

OPSCHRIFT

Vergadering van 9 november 2017

Besluit nummer: 2017_GR_01039

Onderwerp:

Aanvraag om stedenbouwkundige vergunning nr. 2017/09093 Dig - Dendermondsesteenweg/Kasteellaan zn, 9000 Gent - zaak van de wegen - Goedkeuring

Beknopte samenvatting:

Aan de gemeenteraad wordt gevraagd om voor de aanvraag om stedenbouwkundige vergunning nr. 2017/09093 Dig voor een terrein aan Dendermondsesteenweg/Kasteellaan zn, 9000 Gent de zaak van de wegen goed te keuren.

Bevoegd: Sven Taeldeman

Bestemd voor:

- Commissie Openbare Werken, Mobiliteit en Stedenbouw

DE GEMEENTERAAD

AANHEF

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

- *Gemeentedecreet van 15 juli 2005, artikel 57 §3 7° en 43 §2 10°*
- *Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 4.2.25*

De beslissing wordt genomen op grond van:

- *Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 4.2.25*

Bijgevoegde bijlage(n):

- 20170810_NO_motivatienota aanpassingen ontwerp fietspad Dampoort onderdo....docx (informatief)
- 20170808_NO_toelichting aangepaste locatie toeristenbusparking Dampoort.....docx (informatief)
- BA_1_P_N_1_Plan 1 bis.pdf
- BA_1_P_N_1_Plan 2 bis.pdf

Volgende niet-digitale bijlagen kunnen ook geraadpleegd worden:

Volgende bijlagen maken deel uit van het gemeenteraadsdossier en zijn, van zodra de agenda voor de gemeenteraad wordt verstuurd, ter inzage bij de Dienst Bestuursondersteuning:

- wegenisplannen
- stukken van de vergunningsaanvraag

Deze stukken maken deel uit van een digitale vergunningsaanvraag en zijn tijdens de vergadering digitaal raadpleegbaar in de gemeenteraadszaal.

MOTIVERING

Stad Gent vraagt een stedenbouwkundige vergunning aan voor een terrein gelegen aan Dendermondsesteenweg/Kasteellaan zn, 9000 Gent, kadastraal bekend 4^{de} afdeling, sectie D, nr. 164B4, T3, G3, C3, V3, 5, B2, _4, A4, 178C52, B52 en 192F.

Deze aanvraag werd per beveiligde zending bezorgd op 23 maart 2017 aan de bevoegde vergunningverlenende overheid. Op 21 april 2017 is deze aanvraag ontvankelijk en volledig verklaard.

Het betreft een dossier dat wordt beslist door de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar, volgens de bijzondere procedure voor handelingen van algemeen belang.

Op basis van de motivatienota en de plannen kan de aanvraag als volgt worden samengevat:

Het project voorziet in de aanleg van een fiets- en voetpad onder de spoorweg, en de aansluitende wegenis. Er worden fietsverbindingen gerealiseerd tussen de Kasteellaan en de Dendermondsesteenweg, en met het bestaande fietspad in het Bijgaardepark. Tevens wordt er een parking voor toeristenbussen aangelegd, als vervanging van de bestaande parkeerzone. De bestaande grindparking in de projectzone zal worden verplaatst. De aanvraag voorziet ook dat in de zone tussen spoorweg en parking koopcentrum struiken en bomen gerooid worden.

Het goed is volgens het gewestplan gelegen in woongebieden en gebied voor stedelijke ontwikkeling. De werken in woongebied zijn in overeenstemming met de wettelijke context. Voor de werken in de andere bestemmingszone wordt beroep gedaan op de afwijkingsmogelijkheid uit de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening nl. artikel 4.4.7. §2 (afwijking voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben).

De aanvraag werd onderworpen aan een openbaar onderzoek van 1 juni 2017 tot 1 juli 2017. Tijdens de periode van dit openbaar onderzoek zijn er 6 schriftelijke bezwaren (waarvan 2 petitielijsten) ingediend.

Het is aan de vergunningverlenende overheid, in casu de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar, om zich uit te spreken over de ingediende bezwaren. Het College van Burgemeester en Schepenen

wordt bij haar eigen aanvragen niet om advies gevraagd en neemt dus ook géén standpunt in over de ingediende bezwaren.

In het kader van de goedkeuring van de zaak van de wegen neemt de gemeenteraad wel kennis van de bezwaren die betrekking hebben op de zaak van de wegen en neemt daarover ook een standpunt in.

De bezwaren die betrekking hebben op de zaak van de wegen kunnen als volgt worden samengevat:

1.a) Langs het spoor ligt een ca. 150 meter lange strook met ca. 25 jaar oude, spontaan gegroeide struiken en bomen, voornamelijk essen. Het voorliggende ontwerp voorziet in het rooien van dat groen.

1.b) Het verdwijnen van de bomen brengt visuele hinder en teloorgang van visueel vormelijke kwaliteit. De bomenrij is een landschapselement dat een visuele buffer vormt naar de spoorweg en noodzakelijk voor de luchtkwaliteit.

2. De aanleg van de busparking moet in een materiaal dat infiltratie van regenwater maximaal mogelijk maakt

3. De fietspaden worden voorzien in gewassen beton. Metingen met de meetfiets bevestigen dat asfalt het meeste comfort biedt. Daarom wordt gevraagd om de nieuwe fietspaden in asfalt aan te leggen

4. Vraag tot aanpassingen van de bochten

5. Het fietspad langs de Aldi kan voor conflicten zorgen met automobilisten, laden en lossen, bezoekers van de Aldi. Men vraagt een verhoogd fietspad ipv enkel rode coating. men vraagt een verbreding van het voetpad langs de Aldi om conflicten met de fietsers te vermijden

6. Er wordt gevraagd om de aansluiting met de Dendermondsesteenweg niet enkel in de middelste in/uitrit te voorzien maar ook aan de toegang uiterst rechts (uitrijden) en links (inrijden) een fietspad te voorzien.

7. Er wordt gevraagd om op het bestaande fietspad in het Bijgaardepark ook een zone voor voetgangers te voorzien om potentiële conflicten tussen beide gebruikers tot een minimum te beperken.

8. Er wordt gevraagd om de afstand tussen inrit tunnel en fietsenstalplaats Gent Dampoort te verkleinen of de bocht minder scherp te maken.

Als antwoord op deze bezwaren met betrekking tot de zaak van de wegen, wordt het volgende standpunt ingenomen :

1. De positie van het fietspad in de aanvraag was een optimale situatie waarbij de helling en aansluiting naar de tunnel vlot kon plaats vinden op bestaand openbaar domein. De aansluiting werd gerealiseerd op terrein van NMBS, Infrabel. De stad heeft echter begrip voor de opmerkingen om het bestaande groen en de aanwezige bomen maximaal te behouden. Er is verder onderzoek gedaan om

een aanpassing mogelijk te maken waarbij het fietspad verschoven wordt tot in de vlakke grasstrook naast de parkeerplaatsen van het winkelcentrum. Het fietspad wordt dan gerealiseerd op privaat terrein. De stad ging in overleg met de eigenaar van het perceel en kreeg akkoord om het fietspad op zijn terrein te realiseren. De bomenrij en bestaande groenzone kan zo behouden blijven. De helling van het fietspad blijft in de nieuwe ligging nog binnen de toegelaten hellingsgraad. Er wordt hierdoor tegemoet gekomen aan de terechte opmerkingen.

Verder worden nog structurele aanpassingen gedaan aan de voetgangerstrap komende uit tunnel kant Dendermondsesteenweg. De trap wordt niet haaks maar langs het fietspad in een bocht voorzien, hierdoor wordt ook een bestaande groenzone behouden.

2. De parking is voorzien in asfalt aangezien dit een duurzaam materiaal is noodzakelijk voor de busmanoeuvres. Kleinschalig materiaal wordt sneller verdrongen bij het indraaien van de bussen.

3. Op verschillende locaties zijn fietspaden aangelegd in gewassen beton. Deze duurzame ondergrond wordt niet direct als onaangenaam beschouwd.

4. De bochten werden berekend volgens de gangbare normen. De voorziene bochten laten veilig fietsen toe.

5. Het betreft hier een aanvaardbare verweving tussen verschillende vervoersmodaliteiten, die stapvoets rijden. Het voetpad ligt verhoogd t.o.v. het fietspad en tussen fietspad en rijzone voor auto's worden paaltjes voorzien. De breedte van het voetpad langs het Aldigebouw bedraagt op het smalst $\pm 200\text{cm}$, dit is ruim voldoende om geen conflicten te veroorzaken met de fietsers.

6. De middelste in/uitrit is een logische en rechte aansluiting naar de Dendermondsesteenweg. Ook voor de fietsers die inrijden, komende van het Heirnisplein. Het bundelen naar één zone maakt ook de herkenbaarheid voor automobilisten in de Dendermondsesteenweg groter. Het is evenwel niet verboden voor fietsers om in te rijden aan de noordelijke inrit en uit te rijden aan de zuidelijke uitrit.

7. Dit betreft een pad met een breedte van 4 meter, bij dergelijke breedte is het voldoende veilig om zowel fietsers als voetgangers te mengen. Er zijn bovendien geen klachten van mogelijke conflicten gekend.

8. Bij de verbinding naar de fietsstalplaats NMBS diende rekening te worden gehouden met volgende aspecten:

- Wens tot rechte aansluiting op de tunnel i.f.v. visualiteit – duidelijk zicht op de tegenliggende fietsers.
- Grotere sociale controle bij rechte aansluiting.
- Het te overwinnen hoogteverschil, inclusief de nodige keermuren,
- Aanwezigheid van infiltratiebekken

Dit liet bijgevolg niet toe om een korter traject te voorzien.

Conclusie:

Het belangrijkste aspect opgesomd onder punt 1 wordt als een terechte opmerking beschouwd. Het ontwerp werd dan ook aangepast zodat de bestaande groene bufferzone langs de spoorwegberm kan worden behouden. In bijlage bij het gemeenteraadsbesluit worden aangepaste plannen met bijhorende motivatienota opgenomen, de plannen omvatten enkel een gedeeltelijke wijziging van het tracé zodat meer groen kan worden behouden. De aangepaste plannen worden ook aan de vergunningverlenende overheid overgemaakt als goed te keuren plan, deels ter vervanging van de bij de aanvraag gevoegde plannen.

In uitvoering van art. 4.2.25 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en van het Gemeentedecreet neemt de gemeenteraad een beslissing over de zaak van de wegen alvorens het vergunningverlenende bestuursorgaan een beslissing neemt over de vergunningsaanvraag.

De gemeenteraad is van oordeel dat het voorstel van wegaanleg kan goedgekeurd worden om volgende redenen:

In het volledige ontwerp is de inpassing in de ruimtelijke context een belangrijk uitgangspunt. Voor het fietspad wordt er gekozen om voor het hele tracé een gelijkaardig basisprofiel toe te passen. Gezien de sterk wijzigende context waarin het pad zich moet inpassen wordt gezocht naar een profiel dat intelligent met al deze contexten omgaat. Het profiel moet zowel brug kunnen zijn als tunnel, zowel kunnen verzinken als zweven ten opzichte van het maaiveld.

Het basisprofiel is daarom een eenduidige vorm die opstanden incorporeert. Deze opstanden passen zich in in de context en kunnen functioneren als keerconstructie, tunnelwand of borstwering in relatie met de context. Tussen spoor en handelszone, waar het fietspad een grote omwenteling maakt, is het profiel deels asymmetrisch omwille van het verschil in grondkering. Hierbij is er aan de buitenzijde van het pad een hogere grondkering nodig dan aan de binnenzijde, dit voor het fietspad parallel aan de parking van het koopcentrum. Voor de zone van de brug en in de aanloopzone hiernaartoe wordt gekozen voor een symmetrische snede met een korte opstand om de visuele slankheid van de constructie te bevorderen.

Hierdoor wordt de impact op de ruimtelijke context beperkt.

In de tunnel wordt gekozen voor een asymmetrisch profiel dat refereert aan de asymmetrische opdeling tussen fietspad en voetgangerszone. Tussen het fietspad en het koopcentrum dient een grote hoogte gekeerd te worden. Hiervoor wordt gebruikt gemaakt van schanskorven, die onder een hoek van bijna 90° gestapeld worden. Om een groen uitzicht te bekomen worden er klimplanten voor de schanskorven geplant, zodat de keermuur opgaat in de groene omgeving.

De nieuwe fietslink die gemaakt wordt tussen Sint-Amandsberg en het stadscentrum van Gent is eigenlijk een hedendaagse interpretatie van een historische link tussen Dendermonde en Sint-Baafs. De nieuwe connectie bevindt zich namelijk ongeveer op de plaats waar in de tweede stadsomwalling (13e eeuw) de Dendermondse Poort zich bevond. De context vandaag is logischerwijs sterk geëvolueerd. De nieuwe fietsverbinding verbindt niet enkel binnenstad met randgemeente maar rijgt ook op kleinere schaal een aantal deelruimtes aan elkaar: het ringfietspad op de Kasteellaan, de huidige parking van het station Gent-Dampoort dat op punt staat herontwikkeld te worden als hoogwaardige stationsomgeving, de tunnelkoker, het Bijgaardenpark en de handelszone aan de Dendermondsesteenweg.

In deze gefragmenteerde omgeving wordt de fietstunnel met aangelanden ontworpen als een herkenbaar continu element dat door middel van een éénduidig basisprofiel de verschillende

fragmenten aan elkaar verbindt tot een fietsvriendelijke omgeving. Het fietspad is een “rode” loper die zich inbedt in elk van de hogervernoemde deelzones en ze kwalitatief linkt. Hierbij gaat de aandacht uit naar het kleur- en materiaalgebruik en hoe die aansluit op de omgeving (grijs betonnen fietspad in groene omgeving).

Om tegemoet te komen aan een gegrond bevonden bezwaar uit het openbaar onderzoek, wordt het tracé van het fietspad aan de oostzijde van de spoorweg aangepast zodat meer groen kan worden behouden. Voor de duidelijkheid werden aangepaste grondplannen gemaakt. De aanpassing van de plannen voldoet aan de in artikel 4.3.1. §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening gestelde voorwaarden:

1° de wijzigingen doen geen afbreuk aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening;

2° de wijzigingen komen tegemoet aan de adviezen of aan de standpunten, opmerkingen en bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend of hebben betrekking op kennelijk bijkomstige zaken;

3° de wijzigingen brengen kennelijk geen schending van de rechten van derden met zich mee.

Een extra motivatienota werd tevens als bijlage gevoegd bij dit besluit. Op vraag van de vergunningverlenende overheid werd ook een extra motivatie toegevoegd met betrekking tot de gewijzigde locatie van de busparking.

Mits aanpassing van het tracé conform de in bijlage gevoegde plannen, kan de zaak van de wegen voor deze aanvraag worden goedgekeurd.

Beslist het volgende:

Artikel 1:

keurt de zaak van de wegen, zoals ontworpen op de bijhorende wegenisplannen, voor een terrein gelegen aan Dendermondsesteenweg/Kasteellaan zn, 9000 Gent, kadastraal bekend 4^{de} afdeling, sectie D, nr. 164B4, T3, G3, C3, V3, 5, B2, _4, A4, 178C52, B52 en 192F, goed mits voldaan wordt aan volgende voorwaarden:

om tegemoet te komen aan de bezwaren uit het openbaar onderzoek met betrekking tot het rooien van bomen en verwijderen van ander groen, wordt het tracé van het fietspad aangepast conform bijgevoegde plannen:

- BA_1_P_N_1_Plan 1 bis vervangt BA_1_P_N_1_Plan 1 uit de aanvraag
- BA_1_P_N_1_Plan 2 bis vervangt BA_1_P_N_1_Plan 2 uit de aanvraag
- BA_1_P_N_1_Plan 4 bis vervangt BA_1_P_N_1_Plan 4 uit de aanvraag

BIJKOMENDE INFO BIJ HET BESLUIT

Afdeling Stedenbouwkundige Vergunningen - Stedenbouw en Ruimtelijke Planning

Dit besluit kadert in volgende activiteit: AC34300 Behandelen van stedenbouwkundige vergunningen en verkavelingsaanvragen
