare scheiding aangebracht te worden door de aangelande.*
- *De locatie van de toegangen, ramen en deuropeningen is steeds ondergeschikt aan de bestaande weginfrastructuur (incl. straatmeubilair, verhoogde inrichtingen, bushaltes, grachten, openbare verlichting, kasten nutsmaatschappijen, ...)*
- *Indien het perceel grenst aan een weg van lagere categorie, dient de toegang daar te worden voorzien, eveneens zo ver mogelijk verwijderd van het kruispunt.*

De vergunningsaanvraag is onwenselijk om volgende redenen:

De ontsluiting van deze woonerf wordt voorzien langs de gewestweg N70a. Langs de N70a en op de locatie van de vergunningsaanvraag moet het aantal toegangen worden beperkt want er is een grote verkeersdruk en er is een fietspad aanwezig tussen het perceel en de rijweg. Het gaat hier over de realisatie van 62 wooneenheden, wat een aanzienlijke mobiliteitsimpact heeft.

De gemeentewegen hebben een toegang verlenende functie waardoor toegangen inherent zijn aan dit type weg conform de inrichtingsprincipes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Het dienstorder m.b.t. toegangen (MOW/AWV/2012/16) bepaalt dat wanneer een perceel grenst aan een weg van lagere categorie de toegang daar dient te worden voorzien. Op deze wijze wordt op een veiligere wijze ontsloten met minder hinder voor het vlot verkeer en zonder bijkomende gevaarlijke conflictpunten te creëren ter hoogte van de gewestweg.

De toegang dient uitsluitend voorzien te worden via de Everstraat.

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

Hoewel een privaat perceel een recht heeft om toegang te hebben tot de openbare weg, is de uitoefening van dit recht afhankelijk van de noodwendigheden eigen aan het openbaar domein.

Het openbaar domein wordt in eerste instantie immers aangelegd met het oog op het algemeen belang. De inrichting van de openbare weg is steeds precair en men kan geen particulier recht op de bestaande of toekomstige inrichting van een openbare weg doen gelden.

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

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

..."

1.3.2 Agentschap voor Natuur en Bos

Deze instantie bracht op 26 september 2023 een voorwaardelijk gunstig advies uit over de ontbossing en boscompensatie.

Volgende voorwaarden moeten letterlijk in de vergunningsvoorwaarden van de omgevingsvergunning worden opgenomen:

- De vergunning wordt verleend op grond van artikel 90bis, §5, derde lid, van het Bosdecreet en onder de voorwaarden zoals opgenomen in het hierbij gevoegde compensatieformulier met kenmerk: 23-215058.
- De te ontbossen oppervlakte bedraagt 504 m². Deze oppervlakte valt niet meer onder het toepassingsgebied van het Bosdecreet.
- De resterende bosoppervlakte 341 m² moet ALS BOS behouden blijven. Bijkomende kappingen in deze zone kunnen maar uitgevoerd worden mits machtiging door het Agentschap voor Natuur en Bos. Het is evenmin toegelaten in deze zone constructies op te richten of ingrijpende wijzigingen van de bodem, de strooisel-, kruid- of boomlaag uit te voeren.
- De ontbossing kan enkel worden uitgevoerd conform het plan toegevoegd als bijlage, waarop ook de als bos te behouden zones zijn aangeduid.
- De op het verkavelingsplan aangeduide openbare/niet-openbare beboste groene ruimtes over een oppervlakte van 341 m² worden integraal opgenomen in de verkavelingsvoorschriften. Deze beboste groene ruimtes moeten ALS BOS behouden blijven. Bijkomende kappingen in deze zone kunnen maar uitgevoerd worden mits machtiging door het Agentschap voor Natuur en Bos. Het is evenmin toegelaten in deze zone constructies op te richten of ingrijpende

wijzigingen van de bodem, de strooisel-, kruid- of boomlaag uit te voeren. Bijkomende ontbossing in de op het verkavelingsplan aangeduide groene ruimtes is slechts mogelijk na het wijzigen van de verkavelingsvergunning.

- De compenserende bebossing op het perceel/de percelen Gent: 44432C0335/00Z006 over een oppervlakte van 1300 m² dient uitgevoerd te worden binnen 2 jaar vanaf de datum waarop gebruik mag gemaakt worden van deze vergunning. De compenserende bebossing zal uitgevoerd worden door de aanvrager van de vergunning. Deze verbindt er zich toe om minstens binnen 30 dagen voordat de compenserende bebossing wordt uitgevoerd dit aan het Agentschap voor Natuur en Bos te melden. Wanneer de compenserende bebossing volledig is uitgevoerd, kan men hiervan een attest bekomen bij de provinciale afdeling van het Agentschap voor Natuur en bos.

1.3.3 Hulpverleningszone Centrum

De brandweer bracht op 6 november 2023 een voorwaardelijk gunstig advies uit. De voorwaarden hebben geen invloed op het stedenbouwkundig aspect van de aanvraag en vereisen geen plaanpassing.

1.3.4 Intergemeentelijke Vereniging voor Afvalbeheer

Deze instantie bracht op 2 oktober 2023 ongunstig advies uit. Op 6 december 2023 werd een gunstig advies verleend.

1.3.5 Nutsmaatschappijen

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

1.4 Historiek

Volgende vergunningen/aanvragen zijn relevant:

Omgevingsvergunningen

- Op 14 juni 2018 werd een vergunning afgeleverd voor het regulariseren van de gevelafwerking en raamopeningen van een verbouwde woning (OMV_2018015374).
- Op 11 oktober 2018 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor de regularisatie van de verbouwing van een bijgebouw tot poolhouse (met functiewijziging) en de afbraak van een ander bijgebouw (OMV_2018084600).
- Op 7 januari 2021 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor het verbouwen van een eengezinswoning in open bebouwing (OMV_2020140989).
- Op 30 november 2021 werd een melding wegens ongegrond/niet rechtsgeldig niet afgeleverd voor het verbouwen van een eengezinswoning (OMV_2021178242).
- Op 6 januari 2022 werd een aktename afgeleverd voor verbouwen van de achterbouw (OMV_2021190944).
- Op 7 februari 2022 werd een melding wegens ongegrond/niet rechtsgeldig niet afgeleverd voor de exploitatie van een bronbemaling in functie van de plaatsing van een zwembad (OMV_2022014859).
- Op 20 juli 2022 werd een weigering afgeleverd voor het aanpassen en uitbreiden van de verharding met openlucht zwembad (OMV_2022049075).

Stedenbouwkundige vergunningen

- Op 11 maart 1963 werd een vergunning afgeleverd voor bouwen woning. (1963 SA 11.188)
- Op 5 augustus 1963 werd een vergunning afgeleverd voor bouwen van woning. (1963 SA 11.325)
- Op 11 juni 1964 werd een vergunning afgeleverd voor bouwen van een driekapserre. (1964 SA 11.605)
- Op 11 juni 1964 werd een vergunning afgeleverd voor bouwen van een driekapserre. (1964 SA 11.605)
- Op 10 november 1965 werd een vergunning afgeleverd voor bouwen van een nieuwe schouw. (1965 SA 12.078)
- Op 5 mei 1966 werd een vergunning afgeleverd voor bouwen van een woning met een garage. (1966 SA 12.217)
- Op 9 februari 1967 werd een vergunning afgeleverd voor bouwen woning. (1967 SA 041)

- Op 24 maart 1971 werd een vergunning afgeleverd voor het slopen van gebouw. (1971 SA 017)
- Op 19 december 1973 werd een vergunning afgeleverd voor bouwen van een bureel en sanitair + garage. (1973 SA 209)
- Op 25 juli 1977 werd een vergunning afgeleverd voor het slopen van 5 serres. (1977 SA 077 KW A-28-77)
- Op 4 augustus 1983 werd een vergunning afgeleverd voor de uitbreiding van de bedrijfskantoorruimte. ((1983/062 SA) 1983/777)
- Op 27 februari 2009 werd een vergunning afgeleverd voor omgevingswerken waaronder het rooien van hoogstammige bomen. (2008/60263)
- Op 7 juli 2011 werd een vergunning afgeleverd voor het uitbreiden van een eengezinswoning. (2011/60115)
- Op 31 oktober 2012 werd een vergunning afgeleverd voor het vellen van bomen. (2012/60171)
- Op 4 september 2014 werd een weigering afgeleverd voor het verbouwen en uitbreiden van een eengezinswoning (type open bebouwing). (2014/60129)
- Op 21 mei 2015 werd een vergunning afgeleverd voor het rooien van bomen. (2015/02056)
- Op 28 mei 2015 werd een vergunning afgeleverd voor het verbouwen en uitbreiden van een eengezinswoning (type open bebouwing). (2015/02030)
- Op 27 augustus 2015 werd een vergunning afgeleverd voor het overdekken van een terras van 18m² (regularisatie). (2015/02128)
- Op 16 maart 2017 werd een vergunning afgeleverd voor het verbouwen van een eengezinswoning (halfopen bebouwing). (2016/02298 Dig)

Verkavelingsvergunningen

- Op 11 september 1969 werd een vergunning afgeleverd voor nieuwe verkaveling. (1969 SA 077/00) Deze verkaveling is opgeheven door het gewestelijk RUP 'Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent'.

1.5 Beschrijving van de omgeving en de aanvraag

1.5.1 Beschrijving van de omgeving

Het aanvraagterrein is gesitueerd aan de Antwerpsesteenweg en de Everstraat te Sint-Amandsberg en betreft de afwerking van het binnengebied dat gevormd wordt door de Antwerpsesteenweg, de Everstraat en de Nieuwelaan. De totale oppervlakte van het projectgebied bedraagt ca. 13.480m². Het projectgebied omvat een bestaande woning, gekend als Everstraat 35 en een autokerkhof dat toegankelijk is via de oprit tussen de woningen Antwerpsesteenweg nr. 810 en 812. Ten zuiden van het autokerkhof is nog een magazijn aanwezig, te bereiken via een oprit naast de woning gelegen in de Everstraat 35. Het overige terreindeel is braakliggend dan wel bebost.

1.5.2 Beschrijving van de aanvraag

Voorliggende aanvraag beoogt het verkavelen van het projectgebied in 27 loten bestemd voor eengezinswoningen en meergezinswoningen (max. 64 wooneenheden), het uitvoeren van infrastructuurwerken na sloop van de bestaande bebouwing.

De verkaveling zal ontsloten worden door middel van 2 toegangswegen: de bestaande toegang langs de Antwerpsesteenweg zal dienstdoen als ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer, een tweede toegang wordt genomen via de Everstraat en zal louter dienstdoen als ontsluiting voor de zwakke weggebruiker en hulpdiensten.

Rond een centraal groen binnenplein worden 16 kavels (loten 10 tem 25) voor eengezinswoningen en schakelwoningen voorzien, evenals 2 loten (loten 1 en 2) voor meergezinswoningen, lot 1 ook deels voor schakelwoningen (kant Antwerpsesteenweg)). De loten voor eengezinswoningen hebben een grootte variërend tussen 129m² en 375m². Kavel 1 heeft een oppervlakte van 2538m², kavel 2 is 923m² groot. Ter hoogte van de Everstraat worden 7 loten (loten 3 tem 9) voor eengezinswoningen en schakelwoningen voorzien, dwars op de Everstraat. De loten hebben een oppervlakte tussen 122m² en 214m².

De kroonlijsthoogte van de eengezinswoningen en schakelwoningen bedraagt 3 bouwlagen onder een plat dak (10m). Voor de meergezinswoningen wordt een gabarit voorzien van 5 bouwlagen onder plat dak (15m).

De eengezinswoningen en schakelwoningen zijn alle voorzien van private tuinzones. Aansluitend bij de meergezinswoningen worden collectieve tuinzones ingericht.

Ter hoogte van de Antwerpsesteenweg worden ondergrondse containers voorzien, evenals 2 deelauto parkeerplaatsen. Achter het perceel Antwerpsesteenweg nr. 814 komt de inrit naar de ondergrondse parkeergarage (onder lot 1) en een bezoekersparking met 13 autostaanplaatsen en 10 fietsstelplaatsen.

Kavel 27 (met een globale oppervlakte van 6.193m²) wordt ingericht als openbaar domein, met in het midden een centrale tuin (opp. 565m²) die eveneens als infiltratiezone wordt ingericht, ten zuidoosten bevindt zich een te behouden bos met een oppervlakte van 1.786m² dat als speelbos behouden blijft. Een oppervlakte van 504m² zal ontbost worden.

Lot 26 is bestemd voor de oprichting van een elektriciteitscabine. Maximale hoogte 1 bouwlaag met plat dak.

1.6 Openbaar onderzoek in eerste bestuurlijke aanleg (PIV4)

Er diende over de aanvraag een openbaar onderzoek gehouden te worden. Een eerste openbaar onderzoek werd gehouden van 28 september 2023 tot 27 oktober 2023. Naar aanleiding van het openbaar onderzoek werden er 17 bezwaarschriften ontvangen.

Naar aanleiding van een wijzigingslus werd een tweede openbaar onderzoek georganiseerd van 15 januari 2024 tot 13 februari 2024, waarbij 14 bezwaarschriften werden ingediend.

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

"...

De bezwaren van beide openbare onderzoeken worden samen bekeken en worden als volgt samengevat:

1. RUP

- *Afwijking op bouwhoogte omwille van isolatie: door de maximale bouwhoogte te respecteren blijft mogelijke overlast naar omwonenden ook beperkt. Vraag om de bouwhoogtes van het RUP te respecteren.*

2. Groen

- *Onduidelijk welke groenzone zal verdwijnen. Jammer dat er opnieuw groen verdwijnt voor projectontwikkeling.*
- *Boscompensatieplan is onvolledig.*

3. Inrit Antwerpsesteenweg

- *Elektriciteitscabine, de inrit en het afvalpunt zal voor overlast zorgen bij de nabijgelegen percelen.*

- *Inrit aan de Antwerpsesteenweg is niet veilig. Lichten zullen in de woningen schijnen.*

4. Inrit naar de ondergrondse parking

Deze zal voor overlast zorgen (geluid).

5. Maaiveldparking

Deze zal voor overlast zorgen (geur, geluid, verlichting).

6. Schaal

- *Het project is te groot. Er zijn maar 32 entiteiten toegestaan. Verdichting is onvoldoende onderzocht.*

- *De woningen zijn te klein.*

7. Inplanting

Unit 1 zal voor inkijk zorgen en zorgt voor verlies van lichtinval en zon.

8. Privacy en inkijk

9. Inpasbaarheid

Het project past niet in de woon- en tuinwijk.

10. Water

- *Het project ligt op de grens van een klink (binnenduin) en een broek (moeras). Het is een*

opportuniteit voor open grondwatervoeding.

- *Wat met het grondwater?*

11. Mobiliteit

- *De Everstraat is nu al zo druk. Er zijn geen afzonderlijke fietspaden. Onduidelijk of dit nu enkel een fietstoegang is of niet.*
- *Er zijn te weinig parkeerplaatsen voorzien.*
- *De mobiliteitsstudie werd uitgevoerd tijdens corona en is dus niet representatief.*

12. Everstraat 35

Dit huis mag niet verkocht worden en moet blijven staan omdat het recent gebouwd is. Hiermee verdwijnt ook veel groen.

13. Werfverkeer

Wurfverkeer zal tot onveilige situaties leiden.

14. Buren werden niet betrokken en laat geïnformeerd

15. Waarde

Eigendommen nemen af in waarde.

16. Projectzone

Er wordt een woning opgenomen in de projectzone die er niet toe behoort.

17. Wadi's

Bij het voorzien van de wadi's moet rekening gehouden worden met de bestaande bomen.

18. Publiek groen en toegang

Vraag om stuk publiek groen aan Everstraat 39 privaat te houden om dode hoek te vermijden. Er wordt opgemerkt dat er geen rechtstreekse toegangen worden voorzien voor de omliggende woningen naar het park.

19. Onduidelijkheden

Sloopvergunning: niet duidelijk welke gebouwen er verdwijnen en wat onthard wordt.

20. Lawaaihinder

21. Extra milieubelasting

22. Mogelijke bodemverontreiniging

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

1. RUP

Het is niet duidelijk naar welke afwijking wordt verwezen. De verkavelingsvoorschriften nemen de hoogtes uit het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan over en laten 10 m hoogte toe voor eengezinswoningen en 15 m voor meergezinswoningen. Er wordt geen expliciete afwijking gevraagd noch vergund.

2. Groen

Het dossier bevat een boscompensatievoorstel. Dit werd geadviseerd en goedgekeurd door het Agentschap Natuur en Bos dat hiervoor bevoegd is. In hun advies zijn voorwaarden opgenomen die integraal worden opgenomen in de vergunning. De te ontbossen oppervlakte bedraagt 504 m². De resterende bosoppervlakte 341 m² moet en zal ook ALS BOS behouden blijven.

De aanvraag voorziet verder in een centrale groenzone tussen de bouwblokken van circa 1.300 m². Tussen de meergezinswoningen aan de Nieuwelaan en verderop richting de Nieuwelaan wordt nog een groenzone (ca. 1.700 m²) overgedragen naar de stad.

Samen met de andere gronden die al eigendom zijn van de stad wordt er zo een aaneengesloten groenstructuur langsheen de Nieuwelaan voorzien. Deze groenzone is zichtbaar en bereikbaar vanuit het project door de opening tussen lot 1 en 2 waarop meergezinswoningen zullen worden voorzien.

Wat de bestaande te behouden bomen en bos betreft, wordt ook opgelegd dat de opvolging van werkzaamheden (sloop en aanleg) nabij bestaande bomen / bos moet worden opgevolgd door een gecertificeerd bomendeskundige. De nodige posten hiervoor moeten opgenomen worden in het technisch dossier.

3. Inrit Antwerpsesteenweg

o De elektriciteitscabines moeten volgens Fluvius aan heel wat normen en veiligheidseisen voldoen. Vandaar dat het niet evident was om die bijvoorbeeld in de ondergrondse parkeergarage te plaatsen. Deze piste is wel onderzocht maar was geen optie voor Fluvius. Deze moeten ook ten allen tijde bereikbaar zijn voor Fluvius waardoor er weinig andere locaties overblijven als men het autoluw karakter van de verkaveling wil behouden. Deze cabines zijn dermate ontworpen dat deze geen geluidsoverlast veroorzaken.

o Er is gekozen voor een collectief ondergronds afvalsysteem. Gelet op het aantal woningen is dit de beste keuze. Opnieuw zijn er weinig locaties die mogelijk zijn aangezien IVAGO niet met de vrachtwagens tot diep op de site mag rijden. Deze systemen met ondergrondse containers zijn al in verschillende projecten toegepast. Ze bevinden zich op openbaar domein dus indien er zwerfafval aanwezig is, kan dit gemeld worden.

o Er is in dit geval gekozen voor een hoofdontsluiting op de steenweg en niet op de Everstraat. Voor beide opties zijn er argumenten pro of contra.

De Everstraat is een woonstraat die met deze keuze minder zal belast worden met autoverkeer terwijl de steenweg de bijkomende wagens qua capaciteit aankan. Bij het in- en uitrijden zal men uiteraard voorzichtig moeten zijn. Het is op langere termijn een optie dat de Antwerpsesteenweg meer een stadsboulevard wordt waardoor in- en uitrijden nog eenvoudiger wordt.

De groenzones aan beide zijdes van de toegangsweg zullen voorkomen dat de autolichten in de woonkamers schijnen.

4. Inrit ondergrondse parking

Een inrit naar ondergrondse parking brengt geen grote geluidsoverlast met zich mee. Toch niet in die mate dat er specifieke voorwaarden aan gekoppeld moeten worden. Er bevindt zich een beperkte groenzone ter hoogte van de inrit die het geluid wat kan filteren.

5. Maaiveldparking

De maaiveldparking is voorzien voor bezoekers. Voor bezoekers is het niet evident om in de ondergrondse garage te gaan staan. Er worden 13 parkeerplaatsen voorzien waardoor dit qua oppervlakte in vergelijking tot het project meevalt. Ten aanzien van de aanpalende tuinzones worden groenzones op eigen terrein voorzien. Dit om de visuele impact te beperken. Een maaiveldparking brengt geen grote geluidsoverlast met zich mee.

6. Schaal

Volgens het geldend ruimtelijk uitvoeringsplan geldt er een minimale woondichtheid van 25 woningen per hectare. Deze verkaveling legt de basis voor een combinatie van eengezinswoningen, schakelwoningen en meergezinswoningen met een totaal van 64 woningen wat neerkomt op een dichtheid van 49 woningen per hectare. Dit is dus conform het ruimtelijk uitvoeringsplan.

In het ontwerpend onderzoek van het RUP waren inderdaad minder entiteiten voorzien. In tegenstelling tot dat ontwerpend onderzoek worden er in dit geval wel twee ruime groenzones (1.300 m² en 1.700 m²) overgedragen naar de stad. De grootte van de centrale groenzone ligt in lijn met de gangbare groenlast van 20 m²/entiteit. Door te werken met een centraal plein is het nieuw openbaar domein erg kwalitatief en goed bereikbaar. Het denser bouwen naast nieuwe en kwaliteitsvolle openbare groenzones is stedenbouwkundig gewenst. Bovendien komt met deze aanvraag een bestemde groenzone (ter hoogte van de Nieuwelaan) naar het openbaar domein. Op die manier kan dit ingezet worden voor het vergroenen van de zone naast de Nieuwelaan. Het klopt dat de bouwzones ifv de grondgebonden woningen veel kleiner is dan die van de omliggende bestaande woningen. Dit is ingegeven vanuit de ambitie om compacter te bouwen en zo minder grondinname te realiseren voor eenzelfde woonprogramma. Vrijstaande woningen op ruime kavels zijn vanuit duurzaamheids- en energiedoelstellingen en ook stedenbouwkundig niet langer gewenst en ook geen geschikte typologie om in een stad als Gent een belangrijk deel van de verwachte bevolkingsgroei op te vangen in een randstedelijke omgeving zoals deze. Ondanks de relatief smalle gevelbreedtes van 5 m kunnen hier wel voldoende ruime woningen worden opgericht aangezien drie bouwlagen toegestaan zijn. Op die manier kan er bruto een oppervlakte van 150 m² gerealiseerd worden wat voor een eengezinswoning voldoende is.

De afstand van de nieuw te bouwen woningen dwars op de Everstraat bedraagt iets meer dan 8 m tot de aanpalende tuinzones. De voorschriften laten een bouwhoogte van 10 m toe. Dit is qua impact naar de tuinzone te groot. Er wordt als voorwaarde opgenomen dat er ten allen tijde moet voldaan zijn aan de 45°-regel. Hierdoor zal de bovenste verdieping zich moeten terugtrekken van de achterkant.

7. Inplanting

Het is onduidelijk over welke unit 1 het gaat maar waarschijnlijk wordt er unit 1 binnen kavel 1 bedoeld. Deze bevindt zich op een afstand van 11,30 m ten op zichte van de dichtstbijzijnde kavelgrens (de zijkant van unit 1). Dit is een aanvaardbare afstand tussen de achterste perceelsgrens en de zijgevel van een gebouw dat 10 m hoog kan worden. Bovendien gaat het hier om een zijgevel waardoor de impact naar inkijk beperkt zal zijn.

De gevelopeningen zullen zich vooral richten naar het eigen project (voorkant en achterkant).

8. Privacy en inkijk

Om storende inkijk te voorkomen, wordt voor een aantal specifieke loten (9, 10 en 25) in de voorwaarden opgenomen dat de terrassen op de verdiepingen zich niet mogen richten naar de aanpalende bestaande tuinzones. Dit om inkijk te vermijden. Het gaat om de kavels waar schakelwoningen worden voorzien naast bestaande tuinzones.

Verder worden er voor de eengezinswoningen geen terrassen op de verdiepingen toegestaan. Ook dit om inkijk te beperken.

9. Inpasbaarheid

Deze aanvraag betreft een verkaveling en is nog geen concreet uitgewerkt bouwproject, wel wordt in het dossier informatief al een mogelijke invulling van het concrete bouwprogramma voorgesteld. Er worden loten voor gesloten rijwoningen voorgesteld, voor schakelwoningen en voor meergezinswoningen.

Door de inplanting van de loten voor meergezinswoning aan de groenzones achteraan, verder van de bestaande woningen, is het aanvaardbaar dat hier een andere schaal en typologie wordt voorzien.

Voor lot 1 wordt het verkavelingsplan verder gespecificeerd met een aanduiding voor een zone voor schakelwoningen en een zone voor meergezinswoningen.

Deze verkaveling legt de basis voor een volledig nieuw bouwproject dat dus ook op specifieke plekken zich mag onderscheiden van de omgeving. Dichterbij de bestaande woningen wordt ruimte voor rijwoningen en schakelwoningen voorzien. De gesloten rijwoningen zijn niet vreemd in de omgeving want deze komen reeds aan de Antwerpsesteenweg voor. De onmiddellijke omgeving is vrij divers. Zowel vrijstaande als gekoppelde, als gesloten woonvormen komen voor.

Het is dan ook moeilijk om te spreken over wat de buurt precies kenmerkt. Net die bestaande verscheidenheid wordt ook in dit project voorgesteld.

10. Water

Er werd advies gevraagd aan de Vlaamse Milieumaatschappij maar zij geven aan hier niet voor bevoegd te zijn. Verder werd op vlak van water de aanvraag grondig geanalyseerd en geadviseerd door Farys. De conclusie was de mits het voldoen aan een aantal technische randvoorwaarden het project de watertoets doorstaat. Het waterverhaal werd grondig in de waterparagraaf van dit verslag bekeken.

Sowieso zal men bij de effectieve bouwaanvraag moeten voldoen aan de nieuwe gewestelijke hemelwaterverordening.

Er is met aandacht gekeken waar er zones moeten voorzien worden om water op te vangen. Dit zowel op privaat domein (in de voorste zones) als in het openbaar domein waar wadi's worden aangelegd om het water op te vangen en te laten infiltreren.

11. Mobiliteit

De hoofdontsluiting en enige toegang voor wagens bevindt zich aan de Antwerpsesteenweg. Er zal dus geen bijkomend autoverkeer langs de Everstraat komen. Aan de Everstraat is enkel toegang voor fietsers en wandelaars. Bijkomende verkeersbewegingen zijn uiteraard niet uit te sluiten maar het wegennet rondom de site kan de bijkomende verkeersbewegingen aan.

Dit werd ook aangetoond in de mobiliteitsstudie die opgemaakt werd voor deze aanvraag. Er

kwam veel reactie op het feit dat deze tellingen tijdens corona zouden plaatsvinden. Dit kan kloppen maar de conclusie blijft dezelfde. Het bestaand wegennet, en specifiek de steenweg zelf, kan de bijkomende mobiliteit aan.

Dit betreft een verkavelingsaanvraag. De correcte berekening van het aantal parkeerplaatsen zal beoordeeld worden bij de effectieve bouwvraag. Wel toont de aanvrager door middel van meerdere plannen aan dat er ruimte voldoende is om dit op te vangen en binnen de parkeerrichtlijnen van de stad te vallen. Het aspect mobiliteit wordt behandeld bij de omgevingstoets.

12. Everstraat 35

Dit perceel maakt deel uit van de projectzone van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Dit perceel is noodzakelijk om een vlotte toegang aan de Everstraat voor fietsers en wandelaars te voorzien.

13. Werfverkeer

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

14. Buren werden niet betrokken en laat geïnformeerd

Bij dergelijke grootschalige projecten raden we de ontwikkelaar steeds aan om in overleg te gaan en de buurt grondig te informeren. Dit is echter geen verplichting en het is aan de private initiatiefnemer om dit te organiseren en hierin de nodige verantwoordelijkheid te nemen. In de bezwaarschriften geeft men wel aan dat de aanvrager de omwonenden wel geïnformeerd heeft. Er dient ook vermeld te worden dat de keuze om dit gebied te ontwikkelen al erg lang geleden gemaakt is (eerst in 2005 en erna in het gemeentelijk RUP van 2016). Bij de opmaak van die planningsinitiatieven zijn er ook infomomenten en/of openbare onderzoeken gebeurd.

15. Waarde

Het argument van een mogelijke waardedaling is niet van stedenbouwkundige aard. Een omgevingsvergunning mag geen uitspraken doen over waarde-aspecten aangezien deze geen deel uitmaken van de beoordelingsgronden zoals bepaald in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

16. Projectzone

Het klopt dat de projectzone in de motivatienota ruimer is dan de effectieve contour van de aanvraag. De in de motivatienota omschreven projectzone neemt de volledige projectzone mee van het ruimtelijk uitvoeringsplan. Voor de twee vrijstaande woningen aan de Antwerpsesteenweg (812 en 814) en de ene vrijstaande woning aan de Everstraat (23-25) die in de projectzone van het RUP zitten zijn voorlopig geen werken gepland. Deze vallen buiten deze aanvraag. Het is wel duidelijk dat dit project een ontwikkeling op kleinere schaal op de resterende zones van de projectzone niet hypothekeert.

17. Wadi's

De inplanting van de wadi's op de private moet nog in detail onderzocht worden. Hierbij zal rekening moeten gehouden worden met de bestaande bomen. Wat betreft de wadi's op openbaar domein worden er voorwaarden aangekoppeld aan de verkaveling en zijn er randvoorwaarden die in het technische dossier vervat zitten. Hier worden technische details aangekoppeld. Wel werd dit grondig nagekeken door Farys om te concluderen dat er ruimte voldoende is. Uiteraard moet men voorzichtig omspringen met de impact hiervan op de bestaande bomen en eventueel nieuw aan te planten groen. Ook de bemalingsstudie zal bij de effectieve bouwvraag hier dieper op in moeten gaan.

18. Publiek groen en toegang

Er is een onderscheid tussen privaat groen bij de grondgebonden woningen, collectief privaat groen bij de meergezinswoningen en publiek groen. De zone ter hoogte van Everstraat 39 is een collectief privaat groenzone voor de geplande meergezinswoning op lot 2. Zowel privaat groen als collectief groen zijn noodzakelijk om een project als kwaliteitsvol te bestempelen. In die zin is een private groenzone bij de meergezinswoning gewenst en zinvol.

Na overdracht van de voorziene publieke groenzones naar het openbaar domein kan in overleg

met stad bekeken worden of er rechtstreeks toegangen gemaakt kunnen worden vanuit de aanpalende tuinzones naar de nieuwe openbare groenzones.

19. Onduidelijkheden

o Sloopvergunning: De aanvraag bevat een uitgebreid sloopopvolgingsplan met een duidelijke olijsting van wat zal verdwijnen en dit zowel voor de gebouwen als de verhardingen. Deze werken staan in het teken van het bouwrijp maken van het terrein.

Aan de sloop worden ook voorwaarden gekoppeld om te vermijden dat het terrein te lang zou braakliggen. In afwachting tot de bouw van de woningen moet alle puin van de afbraakwerken alsook de funderingsresten worden verwijderd van het terrein. Het terrein moet op zijn oorspronkelijke niveau worden hersteld en worden ingezaaid. Dit wordt als bijzondere voorwaarde gekoppeld aan deze verkavelingsvergunning.

20. Lawaaihinder

Enige bijkomend lawaai door de nieuwe bewoners en het werfverkeer dat eraan vooraf gaat valt met deze ontwikkeling uiteraard niet uit te sluiten. Toch kan men oordelen dat deze eigen is in aan deze randstedelijke omgeving en de woonbestemming in zijn algemeenheid. Bij de effectieve bouwaanvraag kunnen de nodige maatregelen getroffen worden om te voldoen aan de milieuwetgeving.

21. Extra milieubelasting

Bij de opmaak van het RUP werd een plan-MER-screening opgemaakt om de mogelijke impact van ontwikkelingen dat het RUP toelaat, voldoende in te schatten. Een onderzoek naar de milieu-impact gebeurde dus al op het niveau van planning.

Concreet voor deze aanvraag is het niet eenvoudig om de impact van een verkaveling op vlak van milieu (bijvoorbeeld CO² van het wagenpark). Dit is veel concreter bij een echte bouwaanvraag. Er zal ook een MER-screening moeten opgemaakt worden bij de bouwdoSSIers. Op dat moment wordt de milieu-impact in detail onderzocht.

Voor deze aanvraag is een MER-screening toegevoegd aan het dossier. In het dossier werd gebruik gemaakt van de invulvelden in het omgevingsloket voor wat betreft de MER-screeningsnota, aangevuld met Addendum D4 - Omgeving van het project. Er wordt hieruit geconcludeerd dat er geen aanzienlijke milieueffecten op de omgeving worden verwacht. Deze conclusie is gezien de kleinschaligheid van het project aannemelijk. Er kan redelijkerwijze aangenomen worden dat een nieuw project-MER geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten, zodat de opmaak ervan dan ook niet noodzakelijk is. Het klopt dat elke bouwwerf effecten heeft op de omgeving, doch redelijkerwijs kan worden aangenomen dat die niet als aanzienlijk te beschouwen zijn zoals bedoeld in de MER-wetgeving. De woningen zijn qua schaal, aantal en impact niet van die aard dat een meer uitgebreide screening zinvolle extra info aan het licht zou brengen en al helemaal niet in de zin dat de opmaak van een MER zou moeten worden overwogen. De conclusie die reeds bij het volledigheidsonderzoek werd genomen, is dus terecht, de MER-screening volstaat voor deze verkaveling.

22. Mogelijke bodemverontreiniging

Volgens het geoloket van OVAM zijn er dossiers gekend voor de site (een bodemsaneringsproject en een oriënterend bodemonderzoek). Dit is ook opgenomen in het sloopopvolgingsplan. Dit zal verder door OVAM bekeken worden.

..."

1.7 Motivering beslissing college van burgemeester en schepenen

"...

10. OMGEVINGSTOETS

Advies Team Stadsbouwmeester

Deze ontwikkeling kent een lange historiek en werd vijf keer voorgelegd aan de Kwaliteitskamer, op 11/03/2021, 06/05/2021, 09/09/2021, 10/03/2022 en 20/10/2022. Daarnaast was er ook afstemming met Team Stadsbouwmeester.

Conclusie:

Team Stadsbouwmeester waardeert de inspanningen van de ontwerper om dit project in de loop van het traject steeds verder te gaan verfijnen.

Stedenbouwkundig ligt een heldere figuur op tafel, en met een duidelijke afbakening van de bouwzones versus het erf en het groene landschap. De woonomgeving zal erg bijzonder zijn, daarin kan een bijzondere vorm van wonen worden aangeboden. Het ontwerp van de interactie moet echter nog worden opgenomen, op deze locatie passen geen standaardrijwoningen zoals gekoppeld aan een straat. Het systeem moet van dikte en robuustheid kunnen worden voorzien, de overgangen en statuten moeten scherper worden gesteld. Het centraal erf moet erg specifiek worden, de relaties met het landschap (zowel publiek als collectief) vragen uitspraken voor de woontypologieën. Het stedenbouwkundig verkavelingsplan vraagt voldoende garanties, de interactie van het wonen versus het landschap moet in het plan worden bewezen. Vrijheidsgraden moeten worden opgehouden, maar anderzijds moeten zaken dwingend worden vastgelegd.

Team Stadsbouwmeester heeft geen verdere opmerkingen meer op voorliggend verkavelingsvoorstel, en adviseert gunstig, onder voorwaarde dat de uitwerking richting architectuur tijdens een volgende fase opnieuw kan worden opgevolgd en voorgelegd aan de Kwaliteitskamer. Daarin lag voor Team Stadsbouwmeester nog een ontwerpuitdaging die verder moet worden opgenomen.

Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

10.1. Functionele inpasbaarheid

Dit woonproject is een uitvoering van het gemeentelijk RUP 'VICTOR BRAECKMANLAAN – NIEUWELAAN – ANTWERPSESTEENWEG'. Het gewestelijk RUP 'Afbakening Grootstedelijk gebied Gent' duidde deze zone al langer aan als een stedelijk woongebied.

Specifiek voor deze zone werd een projectzone aangeduid met een aantal uitgangspunten zoals een mix van typologieën met maximum 50% meergezinswoningen. Hogere volumes voor meergezinswoningen en lagere volumes voor grondgebonden woningen. Hoger bouwen kan, maar vooral aan de groenzone van de Nieuwelaan. De gebouwen aan de twee bestaande wegen moeten zich inpassen in het gabarit van de aanpalende bebouwing.

Het voorstel voldoet aan de uitgangspunten van het gemeentelijk RUP. Ter hoogte van de Everstraat wordt er dwars gebouwd langs de nieuwe toegangsweg voor fietsers en wandelaars. De woningen blijven beperkt in hoogte (drie bouwlagen). Op de kop aan de kant van de Everstraat komen schakelwoningen. Verderop zijn het eengezinswoningen met dan op het eind, ter hoogte van de centrale groenzone, opnieuw schakelwoningen en meergezinswoningen. Het voorzien van een mix aan woontypologieën past zich, gelet op de bestaande mix aan woontypologieën in de buurt, zich functioneel in.

Als voorwaarde (zie verder) wordt wel opgelegd dat voor het lot voor de schakelwoning aan de Everstraat de terrassen zich niet naar de rechterkant mogen richten om de inijk te beperken.

Tegelijk is het ook zinvol om het nieuwe project een 'gezicht' te geven naar de straat om voor de omwonenden aan te geven dat het project openbaar en voor iedereen toegankelijk is.

10.2. Schaal en inplanting

Het gemeentelijk RUP beperkt de bouwhoogte voor de eengezinswoningen op 10 m en die voor de meergezinswoningen op 15 m. De aanvraag houdt hier rekening mee in de concrete stedenbouwkundige voorschriften. De hoogste volumes worden het verst van de bestaande woningen geplaatst en blijven op voldoende afstand van elkaar. Door een opening te laten tussen de twee meergezinswoningen aan de Nieuwelaan zal de groenzone visueel en fysiek bereikbaar zijn.

Door de gebouwen te voorzien rondom een centraal groen plein worden daar twee bouwzones voorzien. Eén ter hoogte van de achtertuinen van de woningen aan de Everstraat en één richting de groenzones van de Nieuwelaan. Aan deze laatste noordoostelijke kant is de impact naar inijk en schaduwvorming het meest beperkt door de ligging aan de groenzone. Ter hoogte van de achtertuinen van de Everstraat wordt er overal minimum 10 m afstand bewaard. Dit is voldoende voor een bebouwing in 2de bouworde. Bovendien worden terrassen op verdiepingen niet toegestaan (zie verder).

De derde bouwzone komt dwars op de Everstraat en heeft vooral een impact naar Everstraat 37.

Ook hier worden de terrassen uitgesloten voor de eengezinswoningen en worden de terrassen voor de schakelwoningen verplicht naar de straatkanten gericht en dus niet naar de aanpalende tuinzones.

De afstand van de nieuw te bouwen eengezinswoningen bedraagt iets meer dan 8 m tot de aanpalende tuin. De voorschriften laten een bouwhoogte van 10 m toe. Dit is qua impact naar de tuinzone te groot. Er wordt als voorwaarde opgenomen dat er ten allen tijde moet voldaan zijn aan de 45°-regel. Hierdoor zal de bovenste verdieping zich moeten terugtrekken van de achterkant. Deze voorwaarde geldt niet voor de schakelwoning op de hoek aangezien die in dezelfde bouwlijn ligt als de woning op het aanpalende perceel.

10.3. Verkavelingsvoorschriften

Bij de opmaak van de verkavelingsvoorschriften zijn er veel slordigheden ingeslopen. Zo stemmen de maximale bouwdieptes tekstueel niet overeen met de plannen. Als voorbeeld wordt kavel 2 aangehaald waarbij volgens het verkavelingsplan er 12,15 m diep gebouwd kan worden maar volgens de tekst 13 m. De voorschriften werden via bijzondere voorwaarden zodanig aangepast dat het verkavelingsplan voorrang krijgt.

Bij de eengezinswoningen worden enkel terrassen op het gelijkvloers toegestaan.

Voor kavel 1 verwijst men in de voorschriften naar het inrichtingsplan maar niet naar het verkavelingsplan. Dit is onduidelijk en zorgt dus voor verwarring. Daarom wordt op het verkavelingsplan een zone voor schakelwoningen en een zone voor meergezinswoningen aangeduid. Dit wordt bij bijzondere voorwaarden aangepast om duidelijkheid te scheppen. Er wordt in de voorschriften ook over een voortuin- en zijtuinstrook gesproken terwijl deze niet op het plan staan. Deze voorschriften worden dan ook geschrapt.

Voor kavel 10 en 25 wordt opgenomen dat de terrassen op de verdiepingen zich niet mogen richten naar de aanpalende tuinzones maar wel naar het openbaar domein.

Voor kavel 9 (de schakelwoningen aan de Everstraat) worden de terrassen gericht naar de Everstraat of naar het nieuw openbaar domein en dus niet richting het aanpalend rechter perceel (Everstraat 37).

10.4. Mobiliteitstoets

Om de aanvraag te toetsen aan de goede ruimtelijke ordening, bekijken we de voorgestelde parkeeroplossingen. De Stad beoogt de leefbaarheid en kwaliteit van de stad te bewaren en zelfs te versterken zonder de parkeeroverlast op de omgeving zonder meer te verhogen. De Stad stelde hiertoe een set van fiets- en autoparkeerrichtlijnen op, opgenomen in het Parkeerplan Gent, deel uitmakend van het Mobiliteitsplan van de Stad. De parkeerrichtlijnen worden gebruikt om aan de hand van objectieve criteria de gewenste parkeerratio te berekenen:

- 1. Type functie: wonen*
- 2. Ligging: witte zone*
- 3. Grootte: 64 wooneenheden*

Rekening houdend met bovenstaande, vragen de parkeerrichtlijnen 51 à 128 autoparkeerplaatsen voor de bewoners, en 13 à 32 parkeerplaatsen voor bezoekers. Het aantal fietsenstallingen kan op dit moment nog niet exact bepaald worden, maar het bedraagt minimaal 2 plaatsen per wooneenheid (voor de 1^e slaapkamer), aangevuld met 1 extra plaats per bijkomende slaapkamer.
AUTOPARKEREN

Het gaat hier om een verkavelingsaanvraag en nog geen concreet bouwdoossier. In wat hieronder volgt wordt een berekening gemaakt op basis van de aangeleverde plannen van een mogelijke invulling voor de bouw. Op die manier kan er alvast nagegaan worden of er voldoende ruimte is om het parkeervraagstuk op te vangen. Het is positief dat men hier tijdig voldoende rekening mee houdt.

Volgens de parkeerrichtlijnen moet men minimaal 51 parkeerplaatsen (max 128) voor de bewoners voorzien, maar er worden er slechts 44 ingericht in de ondergrondse garage. Om deze afwijking te motiveren voorziet de aanvrager 2 deelwagens aan de oprit van het project. De richtlijnen laten een afwijking toe van maximum 20% van het aantal noodzakelijke plaatsen, waarbij 1 deelwagen 4 andere auto's vervangt. De 2 voorziene deelwagens vervangen bijgevolg 8 parkeerplaatsen, waardoor het aantal voorziene parkeerplaatsen in theorie voldoet. Er werd bijkomend een

"langdurige" (met een proefperiode van 6 maanden) overeenkomst toegevoegd met een officiële deelwagenaanbieder (Partago) om deze theoretisch afwijking ook te realiseren in praktijk. Voor de bezoekers dient men 13 à 32 vrij toegankelijke plaatsen in te richten, wat in dit nieuw voorstel voldaan wordt. De inrichting van deze plaatsen is comfortabel.

FIETSPARKEREN

Aangezien het hier een verkavelingsvergunning betreft, worden de fietsenstallingen nog niet in detail berekend. Minimaal dient men voor elke wooneenheid 2 plaatsen te voorzien voor de 1^e slaapkamer, en 1 bijkomende plaats voor elke bijkomende slaapkamer. Alle fietsenstallingen voor de bewoners moeten vlakbij de respectievelijke woningen liggen, en overdekt en afsluitbaar ingericht worden, ook de fietsenstallingen bij de eengezinswoningen. 10% van de fietsenstallingen moeten voor buitenmaatse fietsen ingericht worden.

Er worden 10 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers ingericht, wat voldoende is. Deze zijn comfortabel en vlot bereikbaar.

De Nota fiets- en autoparkeerrichtlijnen is géén op zichzelf staand, verordenend instrument maar houdt wél rekening met de decretaal vastgestelde beoordelingselementen die de goede ruimtelijke ordening mee vorm geven. In die zin is deze nota dan ook te beschouwen als 'beleidsmatig gewenst met betrekking tot de mobiliteitsimpact', in de zin van art. 4.3.1 §2 2^o a) van de Vlaamse codex ruimtelijke ordening.

CIRCULATIE

Er werd gekozen om de hoofdontsluiting voor wagens te voorzien aan de Antwerpsesteenweg en enkel fiets- en wandelverkeer aan de Everstraat toe te laten. Dit is ingegeven vanuit het feit dat de Everstraat een woonstraat is waar de impact van meer verkeersbewegingen groter is dan extra verkeer op de steenweg. Dit is een duidelijke ontwerpkeuze die ook juridisch toegelaten is volgens het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

10.5. Sloop

Om het terrein bouwrijp te maken worden alle bestaande constructies gesloopt en verhardingen verwijderd. Er is een uitgebreid sloopopvolgingsplan aan het dossier gekoppeld. De sloop van de constructies kan gunstig beoordeeld worden. Er is voldoende duidelijkheid over de realisatie van een woonproject met deze verkaveling. De vrijstaande woning aan de Everstraat vormt door het vrijstaand karakter geen deel uit van een harmonieus geheel van woningen. De gebouwen aan de Everstraat staan telkens ander ingeplant zonder aaneengesloten of duidelijk geheel.

In afwachting tot de bouw van de woningen moet alle puin van de afbraakwerken alsook de funderingsresten worden verwijderd van het terrein. Het terrein moet op zijn oorspronkelijke niveau worden hersteld en worden ingezaaid. Dit wordt opgelegd als voorwaarde.

10.6 Openbaar domein

Wegenis/rooilijn

De aanleg van de wegen met een andere materialisatie (karrenspoor versus 2 m beton/2m grindgazon) maakt duidelijk voor wie deze toegankelijk zijn. Het wagenverkeer en het ander verkeer wordt op die manier duidelijk gescheiden. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede.

Met de twee toegangen wordt de doorwaadbaarheid van dit gebied tussen de Everstraat, Antwerpsesteenweg en de Nieuwelaan verhoogd. Dit is positief.

Op het vlak van circulatie is het ontwerp hoogstaand. Door te kiezen voor een geclusterde parking en een autovrij binnengebied staat de leefkwaliteit en verkeersveiligheid voorop. Het openbaar domein kan worden ingericht in functie van ontmoeting, spel, hemelwaterinfiltratie,...

Ook het scheiden van het harde en zachte verkeer komt de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de bewoners ten goede.

Groen

De aanvraag voorziet in een centrale groenzone tussen de bouwblokken van circa 1.300 m².

Tussen de meergezinswoningen aan de Nieuwelaan en verderop richting de Nieuwelaan wordt nog een groenzone (ca. 1.700 m²) overgedragen naar de stad. Samen met de andere gronden langsheen de Nieuwelaan, die al eigendom zijn van de stad, wordt er zo een aaneengesloten openbare groenstructuur langsheen de Nieuwelaan ingericht. Deze groenzone is zichtbaar en bereikbaar vanuit het project door de openingen tussen de twee meergezinswoningen. De

verkaveling voorziet dus zowel nieuw openbaar groen tussen de bouwblokken alsook een visuele en fysieke verbinding met de groenstructuur langs de Nieuwelaan.

Het voorziene van een centrale groenstructuur is slim en doordacht en resulteert in aaneengesloten openbaar groen waarbij er meer biologische waarde kan gecreëerd worden dan bij versnipperd groen.

Wat de bestaande te behouden bomen en bos betreft. De opvolging van werkzaamheden (sloop en aanleg) nabij bestaande bomen / bos moet worden opgevolgd door een gecertificeerd bomendeskundige. De nodige posten hiervoor moeten opgenomen worden in het technisch dossier. We merken nog op dat de te behouden bomen op het verkavelingsplan 'nieuwe toestand' VA_VP_N niet volledig overeenstemt met het grondplan 'nieuwe toestand' BA_ACAOMV_P_N_5E_Grondplan Nieuwe Toestand. Het Grondplan Nieuwe Toestand is het correcte plan voor wat betreft de te behouden en te verwijderen bomen.

CONCLUSIE

Voorwaardelijk gunstig, mits voldaan wordt aan de bijzondere voorwaarden is de aanvraag in overeenstemming met de wettelijke bepalingen en verenigbaar met de goede plaatselijke aanleg.

[...]

Artikel 2:

Legt volgende voorwaarden op:

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

Bijzondere voorwaarden mbt het bouwrijp maken van het terrein

Bosdecreet – gedeeltelijke ontbossing

Het advies van Agentschap voor Natuur en Bos (advies van 26 september 2023, met kenmerk 23-215058) moet strikt nageleefd worden.

o De vergunning wordt verleend op grond van artikel 90bis, §5, derde lid, van het Bosdecreet en onder de voorwaarden zoals opgenomen in het hierbij gevoegde compensatieformulier met kenmerk: 23-215058.

o De te ontbossen oppervlakte bedraagt 504 m². Deze oppervlakte valt niet meer onder het toepassingsgebied van het Bosdecreet.

o De resterende bosoppervlakte 341 m² moet ALS BOS behouden blijven.

Bijkomende kappingen in deze zone kunnen maar uitgevoerd worden mits machtiging door het Agentschap voor Natuur en Bos. Het is evenmin toegelaten in deze zone constructies op te richten of ingrijpende wijzigingen van de bodem, de strooisel-, kruid- of boomlaag uit te voeren.

o De ontbossing kan enkel worden uitgevoerd conform het plan toegevoegd als bijlage, waarop ook de als bos te behouden zones zijn aangeduid.

o De op het verkavelingsplan aangeduide openbare/niet-openbare beboste groene ruimtes over een oppervlakte van 341 m² worden integraal opgenomen in de verkavelingsvoorschriften. Deze beboste groene ruimtes moeten ALS BOS behouden blijven. Bijkomende kappingen in deze zone kunnen maar uitgevoerd worden mits machtiging door het Agentschap voor Natuur en Bos. Het is evenmin toegelaten in deze zone constructies op te richten of ingrijpende wijzigingen van de bodem, de strooisel-, kruid- of boomlaag uit te voeren. Bijkomende ontbossing in de op het verkavelingsplan aangeduide groene ruimtes is slechts mogelijk na het wijzigen van de verkavelingsvergunning.

o De compenserende bebossing op het perceel/de percelen Gent:

44432C0335/00Z006 over een oppervlakte van 1300 m² dient uitgevoerd te worden binnen 2 jaar vanaf de datum waarop gebruik mag gemaakt worden van deze vergunning. De compenserende bebossing zal uitgevoerd worden door de aanvrager van de vergunning. Deze verbindt er zich toe om minstens binnen 30 dagen voordat de compenserende bebossing wordt uitgevoerd dit aan het Agentschap voor Natuur en Bos te melden. Wanneer de compenserende bebossing volledig is uitgevoerd, kan men hiervan een attest bekomen bij de provinciale afdeling van het Agentschap voor Natuur en bos.

Archeologie

De maatregelen in de archeologienota waarvan akte werd genomen op 9 juli 2023 met referentienummer 26568 moeten uitgevoerd worden overeenkomstig het programma in die archeologienota en het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013. <https://loket.onroerenderfgoed.be/archeologie/notas/notas/26568>

Bomen

De te behouden bomen op het verkavelingsplan 'nieuwe toestand' VA_VP_N stemt niet volledig overeen met het grondplan 'nieuwe toestand' BA_ACAOMV_P_N_5E_Grondplan Nieuwe Toestand. Het Grondplan Nieuwe Toestand is het correcte plan voor wat betreft de te behouden en te verwijderen bomen.

Sloop

In afwachting tot de bouw van de woningen moet alle puin van de afbraakwerken alsook de funderingsresten worden verwijderd van het terrein. Het terrein moet op zijn oorspronkelijke niveau worden hersteld en worden ingezaaid.

Bijzondere voorwaarden met betrekking tot de stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsplan

Algemeen

Bouwhoogtes

De bouwhoogtes uit het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan worden overgenomen. De bouwhoogte van de grondgebonden woningen bedraagt maximaal 10 m. De maximale bouwhoogte van een meergezinsgebouw bedraagt 15 m.

Mobiliteit

In de omgevingsvergunning voor het bouwen van de loten zal moeten aangetoond worden dat er voldoende comfortabele fietsparkeerplaatsen gerealiseerd zullen worden voor alle bewoners.

Uitkragingen

Uitkragingen boven het openbaar domein moeten voldoen aan het algemeen bouwreglement van stad Gent.

Bouwdieptes

Over het algemeen zijn de bouwdieptes in de voorschriften afgestemd op het verkavelingsplan.

Specifieke loten

Lot 1

Op het verkavelingsplan werd aangeduid welke zone voor schakelwoningen is en welke zone voor meergezinswoningen.

De voorschriften met betrekking tot de voortuinstrook en zijtuinstrook werden geschrapt.

Lot 4 tot en met 8

De bouwhoogte moet voldoen aan de 45°-regel ten opzichte van de aanpalende perceelsgrens van Everstraat 37. Dit betekent dat de bovenste laag zich zal moeten terugtrekken van de achterzijde. Bij de eengezinswoningen worden enkel terrassen op het gelijkvloers toegestaan.

Lot 9

De terrassen moeten zich ofwel richten naar de Everstraat ofwel naar het nieuw openbaar domein aan de voorgevel.

Lot 10 en 25

De terrassen op de verdiepingen moeten zich richten naar het nieuw openbaar domein en dus niet naar de aanpalende bestaande tuinzones.

Loten 11 tot en met 24

Bij de eengezinswoningen worden geen terrassen op de verdiepingen toegestaan.

Bijzondere voorwaarden op te nemen in de verkoopaktes

De bouwheren/kopers zijn verplicht een gescheiden systeem voor afvoer van afvalwater en oppervlaktewater (dakafvoer, regenwater) aan te leggen en aan te sluiten op de afvoerleiding voor respectievelijk afvalwater en oppervlaktewater.

Artikel 3:

Legt volgende lasten op

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

Bijkomend worden volgende bescheiden last opgelegd:

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

De norm voor het bescheiden woonaanbod bedraagt 20% (VCW art. 5.93, tweede lid, 2°). Voor deze aanvraag komt dit neer op 13 bescheiden woningen.

De loten 5 en 6 en loten 11 t.e.m. 21 worden aangeduid om de last bescheiden wonen op te vangen. De bescheiden last wordt gewaarborgd door een aankoopoptie voor de grond waarop deze bescheiden last zullen worden gerealiseerd te verlenen aan een sociale woonorganisatie. Deze aankoopoptie maakt deel uit van de aanvraag.

..."

1.8 Argumentatie appellant, hier de derde-beroepinsteller

De beroepsschriften van de verschillende derde-beroepindieners worden als volgt samengevat:

- Het project is onaanvaardbaar qua schaal, bouwdichtheid en ruimtegebruik: in de omgeving zijn geen vergelijkbare projecten te vinden, de Everstraat en onmiddellijke omgeving van de Antwerpsesteenweg kenmerkt zich door vrijstaande en halfopen bebouwing met ruime tuinzones. De woningen langs de Everstraat zullen geconfronteerd worden met zicht op een bouwblok van gesloten bebouwing. De beoogde verkaveling getuigt van winstmaximalisatie, de terreinbezetting is te dens.
- Er is sprake van ernstige mobiliteitshinder en te hoge parkeerdruk in de omgeving. Het project voorziet in te weinig parkeerplaatsen op eigen terrein (het minimum aantal wordt niet gehaald).
- Visuele hinder, privacyhinder, geluidshinder: er zal rechtstreekse inkijk zijn vanuit de nieuwe woningen in de tuinen en woningen langs de Everstraat, de rust in de omgeving zal teloorgaan, de dense bebouwing zal een negatieve impact hebben op de bestaande fauna.
- Het is technisch wel mogelijk om een elektriciteitscabine in een gebouw te plaatsen, alleen is dit kostelijker.
- Beroepindiener zal uitkijken op een containerstraat, dit zal tevens aanleiding geven tot zwerfvuil.
- Beroepindiener stelt dat uitgaande auto's in de woonkamer en slaapkamer zullen schijnen en het woongenot verstoren.
- Waardevermindering aanpalende eigendommen
- De woning Everstraat nr. 35 moet behouden blijven, opdat het karakter van de straat behouden blijft.
- Vreemd om de in- en uitrit langs de Antwerpsesteenweg te voorzien, gelet op het ongunstig advies van het Agentschap Wegen en Verkeer, de Antwerpsesteenweg is reeds overbevolkt, dit zal nog verergeren als gevolg van dit project met vrees voor meer ongelukken.
- De bezoekersparking zal zorgen voor geluidsoverlast, geurhinder, verstoring nachtrust voor de bewoners Antwerpsesteenweg nrs. 814 en 816. Er is geen nood aan bezoeker parkeerplaatsen, er is parkeerplaats genoeg langs de Antwerpsesteenweg en de Everstraat.
- De nieuwe woningen zorgen voor verlies aan lichtinval en zon in de aanpalende woningen.
- Verlies van de oude bomen, het groene uitzicht en de verkoeling in de zomer.
- Het RUP 153A voorzag in 32 wooneenheden, voorliggend project voorziet 64 wooneenheden. Het voorliggende verkavelingsplan druist in tegen het doel en de geest van het RUP. Evenmin is in het dossier iets terug te vinden over de 4m bufferzone die het RUP voorziet.
- Op de plannen wordt niets vermeld over de Rozebeek die doorheen het plangebied loopt.
- Vraag rond de sanering van vervuilde gronden.
- De bewoners van Antwerpsesteenweg nr. 814 zullen neerkijken op een muur van 75m lang en een hoogte van 10m tot 15m, waar er nu enkel zicht op groen is, dit is zeer ingrijpend.
- De projectzone is gekend als drassig, beroepindiener maakt zich zorgen voor wateroverlast.
- Er werden nieuwe stukken bij de aanvraag toegevoegd na de start van het openbaar onderzoek.

- De aanvrager beweert dat de bomen de voorbije 22j via spontane bebossing gegroeid zijn, beroepindiener toont aan dat dit niet klopt. Bovendien is niet duidelijk welke bomen al dan niet gerooid zullen worden. In het bijzonder gaat bezorgdheid naar de kastanjeboom (nummer 11 op plan) waarvan niet duidelijk is of deze behouden blijft. Er zijn verschillen tussen de aanduiding van de bomen op het plan bestaande toestand en op het boscompensatieplan.
- Er zijn onduidelijkheden met betrekking tot de grenzen van de projectzone: de woning Everstraat nr. 37 is opgenomen in de projectzone, doch hoort daar niet bij. Ook zou de zone aangeduid voor boscompensatie niet tot de projectzone behoren, waardoor de boscompensatie niet uitvoerbaar is.
- De bewoner van de woning Everstraat nr. 39 vreest dat spie publiek groen tussen zijn perceel en de nieuw aan te leggen privaattuin een "dode hoek" zal worden met sluikstort en verwaarlozing tot gevolg en vraagt om dit stuk in te lijven bij de privaattuin.
- De loten 3 tem 9 worden voorzien dwars op de Everstraat, missen ruimtelijke samenhang met het bestaande bouwlint langs de Everstraat en zorgen voor aantasting privacy voor de aanpalende woningen langs de Everstraat. Bewoner Everstraat nr. 37 zal uitkijken op een bouwblok van 39,69m langt, dit op een afstand van slechts 7,93m van de perceelsgrens.
- Er bestaat geen garantie dat de wegenis toch niet doorlopend zal worden gebruikt door autoverkeer (van Antwerpsesteenweg tot Everstraat).
- De verkavelingsvoorschriften laten voor de schakelwoningen diensten en vrije beroepen toe, waardoor de woonruimtes worden verplaatst naar de verdiepingen hetgeen inkijk bij de naburen tot gevolg heeft. Bovendien is de verkeerssituatie niet voorzien op de realisatie van dergelijke nevenfuncties.
- -De bestaande inrit langs de Everstraat wordt verlegd, waardoor een groter aantal bomen dient te worden gerooid. Ook voor de loten 3-9 dienen bomen te worden gerooid, welke echter waardevol zijn in kader van klimaatopwarming. De bomen zijn tenslotte zeer uitzicht-bepalend.

1.9 Adviezen in tweede bestuurlijke aanleg (PIV5)

1.9.1 Agentschap Wegen en Verkeer

Deze instantie bracht op 10 juni 2024 een ongunstig advies uit, waarbij integraal het ongunstig advies uitgebracht in eerste aanleg hernomen werd.

1.9.2 Agentschap voor Natuur en Bos

Deze instantie bracht op 3 juli 2024 gunstig advies uit.

1.9.3 Advies college van burgemeester en schepenen

Er werd op 29 mei 2024 advies gevraagd aan het college van burgemeester en schepenen. Het college van burgemeester en schepenen bracht op 17 juli 2024 volgend gunstig advies uit:

"...

1. BESCHRIJVING VAN DE NIEUWE ELEMENTEN/ARGUMENTEN VAN HET BEROEP

- *IVAGO kan wel op de site rondrijden als dit ook voor de brandweer mogelijk is.*
- *Bezwaar tegen het in- en uitrijden van de woningen aan de Antwerpsesteenweg. Vrees voor verkeerslichten die in de leefruimtes binnenschijnen.*
- *Vrees voor geluidsoverlast en veiligheid door de hoogspanningscabine.*
- *Er wordt verwezen naar de historische Rozebeek.*
- *Publiek groen grenzend aan privaat perceel. Voorstel om een stuk op te nemen in het private groen en niet in het publieke groen.*
- *Toegang tot het park. Geen rechtstreekse toegang voor bewoners naar het nieuwe park.*
- *Men haalt aan dat er andere dossierstukken in de beslissing zitten dan hetgeen voorlag bij het openbaar onderzoek.*

2. BEHANDELING VAN DIE ELEMENTEN/ARGUMENTEN VAN HET BEROEP

Heel wat inhoudelijke zaken in de beroepschriften kwamen aan bod tijdens het openbaar onderzoek in eerste aanleg. Nogmaals wordt benadrukt dat met de goedkeuring van het gemeentelijk RUP 'VICTOR BRAECKMANLAAN – NIEUWELAAN – ANTWERPSESTEENWEG' deze

zone werd aangeduid als een projectgebied die dus kan ontwikkeld worden. Het RUP legt een minimale woondichtheid op maar geen maximale. De aanvraag is daarmee in overeenstemming. Het gaat om een verkavelingsaanvraag waarbij de effectieve bouwaanvraag voor de nieuwe gebouwen nog moet ingediend worden.

- **IVAGO**

De aanleg van de wegen is op die manier opgevat dat er geen gemotoriseerd verkeer in het binnengebied kan. Enkel de hulpdiensten en occasionele verkeersbewegingen zoals bijvoorbeeld bij een verhuis kunnen. De aanleg van de weg is voorzien met 2 m beton en 2 m grindgazon. Dit laat occasionele verkeersbewegingen toe maar geen dagelijkse of wekelijkse zoals noodzakelijk voor IVAGO. Een aanleg die wel verkeer zou toelaten in het binnengebied haalt het concept van een autovrij binnengebied en wonen aan een park onderuit.

- **Inrit Antwerpsesteenweg en parking**

Het aantal verkeersbewegingen is relatief beperkt. Het gaat om 64 woonentiteiten op een plek die goed bereikbaar is voor zowel fietsers als met het openbaar vervoer. In het verkavelingsplan is een groenzone voorzien ter hoogte van de parking en de aanpalende perceelsgrenzen. In deze groenzone kan een groenscherm komen om de impact van de in- en uitrijbewegingen te beperken. Een afsluiting kan het gevaar voor binnen schijnen van verkeerslichten vermijden. Dit kan afgesproken worden tussen de eigenaars onderling.

De maaiveldparking is qua omvang beperkt (13 parkeerplaatsen). De impact van deze maaiveldparking is qua geluid/geur bijgevolg dan ook beperkt. Het gaat om auto's die vooral stil staan. Er wordt dus weinig geluid en geur verwacht.

- Een hoogspanningscabine wordt geplaatst met de nodige veiligheidsmaatregelen. De cabine produceert geen storend geluid dat onder de milieuwetgeving valt. De afstand tot de dichtstbijzijnde bestaande woning bedraagt 18 m. Over deze afstand zal de cabine niet hoorbaar zijn.

- De Rozebeek staat niet op de geüpdatete waterkaarten. Bij het wateradvies wordt rekening gehouden met de meest recente gegevens omtrent de waterproblematiek.

- De aangeduide blauwe spie (dode hoek) integreren in de private tuin gaat in tegen het idee van het gemeentelijk RUP. Deze gronden/tuinen zijn aangeduid als een groenzone (zone voor publiek groen). Het is dus bestemmingsmatig correct om dit op te nemen in de openbare groenzone en niet in het private gedeelte.

- Er kan onderzocht worden of er rechtstreekse toegang kan gemaakt worden tot het nieuwe park. Dit is dan te bekijken met de wegendienst en groendienst van stad Gent.

- Het klopt dat na het eerste openbaar onderzoek (28/09/2023 – 27/10/2023) aan aantal dossierstukken werden gewijzigd. Zo was er een aanpassing van de rooilijn noodzakelijk. Er werd een tweede openbaar onderzoek georganiseerd (15/01/2024 – 13/02/2024) waarbij de nieuwe stukken werden voorgelegd ter inzage. Deze laatste stukken zijn diegene die werden vergund door het CBS.

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.

..."

1.10 Wijzigingsverzoek 28 augustus 2024 (PIV 6)

Op 28 augustus 2024 werd een gewijzigde projectinhoud op het omgevingsloket opgeladen.

Onderstaande zaken werden toegevoegd of verduidelijkt:

- Nota ontsluiting Antwerpsesteenweg
- Update mobiliteitstoets
- Replieknota
- Verkavelingsplan bestaande en nieuwe toestand met legende
- Aangepaste verkavelingsvoorschriften na beoordeling stad Gent
- Aangepast inrichtingsplan omgeving
- Toevoegen plan groenbuffer zijde Everstraat

- Toevoegen voortoets stikstof
- Aanpassen boscompensatieformulier

1.10.1 Nieuwe adviesronde

De stad Gent bracht geen tijdig advies uit.

Het Agentschap voor Natuur en Bos bracht op 30 september 2024 een voorwaardelijk gunstig advies uit, verwijzend naar het advies uitgebracht in eerste aanleg. Het gewijzigd boscompensatieformulier wordt goedgekeurd.

Het Agentschap Wegen en Verkeer bracht op 23 september 2024 een ongunstig advies uit. Het advies in eerste aanleg uitgebracht, wordt integraal overgenomen, waarbij volgende aanvulling is opgenomen:

"...

Onwenselijkheid omwille van verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming

Deze aanvraag omvat een project waarbij een niet te verwaarlozen mobiliteitsimpact kan ontstaan.

Artikel 4.3.1. §1 en §2 van de VCRO bepaalt dat de goede ruimtelijke ordening beoordeeld moet worden op o.m. de mobiliteitsimpact en de veiligheid in het algemeen.

De aangevraagde handelingen moeten getoetst worden aan de verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming. Een mobiliteitstoets dient opgesteld te worden om dit op een zorgvuldige wijze te kunnen beoordelen.

De vergunningsaanvraag is onwenselijk om volgende reden: Uit de mobiliteitstoets blijkt dat de mobiliteitseffecten negatief zijn om volgende redenen:

Verkeersdruk en conflicterende situatie met fietsers."

1.10.2 Nieuw openbaar onderzoek

Er werd een nieuw openbaar onderzoek georganiseerd van 6 september 2024 tot en met 5 oktober 2024. Volgens het omgevingsloket werden 9 digitale bezwaarschriften ingediend.

In de bezwaarschriften werden geen nieuwe elementen opgeworpen.

1.10.3 Beoordeling wijzigingsverzoek (PIV6)

Op basis van de op 28 augustus 2024 gewijzigde projectinhoud (PIV6) werd door de provinciale omgevingsambtenaar op 16 oktober 2024 een voorwaardelijk gunstig advies verleend, waarna de deputatie in zitting van 21 november 2024 is overgegaan tot het verlenen van een voorwaardelijk omgevingsvergunning.

1.11 Vernietigingsverzoek Raad voor Vergunningsbetwistingen

Tegen de door de deputatie afgeleverde voorwaardelijk omgevingsvergunning werd door Mr. Isabelle Verhaele namens derde-omwonenden (mevr. Jo De Visscher, dhr. Frederik Vael, dhr. Franz Rieff, mevr. Elly Goeman), een vernietigingsverzoek ingeleid bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Middels arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen dd. 4 maart 2025 (nr.

RvVb.UDN.2425.0561) werd de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de bestreden beslissing bevolen.

De Raad meende dat naast de uiterst dringende noodzakelijkheid tevens een ernstig middel voorhanden was nu de verwerende partij, in het licht van het ongunstig advies van het Agentschap Wegen en verkeer en de beroepsgrievens over de aantakking op de Antwerpsesteenweg, op het eerste zicht niet concreet zou hebben onderzocht of het project via de aantakking op de Antwerpsesteenweg veilig kan ontsluiten. De in de bestreden beslissing opgenomen motivering zou op het eerste zicht niet volstaan.

Verzoeker heeft vervolgens niet verzocht om de voortzetting van de procedure, zodat de Raad voor Vergunningsbetwistingen op 19 juni 2025 is overgegaan tot het vernietigen van de bestreden beslissing en het bevelen van de deputatie om een nieuwe beslissing te nemen.

1.12 Wijzigingsverzoeken na vernietiging door de Raad voor Vergunningsbetwistingen

1.12.1 Wijzigingsverzoek 7 november 2025

Naar aanleiding van het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen werd een eerste gewijzigde projectinhoud (PIV7) op het omgevingsloket geplaatst op 7 november 2025, waarbij volgende aanpassingen werden doorgevoerd:

- De breedte van de inrit en rijweg werd aangepast van 4m naar 5,65m;
- De mobiliteitstoets werd uitgebreid met een addendum met betrekking tot de veiligheid van de fietsers ter hoogte van de Antwerpsesteenweg.
- Een boomeffectanalyse, boombeschermingsplan en soortentoets werden opgemaakt en het boscompensatieplan werd gecorrigeerd.
- Het rooilijnplan werd aangepast doordat de parkeerhaven kant Antwerpsesteenweg anders is vormgegeven.
- Er worden 2 nieuwe kavels (lot 29 en 30) als tuinzone voorzien op het verkavelingsplan.
- Kleine aanpassingen aan de verharding en waterhuishouding, met revisie van het landschapontwerp.
- De bemalingsstudie werd geactualiseerd en verfijnd.

Deze gewijzigde projectinhoud werd aanvaard op 10 november 2025.

1.12.1.1 *Nieuwe adviesronde*

Ingevolge de gewijzigde projectinhoud (PIV7) werd een nieuwe adviesvraag gericht aan het Agentschap Wegen en Verkeer, de brandweer, het Agentschap Natuur en Bos en het college van burgemeester en schepenen.

- Het Agentschap Wegen en Verkeer bracht op 21 november 2025 een ongunstig advies uit.
- De brandweer bracht op 2 december 2025 een voorwaardelijk gunstig advies uit.
- Het Agentschap Natuur en Bos bracht op 25 november 2025 een ongunstig advies uit met betrekking tot het boscompensatievoorstel: *"... De gekozen locatie voor de boscompensatie kan niet worden weerhouden omwille van de bestemming. Er dient een andere locatie of een andere manier voor de boscompensatie te worden gezocht."*
- Het college van burgemeester en schepenen bracht op 29 januari 2026 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

1.12.1.2 *Nieuw openbaar onderzoek*

De aanvraag werd eveneens onderworpen aan een nieuw openbaar onderzoek dat liep van 17 november 2025 tot en met 16 december 2025. Tijdens het openbaar onderzoek werd 1 bezwaarschrift ingediend, waarin volgende bezwaren zijn opgenomen:

- De verkeersonveiligheid als gevolg van de ontsluiting langs de Antwerpsesteenweg blijft. Naar aanleiding van de gewijzigde projectinhoud heeft AWV opnieuw een negatief advies uitgebracht op 21 november 2025.

De verkeersonveiligheid werd steeds door de bezwaarindieners opgeworpen.

Vooreerst wordt opgemerkt dat er in de huidige situatie 4 verkeersveilige toegangswegen zijn voor de eengezinswoningen 810, 812 en 814 hetgeen met voorliggende project wordt gereduceerd tot 3 toegangswegen, voor de 3 woningen en het projectgebied met 64 woonentiteiten.

Door het verbreden van de ontsluitingsweg wordt het juist gevaarlijker voor fietsers. Dat de Antwerpsesteenweg minder fietsbewegingen zou hebben, is feitelijk onjuist aangezien maar één rijrichting werd meegerekend in vergelijking met de Everstraat). De tellingen zijn bovendien niet representatief.

Bezwaarindiener merkt ook op dat de hoofdingang van het voormalige carrosseriebedrijf gelegen was aan de Everstraat en niet Antwerpsesteenweg.

Agentschap Wegen en Verkeer adviseert een maximale toegangsbreedte van 7m, terwijl thans 8,40m wordt gevraagd.

- De parkeercapaciteit op de site is onvoldoende. Er worden slechts 44 autoparkeerplaatsen voor bewoners voorzien en 13 voor bezoekers. Uit de mobiliteitsstudie blijkt dat er meer auto- en fietsparkeerplaatsen nodig zijn dan voorzien.
- De aanvraag is strijdig met het RUP.
De aanvraag is op volgende punten in strijd met de voorschriften van het RUP:
 - Te grote bouwdichtheid en er wordt geen totaalproject voorzien
 - Maximum de helft van de woonentiteiten mag onder de vorm van een meergezinswoning worden voorzien: schakelwoningen worden naar de normen van de brandweer onder meergezinswoningen gedefinieerd.
 - Geen harmonie met het gabarit van de aanpalende bebouwing
 - De meergezinswoningen spreiden zich uit naar de tuinzones van de Antwerpsesteenweg terwijl het RUP de aansluiting op de groenstrook langs de Nieuwelaan oplegt.
 - Teveel verhardingen
- De aanvraag is strijdig met de goede ruimtelijke ordening.
- De machtiging van de eigenaars Antwerpsesteenweg 814 ontbreekt, het oostelijk deel van de nieuwe toegangsweg wordt zelfs overgeheveld naar het openbaar domein zonder toestemming van de eigenaars.
- De aanvraag genereert een negatieve soortentoets (oa voor de rode eekhoorn) en er is sprake van vermijdbare natuurschade.
- De project-MER-screeningsnota is onvolledig en gebrekkig wegens het niet betrekken van de milieueffecten van de bemaling.

De bezwaren werden in het voorwaardelijk gunstig advies van het college van burgemeester en schepenen dd. 29 januari 2026 behandeld als volgt:

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

1. De verkeersonveiligheid door toedoen van de ontsluiting langs de Antwerpsesteenweg blijft
De breedte van inrit en rijweg werd aangepast om tegemoet te komen aan het probleem van kruisende voertuigen en het in- en uitdraaien. De rijweg werd verbreed van 4m naar 5,65m. Enkel de eerste 10 m gemeten vanaf de rooilijn van de Antwerpsesteenweg dient verbreed te worden (volledig in beton).

T.a.v. de veiligheid van de fietsers ter hoogte van de Antwerpsesteenweg werd een addendum opgesteld op de mobiliteitstoets om dit concreet te onderzoeken. De conclusie is dat de veiligheid voor in- en uitrijden meer gegarandeerd is ter hoogte van de Antwerpsesteenweg dan ter hoogte van de Everstraat. De reden is tweeledig. De Antwerpsesteenweg heeft één fietspad per rijrichting én telt minder fietsverkeerbewegingen. De Everstraat heeft geen fietspaden, waardoor fietsers in 2 rijrichtingen op de rijbaan rijden, met een meer dan dubbel aantal fietsers t.o.v. de Antwerpsesteenweg.

Tot slot is ook de zichtbaarheid voor in- en uitrijdend gemotoriseerd verkeer verhoogd door de incorporatie van lage plantvakken ter hoogte van de parkeerstrook.

In vergelijking met de huidige situatie verdwijnen de twee huidige inritten. De toegang wordt geclusterd tot een nieuwe, brede toegang zonder zichtobstakels. De huidige twee conflictsituaties worden gereduceerd tot één conflictpunt, wat de veiligheid ten goede komt.

Bijkomend verdwijnt het bestaande ontsluitingspunt van het carrosseriebedrijf naast woning Antwerpsesteenweg 810.

De parkeercapaciteit op de aanvraagpercelen is onvoldoende

Bij de realisatie van de bouwvergunning zal men moeten voldoen aan de parkeerrichtlijnen van de stad Gent. Uiteraard heeft men nu al de nodige berekeningen gedaan om te zien of dit ruimtelijk kan. De conclusie was er ruimte voldoende is om hieraan te voldoen.

Bijkomende maatregelen zoals het voorzien van deelwagens kan ervoor zorgen dat er minder parkeerplaatsen moeten voorzien worden. De nodige bewijslast voor het voorzien van een autodeelsysteem zullen aangeleverd moeten worden.

2. De aanvraag strijdt met het gemeentelijk RUP én met de goede ruimtelijke ordening

** Te grote bouwdichtheid: het RUP legt een minimale dichtheid op, geen maximale. Dit kan dus niet als een afwijking beschouwd worden. De ruimtelijke inpasbaarheid van de verkaveling werd gemotiveerd in eerste aanleg. De conclusie was dat de stedenbouwkundige figuur en de nieuwe woningen zich op een kwalitatieve manier in dit stedelijke woonweefsel kunnen inpassen. De bedoeling van deze projectzone van het RUP was een kwalitatieve verdichting realiseren met een minimale dichtheid. Hier voldoet de verkaveling aan.*

Wat betreft de verhouding eengezinswoningen/schakelwoningen/meergezinswoningen maakt het algemeen bouwreglement een duidelijk onderscheid tussen deze drie typologieën. De voorschriften nemen op dat er een maximum (50%) aan meergezinswoningen mag zijn. Ook hier voldoet men aan. De overige 50% is verdeeld onder zowel schakelwoningen als eengezinswoningen.

** geen harmonie: stellen dat er aan de Everstraat geen woningen met drie bouwlagen voorkomen is onjuist. Zo heeft huisnummer 19 effectief drie volwaardige bouwlagen. Ook de nummers 5, 7 en 9 hebben een gabarit van drie bouwlagen. Hetzelfde geldt voor de woningen aan de Antwerpsesteenweg. De nummers 800 – 812 hebben ook allemaal drie bouwlagen. Het was expliciet de bedoeling van het RUP om drie bouwlagen te kunnen voorzien, met respect voor de omgeving. Wat betreft de meergezinswoningen in de buurt. Aan de overkant van de Nieuwelaan komen ook meergezinswoningen van vijf bouwlagen of zelfs hoger voor. De verkaveling voorziet een woongebouw aan de Everstraat die zich in het bestaand straatbeeld inpast. Het is logisch dat hier ook een toegang zit naar de verkaveling met een mix van woontypologieën en hogere volumes meer aan de groenzone aan de Nieuwelaan. Ook dit is conform de verkavelingsvoorschriften.*

** geen aansluiting meergezinsgebouwen op bedoelde groenzone: De twee meergezinswoningen staan aan de groenzones van het RUP die ook overgedragen worden naar de stad. De schakelwoningen worden niet allen aan de groenzones van het RUP gepositioneerd maar bevinden zich wel aan een nieuwe openbare groenzone. Dit zijn in principe ook woningen voor gezinnen die strikt gescheiden zijn met een eigen toegang en dus geen meergezinswoningen zijn.*

** te veel verharding:*

▪ de omgevingsaanleg toont net aan dat er minimaal verhard wordt. Dit door de keuze om hier een autoluwe verkaveling te gaan realiseren met een duidelijke hoofdtoegang voor wagens en een andere, secundaire toegang voor fietsers en wandelaars. De nodige verharding wordt bovendien telkens dubbel gebruikt, zowel voor de hulpdiensten als toegangspaden tot de woningen.

▪ Het privaat parkeren wordt onder de grond opgelost waardoor ook hier geen verharding voor nodig is.

3. Machtiging eigenaars Antwerpsesteenweg 814

De aanvraag bevat een overeenkomst over een eeuwigdurende erfdienstbaarheid van doorgang en overgang over de percelen die toegang geven tot de site.

4. Natuur- en soortentoets

De conclusie van de natuurtoets is dat het verlies aan habitatwaarde te ondervangen is door de bosrandzone te behouden en te versterken. De conclusie van de soortentoets is dat door de vrijblijvende ruimte maximaal te gaan inrichten i.f.v. een nieuwe habitatontwikkeling voor aan parkbos gerelateerde soorten er zo goed als mogelijk tegemoet wordt gekomen aan de zorgplicht. Het Agentschap Natuur en Bos adviseerde voorwaardelijk gunstig m.b.t. de boscompensatie. Dit wordt ook als voorwaarde opgenomen.

5. project-mer-screening

De aanvraag bevat een bemalingsadvies opgemaakt door studiebureau Anteagroup. Hierin staat erg uitgebreid omschreven wat de effecten van een bemaling voor het bouwproject zullen zijn. De conclusie is dat de tijdelijke bronbemaling onder een klasse 2 inrichting zal vallen.”

1.12.2 Wijzigingsverzoek 3 december 2025 (PIV8)

Ingevolge het ongunstig advies van het Agentschap Natuur en Bos werd op 3 december 2025 een gewijzigd voorstel tot boscompensatie toegevoegd. Er werd vastgesteld dat de eerder voorgestelde boscompensatie niet voldeed aan de regelgeving, waardoor ANB haar eerder gunstige adviezen moest herzien. De compensatiezone die op de plannen werd aangeduid voldoet niet als voldoende juridisch correct boscompensatie, waardoor er een aangepast voorstel tot compensatie zich opdringt.

Met de gewijzigde projectinhoud werd aan financiële compensatie aan de aanvraag toegevoegd. Het eerder op de plannen opgenomen speelbos blijft behouden, zodat er verder geen aanpassingen dienen opgenomen te worden.

De gewijzigde projectinhoud werd diezelfde dag, 3 december 2025, aanvaard.

Op basis van deze gewijzigde projectinhoud werd een nieuwe adviesvraag aan ANB gericht die over het aangepaste boscompensatievoorstel op 4 december 2025 een gunstig advies uitbracht.

1.12.3 Replieknota aanvrager 7 januari 2026

Aanvrager geeft in een replieknota weerwoord op het advies van Agentschap Wegen en Verkeer en op het bezwaarschrift.

Advies Agentschap Wegen en Verkeer

Bij de aanvraag werd een addendum bij de mobiliteitstoets gevoegd, waar onder meer wordt ingegaan op de verkeersveiligheid voor fietsers. Hieruit moet blijken dat de Antwerpsesteenweg de best uitgeruste weg is voor de ontsluiting van het project. De Everstraat kent een smal wegprofiel zonder afzonderlijke fietspaden.

De oprit werd verbreed tot 8,40m, waardoor auto's niet langer moeten wachten op de site te bereiken als er een auto de site verlaat. Aangezien ook de parkeerstrook wordt onderbroken hebben autobestuurders die de site verlaten een goed zicht op de fietsers.

Repliek bezwaarschrift

- Woning nr. 814 maakt op vandaag reeds gebruik van een inrit aan de linkerkant, met mogelijkheid om op eigen perceel te draaien. Ook voor woning nr. 812 ontstaat er geen negatieve impact op vlak van verkeersveiligheid, beide inritten kunnen hier samensmelten tot één inrit.
- Gelet op de aanwezigheid van een loods op de site van het voormalige carrosseriebedrijf, werden beide ontsluitingswegen aangewend.
- De tellingen werden uitgevoerd op 25 april 2023 en niet ten tijde van de coronacrisis. Bovendien is het wel degelijk verdedigbaar om slechts één rijrichting mee te nemen voor fietsverkeer op de Antwerpsesteenweg en beide fietsrijrichtingen op de Everstraat, aangezien beide straten een ander profiel kennen.
- Parkeercapaciteit: huidig project voorziet 44 autoparkeerplaatsen, 2 elektrische deelwagens en 13 parkeerplaatsen voor bezoekers. Het project gaat verder uit van 242 fietsparkeerplaatsen. De aanvraag voldoet aan de parkeerrichtlijnen van de stad. Uit verschillende studies blijkt dat een deelauto in de praktijk voor een grotere afname zorgt dan de 4 wagens die de stad vooropstelt. De fietsparkeerplaatsen werden duidelijk op plan ingetekend.
- Aanvrager weerlegt de door bezwaarindieners opgeworpen strijdigheden met het RUP en verwijst hiervoor naar de eerder beslissing van deputatie waarin deze vermeende strijdigheden reeds werden uitgeklaard.
- Hinderaspecten: met betrekking tot de verstoring van het woongenot door het inschijnen van de auto's stelt aanvrager dat er een voldoende afstand aanwezig is tussen de woning van bezwaarindieners en de in- en uitrit, dat er op eigen terrein een grote boom staat, dat het een bestaande ontsluiting betreft. Aanvrager verwijst naar het voorwaardelijk gunstig advies van ANB betreffende de compensatie van het verlies aan bomen. Aangaande het afvalstraatje kan worden verwezen naar de eerdere beslissingen van het college van burgemeester en schepenen en van deputatie.
- Aangaande het ontbreken van een machtiging van de eigenaars van de woning Antwerpsesteenweg nr. 814 verwijst aanvrager naar art. 78 OVD. Voorts wordt erop gewezen dat er een eeuwigdurende erfdienstbaarheid van doorgang, overgang en uitweg rust op het perceel.
- Een natuur- en soortentoets werd bij de aanvraag gevoegd, waaruit wordt besloten dat wordt tegemoet gekomen aan art. 14 van het Natuurdecreet. De bezwaarindieners brengen geen enkel draagkrachtig gegeven bij waaruit blijkt dat het aangevraagde project een betekenisvolle verstoring van beschermde soorten kan veroorzaken. De bezwaarindieners verwijzen naar bomen en struiken die zich buiten de te ontbossen zone

bevinden, zonder daarbij aan te tonen dat deze beschouwd moeten worden als (deel uitmakend van) een bos in de zin van het Bosdecreet.

Bij de aanvraag werd een uitvoerige boomeffectanalyse en boombeschermingsplan gevoegd. De hierin opgenomen voorwaarden en maatregelen worden geïmplementeerd en nageleefd.

- Bij de aanvraag werd wel degelijk een bemalingsstudie gevoegd, welke nog werd geactualiseerd.

1.12.4 Wijzigingsverzoek 16 april 2026 (PIV9)

Ingevolge het aanhoudend ongunstig advies vanwege het Agentschap Wegen en Verkeer inzake de voorziene ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer langs de Antwerpsesteenweg is aanvrager in dialoog gegaan met stad Gent en het AWW. Dit overleg heeft andermaal geresulteerd in een gewijzigde projectinhoud(PIV9) die op 16 april 2026 formeel werd opgeladen op het omgevingsloket. Met PIV9 werden formeel volgende wijzigingen aangebracht:

- De breedte en uitvoering van de rijweg naar de Antwerpsesteenweg werd in samenspraak met AWW andermaal aangepast, zodat er niet langer sprake is van de realisatie van een nieuw openbaar kruispunt op de Antwerpsesteenweg. Concreet werd er een publieke toegang voorzien van 2,40m die louter dient ter ontsluiting van traag verkeer. Daarnaast wordt een private oprit met een breedte van 4,40m voorzien voor gemotoriseerd verkeer. Beide ontsluitingen (de publieke trage weg en de private oprit voor gemotoriseerd verkeer) worden fysiek van elkaar gescheiden door een infiltratiezone met vaste afsluiting. De private oprit in waterpasserende verharding doet in de eerste plaats dienst als ontsluiting voor bewoners en daarnaast als brandweerweg. Er is in géén sprake van een publieke ontsluiting op de Antwerpsesteenweg voor gemotoriseerd verkeer en er worden géén aanpassingen gedaan aan het bestaande openbaar domein. Derhalve is er géén sprake van een nieuw kruispunt, conform de afspraken en richtlijnen met het AWW.
- Het rooilijnplan werd aangepast conform de besprekingen met de stad en AWW. Een aantal nieuwe private loten werden gecreëerd, waaronder de private oprit en de parkeerhaven.
- Lot 26, eerder voorzien voor een hoogspanningscabine, doet nu dienst als private parkeerhaven en een nieuw lot 31 werd gecreëerd voor de private oprit.
- Revisie van de plannen waterhuishouding en landschapsontwerp als gevolg van de gewijzigde rooilijn en de creatie van bijkomende private loten.
- Een omgevingsvergunning voor de sloop van de garage bij Antwerpsesteenweg nr. 812 werd aangevraagd en definitief goedgekeurd.

1.12.4.1 Nieuwe adviesronde

Ingevolge de gewijzigde projectinhoud (PIV9) werd een nieuwe adviesvraag gericht aan het Agentschap Wegen en Verkeer, de brandweer, het Agentschap Natuur en Bos en het college van burgemeester en schepenen.

- Het Agentschap Natuur en Bos bracht op 24 april 2026 een gunstig advies uit:
"Er werden in de nieuwe projectinhoudversie geen nieuwe elementen gevonden die betrekking hebben op natuurwetgeving of het vorige advies. Het voorgaande advies d.d. 04-12-2026 blijft dan ook behouden."
- Het Agentschap Wegen en Verkeer bracht op 30 april 2026 een gunstig advies uit.
- Het college van burgemeester en schepenen bracht op 10 juli 2026 een voorwaardelijk gunstig advies uit.
- Hulpverleningszone Centrum bracht op 30 april 2026 een voorwaardelijk gunstig advies uit.
- IVAGO bracht geen tijdig advies uit.

1.12.4.2 Nieuw openbaar onderzoek

De aanvraag werd eveneens onderworpen aan een nieuw openbaar onderzoek dat liep van 22 april 2026 tot en met 21 mei 2026. Tijdens het openbaar onderzoek werd 1 bezwaarschrift ingediend, waarin volgende bezwaren zijn opgenomen:

- De verkeersonveiligheid als gevolg van de ontsluiting langs de Antwerpsesteenweg blijft. De gewijzigde PIV kan niet leiden tot een gewijzigd standpunt van AWW aangezien de pijnpunten uit het eerdere negatieve advies van AWW niet worden aangepakt. Het gunstig advies van AWW is niet ondertekend en niet gemotiveerd.

- De parkeercapaciteit op de site is onvoldoende: voor de 64 wooneenheden worden slechts 44 autoparkeerplaatsen voorzien, en er worden slechts 12 parkeerplaatsen voor bezoekers gerealiseerd. Volgens de mobiliteitsstudie zijn er 58 autoparkeerplaatsen voor bewoners vereist. Ook het aantal fietsparkeerplaatsen (95) volstaat niet. Daarnaast zijn er geen bezoekersplaatsen voor fietsers aanwezig, hetgeen knelt nu een publieke toegang voor fietsers wordt voorzien.
- De aanvraag is strijdig met het RUP: er wordt een te grote bouwdichtheid gerealiseerd, de aanvraag voorziet niet in een totaalproject voor de gehele projectzone D, er worden teveel meergezinswoningen gerealiseerd (45 entiteiten versus slechts 19 eengezinswoningen), een harmonieuze inpassing ontbreekt, de meergezinswoningen sluiten niet aan op de bedoelde tuinzone maar spreiden zich uit naar de tuinzones langs de Antwerpsesteenweg, er wordt teveel verharding voorzien.
- De aanvraag is strijdig met de goede ruimtelijke ordening: bezwaarindiener haalt verschillende hinderaspecten aan, die reeds doorheen de procedure werden aangekaart, en vult aan met bijkomende hinderaspecten oa op vlak van sluitstort, afvalcontainers, ...
- De machtiging van de eigenaars Antwerpsesteenweg 814 tot het indienen van de verkavelingsaanvraag ontbreekt. Aanvrager heeft enkel een erfdienstbaarheid van doorgang op het lot 27 dat zal worden overgedragen naar openbaar domein.
- De aanvraag genereert een negatieve soortentoets (oa voor de rode eekhoorn) en er is sprake van vermijdbare natuurschade. Het boscompensatievoorstel is niet correct, de natuur- en soortentoets is onvoldoende duidelijk in de concrete maatregelen die moeten worden genomen.
- De project-mer-screening is onvolledig en gebrekkig wegens het niet betrekken van de milieueffecten van de bemaling. Bij PIV9 werd een bemalingstudie gevoegd, maar deze is niet volledig.
- De aanvraag ligt niet aan een voldoende uitgeruste weg, het rooilijnplan kan niet aangepast worden in graad van beroep en de gemeenteraadsbeslissing omtrent de zaak der wegen is nog niet voorhanden.

De bezwaren werden in het voorwaardelijk gunstig advies van het college van burgemeester en schepenen dd. 10 juli 2026 behandeld als volgt:

"De bezwaren en bespreking ervan van de bezwaarschriften van de voorgaande openbare onderzoeken werden opgenomen in de voorgaande beslissingen. Hieronder wordt ingegaan op de nieuwe elementen met betrekking tot de laatste projectinhoudversie.

1. De aanvraag ligt niet aan een voldoende uitgeruste weg. Het rooilijnplan kan niet aangepast worden in graad van beroep én de gemeenteraadbeslissing omtrent de zaak der wegen is nog niet voorhanden.

a. De pijnpunten van het advies van AWV worden niet aangepakt.

Reactie op dit bezwaarschrift

Het meest recente advies van AWV (afgeleverd op 30 april 2026) is voorwaardelijk gunstig. AWV zal de weg niet aanpassen op het openbaar domein en acht dit ook niet nodig. We kunnen er dus van uitgaan dat het feit dat er met een private oprit wordt gewerkt en een publieke toegang voor fietsers- en wandelaars voor het Agentschap Wegen en Verkeer aanvaardbaar is.

b. De publieke weg is te smal voor verkeer waar fietsers en voetgangers gemengd worden. Er zijn kruisbewegingen tussen de wagens en de fietsers. Dit is geen veilige situatie.

Reactie op dit bezwaarschrift

De keuze om te ontsluiten voor wagens op de steenweg werd al behandeld in het dossier in eerste aanleg. Met deze nieuwe projectinhoudversie is de keuze van ontsluiting op de steenweg niet gewijzigd.

Een onderling conflict tussen fietsers of voetganger met autoverkeer is door het scheiden van het verkeer quasi niet meer mogelijk. Waar dit verkeer elkaar wel nog kruist zorgt andere materialisatie voor een extra attenderen op de passage van voetgangers en fietsers. Het aantal verkeersbewegingen blijft beperkt tot de nieuwe bewoners van deze aanvraag. Tijdens de

ochtendspits worden er twee inkomende en 9 uitgaande verplaatsingen verwacht, tijdens het avondspitsuur 8 inkomende en 3 uitgaande verplaatsingen. Dit blijft al bij al dus beperkt.

c. De conflictsituatie van de in- en uitrit aan de Antwerpsesteenweg met fietsers wordt niet weerlegd. De autobewegingen komen op het noordelijk fietspad terecht. Het is niet geloofwaardig dat er geen auto's naar het binnengebied moeten rijden.

Reactie op dit bezwaarschrift

De keerbewegingen op het plan betreffen de in- en uitrijbeweging voor hulpdiensten in geval van nood. Het klopt dat in noodsituaties de hulpdiensten over de fietspaden kunnen rijden als dit nodig is. Het is dus zeker niet zo dat auto's dagelijks over het fietspad moeten rijden om de private oprit te moeten inrijden. Het project is opgevat als een autoluwe verkaveling. Het binnengebied is enkel bereikbaar voor de hulpdiensten en traag verkeer. Dit wordt duidelijk aangegeven door zowel de aanleg die niet voorzien is op dagelijks autoverkeer alsook de positie van paaltjes aan de toegang van het binnengebied.

d. De project-mer-screening is onvolledig en gebrekkig wegens het niet betrekken van de milieueffecten van de bemaling.

Reactie op dit bezwaarschrift

De aanvraag bevat een bemaling waarin men dieper ingaat op de effecten van een bemaling voor de ondergrondse kelder die zal gerealiseerd worden

bij de effectieve bouw. Als bemalingsconcept gaat men uit van een gravitatie of vacuüm filterbemaling. Er worden verschillende zaken onderzocht (debieten, zettingen). Men werkt met een retourbemaling bij het lozingsconcept. De bemaling zal een ingedeelde inrichting zijn volgens de VLAREM-wetgeving. De bemalingsstudie is opgesteld door een studiebureau. We kunnen er vanuit gaan dat de mogelijke effecten voldoende onderzocht zijn en dat de conclusie is dat er geen project-MER moet opgemaakt worden.

e. Er was geen degelijk ontwerp van rooilijnplan in het initiële aanvraagdossier. Dit kan in een beroepsperiode niet aangepast worden. Het aanvraagplan spreekt van een verplaatste verlaging bij de lantaarnpaal die er niet is.

Reactie op dit bezwaarschrift

De geïntegreerde procedure waarbij men in een Omgevingsvergunning een gemeenteweg kan aanleg, verplaatsen, wijzigen of opheffen laat het toe om zowel in eerste aanleg als in tweede aanleg de rooilijn aan te passen gedurende de procedure. Dit is hier ook het geval.

f. De gemeenteraadsbeslissing is nog niet aanwezig. Er kan pas een vergunning afgeleverd worden na de goedkeuring van de gemeenteraad over de gemeenteweg.

Reactie op dit bezwaarschrift

In de beroepsfase werd door de deputatie Oost-Vlaanderen gevraagd aan de stad Gent om een gemeenteraadsbeslissing over de zaak der wegen te laten doorgaan. De beslissing over de zaak der wegen moet plaatsvinden vooraleer de beslissing over de omgevingsaanvraag kan genomen worden."

1.12.4.3 Gemeenteraadsbeslissing

De gemeenteraad heeft in zitting van 22 juni 2026 het aangepast wegenisdossier goedgekeurd.

1.12.5 Replieknota aanvrager 29 juli 2026

Op 29 juli 2026 werd namens aanvrager een replieknota opgeladen op het omgevingsloket waarbij andermaal weerwoord wordt gegeven op de ontvangen bezwaren.

- Mobiliteit: het gunstig advies van AWW werd verleend na wijzigingen welke werden besproken met AWW en de stad Gent. Er wordt ter hoogte van de Antwerpsesteenweg niet langer een publieke weg voor gemotoriseerd verkeer voorzien, waardoor er niet langer sprake is van een nieuw kruispunt dat wordt gecreëerd. De private oprit dient uitsluitend als ontsluiting voor de bewonersparking en als brandweerweg.

Uit de bij de aanvraag gevoegde stukken blijkt bovendien dat de Antwerpsesteenweg de best uitgeruste weg betreft voor de ontsluiting van het project.

Het dienstorder MOW/AWW/2012/16 betreft geen bindende norm en heeft geen directe werking, blijkt uit rechtspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen. De private oprit voor gemotoriseerd verkeer heeft een breedte van 4,40m en valt daarmee binnen de normen.

- Voldoende uitgeruste weg – rooilijnplan: bezwaarindieners splitsen met hun kritiek de projectsite op in afzonderlijke delen, waardoor ze een voorwaarde toevoegen aan artikel 4.3.5 §1 VCRO. De voldoende uitgeruste weg waaraan het project wordt voorzien, is de Antwerpsesteenweg.
Wat de aanpassing van het rooilijnplan betreft, stelt aanvrager dat bij de initiële aanvraag reeds een rooilijnplan was gevoegd en dit plan werd aangepast ingevolge adviezen en ontvangen bezwaren. Het arrest van RvVb waarnaar bezwaarindieners verwijzen, betrof een situatie waar bij de initiële aanvraag geen rooilijnplan was gevoegd, het betreft dus een fundamenteel andere situatie.
- Bemalingsstudie: de geactualiseerde bemalingsstudie van 2025 is op vrijwel alle vlakken een substantieel verbeterde versie van de studie uit 2023. De studie van 2025 betreft een simulatie met een grondwatermodel hetgeen een stuk accurater is dan een inschatting op basis van een analytische nota zoals de studie van 2023.

Voor de weerlegging van de eerder geformuleerde en thans hernomen bezwaren wordt verwezen naar de replieknota van 7 januari 2026.

1.13 Beoordeling gewijzigde projectinhoud (PIV9)

Het is de thans voorliggende gewijzigde projectinhoud (PIV9) die hierna beoordeeld wordt.

Motivering

2.1 De watertoets

Het terrein ligt volgens de watertoetskaarten 2023 niet in een overstromingsgevoelig gebied maar grenst wel aan pluviaal overstromingsgevoelig gebied (Everstraat, Antwerpsesteenweg en de strook tussen de verkaveling en Nieuwelaan).

De omgevingsvergunningsaanvragen voor de toekomstige gebouwen en verhardingen zullen moeten 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 en aan het Algemeen Bouwreglement van de stad Gent.

Het verkavelingsontwerp voorziet enkel in de strikt noodzakelijke verharding (oa door te werken met een karrenspoor en een ondergrondse parkeergarage) welke kan afwateren in de onverharde groene randzones. Een deel van de verharding wordt uitgevoerd in grindgazon. De bovengrondse parkeerplaats wordt in grasbetontegels gerealiseerd.

Op de site worden meerdere bovengrondse infiltratievoorzieningen gerealiseerd. Volgens de bij de aanvraag gevoegde hydrologische analyse hebben de wadi's elk een voldoende buffervolume en infiltratieoppervlak.

Er wordt geoordeeld dat geen schadelijk effect voor het watersysteem te verwachten valt. De doelstellingen van het decreet betreffende het integraal waterbeleid worden niet geschaad.

2.2 De rioleringstoets

Op grond van artikel 4.3.9. dient een rioleringstoets te worden uitgevoerd.

Op basis van het definitief zoneringsplan van de stad Gent ligt de ontwikkeling binnen centraal gebied. In de zone van de geplande verkaveling ligt een gemengd rioleringsstelsel waarop kan worden aangesloten.

2.3 De MER-toets

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

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

De aanvraag betreft het verkavelen van een binnengebied voor de realisatie van een woonontwikkeling met max. 64 woonegelegenheden. Bij de aanvraag werd een uitgebreide projectmer-screeningsnota gevoegd.

De hoeveelheid bijkomende autoverplaatsingen kan worden opgevangen door het bestaande verkeersnet, er kan een voldoende groot aanbod aan fietsstalplaatsen en autoparkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd, openbaar vervoer is op fietsafstand bereikbaar. Het project heeft geen noemenswaardige impact op mobiliteit.

Gedurende de werf zijn er bijkomende verkeersbewegingen, deze zijn tijdelijk van aard. Het terrein is voldoende groot om op eigen terrein een werfzone te voorzien.

Bijkomende verstoring van bestaande biodiversiteit door luchtverontreiniging, lawaai, menselijke aanwezigheid of terreininname is te verwaarlozen.

De aanvraag voorziet onder meer het verkavelen van het terrein in functie van de realisatie van een meergezinswoning met ondergrondse parking. Bij de uitvoering van het project zal dus tijdelijk bemaling moeten voorzien worden. Om de effecten van de bemaling na te gaan werd een bemalingsstudie aan het aanvraagdossier toegevoegd. Voor de aanleg van de nieuwe ondergrondse parking wordt uitgegraven tot een niveau van 4,26 mTAW of 2,98 m-mv. Drie liftputten dienen lokaal dieper te worden uitgegraven tot een niveau van 3,26 mTAW of 3,98 m-mv. Er zal steeds bemaald worden tot 0,5 meter onder de uitgravingsdiepte. De bouwput dient maximaal bemaald te worden tot 3,76 mTAW of tot 3,48 m-mv. De liftputten dienen maximaal bemaald te worden tot 2,76 mTAW of tot 4,48 m-mv. De bouwput heeft een max. lengte van ca. 78 meter en een max. breedte van 17 meter. De garagekelder zal bemaald worden over een maximale geschatte periode van 6 maand (183dagen). De liftputten zullen tijdelijk dieper worden bemaald over een periode van 30 dagen overlappend met de derde maand van de bemaling van de kelder. Naast de wettelijke verplichte monitoring, wordt voor deze bemaling retourbemaling voorzien om een deel van het onttrokken debiet terug in de ondergrond te brengen. In het projectgebied is er voldoende plaats om retour te plaatsen. Daarnaast wordt er aangeraden om bij de te behouden bomen druppelirrigatie of beregening te voorzien zodat deze bomen voldoende gecompenseerd worden voor de tijdelijke verlaging van de grondwaterstand. Tot slot wordt er ook aangeraden om infiltratie te voorzien in de biologisch waardevolle percelen ten oosten van de bemaling. Hiertoe kan een deel van het bemalingswater in afgedamde grachten geleid worden zodat het lokaal kan infiltreren. Voor de vastgestelde parameters van de in de nabije omgeving van het projectgebied gekende OVAM-dossiers wordt geen invloed verwacht, gezien de saneringsplichtige verontreiniging voorafgaande aan de bemaling volledig wordt gesaneerd tot onder de richtwaarde en er dus geen restverontreiniging wordt verwacht. Mits het nemen van de hierboven gestelde milderden maatregelen kan geoordeeld worden dat de vereiste bemaling geen negatieve effecten zal veroorzaken.

Er is bodemverontreiniging in het projectgebied vastgesteld, de bodem zal worden gesaneerd alvorens te starten met de realisatie van het project. Mits het broedseizoen vermeden wordt om hinderlijke ingrepen uit te voeren en mits toepassing van geschikte bemalings- en funderingstechnieken, is ook de tijdelijke impact van de werf op de biodiversiteit beperkt.

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.

2.4 De natuurtoets

Artikel 16 §1 van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbewoud en het natuurlijk milieu, bepaalt dat in het geval van een vergunningsplichtige activiteit de bevoegde overheid er zorg voor dient te dragen dat er geen vermijdbare schade aan de natuur kan ontstaan door de vergunning of toestemming te weigeren of door redelijkerwijze voorwaarden op te leggen om de schade te voorkomen, te beperken of, indien dit niet mogelijk is, te herstellen.

Het is vaststaande rechtspraak dat 'vermijdbare schade' moet worden begrepen als schade die kan worden vermeden door het aanpassen van het project of door het nemen van bepaalde voorzorgsmaatregelen, die in de praktijk haalbaar zijn en die niet leiden tot de onwerkbaarheid van de exploitatie of het project. Het begrip 'vermijdbare schade' mag met andere woorden niet zodanig worden geïnterpreteerd dat deze (enkel) vermijdbaar zou zijn als de aangevraagde activiteit of werken

niet zouden worden uitgevoerd of dermate worden ingeperkt dat deze niet meer werkbaar zijn. Schade dient hierbij zowel bekeken voor de onmiddellijke omgeving als voor de ruimere context én rekening houdende met de verschillende effectengroepen die mogelijks worden beïnvloed door de aanvraag zowel bij aanleg als gebruik.

De bouwplaats is op de biologische waarderingskaart aangeduid als deels biologisch waardevol als jong loofbos met verruigd grasland. Het betreft de zuidelijke rand waar het te behouden speelbos is gelegen.

Voor het overige zijn er geen speciale beschermingszones in de directe nabijheid aanwezig. Het dichtstbij gelegen Habitatrichtlijngebied 'Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent' bevindt zich op ruim 1,7 km. Gelet op deze ligging en afstand kan in alle redelijkheid gesteld worden dat het project voorzien in de aanvraag geen risico op betekenisvolle aantasting zal vormen van de actuele en mogelijke toekomstige habitats of zoekzones met betrekking tot de speciale beschermingszones.

Verschuivingen van bomen betreffen het verlies aan oude bomen en daarmee gepaard gaand het groene uitzicht en verkoelend effect dat bomen hebben op de omgeving. Het projectgebied werd ingekleurd als stedelijk woongebied, bebouwing is derhalve planologisch mogelijk, zodat hier niet zonder meer kan gesteld worden dat hier sprake is van vermijdbare schade. Het ontwerp voorziet daarnaast ook het behoud en herstellen van een grote oppervlakte aan groen, met heel wat nieuwe hoogstammige bomen en een speelbos, aansluitend op reeds bestaand groen. Op die manier wordt het verlies aan bomen ruimschoots gecompenseerd.

De aanvraag voorziet ook in het ontbossen van een oppervlakte van 504m². Voor deze ontbossing werd een boscompensatie door middel van een financiële tegemoetkoming toegevoegd aan de aanvraag. Deze financiële compensatie werd op 4 december 2025 gunstig geadviseerd door ANB. Op basis van de voorgebrachte gegevens wordt op een voldoende wijze aangetoond dat er geen sprake is van vermijdbare natuurschade ten gevolge van de realisatie en uitvoering van het verkavelingsproject en dient besloten dat de aanvraag de natuurtoets doorstaat.

2.5 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. Het project heeft geen stikstofimpact tijdens de exploitatiefase. Tijdens de uitvoering van de werken kunnen evenwel stikstofemissies vrijkomen ten gevolge van het werfverkeer en eventueel een of meerdere stationaire bronnen van stikstofoxiden.

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

Met PIV6 werd een voortoets stikstof toegevoegd aan het dossier. De impactscore bedraagt max. 0,015%, dit is minder dan de drempelwaarde.

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

2.6 Mobiliteit – MOBER (transport en verkeersveiligheid)

Bij de aanvraag werd een mobiliteitstoets gevoegd.

De aanvraag heeft betrekking op een gemengde woonontwikkeling in het binnengebied gevormd door de Everstraat, Nieuwelaan en de Antwerpsesteenweg. De hoofdontsluiting van het project is voorzien langs de Antwerpsesteenweg die hiervoor als de meest geschikte weg werd geselecteerd aan de hand van de wegategorisering zoals beschreven in het Mobiliteitsplan van stad Gent.

Op de Antwerpsesteenweg zijn er voetpaden, aanliggende fietspaden en parkeerstroken. Op de weg geldt er een snelheidsregime van 50 km/h. De Nieuwelaan (N70) beschikt niet over voetpaden, maar wel over vrijliggende fietspaden. Het snelheidsregime bedraagt 70 km/h. De Everstraat heeft geen specifieke categorisering en is dus een lokale weg type III (erftoegangsweg). De Everstraat heeft een smal wegprofiel en er geldt een zone 30, een snelheidsregime dat wordt afgedwongen door

verschillende verkeerselementen in de straat. De keuze van de stad is dan ook om aan te takken op de best uitgeruste weg, en het erfkarakter van de Everstraat niet in het gedrang te brengen. Het wegbeeld duidt de functie van de weg aan: de Nieuwelaan is een weg waar doorstroming primeert, de Antwerpsesteenweg is eerder een lokale ontsluitende weg. Om die reden ontsluit de site ook niet via de Nieuwelaan, maar via de Antwerpsesteenweg, de weg die ondergeschikt is. Het verschil in wegencategorisering wordt ook bevestigd door gegevens uit het verkeersmodel van Gent (weliswaar situatie 2007). De intensiteiten op de Nieuwelaan bedragen 780 pae's in de ochtendspits, en 970 pae's in de avondspits. De Antwerpsesteenweg krijgt slechts beperkt een kleur (waarden onder 100 pae's in een rijrichting). Maximaal gaat het om 280 pae's op de doorsnede van de weg ter hoogte van het projectgebied. Sinds 2007 zijn er uiteraard wijzigingen geweest, waardoor ook de intensiteiten wijzigden. De telling die uitgevoerd werd in het kader van de mobiliteitstoets, kwam uit op 327 pae's in het drukste ochtendspitsuur en 427 in het avondspitsuur. Het verschil in de 16 tussenliggende jaren is dan ook eerder beperkt. Via de website van straatvinken is een punt verderop (Victor Braeckmanlaan - 2020) gevonden. Voor de beide richtingen samen bedraagt de intensiteit in het avondspitsuur 1020 pae's. Deze intensiteit ligt eveneens in de lijn van de eerder aangehaalde intensiteiten. Beide recente tellingen bevestigen het beeld dat de Antwerpsesteenweg duidelijk ondergeschikt is aan de Nieuwelaan. Op basis van deze informatie is er dan ook een duidelijk verschil tussen de Nieuwelaan en de Antwerpsesteenweg, waarbij de Antwerpsesteenweg duidelijk de ondergeschikte weg is ten opzichte van de Nieuwelaan.

De aanvraag gaat uit van een verkeersattractie van 120 autoverplaatsingen per dag en 44 fietsverplaatsingen per dag. Uit verkeerstellingen blijkt dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt Antwerpsesteenweg / Emiel Maeyensstraat / Everstraat vlot verloopt waarbij het effect van de voorliggende woonontwikkeling op dit kruispunt verwaarloosbaar is. Het wegennet rondom de site kan de bijkomende verkeersbewegingen aan.

De parkeervraag kan volledig op eigen terrein worden opgevangen. Volgende de parkeerrichtlijnen van de stad Gent dienen minimaal 51 autoparkeerplaatsen voor bewoners te worden voorzien. In de ondergrondse parkeergarage zijn 44 parkeerplaatsen aanwezig, het project voorziet tevens in 2 deelwagens. De parkeerrichtlijnen laten een afwijking toe van max. 20% van het aantal noodzakelijke plaatsen, waarbij 1 deelwagen 4 andere auto's vervangt. Op die manier volstaat het aantal voorziene parkeerplaatsen. Bovendien bevindt de projectsite zich dichtbij openbaar vervoer, er zijn verschillende buslijnen op wandelafstand beschikbaar. Ook het treinstation Dampoort bevindt zich op fietsafstand van de site.

Het aantal voorziene parkeerplaatsen voor bezoekers (15) voldoet aan de richtlijnen van de stad. Het aantal fietsstalplaatsen voor bewoners hangt af van het aantal slaapkamers per woning en kan op dit moment -in fase van verkavelingsaanvraag- nog niet concreet worden bepaald. Bij de uitwerking van de omgevingsaanvraag voor de woningen dient rekening te worden gehouden met de parkeerrichtlijnen van de stad. Alle fietsenstallingen voor de bewoners moeten vlakbij de respectievelijke woningen liggen en overdekt en afsluitbaar te zijn. Er dient tevens voldoende aandacht te gaan naar buitenmaatse fietsen.

Het aantal fietsparkeerplaatsen voor bezoekers (10) volstaat.

Het Agentschap Wegen en Verkeer bracht een ongunstig advies uit (zie rubrieken 1.3.1, 1.9.1, 1.10.1 en 1.12.1.1) stellende dat toegang dient genomen via de Everstraat i.p.v. via de Antwerpsesteenweg aangezien de Everstraat een weg van lagere categorie betreft. Het Agentschap Wegen en Verkeer achtte het onwenselijk in het licht van de verkeersveiligheid en vlotte verkeersdoorstroming dat toegang wordt genomen via de Antwerpsesteenweg.

Ingevolge de ongunstige adviezen is aanvrager lopende de procedure in dialoog getreden met zowel stad Gent als het Agentschap Wegen en Verkeer. Naar aanleiding van deze gesprekken werd de voorziene ontsluiting voor het verkavelingsproject herwerkt. De voornaamste bezorgdheid van AWW bestond erin dat er een nieuw openbaar kruispunt zou worden gecreëerd op de Antwerpsesteenweg en dit op slechts 70m afstand van het bestaande kruispunt Antwerpsesteenweg x Emiel Maeyensstraat/Everstraat én op slechts 70m afstand van de bestaande splitsing van de Antwerpsesteenweg x Julius Vuylstekestraat, hetgeen zou resulteren in 3 publieke ontsluitingen op de Antwerpsesteenweg over een beperkte afstand van 140m. Deze veelheid aan publieke kruispunten

werd als onwenselijk ervaren, gezien een veelheid aan publieke conflictpunten aanleiding geeft tot een te grote verkeersdruk en de verkeersveiligheid en vlotte verkeersdoorstroming verhinderd. Gezien het projectgebied zowel aan de Antwerpsesteenweg, als aan de Everstraat grenst werd in de eerdere ongunstige adviezen dan ook vereist dat de publieke ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer langs de Everstraat zou genomen worden, gezien dergelijke ontsluiting op een ruimere afstand komt te liggen van het bestaande kruispunt.

Na overleg met AWW en stad Gent werd een aanpassing voorzien in hoe het project ontsluit naar de Antwerpsesteenweg. Men voorziet nu langs de zijde van de Antwerpsesteenweg een afzonderlijk openbaar fietspad van 2,40 m breedte aan de oostkant naast een private oprit voor autoverkeer van 4,40 m breedte aan de westkant. Beiden worden fysiek van elkaar gescheiden door een infiltratiezone met vaste afsluiting. De private oprit dient uitsluitend als ontsluiting voor de bewonersparking en als brandweerweg.

De nieuwe openbare fiets- en wandeldoorsteek die aantakt op de Antwerpsesteenweg, gaat over in een lusvormig pad rond de centrale groenzone dat aan de andere kant van de groenzone verder loopt richting Everstraat. Deze padenstructuur wordt uitgewerkt volgens het principe van 2 m grindgazon naast 2 m beton. Zowel aan de Everstraat als voorbij de toegang tot de geclusterde openbare parkeerplaatsen worden paaltjes voorzien. Voor het dienstverkeer kan een eenvoudig circuit voor de brandweerwagens ontwikkeld worden, rekening houdend met de vereiste bochtstralen voor de toegankelijkheid van de brandweer. Hiervoor kan de brandweer toegang nemen langs de private oprit aan de Antwerpsesteenweg. Deze private toegang loopt verder via het openbare fiets- en voetgangerspad rondom de centrale groenzone en gaat vervolgens verder tot aan de Everstraat. De aangeduide lus bereikt alle woonentiteiten vanop een afstand kleiner dan 10 meter.

Het aangepast wegenisdossier werd in zitting van 22 juni 2026 goedgekeurd.

De aangepaste ontsluiting werd voor advies voorgelegd aan het Agentschap Wegen en Verkeer, die over de aangepaste aanvraag (PIV9) een gunstig advies heeft verleend. Het gewijzigd standpunt van AWW is ingegeven door het gegeven dat met de aangepaste aanvraag niet langer voorzien wordt in een bijkomend nieuw openbaar kruispunt op de Antwerpsesteenweg. De thans opgenomen private oprit biedt bovendien ook niet langer doorgang aan gemotoriseerd verkeer en dient enkel als toegang tot de bovengrondse parkeerhaven. Het centrale groenplein is enkel nog toegankelijk voor traag verkeer en dienstverkeer van brandweer en hulpdiensten.

Gelet op het gunstige advies van AWW kan geoordeeld worden dat de aanvraag de mobiliteitstoets doorstaat.

2.7 Archeologietoets

Bij deze aanvraag werd een archeologienota gevoegd met projectcode ID:26568.

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 de nota werd op 9 juli 2023 akte genomen.

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

"De maatregelen in de archeologienota die gepubliceerd is op <https://loket.onroerendergoed.be/archeologie/notas/archeologienotas/26568> moet de initiatiefnemer laten uitvoeren overeenkomstig het programma van maatregelen in die archeologienota inclusief de bijkomende voorwaarden en het Onroerendergoeddecreet van 12 juli 2013".

2.8 De juridische toets

De aanvraag is gelegen binnen het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Afbakening Grootstedelijk gebied Gent", in deelplan "Westveld A". Het projectgebied werd ingekleurd als "stedelijke woonzone" waar volgende voorschriften van toepassing zijn:

"Het gebied is bestemd voor wonen, openbare groene en verharde ruimten en aan het wonen verwante voorzieningen. Onder aan het wonen verwante voorzieningen worden verstaan: handel, horeca, bedrijven, kantoren en diensten, openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, openbare groene en verharde ruimten, socio-culturele inrichtingen

en recreatieve voorzieningen. Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze wat schaal en ruimtelijke impact betreft verenigbaar zijn met de omgeving. Daarbij wordt ten minste aandacht besteed aan:

- de relatie met de in de omgeving aanwezige functies;
- de invloed op de omgeving wat betreft het aantal te verwachten gebruikers, bewoners of bezoekers;
- de invloed op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid;
- de relatie met de in de omgeving van het woongebied vastgelegde bestemmingen.

Bij de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning of een verkavelingsvergunning voor een project dat een terreinoppervlakte beslaat vanaf 2 ha en/of 50 woongelegenheden, wordt door de aanvrager een inrichtingsstudie bijgevoegd. 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 voor het gebied. De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is binnen het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied. De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning of een verkavelingsvergunning of een stedenbouwkundig attest en wordt als dusdanig meegestuurd naar de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van deze aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan hetzij een bestaande inrichtingsstudie bevatten, hetzij een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie.

Hemel- en afvalwater worden gescheiden afgevoerd. Bij de aanleg van het terrein met het waterbergend vermogen van het gebied zo veel mogelijk worden behouden en het overstromingsrisico worden beperkt. Hemelwater moet maximaal kunnen infiltreren in de bodem."

Het GRUP werd verder verfijnd in het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Victor Braeckmanlaan - Nieuwelaan - Antwerpsesteenweg". Het projectgebied is gelegen in een zone voor wonen met overdruk "projectzone D" waar volgende voorschriften van toepassing zijn:

"Iedere stedenbouwkundige vergunningsaanvraag of verkavelingsaanvraag die betrekking heeft op het realiseren van de woonbestemming moet beoordeeld worden rekening houdend met een kwalitatieve ontwikkeling van de totaliteit van de zone en de ruime omgeving en zal getoetst worden aan volgende afwegingscriteria, voor zover relevant:

- De mogelijkheid tot ruimtelijke en functionele samenhang waarbij de schaal, de morfologie, de ligging t.o.v. andere functies, de groenstructuur, het materiaalgebruik, de structuur van de bebouwing en de eventuele fasering bepalend zijn;
- De woonkwaliteit van elke woonentiteit/woning op vlak van lichtinval, privacy, ontsluiting, uitzicht, voldoende buitenruimte, enz.;
- De kwaliteit van de publieke ruimte;
- Een aanvaardbare mobiliteit over de volledige zone en de ruime omgeving, op vlak van bereikbaarheid, parkeergelegenheid, verkeersopwekking en verkeersbewegingen.

Verhardingen, bovengrondse en ondergrondse constructies kunnen worden toegelaten voor zover blijkt dat er geen aanzienlijke impact op de grondwaterstroming, het overstromingsrisico en infiltratie voor water op eigen terrein is. Indien blijkt dat dergelijke impact zou ontstaan dienen op eigen terrein de nodige maatregelen te worden genomen om deze impact te vermijden of zoveel als mogelijk te beperken.

Bebouwingsvoorschriften voor projectzone D (Everstraat - Nieuwelaan):

De bouwdichtheid bedraagt minimaal 25 woningen per hectare.

Binnen de projectzone mag maximum 50% van het aantal woonentiteiten onder de vorm van meergezinswoningen voorzien worden.

De bebouwing langsheen de Antwerpsesteenweg en de Everstraat passen zich op een harmonieuze wijze in volgens het gabarit van de aanpalende bebouwing.

De bouwhoogte van de grondgebonden woningen bedraagt maximaal 10m. De maximale bouwhoogte van een meergezinsgebouw bedraagt 15m. Meergezinsgebouwen situeren zich enkel in de zone aansluitend op de groenstrook langsheen de Nieuwelaan.

De op te richten gebouwen vormen geen gesloten front ten opzichte van de groenzone langsheen de Nieuwelaan.

Verhardingen worden beperkt tot de strikt noodzakelijke wegenis, opritten en toegangspaden.

De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer voor projectzone D gebeurt via een weg die rechtstreeks aantakt op de Everstraat of op de Antwerpsesteenweg (N70a).

Na aanleg van de wegenis wordt deze opgenomen binnen het openbaar domein van de stad.

Parkings voor meergezinswoningen worden ondergronds of in een gebouw voorzien. Inritten van ondergrondse parkings vallen steeds volledig binnen de private kavelgrenzen.

De noodzakelijke wegenis en publiek toegankelijke groenzones worden na de aanleg van de zone overgedragen als openbaar domein."

De aanvraag is in overeenstemming met voormelde voorschriften.

Voorliggende aanvraag betreft nog maar de verkavelingsaanvraag, waardoor er nog geen concrete ontwerpen voor de gebouwen voorhanden zijn. Bij de omgevingsvergunningsaanvraag voor de woningen, dient in het bijzonder rekening te worden gehouden met volgend voorschrift van het RUP:

"De bebouwing langsheen de Antwerpsesteenweg en de Everstraat passen zich op een harmonieuze wijze in volgens het gabarit van de aanpalende bebouwing."

De aanvrager en vergunningverlenende overheid zullen moeten motiveren dat aan dit voorschrift wordt voldaan. Dit voorschrift wordt dan ook expliciet opgenomen als bijkomend voorschrift voor voorliggende verkaveling.

Het te verkavelen terrein komt niet volledig overeen met de projectzone D zoals ingetekend op het grafisch plan van het RUP. De woningen Antwerpsesteenweg nrs. 812 en 814 en de woning Everstraat nr. 37 maken geen deel uit van voorliggende aanvraag. Dit vormt juridisch evenwel geen probleem, het RUP verplicht niet om de projectzone D in zijn geheel te ontwikkelen, het verkavelingsontwerp hypothekeert de latere ontwikkeling van de delen die niet mee opgenomen zijn in voorliggende aanvraag niet. Dit argument van beroepindieners is derhalve ongegrond.

Verschillende beroepindieners merken op dat het RUP spreekt over "32 wooneenheden" binnen projectzone D, waar het verkavelingsontwerp een max. van 64 wooneenheden voorziet. In de verordenende stedenbouwkundige voorschriften legt enkel een minimale woondichtheid op, geen concreet aantal woonentiteiten. Het cijfer van 32 wooneenheden komt enkel in de toelichtingsnota aan bod. De toelichtingsnota heeft echter geen verordenend karakter en is niet bindend voor de vergunningverlenende overheid.

De aanvraag is in overeenstemming met de bepalingen van het Algemeen Bouwreglement van de stad Gent.

2.9 Wegenis

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

De gemeenteraad heeft in zitting van 22 juni 2026 het rooilijnplan en bijhorend plan van kosteloze grondafstand goedgekeurd, evenals de ligging, breedte en uitrusting van de gemeentewegen.

2.10 Bescheiden woonaanbod

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

De norm voor het bescheiden woonaanbod bedraagt 20% (VCW art. 5.93, tweede lid, 2°). Voor deze aanvraag komt dit neer op 13 bescheiden woningen (20% van 64, afgerond naar het dichtstbijzijnde natuurlijk getal).

De aanvraag voorziet in de loten 5 en 6 en de loten 11 tem 21 voor bescheiden woonaanbod. Elk van de bescheiden kavels mag niet groter zijn dan 500m² (VCW, art. 1.3 §1, 3°) hetgeen het geval is.

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

2.11 De goede ruimtelijke ordening

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

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

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

b) de bijdrage van het aangevraagde aan de verhoging van het ruimtelijk rendement voor zover:
1) de rendementsverhoging gebeurt met respect voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving;
2) de rendementsverhoging in de betrokken omgeving verantwoord is;

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

Voorliggende aanvraag beoogt het verkavelen van een terrein voor de realisatie van een nieuwe woonontwikkeling. Het te verkavelen terrein bevindt zich achter de woningen langs de Antwerpsesteenweg en de Everstraat en wordt tevens begrensd door de Nieuwelaan. Het verkavelingsplan voorziet in de oprichting van zowel eengezinswoningen, schakelwoning als meergezinswoningen. De nieuwe woningen worden voorzien rondom een autoluw, groen plein. De bouwhoogte wordt -conform de voorschriften van het RUP- beperkt tot 3 bouwlagen voor de eengezinswoningen en schakelwoningen en 5 bouwlagen voor de meergezinswoningen. De voorgestelde schaal is in overeenstemming met hetgeen kan worden verwacht in "stedelijk woongebied", zoals de site bestemd werd binnen het GRUP "Afbakening grootstedelijk gebied". De woondichtheid bedraagt 49 woningen per hectare en voldoet daarmee aan het minimum van 25 woningen per hectare. Aangezien de ligging van de site een grote knooppuntwaarde kent, is verdichting hier aangewezen. De site is vlot bereikbaar met openbaar vervoer (zowel bus als trein) en bevindt zich in de buurt van tal van voorzieningen. De mobiscore bedraagt 8,9/10.

Het verkavelingsontwerp voorziet in een gesloten bebouwingstypologie, waarbij de kavels voor de eengezinswoningen een breedte hebben van 5m à 6m. Hoewel deze kavels vrij smal zijn in vergelijking met de direct aanpalende percelen (Everstraat nrs. 13- 37), zijn er in de onmiddellijke omgeving (binnen een straal van 100m) meerdere woningen op gelijkaardige of nog smallere percelen aanwezig. De woningen Antwerpsesteenweg nrs. 800 – 810 hebben een gevelbreedte van circa 5m of minder, de woningen Everstraat nrs 1 – 7 zijn minder dan 6m. In de ruimere omgeving (straal van 150m) wordt de Emiel Maeyensstraat gekenmerkt door rijwoningen met gelijkaardige gevelbreedte. Bijgevolg zijn de voorgestelde bouwzones zeker niet vreemd in de omgeving. De kavels beschikken over een voldoende diepe tuinzone van circa 11m. Het voorgestelde gabarit van 3 bouwlagen wordt eveneens inpasbaar in de omgeving bevonden. De woningen Everstraat nrs. 1-9 bestaan eveneens uit 3 bouwlagen onder dak, ook de woning Everstraat nr. 15-19 telt achteraan 3 volwaardige bouwlagen (vooraan bevindt zich een gevelbrede dakuitbouw waardoor er ook vooraan visueel 3 bouwlagen aanwezig zijn).

Ook de gekoppelde woningen langs de Antwerpsesteenweg ter hoogte van de projectsite zijn 3 bouwlagen hoog onder zadeldak.

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

De kroonlijsthoogte is bepaald op 10m, waardoor – gelet op de diepte van de tuinzones – geen noemenswaardige impact door schaduwvorming of inkijk op de voorliggende woningen langs de

Everstraat wordt verwacht. Tevens worden er in de tuinzones, op 2m van de scheidsgrens, hoogstammige bomen aangeplant welke samen met de hagen op de perceelsgrens een groenbuffer vormen.

De bouwzones voor de meergezinswoningen worden voorzien ter hoogte van de Nieuwelaan, dit is zo ver mogelijk van de bestaande bebouwing langs de Everstraat en Antwerpsesteenweg. De Nieuwelaan kent ter hoogte van de projectsite geen bebouwing aan deze zijde, volgens het RUP is deze zone langs de Nieuwelaan bestemd voor openbaar groen. Een andere schaal en typologie zijn hier aanvaardbaar. De meergezinswoningen zullen, aangezien er geen directe bebouwing aanwezig is, geen hinderlijke impact hebben op de bestaande omgeving. Ze worden op voldoende afstand van de bestaande woningen ingeplant. Aan de overzijde van de Nieuwelaan bevinden zich de meergezinswoningen langs de Hippodroomlaan, welke 8 bouwlagen hoog zijn (met daarop technische verdieping). Het gevraagde gabarit van 5 bouwlagen is bijgevolg niet vreemd in de omgeving.

De bouwstrook dwars op de Everstraat voorziet in eengezinswoningen en schakelwoningen, waarvan de bouwzones op 8m tot 8,80m van de scheidsgrens met de woning Everstraat nr. 37 zijn ingeplant. Het college van burgemeester en schepenen stelt terecht dat er bij de eengezinswoningen geen terrassen op de verdieping zijn toegestaan en dat de terrassen bij de schakelwoningen verplicht naar de straatkanten moeten worden gericht. Bijkomend stelt het college van burgemeester en schepenen voor dat er moet worden voldaan aan de 45°-regel waardoor de derde bouwlaag een teruggetrokken bouwlaag moet zijn. Deze voorwaarde wordt onderschreven. Hierdoor wordt hinderlijke schaduwvorming en vermindering van (zon)licht bij de nabuur vermeden.

Het ontwerp voorziet in een centrale groenzone van circa 1300m² en een speelbos van circa 1700m². Samen met het reeds aanwezige groen langs de Nieuwelaan -in eigendom van de stad Gent- ontstaat zo een aaneengesloten groenstructuur langsheen de Nieuwelaan.

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

De toegang tot de site wordt genomen via de Antwerpsesteenweg, waarop de nieuwe private toegang wordt aangetakt. Eén beroepindiener stelt dat het licht van uitrijdende auto's in diens woon- en slaapkamer zal schijnen. Beroepindieners woont in de woning Antwerpsesteenweg nr. 621, rechtover de nieuwe toegangsweg naar de site. Een T-kruispunt is een gebruikelijke constructie welke veelvuldig voorkomt in een bebouwd weefsel. De woning bevindt zich op ruim 25m van de aantakking van de nieuwe gemeenteweg op de Antwerpsesteenweg, waardoor geoordeeld wordt dat mogelijke hinder tot een aanvaardbaar niveau wordt beperkt.

Verder stellen meerdere beroepsindieners zich vragen over de afvalstraat, waarbij ze vrezen voor zwerfvuil en dergelijke. Deze systemen met ondergrondse containers zijn al in verschillende projecten toegepast. Ze bevinden zich op openbaar domein dus indien er zwerfafval aanwezig is, kan dit gemeld worden en via handhaving worden aangepakt.

Wat de elektriciteitscabine betreft, dient geoordeeld dat dit een beperkte constructie betreft, zowel in oppervlakte als in hoogte, waardoor deze geen negatieve ruimtelijke impact zal hebben voor de naburen. Ook qua veiligheid zal zich geen probleem stellen, nu dergelijke cabines veelvuldig worden geplaatst bij grote bouwprojecten. Voorliggende aanvraag betreft de verkavelingsaanvraag, nog niet de concrete plannen voor de woningen. Het is perfect mogelijk dat bij de omgevingsvergunningsaanvraag voor de woningen de cabine alsnog wordt geïntegreerd in één van de meergezinswoningen, indien dit technisch mogelijk is voor Fluvius.

Beroepsindieners halen waardevermindering van hun eigendom aan, waardevermindering betreft evenwel geen stedenbouwkundig argument en kan derhalve niet als determinerende factor worden ingeroepen bij het beoordelen van een omgevingsvergunningsaanvraag.

Met het wijzigingsverzoek dd. 28 augustus 2024 werden de verkavelingsvoorschriften aangepast zodat deze in overeenstemming zijn met de door het college van burgemeester en schepenen opgelegde voorwaarden. Bijkomend werd ook het plan voor de groenbuffer ter hoogte van de kavels 14 - 29 verder uitgewerkt: de groenbuffer zal bestaan uit zowel hoogstammige bomen als heesters, met een hoogte tot ongeveer 6,50m en een breedte van 2 à 3m. Voor de groenbuffer ter hoogte van de kavels

2 – 9 zal liguster, eenstijlige meidoorn, Gelderse roos en hazelaar worden aangeplant. De aanzienlijke groenbuffers zorgen ervoor dat er geen onaanvaardbare inkijk zal zijn in de omliggende woningen. De aanvraag is in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.

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

De derden stellen onder meer dat het POA verslag gunstig lijkt, maar tegelijk instemt met wat de beroepindieners zeggen, dat de aansluiting op de ondergeschikte weg zou moeten gebeuren, dat het hier gaat over de Antwerpsesteenweg en de Everstraat, dat de Antwerpsesteenweg een gewestweg is, dat het AWW-advies nu vrij sober is en enkel stelt dat het gunstig is, dat de POA stelt dat het niet wenselijk is om te ontsluiten zoals voorgesteld, dat de aanvraag identiek is als voorheen, dat enkel een apart fietspad voorzien is, dat het privaat maken van de wegenis geen essentieel verschil maakt, dat het totaal niet logisch is dat het op die manier ontsluit, dat de verkeersveiligheid daar niet mee gebaat is, dat het voor fietsers super gevaarlijk is, dat men aan de Everstraat een straatbreedte heeft van 30m, dat dit een betere ontsluiting zou zijn, dat het overdragen van een stukje grond aan de stad niet kan, nu die grond niet van de aanvrager is, dat het aantal verkeersbewegingen manifest onderschat is, dat het RUP over 32 wooneenheden sprak, dat de planner op die aantallen gebaseerd werd, terwijl er nu 64 voorzien worden, meer dan een verdubbeling, wat evident niet kan en een legaliteitsbelemmering vormt, dat het gemeenteraadsbesluit tegenstrijdig is, nu men niet aan de openbare weg paalt, dat men moet kunnen kruisen, wat niet het geval nu het een eenvaksbaantje betreft; dat een verdubbeling is van het oorspronkelijk aantal wooneenheden, dat geen rekening gehouden wordt met de bijkomende bezoekers, dat het circulatieplan de Everstraat extra belast heeft, dat ook bomen gekapt werden tijdens de UDN-procedure, dat de bemalingsnota in verband met benzeen niet geloofwaardig zijn.

De aanvrager stelt onder meer dat het POA-verslag niet negatief is, wel integendeel, dat tegemoet gekomen werd aan de bezorgdheden van AWW, dat enkel de toegang voor het traag verkeer publiek is, dat daardoor enkel bewoners en bezoekers daar zullen komen, dat maximaal 10 PAE te verwachten valt, dat de Nieuwelaan de primaire doorstroming opneemt, de Antwerpsesteenweg neemt de ontsluiting op, de Everstraat is geen valabel ontsluitingsalternatief, nu daar tal van conflicten zouden ontstaan, dat de conflicten op de Antwerpsesteenweg beperkter is, dat op de Everstraat meer gefietst wordt, dat een toegangsweg van 4,4m voorzien wordt, wat kruisen toelaat, dat de gemeenteraad dit aanvaarde, dat het gemotoriseerd verkeer gescheiden wordt van het traag verkeer, dat nagedacht wordt over de zichtbaarheid van de ontsluiting, dat de verwijzing naar het RUP, dat het stedenbouwkundig voorschrift van het RUP een minimum aantal wooneenheden oplegt, dat de screeningsnota bij het RUP niet dienend zijn, dat de gemeenteraadsbeslissing wel degelijk correct genomen werd, dat de aanvraag in 2023 ingediend werd, dat de Raad voor Vergunningsbetwistingen vernietigde omwille van de motivering van het mobiliteitsluik, dat bijkomend onderzoek en overleg gepleegd werd, dat een wettig dossier voorligt met gunstige adviezen, dat nog geen wooneenheden verkocht zijn, hoogstens gereserveerd, dat pas na een definitieve vergunning zal gestart worden met de verkoop, dat dit project de noodzakelijke wooneenheden voorziet, en woningen voorziet op een plek daartoe aangewezen door een RUP, dat het bemalingsonderzoek preciezer uitgevoerd werd. De naar aanleiding van het verslag en/of de hoorzitting geformuleerde replieken zijn niet van die aard dat deze een gewijzigd standpunt ten opzichte van dat van de provinciaal omgevingsambtenaar, dat bijgetreden wordt, verantwoorden.

2.13 Conclusie

Op basis van de aanvraag met omgevingsvergunning-referentie 2023090185 kan een omgevingsvergunning worden verleend volgens projectinhoud Officieel versie PIV9, onder voorwaarden.

Besluit

Artikel 1

Op basis van de aanvraag met omgevingsvergunning-referentie 2023090185 ingediend door Schutte wordt een omgevingsvergunning verleend, volgens projectinhoud officieel PIV9, voor de gevraagde stedenbouwkundige handelingen, onder volgende voorwaarden:

- De voorwaarden uit het advies van ANB van 24 april 2026 dienen te worden nageleefd, in het bijzonder:
 - De vergunning wordt verleend op grond van artikel 90bis, §5, derde lid, van het Bosdecreet en onder de voorwaarden zoals opgenomen in het hierbij gevoegde compensatieformulier met kenmerk: 23-215058.
 - De te ontbossen oppervlakte bedraagt 504 m². Deze oppervlakte valt niet meer onder het toepassingsgebied van het Bosdecreet.
 - De ontbossing kan enkel worden uitgevoerd conform het plan toegevoegd als bijlage, waarop ook de als bos te behouden zones zijn aangeduid.
 - De op het verkavelingsplan aangeduide openbare/niet-openbare beboste groene ruimtes over een oppervlakte van 341 m² worden integraal opgenomen in de verkavelingsvoorschriften. Deze beboste groene ruimtes moeten ALS BOS behouden blijven. Bijkomende kappingen in deze zone kunnen maar uitgevoerd worden mits machtiging door het Agentschap voor Natuur en Bos. Het is evenmin toegelaten in deze zone constructies op te richten of ingrijpende wijzigingen van de bodem, de strooisel-, kruid- of boomlaag uit te voeren. Bijkomende ontbossing in de op het verkavelingsplan aangeduide groene ruimtes is slechts mogelijk na het wijzigen van de verkavelingsvergunning.
 - De bosbehoudsbijdrage van 4253,76 € dient binnen de 4 maanden, vanaf de datum waarop gebruik mag gemaakt worden van deze vergunning, gestort worden op het rekeningnummer van het Agentschap voor Natuur en Bos. Zie het overschrijvingsformulier als bijlage bij deze vergunning.
 - Als bijlage vindt u het door het Agentschap voor Natuur en Bos goedgekeurde compensatievoorstel, dat integraal moet deel uitmaken van de stedenbouwkundige vergunning.
- De voorwaarden van de brandweer van 4 mei 2026 dienen te worden nageleefd.
- De voorwaarden van de nutsmaatschappijen dienen te worden nageleefd.
- De maatregelen in de archeologienota die gepubliceerd is op <https://loket.onroerendergoed.be/archeologie/notas/archeologienotas/26568> moet de initiatiefnemer laten uitvoeren overeenkomstig het programma van maatregelen in die archeologienota inclusief de bijkomende voorwaarden en het Onroerendergoeddecreet van 12 juli 2013.
- De voorwaarden opgenomen in de beslissing van het college van burgemeester en schepenen dienen te worden nageleefd.
- De stedenbouwkundige voorschriften van de verkaveling dienen te worden aangevuld met volgend algemeen voorschrift: *"De bebouwing langsheen de Antwerpsesteenweg en de Everstraat passen zich op een harmonieuze wijze in volgens het gabarit van de aanpalende bebouwing."*

Onder volgende lasten

- De lasten opgenomen in het gemeenteraadsbesluit van 22 juni 2026 moeten uitgevoerd worden.

De loten 5 en 6 en loten 11 t.e.m. 21 worden aangeduid om de last bescheiden wonen op te vangen.

De bescheiden last wordt gewaarborgd door een aankooptie voor de grond waarop deze bescheiden last zullen worden gerealiseerd te verlenen aan een sociale woonorganisatie. Deze aankooptie maakt deel uit van de aanvraag.

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

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

Artikel 2

Hou verder rekening met volgende wettelijke bepalingen, relevant na een beslissing van de deputatie:

Omgevingsvergunningen zijn uitvoerbaar conform de bepalingen van artikel 35 (beslissingen in eerste aanleg) en 55 (beslissingen in beroep) van het Omgevingsvergunningsdecreet.

Bekendmaking

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

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

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

(Enkel weigeringen in de vereenvoudigde procedure moeten niet worden aangeplakt.

Alle andere beslissingen moeten worden aangeplakt.)

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 aantoont 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 vervaltermijn 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 vervaltermijn van twee jaar. Bij ontstentenis van een beslissing wordt de verlenging geacht te zijn goedgekeurd. Als de verlenging wordt goedgekeurd, worden de termijnen, vermeld in het eerste lid, 3° en 4°, ook met twee jaar verlengd.

Als de omgevingsvergunning uitdrukkelijk melding maakt van de verschillende fasen van het bouwproject, worden de termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in het eerste lid, gerekend per fase. Voor de tweede fase en de volgende fasen worden de termijnen van verval bijgevolg gerekend vanaf de aanvangsdatum van de fase in kwestie.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in artikel 99, in voorkomend geval verlengd conform artikel 99, § 1, worden geschorst tijdens het uitvoeren van de archeologische opgraving, omschreven in de archeologienota waarvan akte is genomen overeenkomstig artikel 5.4.9 van het 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.

Verval omgevingsvergunningen voor verkavelen van gronden

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

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

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

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

Voor de toepassing van het eerste lid:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Beroepsmogelijkheden laatste aanleg

U kan beroep instellen tegen deze beslissing door een verzoekschrift tot vernietiging (desgevallend met een verzoek tot schorsing of tot schorsing wegens uiterst dringende noodzakelijkheid) in te dienen bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

Doe dit op straffe van onontvankelijkheid per beveiligde zending binnen een vervaltermijn van 45 dagen die ingaat de dag na de dag van aanplakking van de uitdrukkelijke of stilzwijgende beslissing, danwel na betekening van de beslissing voor zij aan wie ze betekend werd.

U kunt het verzoekschrift bezorgen via het digitaal platform van de RvVB, of per aangetekend schrijven, of door neerlegging ter griffie:

Zo u verkiest het verzoekschrift te bezorgen via het digitale platform dat door de dienst van de Bestuursrechtscolleges ter beschikking wordt gesteld met het oog op de digitale procesvoering voor de Vlaamse bestuursrechtscolleges, gebeurt dit via : <https://www.dbrc.be/digitaal-platform> .

Op straffe van onontvankelijkheid dienen de volgende partijen of raadsman gebruik te maken van het digitale platform:

1° de Vlaamse overheid, de Vlaamse administratie, de Vlaamse adviesorganen, de Vlaamse openbare instellingen die niet behoren tot de Vlaamse administratie, de lokale overheden en de externe overheden, vermeld in artikel I.3, 1° tot en met 5° en 8°, van het Bestuursdecreet van 7 december 2018, inclusief al hun vertegenwoordigers;

2° een advocaat in zijn hoedanigheid van vertegenwoordiger van een partij;

3° een partij of raadsman die geen advocaat is, en die een beroep doet op het digitale platform om een verzoekschrift of het eerste processtuk neer te leggen.

Op straffe van onontvankelijkheid geldt de gemaakte keuze van een partij of raadsman als vermeld in het eerste lid, 3°, om al dan niet gebruik te maken van het digitale platform voor alle vorderingen in dezelfde zaak.

Zo u verkiest het verzoekschrift te bezorgen per aangetekend schrijven wordt dit gericht aan:

Raad voor Vergunningsbetwistingen
p/a Dienst van de Bestuursrechtscolleges
Koning Albert II-laan 15 bus 130
1210 Brussel

Zo u verkiest het verzoekschrift te bezorgen door neerlegging ter griffie gebeurt dit op het adres:

Marie-Elisabeth Belpairegebouw
Toren Noord (2de verdieping)
Simon Bolivarlaan 17
1000 Brussel

Gelijktijdig dient een afschrift van het verzoekschrift ter informatie te worden bezorgd aan de verwerende partij (dit is de overheid die de beslissing genomen heeft: de naam en het adres van de deputatie van de provincie) en aan de aanvrager.

Het verzoekschrift moet worden gedagtekend, worden ondertekend door de verzoeker of zijn raadsman en in ieder geval minstens de volgende gegevens bevatten:

- de naam, de hoedanigheid, de woonplaats of de zetel van de verzoeker, de één enkele gekozen adreskeuze (hetzij een digitale adreskeuze met een e-mailadres voor partijen die gebruik maken van het digitale platform, hetzij een analoge adreskeuze met een postadres in België voor de andere partijen), een telefoonnummer en een e-mailadres;
- de naam van de verweerder;
- het voorwerp van het beroep of bezwaar;
- een uiteenzetting van de feiten en de ingeroepen middelen;
- een omschrijving van het belang van de verzoeker;
- een inventaris van de overtuigingsstukken;
- als de verzoeker een rechtspersoon is: haar ondernemingsnummer, OVO-code of onderwijsinstellingsnummer.

De verzoeker voegt in voorkomend geval de volgende documenten bij het verzoekschrift:

1° een afschrift van de bestreden beslissing of het bestreden besluit, dan wel een verklaring van de verzoeker dat hij niet in het bezit is van een dergelijk afschrift;

2° als de verzoeker een rechtspersoon is en hij geen raadsman heeft die advocaat is, een afschrift van zijn geldende en gecoördineerde statuten en van de akte van aanstelling van zijn organen, alsook het bewijs dat het daarvoor bevoegde orgaan beslist heeft in rechte te treden;

3° de schriftelijke volmacht van zijn raadsman als hij geen advocaat is;

4° de overtuigingsstukken die in de inventaris zijn vermeld en overeenkomstig die inventaris genummerd zijn.

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

Collectieve verzoekschriften geven aanleiding tot het betalen van zoveel malen het recht als er verzoekende partijen zijn.

Het verschuldigde rolrecht wordt gestort op de rekening van het Fonds Bestuursrechtscolleges. De betaling kan ook worden uitgevoerd via het digitale platform.

De procedure voor de Raad voor 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. Meer info vindt u op de website van de Raad voor Vergunningsbetwistingen

(<http://www.dbrc.be/vergunningsbetwistingen>)

Mededeling

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

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,

namens de Deputatie:

de Provinciegriffier,
Steven Ghysens

de Gouverneur-Voorzitter,
Carina Van Cauter