

OPSCHRIFT

Vergadering van 17 oktober 2017

Besluit nummer: 2017_GR_00981

Onderwerp:

Aanvraag stedenbouwkundige vergunning nr. 2017/05120 dig - Bijzondere Procedure - Heraanleg Drongenplein en omgeving - zaak van de wegen - Goedkeuring

Beknopte samenvatting:

Aan de gemeenteraad wordt gevraagd om voor de aanvraag om stedenbouwkundige vergunning nr. 2017/05120 Dig voor een terrein aan Drongenplein/Oude Abdijstraat zn, 9031 Gent - Drongen 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:

- het Gemeentedecreet van 15 juli 2001, artikel 57, §2;
- Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 4.7.26, §4, 2°, b, 2 .

De beslissing wordt genomen op grond van:

- Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 4.7.26.

Bijgevoegde bijlage(n):

- 2017_05120 dig_Qzaak_informatieve bijlage.pdf (informatief)

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

Wat gaat aan dit besluit vooraf?

Stad Gent vraagt een stedenbouwkundige vergunning aan voor een terrein gelegen aan Drongenplein/Oude Abdijstraat zn, 9031 Gent - Drongen, kadastraal bekend 27^{de} afdeling, sectie B, nr. 300C, sectie C, nr. 781B2 en V4.

Deze aanvraag werd op 28 mei 2017 bezorgd aan de bevoegde, vergunningverlenende overheid (Vlaams gewest). Op 28 juni 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 plannen en de motivatienota van de aanvrager, kunnen de werken als volgt worden samengevat :

De aanvraag omvat de heraanleg van bestaande wegenis (incl. riolering) in de kern van Drongen. De projectsite omvat het volledige gebied tussen de kruising met de Antoon Catriestraat en de Pontbrug. Het project combineert de noodzakelijke rioleringswerken met een volledige heraanleg van de bovenbouw. Het kruispunt met de Antoon Catriestraat krijgt beveiligde oversteekplaatsen en bredere voetpaden. Langs de Abdijmolenstraat is ruimte voor langsparkeren en wordt voorzien in extra groenaanplanten. Het plein voor de abdijkerk wordt volledig heraangelegd. Rond het oorlogsmonument wordt voorzien in een verharde pleinruimte met ontmoetingsfunctie. In het door bomen omgeven deel van het plein wordt de verharding volledig uitgebroken en voorzien van groenaanleg. Aan de noordelijke pleinwand worden twee reeksen haakse parkeerplaatsen voorzien. Aan de Leie wordt voorzien in extra zitelementen, een vlonder en een ruimte om speeltoestellen te plaatsen.

De beschreven werken maakten in 2016 al voorwerp uit van een stedenbouwkundige vergunning (zie dossiernr. 2016/05013). De relatie met voorgaande vergunning wordt als volgt gemotiveerd :

Voor bovenvermelde wegenis- en rioleringswerken werd bij Ruimte Vlaanderen Oost-Vlaanderen door Farys, Stropstraat 1 te Gent, een bouwaanvraag ingediend op 28/12/2015 en een stedenbouwkundige vergunning volgens bijzondere procedure afgeleverd op 27/07/2016.

- In het dossier kwamen nog enkele onduidelijkheden naar voor waardoor het dossier door Onroerend Erfgoed deels gunstig (voor de vergunningsplichtige werken) en deels ongunstig (voor de niet vergunningsplichtige werken) werd geadviseerd. Voor deze laatste werken was de dossiersamenstelling namelijk onvoldoende gedocumenteerd om te kunnen beoordelen.

- W&Z had het dossier voorwaardelijk gunstig geadviseerd.

- Op 19 september 2016 werd bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen een verzoekschrift tot vernietiging ingediend waarbij een aantal bezwaren naar voor kwamen.

Om bovenvermelde redenen wordt een nieuwe bouwaanvraag ingediend dat een antwoord biedt aan de bezwaren en de onduidelijkheden, zonder echter afstand te doen van de reeds verkregen bouwvergunning van 27/07/2016.

De aanvrager stelt in zijn motivatienota dat de aanvraag in overeenstemming is met de vigerende stedenbouwkundige voorschriften van gewestplan 'Gentse en kanaalzone' en het bijzonder plan van aanleg 'Guido Gezellestraat', met uitzondering van onderstaande afwijking. Deze afwijking wordt als volgt beschreven en gemotiveerd :

Meer bepaald ligt de speelzone in "zone voor openbaar groen" met aanvullende bemerking: de aanleg van groenzone door middel van hoog- en laagstammig groen en graspartijen is verplicht. Verhardingen of constructies zijn er verboden. Daarom wordt een afwijking gevraagd voor de plaatsing van de speelconstructies, het houten uitkijkplatform en het pad ernaartoe:

- op basis van art. 4.4.4 §1 VCRO "In alle bestemmingsgebieden kunnen, naast handelingen die gericht zijn op dé verwezenlijking van de bestemming, ook handelingen worden vergund die gericht zijn op het sociaal-culturele of recreatieve medegebruik, voor zover ze door hun beperkte impact de verwezenlijking van de algemene bestemming niet in gedrang brengen":

Deze afwijkingsbepaling wordt toegepast omdat de aanvullende bemerking niet meer beantwoordt aan de hedendaagse invulling voor openbare groenzones, die de band tussen groen en recreatie veeleer wil intensifiëren. Speelzones zijn vandaag een vaak voorkomende vorm van recreatief medegebruik in openbare groenzones, zoals blijkt uit diverse speelzones in bestaande openbare parken, wat impliceert dat het gebruik van een gedeelte van een openbare groenzone als speelruimte één van de meest "natuurlijke" vormen van publiek gebruik van openbare groenruimtes vormt.

Door het materiaalgebruik zal de speelzone een sterk natuurlijk karakter hebben en bijgevolg een beperkte impact hebben in de zone voor openbaar groen. De balanceer-speeltuigen worden gerealiseerd in hout dat onbehandeld is en waarbij de natuurlijke krommingen behouden blijven (niet geschaafd). De gras-ondergrond zal niet kort gemaaid worden zoals een gazonperk, maar moet gezien worden als een voortzetting van de natuurlijke grasoever van de Leie dat slechts 2 x per jaar gemaaid wordt en waarin de natuurlijke vegetatie zijn weg kan vinden. Door deze aanpak leunt de speelzone sterk aan bij de invulling van "openbaar groen".

- op basis van art. 4.4.7 §2 VCRO (afwijkingsmogelijkheid voor werken van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben) en artikel 3 §1, 1° van het Besluit Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.7.1, § 2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, wat betreft het wandelpad met inbegrip van het uitkijkplatform: dit artikel laat toe om af te wijken van de stedenbouwkundige voorschriften voor aanleg van openbare wandelwegen.

• art 3 §1, 11° van hetzelfde Besluit, wat betreft de speelvoorzieningen: dit artikel laat toe om af te wijken van de stedenbouwkundige voorschriften voor andere constructies van algemeen belang dan de constructies, vermeld in punt 1° tot en met 10°, voor zover :

a) bij de aanleg of bouw ervan de totale grondoppervlakte van het nieuwe gedeelte beperkt blijft tot maximaal 100 vierkante meter en de hoogte tot maximaal 20 meter

De aanvraag werd onderworpen aan een openbaar onderzoek van 11 augustus 2017 tot 10 september 2017. Tijdens de periode van dit openbaar onderzoek is één schriftelijk bezwaar (met petitielijst) 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. De aangeduide blokken komen overeen met de nummering uit het bezwaarschrift :

1. Bezwaren over berekenen parkeerbalans (blok 5, 6, 10 tem 13)

De motivatienota stelt dat met de heraanleg 153 parkeerplaatsen verloren gaan en er 135 in de plaats komen. Deze 135 plaatsen zijn evenwel niet allemaal op plan aangeduid. De bezwaarschrijvers stellen bovendien de realisatiegraad van deze 135 plaatsen in vraag.

- Parking achter de kerk (parkeerbalans -17):

De parking achter de kerk kan niet in rekening worden gebracht. Bezwaarschrijvers merken een tegenstrijdigheid op met voorgaande aanvraag. In voorgaande aanvraag werd nog gesteld dat deze parking zou worden afgesloten owv openbare veiligheid. Voorliggende aanvraag maakt abstractie van deze veiligheidsproblematiek en telt de 17 plaatsen als volwaardige parkeerplaatsen mee. De parking blijft evenwel afgesloten door een poort in particulier beheer (kerk en abdij).

- Parkeerplaatsen voor private opritten (parkeerbalans – 15):

De aanvraag telt 13 parkeerplaatsen langs Oude Abdijstraat mee die in de praktijk niet mogen gebruikt worden omdat ze zich voor een private oprit bevinden. Langs Drongenplein (ter hoogte van huisnr. 2) blokkeert een dwarse parkeerplaats de toegang tot een inpandige garage en is het voor de bezwaarschrijver onduidelijk wel effect de 'groene' aanduiding heeft op de parkeerstrook.

De bezwaarschrijvers komen dan ook tot de conclusie dat er in feite maar 103 parkeerplaatsen worden voorzien (135 – 17 – 15) ipv de beloofde 135.

2. Bezwaren over structureel tekort aan parkeerplaatsen (blok 14)

De voorgestelde heraanleg creëert een structureel tekort aan parkeerplaatsen voor de kern van Drongen.

3. Bezwaren over het verschuiven van de parkeerdruk (blok 8-9)

De parkeerdruk die nu vooral voelbaar is aan Drongenplein wordt met voorliggende aanvraag verschoven naar Oude Abdijstraat, met negatieve gevolgen voor de handelsuitbating van de bezwaarschrijver.

4. Bezwaren over de impact van gewijzigde verkeerssituatie (blok 16-17)

De impact van de keuze om het autoverkeer in Oude Abdijstraat enkel in één richting toe te laten, is onvoldoende onderbouwd en leidt tot onveilige situaties:

- Impact op sluipverkeer : De omgevende wegen zullen méér sluipverkeer kennen.
- Impact voor de fietsers : Omdat de straat nog toegankelijk blijft voor busverkeer in beide richtingen, ontstaat een belangrijk veiligheidsprobleem indien bussen én fietsers elkaar moeten kruisen. Indien twee bussen elkaar kruisen, zullen ze niet enkel de fietssuggestiestroken moeten innemen, maar ook de naastgelegen goten.

5. Onveilige fietsvoorzieningen (blok 18 – 21-deel1)

De breedte van de fietssuggestiestroken houdt géén rekening met de noodzakelijke schrikstroken aan de zijde van de geparkeerde wagens. De bussen halteren bovendien op de suggestiestrook en hinderen daarmee het fietsverkeer (in strijd met STOP principe). Haakse parkeerplaatsen worden door de band genomen afgeraden. De moeilijke zichtbaarheid bij achterwaartse manoeuvres leidt tot een onveilige situatie voor auto's en fietsers.

6. Locatie haakse parkeerplaatsen hinderlijk voor horecaterras (blok 21 – deel 2)

De parking is slecht gelokaliseerd. De uitlaatgassen zijn hinderlijk voor de nabijgelegen horecaterrassen.

7. Ontsluiting afsluitbare parking achter de kerk (blok 22)

De afsluitbare parking achter de kerk is slecht ontsloten vanaf de openbare weg. De doorgang is niet breed genoeg voor kruisend (ceremonie)verkeer naar de kerk. De keuze voor éénrichtingsverkeer in de Oude Abdijstraat maakt de ontsluiting des te meer kritisch.

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

1. Bezwaren over berekenen parkeerbalans (blok 5,6, 10 tem 13)

(Blok 5) In het normenboek voor infrastructuurwerken in functie van het indienen van een digitale bouwaanvraag wordt nergens gevraagd om parkeerplaatsen individueel aan te duiden. De plannen zijn voldoende duidelijk, de parkeerstroken worden door middel van hun inkleuring, of door het aanduiden van noppen in de centrumzone op de plannen aangeduid.

(Blok 6) Er zijn in de ontworpen toestand 135 parkeerplaatsen ingetekend op de plannen (zie fig. 1 op p. 5 van de informatieve bijlage bij dit besluit 2017_05120 dig_Qzaak_informatieve bijlage)

(Blok 10) De parkeerplaatsen achter de kerk zijn volwaardige parkeerplaatsen, deze parkeerplaatsen zijn gelegen op een zone met een openbaar karakter en zullen beschikbaar zijn. Het klopt dat er in de loop van de procedure steeds meer duidelijkheid komt over hoe we deze zone zien functioneren. Oorspronkelijk was het inderdaad de bedoeling om de zone 's nachts af te sluiten, vandaag voorzien we echter alles om deze zone voldoende veilig in te richten zodat dit niet nodig hoeft te zijn. Alles wordt voorzien om camerabewaking aan te brengen en verlichting is voorzien zodat het afsluiten niet meer noodzakelijk zal zijn. Het hekwerk is er ook gekomen van uit de historische context waar deze zone in het verleden op dezelfde plaats afgesloten kon worden. Dit is trouwens de reden waarom het hekwerk in de plannen behouden blijft.

(Blok 11) Het is zo dat we correct de zaken moeten vergelijken. Als we stellen dat we de "privatieve" parkeerplaatsen niet meetellen moeten we deze ook aftrekken in de bestaande toestand.

Parkeerplaatsen in doorlopende parkeerstroken zonder individuele afbakening inschatten is geen exacte wetenschap, sommige wagens parkeren dicht, andere laten veel restructuur. In de praktijk zien we dat de restructuur eerder afhankelijk is van de druk in de buurt. De telling is hier gedaan in de veronderstelling dat de wagens voldoende restructuur laten (wagen + 1m tussenafstand) en bijgevolg zal het werkelijk aantal hoger liggen dan wat we tellen. Tevens is het zo dat iemand die voor z'n eigen poort parkeert niet op een volwaardige openbare plaats staat en bijgevolg ruimte laat voor de bezoekers op de volwaardig openbare parkeerplaatsen, bijgevolg spelen deze plaatsen weldegelijk een rol.

In de parkeerbalans die gemaakt is, zijn de parkeerplaatsen voor de poorten meegeteld zowel in de bestaande als in de ontworpen toestand. Om dergelijke tellingen te maken beginnen we steeds met de volwaardig openbare parkeerplaatsen theoretisch uit te zetten vanaf de vaste elementen in het ontwerp zoals plantvakken en voetpaduitstulpingen. Als de restructuur tussen deze volwaardige openbare parkeerplaatsen ter hoogte van een oprit voldoende groot is om een wagen in te parkeren tellen we deze mee als een "private" parkeerplaats op het openbaar domein. Deze manier van tellen benadert het sterkst de realiteit aangezien de eigenaars van deze poorten dit ook op deze manier gebruiken. Vanuit deze werkwijze kunnen we dan ook het verschil verklaren tussen het aantal poorten en het aantal "private" parkeerplaatsen die meegeteld zijn. In totaal is de restructuur bij 6 van de 11 poorten aan de kant woningen en voor beide poorten aan de zijde abdij voldoende groot om mee te tellen en komen we bijgevolg uit op slechts 8 private parkeerplaatsen ipv 13 in de ontworpen toestand.

In de telling van de bestaande toestand passen we dezelfde redenering toe en hier zijn bijgevolg 6 "private" parkeerplaatsen meegeteld.

Wat de poort betreft op Drongenplein zelf hebben we deze niet meegerekend omdat men niet in deze poort kan rijden omwille van een verticale opstand van de dorpel. Het verbodsbord op deze poort heeft bijgevolg geen enkele waarde (zie fig. 2 op p. 6 van de informatieve bijlage 2017_05120 dig_Qzaak_informatieve bijlage).

En de figuur op het plan ter hoogte van de parkeerplaats het dichtst bij de Pontbrug heeft geen invloed aangezien dit een weergave is van de ondergrondse voorziening voor de groeiplaats van de boom.

(Blok 12) Aangezien de parkeerplaatsen achter de kerk volwaardige parkeerplaatsen zijn en het feit dat niet iedere poort systematisch een "private" parkeerplaats inhoudt komen we tot volgend

resultaat indien we de private niet zouden meetellen: $153-6 = 147$ parkeerplaatsen in de bestaande toestand en $135-8 = 127$ in de ontworpen toestand wat neer komt op een verlies van 14% ipv 12%. Dit is aanvaardbaar gelet op het verlies van parkeerplaatsen dat systematisch voorkomt bij het ontwerp van openbaar domein volgens de hedendaagse courante goede praktijk en richtlijnen.

(Blok 13) Naast de 2 parkeerplaatsen achter de kerk voor personen met een handicap worden ook nog eens 2 parkeerplaatsen ingericht bij de dwarse parkeerplaatsen richting Pontbrug (1 per blok). Gezien de vlakke aanleg kan het naastliggende trottoir gebruikt worden als overbreedte. Verder kunnen alle standaard langspaarkeerplaatsen dienst doen en omgevormd worden mocht de nood zich voordoen.

2. Bezwaren over structureel tekort aan parkeerplaatsen (blok 14)

(Blok 14) Het mobiliteitsplan van de stad geldt niet enkel voor de binnenstad maar evengoed voor de deelgemeenten. Op termijn willen we het autogebruik in de gehele stad zien dalen, dit kunnen we enkel bereiken door dit ook leesbaar te maken binnen het openbaar domein. Het aanleggen van een overaanbod aan parkeerplaatsen is hierbij in alle geval een verkeerd signaal. We wensen absoluut niet dat wagens zich zouden verplaatsen van de binnenstad naar de randgemeenten.

3. Bezwaren over verschuiven van de parkeerdruk (blok 8-9)

(Blok 8) De daling van het aantal parkeerplaatsen is eerder beperkt. In totaal blijven 86% van de parkeerplaatsen bestaan. Dit verlies aan parkeerplaatsen kunnen we eerder laag noemen, het is klassiek dat door het veilig en leefbaar inrichten van de weg met uitstulpingen ifv de voetgangersoversteken, plantvakken, ... een deel van de parkeerplaatsen verloren gaan. Gemiddeld kunnen we stellen dat voor een klassiek ontwerp een hoger percentage van de parkeerplaatsen moeten verwijderen. Door het invoeren van dubbelzijdig parkeren in de Oude Abdijstraat hebben we in dit ontwerp het verlies kunnen beperken tot slechts ca. 14%.

Binnen Drongen zijn de plannen tot stand gekomen via een participatief proces waarbij de grootste gemene deler van de bewoners naast ruimte voor te parkeren ook andere zaken belangrijk vinden. Het is een zoektocht om beide vragen met elkaar te verzoenen maar het plan bevat voldoende parkeerplaatsen om de handelszaken te bedienen. Indien bij verdere evaluatie blijkt dat enkel de blauwe zone onvoldoende werkt kan nog steeds door middel van invoeren van commerciële parkeerregimes die inzetten op meer rotatie een antwoord op de vraag geboden worden.

Het is nergens wettelijk bepaald dat de overheid dient te voorzien in voldoende parkeerplaatsen om alle private tekorten op te vangen, op piekmomenten is dit qua beschikbare ruimte trouwens fysiek onmogelijk. We begrijpen heel goed dat de nood aanwezig is, gezien deze nood zijn een maximaal aantal parkeerplaatsen ontworpen.

Doorheen de tijd zijn echter een aantal zones in gebruik genomen als parkeerplaats waar we vandaag onmogelijk nog een vergunning voor kunnen krijgen. Zo is het volledige bomenkader beschermd als monument en kregen we in de voorbesprekingen met Ruimte en Erfgoed geen goedkeuring om hier nog langer parkeerplaatsen aan te leggen.

(Blok 9) Parkeerdruk hangt samen met parkeeraanbod, op plaatsen met een groot aanbod is het logisch dat de druk het laagst is. In de Oude Abdijstraat is het aanbod het grootst en zal bijgevolg de druk het laagst zijn. De handelszaak van de indiener van het bezwaar is gelegen in de zone dichtst bij

de Antoon Catriestraat in een zone met een beperkt aantal handelszaken waar de druk lager zal zijn dan dicht tegen het plein.

4. Bezwaren over de impact van gewijzigde verkeerssituatie (blok 16-17)

(Blok 16) Aangezien de bussen vandaag ook reeds in de Oude Abdijstraat rijden in 2 richtingen heeft voorliggende plan op dit vlak geen enkele impact.

Binnen een systeem van zone 30 is volgens het fietsvademeccum van de Vlaamse overheid voor een lokale fietsroute gemengd fietsen de norm bijgevolg kunnen we stellen dat dit plan past binnen de doelstellingen van de stad.

(Blok 17) Gezien er een vlottere aansluiting is met de Drongensesteenweg via het rond punt aan de Vierhekkestraat dan via de verkeerslichten aan de Antoon Catriestraat, wordt verwacht dat dit sluisverkeer eerder zal meevallen, mochten hier tegen alle verwachtingen in toch problemen ontstaan kan hier nog steeds middel van circulatiemaatregelen op ingegrepen worden.

5. Onveilige fietsvoorzieningen (blok 18 – 21)

(Blok 18) Aangezien de Oude Abdijstraat volledig omgevormd wordt tot een zone 30 kan een krappere profiel gehanteerd worden. Binnen de stad Gent zijn alle afmetingen die gebruikt worden binnen het openbaar domein in samenspraak met De Lijn vastgelegd in het integraal plan openbaar domein (IPOD).

Voor een rijweg met bussen in dubbele richting wordt een rijbaanbreedte van 6,4m inclusief goten gebruikt. Het is inderdaad niet de bedoeling om tegen hoge snelheid te kruisen. Het spreekt voor zich dat een bus achter de fietsers moet blijven tijdens het kruisen.

(Blok 19) Normaliter worden binnen de stad Gent fietssuggestiestroken van 1,25m breed aangelegd. Hier is er voor gekozen om te werken met stroken van 1,7 m breed waardoor een schikafstand van 0,5m tov de geparkeerde wagens ontstaat. Het fietsvademeccum van de Vlaamse overheid is op dit vlak recent aangepast, volgens de nieuwe tabel is een breedte van 2m aangewezen, het kan overwogen worden om dit nog aan te passen.

(Blok 20) Binnen het ontwerp is maximaal rekening gehouden met het STOP-principe. Over het volledige projectgebied worden voetpaden aangelegd die voldoen aan de norm, fietsers krijgen fietssuggestiestroken ter ondersteuning van het gemengd verkeer. De bussen behouden hun traject en bedienen het dorpscentrum op de meest vlotte manier en in laatste instantie wordt de resterende ruimte toegewezen aan het individueel gemotoriseerde vervoer onder de vorm van zo veel mogelijk parkeerplaatsen zonder de andere verkeersmodi (of andere waarden zoals monumenten) te hinderen. Bij straten met fietssuggestiestroken is het niet gebruikelijk dat fietsers achter het perron geleid worden, hierdoor zou een heel kort stuk fietspad ontstaan. Om het openbaar domein leesbaar te houden dienen zo veel als mogelijk aaneensluitende systemen gebruikt worden. Tevens ontstaat bij het afrijden van deze korte stukjes fietspad terug een conflict waarbij de fietser zonder rugdekking de straat opgestuurd wordt. Het is gebruikelijk dat de fietsers ook enkele tientallen seconden wachten achter de bus als deze stil staat aan de halte.

(Blok 21) Om het conflict tussen de achterwaartse manoeuvres en de fietsers heel duidelijk te presenteren is een extra uitrijstrook achter de parkeerplaatsen voorzien. Hierdoor wordt het conflict voor de doorgaande fietsers of auto goed gepresenteerd en wordt tevens eenvoudiger om vlot en

veilig uit te rijden voor de geparkeerde wagens. Het had beter geweest om ook hier langsparkeren in te voeren maar dit zou geen gunstige invloed gehad hebben op de parkeerbalans, waartegen de bezwaarindiener ook bezwaar opwerpt (zie behandeling blokken 6 tot 14). Gezien deze zijde van het plein buiten het beschermde monument valt was het net hier een opportuniteit om meer parkeerplaatsen in te richten.

6. Locatie haakse parkeerplaatsen hinderlijk voor horecaterras (blok 21 – deel 2)

(Blok 21-deel 2) In hoofdzaak wordt in dergelijke parkeerplaatsen voorwaarts in gereden en achterwaarts vertrokken waardoor het effect van de uitlaatgassen tov het terras minimaal is.

7. Ontsluiting afsluitbare parking achter de kerk (blok 22)

(Blok 22) De breedte van deze oprit is niet smaller dan vandaag. Op zich geeft dit naar ceremoniewagens bijgevolg geen problemen. Er is voldoende onderlinge zichtbaarheid en een voertuig dat deze zone verlaat heeft ter hoogte van de kerk voldoende ruimte om op te stellen en te wachten tot de inrit vrij is. Deze oprit kan niet breder aangelegd worden gezien het bomenkader beschermd is. In de Oude Abdijstraat rijdt enkel puur lokaal verkeer dat een bestemming heeft in het centrum van Drogen, het doorgaande verkeer rijdt op de Drongensesteenweg bijgevolg is het ook daar geen probleem om even te wachten op de rijbaan om een auto die de zone van de kerk reeds aan het verlaten is voorrang te geven en daarna zelf de oprit te gebruiken.

Waarom wordt dit besluit genomen?

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:

Voorliggende aanvraag volgt op een eerder bekomen stedenbouwkundige vergunning voor de heraanleg van de wegen in de kern van Drogen. De gemeenteraad heeft de zaak van de wegen uit deze aanvraag behandeld in zitting van 23 mei 2016.

Voorliggende aanvraag is te beschouwen als ‘aanvulling’ op de eerste aanvraag. De wijzigingen en uitwerkingen van voorliggende aanvraag zijn relatief beperkt te noemen. De doorgevoerde wijzigingen en aanvullingen spelen in op de bijzondere voorwaarden die in voorgaande vergunning werden gesteld naar aanleiding van de erfgoed- en watertoets.

Erfgoedtoets

De breedte en opbouw van de wandelpaden op het plein is aangepast om de groeikansen van de beeldbepalende bomen'krans' te vrijwaren. Het glazen schuilhuisje ('kiosk') is uit de zichtlijn naar de toegang tot de abdij geplaatst. De extra groenzone aan de kapel en de boom die op de plek waar in vorig ontwerp nog een kiosk stond wordt aangeplant, versterken het historisch beeld van de site. De aanpassingen in de zone tussen de zij-ingang van de abdij en het plein maken ruimte vrij voor nieuwe boomaanplanten die het historisch bomenkader van Drongenplein verder vervolledigen. De taluds aan de groenzone langs de Leie zijn ingekort, zodat de bestaande bomenrij behouden kan worden. De aanvraag omvat eveneens een aantal maatregelen die bij uitvoering zullen worden genomen om het historisch kader géén schade toe te brengen.

Watertoets

De dwarse parkeerplaatsen ter hoogte van Drongenplein worden volgens voorliggende aanvraag duidelijk aangelegd in waterdoorlatende materialen (kasseien op waterdoorlatende fundering).

De in voorgaande gemeenteraadsbeslissing opgenomen voorwaarden met betrekking tot de doorwerking van de erfgoedtoets en de watertoets in de zaak van de wegen dienen dan ook niet (meer) hernomen te worden.

Beslist het volgende:

Artikel 1:

keurt de zaak van de wegen, zoals ontworpen op de bijhorende wegenisplannen, voor een terrein gelegen aan Drongenplein/Oude Abdijstraat zn, 9031 Gent - Drongen, kadastraal bekend 27^{de} afdeling, sectie B, nr. 300C, sectie C, nr. 781B2 en V4, goed.

BIJKOMENDE INFO BIJ HET BESLUIT

Afdeling Stedenbouwkundige Vergunningen - Stedenbouw en Ruimtelijke Planning

Dit besluit kadert in volgende activiteit: AC34300 Behandelen van omgevingsvergunningen
