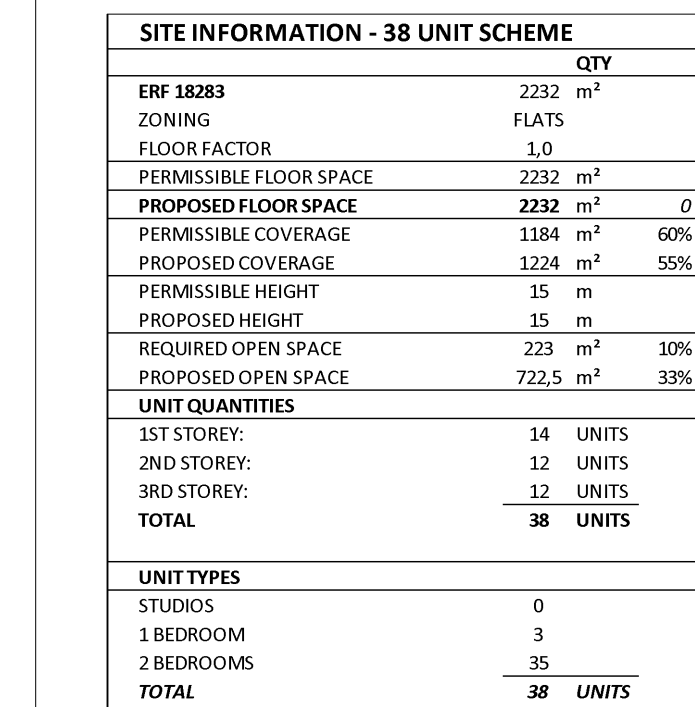




PARKING QUANTITIES			
<i>APARTMENT REQ</i>	<i>2 per</i>	<i>38</i>	<i>UNITS</i>
REQUIRED TOTAL:	2	76	BAYS
GRD STOREY P/BAYS(Standard):		63	BAYS
GRD STOREY P/BAYS(Tandem):		5	BAYS
GRD STOREY M/BAYS:	8	2	BAYS
GRD STOREY BICYCLE BAYS:	0	0	BAYS
PROPOSED PARKING:	1,842	70	BAYS

*N.B: A tandem bay accommodating two motor vehicles shall be regarded as one bay.

BUILDING AREAS			
	INTERNAL	EXTERNAL	Q
GROUND:			
CIRCULATION (STAIRS):	88,5		m
REFUSE & SEV ROOM	64		m
PARKING AND RAMP:		2080	m
SUB TOTAL INTERNAL AREA:	152,5		m
SUB TOTAL FLOOR FACTOR:	0		m
SUB TOTAL BUILDING AREA:	152,5		m

1ST STOREY			
CIRCULATION (STAIRS & PASSAGES):		156	m ²
UNITS	792		m ²
TERRACES		221,5	m ²
PLANTERS		24,5	m ²
SUB TOTAL INTERNAL AREA:		792	m²
SUB TOTAL FLOOR FACTOR:		792	m²
SUB TOTAL BUILDING AREA:		1194	m²

2ND STOREY			
CIRCULATION (STAIRS & PASSAGES):		156	m ²
UNITS	688		
COMMUNAL AREA		80	m ²
POOL AREA		30	m ²
TERRACES		195,5	m ²
PLANTERS		15	m ²
SUB TOTAL INTERNAL AREA:		688	m²
SUB TOTAL FLOOR FACTOR:		688	
SUB TOTAL BUILDING AREA:		1164,5	m²

3RD STOREY			
CIRCULATION (STAIRS & PASSAGES):		156	m ²
UNITS	688		m ²
TERRACES		195,5	m ²
PLANTERS		15	m ²
SUB TOTAL INTERNAL AREA:	688		m²
SUB TOTAL FLOOR FACTOR:	688		m²
SUB TOTAL BUILDING AREA:	1054,5		m²

TOTAL AREAS:			
TOTAL UNIT AREA:	2168		m
TOTAL TERRACE AREA:		612,5	m
TOTAL INTERNAL AREA:	2015,5		m
TOTAL FLOOR FACTOR:	2232		m
TOTAL BUILDING AREA:	3565,5		m

REV:	DESCRIPTION:	DATE:
A	COUNCIL APPROVAL	2021-11-03
B	COUNCIL APPROVAL	2022-01-28
C	COUNCIL APPROVAL	2022-02-04
D	COUNCIL APPROVAL	2022-02-17
E	FOR DISCUSSION	2022-07-30

CLIENT	SIGNATURA
--------	-----------



112 PIENAAR ROAD MILNERTON 7441
cell: 082 745 7006 email: juan@bbbarchitects.co.za

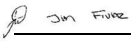
PURPOSE OF ISSUE:
FOR BDM COUNCIL APPROVAL

PROJECT:
NEW APARTMENTS
GLOUCESTER LANE - GEORGE

DRAWING:

GENERAL ARRANGEMENT PLAN
GROUND STOREY PLAN

SCALE	1:125	DRAWN	JB GB
DATE	2022-07-20	CHECKED	JB
DRAWING	18283_02.100_C		REV E
PLOTTED			

CES Development Charges Calculator				Version 3.00		June 2020	
				Erf Number	18283		
				Allotment area	George		
				Water & Sewer System	George System		
				Road network	George		
				Developer/Owner	Stonecrete Property Investments 9 pty ltd		
				Erf Size (ha)	2229		
				Date (YYYY/MM/DD)	2022-08-22		
Current Financial Year				2022/2023			
Collaborator Application Reference				2208621			
Code	Land Use	Unit	Total Existing Righth		Total New Right		
RESIDENTIAL			Units		Units		
	Single Res > 1000m² Erf	unit			1		
	Flat <100m²	unit				38	
Is the development located within Public Transport (PT1) zone?				Please select			
				Yes			
Calculation of bulk engineering services component of Development Charge							
Service	Units	Additional Demand	Unit Cost	Amount	VAT	Total	
Roads	trips/day	100,50	R 1 220,04	R 122 613,55	R 18 392,03	R 141 005,58	
Sewerage	kl/day	7,37	R 43 481,05	R 320 455,34	R 48 068,30	R 368 523,64	
Water	kl/day	6,60	R 36 320,84	R 239 717,53	R 35 957,63	R 275 675,16	
Total bulk engineering services component of Development Charge payable				R 682 786,42	R 223 817,72	R 785 204,39	
Link engineering services component of Development Charge							
Total Development Charge Payable							
City of George				Developer/Owner			
Calculated (CES): JM Fivaz							
Signature : 							
Date : August 22, 2022							
NOTE : In relation to the increase pursuant to section 66(5B)(b) of the Planning By-Law (as amended) in line with the consumer price index published by Statistic South Africa) using the date of approval as the base month							
Notes:							
Departmental Notes:							

For the internal use of Finance only

Service	Financial codeUKey number	Total
Roads	20160623 020158	R 141 005,58
Sewerage	20160623 018776	R 368 523,64
Water	20160623 021593	R 275 675,16
Electricity	20160623 021336	R 930 731,47
Transfers	20160623 019267	R 0,00
		R 1 715 935,86

Development Charges Calculator				Version 1.00	2021/12/03		
		Erf Number	18283				
		Allotment area	George				
		Elec DCs Area/Region	George Network				
		Elec Link Network	MV				
		Elec Development Type	Normal				
		Developer/Owner	Stonecrete Property Investments 9 pty Ltd				
		Erf Size (ha)	0				
		Date (YYYY/MM/DD)	2022-03-22				
		Current Financial Year	2021/2022				
		Collaborator Application Reference	2208621				
Code	Land Use	Unit	Total Existing Right		Total New Right		
RESIDENTIAL							
			Units	Units	Units		
	Single Res > 1000m² Erf (Upmarket)	unit		1			
	Flat <100m²	unit			38		
OTHERS							
			kVA		kVA		
Is the development located within Public Transport (PT1) zone?			Please select				
			No				
Calculation of bulk engineering services component of Development Charge							
Service	Units	Existing demand (ADMD)	New demand (ADMD)	Unit Cost	Amount	VAT	Total
Electricity	kVA	5,78	82,36	R 3 972,56	R 304 217,38	R 45 632,61	R 349 849,99
Total bulk engineering services component of Development Charge payable					R 304 217,38	R 45 632,61	R 349 849,99
Link engineering services component of Development Charge							
Total Development Charge Payable							
City of George							
Calculated (ETS):							
Signature :							
Date :		March 22, 2022					
NOTE : In relation to the increase pursuant to section 66(5B)(b) of the Planning By-Law (as amended) in line with the consumer price index published by Statistic South Africa) using the date of approval as the base month							
Notes:							
Departmental Notes:							

For the internal use of Finance only

Service	Financial code/Key number	Total
Electricity	20160623 021336	R 349 849,99
		R 349 849,99

Special Contribution units

MOTIVERINGSVERSLAG : AANSOEK OM HERSONERING EN AFWYKING
(PARKEERVEREISTES): ERF 18283 GEORGE

1. AANSOEK

- Aansoek word in terme van artikel 15(2)(a) van die Verordening op Grondgebruikbeplanning vir George Munisipaliteit, 2015 gedoen vir die hersonering van Erf 18283 George vanaf Enkel Residensiële Sone I na Algemene Residensiële Sone IV.
- Aansoek word in terme van artikel 15(2)(b) van die Verordening op Grondgebruikbeplanning vir George Munisipaliteit, 2015 gedoen vir die verslapping van die parkeervereistes van toepassing op die voorgestelde ontwikkeling op Erf 18283 George vanaf 2 parkeerplekke per woonstel na 1.79 parkeerplekke per woonstel.

Die voltooide aansoekvorm vir bogenoemde aansoek is hierby as **Bylaag "A"** aangeheg.

2. ONTWIKKELINGSVOORSTEL

Erf 18283 George is in terme van die George Geïntegreerde Soneringskema Verordening, 2017 Enkel Residensiële Sone I gesoneer. Die erf beskik oor 'n oppervlakte van 2 232m². As gevolg van die ligging van die erf en die oppervlakte daarvan bestaan daar geen behoefte daaraan om die erf vir enkelwoondoeleindes aan te wend nie.

Die erf word tans deur ontwikkelings wat sterk op die mediese veld gerig is en hoër digtheid woongebruik omring.

As gevolg van die COVID – 19 pandemie het die vraag na kantoorspasie die afgelope jaar aansienlik afgeneem met groot hoeveelhede kantoorspasie wat tans vakant is met kantoorwerkers wat hul daaglikse kantoorfunksie vanuit hul woonhuise bedryf. Dit is 'n tendens wat heelwaarskynlik nog vir 'n geruime tyd gaan voortduur. Gloucesterlaan beskik verder oor grondgebruik wat sterk op die mediese beroep gerig is. Met die toekomstige verskuiwing van die Medi-Clinic gaan die vraag na ruimte vir mediese fasiliteite en ruimte in Gloucesterlaan

heelwaarskynlik afneem wat ook negatief op die moontlike gebruik van hierdie erf vir kantoor / mediese gebruike sal impakteer. Daar bestaan na mening dus ook geen behoefte om die erf vir kantoor / mediese gebruike te ontwikkel nie.

Terselfdertyd het die vraag na behuising egter steeds bly toeneem en is daar tans 'n tekort aan woonstelle en dan spesifiek in die sentrale sakegebied / middedorp van George.

Na deeglike oorweging van alle opsies het die eienaar van die erf besluit om ondersoek in te stel na die moontlikheid om die erf met woonstelle te ontwikkel. As gevolg van die feit dat die erf aanvanklik aangekoop is met die oogmerk om dit met kantore te ontwikkel is daar 'n premie rondom die regte betaal wat beteken dat die erf relatief duur is vir die ontwikkeling daarvan met woonstelle. Ten einde die ontwikkeling van die erf ekonomies lewensvatbaar te maak is dit dus noodsaaklik om die erf tot sy volle potensiaal te ontwikkel.

Dit is die voorneme van die eienaar om die erf met 'n woonstelblok te ontwikkel. Die ontwikkeling wat voorgestel word sal uit die volgende vlakke bestaan:

- 'n grondvlak wat vir parkering ingerig sal word.

Die grondvlak vloerplan is hierby as **Bylaag "B"** aangeheg. In terme van die grondvlak vloerplan sal daar 66 gewone parkeerplekke, 2 gestremde parkeerplek en 8 motorfiets staanplekke op grondvlak voorsien word. 'n Verdere 6 addisionele tandem parkeerplekke wat aan eienaars van die woonstelle beskikbaar gestel word gaan ook op die grondvlak ingerig word.

Die parkeerplekke verkry toegang via 'n eenrigting toegangspad wat oor 'n ryvlak van 7 meter beskik, gemeet tussen die pilare aan weerskante van die toegangspad.

Toegang tot die grondvlak sal via 'n 6 meter toegang vanuit Gloucesterlaan geskied. Die toegang sal 10 meter vanaf die hoek van die toekomstige aansluiting van Scoutstraat by Gloucesterlaan geleë wees terwyl daar voertuig stoorspasie ("stacking") van 7.3 meter, met 4.8 meter binne die erfgrense en 2.5 meter binne die straatreserwe van Gloucesterlaan, voor die afstand beheerde ingangshek beskikbaar sal wees.

Die grondvlak maak ook voorsiening vir 'n dienswerf wat oor 'n oppervlakte van 42m^2 , 'n vuilisverwyderingsarea van 22m^2 , 'n hyserskag en twee traskagte.

- 3 bogrondse vlakke wat vir die ontwikkeling van 38 woonstelle aangewend sal word.

⇒ Die eerste vloervlak sal uit 14 woonstelle bestaan. Dertien 2 slaapkamer en een 1 slaapkamer woonstel word op hierdie vlak voorgestel. Die twee slaapkamer woonstelle sal oor 'n oppervlakte beskik wat wissel tussen 52m^2 en 75m^2 terwyl die een slaapkamer woonstel oor 'n oppervlakte van 38m^2 sal beskik. Elke woonstel sal van 'n balkon voorsien word 'n braaikaggel insluit. Die oppervlaktes van die balkonne wissel tussen 13m^2 en 34m^2 .

'n Afskrif van die voorgestelde eerste vloerplan is hierby as **Bylaag "C"** aangeheg.

⇒ Die tweede vloervlak sal uit 12 woonstelle en 'n swembad / buitelug ontspanningsruimte bestaan.

Elf 2 slaapkamer en een 1 slaapkamer woonstel word op hierdie vlak voorgestel. Die twee slaapkamer woonstelle sal oor 'n oppervlakte beskik wat wissel tussen 52m^2 en 75m^2 terwyl die een slaapkamer woonstel oor 'n oppervlakte van 38m^2 sal beskik. Elke woonstel sal van 'n balkon voorsien word 'n braaikaggel insluit. Die oppervlaktes van die balkonne wissel tussen 13m^2 en 34m^2 .

'n Swembad van ongeveer 30m^2 aanliggend 'n buitelug ontspanningsruimte van ongeveer 80m^2 word op hierdie vloervlak voorgestel.

'n Afskrif van die voorgestelde tweede vloervlak vloerplan is hierby as **Bylaag "D"** aangeheg.

⇒ Die derde vloervlak sal ook uit 12 woonstelle bestaan.

Elf 2 slaapkamer en een 1 slaapkamer woonstel word op hierdie vlak voorgestel. Die twee slaapkamer woonstelle sal oor 'n oppervlakte beskik wat wissel tussen

52m² en 75m² terwyl die een slaapkamer woonstel oor 'n oppervlakte van 38m² sal beskik. Elke woonstel sal van 'n balkon voorsien word 'n braaikaggel insluit. Die oppervlaktes van die balkonne wissel tussen 13m² en 34m².

Afskrif van die voorgestelde derde vloervlak vloerplan is hierby as **Bylaag "E"** aangeheg.

Planne wat die voorgestelde aansigte, snitte, dakplan en algemene notas rakende die voorgestelde woonstelblok aantoon is hierby as **Bylaag "F"** aangeheg.

Die woonstelblok sal oor 'n hoogte van 15 meter, 'n vloerfaktor van 1 en 'n dekking van ongeveer 55% beskik.

Verder gaan daar oopruimtes met 'n totale oppervlakte van ongeveer 722m² of te wel 33% op die erf voorsien word. Die oopruimtes sluit die swembad, die buitelug ontspanningsarea aanliggend die swembad en die balkonne wat vir elke woonstel voorsien word in. Soos vanuit die voorlopige konsep terreinontwikkelingsplan wat hierby as **Bylaag "G"** aangeheg is blyk gaan die areas wat tussen die parkeerplekke en die erfgrense geleë is verder ook ekstensief gelandskapeer word.

In terme van die ontwikkelingsvoorstel moet daar 76 parkeerplekke vir die 38 woonstelle voorsien word. Die ontwikkelingsvoorstel maak vir 65 gewone parkeerplekke, 2 gestremde parkeerplek en 8 motorfiets staanplekke (gelykstaande aan 2 parkeerplekke) en 7 fietsstaanplekke (gelykstaande aan 1 parkeerplekke) op grondvlak voorsien word. Sewentig parkeerplekke word dus voorsien. 'n Verdere 6 addisionele tandem parkeerplekke wat aan eienaars van die woonstelle beskikbaar gestel gaan word gaan ook op die grondvlak ingerig word. Aangesien 1 van die motorfiets staanplekke en die fietsstaanplekke nie in terme van artikel 48(2)(a) van die George Geïntegreerde Soneringskema Verordening, 2017 en die 6 tandem parkeerplekke nie in terme van die bepalings van die George Geïntegreerde Soneringskema Verordening, 2017 in berekening gebring kan word nie word daar slegs 68 parkeerplekke voorsien wat neerkom op 'n tekort van 8 parkeerplekke.

Die ontwikkelingsvoorstel maak vir geen ander afwykings voorsiening nie en die ontwikkeling voldoen verder aan alle ander grondgebruikbeperkings soos per die bepalinge van die George Geïntegreerde Soneringskema Verordening, 2017.

Die volledige Ontwikkeling Skedule vir die woonstelblok word op die vloerplanne, aansigplanne en snitplanne wat hierby as **Bylaag "B"** tot **Bylaag "F"** aangeheg is, aangetoon.

Ten einde bogenoemde ontwikkeling moontlik te maak sal Erf 18283 George vanaf Enkel Residensiële Sone I na Algemene Residensiële Sone IV gehersoneer moet word en sal daar ook aansoek gedoen moet word vir 'n afwyking van die parkeervereistes.

3. VOORAF AANSOEK

'n Vooraf konsultasie aansoekvorm is insake die voorgestelde ontwikkeling is op 8 November 2021 by die George Munisipaliteit ingedien. Die getekende vooraf konsultasie aansoekvorm is op 25 November 2021 terug ontvang en is hierby as **Bylaag "H"** aangeheg.

In terme van die getekende vooraf aansoekvorm moet die volgende punte in die aansoek aangespreek word:

"CES

- *TIA will be required, which should include parking movability and stacking distance.*
- *Parking dimension should be in accordance with norms and standards.*
- *The provision of solid waste should be indicated.*
- *Normal development, including the provision of development contributions, will be applicable.*

ETS

- *Engineering report required.*

Spatial Planning

- *Urban Greening and visually permeable fencing along open space.*

Town Planning

- *Min 7.5m manoeuvring space between parking bays.*
- *Consider roof garden (consideration must be given to greening);*
- *Must provide stacking distances;*
- *Tandem parking bays will count as 1 bay;*
- *Need to provide a refuse area which will be accessible to the refuse removal trucks (usually at the front gate or boundary of erf);*
- *Consider access from the east (Erf 18282) – see image below.”*

Die onderskeie punte wat in die getekende vooraf aansoekvorm uitgelig word, word op verskeie plekke in hierdie verslag verder toegelig en bespreek.

4. EIENAARSKAP

4.1 Geregistreerde eienaar

Erf 18283 George is in die naam van Stonecrete Property Investments 9 (Pty) Ltd Registrasienommer 2001/00683 geregistreer.

4.2 Titelakte

Titelakte T69790/2001 synde die titelakte van Erf 18283 George is hierby as **Bylaag “I”** aangeheg.

4.3 Volmag

‘n Maatskappy Resolusie waarby daar besluit word dat Johannes Christoffel Joubert, as die enigste Direkteur van Stonecrete Property Investments 9 (Pty) Ltd Registrasienommer

2001/00683, gemagtig word om Jan Vrolijk Town Planner/Stadsbeplanner aan te stel om die aansoek te hanteer is hierby as **Bylaag "I"** aangeheg.

'n Volmag waarby Jan Vrolijk Town Planner/Stadsbeplanner deur Johannes Christoffel Joubert, as die gevolmagtigde Direkteur van Stonecrete Property Investments 9 Pty) Ltd Registrasienommer 2001/00683, aangestel word om die aansoek te hanteer is hierby as **Bylaag "K"** aangeheg.

'n Afskrif van 'n maatskappy registrasie dokument waarby daar bevestig word dat Johannes Christoffel Joubert wel die enigste Direkteur van Johannes Christoffel Joubert is, is hierby as **Bylaag "L"** aangeheg.

4.4 Verbandhouer se toestemming

Daar is geen verband oor Erf 18283 George geregistreer nie.

4.5 Aktebesorgersertifikaat

Die Aktebesorgersertifikaat vir Erf 18283 George is hierby as **Bylaag "M"** aangeheg. In terme van die Aktebesorgersertifikaat word daar aangedui dat daar geen beperkende voorwaardes in die titelakte van die erf voorkom wat 'n beperking op die ontwikkeling soos voorgestel plaas nie.

5. ALGEMENE INLIGTING RAKENDE ERF 18283 GEORGE

5.1 Ligging

Erf 18283 George is op die noord-westelike hoek van die aansluiting van die toekomstige verlenging van Scoutstraat by Gloucesterlaan in die sentrale gebied van George geleë. Die ligging van die erf word op die liggingsplan wat hierby as **Bylaag "N"** aangeheg is, aangetoon.

5.2 Bestaande grondgebruik

Erf 18283 George is tans vakant.

5.3 Oppervlakte

Erf 18283 George beskik oor 'n oppervlakte van 2 232m².

5.4 Huidige sonering

Erf 18283 George is in terme van George Geïntegreerde Soneringskema Verordening, 2017 Enkel Residensiële Sone I gesoneer.

5.5 Landmeter Generaal Diagram

'n Afskrif van die Landmeter Generaal Diagram van Erf 18283 George is hierby as **Bylaag "O"** aangeheg.

5.6 Serwitude

Daar is geen serwitude oor Erf 18283 George geregistreer nie.

6. WENSLIKHEID VAN AANSOEK OM HERSONERING ERF 18283 GEORGE

6.1 Inleiding

Die begrip "wenslikheid" in die konteks van grondgebruikbeplanning kan gedefinieer word as die mate van aanvaarbaarheid van die grondgebruik(e) op die betrokke grondeenheid. Die ontwikkelingsvoorstel sal vervolgens aan die hand van die volgende aspekte bespreek word:

- Fisiese eienskappe van die eiendom.
- Versoenbaarheid van voorstel met bestaande beplanningsdokumentasie, struktuurplanne, wetgewing en beleide.
- Versoenbaarheid van voorstel met die karakter van die omgewing waarbinne dit geleë is.
- Potensiaal van die erf.

- Toeganklikheid van die erf.
- Beskikbaarheid van parkering.
- Voorsiening van dienste.

Daar sal in die volgende paragrawe aangetoon word dat die Algemene Woonsonering IV sonering wat vir die erf voorgestel word wel as wenslik geag kan word.

6.2 Fisiese terreingesteldheid

6.2.1 Topografie

Die erf is feitlik gelyk met 'n geringe afwaartse helling in 'n westelike rigting. Die erf gaan egter in geheel van 'n ontwikkelingsplatform voorsien word sodat die woonstelblok op 'n gelyk vlak ontwikkel kan word. Die effense helling wat dus op die erf voorkom speel dus geen rol in die wenslikheid van die aansoek nie. Vanuit die oogpunt is die erf dus geskik vir die voorgestelde ontwikkeling.

6.2.2 Bodemtoestande

As gevolg van die feit dat 'n vier verdieping gebou op die erf ontwikkel staan te word gaan bodemtoetse noodwendig onderneem moet word. Die uitslae van die bodemtoetse sal in ag geneem word in die ontwerp van die struktuur.

Die feit dat daar reeds geboue van redelike omvang in die direkte omgewing van die erf voorkom, naamlik die oogklinik, die Neuro Clinic, die Mediclinic asook verskeie woonstelblokke te De la Fontainestraat, dui daarop dat die bodemtoestand wat in die gebied aangetref word nie problematies van aard is nie en wel geskik is om 'n ontwikkeling van die omvang soos voorgestel, te kan akkommodeer.

Dit moet verder uitgewys word dat daar geen opvullings of uitgrawings op die erf voorkom nie en dat die huidige bodemtoestand tans stabiel en natuurlik van aard is.

Daar word dus aangevoer dat die bodemtoestand van die erf geen rol in die wenslikheid van die aansoek speel nie.

6.2.3 Plantegroei

Die erf is tans met gras en onkruid oorgroei met geen ander plantegroei wat daarop voorkom nie.

Die feit dat 'n grondvlak van die ontwikkeling feitlik oor die hele oppervlakte van die erf voorsien staan te word gaan veroorsaak dat alle bestaande plantegroei wat op die erf voorkom verwyder gaan word.

Die ontwikkelingsvoorstel maak egter vir oopruimtes met 'n totale oppervlakte van ongeveer 722m² of te wel 33% op die erf voorsien. Die oopruimtes sluit die swembad, die buitelug ontspanningsarea aanliggend die swembad en die balkonne wat vir elke woonstel voorsien word in. Soos vanuit die voorlopige konsep terreinontwikkelingsplan wat hierby as **Bylaag "G"** aangeheg is blyk gaan die areas wat tussen die parkeerplekke en die erfgrense geleë is verder ook ekstensief gelandskapeer word.

Die woonstelblok gaan dus binne die beperkings van die ontwikkelingsvoorstel wel sinvol gelandskapeer word

Plantegroei plaas dus nie 'n beperking op die ontwikkelbaarheid van die erf nie.

6.2.4 Ander

Die erf word nie deur vloedlyne, fonteine of unieke ekologiese habitats geïmpakkeer nie.

6.2.5 Samevattend

Vanuit 'n fisiese terreingesteldheid oogpunt is daar geen rede waarom die aansoek om hersonering van die erf na Algemene Woonson IV nie ondersteun kan word nie.

6.3 Digtheid wat in terme van die ontwikkelingsvoorstel voorgestel word

Die woonstel ontwikkeling wat voorgestel word sal oor 'n dekking van ongeveer 55% beskik. Die ontwikkeling sal verder uit 38 woonstelle bestaan wat oor 3 vloere versprei sal word. Die ontwikkeling sal dus oor 'n ontwikkelingsdigtheid van ongeveer 170 eenhede per hektaar. Die ontwikkeling gaan oor 'n vloerfaktor van 1 beskik.

Die volledige Ontwikkeling Skedule van die voorgestelde ontwikkeling vorm deel van die vloerplanne, aansigplanne en snitplanne wat hierby as **Bylaag "B"** tot **Bylaag "F"** aangeheg is.

6.4 Hoof grondgebruik wat voorgestel word

Die hoof grondgebruik wat in terme van die aansoek voorgestel word is woonstelle, dit wil sê 'n gebruik wat as versoenbaar geag kan word met die karakter van die gebied waarbinne die erf geleë is. Die versoenbaarheid van die ontwikkelingsvoorstel met die karakter van die gebied word verder in punt 6.7 van hierdie verslag aangespreek.

6.5 Fasering van die ontwikkeling

Die ontwikkeling sal in een enkele fase plaasvind.

6.6 Versoenbaarheid van voorstel met bestaande wetgewing, beplanningsdokumentasie en beleide

6.6.1 Inleiding

Verskillende wetgewing en beplanningsdokumente is op hierdie aansoek van toepassing. Die wenslikheid en versoenbaarheid van die ontwikkelingsvoorstel sal vervolgens aan die hand van verskillende beplanningsdokumente wat op die gebied van toepassing is bespreek word.

6.6.2 "Spatial Planning and Land Use Management Act, 2013 (Act 16 of 2013) (SPLUMA)"

Artikel 7 van die “Spatial Planning and Land Use Management Act, 2013 (Act 16 of 2013)” lys 5 ontwikkelingsbeginsels op grond waarvan enige ontwikkelingsaansoek ge-evalueer moet word. Die beginsels waarna verwys word is as volg:

- Ruimtelike geregtigheid
- Ruimtelike volhoubaarheid
- Ruimtelike doeltreffendheid
- Ruimtelike veerkragtigheid
- Goeie administrasie

Verskillende ontwikkelingsbeginsels word onder elk van die punte geïdentifiseer waaraan ‘n aansoek ge-evalueer moet word. Die voorgestelde aansoek om hersonering van Erf 18283 George vanaf Enkel Residensiële Sone I na Algemene Woonsone IV gaan vervolgens aan die hand van elk van die beginsels ge-evalueer word.

Ruimtelike geregtigheid		
Kriteria	Nakoming	Beplanningsimplikasies
Ruimtelike en ander ontwikkelingswanbalanse uit die verlede moet reggestel word deur verbeterde toegang tot en gebruik van grond.	Word aan voldoen.	Onder ontwikkelde grond gaan by wyse van hierdie aansoek tot ‘n hoër potensiaal ontwikkel word. Die voorstel het ten doel om woonakkommodasie in die sentrale gebied / middedorp van George te skep en sodoende bekostigbare woonakkommodasie aan die werkersklas wat in die sentrale sakegebied / middedorp van George werksaam is te voorsien. Die woonstelle wat ontwikkel staan te word gaan teen ‘n markverwante prys verhuur / vervreem word. Die persoon wat in die sentrale sakegebied / middedorp werksaam is sal dus die geleentheid gebied word om ‘n woonstel binne die omgewing waarbinne die persoon werksaam is

		te huur of aan te koop.
Ruimtelike ontwikkelingsraamwerke en beleid by alle regeringsfere moet die insluiting van persone en gebiede wat voorheen uitgesluit was aanspreek, met klem op informele nedersettings, voormalige tuislande en gebiede wat gekenmerk word deur wydverspreide armoede en ontneming.	Word aan voldoen.	Die George Munisipaliteit het 'n Ruimtelike Ontwikkelingsraamwerk vir George en 'n Plaaslike Ruimtelike Ontwikkelingsraamwerk vir die Sentrale Sakegebied van George opgestel en goedgekeur wat ontwikkelingsvoorstelle insluit wat gerig is op die verbetering van die lewensgehalte van die inwoners van George. Soos verder uit hierdie motiveringsverslag sal blyk kan die voorgestelde aansoek as versoenbaar met hierdie twee ruimtelike ontwikkelingsraamwerke geag word.
Ruimtelike beplanningsmeganismes, met inbegrip van grondgebruikskemas, moet bepalinge inkorporeer wat regstelling verleen in toegang tot grond deur benadeelde gemeenskappe en persone.	N.v.t.	Die woonstelle wat ontwikkel staan te word gaan teen 'n markverwante prys verhuur / vervreem word. Hierdie ontwikkelingsvoorstel sal nie net tot sekere gemeenskappe beperk word nie. Alle gemeenskappe en persone sal die geleentheid gebied word om eiendom in die ontwikkeling te koop of te huur.
Grondgebruikbestuurstelsels moet alle gebiede van 'n munisipaliteit insluit en moet spesifieke bepalinge insluit wat buigsaam en toepaslik is vir die bestuur van benadeelde gebiede, informele nedersettings en voormalige tuislande.	N.v.t.	Die bepaling is nie op hierdie aansoek van toepassing nie.
Grondontwikkelingsprosedures moet bepalinge insluit wat toegang tot sekerheid van verblyfreg en die stapsgewyse opgradering van informele gebiede akkommodeer.	N.v.t.	Die bepaling is nie op hierdie aansoek van toepassing nie.

'n Munisipale Beplanningstribunaal, wanneer 'n aansoek voor hom gebring word, mag nie belemmer of beperk word in die uitoefening van sy diskresie op grond daarvan dat die waarde van die grond of eiendom deur die uitslag van die aansoek geraak sal word nie.	Word aan voldoen.	Sover bekend word die Eden Gesamentlike Beplanningstribunaal – George Munisipaliteit se diskresie tydens oorweging van aansoeke nie beïnvloed deur die waarde van grond of eiendom nie. Besluitneming word sover bekend gebaseer op die beginsels, soos vermeld in Afdeling 7 van die Wet op Ruimtelike Beplanning en Grondgebruik, 2013 (Wet 16 van 2013).
Ruimtelike volhoubaarheid		
Kriteria	Nakoming	Beplanningsimplikasies
Bevorder grondontwikkeling wat binne die fiskale, institusionele en administratiewe vermoëns van die Republiek val.	Word aan voldoen.	Erf 18283 George, wat die onderwerp van die aansoek vorm, is binne die stedelike rand van George geleë en word in terme van die Ruimtelike Ontwikkelingsraamwerk vir George en die Plaaslike Ruimtelike Ontwikkelingsraamwerk vir die Sentrale Sakegebied van George onder andere vir hoër digtheid residensiële ontwikkeling geoogmerk. Die ontwikkeling gaan deur 'n ontwikkelaar in die privaat sektor ontwikkel word en het as sulks geen impak op die fiskale, institusionele en administratiewe vermoëns van die Republiek nie.
Verseker dat spesiale oorweging geskenk word aan die beskerming van voorste en unieke landbougrond.	N.v.t.	Erf 18283 George is tans Enkel Residensiële Sone I gesoneer en binne die stedelike rand van George geleë. Die Wet op die Onderverdeling van Landbougrond, 1970 (Wet 70 van 1970) is as sulks nie op die erf en die ontwikkeling van toepassing nie.
Handhaaf konsekwenheid van grondgebruikmaatreëls ooreenkomstig omgewingsbestuurbeginsels.	N.v.t.	Die voorgestelde ontwikkeling aktiveer geen aktiwiteit wat in terme van regulasies uitgevaardig ingevolge die Wet op Nasionale Omgewingsbestuur, 1998 (Wet 107 van 1998) gelys is nie. Die wetgewing

		is dus nie op hierdie aansoek van toepassing nie. Die ontwikkeling is verder nie binne 32 meter vanaf 'n rivierloop of vleiland geleë nie.
Bevorder en stimuleer doelmatige en billike funksionering van grondmarkte.	Word aan voldoen.	Erf 18283 George is tans vakant en vertoon onooglik binne die direkte omgewing. Verder word die erf tans as 'n oornag slaapplek deur bosslapers en boemelaars, tot groot ongerief van die omliggende erfeienaars, aangewend. Die ontwikkeling van hierdie erf gaan hierdie twee probleme wyder. Soos later ook in meer detail in hierdie verslag uitgewys sal word is die voorgestelde grondgebruik versoenbaar met die grondgebruik karakter van die gebied waarbinne die ontwikkeling geleë sal wees. Die ontwikkeling wat voorgestel word sal verder, soos vanuit punt 2 van hierdie motiveringsverslag blyk, van hoogstaande gehalte wees. Verder sal dit ook uit die inhoud van hierdie verslag blyk dat die ontwikkelingsvoorstel as gewens geag kan word. Daar word dus aangevoer dat die ontwikkelingsvoorstel nie die eiendoms waarde van die aanliggende erwe negatief sal beïnvloed nie. Die mening word gehuldig dat die ontwikkeling inderwaarheid 'n bydrae tot die opheffing van die omgewing gaan maak wat uiteindelik daartoe gaan bydra dat eiendoms waardes in die omgewing gaan verhoog.
Oorweeg alle huidige en toekomstige kostes aan alle partye vir die voorsiening van infrastruktuur en maatskaplike dienste in grondontwikkelings.	Word aan voldoen.	Infrastruktuur is in die omgewing beskikbaar. Die voorgestelde ontwikkeling en die dienste wat daarvoor benodig word sal op koste van die ontwikkelaar voorsien word en by die bestaande dienste wat in die omgewing voorkom aansluit.
Bevorder grondontwikkeling in plekke wat volhoubaar is en	Word aan voldoen.	Die erf is binne die stedelike rand van George in 'n gebied wat onder andere

stadskruip beperk.		vir hoër digtheid woonontwikkeling geoogmerk word, geleë. Die voorstel gaan dus nie tot stadskruip aanleiding gee nie.
Lei tot lewensvatbare gemeenskappe.	Word aan voldoen.	Die ontwikkeling gaan teen 'n koste van ongeveer R 60 miljoen opgerig word. Die ontwikkeling van die erf gaan as sulks 'n positiewe effek op die ekonomie van George uitoefen en daartoe bydra dat nie net die George Munisipaliteit, maar ook verskeie verskaffers van materiaal en dienste, addisionele inkomste uit die ontwikkeling kan genereer, inkomste wat aangewend kan word tot die verbetering van die lewensgehalte van die onderskeie diensverskaffers asook die inwoner van George in die algemeen.

Ruimtelike doeltreffendheid

Kriteria	Nakoming	Beplanningsimplikasies
Grondontwikkeling moet die gebruik van bestaande hulpbronne en infrastruktuur optimaliseer.	Word aan voldoen.	Die erf is binne die sentrale sakegebied van George geleë. Die sentrale sakegebied van George is ten volle gedien. Die ontwikkeling van hierdie erf sal tot die beter benutting van dienste aanleiding gee.
Ontwerp besluitnemingsprosedures om negatiewe finansiële, maatskaplike, ekonomiese of omgewingsinvloede te minimaliseer.	Word aan voldoen.	Die punt verwys na prosedures wat deur die George Munisipaliteit daargestel moet word. Daar word aanvaar dat die George Munisipaliteit die besluitnemingsprosedures in plek het.
Ontwikkelingtoepassingsprosedures doeltreffende en vaartbelyn is en alle partye by tydraamwerke hou.	Word aan voldoen.	Die punt verwys na prosedures wat deur die George Munisipaliteit daargestel moet word. Daar word aanvaar dat die George Munisipaliteit Ontwikkelingtoepassingsprosedures daargestel het wat doeltreffend en vaartbelyn is en dat die George Munisipaliteit by tydraamwerke hou.

Ruimtelike veerkragtigheid		
Kriteria	Nakoming	Beplanningsimplikasies
Buigsaamheid in ruimtelike planne, beleid en grondgebruikstelsels geakkommodeer word om volhoubare heenkomes te verseker in gemeenskappe wat die kwesbaarste is vir die invloed van ekonomiese en omgewingskotte.	Word aan voldoen.	Erf 18283 George is binne die stedelike rand van George geleë en word in terme van die Ruimtelike Ontwikkelingsraamwerk vir George en die Plaaslike Ruimtelike Ontwikkelingsraamwerk vir die Sentrale Sakegebied van George onder andere vir hoër digtheid residensiële ontwikkeling geogmerk.
Goeie administrasie		
Kriteria	Nakoming	Beplanningsimplikasies
Alle regeringsfere 'n geïntegreerde benadering tot grondgebruik en grondontwikkeling verseker wat gelê word deur die ruimtelike beplannings- en grondgebruikbestuurstelsel soos in hierdie Wet beliggaam.	Dit is algemene beginsels waaraan die munisipaliteit moet voldoen.	Insette is van alle regeringsfere ontvang toe die Ruimtelike Ontwikkelingsraamwerk vir George opgestel is. 'n Geïntegreerde benadering, gelei deur die ruimtelike beplanning en grondgebruikbestuurstelsels soos vervat in hierdie Wet, is gevolg in die voorbereiding van die Ruimtelike Ontwikkelingsraamwerk. Alhoewel daar weens die skaal van die Ontwikkelingsraamwerk, nie spesifieke toekomstige ontwikkelingsvoorstelle vir die spesifieke gebied gemaak word nie, word riglyne vir die ontwikkeling in die "George Central Business Spatial Development Plan, 2012" neergelê. Die ontwikkeling is versoenbaar met die breë ontwikkelingsriglyne soos vervat in beide die Ruimtelike Ontwikkelingsraamwerke.
Alle regeringsdepartemente moet hul sektorinsette voorsien en enige	Dit is algemene beginsels waaraan	Insette is van alle regeringsfere ontvang toe die Ruimtelike

ander voorgeskrewe vereistes nakom tydens die voorbereiding of wysiging van ruimtelike ontwikkelingsraamwerke.	die munisipaliteit moet voldoen.	Ontwikkelingsraamwerk vir George opgestel is.
Die vereistes van enige wetsbepaling betreffende grondontwikkeling en grondgebruik tydig aan voldoen word.	Dit is algemene beginsels waaraan die munisipaliteit moet voldoen.	George Munisipaliteit het die George Munisipaliteit: Verordening op Grondgebruikbeplanning, 2015, aangeneem wat prosedures en tydsraamwerke voorskryf waaraan ontwikkelaars moet voldoen wanneer hulle aansoeke vir grondgebruik indien en wat amptenare in ag moet neem by die oorweging van aansoeke. Hierdie aansoek is opgestel ooreenkomstig die bepalings van die George Munisipaliteit: Verordening op Grondgebruikbeplanning, 2015 en die aansoek sal dus ooreenkomstig die tydsraamwerke soos voorgeskryf hanteer en oorweeg word.
Die voorbereiding en wysiging van ruimtelike planne, beleid, grondgebruikskemas, asook prosedures vir ontwikkelingsaansoeke, sluit deursigtige prosesse van openbare deelname in wat alle partye die geleentheid gun om insette oor aangeleenthede wat hul raak, te gee.	Dit is algemene beginsels waaraan die munisipaliteit moet voldoen.	Hierdie aansoek sal in ooreenstemming met die bepalings soos vervat in die George Munisipaliteit: Verordening op Grondgebruikbeplanning, 2015 geadverteer word. Alle partye sal die geleentheid kry om deel te neem aan die publieke deelname proses en sal die geleentheid kry om insette op die aansoek te lewer.
Beleid, wetgewing en prosedures moet duidelik gestel word ten einde lede van die publiek in te lig en te bemagtig.	Dit is algemene beginsels waaraan die munisipaliteit moet voldoen.	Die George Munisipaliteit: Verordening op Grondgebruikbeplanning, 2015 bevat duidelike prosedures wat ingestel is om lede van die publiek in te lig en te bemagtig. Hierdie aansoek sal aan hierdie prosedures onderwerp word.

Soos vanuit bostaande tabel blyk kan daar geargumenteer word dat die voorstel om Erf 18283 George vanaf Sakesone IV na Algemene Woonsonne IV te hersoneer wel as versoenbaar met die 5 ontwikkelingsbeginsels van SPLUMA beskou kan word.

6.6.3 "Land Use Planning Act, 2014 (Act 3 of 2014) (LUPA)"

In terme van bogenoemde wet word dit van 'n munisipaliteit verwag om bo en behalwe die 5 ontwikkelingsbeginsels soos vervat in SPLUMA ook oorweging aan die versoenbaarheid van die voorstel met bestaande provinsiale en munisipale ruimtelike raamwerke en meer detail plaaslike ruimtelike raamwerke te skenk. In die opsig word daar na Artikel 19(1) en 19(2) van die "Land Use Planning Act, 2014 (Act 3 of 2014) (LUPA)" verwys wat as volg lees:

*"19(1) If a spatial development framework or structure plan specifically provides for the utilization or development of land as proposed in a land use application or a land development application, the proposed utilization or development is regarded as **complying** with that spatial development framework or structure plan.*

*19(2) If a spatial development framework or structure plan does not specifically provides for the utilization or development of land as proposed in a land use application or a land development application, but the proposed utilization does not conflict with the purpose of the relevant designation in the spatial development framework or structure plan, the utilization or development is regarded as being **consistent** with that spatial development framework or structure plan."*

Die versoenbaarheid van die aansoek met bestaande oorhoofse ruimtelike raamwerke wat op Erf 18283 George van toepassing is word in punte 6.6.4 tot 6.6.6 aangespreek.

Sover dit die ontwikkelingsbeginsels waarna daar in Artikel 59 van LUPA verwys aanbetref en wat ook in ag geneem moet word, stem dit direk ooreen met die beginsels van SPLUMA wat in detail in punt 6.6.3 hierbo bespreek is en is dus net so van toepassing op hierdie punt.

6.6.4 Wes-Kaap Provinsiale Ruimtelike Ontwikkelingsraamwerk (WC-PSDF)

6.6.4.1 Inleiding

Die Wes-Kaap Provinsiale Ruimtelike Ontwikkelingsraamwerk (WC-PSDF) maak nie net alleenlik voorsiening vir 'n nuwe ruimtelike ontwikkelingspatroon vir die Provinsie nie maar wys ook duidelik uit waar ontwikkeling wel mag plaasvind en waar dit nie mag plaasvind nie. Die

bepalings van die ontwikkelingsraamwerk moet dus met enige ontwikkelingsvoorstel in ag geneem word.

In terme van die raamwerk word daar melding gemaak van 'n aantal beginsels naamlik ruimtelike geregtigheid, ruimtelike volhoubaarheid, ruimtelike veerkragtigheid, ruimtelike doeltreffendheid, toeganklikheid en lewenskwaliteit en goeie administrasie waaraan ruimtelike beplanning moet voldoen. Die impak van die aansoek op ruimtelike geregtigheid, ruimtelike volhoubaarheid, ruimtelike veerkragtigheid, ruimtelike doeltreffendheid, is reeds volledig in punt 6.6.2 hierbo bespreek en is daar aangetoon dat die voorgestelde ontwikkeling aan die genoemde beginsels voldoen.

'n Aantal beleidstellings word ook in terme van die WC-PSDF uitgelig wat spesifiek met die genoemde beginsels moet korreleer. Van die beleidstellings wat relevant tot hierdie stadsbeplanningsaansoek is sal in die volgende punte aangespreek word.

6.6.4.2 Verdigting

In terme van die WC-PSDF moet hoër digthede en meer kompakte stede geskep word. Volgens die raamwerk word daar aanbeveel dat dorpe moet verdig tot 'n gemiddelde digtheid van 25 eenhede per hektaar met ontwikkelingsdigthede van 3 tot 6 eenhede per hektaar op die rand van 'n dorp en digthede van tussen 40 tot 60 eenhede per hektaar in die kern van die stedelike gebied.

In die raamwerk word dit uitgelig dat daar op die digtheid besluit is na aanleiding van studies wat onderneem is en wat aangetoon het *“that this is the minimum density at which urban settlements begin to significantly improve their urban performance.”*

Volgens die raamwerk skep die voorgestelde digtheid die volgende voordele:

- *The ability to walk to a number of different destinations on foot.*
- *Improve surveillance and security.*
- *Employment and retail opportunities within easy distance.*
- *Vibrant and active street scape.*

Die raamwerk stel dit verder dat *“the figure of an average gross density of 25 du/ha should be seen as a hurdle below which urban settlements will not perform adequately, and above which a number of positive opportunities begin to be achievable.”*

Verhoogde digthede word volgens die raamwerk die beste toegepas in dorpe wat onder ontwikkelingsdruk verkeer en verhoogde digthede is volgens die raamwerk ‘n belangrike stuk gereedskap om stadsverspreiding (*“urban sprawl”*) teen te werk. Alhoewel George nie op hierdie stadium onder hoë ontwikkelingsdruk onderworpe is nie en stadsverspreiding nie op hierdie stadium ‘n probleem is nie kan ‘n aansoek van hierdie aard wel in die toekoms tot die beperking van stadsverspreiding bydra.

Volgens die raamwerk kan die verhoogde digtheid en die bekamping van stadsverspreiding deur middel van verskeie ontwikkelingsmoontlikhede bereik word. Onderverdelings van eiendomme, die ontwikkeling van addisionele wooneenhede asook deeltitel ontwikkelings, sloping en herontwikkeling, hoë digtheid woongebiede, woonstelblokke en invulling word as moontlike middele voorgehou waardeur hoër digthede bereik kan word.

Die opsie om vakante grond wat binne die stedelike rand van ‘n dorp geleë is en wat in terme van ‘n goedgekeurde ruimtelike ontwikkelingsraamwerk vir hoë digtheid residensiële ontwikkeling geoogmerk word as ‘n manier uitgewys om die verhoogde digtheid te bereik en stadsverspreiding teen te werk. Hierdie spesifieke voorstel behels die ontwikkeling van ‘n eiendom wat binne die stedelike rand van George geleë is en in terme van die George Ruimtelike Ontwikkelingsraamwerk, 2019 en die “George Central Business District Spatial Development Plan, 2012” onder andere vir hoë digtheid ontwikkeling geoogmerk word. Hierdie ontwikkelingsvoorstel wat gaan daartoe bydra dat die digtheid wat deur die raamwerk voorgeskryf word uiteindelik bereik sal kan word en dat stadsverspreiding beperk word.

Dit is egter belangrik om uit te wys dat verdigting binne aanvaarbare gebiede moet plaasvind en dat dit nie moet afbreuk doen aan die omgewing waarbinne die verdigting voorgestel word nie. Hierdie ontwikkeling vind wel binne die stedelike rand van George plaas asook in ‘n omgewing wat in terme van die George Ruimtelike Ontwikkelingsraamwerk, 2019 en die “George Central Business District Spatial Development Plan, 2012” vir hoë digtheid

residensiële ontwikkeling geogmerk word. Hierdie doelwit word dus bereik met hierdie aansoek.

6.6.4.3 Self onderhoudende ontwikkeling

Een van die belangrikste oorhoofse riglyne wat neergelê word is dat enige ontwikkeling self onderhoudend moet wees. Dit impliseer dus dat *“the development needs of the present generations should be met without the ability of future generations to meet their own needs, being compromised.”* Die ontwikkeling wat met hierdie aansoek voorgestel word sal self onderhoudend wees en geen las op die toekomstige inwoners van George plaas nie.

Die ontwikkeling gaan teen 'n koste van ongeveer R 60 miljoen opgerig word. Die ontwikkeling van die erf gaan as sulks 'n positiewe effek op die ekonomie van George uitoefen en daartoe bydra dat nie net die George Munisipaliteit, maar ook verskeie verskaffers van materiaal en dienste, addisionele inkomste uit die ontwikkeling kan genereer, inkomste wat aangewend kan word tot die verbetering van die lewensgehalte van die onderskeie diensverskaffers asook die inwoner van George in die algemeen.

Die WC-PSDF stel dit verder dat vestigingsgebiede wat oor genoegsame natuurlike hulpbronne en oor 'n ekonomiese ontwikkelingspotensiaal beskik om self onderhoudende langtermyn bevolkingsgroei te kan akkommodeer, geïdentifiseer moet word en dat ontwikkeling buite die gebiede verhoed moet word en ontwikkelings na die vestigingsgebiede gekanaliseer moet word. George is die hoofdorp van die Suid-Kaap en het reeds bewys dat dit 'n dorp is wat oor die ontwikkelingspotensiaal beskik om self onderhoudend te wees. Die voorstel gaan 'n positiewe bydrae lewer tot die verdere versterking van George as 'n self onderhoudende dorp. Die voorstel om die ontwikkeling binne George te vestig is dus in lyn met die spesifieke riglyn van die WC-PSDF.

6.6.4.4 Publieke vervoer

Die WC-PSDF stel dit dat *“non-motorised”* en publieke vervoer gepromoteer moet word. Daar kom tans ongeveer 25 GoGeorge-bushaltes binne 'n radius van 1 km vanaf Erf 18283 George voor wat toegang bied tot die meerderheid van die Go George SSK-roetenetwerk. Die twee

naaste bushaltes is Palmlaan (330m stap afstand, 5 min stap) en Herriestraat (500m stap afstand, 7 min stap) wat toegang bied tot die Blanco – SSK-roete (Roete 2) van waar toegang tot die res van die bestaande busroetes via oordragstoppe verkry kan word. Die ontwikkelingsvoorstel voldoen dus ook in hierdie opsig aan die riglyn vervat in die WC-PSDF.

6.6.4.5 Samevattend

Vanuit die inhoud van hierdie punt blyk dit duidelik dat die aansoek wel as versoenbaar met die WC-PSDF beskou kan word.

6.6.5 George Ruimtelike Ontwikkelingsraamwerk, Mei 2019 (GROR)

Hierdie erf is binne die gebied wat as die Sentrale Sakegebied van George bekend staan, geleë wat dus beteken dat die bepalinge van die George Ruimtelike Ontwikkelingsraamwerk, 2019 (GROR) op die ontwikkelingsvoorstel van toepassing is. Die GROR spreek net oorhoofse beginsels rakende die sentrale gebied van George aan. Die GROR bevat geen spesifieke toekomstige ontwikkelings voorstelle rondom die sentrale gebied van George wat kan help om te bepaal of 'n aansoek wel versoenbaar is met die GROR al dan nie.

In Hoofstuk 5 “Implementation Framework” van die GROR word daar egter gemeld dat die GROR deur 'n aantal Plaaslike Ruimtelike Ontwikkelingsraamwerke aangevul word, wat saam met die GROR gelees moet word. Die Plaaslike Ruimtelike Ontwikkelingsraamwerk wat op die gebied waarbinne Erf 18283 George geleë is, van toepassing is, is die “George Central Area (including the CBD) Local Structure Plan, 2012.”

Die wenslikheid van die aansoek moet dus eerder aan die hand van hierdie plan evalueer word. Die versoenbaarheid van die aansoek met die struktuurplan word vervolgens in volledige detail onder punt 6.6.6 bespreek.

6.6.6 “George Central Business District Spatial Development Plan, 2012”

Die volgende uittreksel uit die “George Central Business District Spatial Development Plan, 2012” wat handel rondom doelwitte en fokus areas is relevant tot die aansoek.

“In the complicated economic times of the day, a LSP for a CBD cannot merely be an allocation of space for expansion of the business area. There are complex market forces at work that determine the functioning and maintenance of the CBD that need to be factored in the future strategies for the area. Based on all the principles that are involved in the growth strategy for George and the functioning of the CBD, the following KEY OBJECTIVES are formulated for the CBD that in turn identify the focus areas for intervention:

OBJECTIVES AND FOCUS AREAS FOR INTERVENTION

- *In order to strengthen urban restructuring of George, the CBD has to be part of the restructuring strategy which includes the densification thereof, social integration and the introduction of mixed uses*
- *The George*
- *The CBD*
- *The residential component of the CBD has to be strengthened considerably by means of densification.*
- *The CBD*
- *In order to*
- *In order to*

Vanuit bogenoemde blyk dit dus dat ‘n sentrale sakegebied geskep moet word wat verbruikers vriendelik moet wees, beleggings moet lok en moet verseker dat vooruitgang in die sentrale sakegebied ervaar moet word. Ten einde die doelwitte te bereik word onder andere hoër digtheid vir die middedorp aangemoedig. Hierdie ruimtelike raamwerk het dit dus ten doel om die permanente getal inwoners woonagtig in die middedorp te verhoog met die oog daarop om ekonomiese aktiwiteite in die sentrale gebied nie slegs bedags maar ook na ure aan te moedig.

Die raamwerk gaan dan verder en lig die volgende uit rakende die verdigting van die sentrale Sakegebied van George:

“A revitalized CBD cannot function without enough people who reside in it or close by and that use the facilities of the CBD.

According to the Provincial Spatial Development Framework (PSDF, 2005) residential densification must be pursued.

The aim of the residential densification strategy is to allow higher densities in appropriate locations. The CBD is the area where the highest densities can occur. In the past urban sprawl dominated the landscape and deprived the CBD of residential development. This created the so-called doughnut pattern of development in our urban areas. With residential densification and growth of business activities in the CBD, this process will be turned around to create the so-called cupcake pattern of development.

This approach will strengthen the functions of the CBD. Residents of George will now have the opportunity to live in the CBD with a short travel distance to their place of work. Schools are located close by as well as other amenities. The retail function in the CBD will support the market requirement in this location.

Simultaneously residential densification would optimise the use of current infrastructure and land. The optimum use of public transport is then possible. This will also add to the viability of the public bus service proposed by the Provincial Government: Western Cape.

The affordability of housing is a serious issue that can be addressed to a large extent in the CBD and the abutting area as shown. It will create an opportunity for especially first time home owners.

PART 2 of this report contains the Residential Densification Strategy, compiled by Delplan in line with the provincial policy. It includes both proposals for the densification of the business core and high density residential areas.”

Erf 18283 George is in terme van die “George Central Business District Spatial Development Plan, 2012” in ‘n gebied geleë wat gedefinieer word deur die “Medium term High Density

Residential Development Edge”. Dit blyk vanuit die inhoud van die ruimtelike raamwerk dat verdigting deur middel van hoë digtheid woonstelle in die gedeelte van die sentrale sakegebied van George aangemoedig word. ‘n Afskrif van die “George Central Business District Spatial Development Plan, 2012” is hierby as **Bylaag “P”** aangeheg.

Erf 18283 George is verder in Gebied 3(Soft CBD Core) geleë. In terme van die verdigtingsplan van Delplan, waarna daar in bogenoemde uittreksel verwys word, blyk dit ook duidelik dat woonstelle wel in die gebied ontwikkel kan word. Die verdigtingsplan van Delplan is hierby as **Bylaag “Q”** aangeheg.

Die voorgestelde sonering is dus versoenbaar met die breë doelwit soos omskryf in die “George Central Business District Spatial Development Plan, 2012”. Verder is die erf ook binne ‘n gebied geleë wat vir woonstelontwikkeling geoogmerk word.

Die voorgestelde aansoek om hersonering van die erf na Algemene Woonsonne IV kan dus as wenslik in terme van die bepalings van die “George Central Business District Spatial Development Plan, 2012” beskou word.

6.6.7 Geïntegreerde Soneringskema Verordening vir George Munisipaliteit, 2017

In terme van die George Geïntegreerde Soneringskema Verordening, 2017 is Erf 18283 George Enkel Residensiële Sone I gesoneer en kan die erf dus net met ‘n woonhuis ontwikkel word. Woonstelle word nie in terme van die sonering op die erf toegelaat nie. Indien die erf met woonstelle ontwikkel gaan word sal die erf na Algemene Woonsonne IV gehersoneer moet word.

As gevolg van die COVID – 19 pandemie het die vraag na kantoorspasie die afgelope jaar aansienlik afgeneem met groot hoeveelhede kantoorspasie wat tans vakant is met kantoorwerkers wat hul daaglikse kantoorfunksie vanuit hul woonhuise bedryf. Dit is ‘n tendens wat heelwaarskynlik nog vir ‘n geruime tyd gaan voortduur. Daar bestaan dus ook geen behoefte om die erf vir kantoordoeleindes te ontwikkel.

Terselfdertyd het die vraag na behuising egter steeds bly toeneem en is daar tans 'n tekort aan woonstelle en dan spesifiek in die sentrale sakegebied / middedorp van George.

In terme van die ontwikkelingsvoorstel word 'n ontwikkeling voorgestel wat ten opsigte van dekking, vloerfaktor, hoogte, boulyne ten volle aan die grondgebruikparameters wat op 'n Algemene Woonsonne IV gesoneerde erf van toepassing is, voldoen. Die enigste aspek waaraan nie voldoen word nie is die parkeervereistes. Die wenslikheid van die afwyking word egter volledig in punt 7 van hierdie verslag gemotiveer.

6.6.8 Titellakte

Ofskoon die titellakte van 'n eiendom nie 'n beplanningsdokument is nie bevat dit tog soms voorwaardes wat 'n wesentlike impak op die ontwikkelingspotensiaal van 'n eiendom uitoefen.

Die titellakte van Erf 18283 George is bestudeer en bevat geen voorwaardes wat die ontwikkeling van die grondgebruike soos voorgestel belet nie. Die feit word bevestig in terme van die Aktebesorgerssertifikaat wat vir die erf opgestel is en hierby as **Bylaag "M"** aangeheg is.

Geen probleem word dus in die verband voorsien nie.

6.6.9 Samevattend

Soos vanuit bogenoemde blyk kan die aansoek om hersonering, in terme van bestaande beplanningsdokumentasie, as wenslik beskou word.

6.7 Karakter van omgewing

Die gebied waarbinne die erf geleë is beskik oor 'n gemengde grondgebruik karakter wat met 'n sentrale sakegebied van 'n dorp geassosieer word. Grondgebruike wat wissel vanaf mediese gebuie, kantore en sakegeboue met bogrondse vloere wat met woonstelle ontwikkel is asook woonstelblokke wat verspreid deur die gebied voorkom kenmerk en domineer normaalweg 'n

sentrale sakegebied. Die tipe gebruike domineer dan ook die omgewing waarbinne Erf 18283 George geleë is.

Die mening word dus gehuldig dat die ontwikkeling van die erf met woonstelle wel as versoenbaar met die omgewing beskou kan word en dat die voorgestelde Algemene Woonsonne IV sonering en ontwikkeling wel binne die omgewing geakkommodeer kan word.

6.8 Potensiaal van eiendom

In terme van die “George Central Business District Spatial Development Plan, 2012” is die erf in ‘n gebied geleë wat onder andere vir hoër digtheid residensiële ontwikkeling geoogmerk word. Die erf gaan dus volgens die potensiaal wat in terme van die ruimtelike raamwerk vir die gebied gevisualiseer word, ontwikkel word.

6.9 Toeganklikheid van erf

Erf 18283 George is in die sentrale gedeelte van die dorp geleë en is dus binne loop afstand van werkseleenthede en alle geriewe om aan die daaglikse behoeftes van die inwoners van die woonstelle te voorsien. Kleuterskole, naskoolsorgsentrums, laerskole, hoërskole, klinieke en mediese fasiliteite kom binne loop afstand van die voorgestelde ontwikkeling voor.

Verder is die erf in die direkte omgewing van die Go George publieke vervoerdiens geleë wat sal verseker dat die voorgestelde ontwikkeling ook uiters toeganklik sal wees na gebruike wat nie te voet bereik kan word, byvoorbeeld die George Garden Route Mall ontwikkelingsgebied. Die feit dat die ontwikkeling ook op hierdie publieke vervoerdiens roete geleë is veroorsaak ook dat die ontwikkeling uiters toeganklik sal wees vir enige werkers (opsigter, skoonmakers, ens) wat in die kompleks werksaam sal wees.

Maklike en vinnige toeganklikheid tot alle grondgebruike kenmerk dus die ontwikkeling wat op die erf in die vooruitsig gestel word. Toeganklikheid is dus een van die groot bates van hierdie erf.

6.10 Toegang tot erf

Toegang tot die erf sal via 'n 6 meter wye voertuig ingang wat vanuit Gloucesterlaan sal geskied plaasvind. Die toegang sal toegang tot die grondvlak parkeergebied op die erf verleen.

Die toegang sal verder 10 meter vanaf die hoek van die toekomstige aansluiting van Scoutstraat by Gloucesterlaan geleë wees terwyl daar voertuig stoorspasie ("stacking") van ongeveer 6.575 meter tussen die afstandbeheerde ingangshek en die erfgrens toegang vanaf Gloucesterlaan beskikbaar sal wees.

Die voorgestelde toegang voldoen du ten volle aan die bepalings van die George Geïntegreerde Soneringskema Verordening, 2017.

6.11 Voorsiening van parkeerplekke

In terme van die normale parkeervereistes soos per die bepalings van die George Geïntegreerde Soneringskema Verordening, 2017 moet daar 2 parkeerplekke per woonstel, dus 76 parkeerplekke vir die 38 woonstelle voorsien word.

Die ontwikkelingsvoorstel maak vir 65 gewone parkeerplekke, 2 gestremde parkeerplek en 8 motorfiets staanplekke (gelykstaande aan 2 parkeerplekke) en 7 fietsstaanplekke (gelykstaande aan 1 parkeerplekke) op grondvlak voorsien word. Sewentig parkeerplekke word dus voorsien. 'n Verdere 6 addisionele tandem parkeerplekke wat aan eienaars van die woonstelle beskikbaar gestel gaan word gaan ook op die grondvlak ingerig word.

In terme artikel 48.(2) van die George Geïntegreerde Soneringskema Verordening, 2017 word 4 motorfiets staanplekke as gelykstaande aan 1 parkeerplek geag terwyl 6 fietsstaanplekke ook gelykstaande aan 1 parkeerplek geag word. Artikel 48.(2)(a) bepaal egter dat die aantal motorfiets parkeerplekke en fietsstaanplekke nie meer as 2.5% van die aantal vereiste parkeerplekke mag uitmaak nie wat dus beteken dat motorfiets staanplekke (staanplekke 5 tot 8) en die 7 fietsstaanplekke in ag geneem kan word nie. Die ontwikkeling maak dus vir 68 parkeerplekke voorsiening wat neerkom op 'n tekort van 8 parkeerplekke.

Dit moet uitgewys word dat 'n verdere 6 addisionele tandem parkeerplekke, wat aan eenaars van die woonstelle beskikbaar gestel word gaan, ook op die grondvlak ingerig word. 'n Verdere 4 motorfiets parkeerplekke (staanplekke 5 tot 8) en 7 fietsstaanplekke gaan ook voorsien word. In totaal gaan daar 6 parkeerplekke plus die vier addisionele motorfiets parkeerplekke (staanplekke 5 tot 8) en die 7 fietsstaanplekke op die erf beskikbaar wees.

Aangesien die 6 tandem parkeerplekke, motorfiets parkeerplekke 5 tot 8 en die 7 fietsstaanplekke nie deur die munisipaliteit aanvaar word nie word 'n tekort van 8 parkeerplekke ondervind, derhalwe die aansoek om afwyking van die parkeervereiste. Die aansoek om afwyking van die parkeervereiste word volledig in punt 7 van hierdie aansoek gemotiveer.

6.12 Verkeersimpakstudie

In terme van die munisipaliteit se kommentaar soos vervat in die vooraf aansoek gedateer 25 November 2021 word 'n Verkeersimpakstudie vereis. 'n Verkeersimpakstudie soos opgestel deur Motion Consulting Engineers gedateer 7 Februarie 2022 is hierby as **Bylaag "R"** aangeheg.

In terme van die verkeersimpakstudie kan die impak van die voorgestelde ontwikkeling as volg saamgevat word:

"4 Summary of Impacts and Mitigating Measures

4.1 Summary of impacts

The impacts of the proposed development are summarised below:

- *The 38 residential units are expected to generate a total (entering and exiting) of 24 trips during peak hours. The traffic impact is considered to be low and no upgrades to the external road network will be required*

- *Access to the proposed development will be provided directly from the cul-de-sac in Gloucester Avenue. The access meets the minimum requirements in terms of access width, access spacing, shoulder sight distance and stacking space.*
- *If the Scout Street road and intersection is constructed in the future, there will be insufficient access spacing to the new intersection. However, Scout Street will have relatively low traffic volumes of which most vehicles are expected to travel away from the development access and the spacing is therefore considered to be acceptable.*
- *The stacking space provided in front of the access gate is approximately 7.3 m in total, of which 4.8 m is inside the property boundary and the remaining 2.5 m within the road reserve. This is sufficient to accommodate the 90th percentile queue length without a vehicle protruding into the through road.*
- *The site is well served in terms of public transport and is measured on the PT1 area for minimum off-street requirements. 57 parking bays are required and a total of 69 bays are provided. Should the municipality deem the site to fall within a Normal Area where public transport is not specifically promoted then a parking departure may have to be applied for.*
- *The parking bays indicated on the SDP meet the minimum parking bay dimensions.*
- *The AutoTURN simulations on the parking aisles have conflicting vehicle paths at the two-way section of the parking area.*

4.2 Recommended mitigating measures

The recommended mitigating measures of the proposed development are summarised below:

- *The entering and exiting vehicle at the two-way section of the parking area have conflicting vehicle swept paths when they move around the corner at the same time. The vehicle speeds in the parking area are expected to be very low (0 – 10*

km/h) and the conflicting movements can be mitigated by placing a convex traffic sight mirror at the exiting approach as well as a stop control for the exiting vehicle, to only allow one vehicle passing at a time."

Vanuit die verkeersimpakstudie blyk dit dat geen probleme vanuit 'n verkeersoogpunt rondom die voorgestelde ontwikkeling voorsien nie.

6.13 Voorsiening van dienste

Die erf is tans vakant. Siviele en elektriese dienste is 'n die direkte omgewing beskikbaar en die ontwikkeling sal ooreenkomstig munisipale vereistes aan die dienste op koste van die ontwikkelaar gekoppel word.

Siviele en elektriese konsultante sal as deel van die projekontwikkelingspan aangestel word. Daar sal van die konsultante verwag word om die dienste vereistes rakende die voorgestelde ontwikkeling met die relevante amptenare van die munisipaliteit uit te klaar en as sulks toe te sien dat die ontwikkeling ten volle aan munisipale vereistes rondom die voorsiening van dienste voldoen.

Die voorsiening van dienste plaas dus nie 'n beperking op die ontwikkelbaarheid van die erf nie.

'n Vuilisverwyderingsarea sal voorsien word in die posisie soos aangetoon op die grondvlak vloerplan wat hierby as **Bylaag "B"** aangeheg is. Die vuilisverwyderingsarea sal oor 'n oppervlakte van 22m² beskik en direk aanliggend Gloucesterlaan geleë wees en dus direk vanuit Gloucesterlaan vir die munisipale vuilisverwyderingsvoertuig toeganklik wees.

7. WENSLIKHEID VAN AANSOEK OM VERSLAPPING VAN PARKEERVEREISTES

In punt 2 van hierdie verslag word daar aangedui dat die ontwikkeling nie aan die parkeervereistes soos in terme van die bepalinge vervat in die George Geïntegreerde Soneringskema Verordening, 2017 voldoen nie en dat aansoek ook gedoen moet word vir die verslapping van die parkeervereistes.

In terme van die normale parkeervereistes soos per die bepalings van die George Geïntegreerde Soneringskema Verordening, 2017 moet daar 2 parkeerplekke per woonstel, dus 76 parkeerplekke vir die 38 woonstelle voorsien word.

Die ontwikkelingsvoorstel maak vir 65 gewone parkeerplekke, 2 gestremde parkeerplek en 8 motorfiets staanplekke (gelykstaande aan 2 parkeerplekke) en 7 fietsstaanplekke (gelykstaande aan 1 parkeerplekke) op grondvlak voorsien word. Sewentig parkeerplekke word dus voorsien. 'n Verdere 6 addisionele tandem parkeerplekke wat aan eienaars van die woonstelle beskikbaar gestel gaan word gaan ook op die grondvlak ingerig word.

In terme artikel 48.(2) van die George Geïntegreerde Soneringskema Verordening, 2017 word 4 motorfiets staanplekke as gelykstaande aan 1 parkeerplek geag terwyl 6 fietsstaanplekke ook gelykstaande aan 1 parkeerplek geag word. Artikel 48.(2)(a) bepaal egter dat die aantal motorfiets parkeerplekke en fietsstaanplekke nie meer as 2.5% van die aantal vereiste parkeerplekke mag uitmaak nie wat dus beteken dat motorfiets staanplekke (staanplekke 5 tot 8) en die 7 fietsstaanplekke in ag geneem kan word nie. Die ontwikkeling maak dus vir 68 parkeerplekke voorsiening wat neerkom op 'n tekort van 8 parkeerplekke.

Dit moet uitgewys word dat 'n verdere 6 addisionele tandem parkeerplekke, wat aan eienaars van die woonstelle beskikbaar gestel word gaan, ook op die grondvlak ingerig word. 'n Verdere 4 motorfiets parkeerplekke (staanplekke 5 tot 8) en 7 fietsstaanplekke gaan ook voorsien word. In totaal gaan daar 6 parkeerplekke plus die vier addisionele motorfiets parkeerplekke (staanplekke 5 tot 8) en die 7 fietsstaanplekke op die erf beskikbaar wees.

Aangesien die 6 tandem parkeerplekke, motorfiets parkeerplekke 5 tot 8 en die 7 fietsstaanplekke nie deur die munisipaliteit aanvaar word nie word 'n tekort van 8 parkeerplekke ondervind, derhalwe die aansoek om afwyking van die parkeervereiste.

Ter ondersteuning van die aansoek om verslapping van die parkeervereistes word die volgende motivering voorgedhou:

- In terme van die George Geïntegreerde Soneringskema Verordening, 2017 word die parkeervereistes wat op verskillende grondgebruike van toepassing is in tabel formaat in artikel 42 van die betrokke verordening uiteengesit. In terme van die Tabel – *“Minimum Off-street parking requirements”* word daar verskillende parkeervereistes vir dieselfde tipe grondgebruik voorgestel hangende die gebied waarbinne die erf geleë is. In terme van die verordening word daar na *“Normal areas, PT1 Areas and PT2 Areas”* verwys met *“PT”* wat na *“Public Transport”* verwys. In terme van die tabel blyk dit dat, hoe groter die beskikbaarheid van publieke vervoer, hoe laer die parkeervereiste. Die verordening stel dit egter dat die *“PT1 Areas and PT2 Areas”* op die soneringskaart wat die verordening vergesel aangetoon moet word. Op hierdie stadium is die areas nog nie aangetoon nie en kan die parkeervereistes vir die verskillende areas nog nie sonder ‘n spesifieke aansoek om verslapping van die parkeervereistes toegepas word nie. Dit blyk egter vanuit gesprekke met amptenare wat direk by die bepaling van parkeervereistes betrokke is dat daar algemeen aanvaar word dat die parkeervereistes soos per *“PT1 Areas”* langs en in die direkte omgewing van busroetes van toepassing is. In terme van die parkeervereistes van toepassing op ‘n *“PT 1 Area”* moet daar 1.25 parkeerplekke per woonstel en 0.25 parkeerplekke per woonstel vir besoekers voorsien word. In terme van die vereistes van toepassing op ‘n *“PT 1 Area”* moet daar dus 1.5 parkeerplekke in totaal per woonstel in ‘n *“PT 1 Area”* voorsien word.

Hierdie spesifieke erf is in Gloucesterlaan in die sentrale sakegebied van George geleë. Daar kom tans ongeveer 25 GoGeorge-bushaltes binne ‘n radius van 1 km vanaf Erf 18283 George voor wat toegang bied tot die meerderheid van die Go George SSK-roetenetwerk. Die twee naaste bushaltes is Palmalaan (330m stap afstand, 5 min stap) en Herriestraat (500m stap afstand, 7 min stap) wat toegang bied tot die Blanco – SSK-roete (Roete 2) van waar toegang tot die res van die bestaande busroetes via oordragstoppe verkry kan word.

Nie alleen is die erf binne ‘n kort loopafstand vanaf busroetes geleë nie maar is dit ook binne gerieflike loopafstand (ongeveer 1 100 meter) vanaf die hoof bus terminus in die sentrale gebied van George geleë. Die mening word dus gehuldig dat die erf baie duidelik aan die vereistes van ‘n *“PT1 Area”* voldoen.

Daar bestaan dus geen twyfel dat die erf binne 'n "PT1 Area" geleë is nie en dat die 1.5 parkeerplek per woonstel parkeervereiste op hierdie ontwikkeling van toepassing gemaak kan word.

Aangesien 1.79 parkeerplekke per woonstel voorsien word, kan daar met gemak aan die "PT 1 Area" parkeervereiste voldoen word.

- Die doel van 'n publieke vervoerdiens is om die gebruik van die privaat motorvoertuig in te perk sodat die publieke vervoerdiens optimaal benut kan word. Deur parkeervereistes te verslap word die publiek gedwing om meer van die publieke vervoerdiens gebruik te maak. Die verslapping van parkeervereistes het dus 'n direkte impak op die suksesvolle bedryf van die publieke vervoerdiens. In hierdie spesifieke geval is die erf sodanig geleë dat enige huurder/eienaar sonder moeite en probleme van die publieke vervoerdiens gebruik kan maak.
- Die feit dat die erf binne maklike bereik van 'n publieke vervoerdiens roete geleë is, sal verseker dat die voorgestelde ontwikkeling ook uiters toeganklik sal wees na gebruike wat nie te voet bereik kan word, byvoorbeeld die George Garden Route Mall ontwikkelingsgebied. Die feit skep dus ook die geleentheid om die parkeervereistes te verlaag.
- Die feit dat die ontwikkeling ook binne maklike bereik van 'n publieke vervoerdiens roete geleë is veroorsaak ook dat die ontwikkeling uiters toeganklik sal wees vir enige werkers (opsigter, skoonmakers, ens) wat in die kompleks werksaam sal wees.
- As gevolg van die feit dat die erf binne gerieflike loopafstand vanaf die sentrale sakegebied bus terminus geleë is, is daar selfs 'n moontlikheid uit te maak dat die erf in 'n "PT2 Area" geleë is. Daar kan egter met gemak aan die parkeervereistes van toepassing op 'n "PT1 Area" voldoen word en die punt gaan dus nie verder bespreek en gemotiveer word nie.
- Erf 18283 George is in die sentrale gedeelte van die dorp geleë en is dus binne loop afstand van werksgeleenthede en alle geriewe om aan die daaglikse behoeftes van die inwoners van die woonstelle te voorsien. Kleuterskole, naskoolsorgsentrums, laerskole.

hoërskole, klinieke en mediese fasiliteite kom binne loop afstand van die voorgestelde ontwikkeling voor. Die verslapping van die parkeervereistes gaan dus nie die toeganklikheid van enige huurder / eienaar inperk sover dit toegang tot ander gebruike aanbetref nie.

- Indien verdigting in die sentrale sakegebied suksesvol toegepas wil word sal daar weereens krities na die parkeervereistes van toepassing op hierdie tipe ontwikkeling gekyk moet word. Twee parkeerplekke per woonstel maak dit fisies onmoontlik om woonstelle suksesvol binne die middedorp te ontwikkel, veral in ag genome die grootte van erwe wat vir die doel in die middedorp beskikbaar is. Die ontwikkeling van 'n kelderverdieping of grondvlak parkeervlak is 'n duur opsie en het tot gevolg dat dit uiters moeilik raak om 'n ekonomies lewensvatbare ontwikkeling daar te stel.

Ten einde verhoogde digthede te bereik sal oorweging dus daaraan geskenk moet word om die “PT 1 Areas” en “PT 2 Areas” so spoedig moontlik op die soneringskaart van George aan te toon sodat ontwikkelaars sonder dat lang verdragende aansoeke nodig is, verlaagde parkeervereistes op woonstel ontwikkelings van toepassing kan maak. Laasgenoemde sal beslis 'n positiewe bydrae tot die bereiking van verhoogde digthede in die sentrale gebied van George aanleiding gee.

- Laastens moet dit uitgewys word dat daar wel fisies 73 parkeerplekke (uitgesluit die 8 motorfiets staanplekke en die fietsstaanplekke) op die erf voorsien sal word. Dit beteken dat 2 parkeerplekke aan elk van die 35 twee slaapkamer woonstelle toegeken kan word. Dit laat dus 3 parkeerplekke wat aan die drie een slaapkamer woonstelle beskikbaar gestel sal word.

Ses van die twee slaapkamer woonstelle sal van twee parkeerplekke, wat een tandem parkeerplek insluit, voorsien word. Die feit dat die tandem parkeerplekke nie aan munisipale vereiste voldoen nie sal aan die voornemende kopers van hierdie ses woonstelle uitgewys word. Die keuse sal by die voornemende koper van die woonstel berus of die tandem parkeerplek as geskik en aanvaarbaar beskou word. Daar bestaan geen twyfel by die ontwikkelaar dat daar wel ses kopers van die twee slaapkamer

woonstelle geïdentifiseer sal word wat wel in die tandem parkeerplekke sal belangstel. Die een slaapkamer woonstelle sal bemark word met een parkeerplek.

Soos uit bogenoemde afgelei kan word sal die parkeersituasie op die erf nie werklik 'n tekort aan parkeerplekke weerspieël nie en word daar vanuit die ontwikkelaar se oogpunt basies aan die parkeervereistes voldoen en voorsien die ontwikkelaar verder geen probleem in die opsig nie.

In die lig van bogenoemde punte word daar aangevoer dat daar geen redes bestaan waarom die aansoek om verslapping van die parkeervereistes nie goedgekeur kan word nie.

8. SAMEVATTEND

Daar word in die voorgaande motiveringsverslag aangedui dat die voorgestelde aansoek om hersonering van Erf 18283 George vanaf Enkel Residensiële Sone I na Algemene Residensiële Sone IV tot 'n ontwikkeling aanleiding gaan gee wat as versoenbaar met bestaande beplanningsdokumente, struktuurplanne, wetgewing en beleidsdokumente wat van toepassing is op die aansoek, beskou kan word. Daar word ook aangetoon dat daar geen rede bestaan waarom die aansoek om verslapping van die parkeervereistes nie ondersteun kan word nie.

Die voorstel sal nie die ontwikkeling van die omgewing nadelig beïnvloed nie, sal nie 'n nadelige invloed op omliggende fasiliteite hê nie, sal ook nie 'n nadelige invloed op die verkeersbeweging in die omgewing hê nie en sal inskakel by die bestaande munisipale dienste in die omgewing.

Die aansoekproses voldoen aan die voorskrifte en word ingevolge die betrokke bepalings van die Verordening op Grondgebruikbeplanning vir George Munisipaliteit, 2015, vir oorweging voorgelê.



Planning and Development
E-mail: town.planning.application@george.gov.za
Tel: +27 (0)44 801 9477

LAND USE PLANNING PRE-APPLICATION CONSULTATION FORM

PLEASE NOTE:

Pre-application consultation is an advisory session and is required prior to submission of an application for rezoning, consent use, temporary departure and subdivision. It does not in any way pre-empt the outcome of any future application which may be submitted to the Municipality.

PART A: PARTICULARS

Reference number: **Erf 18283 George**

Purpose of consultation: **‘n Aansoek om hersonering van Erf 18283 George vanaf Enkel Residensiële Sone I na Algemene Residensiële Sone IV en afwyking van parkeervereistes.**

Brief proposal: **Die doel van die aansoek is om goedkeuring te verkry om die erf met ‘n woonstelblok bestaande uit 45 woonstelle te ontwikkel.**

Property(ies) description: **Erf 18283 George**

Date: **8 November 2021**

Attendees:

	Name & Surname	Organisation	Contact Number	E-mail
Official	Ilane Huyser	George Municipality	044 801 9550	ihuyser@george.gov.za
Pre-applicant	Jan Vrolijk			

Documentation provided for discussion:

(Include document reference, document/plan dates and plan numbers where possible and attach to this form)

Titelakte van erf

Lugfoto liggingsplan

L G Diagram van erf

Terreinplan/ontwikkelingsplan

Skrywe insake ryvlak wydte

Has pre-application been undertaken for a Land Development application

with the

Department of Environmental Affairs & Development Planning (DEA&DP)?

(If so, please provide a copy of the minutes)

YES	NO
-----	----

ONTWIKKELINGSVOORSTEL

Dit is die doelwit van die eienaar om die erf met 'n woonstelblok ooreenkomstig die aangehegde planne op die erf te ontwikkel. Die woonstelblok sal oor vier verdiepings ontwikkel word met die grondvlak van die gebou wat as 'n parkeerverdieping ontwikkel sal word. In terme van die voorstel gaan drie bogrondse vlakke met 45 woonstelle ontwikkel word.

Die voorgestelde gebou sal aan die boulyne, hoogte beperking, dekking en VRV wat op 'n Algemene Residensiële Sone IV erf van toepassing is voldoen.

In terme van die voorstel word 70 parkeerplekke vir die 45 woonstelle voorgestel. Aansoek sal dus gedoen moet word vir die verslapping van die parkeervereistes vanaf die vereiste 2 parkeerplekke per woonstel na 1.5 parkeerplekke per woonstel.

In terme van die ontwikkelingsvoorstel word 'n 7 meter ryvlak wydte tussen die parkeerplekke voorgestel. 'n Skrywe ter ondersteuning van die 7 meter ryvlak wydte is hierby aangeheg.

VOORGESTELDE AANSOEK

- Aansoek sal in terme van Artikel 15(2)(a) van die Verordening op Grondgebruikbeplanning vir George Munisipaliteit, 2015 gedoen moet word vir die hersonering van Erf 18283 George vanaf Enkel Residensiële Sone I na Algemene Residensiële Sone IV.
- Aansoek sal in terme van Artikel 15(2)(b) van die Verordening op Grondgebruikbeplanning vir George Munisipaliteit, 2015 gedoen moet word vir die verslapping van die parkeervereiste van toepassing op Erf 18283 George vanaf 2 parkeerplekke per woonstel na 1.5 parkeerplekke per woonstel.

PART B: APPLICATION PROCESS

(WILL FULLY APPLY ONLY ONCE LUPA REGULATIONS ARE IN FORCE)

SUBMISSION

Draft By-Law on Municipal Land Use Planning

(Workflow)

Types of applications that can be submitted in terms of Section 15 (2)

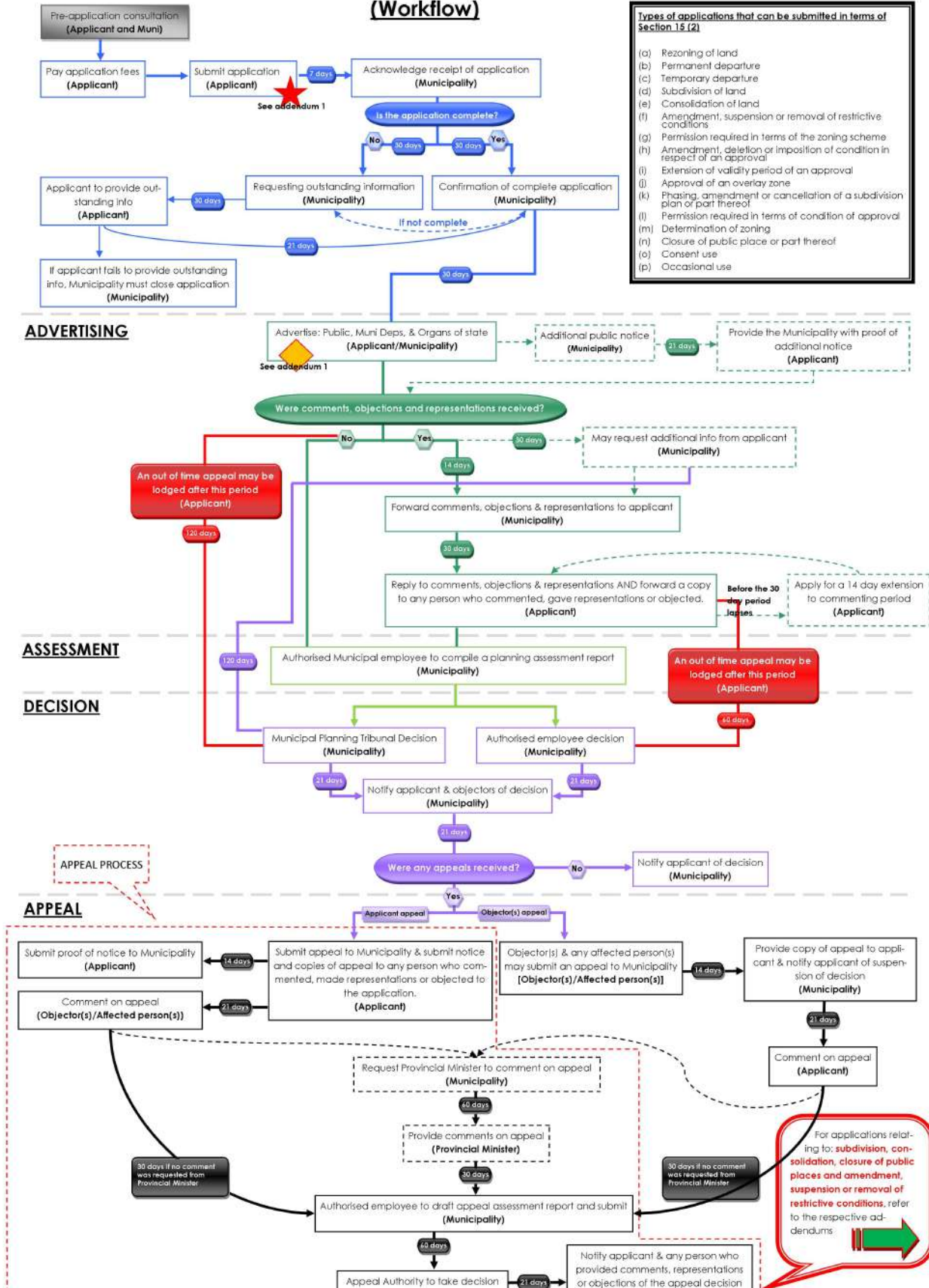
- (a) Rezoning of land
- (b) Permanent departure
- (c) Temporary departure
- (d) Subdivision of land
- (e) Consolidation of land
- (f) Amendment, suspension or removal of restrictive conditions
- (g) Permission required in terms of the zoning scheme
- (h) Amendment, deletion or imposition of condition in respect of an approval
- (i) Extension of validity period of an approval
- (j) Approval of an overlay zone
- (k) Phasing, amendment or cancellation of a subdivision plan or part thereof
- (l) Permission required in terms of condition of approval
- (m) Determination of zoning
- (n) Closure of public place or part thereof
- (o) Consent use
- (p) Occasional use

ADVERTISING

ASSESSMENT

DECISION

APPEAL



PART C: QUESTIONNAIRES

SECTION A:

DETERMINATION OF APPLICATION TYPES, PRESCRIBED NOTICE AND ADVERTISEMENT PROCEDURES

Tick if relevant		What land use planning applications are required?	Application fees payable
x	2(a)	a rezoning of land;	R
x	2(b)	a permanent departure from the development parameters of the zoning scheme;	R
	2(c)	a departure granted on a temporary basis to utilise land for a purpose not permitted in terms of the primary rights of the zoning applicable to the land;	R
	2(d)	a subdivision of land that is not exempted in terms of section 24, including the registration of a servitude or lease agreement;	R
	2(e)	a consolidation of land that is not exempted in terms of section 24;	R
	2(f)	a removal, suspension or amendment of restrictive conditions in respect of a land unit;	R
	2(g)	a permission required in terms of the zoning scheme;	R
	2(h)	an amendment, deletion or imposition of conditions in respect of an existing approval;	R
	2(i)	an extension of the validity period of an approval;	R
	2(j)	an approval of an overlay zone as contemplated in the zoning scheme;	R
	2(k)	an amendment or cancellation of an approved subdivision plan or part thereof, including a general plan or diagram;	R
	2(l)	a permission required in terms of a condition of approval;	R
	2(m)	A determination of a zoning;	R
	2(n)	A closure of a public place or part thereof;	R
	2(o)	a consent use contemplated in the zoning scheme;	R
	2(p)	an occasional use of land;	R
	2(q)	to disestablish a home owner's association;	R
	2(r)	to rectify a failure by a home owner's association to meet its obligations in respect of the control over or maintenance of services;	R
	2(s)	a permission required for the reconstruction of an existing building that constitutes a non-conforming use that is destroyed or damaged to the extent that it is necessary to demolish a substantial part of the building	R
Tick if relevant		What prescribed notice and advertisement procedures will be required?	Advertising fees payable
Y	N	Serving of notices (i.e. registered letters etc.)	R
Y	N	Publication of notices (i.e. Provincial Gazette, Local Newspaper(s) etc.)	R
Y	N	Additional publication of notices (i.e. Site notice, public meeting, local radio, website,	R

		letters of consent etc.)	
Y	N	Placing of final notice (i.e. Provincial Gazette etc.)	R
TOTAL APPLICATION FEE* (VAT excluded):			To be confirmed

PLEASE NOTE: * Application fees are estimated on the information discussed and are subject to change with submission of the formal application and/or yearly application fee increase.

SECTION B:

PROVISIONS IN TERMS OF THE RELEVANT PLANNING LEGISLATION / POLICIES / GUIDELINES

QUESTIONS REGARDING PLANNING POLICY CONTEXT	YES	NO	TO BE DETERMINED	COMMENT
Is any Municipal Integrated Development Plan (IDP)/Spatial Development Framework (SDF) and/or any other Municipal policies/guidelines applicable? If yes, is the proposal in line with the aforementioned documentation/plans?	X		George Ruimtelike Ontwikkelingsraamwerk, 2019 en die Blanco Ruimtelike Ontwikkelingsraamwerk, 2015	Sal bepaal word
Any applicable restrictive condition(s) prohibiting the proposal? If yes, is/are the condition(s) in favour of a third party(ies)? [List condition numbers and third party(ies)]		X		
Any other Municipal by-law that may be relevant to application? (If yes, specify)		X		
Zoning Scheme Regulation considerations: Which zoning scheme regulations apply to this site? Die George Geïntegreerde Soneringskema Verordening, 2017 What is the current zoning of the property? Enkel Residensiële Sone I What is the proposed zoning of the property? Algemene Residensiële Sone IV Does the proposal fall within the provisions/parameters of the zoning scheme? Ja Are additional applications required to deviate from the zoning scheme? (if yes, specify) Ja - parkering				

QUESTIONS REGARDING OTHER PLANNING CONSIDERATIONS	YES	NO	TO BE DETERMINED	COMMENT
--	------------	-----------	-------------------------	----------------

Is the proposal in line with the Provincial Spatial Development Framework (PSDF) and/or any other Provincial bylaws/policies/guidelines/documents?	X		N.v.t.	N.v.t.
Are any regional/district spatial plans relevant? If yes, is the proposal in line with the document/plans?		X	N.v.t.	N.v.t.

SECTION C:

CONSENT / COMMENT REQUIRED FROM OTHER ORGANS OF STATE

QUESTIONS REGARDING CONSENT / COMMENT REQUIRED	YES	NO	TO BE DETERMINED	OBTAIN APPROVAL / CONSENT / COMMENT FROM:
Is/was the property(ies) utilised for agricultural purposes?		X		Western Cape Provincial Department of Agriculture
Will the proposal require approval in terms of Subdivision of Agricultural Land Act, 1970 (Act 70 of 1970)?		X		National Department of Agriculture
Will the proposal trigger a listed activity in terms of National Environmental Management Act, 1998 (Act 107 of 1998) (NEMA)?		X		Western Cape Provincial Department of Environmental Affairs & Development Planning (DEA&DP)
Will the proposal require authorisation in terms of Specific Environmental Management Act(s) (SEMA)? (National Environmental Management: Protected Areas Act, 2003 (Act 57 of 2003) (NEM:PAA) / National Environmental Management: Biodiversity Act, 2004 (Act 10 of 2004) (NEM:BA) / National Environmental Management: Air Quality Act, 2004 (Act 39 of 2004) (NEM:AQA) / National Environmental Management: Integrated Coastal Management Act, 2008 (Act 24 of 2008) (NEM:ICM) / National Environmental Management: Waste Act, 2008 (Act 59 of 2008) (NEM:WA) (strikethrough irrelevant)		X		National Department of Environmental Affairs (DEA) & DEA&DP
Will the proposal require authorisation in terms of the National Water Act, 1998 (Act 36 of 1998)?		X		National Department of Water & Sanitation (DWS)
Will the proposal trigger a listed activity in terms of the National Heritage Resources Act, 1999 (Act 25 of 1999)?		X		South African Heritage Resources Agency (SAHRA) & Heritage Western Cape (HWC)
Will the proposal have an impact on any National or Provincial roads?		X		National Department of Transport / South

QUESTIONS REGARDING CONSENT / COMMENT REQUIRED	YES	NO	TO BE DETERMINED	OBTAIN APPROVAL / CONSENT / COMMENT FROM:
				Africa National Roads Agency Ltd. (SANRAL) & Western Cape Provincial Department of Transport and Public Works (DTPW)
Will the proposal trigger a listed activity in terms of the Occupational Health and Safety Act, 1993 (Act 85 of 1993): Major Hazard Installations Regulations		X		National Department of Labour (DL)
Will the proposal affect any Eskom owned land and/or servitudes?		X		Eskom
Will the proposal affect any Telkom owned land and/or servitudes?		X		Telkom
Will the proposal affect any Transnet owned land and/or servitudes?		X		Transnet
Is the property subject to a land / restitution claims?		X		National Department of Rural Development & Land Reform
Will the proposal require comments from SANParks and/or CapeNature?		X		SANParks / CapeNature
Will the proposal require comments from DEFF?		X		Department of Environment, Forestry and Fishery
Is the property subject to any existing mineral rights?		X		National Department of Mineral Resources
Does the proposal lead to densification to such an extent that the number of schools, healthcare facilities, libraries, safety services, etc. In the area may be impacted on? (strikethrough irrelevant)		X		Western Cape Provincial Departments of Cultural Affairs & Sport (DCAS), Education, Social Development, Health and Community Safety

SECTION D:

SERVICE REQUIREMENTS

DOES THE PROPOSAL REQUIRE THE FOLLOWING ADDITIONAL INFRASTRUCTURE / SERVICES?	YES	NO	TO BE DETERMINED	OBTAIN COMMENT FROM: (list internal department)
Electricity supply:		X		Directorate: Electro-technical Services
Water supply:		X		Directorate: Civil

				Engineering Services
Sewerage and waste water:		X		Directorate: Civil Engineering Services
Stormwater:		X		Directorate: Civil Engineering Services
Road network:		X		Directorate: Civil Engineering Services
Telecommunication services:		X		
Other services required? Please specify.			N.v.t.	
Development charges:	X			

PART D: COPIES OF PLANS / DOCUMENTS TO BE SUBMITTED AS PART OF THE APPLICATION

COMPULSORY INFORMATION REQUIRED:					
Y	N	Power of Attorney / Owner's consent if applicant is not owner (if applicable)	Y	N	S.G. noting sheet extract / Erf diagram / General Plan
Y	N	Motivation report / letter	Y	N	Full copy of the Title Deed
Y	N	Locality Plan	Y	N	Site Layout Plan
Y	N	Proof of payment of fees	Y	N	Bondholder's consent (To be confirmed by a conveyance Attorney)
MINIMUM AND ADDITIONAL REQUIREMENTS:					
Y	N	Site Development Plan	Y	N	Conveyancer's Certificate
Y	N	Land Use Plan	Y	N	Proposed Zoning plan
Y	N	Phasing Plan	Y	N	Consolidation Plan
Y	N	Abutting owner's consent	Y	N	Landscaping / Tree Plan
Y	N	Proposed Subdivision Plan (including street names and numbers)	Y	N	Copy of original approval letter
Y	N	Services Report or indication of all municipal services / registered servitudes	Y	N	Home Owners' Association consent
Y	N	Copy of Environmental Impact Assessment (EIA) / Heritage Impact Assessment (HIA) / Traffic Impact Assessment (TIA) / Traffic Impact Statement (TIS) / Major Hazard Impact Assessment (MHIA) / Environmental Authorisation (EA) / Record of Decision (ROD) (strikethrough irrelevant)	Y	N	1 : 50 / 1:100 Flood line determination (plan / report)
Y	N	Other (specify) (See below)	Y	N	Required number of documentation copies

PART E: DISCUSSION

CES:

- TIA will be required, which should include parking movability and stacking distance.
- Parking dimension should be in accordance with norms and standards.
- The provision of solid waste should be indicated.
- Normal development, including the provision of development contributions, will be applicable.

ETS:

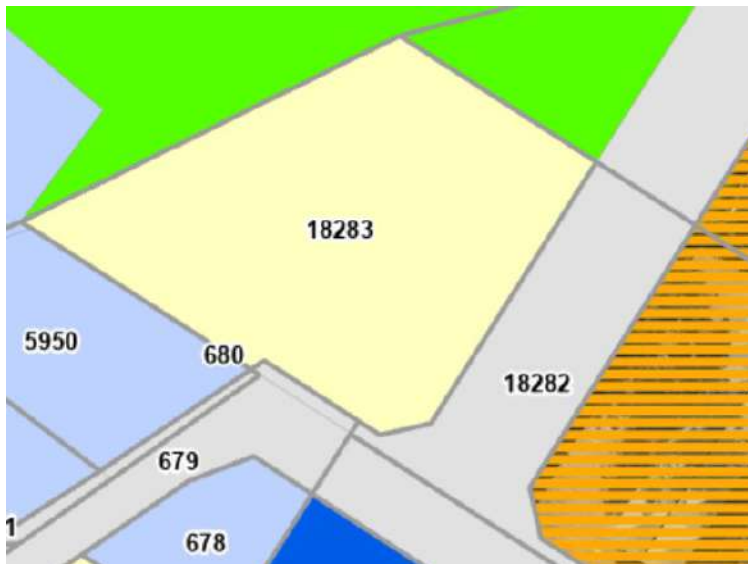
- Engineering report required.

Spatial Planning

- Urban Greening and visually permeable fencing along open space.

Town Planning

- Min 7.5m manoeuvring space between parking bays.
- Consider roof garden (consideration must be given to greening);
- Must provide stacking distances;
- Tandem parking bays will count as 1 bay;
- Need to provide a refuse area which will be accessible to the refuse removal trucks (usually at the front gate or boundary of erf);
- Consider access from the east (Erf 18282) – see image below.



PART F: SUMMARY / WAY FORWARD

Consider the comments above.

OFFICIAL: ___Ilane Huyser___ PRE-APPLICANT: **Johannes George Vrolijk**
(FULL NAME) (FULL NAME)

SIGNED: _____


SIGNED: _____


DATE: _____ 2021.11.25 _____

DATE: **8 November 2021**

**Please note that the above comments are subject to the documents and information available to us at the time of the pre-application meeting and we reserve our rights to elaborate on this matter further and/or request more information/documents should it deemed necessary.*

258

OPGESTEL DEUR MY

*M Landman*TRANSPORTBESORGER
M LANDMAN

SEELREG DUTY	R.....
FOOI FEE	R..... <i>260,00</i>

VERKEER, VERVOER EN VERKEERSMIDDELS	
VERKEERSMIDDELS	VERVOER
VERKEERSMIDDELS	VERVOER
VERKEERSMIDDELS	VERVOER

AKTE VAN TRANSPORT

HIERBY WORD BEKEND GEMAAK:

DAT **LINDA ANNE BIRCH**

T	069790 * 200
---	--------------

voor my, REGISTRATEUR VAN AKTES te KAAPSTAD, verskyn het, hy/sy, die genoemde Komparant synde behoorlik daartoe gemagtig deur 'n volmag aan hom/haar verleen deur:

DEWETCO (PROPRIETARY) LIMITED
Registrasienommer 1985/002263/07

geteken te PRETORIA op 7 AUGUSTUS 2001

EN genoemde Komparant het verklaar dat his/haar Lasgewer waarlik en wettiglik op 13de JUNIE 2001, verkoop en dat hy/sy, in his/haar voornoemde hoedanigheid hierby in volkome en vrye eiendom sedgeer en transporteer aan en ten gunste van:

STONECRETE PROPERTY INVESTMENTS 9 (PROPRIETARY) LIMITED
Registrasienommer 2001/006831/07

diese Opvolgers in Titel of Regverkrygendes:

ERF 18283 GEORGE
IN DIE MUNISIPALITEIT EN AFDELING VAN GEORGE,
PROVINSIE WES-KAAP

GROOT 2 232 (TWEEDUISEND TWEEHONDERD TWEE EN DERTIG)
VIERKANTE METER

EERSTE GEREГИSTREER kragtens Sertifikaat van Geregistreerde Titel Nr T 17764/2000 met diagram S.G. 11077/94 wat daarop betrekking het en GEHOU kragtens Transportakte Nr T 17767/2000.

- A. ONDERHEWIG aan die voorwaardes verwys na in Transportakte Nr T 9229/1910.
- B. ONDERHEWIG VERDER aan die voorwaardes van die endossement gedateer 29 Augustus 1941 op Transportakte Nr T6153/1927, welke endossement as volg lees :-

"Remdr. Para 2 & paras 1 & 3

"REGISTRATION OF SERVITUDE

By Transfer No. 8724 dd 29.8.1941 the owner of the property thereby conveyed and the owner of the Remainder held under Para 2 hereof (in respect of properties within 60 ft (18,89 metres) of Eastern & Western Boundaries

- (c) Building line in respect of the said 3 pieces of land has been imposed
- (d) The owner of Paras 1 & 3 held hereunder has been granted a right of way 8 ft (2,52 metres) wide along boundary D A on diagram of property thereby conveyed as will more fully appear on reference to said Transfer."

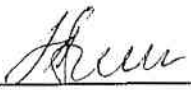


WESHALWE die Komparant afstand doen van al die regte en titel wat DEWETCO (PROPRIETARY) LIMITED voorheen op genoemde eiendom gehad het en gevolglik ook erken dat die maatskappy, geheel en al van die besit daarvan onthef en nie meer daartoe geregtig is nie; en dat, kragtens hierdie akte, bogenoemde STONECRETE PROPERTY INVESTMENTS 9 (PROPRIETARY) LIMITED, diese Opvolgers in Titel of Regverkrygendes tans en voortaan daartoe geregtig is, ooreenkomstig plaaslike gebruik, behoudens die regte van die Staat en erken hy/sy ten slotte dat die koopprys die som van R190 000,00 (EENHONDERD EN NEGENTIGDUISEND RAND) beloop.

TEN BEWYSE WAARVAN EK, genoemde Registrateur, tesame met die Komparant hierdie Akte onderteken en dit met die ampeël bekragtig het.

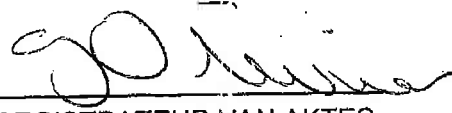
ALDUS GEDOEN EN VERLY op die kantoor van die REGISTRATEUR VAN AKTES te KAAPSTAD

op 3 September 2001



q.q.

IN MY TEENWOORDIGHEID,



REGISTRATEUR VAN AKTES



TREVOR, BAILEY & SAVAGE

OFFICE COPY

SIDES Metres	ANGLES OF DIRECTION	CO-ORDINATES System Lo 23° X		
		Constant:	Y	X
AB	31, 78	302 13 00	A + 50 473, 95	+ 58 540, 73
BC	42, 02	32 12 20	B + 50 447, 06	+ 58 557, 67
CD	7, 07	77 12 50	C + 50 469, 45	+ 58 593, 23
DE	18, 73	122 13 20	D + 50 476, 35	+ 58 594, 79
EF	2, 16	55 25 00	E + 50 492, 20	+ 58 584, 80
FG	37, 17	122 12 20	F + 50 493, 98	+ 58 586, 03
GA	57, 45	243 39 40	G + 50 525, 44	+ 58 566, 22
		55P4	⊕ + 50 044, 21	+ 58 748, 76
		104P4	⊕ + 50 272, 89	+ 58 311, 53

S.G. No.

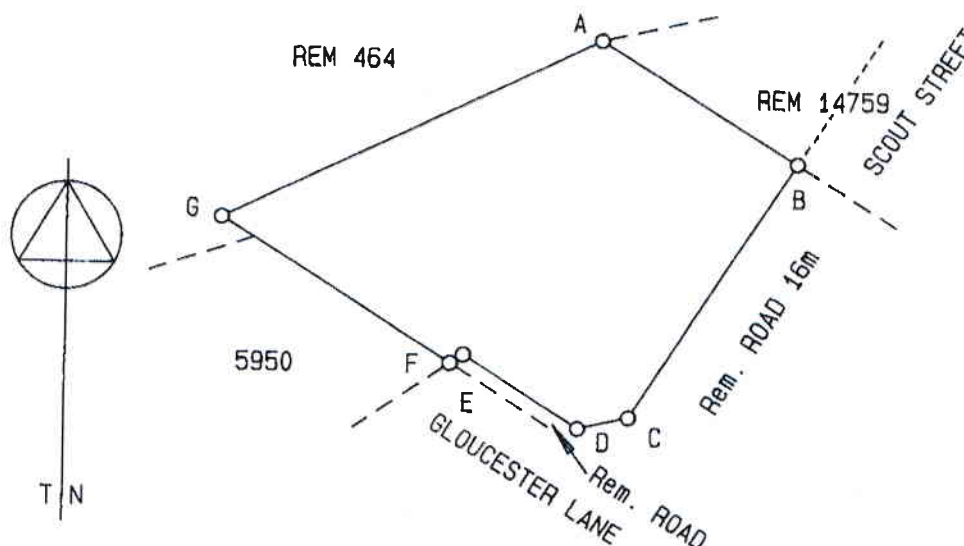
11077/94

Approved

R.A.F.

Surveyor-General
1995.01.06Description of Beacons

A, B, C, D, E, F : 12mm iron peg
G : iron standard 1,06m long



Scale 1:1000

The figure A B C D E F G
represents 2232 square metres of land, being
ERF 18283 a portion of Erf 18282 GEORGE

situate in the Municipality and
Administrative District of George
Province of Cape of Good Hope
Surveyed in October 1994
by me

J H Bailey
Professional Land Surveyor
J H Bailey PLS 0019

This diagram is annexed to

No. 17764/2000

Dated
i.f.o.

Registrar of Deeds

The original diagram is

No. 11076/94
annexed to Transfer
No. 2000 - 17763

File No. S/8775/62

S.R. No. E3656/94

Comp. BL-700/W41 (1742)

18283

CONVEYANCER'S CERTIFICATE

**IN TERMS OF SECTION 38(1)(n) OF THE GEORGE MUNICIPALITY: LAND USE
PLANNING BY LAW, 2015**

ERF 18283 GEORGE

APPLICATION DETAILS

- An application in terms of section 15(2)(a) of the Land Use Planning By-law for George Municipality, 2015 for the rezoning of Erf 18283 George from Single Residential Zone I to General Residential Zone IV.
- An application in terms of section 15(2)(b) of the Land Use Planning By-law for George Municipality, 2015 for relaxation of the parking requirements applicable to the flat to be constructed on Erf 18283 George from 2 parking spaces per flat to 1.82 parking spaces per flat.

APPLICATION DATE

Februarie 2022

I, the undersigned

Francois Scholtz Bruwer a duly qualified and admitted Conveyancer, practicing as Scholtz Bruwer Attorneys / Conveyancers, Millwood Building, cnr York & Victoria Streets, George

do hereby certify as follows:

1. I have perused the following title Deed/s and conducted a search behind the pivot of the said title deed/s at the Deeds Office, Cape Town:

T69790/2001 (current Title Deed)

in respect of:

ERF 18283 GEORGE



**IN THE MUNICIPALITY AND DIVISION OF GEORGE
WESTERN CAPE PROVINCE**

**IN EXTENT: 2 232 (TWO THOUSAND TWO HUNDRED AND THIRTY TWO)
SQUARE METRES**

HELD BY DEED OF TRANSFER NUMBER T69790/2001

REGISTERED in the name of

**STONECRETE PROPERTY INVESTMENTS 9 (PTY) LTD REGISTRATION NUMBER
2001/006831/07**

2. I have appraised myself with the details of the abovementioned Land Development Application.
3. The abovementioned Title Deed contains no conditions restricting the contemplated Land Use in terms of the abovementioned Land Development Application.
4. There is no bond registered over the erf.

SIGNED at GEORGE on this 10th day of December 2021.



CONVEYANCER

Ref: P0098

16 August 2022

To whom it may concern

ERF 18283, GEORGE: ENGAGEMENT WITH GEORGE CIVIL ENGINEERING SERVICES

Motion Consulting Engineers (Pty) Ltd was appointed by Signature Homes (Pty) Ltd as transport engineering consultants for the proposed new apartment complex development at Erf 18283 George. Motion prepared a Site Traffic Assessment (STA) which was included as part of a town planning submission. Prior to formal comment being provided by George Civil Engineering Services (CES), it was requested that a meeting be held with their traffic engineer. The notes of this meeting are appended, and the key items are summarised below:

- An updated STA report would not be required.
- George CES would support PT 1 ratios for the development.
- George CES would ideally like to see a portion of Scout Street constructed and have the development access on the new road. The portion of Scout Street will double as a turning shunt and should align with the future Scout Street connection to the north.
- The cost of the turning shunt could be offset against Development Charges (DCs).
- Universal Access improvements including surfaced sidewalks should be completed along Gloucester Avenue.

Subsequent to the meeting the following was clarified:

- The Scout Street blacktop / roadway should not be less than 5 m wide.
- The turning shunt should be designed in accordance with George Municipality's standard turning circle layouts for Class 5 roads.
- A departure from the standard stacking distance requirement will be supported on the basis of the Committee of Transport Officials (COTO) throat length calculations completed in the STA.

The above comments were considered, and the Site Development Plan (SDP) was revised accordingly. The latest SDP can therefore be supported by George CES. If changes to the Scout Street turning shunt are required, these should be finalised during detailed design stage.

Sincerely,

For Motion Consulting Engineers (Pty) Ltd



Sergei Kiewiet
Transport Engineer

Gloucester Avenue Apartments

George, Western Cape
Site Traffic Assessment
Final
7 February 2022



Prepared for:

Signature Homes (Pty) Ltd

Prepared by:

Motion
CONSULTING ENGINEERS

+27 61 437 0452 

info@motionengineers.co.za 

www.motionengineers.co.za 

Document information

Report title:	Gloucester Avenue Apartments George, Western Cape Site Traffic Assessment
Version:	Final
Date of issue:	07 February 2022
Electronic location:	https://d.docs.live.net/db2cfb1fada810d0/Motion Consulting Engineers/Transport Engineering/Projects/P0098 - Gloucester Ln George STA/E_Reports and Presentations/Motion_18283 George_STA_Final Rev03.docx

Client information

Client:	Signature Homes (Pty) Ltd
Client contact:	Kelly Hodge

Project information

Project name:	Gloucester Lane Apartments STA
Project address:	18 Gloucester Avenue Apartments
Project number:	P0098

Version history

<i>Version</i>	<i>Description</i>	<i>Date</i>
Draft	Draft for comment	21 December 2021
Final	Submission	07 January 2022
Final Rev03	Submission	07 February 2022

Quality control

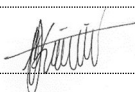
<i>Author</i>	<i>Signature</i>	<i>Date</i>
Frans De Jongh		07 February 2022
<i>Reviewer</i>	<i>Signature</i>	<i>Date</i>
Sergei Kiewiet		07 February 2022

Table of Contents

List of Figures	iii
List of Tables	iii
1 Introduction	1
1.1 Background	1
1.2 Development proposal	1
1.3 Purpose of study	1
2 Overview of Transport Network	3
2.1 Roads	3
2.2 Public transport	3
2.3 Pedestrians and cycling	5
3 Impact of Proposed Development	6
3.1 Vehicular traffic	6
3.2 Vehicular access	6
3.3 Parking	12
4 Summary of Impacts and Mitigating Measures	18
4.1 Summary of impacts	18
4.2 Recommended mitigating measures	18

List of Figures

Figure 1.1 Locality plan.....	1
Figure 1.2 Site Development Plan	2
Figure 2.1 Road network and classification	3
Figure 2.2 GoGeorge route network surrounding the development site.....	4
Figure 2.3 York Street and Gloucester Avenue intersection	5
Figure 3.1 Access spacing.....	8
Figure 3.2 Shoulder sight distance measurement methodology	9
Figure 3.3 Available shoulder sight distance	9
Figure 3.4 Sight distance looking left	9
Figure 3.5 Sight distance looking right	10
Figure 3.6 Stacking space: Vehicle at entrance and exit gates.....	11
Figure 3.7 George Intensification Zones	13
Figure 3.8 AutoTURN - Parking aisles (one-way section)	15
Figure 3.9 AutoTURN – Parking aisles (two-way section entering)	16
Figure 3.10 AutoTurn - Parking aisles (two way section exiting).....	16

List of Tables

Table 3.1 Categories of driveways and threshold volumes	7
Table 3.2 Minimum spacing distances for intersections and driveways with Class 5 roads (adapted from AMG 2020)	7
Table 3.3 Access control queue lengths (adapted from TMH 16 Vol 2).....	11
Table 3.4 Minimum off-street parking requirements.....	12
Table 3.5 Parking bay minimum dimensions	13
Table 3.6 Recommended dimensions for parking area layouts	14

1 Introduction

1.1 Background

Motion Consulting Engineers (Pty) Ltd was appointed by Signature Homes (Pty) Ltd as transport engineering consultants for the proposed new apartment complex development. The development site is located on Erf 18283, 18 Gloucester Avenue, George, Western Cape. A locality plan (**Figure 1.1**) is included on the next page.

1.2 Development proposal

The proposed apartment complex will comprise 38 units over three storeys. The units are divided into 35 two-bedroom apartments and 3 one-bedroom apartments. The unit allocation per storey will be 14 apartments on the first storey, 12 apartments on the second storey and 12 apartments on the third storey. In addition, it is proposed that 69 parking bays be constructed on the ground storey, at a parking ratio of 1.82 bays per unit. The Site Development Plan (SDP) is shown in **Figure 1.2**.

1.3 Purpose of study

The *South African Traffic Impact and Site Assessment Manual (TMH16)*¹ defines two different levels of Traffic Assessments (TA), namely a Traffic Impact Assessment (TIA) and Site Traffic Assessment (STA).

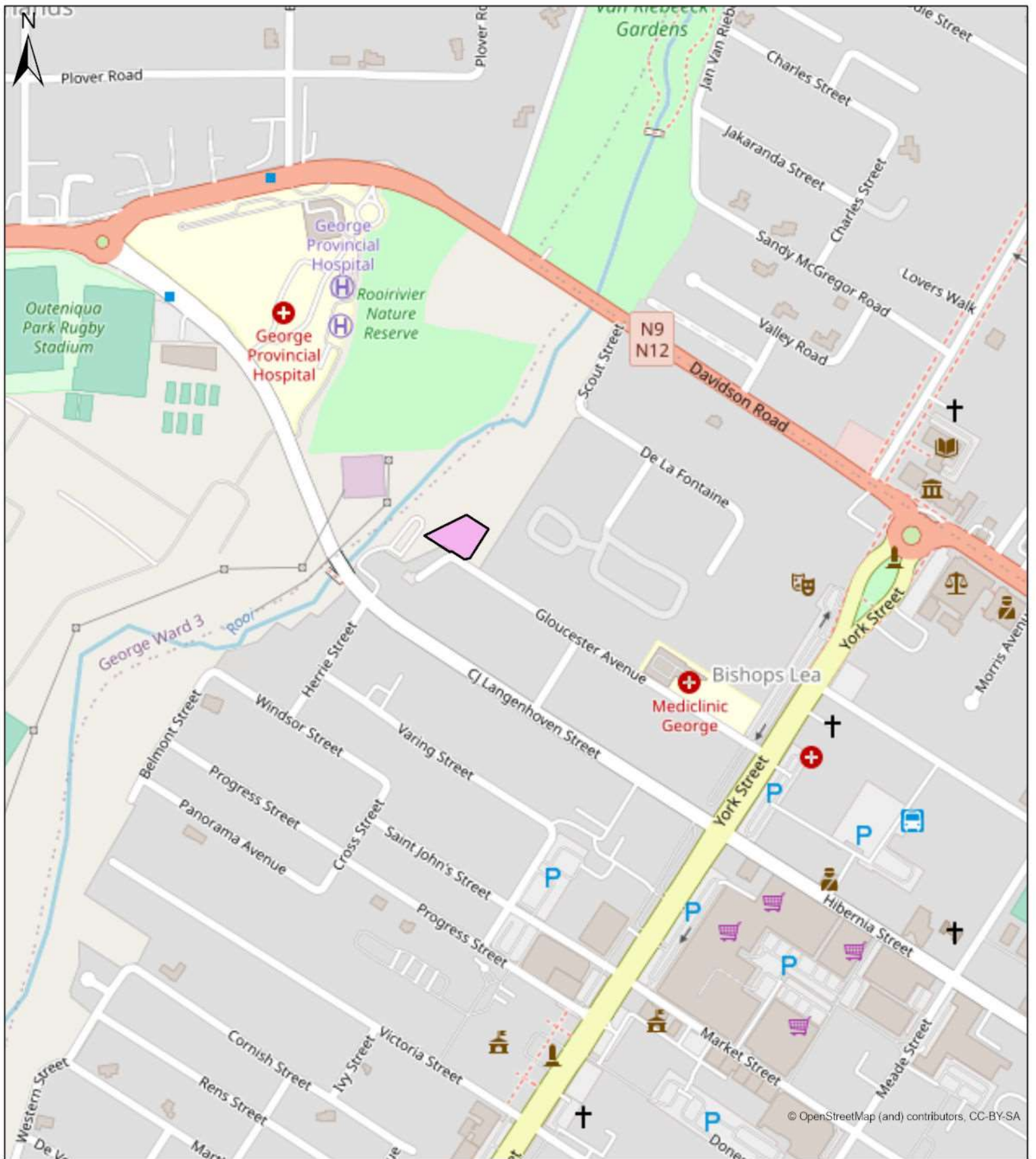
A TIA is the assessment of the anticipated traffic impact on the surrounding external road network and transportation system due to a proposed change in land-use rights. This type of assessment is required when an application is made for a change in land-use rights and when the generated vehicular trips, as a results of the application, exceeds 50 trips per hour.

The purpose of a STA is to assess whether the transportation facilities, proposed in a Site Development Plan (SDP) or during Township Establishment, meet the specific norms and standards. The STA only involves the specific site or township that is being developed and typically includes the evaluation of proposed accesses, on-site roads, parking provision, loading facilities, public transport facilities, pedestrian arrangements and other applicable transportation facilities.

A STA may be submitted as part of the TIA when an application is made for a change in land-use rights.

This TA report is a combination of the TIA and STA and will assess the traffic impact on the external road network as well as the site-specific transportation facilities.

¹ Committee of Transport Officials, 2012, *Technical Methods for Highways 16 (TMH16)* - South African Traffic Impact and Site Assessment Manual V1.0



Legend

Development site

0 0.07 0.15 0.3 km

Map Center: Lon: 22°27'14.7"E
 Lat: 33°57'21.7"S
Scale: 1:7 500



Figure 1.1 Locality plan

2 Overview of Transport Network

2.1 Roads

The proposed apartment complex is situated in a cul-de-sac with direct access onto Gloucester Avenue. Gloucester Avenue feeds directly into York Street to the south-east, and CJ Langenhoven Road via Palm Lane to the south. CJ Langenhoven Road joins the National Route N12 to the north.

The local road network is shown in **Figure 2.1** and the road classifications² are described below.

Gloucester Avenue (cul-de-sac) and Palm Lane are both Class 5 Local Streets and two-way, two-lane undivided roads.

CJ Langenhoven Road is a Class 4 Collector and two-way, two-lane undivided road.

York Street to the south-east is Class 3 Minor Arterial, with National N12 to the north being a Class 1 Freeway.



Figure 2.1 Road network and classification

2.2 Public transport

The City of George utilises an extensive scheduled public bus transport system called GoGeorge³. This integrated transported system was first launched in December 2014, with a phased roll-out plan, which has since grown to cover most of the city. A portion of the GoGeorge route map close to the development site is included as **Figure 2.2**.

² OpenStreetMap: <https://www.openstreetmap.org/>

³ GoGeorge Public Transport Map: <https://www.gogeorge.org.za/current-routes/>

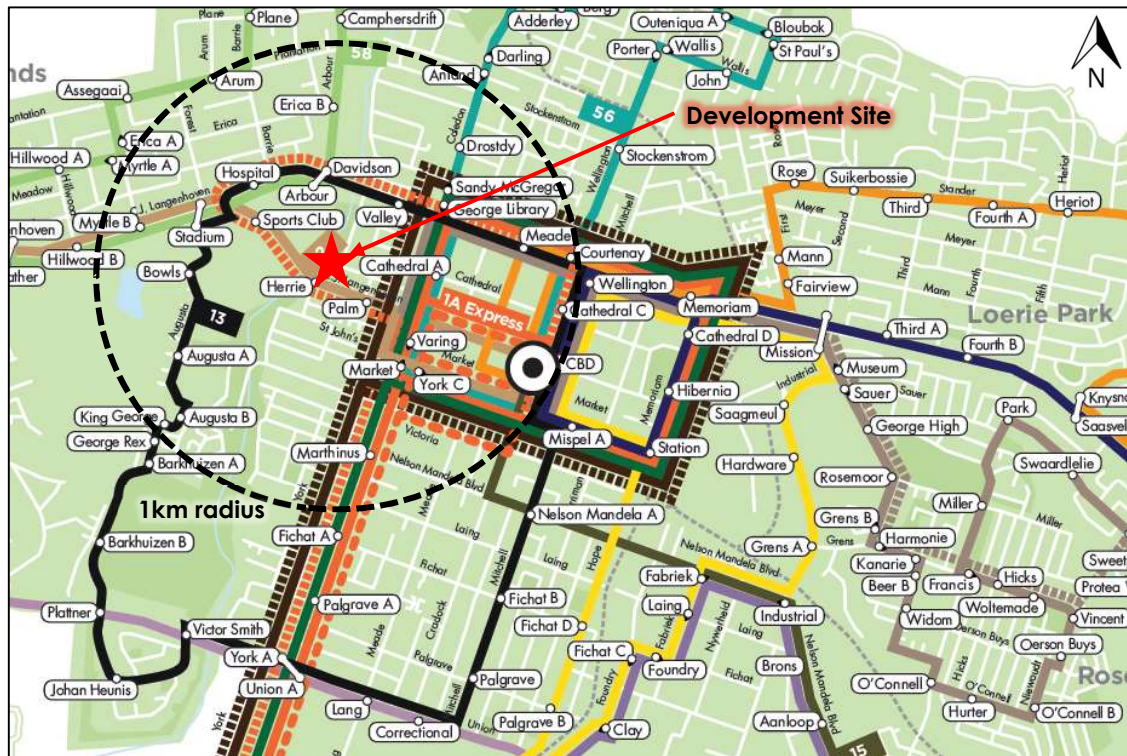


Figure 2.2 GoGeorge route network surrounding the development site

There are approximately 25 GoGeorge bus stops within a 1 km radius from the development site which provides access to the majority of the CBD route network. The two closest bus stops are Palm (330 m walking distance, 5 min walk) and Herrie (500 m walking distance, 7 min walk) which provides access to the Blanco – CBD route (Route 2), from which the rest of the routes can be accessed via transfer stops.

It was recently announced that the Garden Route (Mossel Bay, George, Knysna and Plettenberg bay) has received Uber⁴ e-hailing services, in the form of UberX and Uber Go. Other e-hailing services such as Taxify has also been operating in George since December 2018. The proposed development is within a 1 km radius to the Central Business District (CBD) of George and will have access to the various e-hailing services operating in the area.

George Railway Station is located approximately 3.3 km to the south-east of the proposed development. The railway station is mostly used by luxury passenger rail, Rovos Rail, and as a bus station for Intercape⁵.

Overall, the site is very well-located in terms of access to public transport services.

⁴ Uber Garden Route, 02 July 2021. <https://www.uber.com/en-ZA/blog/garden-route-youre-on-the-map-uber-is-here/>

⁵ George Railway Station Article, 09 August 2018. <https://www.georgeherald.com/News/Article/General/george-railway-station-deteriorates-201808091058>

2.3 Pedestrians and cycling

No surfaced sidewalks are present in Gloucester Avenue or Palm Lane. However, both streets are short Class 5 residential streets, not major thoroughfares, and are thus considered relatively safe for pedestrians.

CJ Langenhoven Road has a mixture of sidewalks, direct commercial and retail business accesses and parking, on both sides of the road. The available sidewalks are adequate for pedestrians, who commute from the proposed development to the nearest GoGeorge bus station.

York Street is a Class 3 minor arterial, with surfaced shoulders on either side of the road. York Street is mostly utilised for commercial and retail purposes and has various accesses leading into the street. **Figure 2.3** shows the intersection at York Street and Gloucester Avenue, the pedestrian walkway with dropped kerb crossing Gloucester Avenue, and a GoGeorge bus operating on a route in York Street (430 m from the proposed development site).



Figure 2.3 York Street and Gloucester Avenue intersection

3 Impact of Proposed Development

3.1 Vehicular traffic

The *South African Trip Data Manual* (TMH 17)⁶ was used to determine the estimated trips that will be generated by the proposed development. The “220 Apartments and Flats” land use category has a peak hour trip generation rate of 0.62 per dwelling unit. The 38 residential units are therefore expected to generate a total (entering and exiting) 24 trips during peak hours.

The additional trips generated on the external road network is less than 50 vehicles per hour and is therefore not significant enough to warrant a Traffic Impact Assessment on the external road network.

The proposed development’s traffic impact is considered to be low and no upgrades to the external road network will be required.

3.2 Vehicular access

Access to the proposed development will be provided directly from the cul-de-sac in Gloucester Avenue. The *Geometric Design of Urban Local Residential Streets* (UTG 7)⁷ provides a guideline for the functions of the different road classes.

A road’s function is either to provide property access or enable traffic movement (or a combination of the two). A freeway’s primary function, for example, is to enable the movement of traffic by only allowing connections with other freeways and arterials and not permitting local traffic access. A cul-de-sac’s primary function is to provide property access by restricting the flow and movement of traffic. A cul-de-sac in a local street typically has the following characteristics:

- Unrestricted access, property access is the primary function/consideration.
- On-street parking is accepted.
- Interrupted traffic flow conditions, and no through traffic (traffic flow is lowest priority).
- Operational traffic speeds of typically 20 – 40 km/h (30 km design speed).

3.2.1 Carriageway crossings

The *George Integrated Zoning Scheme By-law* (GIZSBL)⁸ has the following requirements that are applicable to the proposed carriage way crossing (CWC):

- No access may be closer than 10 m from an intersection
- The access may not create a pedestrian or traffic hazard
- Only one access per public street
- For a combined exit and entrance, a width of 5 m to 8 m is acceptable.

⁶ Committee of Transport Officials (COTO), 2013, *Technical Methods for Highways* (TMH 17) - South African Trip Data Manual V1.01

⁷ Committee of Urban Transport Authorities (CUTA), 1989, *Urban Transport Guidelines* (UTG 7) – Geometric Design of Urban Local Residential Streets

⁸ George Municipality, 2017, *George Integrated Zoning Scheme By-law*

The proposed development has a single point, two-way traffic, 6 m wide CWC that is 175 m away from the closest intersection. The CWC does not interrupt a pedestrian walkway and is consistent with the surrounding built environment. The CWC meets all the GIZSBL geometric requirements.

3.2.2 Spacing

The Access Management Guidelines (AMG)⁹ provides various driveway categories for a development's driveway (shown in **Table 3.1**), which is determined by the roadside development environment and the number of vehicles using the driveway.

Table 3.1 Categories of driveways and threshold volumes

Driveway category	Class equivalent	Roadside development environment				
		CBD	Intermediate	Suburban	Semi-rural	Rural
		Vehicles per hour				
Domestic equivalent	-	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5
Low-volume	-	5 - 30	5 - 30	5 - 30	5 - 30	5 - 30
High-volume	5	30 - 150	30 - 100	30 - 60	30 - 50	30 - 50
Equivalent collector	4	150 - 750	100 - 625	60 - 500	50 - 250	50 - 500
Equivalent minor arterial	3	750 - 1 500	625 - 1 250	500 - 1 000	250 - 500	500 - 1 000
Equivalent major arterial	2	> 1 500	> 1 250	> 1 000	> 500	> 1 000

The proposed development may be categorised as being within an Intermediate development environment, due to the close proximity to the CBD, hospitals and the majority of the surrounding residential properties converted to businesses or apartments. The development is expected to generate 24 vehicles per hour and, from **Table 3.1**, is categorised as a low-volume driveway.

The AMG further provides minimum access spacing distances for intersections and driveways for the various road classes. **Table 3.2** below is adapted from the full AMG table and shows the relevant access spacing requirements for a low-volume driveway on a Class 5 road.

Table 3.2 Minimum spacing distances for intersections and driveways with Class 5 roads (adapted from AMG 2020)

Spacing		Roadside Development Environment Distance (m)			
From	to	CBD	Intermediate	Suburban	Semi-rural
Low-volume driveway	Unsignalised full intersection	75	85	95	115
Low-volume driveway	High-volume driveway	25	25	25	30
Low-volume driveway	Low-volume driveway	25	25	25	30
Low-volume driveway	Signalised full intersection	75	85	95	115

⁹ Western Cape Government, 2020, Access Management Guidelines.

From **Table 3.2** above, the minimum spacing required from the proposed development's access is 25 m to a high- or low-volume driveway and 85 m to a signalised- or unsignalised intersection. **Figure 3.1** below shows the measured spacing from the access to the nearest driveways and intersections.



Figure 3.1 Access spacing

The nearest driveway is a domestic equivalent driveway, assumed to generate less than 5 vehicles per hour, and the required access spacing is therefore considered to be negligible.

The nearest existing intersections are 175 m and 450 m from the access, which meets the minimum requirements.

If Scout Street (the road reserve on the eastern boundary of the development site) is constructed in the future then an access spacing of only 25 m will be available. The access of the property on the opposite side of the road will be located in the middle of the intersection and it is therefore assumed that the future Scout Street will have relatively low traffic volumes. Furthermore, the vehicles travelling towards the end of the cul-de-sac, from the future Scout intersection is expected to be very little and the short spacing distance between the proposed driveway and the future Scout Street intersection is therefore considered to be adequate.

3.2.3 Shoulder sight distance

Shoulder sight distance (SSD) is the clear line of sight a vehicle has entering from a driveway, access or stem-road into a through road. Sufficient SSD is required to enable the entering vehicle to observe vehicles travelling in the through road and to safely enter the road. The required SSD is directly impacted by the design speed and classification of the through road.

The measurement methodology for the required SSD is illustrated in **Figure 3.2** below. For all local residential street intersections and driveways, a 2.4 m offset (X – dimension) from the road edge is applied to enable a driver of a stationary vehicle on the stem-road to see down the through road without encroaching onto it. The UTG 7 provides recommends a sight distance of 35 m (Y-dimension) for a cul-de-sac access on a Class 5 through road.

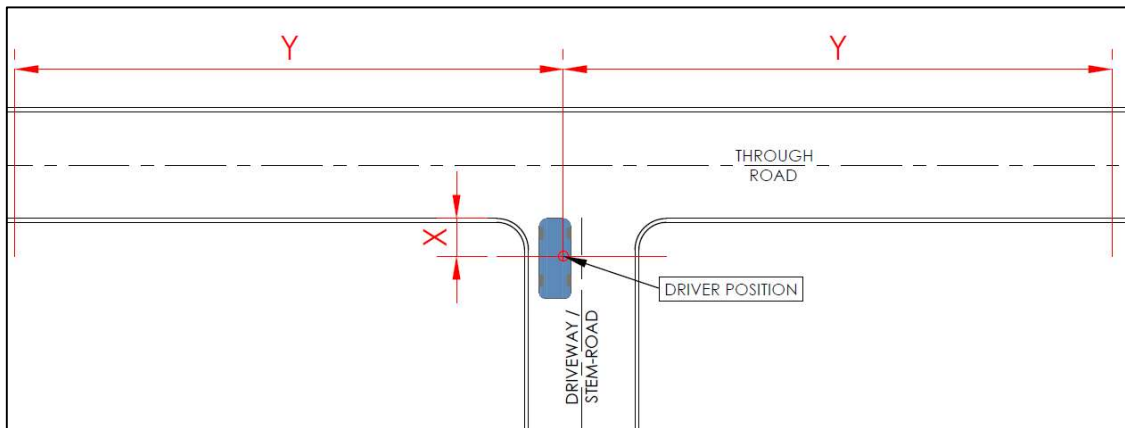


Figure 3.2 Shoulder sight distance measurement methodology

The available SSD from the driver position on the proposed access/driveway is shown in **Figure 3.3**.



Figure 3.3 Available shoulder sight distance

The SSD looking left is approximately 175 m to the top of the hill at the Palm Lane intersection. A photo taken on site from the approximate proposed access position, looking left, is shown in **Figure 3.4** below.



Figure 3.4 Sight distance looking left

The SSD looking right is approximately 60 m to the top of the end of the cul-de-sac. A photo taken on site from the approximate proposed access position, looking right, is shown in **Figure 3.5** below.



Figure 3.5 Sight distance looking right

The SSD looking left and looking right meets the minimum required SSD of 35 m.

3.2.4 Stacking space

Access to the development is controlled by means of a remote-controlled access gate. The TMH16 Volume 2 ¹⁰ was used to determine the 90th percentile queue length of the vehicles entering the site.

To determine the queue length, a traffic ratio over all channels (one in this case) must be determined using the following equation:

$$\text{Traffic Ratio} = \frac{\text{Hourly Traffic Volume} / \text{PHF}}{\text{Service Flow Rate}} \cdot 100$$

Where the PHF is the peak hour factor required to convert the hourly volume to a peak 15-minute (assumed to be 0.95 in this case) and the Service Flow Rate is the rate of vehicle flow per hour, which is throttled by the specific access control rate. The service flow rate is 450 vehicles per hour for remote controlled gates (8 second stacking time) and 50 vehicles per hour (1 min 12 sec stacking time) for visitors using the intercom. A conservative estimation is made that 20% of the peak hour traffic is visitors. The traffic ratio for this specific case is calculated as follows:

$$\text{Traffic Ratio} = \frac{(24 \times 0.8) / 0.95}{450} \cdot 100 + \frac{(24 \times 0.2) / 0.95}{50} \cdot 100 \approx 15$$

The calculated traffic ratio can be used in **Table 3.3** to determine the 90th percentile queue length, and the required storage space to accommodate the queue.

¹⁰ Committee of Transport Officials (COTO), 2014, *South African Traffic Impact and Site Traffic Assessment Standards and Requirements Manual (TMH16 Volume 2)*

Table 3.3 Access control queue lengths (adapted from TMH 16 Vol 2)

Storage / Queue Length (Vehicles)	90th Percentile queue length (vehicles per channel) at controlled accesses					
	Traffic ratio (Percentage) for different Numbers of Channels					
	1 Channel	2 Channel	3 Channel	4 Channel	5 Channel	6 Channel
1	23	58	97	140	188	235
2	39	94	155	220	292	363
3	49	115	186	261	341	421
4	56	128	205	283	367	449
5	61	137	216	297	382	466
6	65	143	224	306	392	476
7	68	147	229	315	399	484
8	70	151	233	317	403	489
9	71	153	236	321	407	493
10	73	155	239	324	410	496

The proposed development will therefore require 1 (one) vehicle storage space to accommodate the 90th percentile queue length.

At the proposed access, the stacking space provided in front of the access gate is approximately 7.3 m in total, of which 4.8 m is inside the property boundary and the remaining 2.5 m within the road reserve. This will accommodate one entering/exiting vehicle at a time, without the vehicle protruding into the through road, as shown in **Figure 3.6**.

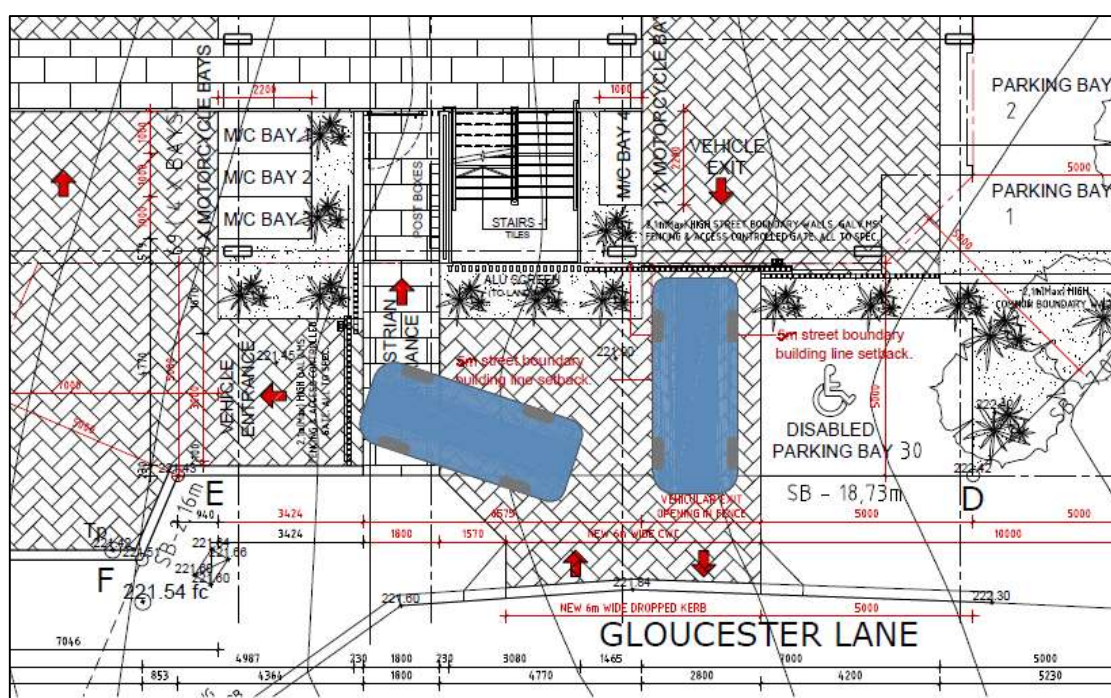


Figure 3.6 Stacking space: Vehicle at entrance and exit gates

There is sufficient stacking space on the driveway of the property to accommodate the 90th percentile queue length.

3.3 Parking

3.3.1 Off-street parking

The GIZSBL classifies areas for off-street parking requirements into three different areas based on the provision of public transport to that area. The three areas are referred to as Normal Areas, Public Transport 1 (PT1) areas and Public Transport 2 (PT2) areas.

Normal Areas are areas where public transport is not being specifically promoted and the standard off-street parking requirements will apply (see **Table 3.4**).

PT1 areas refers to areas where the where the use of public transport is to be promoted, but where the Council considers the provision of public transport to be inadequate. A reduced parking requirement will apply as shown in **Table 3.4**.

PT2 areas refers to areas where the where the use of public transport is to be promoted and the Council considers the provision of public transport sufficient enough to justify a further reduction in parking requirements (see **Table 3.4**).

Table 3.4 Minimum off-street parking requirements

Land Use	Flats		
	Bays per dwelling unit	Bays/unit for visitors	Total bays per dwelling unit
Normal Areas	1.75	0.25	2
PT1 Areas	1.25	0.25	1.5
PT2 Areas	0.5	0.25	0.75

The George Municipal Spatial Development Framework (GMSDF) has an online GIS portal¹¹ indicating the intensification zones around public transport and activity corridors. **Figure 3.7** is a printout of the GIS viewer indicating the Urban Node and the intensification zone surrounding the development site.

¹¹ George Municipal Spatial Development Framework GIS viewer:
<https://gis.george.gov.za/portal/home/webmap/viewer.html>



Figure 3.7 George Intensification Zones

The development site is located on the boundary line of the intensification zone which is assumed to be the PT2 zone. The site is well served in terms of public transport and should at least be considered to be within the PT1 zone for the minor reduction in parking requirements.

The proposed development of 38 units in the PT1 area would require a minimum of 57 off-street parking bays (1.5 bays per unit). The development provides 69 parking bays, of which 62 are standard bays, 4 are tandem bays, 2 are bays for the physically disabled and one bay is credited for the 8 motorcycle bays provided (maximum credits allowed is 2.5% of total the total parking provided).

The parking provided is more than the PT1 and PT2 parking area requirements, but should the municipality deem the development site to fall within a Normal Area where public transport is not specifically promoted then a parking departure may have to be applied for.

3.3.2 Internal geometry and circulation

The GIZSBL provides minimum parking bay dimensions as shown in **Table 3.5** below.

Table 3.5 Parking bay minimum dimensions

Parking bay type	Minimum width (m)	Minimum length (m)
Standard	2.5	5
Bay for physically disabled	3.7	5
Motorcycle	2.2	1
Bicycle	2	0.6

The following should be noted:

- Tandem parking bays accommodating two vehicles are regarded as one bay.
- Two (2) parking bays for the physically disabled are provided.

- No loading bays are required or provided.
- Visitor parking bays should be clearly demarcated as such.
- Signage and bollards for enabling motorcyclists to make use of motorcycle bays should be installed.

The parking bays indicated on the SDP meet the minimum parking bay dimensions.

The recommended dimensions for parking area layouts¹² are shown in **Table 3.6**.

Table 3.6 Recommended dimensions for parking area layouts

Parking Angle	Min width (m)	Min length (m)	Aisle Width (m)		
			Ideal	Acceptable	Abs. Minimum
90°	2.5	5.0	7.5	7.0	6.5*
60°	2.9	5.3	5.4 4.4 (One Way)	-	-
45°	3.5	4.9	5.2 4.2 (One Way)	-	-
30°	5.0	4.2	3.5	-	-

* Absolute minimum values should be used with caution and in limited applications only such as private parking areas.

The proposed parking area layout consists of 90° angled parking bays with aisle widths of 7 m between the parking bays and 7.5 m between the support columns; According to the CoCT standards, seven meters is an acceptable aisle width, specifically in cases where the parking area is limited to private use.

AutoTURN vehicle swept path simulations were undertaken using a large SUV-type vehicle (5.1 m long and 2 m wide) as a test vehicle to ensure that vehicles will be able to manoeuvre through the parking area and parking aisles.

The AutoTURN simulation, shown in **Figure 3.8**, is to assess the parking aisle manoeuvrability. The start and end positions of the vehicle is indicated in blue and the entering and exiting vehicle paths are represented by the yellow swept paths.

¹² City of Cape Town, 2007, *Minimum Standards for Civil Engineering Services in Townships*



Figure 3.8 AutoTURN - Parking aisles (one-way section)

The simulation shows that vehicles will manoeuvre with ease through the one-way section without any obstructions in the vehicle path.

Figure 3.9 shows the vehicle path of an entering vehicle, towards the two-way section of the parking area, and ending at the "Stop" position in the opposite direction after turning around. Similarly, **Figure 3.10** shows the vehicle path of an exiting vehicle, from the two-way section of the parking area.

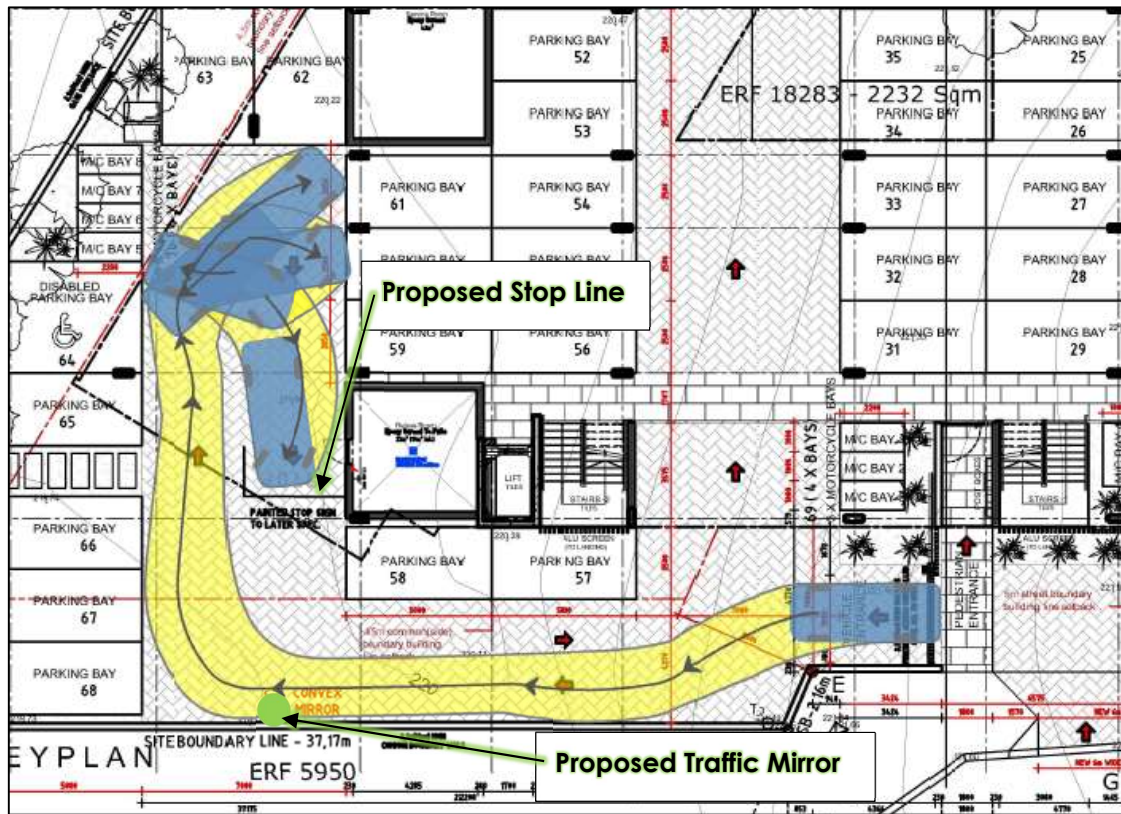


Figure 3.9 AutoTURN – Parking aisles (two-way section entering)

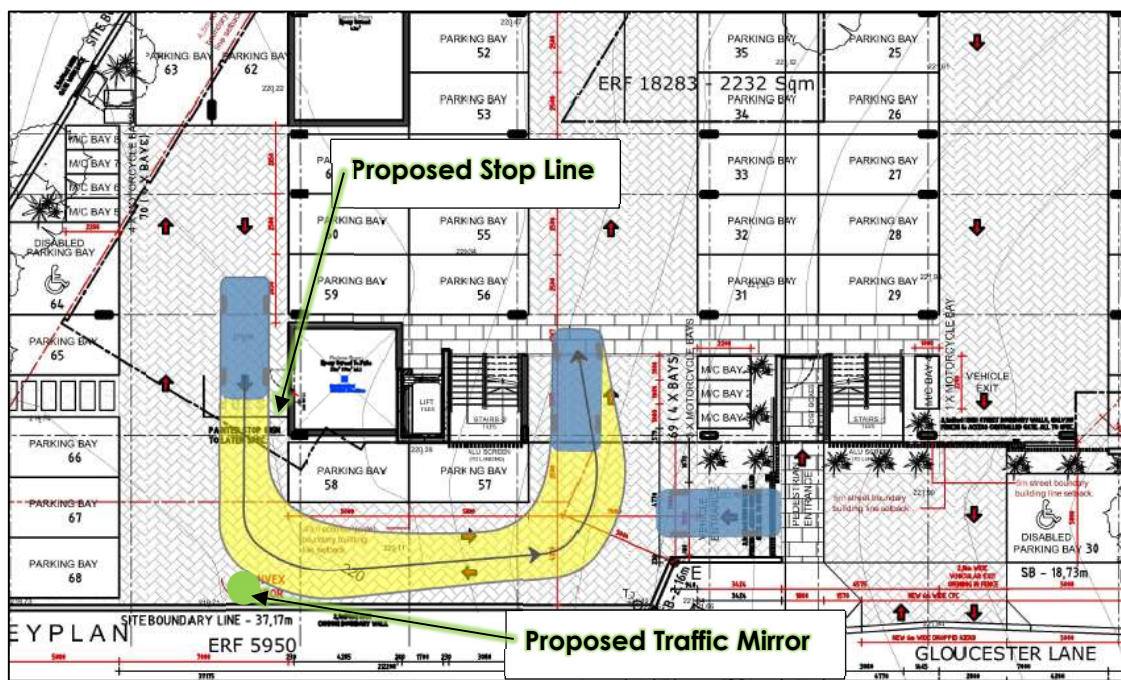


Figure 3.10 AutoTurn - Parking aisles (two way section exiting)

The entering and exiting vehicle have conflicting vehicle swept paths when they move around the corner at the same instance. The vehicle speeds in the parking area are expected to be very low (0 – 10 km/h) and the conflicting movements can be mitigated by placing a convex traffic sight mirror at the exiting approach as well as a stop control for the exiting vehicle, to only allow one vehicle passing at a time.

3.3.3 Refuse collection

The municipal refuse collection system will be used to serve the proposed development. A dedicated refuse embayment is not deemed necessary as the proposed development is located at the end portion of a cul-de-sac, with low traffic volumes, clear sight lines, and none of the surrounding properties having refuse bays.

4 Summary of Impacts and Mitigating Measures

4.1 Summary of impacts

The impacts of the proposed development are summarised below:

- The 38 residential units are expected to generate a total (entering and exiting) of 24 trips during peak hours. The traffic impact is considered to be low and no upgrades to the external road network will be required
- Access to the proposed development will be provided directly from the cul-de-sac in Gloucester Avenue. The access meets the minimum requirements in terms of access width, access spacing, shoulder sight distance and stacking space.
- If the Scout Street road and intersection is constructed in the future, there will be insufficient access spacing to the new intersection. However, Scout Street will have relatively low traffic volumes of which most vehicles are expected to travel away from the development access and the spacing is therefore considered to be acceptable.
- The stacking space provided in front of the access gate is approximately 7.3 m in total, of which 4.8 m is inside the property boundary and the remaining 2.5 m within the road reserve. This is sufficient to accommodate the 90th percentile queue length without a vehicle protruding into the through road.
- The site is well served in terms of public transport and is measured on the PT1 area for minimum off-street requirements. 57 parking bays are required and a total of 69 bays are provided. Should the municipality deem the site to fall within a Normal Area where public transport is not specifically promoted then a parking departure may have to be applied for.
- The parking bays indicated on the SDP meet the minimum parking bay dimensions.
- The AutoTURN simulations on the parking aisles have conflicting vehicle paths at the two-way section of the parking area.

4.2 Recommended mitigating measures

The recommended mitigating measures of the proposed development are summarised below:

- The entering and exiting vehicle at the two-way section of the parking area have conflicting vehicle swept paths when they move around the corner at the same time. The vehicle speeds in the parking area are expected to be very low (0 – 10 km/h) and the conflicting movements can be mitigated by placing a convex traffic sight mirror at the exiting approach as well as a stop control for the exiting vehicle, to only allow one vehicle passing at a time.



MUNISIPALITEIT
Wes Kaap

UMASIPALA WASE
Intshona - Koloni

MUNICIPALITY
Western Cape

Posbus / P.O.Box 19 George 6530 Tel: 044 - 8019111 Fax: 044 - 8733776

E-MAIL: stadsbeplanning@george.org.za

VERW./REF: Erf 18283, George

NAVRAE:
ENQUIRIES:

J Visser

TEL:

801 9171

23 May 2002

Registered Mail

Bailey & Le Roux
PO Box 9583
GEORGE
6530

**PROPOSED REZONING: REMAINDER ERF 18283, GEORGE
(GLOUCESTER LANE)**

Abovementioned application refers.

During the Development Control Committee meeting held on 15 May it was decided that the rezoning of abovementioned property from General Residential to Business be approved in terms of Section 16 of Ordinance 15/1985.

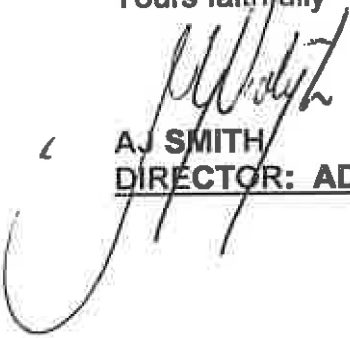
The abovementioned approval is subject to the following conditions, imposed in terms of Section 42(1) of Ordinance 15/1985.

- (a) That on site parking be provided on the basis of 1 parking bay for every 30 m² total floor area.
- (b) That contributions to water and sewerage will have to be paid by the developer if the demand exceeds the volume of one equivalent erf.
- (c) That the sewerage line that crosses the erf be relocated by the developer at his cost, under supervision of a consulting engineer.
- (d) That the design and completion certificate for the work mentioned in condition (c) be submitted by the consulting engineer to the City Engineer.
- (e) That the developer be responsible for the construction of any access which may be needed from Scout Street.

- (f) That the relocation of stormwater pipes be done in co-operation with the Town Engineer.

Notwithstanding Councils decision you have the right of appeal against the conditions of approval in terms of Section 44 of Ordinance 15/1985, which right must be exercised within 21 days from date of registration of this letter. The appeal must be directed to the Chief Directorate: Planning, Private Bag X9083, Cape Town, 8000 within the aforementioned time, with a copy endorsed to the Municipality of George.

Yours faithfully



AJ SMITH
DIRECTOR: ADMINISTRATION

E-mail: stadsbeplanning@george.org.za
Erf 18283

8019196

Mr J G Vrolijk

801 9370

22 April 2004

Bailey and Le Roux
P O Box 9583
GEORGE
6530

EXTENSION OF APPROVAL: REZONING REMAINDER ERF 18283 GEORGE
--

I refer to your letter dated 29 March 2004.

In terms of powers delegated to the Deputy Director: Planning by Council on 21 October 1996 an extension of the approval period to 23 May 2006 is hereby granted.

The extended approval is subject to all conditions mentioned in the original letter of approval dated 23 May 2002.

Yours faithfully

(SGD.) C M AFRICA

C M AFRICA
DIRECTOR: PLANNING AND DEVELOPMENT
Adk/jan/b-erf18283

GEORGE MUNICIPALITY

NOTICE NO: 268/2004

PROPOSED REZONING AND DEPARTURE: ERF 18283, 16 GLOUCESTER AVENUE, GEORGE.

Notice is hereby given that Council has received the following application on the abovementioned property:

1. The rezoning in terms of Section 17(2)a of Ordinance 15 of 1985 from Business to General Residential;
2. Departure in terms of Section 15 of Ordinance 15 of 1985 to relax the following buildinglines:
 - 1) North-western boundary from 4,5m to 1,5m;
 - 2) North-eastern boundary from 4,5m to 3,0m;
 - 3) South-eastern boundary from 4,5m to 3,0m.

Details of the proposal are available for inspection at the Council's office at Bloemhof Centre, York Street, George, during normal office hours, Mondays to Fridays.
Enquiries: Keith Meyer **Reference:** Erf 18283, George.

Motivated objections, if any, must be lodged in writing with the Deputy Director: Planning, by not later than 4 October 2004.

Any person, who is unable to write, can submit their objection verbally to the Council's office where they will be assisted by a staff member to put their comments in writing.

G W LOUW
ACTING MUNICIPAL MANAGER

Civic Centre
York Street
GEORGE
6530



BAILEY & LE ROUX

PROFESSIONAL LAND SURVEYORS

PROFESIONELE LANDMETERS

Cadastral, Sectional Title and Topographical Surveys

Kadastraal, Deeltitel en Topografiese Opmetings

88 Meade Street

P O Box 9583

GEORGE

6530

e-mail : jhb@intekom.co.za

TEL 044-8745315

FAX 044-8840755

Meadestraat 88

Posbus 9583

GEORGE

6530

Your ref : Erf18283 George

Our ref : JOU/GE/0480

The Director : Planning & Development

George Municipality

P O Box 19

GEORGE

6530

5 May 2005

Dear Sir

REZONING : ERF 18283 GEORGE

- 1) Your letter of 7 ultimo refers.
- 2) We have been instructed by our client to have the application for the rezoning of the property from business to general residential withdrawn.
- 3) Thank you for your attention to this matter.

Yours faithfully

BAILEY & le ROUX

Professional Land Surveyors

per :

JH Bailey
J H BAILEY

Letters/JOU0480

MUNISIPALITEIT GEORGE MUNICIPALITY	
Verw. No. / Ref. No:	
Vir Inligting	
For Information:	12 MAY 2005 / <i>pk 60</i>
Vir Kommentaar / For Comment:	
DIREKTORAAT BESTUUR & ADMINISTRASIE	

0002138



E-pos: stadsbeplanning@george.org.za
Erf 18283, GEORGE

Mr. Keith Meyer

044 – 801 9435

8 Junie / June 2007

VIR WIE DIT MAG AANGAAN

In terme van die George Soneringskema, 1977 word dit hiermee bevestig dat Erf 18283, George as volg gesoneer is:

- ENKELWOON

Die uwe



CP LUBBE
WAARNEMENDE DIREKTEUR:
BEPLANNING EN ONTWIKKELING

TO WHOM IT MAY CONCERN

In terms of the George Zoning Scheme, 1977 it is herewith confirmed that Erf 18283, George is zoned as follows:

- SINGLE RESIDENTIAL

Yours faithfully

CP LUBBE
ACTING DIRECTOR: PLANNING
AND DEVELOPMENT

G:\Michael\Kallit\Briewe\zoning\erf18283.doc