
OPSCHRIFT

Vergadering van 12 mei 2016

Besluit nummer: 2016_GR_00450

Onderwerp:

Aanvraag stedenbouwkundige vergunning nr. 2016/05013 - Bijzondere Procedure - nieuwe wegenis - Goedkeuring

Beknopte samenvatting:

Aan de gemeenteraad wordt gevraagd om voor de aanvraag om stedenbouwkundige vergunning nr. 2016/05013 voor een terrein aan Oude-Abdijstraat en Drongenplein, 9031 Drongen de zaak van de wegen goed te keuren.

Bevoegd: Tom Balthazar

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

Volgende niet-digitale bijlagen kunnen ook geraadpleegd worden:

- Wegenisplannen/wegenisplannen
- Dossierstukken van de vergunningsaanvraag

Deze stukken zijn tijdens de vergadering raadpleegbaar in de gemeenteraadszaal. Afschriften van grote plannen en documenten buiten formaat worden in één exemplaar aan het

fractiesecretariaat bezorgd wanneer hierom wordt verzocht. Bijkomende exemplaren worden bezorgd tegen kostprijs (cfr. huishoudelijk reglement art. 20).

MOTIVERING

Ludy Modderie namens FARYS vraagt een stedenbouwkundige vergunning aan voor een terrein gelegen aan Oude-Abdijstraat, 9031 Drogen, kadastraal bekend 27^{de} afdeling, sectie C, nr. 781B2.

Deze aanvraag werd per beveiligde zending bezorgd op 18 december 2015. Op 1 februari 2016 is deze aanvraag ontvankelijk en volledig verklaard.

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

Uit het dossier blijkt duidelijk dat de aanvraag is ingediend in opdracht van stad Gent. Het voorwerp van de aanvraag beperkt zich immers niet tot de ondergrondse infrastructures maar voorziet eveneens in een volledige heraanleg van de bovenbouw. De ontwerpplannen zijn goedgekeurd door het College van Burgemeester en Schepenen in zitting van 17 december 2015. Uit dit Collegebesluit blijkt duidelijk dat het merendeel van de kosten van het totaalproject ten laste zijn van de stad Gent. Voorliggende aanvraag dient dus beschouwd als een 'eigen' aanvraag van stad Gent. Het College van Burgemeester en Schepenen wordt bij haar eigen aanvragen, zoals dit dossier, niet om advies gevraagd.

De aanvraag omvat de heraanleg van bestaande wegen in de historische kern van Drogen. Deze kern is gegroeid rond de oude abdij, langs de Leie en de oude verbindingsweg tussen Gent en Deinze (huidige as gevormd door Domien Ingelsstraat – Oude Abdijstraat – Drogenstationsstraat – Deinse Horsweg). De site van de oude abdij domineert de ruimte tussen de oude verbindingsweg en de Leie. Een tuinmuur sluit de site af van de straat. De overige straatwanden worden gevormd door aaneengesloten bebouwing in een overwegend gabarit van twee bouwlagen en een zadeldak. Verspreid in de straat komen een aantal handelszaken voor. Aan het plein bevindt zich het voormalig gemeentehuis. Aan de kruising met de Antoon Catriestraat bevindt zich een school. De projectsite omvat het volledige gebied tussen de kruising met de Antoon Catriestraat en de Pontbrug. De werken vinden plaats binnen de huidige grenzen van het openbaar domein, met uitzondering van een deel van het voetpad aan de kapel langs de Oude Abdijstraat dat momenteel nog in private handen is en zal verworven worden in functie van

voorliggend project. 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 aanvraag stemt overeen met de voorschriften van het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone'. De aanvraag stemt overeen met de voorschriften van het Bijzonder Plan van Aanleg 'Guido Gezellestraat', met uitzondering van onderstaande afwijking :

De aanvraag voorziet in de aanleg van verhardingen en constructies (pad, uitkijkpunt, speeltuin) in de zone voor openbaar groen. Het BPA laat evenwel géén verhardingen of constructies toe in deze zone. Omdat het om werken voor algemeen belang gaat, kan evenwel gebruik gemaakt worden van de afwijkingsmodaliteiten, zoals opgenomen in artikel 4.4.7 VCRO. Het wandelpad staat duidelijk in functie van de beleving van het openbaar groen. Dit soort constructies staat letterlijk vernoemd in artikel 3 van het BVR omtrent handelingen van algemeen belang van 5 mei 2000 (en latere wijzigingen). Het uitkijkpunt staat niet enkel in functie van de betrokken groenzone maar bevordert de beleving van een ruimere omgeving (Leievallei). De constructie blijft beperkt in omvang (7,5 m bij 4,5 m) (< 100 m²) en valt dus eveneens onder de constructies, zoals opgenomen in de lijst uit artikel 3 van bovengenoemd besluit. Een speeltuin is te beschouwen als een normale uitrusting van een openbare groenzone. De ingenomen oppervlakte van de verschillende spelobjecten blijft ver onder de 100 m², zodat deze constructies eveneens onder de lijst van werken, vermeld in artikel 3 van het BVR van 5 mei 2000 kunnen worden gevat.

De aanvraag werd onderworpen aan een openbaar onderzoek van 23 februari 2016 tot 24 maart 2016. Tijdens de periode van dit openbaar onderzoek zijn er twee schriftelijke bezwaren, waarvan één 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 of bij aanvragen waarvoor zij duidelijk opdracht geeft, zoals hier het geval is, 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 wél 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 :

A. Bezwaren mbt parkeren :

A1. Géén correct beeld van de parkeerbalans

In de begeleidende nota wordt gesteld dat 153 parkeerplaatsen verdwijnen en hiervoor 136 parkeerplaatsen in de plaats komen. Nochtans moet worden vastgesteld dat een en ander zeker niet blijkt uit de in het openbaar onderzoek ter inzage liggende bouwplannen. Hier en daar worden parkeerplaatsen aangeduid, maar dit blijken er in wezen slechts 31 in de onmiddellijke nabijheid van het plein zelf en nog eens 17 tussen de kerk en de abdij. Dit volstaat evident niet. Nergens blijkt dat er wel degelijk 136 parkeerplaatsen mogelijk zijn, laat staan dat deze op plan worden aangeduid. In dit opzicht kan de gevraagde vergunning niet wettig worden verleend. In elk geval dient gewezen te worden op rechtspraak van de Raad van State waarbij werd vastgesteld dat een vergunning verleend op grond van onjuiste of onvolledige gegevens onwettig is.

Daarenboven stelt zich de vraag in welke mate er überhaupt wel kan worden voorzien in 136 parkeerplaatsen. Uit een eenvoudige schatting blijkt dat aan weerszijden van de Oude Abdijstraat er een mogelijke parkeerzone wordt voorzien van ongeveer 229 meter, abstractie makend van de aan te planten bomen en de verschillende opritten. De aanwezigheid van de bomen en de opritten/garage-inritten maakt evenwel dat veel minder parkeerplaatsen kunnen voorzien worden aan beide kanten van de rijweg. Uit niets blijkt dat het daadwerkelijke en voorgehouden aantal strookt met de werkelijkheid.

A2. Parkeerdruk

Middels de voorliggende aanvraag wordt volgens het aanvraagdossier voorzien in een drastische daling van het aantal parkeerplaatsen. In het aanvraagdossier wordt gewaagd van 153 bestaande parkeerplaatsen. Dit aantal zou worden verminderd naar 136 plaatsen in de nieuwe toestand, wat een verlies van 17 parkeerplaatsen met zich meebrengt. Een en ander heeft natuurlijk bijzonder verregaande gevolgen nu op vandaag het Drongenplein reeds geconfronteerd wordt met een (al dan niet op gezette tijden) tekort aan parkeerplaatsen. Dat deze in te richten parkeerplaatsen aan weerszijden van de Oude Abdijstraat worden gesitueerd, komt de handelsuitbating aldaar natuurlijk niet ten goede. Op vandaag is er immers al vaak sprake van een overbezetting van parkeerplaatsen op het plein. Nochtans noodzaakt het plein zelf ook voldoende parkeerplaatsen.

Dit niet in het minst nu er rondom het plein tal van instellingen (gemeentediensten, banken, kleinhandel en ook (in de Vierhekkestraat) grootschalige kleinhandel) gesitueerd zijn die een zeker aantal parkeerplaatsen veronderstellen. Daarenboven moet ook worden vastgesteld dat de parkeerplaatsen op het Drongenplein vaak worden gebruikt door bezoekers van de Gentse binnenstad.

A3. Schrapping van het aantal parkeerplaatsen gebeurt willekeurig

Door middels huidige aanvraag al deze parkeerplaatsen af te wentelen naar de Oude Abdijstraat - de parkeerplaatsen die worden voorzien rond het plein zelf zijn bezwaarlijk voldoende voor alle diverse instellingen - wordt ook de parkeerdruk ter hoogte van de uitbating/woning van cliënte nijpend. Dit is des te meer schrijnend nu in het Parkeerplan Gent 2020- Strategisch Beleidsplan, Deelnota Buitengebieden uitdrukkelijk wordt bepaald dat er bij de heraanleg van het Drongenplein weliswaar minder parkeerplaatsen zouden kunnen worden voorzien, maar (p. 9): 'De evenwichtsoefening in het bepalen van het aantal parkeerplaatsen (of geen parkeerplaatsen) dient in het ontwerpproces van het plein te worden gevoerd en valt buiten de scope van deze strategische studie.' Uit niets blijkt welk aantal parkeerplaatsen kan worden gesupprimeerd. Uit de aanvraag blijkt alvast nergens dat 136 parkeerplaatsen - nogmaals hieromtrent alle voorbehoud- afdoende is om de parkeerdruk ter hoogte van het projectgebied te doen volstaan. De schrapping van het aantal parkeerplaatsen gebeurt m.a.w. volstrekt willekeurig.

A4. Deel van de openbare parkeerplaatsen in particulier beheer

De aanvrager kan hoegenaamd niet worden bijgetreden waar deze het heeft over een 136 nieuwe parkeerplaatsen. Immers wordt uit telling van de aangeduide parkeerplaatsen in de zone tussen de parochiekerk en de abdij op het bouwplan 17 parkeerplaatsen (waarvan

2 voor minder-validen) voorzien achter de kerk en afgesloten via een hekken. Het spreekt voor zich dat een dergelijk wijze van werken maakt dat de parkeerplaatsen niet kunnen meegerekend worden in het aantal parkeerplaatsen. In het aanvraagdossier wordt immers voorzien dat deze poort in gezamenlijk beheer van de kerk en de abdij komt. Dit maakt dat de enige instantie die thans over de mogelijkheid beschikt om te beslissen over 12,5% van de middels de aanvraag voorziene parkeerplaatsen, een particuliere instelling is. Dit kan uiteraard niet Het is daarbij niet ondenkbaar dat deze poort gedurende bepaalde tijdstippen wordt afgesloten en hierbij niets vermoedende gebruikers hun wagen achter tralies (zullen) moeten achterlaten. Een dergelijke werkwijze maakt dat bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen, ter 'vervanging' van de parkeerplaatsen op het plein, geen rekening kan gehouden worden met een particulier af te sluiten gedeelte. Dit maakt dat er in wezen slechts 119 voltijdse parkeerplaatsen worden voorzien i.p.v. de huidige 153 voltijdse parkeerplaatsen op vandaag, zonder enige motivering waarom dergelijk aantal kan volstaan. Dit getuigt niet van een zorgvuldige benadering van de mobiliteitsproblematiek.

A5. Onvoldoende toelichting bij het ingetekend aantal parkeerplaatsen en onvoldoende plaatsen voor mindervaliden

Hoger werd al opgemerkt dat uit het voorliggende plan niet blijkt op welke wijze de parkeerplaatsen kunnen worden ingericht en dat vragen moeten worden gesteld bij het aantal parkeerplaatsen waarvan de aanvrager thans gewaagt.

Het voorgehouden aantal parkeerplaatsen blijkt niet uit het bouwplan bij de aanvraag. Het is voor cliënte dan ook onmogelijk om hierover verder uitspraak te doen. Het komt daarbij ook niet toe aan de vergunning verlenende overheid om het bouwplan te gaan ontleden en op zoek te gaan of deze gewenste toestand het geviseerde aantal parkeerplaatsen daadwerkelijk toelaat. Bij een onduidelijke aanvraag moet de vergunning onmiskenbaar worden geweigerd. Daarenboven wordt op het plan, waar er wél parkeerplaatsen worden voorzien, behoudens in het gedeelte tussen de kerk en de abdij, nergens voorzien in plaatsen voor minder-validen. Gelet op het feit dat dergelijke parkeerplaatsen breder en dieper moeten worden ingericht, maakt zulks uiteraard ook dat niet zonder meer kan worden gewaagd van 136 parkeerplaatsen, nu nergens op plan blijkt dat hiermee rekening werd gehouden.

A6. Onvoldoende parkeerplaatsen vanuit de rol van Drongen als 'voorstad' van Gent

De beweerdelijke 136 parkeerplaatsen (waarvan er 12,5% afhankelijk zijn van willekeur en dus buiten beschouwing dienen te worden gelaten, lees dus 119 voltijdse plaatsen) zijn niet afdoende om ter plaatse in een afdoende parkeermogelijkheid te voorzien. Te meer nu Drongen onmiskenbaar een functie heeft van een 'voorstad' van Gent waarbij de wagen uit de stad Gent wordt gebannen en deze ontegensprekelijk naar de buitengebieden zoals Drongen moet uitwijken. De aanvraag getuigt derhalve niet van een coherente en goede mobiliteitsvisie.

B. Bezwaren over de algemene mobiliteit

B1. Impact van de gewijzigde verkeerssituatie

Voorheen was er sprake van een ontwerp waarbij er eveneens aan beide zijden parkeerstroken in de Oude Abdijstraat werden voorzien. Volgens de uitgevoerde metingen zou de overblijvende rijweg te smal zijn om tweerichtingsverkeer (van het openbaar vervoer) te handhaven.

Na actie van de bewoners van de Abdijmolenstraat wordt thans wel voorzien in tweerichtingsverkeer van de bussen. Elke impactanalyse hieromtrent ontbreekt. Nochtans (zie ook verder) moet worden vastgesteld dat de in deze voorgestelde werkwijze met behulp van fietssuggestiestroken geenszins maakt dat er sprake zal zijn van het nochtans door de stad hoog in het vaandel gedragen 'veilig fietsen'.

B2. Conflict tussen fiets- en busverkeer

In het aanvraagdossier staat vermeld dat voor de fietser een veilige verbinding wordt voorzien a.d.h.v. brede fietssuggestiestroken in de Oude Abdijstraat. In dit opzicht wordt er een eenrichtingsverkeer ingevoerd voor de auto. Wel blijft de routing van het openbaar vervoer behouden zoals deze op vandaag bestaat, welke tweerichtingsverkeer behelst voor het openbaar vervoer.

Ter plaatse wordt aan beide zijdes van de Oude Abdijstraat inderdaad voorzien in brede fietssuggestiestroken. De breedte van deze stroken staat evenwel niet aangeduid op het plan. Wel moet worden aangenomen dat deze breedte het naast elkaar fietsen aanmoedigt. Rekening houdend met het feit dat een gemiddelde bus een breedte heeft van 3,05 m (2,55meter + (2 x 0,5 meter (spiegels)) maakt dat het kruisen van de bussen in aanwezigheid van fietsers een huzarenstuk uitmaakt. Inderdaad blijkt dat de breedte van de rijbaan slechts 5,80 meter bedraagt (abstractie makend van de goot). Niet alleen is dit onvoldoende om de bussen te laten kruisen, zulks brengt onmiskenbaar een onveilige situatie met zich mee voor het fietsend verkeer. Zelfs rekening houdend met de goot van de rijweg (aan beide kanten 0,30 meter) blijft deze vaststelling overeind. Het kan niet verwacht worden van het openbaar vervoer dat deze telkens de goot moet opzoeken (met geluidsoverlast tot gevolg telkens de bus over een rooster rijdt), hiermee integraal de fietssuggestiestrook moet innemen met gevolgen voor de fietsers, wanneer deze een tegenligger kruist.

B3. Conflict fietsverkeer – geparkeerde wagens

Naast de fietssuggestiestroken wordt tevens voorzien in parkeerstroken. Wat opvalt is dat bij de breedte van deze fietsstroken geen afdoende rekening wordt gehouden met betrekking tot de onveiligheid van openslaande portieren. Nochtans noodzaakt de fietsveiligheid dat voorzien wordt in een overbreedte als beveiliging tegen openslaande portieren. In het Vademecum Fietsvoorzieningen wordt hiervoor een totale breedte van de suggestiestroken van 2,5 meter geadviseerd. Middels voorliggende aanvraag wordt evenwel nergens voorzien in een dergelijke schrikstrook.

B4. Miskennis van het STOP - principe

De techniek van fietssuggestiestroken maakt daarbij dat de bussen weliswaar mogen stoppen vlakbij de stoepwand, maar het fietsverkeer wordt hierdoor geremd. Zeker wanneer 's ochtends er veel fietsend schoolverkeer is in het projectgebied, brengt dit een onveilige situatie met zich mee. Om dergelijke gevaarlijke situaties te vermijden wordt in de regel gewerkt met een omgebogen fietsvoorziening. Het is onduidelijk waarom dit in casu niet nodig blijkt. Daarenboven wordt hierdoor het STOP-principe miskend dat ingeschreven staat in artikel 4 van het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009, op grond waarvan de volgende rangorde moet worden

gerespecteerd voor de wenselijke mobiliteitsvormen: a. de voetgangers; b. de fietsers; c. het collectieve vervoer; d. het individueel gemotoriseerde vervoer;

B5. Conflict bij haaks parkeren

Aan de oostelijke zijde van het Drongenplein wordt middels het project voorzien in 2 keer 12 parkeerplaatsen voor haaks parkeren. Deze wijze van parkeren wordt door de band genomen afgeraden omwille van de moeilijke zichtbaarheid bij achterwaartse manoeuvres en de onvermijdelijke conflicten met fiets- en autoverkeer. Dit wordt zeker afgeraden wanneer er veel parkeerwisselingen te verwachten zijn. Dit laatste is in deze zekerlijk het geval nu dit dwars parkeren wordt voorzien voor kort parkeren. Ook dit getuigt niet van een doordachte mobiliteitsbenadering. Daarenboven moet worden opgemerkt dat ook de locatie van dit dwars parkeren en de hiermee gepaard gaande onvermijdelijke uitlaatgassen bezwaarlijk aangewezen zijn voor de bezoekers van het terras van het café.

C. Bezwaren over de afbakening van het openbaar domein

C1. Verwerving ter hoogte van de hoek van de kapel

Uit de beschrijvende nota blijkt dat voor de verwezenlijking van het project een beperkte verwerving nodig is ter hoogte van de hoek van de kapel. De aanvraag stelt aldus de verwerving van die gronden in het vooruitzicht, maar (a) uit het dossier kan eigenlijk niet eens afgeleid worden hoeveel grond zou moeten ingenomen worden (in de beschrijvende nota heeft men het over 'een beperkte verwerving is nodig') en (b) dienaangaande ontbreekt vooralsnog elk concreet initiatief, laat staan dat nu reeds duidelijk zou zijn dat de grondvoorwaarden om tot een onteigening te komen al vervuld zouden (kunnen) zijn. Weliswaar is het zo dat een vergunning klassiek verleend wordt 'onder voorbehoud van burgerlijke rechten' (cf. overigens uitdrukkelijk in artikel 4.2.22 VCRO), het getuigt toch werkelijk niet van een zorgvuldig aanvrager om zomaar... op terreinen van derden een vergunningsaanvraag in te dienen.

Wat meer is (en misschien juridisch ook belangrijker is): het gegeven dat een vergunning verleend wordt 'onder voorbehoud van burgerlijke rechten' heeft de Raad voor Vergunningsbetwistingen er recenter niet van weerhouden om vergunningen, waaromtrent in de procedure een eigendomsgegeven wordt aangekaart, te vernietigen. De angel zit hem daarbij opnieuw in de uitvoerbaarheid van een vergunning. Het verlenen van een vergunning, om nuttig en doelmatig te zijn, veronderstelt dat deze vergunning kan uitgevoerd worden volgens de modaliteiten (en eventueel de voorwaarden) die opgelegd zijn in de vergunningsbeslissing zelf. Quod non in casu.

Het gebeurlijk niet kunnen realiseren van (een onderdeel van) de vergunning raakt weldegelijk aan de beslissingsbevoegdheid van een vergunningverlenende overheid. Het volstaat daarbij niet om

te stellen dat dit louter een probleem is van burgerlijke aard en een of andere burgerlijke (onteigenings)procedure in het vooruitzicht te stellen.

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

A. Bezwaren mbt parkeren :

A1. Géén correct beeld van de parkeerbalans

De parkeerbalans zoals aangegeven in de begeleidende nota behelst het volledige projectgebied. Na heraanleg zullen volgende parkeerplaatsen aanwezig zijn:

Naar aanleiding van dit bezwaar werden de parkeerplaatsen nogmaals individueel ingetekend ook in de doorlopende parkeerstroken waar dit minder evident is om dit op basis van het plan van de aanvraag in te schatten. Bij deze finale telling komen we tot onderstaande resultaten:

- *Drongenplein: thv huisnummer 1 tem 8: 24 plaatsen*
- *Drongenplein: overzijde van de straat thv de abdij: overloopparking van 9 plaatsen*
- *Drongenplein: thv huisnummer 11 tem 23: 4 plaatsen*
- *Drongenplein: achter de kerk: 17 plaatsen*

Totaal Drongenplein: 54 plaatsen

- *Oude Abdijstraat: kant Abdij: 36 plaatsen*
- *Oude Abdijstraat: kant woningen: 37 plaatsen*
- *Oude Abdijstraat: voor garages (slechts privaatief gebruik) 8 plaatsen (ook meegeteld in bestaande toestand)*

Totaal Oude Abdijstraat: 81 plaatsen

Totaal aantal parkeerplaatsen 135 plaatsen in nieuwe toestand.

Op zich moeten we bijgevolg vaststellen dat er idd een heel beperkt verschil is tussen het beschreven aantal van 136 plaatsen en het resultaat van de finale telling van 135 plaatsen. De oorzaak van dit verschil van 1 parkeerplaats zit in een heel beperkte wijziging van het plan net voor dat dit ingediend is. nl. het uitstulpen van het voetpad in de Oude Abdijstraat voor de garagepoort van huisnummer 50. Deze uitstulping is op het laatste moment aan de ontwerpen toegevoegd om de oversteekbaarheid van de Oude Abdijstraat naar het parochiaal centrum voor de voetganger te optimaliseren maar deze heeft echter slechts een heel beperkte invloed op het saldo van de openbare parkeerplaatsen aangezien het gaat over een parkeerstrook voor een poort.

Zoals hierboven in de meer uitgesplitste telling reeds blijkt, klopt het dat we de balans bepaald hebben op basis van de voorziene parkeerstroken ongeacht het regime of het feit dat er al dan niet een private poort aanwezig is achter deze parkeerstrook. Deze poorten kunnen op privaat initiatief verdwijnen en op dat moment wordt de parkeerstrook volwaardig bruikbaar voor iedereen.

Er is wel rekening gehouden bij het bepalen van de balans met de voorziene bomen en uitstulpingen (op één na zoals hierboven reeds toegelicht). Deze balans is echter wel op dezelfde wijze opgemaakt voor de bestaande als voor de nieuwe toestand. Als we bijgevolg wel rekening zouden houden met de garagepoorten zal ook de parkeercapaciteit dalen in beide toestanden en komen we tot een balans waarbij ongeveer hetzelfde evenwicht bestaat.

Ook de lengte van de parkeerstrook in de Oude Abdijstraat hebben we in detail nagemeten. In totaal zal er over een lengte van 249 meter dubbelzijdig geparkeerd kunnen worden (gemeten tussen de uiterste platvakken), aan de zijde van de woningen loopt deze parkeerstrook nog 20 meter door richting het plein. In totaal is er bijgevolg een aanbod van 518 meter parkeerstrook. Als we hierbij rekening houden met een gemiddeld gebruik van 5,5 meter voor een parkeerplaats in een langsparkeerstrook (in de praktijk gaat dit bij hogere bezettingen tot 5,2m) betekent dit een potentieel van 94 parkeerplaatsen. Door het invoeren van een aantal bomen, voetpaduitstulpingen en een aantal ruimer gematerialiseerde parkeerplaatsen wordt dit evenwel teruggebracht naar 81 parkeerplaatsen.

Bij het intekenen van de plantvakken is maximaal rekening gehouden met de positie van de poorten en inritten zodat er een minimum aan parkeercapaciteit verloren gaat. De bomen staan in de eerste plaats op plaatsen waar restruimtes aanwezig zijn.

A2. Parkeerdruk

Het ontwerp voorziet inderdaad in een daling van het parkeeraanbod met ongeveer 12%. Het is echter niet ongebruikelijk dat de parkeerbalans bij projecten voor heraanleg van openbaar domein (licht) negatief is. Gemiddeld zien we in een standaard ontwerp zonder een al te hoge ambitie naar het inbrengen van andere kwaliteiten doorgaans een daling van ca 20% tot 25% van het aantal parkeerplaatsen. Dit meestal om bv oversteekplaatsen te vrijwaren van geparkeerde wagens, straatmonden uit te stulpen ifv meer verkeersveiligheid en het inbrengen van een minimum aan groen.

Voor het project Drongenplein ligt de ambitie echter nog veel hoger, we zitten midden in een monumentale en beschermde omgeving. Het plein is het centrum van het dorp en dient mogelijkheid te scheppen tot ontmoeten van elkaar, beleven van de site en nog veel meer.

Verder zien we vandaag dat bv bomen van het beschermde bomenkader sterk lijden onder de continue druk van de geparkeerde wagens die dikwijls tot tegen de stammen van de bomen staan. Zo zal een deel van deze bomen, gezien hun toestand, gekapt en vervangen moeten worden bij de werken.

Binnen het project Drongenplein is in samenspraak met de bewoners gezocht naar een oplossing waarbij zowel de kwaliteiten van de plek als het functionele gebruik opgelost zijn. Iedere inwoner van Drongen werd vriendelijk uitgenodigd om hierover na te denken in open ontwerpateliers, uit de aanwezig is een klankbordgroep opgericht die alle voorstellen tegen elkaar afgewogen heeft. De plannen zijn tevens nogmaals aan iedereen toegelicht en de gekozen parkeeroplossing is reeds geruime tijd gekend. We kunnen bijgevolg stellen dat het ontwerp vrij ruim gedragen is.

In tegenstelling tot bij veel andere projecten is er binnen Drongen voor gekozen om een groot deel van de “verloren” parkeerplaatsen te compenseren. Dit deels door dwarsparkeren in te voeren richting de Pontbrug, deels door het depot van de stad achter de kerk te verhuizen en parkeerplaatsen in te richten en deels door het herinrichten van de Oude Abdijstraat met dubbelzijdig parkeren.

Van uit de bewoners wordt inderdaad aangegeven dat er piekmomenten zijn in de parkeerbezetting, bv bij plechtigheden in de kerk. Verder wordt aangegeven dat er sinds de invoering van de blauwe zone een minder hoge parkeerdruk is op het plein. Tellingen van het Mobiliteitsbedrijf hebben dit ook bevestigd. Het is immers niet meer interessant om op het plein te parkeren om de Gentse Binnenstad te bezoeken. Door het invoeren van de blauwe zone kan je je wagen slechts 2 uur achterlaten, wat P&R om in de stad te gaan werken in alle geval al uitsluit. Voor een “snelle” boodschap kan dit nog steeds maar voor een dagje winkelen is dit in ieder geval

al niet meer aangewezen. Indien blijkt dat dit toch het geval is, is dit eerder op te lossen met meer controle dan met meer parkeerplaatsen.

A3. Schrapping van het aantal parkeerplaatsen gebeurt willekeurig

Zoals onder punt 12 toegelicht is het beperkt terugdringen van het parkeeraanbod een overwogen keuze. Enerzijds geven de parkeertellingen aan dat er een zekere marge is, anderzijds is er rekening gehouden met de gebruikers en hun ervaringen en in samenspraak gezocht naar een evenwicht. Het parkeervrij maken van het plein is een keuze die in gezamenlijk overleg gemaakt is. Verder is gezocht naar de oplossing met een maximum aan parkeerplaatsen rekening houdend met deze keuze.

Door de gekozen compensatie is inderdaad te verwachten dat er een verschuiving zal zijn van de druk richting de Oude Abdijstraat. De druk zal in ieder geval hoogst zijn in de nabijheid van het plein en kleiner worden naarmate men dichter komt naar de Antoon Catriestraat. Dit gezien de aanwezigheid van de meeste functies op het plein zelf en de grotere loopafstand. Aangezien de zaak van uw cliënt vrij dicht tegen de projectgrens gelegen is aan de zijde van de Antoon Catriestraat is te verwachten dat de stijging van de parkeerdruk in deze omgeving beperkter zal zijn. Dit wordt mede versterkt door het feit dat het aanbod aan parkeerplaatsen in de omgeving van de handelszaak van uw cliënt zal verdubbelen en het feit dat er enkelrichtingsverkeer ingevoerd zal worden van Antoon Catriestraat naar Drongenplein. Mentaal is een groot deel van de automobilisten van mening dat hij plaats zal vinden dicht bij z'n doel en gaat men eerst daar op zoek. Bijgevolg is te verwachten dat de druk voorbij het plein hoger zal zijn dan voor het plein.

A4. Deel van de openbare parkeerplaatsen in particulier beheer

Tot op vandaag zijn er nog geen concrete afspraken gemaakt in verband met het beheer van het hek. Wel zijn er een aantal feiten. Bij onderzoek van het parkeergedrag op Drongenplein is duidelijk geworden dat de grootste pieken in de parkeerbezetting te linken zijn aan activiteiten in en rond de kerk en de abdij. Beide instanties zijn de grootste publiekstrekkers op het plein. De zone achter de kerk is een afgesloten zone waar weinig sociale controle aanwezig is. De ruimte bestaat vooral uit achterkanten en er is bijgevolg een vrees naar vandalisme bij het zomaar openstellen van deze ruimte. Vooral 's nachts wensen we deze ruimte af te sluiten.

Om dit beheersbaar te maken gaan we op zoek naar een publiek private samenwerking die dit zou kunnen faciliteren door hun aanwezigheid in de nabijheid. De in het bezwaar uitgedrukte vrees zullen we meenemen bij de concrete gesprekken ifv het beheer van dit hek. Aangezien deze ruimte openbaar domein is, blijft het in ieder geval de bedoeling om deze zo veel als mogelijk te open te stellen van de volledige bevolking. In ieder geval zal ook hier duidelijke communicatie moeten zijn

naar de gebruikers ivm de “openingsuren” van de parking zodat er geen nietsvermoedende gebruikers zijn.

A5. Onvoldoende toelichting bij het ingetekend aantal parkeerplaatsen en onvoldoende plaatsen voor mindervaliden

De toelichting over het aantal parkeerplaatsen en hoe deze bepaald werden is reeds toegelicht onder punt A.2. Wat het aantal parkeerplaatsen voor personen met een handicap betreft worden naast de 2 parkeerplaatsen achter de kerk tevens 2 parkeerplaatsen voorbehouden in rij parkeerplaatsen thv Drongenplein 1 tem 8. Verder zijn er zowel in de Oude Abdijstraat als thv het plein langspaarplaatsen die voldoende ruim zijn, als de behoefte aan is kunnen hier dmv het plaatsen van extra signalisatie steeds parkeerplaatsen omgevormd worden tot parkeerplaatsen voor personen met een handicap en dit afhankelijk van de vraag.

A6. Onvoldoende parkeerplaatsen vanuit de rol van Drongen als ‘voorstad’ van Gent

Zoals hiervoor reeds toegelicht is het ontwerp en de keuze van het parkeeraanbod in samenspraak met een delegatie van de bewoners, vertegenwoordiging van de dekenij en andere verenigingen die actief zijn binnen Drongen bepaald. Dit in nauw overleg met het Mobiliteitsbedrijf die op basis van tellingen van de bezettingsgraad aangegeven heeft dat de oplossing voldoet. Het kan niet de bedoeling zijn dat de kern van een gemeenschap van een nabijgelegen dorp de dupe is van de keuzes die binnen de stad Gent zelf gemaakt worden. Het is zeker niet de bedoeling om van Drongen een parking van Gent te maken. Ook zou bijgevolg ook geen goede keuze zijn om nog meer parkeerplaatsen aan te leggen en zo dit ongewenst fenomeen in de hand te werken.

B. Bezwaren over de algemene mobiliteit

B1. Impact van de gewijzigde verkeerssituatie

Van bij de heropstart van het dossier zijn verschillende mogelijke profielen voor de Oude Abdijstraat tov elkaar afgewogen. Het is inderdaad zo dat in de oorspronkelijk beoogde plannen er uitgegaan werd van 1 richtingsverkeer voor alle gemotoriseerd vervoer. Dit scenario had het nadeel dat er bussen doorheen de Abdijmolenstraat zouden moeten rijden om de andere rijrichting van de bus doorheen de dorpskern van Drongen op te vangen. Het voordeel van dit scenario was dat we de fietsers een eigen plek konden geven in het profiel. Na het infomoment werd duidelijk dat dit scenario niet op veel bijval kon rekenen en bijkomend onderzoek zich opdrong.

In de periode die hier op volgt zijn alle mogelijke scenario's om Drongen al dan niet tot op het plein zelf te bedienen met de bus in detail onderzocht. Op basis van de resultaten van deze studies hebben we een alternatief scenario uitgewerkt samen met De Lijn en de klankbordgroep. In

tegenstelling tot wat in het bezwaar aangehaald wordt zijn alle voor en nadelen en alle consequenties van deze keuze samen gebracht.

De gemaakte keuze houdt rekening met alle vervoersmodi en maakt het tevens mogelijk de parkeercompensatie voor een deel in de Oude Abdijstraat uit te voeren. Ook in het initiële was dit trouwens eveneens het geval.

Aangezien de volledige Oude Abdijstraat gelegen zal zijn in zone 30 is gemengd verkeer aan te raden, bijgevolg zijn fietssuggestiestroken de aangewezen oplossing om de aandacht te vestigen op aanwezigheid deze fietsers. (zie fietsvademeccum paragraaf 3.2.1.3).

B2. Conflict tussen fiets- en busverkeer

De breedte van de fietssuggestiestroken is aangegeven op de typedwarsprofielen die onderdeel zijn van het ingediende dossier. Beide stroken zullen 1,4m breed zijn exclusief de goot van 30cm die eveneens in uitgewassen beton en naadloos met de suggestiestrook uitgevoerd wordt. De rijbaanbreedte van 6,4m inclusief goten is bepaald van uit de breedte die nodig is om 2 bussen te laten kruisen in zone 30. Deze maat is vastgelegd in het integraal plan openbaar domein in samenspraak met De Lijn. Het is hierbij niet nodig dat de bussen met hun wielen in de goten rijden, de spiegels van de bussen gaan de goten wel overschrijden. Geluidsoverlast is bijgevolg niet te vrezen. De fietssuggestiestroken maken deel uit van de rijweg, kruisende bussen mogen hier gebruik van maken en dienen rekening te houden met het aanwezige fietsverkeer en indien nodig moeten zij hierbij achter de fietsers te blijven tot het moment dat er voldoende ruimte is om te kruisen. Het is tevens toegestaan om met 2 fietsers naast elkaar te fietsen volgens de wegcode. Op het moment dat er geen kruisende bussen zijn zullen automobilisten aanvoelen dat de centrale loper in asfalt hun plek binnen het profiel is.

B3. Conflict fietsverkeer – geparkeerde wagens

In tegenstelling tot wat in het bezwaar begrepen wordt onder de breedte van de fietssuggestiestrook van 2,5m bedoeld het vademecum op p8 van hoofdstuk 4.1 dat er in ideaal geval parkeerstroken van 2,5m breed aangelegd worden op trajecten waar fietssuggestiestroken aanwezig zijn. Als men naar de verduidelijking kijkt, ziet men echter al gauw dat ze eigenlijk 2,25m bedoelen ipv 2,5m aangezien er bijstaat (1,75m + schrikstrook 50 cm).

Binnen de Oude Abdijstraat is de keuze anders gemaakt omwille van de aanwezigheid van de bus en het beoogde eenrichtingsverkeer. Door dat we een brede rijbaan moeten aanleggen om bussen te laten kruisen hebben we in de eerste plaats bredere fietssuggestiestroken voorzien dan we normaal hanteren binnen de stad. Dit om de centrale loper visueel smal te houden zodat de snelheid geremd wordt. Normaal gaan we uit van stoken van 1,2m. In dit geval hebben we stoken van 1,4m. Verder hebben we de ruimte die nog rest binnen het profiel verdeeld over de beide

parkeerstroken en deze 1,9m breed voorzien ipv 1,8m die normaal heel courant is binnen de stad. Als men beide extra breedtes optelt komt men tot de voorziene schrikafstand nl. 0,35m. Deze strook wordt niet afzonderlijk gematerialiseerd maar is in de praktijk wel voorhanden door comfortmaten te hanteren.

B4. Miskenning van het STOP - principe

In straten waar gewerkt wordt met effectieve fietspaden hanteren we idd waar mogelijk het systeem waarbij fietsers achter de haltes om geleid worden. In gevallen met gemengd verkeer en bijgevolg fietsuggestiestroken doen we dit echter niet. In dit geval zijn auto's, bussen en fietsers gelijkwaardig en dienen fietsers te wachten achter de bus terwijl deze stoppen aan de halte net zoals de auto's dit ook moeten doen. Enkel de voetganger heeft z'n eigen voetpad en kan ongehinderd doorwandelen terwijl de bus stopt. Op zich voldoet dit aan het stopprincipe aangezien zowel fietser, bus en auto als gelijkwaardig gezien worden.

B5. Conflict bij haaks parkeren

Aangezien we deze problematiek kennen, hebben we hier een oplossing voor voorzien binnen het profiel. Het klopt dat er dwars geparkeerd wordt, deze vorm van parkeren is in de eerste plaats gekozen omwille van de eerder behandelde problematiek van het parkeren. We wilden toch voldoende parkeercapaciteit voorzien om de handelsfuncties en de diensten die zich op het plein bevinden te bedienen en dit in de directe nabijheid van het plein. Om het veiligheidsprobleem van deze dwarsparkeerplaatsen op te lossen is voorzien in een langse schrikstrook van 1,25m breed achter de geparkeerde wagens. Hierdoor krijgt enerzijds de automobilist vroeger en beter zicht op het aankomend verkeer maar krijgt anderzijds een fietser ook de kans om te anticiperen op een vertrekkende wagen. We hebben dit in het verleden al toegepast met succes op andere locaties zoals bv in de Azaleastraat.

Wat de uitlaatgassen betreft zal het dwars parkeren eerder een voordeel zijn ipv een nadeel omdat het gros van de automobilisten voorwaarts zal parkeren en achterwaarts zal wegrijden. In het geval van langsparkeren zit de uitlaat van de wagen in ieder geval in de nabijheid van het terras.

C. Bezwaren over de afbakening van het openbaar domein

C1. Verwerving ter hoogte van de hoek van de kapel

Het beperkte stukje dat dient verworven te worden is een rechtzetting van wat historisch reeds aangelegd is ipv het creëren van een nieuwe in bezit name. Op vandaag ligt op de grond in kwestie reeds een aangelegd voetpad dat sinds jaar en dag door ons als stad onderhouden wordt. We wensen echter niet enkel de materialistische zijde aan te pakken maar evengoed alles juridisch juist te regelen zodat onze nakomelingen niet met gelijkaardige eigenaardigheden geconfronteerd

zullen worden. Het plan is volkomen uitvoerbaar en verliest niets van functionaliteit mocht het mondelinge akkoord dat we reeds van de eigenaar kregen niet kunnen omgezet worden in een juridisch geregelde grondoverdracht.

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

Het voorstel van wegenis kan voorwaardelijk gunstig beoordeeld worden om volgende redenen:

Het ontwerpvoorstel is het resultaat van een uitgebreid overleg – en participatietraject en zorgt voor een sterke kwaliteitsverhoging van het openbaar domein, en dit vanuit een doordacht mobiliteitsfunctioneren en een maximaal respect voor de erfgoedkwaliteiten en identiteit van de plek.

Overleg- en participatietraject

De plannen voor de heraanleg van het plein kennen al een lange voorgeschiedenis (vanaf 2005). Vanaf 2014 kwam het dossier evenwel in een stroomversnelling. Het stadsbestuur koos expliciet voor een sterk participatief proces. Eind 2014 werden een aantal ontwerpateliers georganiseerd waarbij de bevolking mee kon nadenken over de vormgeving van het plein. De verdere uitwerking van het plan gebeurde dan nadien in nauwe samenwerking met een klankbordgroep, samengesteld uit vertegenwoordigers van de verschillende belangengroepen. In het voorjaar van 2015 volgde dan opnieuw een ruime consultatieronde met een infomoment.

Kwaliteitsverhoging van het openbaar domein

De voorgestelde plannen leiden tot een algemene kwaliteitsverhoging van het openbaar domein. Door de wagens weg te halen krijgt het door bomen omgorde plein de ‘grandeur’ van vroeger en kan het opnieuw zijn functie opnemen als centrale plek en ontmoetingsruimte binnen de kern. De voorgestelde inrichting met zitbanken en ‘podia’ ondersteunt de ontmoetings- en ontspanningsfunctie van het plein. Tegelijk blijft het plein zijn functie voor evenementen behouden, wat meteen ook de reden is waarom bepaalde delen vrij zijn gehouden van constructies en de paden voldoende breed en draagkrachtig zullen worden uitgevoerd. De voorgestelde herinrichting herstelt niet enkel het ‘historisch’ beeld van het plein maar versterkt ook de relatie met en het zicht op de achterliggende erfgoedsite van de abdij van Drongen. De voorgestelde ontharding draagt ook bij tot een algemene kwaliteitsverbetering van het omgevingsmilieu. Ook de groenzone aan de Leie krijgt met het toevoegen van spel- en zitelementen extra betekenis. De voorgestelde inrichting veruitwendigt de relatie van de historische kern met de Leie. Het extra groen en de bredere voetpaden in de Oude Abdijstraat benadrukt de rol van deze straat als ‘drager’ van diverse functies (handelszaken en voorzieningen) binnen de kern. De schoolomgeving

aan het kruispunt met de Antoon Catriestraat krijgt een meer verkeersveilige inrichting. De fietssuggestiestroken in de Oude Abdijstraat zorgen niet enkel voor een logische en vlotte verbinding tussen het station en Drongenplein maar differentiëren en versmallen ook het wegbeeld. De fietsverbindingen worden op een logische en comfortabele manier doorgetrokken over het plein tot aan de Pontbrug om zo de verbinding te maken met het – in hoofdzaak - recreatief netwerk ten zuiden van de kern (Assels) voor bussen en auto's.

Doordacht mobiliteitsfunctioneren

De voorgestelde herinrichting houdt een aantal belangrijke, verkeerskundige wijzigingen. De Oude Abdijstraat wordt éénrichtingsverkeer voor autoverkeer. Enkel bussen gebruiken de straat nog in twee richtingen. Het parkeren wordt van het plein gehaald en verplaatst, deels langs de Oude Abdijstraat en deels op een nieuw in te richten parking op het voormalige depot van de wegendienst achter de kerk. De globaal geraamde parkeercapaciteit daalt beperkt van 153 plaatsen in de huidige toestand naar 136 in de nieuwe toestand. De verminderde parkeercapaciteit is te verantwoorden gezien het om een relatief beperkte vermindering gaat en omdat de voorgestelde herinrichting gekoppeld wordt aan een doordacht parkeerbeheer (uitbreiden blauwe zone) en het inzetten en bijkomend signaleren van de verderaf gelegen parkings aan Drongenstation en de Asselsstraat.

Maximaal respect voor de erfgoedwaarde

Het ontwerp speelt in op de 'tactiliteit' van zijn omgeving en geeft een interessant antwoord op zijn historische context. Voorliggend plan beperkt zich evenwel tot de pure omgevingsaanleg en bevat nog géén uitgewerkte ontwerpvoorstellen voor de verschillende 'objecten' (kiosk, zitelementen) op het plein. Uiteraard zal de verdere vormgeving en de concrete inplanting van deze objecten in detail besproken moeten worden met de betrokken overheidsinstanties (Onroerend Erfgoed).

Om in te spelen op het advies van Onroerend Erfgoed, werd het plan nog beperkt aangepast onderstaande punten :

- De paden op het plein tussen het oorlogsmonument en de Leie werden in breedte gereduceerd van 3 m naar 2 m. Om de impact op het wortelstelsel van de waardevolle bomen tot een minimum te beperken, zal de nieuwe verharding bovendien volledig in opbouw worden aangelegd (er wordt dus m.a.w. thv de bomen niet meer weggegraven dan de huidige verharding (ong. 12 cm) en worden de paden opgesloten met metalen profielen ipv klassieke boordstenen.*
- Om de historische as en bijhorend zicht op de ingang van de abdij te behouden, zal de kiosk verplaatst worden naar de rand van het plein. De banken worden aangepast en op de plaats waar*

de kiosk oorspronkelijk ingeplant was komt een nieuwe boom. Verder zijn de groenvakken voor de kapel groter gemaakt zodat de standbeelden in deze zone allemaal kunnen blijven staan.

- Het pad naast de oostelijke vleugel van de abdij wordt opgeschoven om ruimte vrij te maken voor een heraanplant van de (historische) bomenrij.

- De trapconstructie in de groenstrook van de Leie wordt verschoven zodat de ingrepen minstens 5 m houden van de stam van de flankerende bomen.

Watertoets

Het is aan de vergunningverlenende overheid om de watertoets ten gronde te doen en de nodige adviezen, conform de bepalingen in het besluit van de Vlaamse regering van 20 juli 2006 tot vaststelling van de nadere regels voor de toepassing van de watertoets, tot aanwijzing van de adviesinstantie en tot vaststelling van nadere regels voor de adviesprocedure bij de watertoets vermeld in artikel 8 bij het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, in te winnen.

We stellen voor onderstaande afweging en verbetervoorstellen mee te nemen bij het behandelen van de watertoetsadviezen en het opstellen van de waterparagraaf in het finale vergunningbesluit.

Op basis van de aard van de aangevraagde werken, wordt geoordeeld dat deze géén schadelijk effect kunnen veroorzaken op de waterhuishouding. Over het volledige projectgebied beschouwd, vermindert immers het aandeel niet waterdoorlatende verharding. Toch zijn nog een aantal verbeteringen aan het ontwerp mogelijk om de impact van de geplande verharding op de waterhuishouding nog verder te doen dalen.

Het op vandaag volledig verharde plein wordt immers vervangen door een groenzone. De paden doorheen deze groenzone leiden het water af naar de omgevende groenzones en zijn dus op zich niet waterdoorlatend. De keuze voor niet-waterdoorlatende materialen volgt uit het toekomstig gebruik. De paden maken het plein toegankelijk voor evenementen en moeten in die zin voldoende draagkrachtig zijn. Om die reden is gekozen voor platines die opgevoegd worden met gemodificeerde mortel. Gezien de beperkte dikte van platines (6 à 8 cm) is het technisch onmogelijk deze waterdoorlatend aan te leggen zonder dat ze binnen de kortste keren schots en scheef komen te liggen.

Het water van de omgevende rijweg wordt opgevangen en afgevoerd via riolering. Het water van de wegenis rondom Drongenplein laten afstromen naar de nieuwe groenzones op het plein was immers fysisch niet mogelijk omwille van het niveauverschil tussen het plein en de gevelrij aan de overzijde. De verhoogde pleinaanleg is ingegeven vanuit de bestaande toestand. Het niveauverschil wordt nog vergroot door de eis om de bestaande bomen en hun wortelgestel maximaal te vrijwaren door de paden volledig in opbouw aan te leggen. Afwatering naar het groene plein is dus niet mogelijk, wél zou kunnen overwogen worden om tenminste een deel van de weg richting Assels te laten afwateren naar de parkeervakken in kasseien om hier dan natuurlijk te infiltreren, en dit indien de lokale bodemgesteldheid zich hiertoe zou lenen.

De geplande parkeervakken zijn in principe niet waterdoorlatend. Ze worden immers aangelegd op een betonfundering. Om de waterdoorlatendheid te vergroten zou deze betonfundering – tenminste voor de dwarsparkeerplaatsen aan Drongenplein – vervangen kunnen worden door een fundering in steenslag. De kasseien zullen dan worden opgevoegd met gemodificeerde mortel. Uiteraard kan deze maatregel maar worden toegepast indien de bodemgesteldheid zich hiertoe zou lenen.

Conclusie

Het ontwerp getuigt van een goede ruimtelijke ordening. De aanpassingen die voorgesteld werden naar aanleiding van de erfgoedtoets en de watertoets, gaan uit van een beperkte planaanpassing zoals voorzien in artikel 4.3.1 van de Vlaamse codex ruimtelijke ordening en kunnen door de vergunningverlenende overheid worden opgelegd als bijzondere voorwaarde.

Beslist het volgende:

VOORSTEL

Artikel 1:

keurt de zaak van de wegen, zoals ontworpen op de bijhorende wegenisplannen, voor een terrein gelegen aan Oude-Abdijstraat, 9031 Drongen, kadastraal bekend 27^{de} afdeling, sectie C, nr. 781B2, goed mits voldaan wordt aan volgende voorwaarden:

- De brandweervoorschriften, die betrekking hebben op deze stedenbouwkundige vergunning, moeten strikt nageleefd worden (zie advies van 24 februari 2016 met kenmerk 045978-001/EPI/2016).
- Aanpassingen van het plan naar aanleiding van de erfgoedtoets :

- De paden op het plein tussen het oorlogsmonument en de Leie dienen in breedte beperkt te blijven tot maximum 2 m. De nieuwe verharding dient bovendien volledig in opbouw te worden aangelegd en opgesloten met metalen profielen.
 - De kiosk dient verplaatst te worden naar de rand van het plein. De banken worden aangepast en op de plaats waar de kiosk oorspronkelijk ingeplant was komt een nieuwe boom. Verder dienen de groenvakken voor de kapel groter gemaakt zodat de standbeelden in deze zone allemaal kunnen blijven staan.
 - Het pad naast de oostelijke vleugel van de abdij dient opgeschoven om ruimte vrij te maken voor een heraanplant van de (historische) bomenrij.
 - De trapconstructie houdt minstens 5 m uit de stam van de flankerende bomen.
- Aanpassingen van het plan naar aanleiding van de watertoets :
- Tenminste een deel van de weg richting Assels dient af te wateren naar de aangrenzende parkeervakken in waterdoorlatende materialen, en dit voor zover de lokale bodemgesteldheid dit toelaat.
 - De dwarsparkeerplaatsen aan Drongenplein dienen uitgevoerd te worden in waterdoorlatende materialen, en dit voor zover de lokale bodemgesteldheid dit toelaat.

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
