

BRYNI EECKHOUT

ARCHITECTUUR / MASTERPLANNING / INTERIEUR

Verantwoordingsnota

Betreft: TML Skaldenstraat
Dossier: 25.138
Werfadres: Skaldenstraat 60b
9042 Gent

Kadaster: Gent 13 afd. Sectie B deel perceel 16/G5 en 16/p4

Bouwheer: C.B.M. NV
Skaldenstraat 1
9042 Gent

Architect: Eeckhout Bryni
Sprietestraat 223
8792 Desselgem
bryni@bryni.be
0493 19 21 33

1. Voorwerp van de aanvraag:

Deze omgevingsvergunning behandelt:

- Het regulariseren van een luifel
- Het plaatsen van 6 luifels
- Het aanleggen van 3 nieuwe wadi's + het verplaatsen van de bestaande wadi
- De aanleg van nieuwe verharding
- Het verwijderen van verharding
- Het plaatsen van een fietsstalling
- Het plaatsen van 2 containerunits
- Het vergunnen van twee buitenopslagplaatsen.

2. De ruimtelijke context van de geplande werken:

2.1. Feitelijk uitzicht en de toestand van de geplande werken:

Het perceel waarop de geplande werken zullen worden uitgevoerd, is gelegen in het zeehavengebied van Gent, ter hoogte van de Skaldenstraat. Het terrein is kadastraal gekend onder afdeling Gent, sectie B, deel percelen 16/G5 en 16/P4.

Op het perceel bevinden zich momenteel meerdere loodsen met bijhorende laad- en loskades, die in functie staan van industriële en logistieke activiteiten.

Omschrijving van de omgeving:

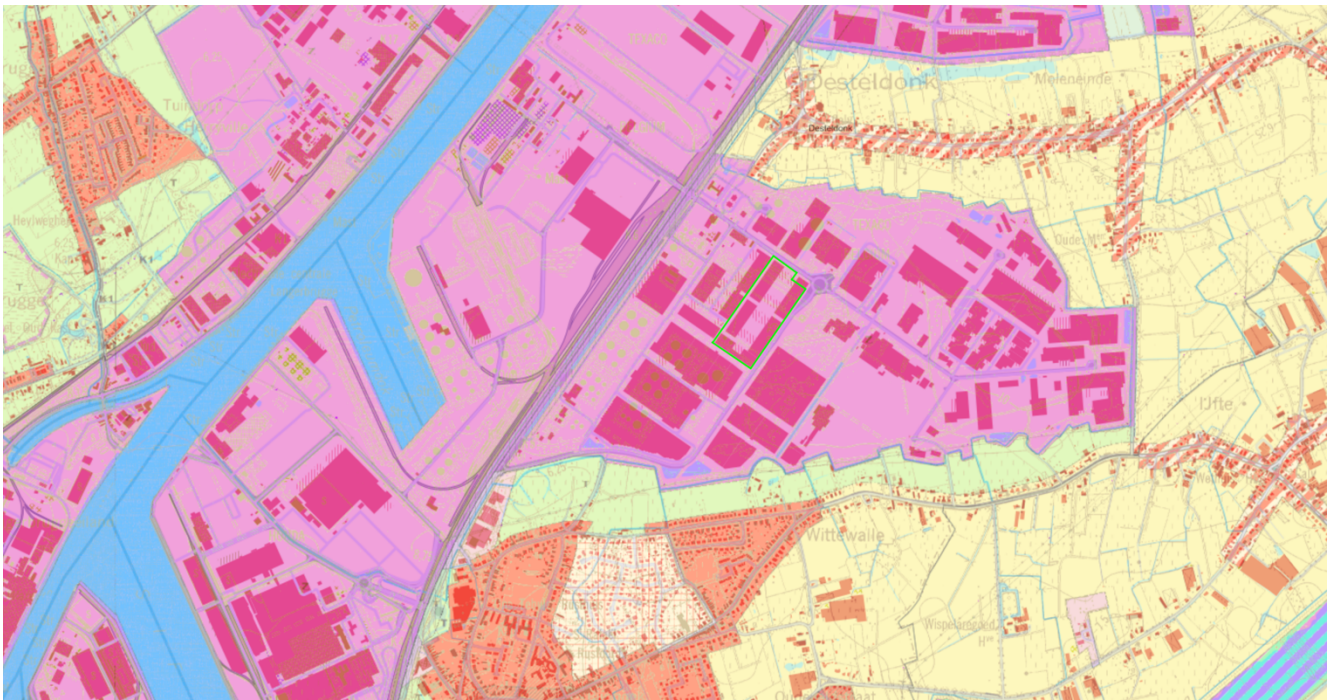
De bouwplaats is gelegen in het zeehavengebied van Gent, een gebied dat hoofdzakelijk wordt gekenmerkt door industriële en logistieke activiteiten. De omgeving heeft een uitgesproken functioneel en grootschalig karakter, met voornamelijk loodsen, magazijnen, bedrijfsgebouwen en bijhorende laad- en losinfrastructuur.

Het perceel is gesitueerd ten noordoosten van het stadscentrum van Gent en wordt rechtstreeks ontsloten via de Skaldenstraat, een lokale ontsluitingsweg binnen het havengebied. De bereikbaarheid van het terrein is uitstekend dankzij de nabijheid van de R4, die zorgt voor een vlotte verbinding met het regionale en bovenregionale wegennet. Hierdoor is de omgeving bijzonder geschikt voor transport-, opslag- en distributieactiviteiten.

In de ruime omgeving bevinden zich nauwelijks woonfuncties. De ruimtelijke context wordt dan ook voornamelijk bepaald door economische activiteiten, waardoor de geplande ingreep geen conflicten veroorzaakt met woonkwaliteit of gevoeligere functies. Het industriële karakter van de omgeving zorgt ervoor dat beperkte bouwkundige ingrepen, zoals de voorziene aanpassing aan de zijgevel, ruimtelijk aanvaardbaar zijn en passen binnen het bestaande straat- en omgevingsbeeld.

2.2. Zoneringsgegevens van het goed

Kadastrale informatie: Gent 13 afd. Sectie deel perceel 16/G5 en 16/p4
Gewestplan: Gewestplan: gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven
RUP: Gewestelijk RUP's: Afbakening Zeehaven Gent



Bron: www.geopunt.be

2.3. Overeenstemming en verenigbaarheid van de aanvraag met de wettelijke en ruimtelijke context

2.3.1. Beschrijving van de geplande werken:

Regularisatie bestaande luifel:

Ter hoogte van de nieuwe luifel 4 is een bestaande luifel aanwezig, die enkele jaren geleden werd opgetrokken. Deze luifel is gebouwd boven een bestaande laadkade en dient als overkapping voor het laden en lossen van vrachtwagens. De constructie bestaat uit een dragende structuur die aansluit bij het industriële karakter van de bestaande loodsen en is uitgevoerd met materialen die overeenkomen met de huidige bebouwing.

De luifel is volledig functioneel en wordt dagelijks gebruikt in het logistieke proces van het terrein. Met deze aanvraag wordt beoogd de **regularisatie van de bestaande luifel** op te nemen, zodat de constructie formeel wordt erkend en geïntegreerd binnen het vergunningendossier. Hierbij wordt bevestigd dat de luifel geen wijzigingen aan het bestaande bouwvolume of de omliggende infrastructuur veroorzaakt en geen negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid, omliggende gebouwen of het operationeel gebruik van het terrein.

Plaatsen van luifel 3/4/5/6:

De vier luifels worden aangebracht tegen de zijgevels van de bestaande logistieke loodsen, ter hoogte van de huidige poortopeningen. Ze zijn zodanig gepositioneerd dat ze de logistieke werking van het terrein optimaal ondersteunen, zonder dat het bestaande bouwvolume of de omliggende infrastructuur wordt gewijzigd.

De luifels hebben een diepte van 24,30 meter. Luifel 3 en 4 hebben een breedte van 54,30 meter, terwijl luifel 5 en 6 een breedte van 60,30 meter hebben.

De constructies bestaan uit een dragende betonstructuur, geplaatst op de bestaande verharding. Enkel ter hoogte van de kolomfunderingen wordt lokaal breekwerk uitgevoerd om een stabiele aanleg van de funderingen te verzekeren. De kroonlijsthoogte van de luifels bedraagt 7,95 meter, met een vrije hoogte van 5,90 meter onder de constructie. De bovenzijde wordt afgewerkt met een fries in sandwichpanelen, wat zorgt voor een uniforme en esthetisch afgewerkte dakrand. De materialen en schaal van de luifels zijn afgestemd op het industriële karakter van de omgeving en hebben geen negatieve impact op omliggende gebouwen, de verkeersfunctie of de veiligheid op het terrein.

Functioneel zijn de luifels ontworpen om het zijdelings laden en lossen van vrachtwagens mogelijk te maken. Meerdere vrachtwagens kunnen gelijktijdig onder de luifels werken, waardoor een efficiënte, veilige en weersbeschermd logistieke operatie wordt gegarandeerd, volledig afgestemd op de bestaande loodsen.

Plaatsen van luifel 1/2:

Tussen de bestaande logistieke loodsen worden twee aanvullende luifelstructuren voorzien. Deze constructies worden uitgevoerd in beton, aansluitend bij de andere luifels op het terrein.

De luifels hebben een diepte van 12,30 meter, met een breedte afgestemd op de vrije ruimte tussen de loodsen: luifel 1 heeft een breedte van 14,94 meter en luifel 2 een breedte van 15,34 meter. Voor brandveiligheid worden de constructies uitgevoerd in beton met een brandweerstand van 1 uur.

De bovenzijde van de luifels wordt afgewerkt met een fries in sandwichpanelen, waardoor een uniforme en esthetisch afgewerkte dakrand ontstaat, vergelijkbaar met de andere luifels. De kroonlijsthoogte bedraagt 7,45 meter, met een vrije hoogte van 5,90 meter onder de constructie.

Functioneel zijn de luifels ontworpen om een weersonafhankelijke doorgang tussen de bestaande gebouwen mogelijk te maken, zodat het laden, lossen en verplaatsen van goederen op het terrein efficiënt en veilig kan plaatsvinden.

Hemelwaterverordening bestaande en nieuwe luifels:

Voor luifel 1 en 2 wordt telkens een nieuwe regenwaterput van 20.000 liter voorzien, aangesloten op de sanitaire blokken van de bijbehorende logistieke loodsen. Hierdoor kan het hemelwater efficiënt worden opgevangen en hergebruikt of gecontroleerd worden afgevoerd.

Aangezien voor deze nieuwe oppervlakken een grotere regenwateropslag en een verhoogd regenwaterverbruik wordt voorzien, als gevolg van de aansluiting op het sanitair, hoeft deze oppervlakte niet te worden meegerekend bij de berekening van de infiltratieoppervlakte en het vereiste buffervolume.

Voor de vijf overige luifels, gelegen ter hoogte van het verhard middenplein, wordt de afwatering aangesloten op de bestaande afwateringssystemen van de loodsen. Vanwege de bestaande situatie kunnen hier geen aanpassingen aan de riolering worden uitgevoerd.

Om het bijkomende hemelwatervolume dat door de nieuwe luifels op het systeem wordt gebracht te compenseren, wordt een alternatieve oppervlakte afgekoppeld in een zone waar een wadi kan worden aangelegd. Op deze manier wordt voldaan aan de vereisten van de hemelwaterverordening en kan het regenwater lokaal worden geïnfilteerd. Voor dit doel worden drie wadi's aangelegd, aangeduid als wadi 1 tot en met 3.

Aanleg van verharding

Vrachtwageninrit en parkeerzone (verharding 1)

De aanleg van verharding 1 is noodzakelijk om de veiligheid op de site te waarborgen. Momenteel beschikt de site slechts over één inrit/uitrit, waardoor zwaar verkeer, zwak verkeer en personenwagens elkaar moeten kruisen. Deze situatie biedt onvoldoende veiligheid en voldoet niet aan de vereisten van de site, noch aan de verwachtingen van de klanten van de uitbater.

Om de veiligheid te verbeteren, wordt een nieuwe inrit voorzien voor zwaar verkeer, inclusief een wachtzone/parking voor 13 vrachtwagens met trailer. Hierdoor wordt de Skaldenstraat ontlast van wachtend vrachtverkeer en kan de circulatie op het terrein efficiënt en veilig plaatsvinden.

De verharding van de inrit en parkeerzone wordt uitgevoerd in niet-waterdoorlatend materiaal, geschikt voor zwaar verkeer. Voor het beheer van het hemelwater wordt 25% van de totale aangelegde verharding voorzien als infiltratiezone, zodat regenwater op een natuurlijke wijze naast de verharding kan infiltreren.

Personenverkeer en parkeerzone (verharding 2)

Om de veiligheid van personenverkeer te garanderen, wordt verharding 2 aangelegd, inclusief een nieuwe inrit specifiek voor personenwagens. De parkeerplaatsen die momenteel op het middenterrein aanwezig zijn en de parkeerplaatsen die ingenomen zijn door het linker kantoorgebouw, worden gecompenseerd binnen de nieuwe parkeerzone.

De nieuwe parkeerzone wordt aangesloten op de tijdelijke uitrit van het kantoorgebouw. Gezien de tijdelijke aard van deze uitrit kan op een later moment worden overwogen een definitieve uitrit te voorzien ter hoogte van de bestaande site-uitrit.

De verharding voor het personenverkeer wordt uitgevoerd in waterdoorlatend materiaal, waardoor regenwater lokaal kan infiltreren en het hemelwaterbeheer op een duurzame manier wordt gewaarborgd.

Het ontwerp van de buitenverharding is gericht op een zo duurzaam mogelijke uitvoering, waarbij zowel de afwatering van hemelwater als de levensduur en het kwaliteitsbehoud van de verharding centraal staan.

Verwijderen van verharding

Ter hoogte van de perceelsgrens met Mai Zetterlingstraat 70, 9042 Gent, wordt een bestaande strook verharding verwijderd en heringericht als groenzone met haagaanplanting. Deze ingreep draagt bij aan de vergroening van het terrein en versterkt de lokale biodiversiteit door het creëren van extra groenstructuren die kunnen fungeren als habitat en schuilplaats voor fauna.

De groenzone vormt bovendien een zachte landschappelijke overgang naar het aanpalende perceel en zorgt voor een visuele buffering. Door het ontharden en vergroenen wordt ook de waterinfiltratie bevorderd en de ecologische kwaliteit van de site verhoogd, in overeenstemming met de principes van duurzame ruimtelijke ordening en klimaatadaptatie.

Het plaatsen van een fietsstalling

Ter hoogte van de Fritiof Nilsson Piratenstraat wordt een overdekte fietsstalling gerealiseerd, voorzien van plaats voor 35 fietsen. De stalling is ontworpen om de fietsen veilig en droog te parkeren en stimuleert duurzaam woon-werkverkeer op de site. Door de overkapping en de toegankelijkheid van de locatie wordt het gebruiksgemak voor werknemers en bezoekers maximaal gewaarborgd, terwijl de circulatie op het terrein efficiënt en overzichtelijk blijft.

Het plaatsen van 2 containerunits

Op het terrein worden twee mobiele containerunits geplaatst: één sanitair unit en één kantoorunit, beide bestemd ter ondersteuning van het toekomstige vrachtverkeer. De units hebben elk een footprint van 6,06 m bij 2,44 m en worden strategisch gepositioneerd zodat ze vlot bereikbaar zijn vanuit de nieuwe oprit en wachtparking voor vrachtwagens, zonder de circulatie of veiligheid op het terrein te hinderen.

Het vergunnen van twee buitenopslagplaatsen.

Op het terrein worden twee zones voorzien voor de opslag van houten, kunststof en metalen verpakkingen. Deze opslag maakt integraal deel uit van de ingedeelde inrichting en wordt als dusdanig meegenomen in de vergunningsaanvraag.

2.3.2. Overeenstemming en verenigbaarheid met de wettelijke en ruimtelijke context:

Het betreft hier het optimaliseren van een vergunde toestand.

Artikel 5: Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven

Dit gebied is uitsluitend bestemd voor zeehaven- en watergebonden industriële bedrijven, distributiebedrijven, logistieke bedrijven en opslag- en overslaginrichtingen evenals toeleveringsbedrijven en synergiebedrijven van de watergebonden bedrijven en de bestaande gevestigde productiebedrijven. In dit gebied worden ook de volgende dienstverlenende bedrijven toegelaten voor zover zij complementair zijn met de voornoemde bedrijven : bankagentschappen, benzinstations en collectieve restaurants ten behoeve van de in de zone gevestigde bedrijven.

Er wordt een bufferzone aangelegd aan de grens met de omliggende gebieden. In deze bufferzone worden geen handelingen en werken toegelaten die afbreuk doen aan de bufferzone, of aan de bestemming en/of de ruimtelijke kwaliteiten van het aangrenzend gebied. Het gebied en de bufferzone die het omvat, kunnen slechts worden gerealiseerd door de overheid.

2.3.3. Riolering:

Uitsluitend ter hoogte van luifel 1 en luifel 2 wordt een aanpassing aan het bestaande afwateringssysteem voorzien. In dit kader worden twee nieuwe regenwaterputten met een inhoud van telkens 20.000 liter geplaatst. Het opgevangen hemelwater wordt ingezet voor hergebruik, waardoor de belasting van het rioleringsstelsel wordt beperkt. Om de impact van het bijkomende hemelwater als gevolg van de nieuwe luifels te beheersen, worden drie nieuwe wadi's aangelegd met een gezamenlijke minimale infiltratieoppervlakte van 480 m² en een totaal buffervolume van 197.944 liter, meer bepaald:

Wadi 1: 148 m² infiltratieoppervlakte met een buffervolume van 66,60 m³

Wadi 2: 148 m² infiltratieoppervlakte met een buffervolume van 66,60 m³

Wadi 3: 184 m² infiltratieoppervlakte met een buffervolume van 88,32 m³

De afwatering van de nieuwe luifels wordt aangesloten op de bestaande afwateringssystemen van de loodsen. Omwille van de bestaande toestand worden er in de onmiddellijke omgeving van de luifels geen ingrepen uitgevoerd aan de riolering. Ter compensatie van de bijkomende afwaterende oppervlakte van 5.998,30 m² wordt een bestaande dakoppervlakte van 6.009,94 m² afgekoppeld van de riolering en aangesloten op de nieuw aan te leggen wadi's.

In het kader van de verdere scheiding van het rioleringsstelsel worden op het terrein vijf individuele afvalwaterbehandelingsinstallaties (IBA's) voorzien ter vervanging van de bestaande septische putten. Hiermee wordt voldaan aan de geldende regelgeving inzake afvalwaterzuivering en rioleringsbeheer.

2.3.4. Brandweer:

De luifels worden beschouwd als open constructies en vallen daardoor niet onder de bepalingen van de betreffende bijlage. De constructie van de nieuwe luifels bestaat volledig uit beton, inclusief betonnen dakelementen, waarmee eventuele brandoverslag naar omliggende gebouwen effectief wordt voorkomen.

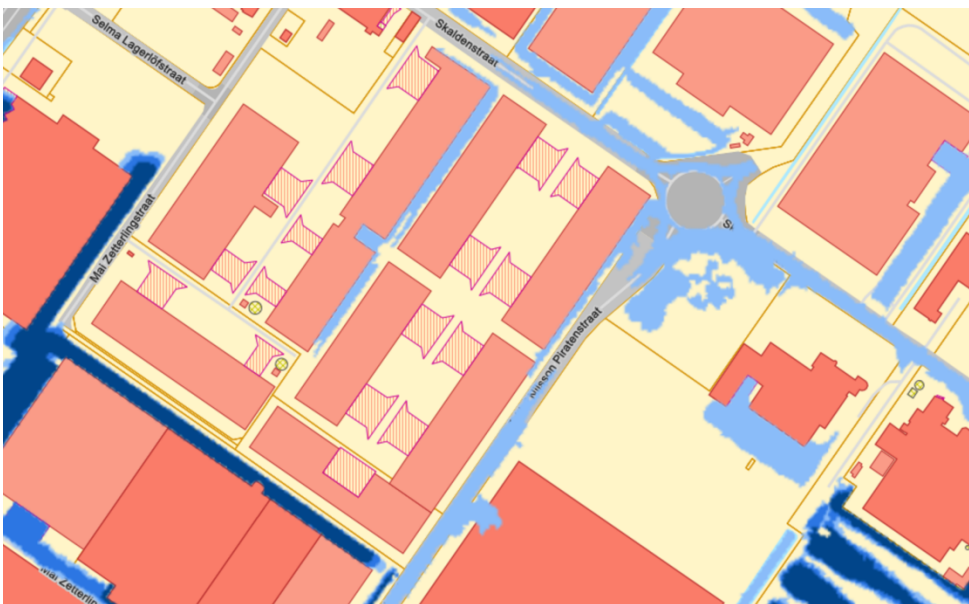
Verder worden er geen werkzaamheden uitgevoerd die de brandveiligheid van de bestaande gebouwen of de omgeving beïnvloeden.

2.3.5. watertoets:

Een gedeelte van verharding 1 bevindt zich binnen een overstromingsgevoelig gebied. De geplande verharding wordt uitgevoerd in niet-waterdoorlatend materiaal, maar de bestaande bergingscapaciteit van het terrein wordt hierdoor niet aangetast, aangezien de hoogte van de nieuwe verharding volledig aansluit op het bestaande maaiveldniveau.

Ook een deel van verharding 2 ligt binnen een overstromingsgevoelig gebied. Voor deze zone wordt waterdoorlatende verharding toegepast, terwijl het maaiveld ongewijzigd blijft. Hierdoor blijft de natuurlijke bergingscapaciteit volledig behouden en wordt de afvoer van hemelwater niet belemmerd.

Gelet op de uitvoering en de toegepaste materialen kan worden vastgesteld dat de geplande werkzaamheden geen significante negatieve effecten hebben op de bestaande overstromingsgevoeligheid van het perceel. Er wordt hiermee voldaan aan de vereisten van de relevante regelgeving inzake overstromingsrisico's en waterbeheer.



2.4. Integratie van de geplande werken in de omgeving:

2.4.1. Impact op de bestaande omgeving

De aanvraag is in overeenstemming met de geldende zoneringsgegevens en stedenbouwkundige voorschriften. De geplande werken sluiten functioneel en ruimtelijk aan bij de bestaande inrichting van het terrein en het industriële karakter van de omgeving.

De ingrepen hebben geen negatieve impact op het straatbeeld, de aanpalende percelen of de ruimtelijke draagkracht van de omgeving. Integendeel, door de herorganisatie van de interne circulatie en de optimalisatie van de afwikkeling van het vrachtverkeer wordt de verkeersveiligheid zowel op het terrein als in de onmiddellijke omgeving verbeterd. Wachtend vrachtverkeer wordt van het openbaar domein geweerd, waardoor de belasting van de omliggende wegen vermindert en de verkeerssituatie in de omgeving overzichtelijker en veiliger wordt.

Daarnaast blijven de bestaande functies ongewijzigd en worden geen bijkomende hinderaspecten gecreëerd op het vlak van geluid, visuele impact, mobiliteit of waterhuishouding. De werken respecteren de schaal en het gebruik van de omgeving en zijn verenigbaar met de goede ruimtelijke ordening.

2.4.2. Mobiliteit en parkeren

Met deze aanvraag wordt beoogd de bestaande mobiliteit op de site op een gestructureerde en veilige wijze te verbeteren, waarbij de verschillende verkeersstromen binnen het terrein duidelijk worden gescheiden. Dit draagt bij aan de operationele veiligheid, de efficiëntie van de logistieke processen en het beperken van risico's voor zowel personeel als bezoekers. Momenteel beschikt de site slechts over één inrit/uitrit, waardoor zwaar verkeer, zwak verkeer en personenwagens elkaar moeten kruisen. Deze situatie leidt tot verhoogde veiligheidsrisico's en voldoet niet aan de vereisten van de site, noch aan de verwachtingen van de klanten van de uitbater. Om deze risico's te beperken en de circulatie te optimaliseren, wordt een nieuwe inrit voorzien voor zwaar verkeer. Deze inrit is gekoppeld aan een wachtzone/parking voor 13 vrachtwagens met trailer, waardoor wachtend vrachtverkeer buiten de Skaldenstraat wordt gehouden en het vrachtverkeer in één richting kan worden geleid. Hiermee wordt de doorstroming van goederenvervoer op het terrein georganiseerd, overzichtelijk gemaakt en operationeel veilig.

Voor het personenverkeer van het personeel worden de bestaande parkeerzones geconcentreerd in een nieuwe, aparte parkeerzone met een inrit via de Fritiof Nilsson Piratenstraat. Hiermee wordt het kruisen van personenwagens met vrachtverkeer volledig vermeden. De uitrit van deze parkeerzone verloopt momenteel via de tijdelijke gemeenschappelijke uitrit van het kantoorgebouw. Bij een definitieve verwijdering kan overwogen worden deze uitrit te verplaatsen naar de centrale inrit/uitrit van het perceel, zodat de verkeersstromen volledig op elkaar worden afgestemd.

Voor zwakke weggebruikers, zoals fietsers en voetgangers, wordt een afzonderlijke en veilige toegang voorzien via de Fritiof Nilsson Piratenstraat, volledig gescheiden van de inrit voor personenwagens. Ter hoogte van deze toegang wordt een overdekte fietsenstalling ingericht met een capaciteit van 35 fietsen, afgestemd op de huidige mobiliteitsbehoefte van de site. Indien de vraag naar fietsparkeerplaatsen in de toekomst zou toenemen, is er binnen het terrein voldoende ruimte beschikbaar om bijkomende fietsenstallingen te realiseren.

Deze maatregelen zorgen ervoor dat de verschillende verkeersstromen op het terrein duidelijk van elkaar gescheiden en op een gecontroleerde manier kunnen worden afgehandeld, waardoor het risico op ongevallen en conflicten aanzienlijk wordt beperkt.

Door de gescheiden circulatie van vrachtverkeer, personenverkeer en zwakke weggebruikers wordt een veilige, overzichtelijke en functionele verkeersstructuur gerealiseerd. De inrichting van de inritten, parkeerzones en toegangen is afgestemd op de bestaande situatie, de verkeersintensiteit en de veiligheidsvereisten van zowel de site als de omgeving. Op die manier wordt de mobiliteit op het terrein efficiënt en veilig georganiseerd, in overeenstemming met de geldende regelgeving inzake verkeersveiligheid, bedrijfsmobiliteit en ruimtelijke ordening.

2.4.3. Ruimtegebruik:

De beschikbare ruimte wordt efficiënt en doelmatig benut. De aangevraagde werkzaamheden zijn zodanig ingericht dat het benodigde ruimtegebruik tot een minimum wordt beperkt en volledig afgestemd is op de veiligheid van de site.

2.4.4. Bodemreliëf:

Het reliëf van het perceel vertoont geen grote hoogteverschillen en blijft na de uitvoering van de nieuwbouw zoveel mogelijk behouden. Enkel ter hoogte van de nieuwe wadi's wordt het terrein minimaal aangepast om een correcte afvoer en infiltratie van hemelwater te garanderen.