

OPSCHRIFT

Vergadering van 14 december 2015

Besluit nummer: 2016_GR_00005

Onderwerp:

Verkavelingsaanvraag - 2015 GE 135/00 - zaak van de wegen - Weigering

Beknopte samenvatting:

Aan de gemeenteraad wordt gevraagd om voor de verkavelingsaanvraag nr. 2015 GE 135/00 voor gronden aan Kastanjestraat, Meibloemstraat, Sparrestraat, Reinaertstraat, 9000 Gent de zaak van de wegen te weigeren.

Bevoegd: Tom Balthazar

DE GEMEENTERAAD

AANHEF

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

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

De beslissing wordt genomen op grond van:

- De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 4.2.25.

Volgende niet-digitale bijlagen kunnen ook geraadpleegd worden:

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

Deze stukken zijn tijdens de vergadering raadpleegbaar in de gemeenteraadszaal. Afschriften van grote plannen en documenten 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

Volgende feiten gaan aan de beslissing vooraf:

Adelaar Properties bvba, Ferdinand Lousbergskaai 103 te 9000 Gent vraagt een verkavelingsvergunning aan voor gronden gelegen aan Kastanjestraat, Meibloemstraat, Sparrestraat, Reinaertstraat te Gent, kadastraal bekend (afd. 16) sectie K nr. 621 K2, (afd. 16) sectie K nr. 621 H2, (afd. 16) sectie K nr. 626 P.

Deze aanvraag werd aangetekend verstuurd op 07 juli 2015. Op 28 juli 2015 is deze aanvraag volledig verklaard.

De te verkavelen gronden liggen in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening grootstedelijk gebied Gent, definitief vastgesteld door de Vlaamse regering op 16 december 2005.

De te verkavelen gronden liggen niet binnen de begrenzing een goedgekeurd bijzonder plan van aanleg of een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Bijgevolg is de bestemming volgens het gewestplan Gentse en Kanaalzone (Koninklijk Besluit van 14 september 1977) van toepassing. De te verkavelen gronden liggen in woongebied.

De aanvraag betreft het bouwrijp maken van het terrein en het verkavelen ervan in 26 loten bestemd voor 24 eengezinswoningen, één voor een meergezinswoning en één voor een gemeenschapsvoorziening. Daarnaast omvat de aanvraag ook de aanleg van de bijbehorende wegenis en infrastructuur en een openbare groenzone.

De woningdichtheid van het totale ontwerp bedraagt 49 woningen/ha.

De aanvraag werd onderworpen aan een openbaar onderzoek van 7 augustus 2015 tot 5 september 2015. Tijdens de periode van dit openbaar onderzoek zijn er 377 schriftelijke bezwaren ingediend.

Samenvatting van de bezwaren met betrekking tot de zaak van de wegen:

Toename Verkeer

Er worden vragen gesteld bij de verkeersveiligheid in de nieuwe straat en op de aansluiting ervan met de bestaande straten. Met het autogerichte project komt het aangenaam fietsen in gezellige straten in het gedrang. Er wordt weinig (geloofwaardige) aandacht besteed aan andere vormen van mobiliteit. Ruimte en aandacht voor fietsverkeer is betreurend klein.

De ontmoediging van het autoverkeer in het bouwblok in functie van een veilige leef- en speelomgeving ontbreekt. Door een autoluw binnengebied te realiseren kan een 'groene loper' worden aangelegd tussen de Meibloemstraat en de Kastanjestraat. In deze zone moet de auto maximaal worden geweerd en enkel laden en lossen mag worden toegestaan. Dit is veel kwalitatiever dan een straat van 8 m breed met langsparkeren. In de centrale straat is meer groenaanleg nodig en moet ook aandacht zijn voor fietsenstallingen.

Om dit autoluw karakter te kunnen bekomen moet een maximum aantal bovengrondse parkeerplaatsen worden vastgesteld om te vermijden dat nagenoeg de volledige zone voor openbaar domein ingenomen wordt door auto's. Autostaanplaatsen moeten diep in het projectgebied worden geweerd. Een ruimere ondergrondse parking kan een oplossing zijn voor een autoluw(er) binnengebied.

Daarnaast wordt ook voorgesteld om te werken met een bovengrondse parkeerhaven aan de uiterste randen van het projectgebied, namelijk aan de zijde van de inrit aan de Meibloemstraat. Er kan aan de hoofdtoegang een parkeerhaven worden voorzien van een 20-tal plaatsen. Een dergelijke parkeerhaven heeft meerdere voordelen zoals onder meer een lagere bouwkost dan een ondergrondse parking, het woonproject kan uitgewerkt worden als een woonerf waarbij de auto uit beeld/afwezig is, de cederboom kan behouden blijven op de parking en er kan een groene loper gerealiseerd worden tussen Meibloemstraat en Kastanjestraat waar de auto te gast is. Daarnaast zorgt een parkeerhaven voor minder versnippering van de parkeerplaatsen waardoor passanten niet op zoek hoeven te gaan naar een parkeerplaats.

Openbaar domein

Het openbaar domein is zeer krap bemeten. De manoeuvreerruimte is zeer beperkt en een lichtjes buiten de parkeervakken geparkeerde wagen kan al voor grote problemen zorgen.

De ontwikkelaar geeft aan dat als de wegenis geen openbaar domein wordt, dit privaat zal worden gemaakt met een slagboom. Een dergelijke 'gated community' is niet wenselijk in de buurt (cfr. Tierenteynproject).

Meer parkeerplaatsen nodig

De aanvraag gaat uit van 1,4 parkeerplaatsen per woning, waarvan 16 bezoekerplaatsen bovengronds. Gezien de verkoopprijs van de nieuwe woningen mag men verwachten dat enkel tweeverdieners de huizen kunnen kopen en dus is de kans op 2 auto's per nieuw gezin reëel. Eén parkeerplaats per woning is aan de lage kant. Meerdere gezinnen beschikken over meer dan één wagen, waardoor de bovengrondse parkeerplaatsen bestemd voor bezoekers, bezet zullen worden door bewoners en de parkeerdruk afgewenteld zal worden op de buurt.

Er wordt gevraagd naar 80 nieuwe parkeerplaatsen voor de nieuwe bewoners opdat de parkeernood op de bestaande bewoners niet zou toenemen. De ontwikkelaar moet worden verplicht tot een grote ondergrondse parkeergarage.

Het minimaliseren van parkeerplaatsen om het autoverkeer terug te dringen is een fabeltje.

Het afkopen van de eventueel ontbrekende parkeerplaatsen is geen oplossing daar enkel de stadskas wordt gevuld en de parkeerproblemen blijven. Dit is een absurde regel.

Het is niet wenselijk dat er een deel van de parkeerdruk vanuit de buurt wordt opgevangen in dit woonproject. Dit staat haaks op het concept van een aangenaam woonklimaat/autoluw binnengebied/woonerf. Er moet worden vermeden dat niet-bewoners op zoek gaan naar een parkeerplaats in dit binnengebied.

Het is onduidelijk of de ondergrondse parkeerplaatsen moeten worden aangekocht door de nieuwe eigenaars. Is deze aankoop verplicht? Niet iedereen zal een dergelijke parkeerplaats wensen te betalen, waardoor de bewoners op het openbaar domein zullen parkeren.

Parkeren in de parkzone

Er moet worden vermeden dat het gehele openbaar domein ingenomen wordt door auto's. Parkeren in de parkzone moet uitgesloten worden, wat in voorliggende aanvraag niet omschreven werd. Een groene loper met parkeerverbod zorgt voor een rustiger woonklimaat en straatbeeld.

Parkeerplaatsen tussen lot 15 en 16

De ruimte voor de parkeerhaven tussen lot 15 en 16 is vreemd ingericht. Er moet achteruit gereden worden tussen twee andere vooruitgeschoven smalle parkeerplaatsen. Dergelijke inrichting van het openbaar domein getuigt van het onvermogen of onwil om de plannen bij te sturen.

Doorsteek Kastanjestraat

De fiets- en voetgangersdoorsteek naar de Kastanjestraat is te smal, te hoekig en een erg verscholen plek die aanleiding zal geven tot overlast en een onveiligheidsgevoel. Aan de zijde van de Kastanjestraat is er totaal geen zicht over wat om de hoek schuilt.

De doorsteek moet breder, minder hoekig en overzichtelijker worden gemaakt. Goede verlichting en ramen in de zijgevel zullen de problemen van sluikstort niet verminderen (cfr. Kokerpark, doorgang Biezenstuk).

Lot 24 en 25 moeten worden geschrapt in functie van de sociale veiligheid in dit steegje. Bijkomend wordt de schaduw hinder voor de aangrenzende tuinen in de Kastanje straat door het schrappen van deze twee loten verminderd.

De sociale veiligheid in deze doorsteek is beperkt. Een voldoende brede, verlichte doorgang is essentieel, evenals een drempelloze aansluiting van de doorsteek naar de Kastanje straat voor fietsers, rolstoelgebruikers en kinderwagens. Er kan meer ruimte geboden worden aan de doorsteek door lot 25 te schrappen

Fietsenstalling

Om het fietsverkeer aan te moedigen moeten overdekte fietsenstallingen worden voorzien op het openbaar domein. De verkavelaar stelt dat er langsheen het openbaar park (lees: in het openbaar park) een fietsenstalplaats voor bezoekers zal worden voorzien.

Er moet minimaal een fietsenstalling van 104 m² worden voorzien (24*3 + 16*2). Op de wegenisplannen is een zone voor fietsenstalling getekend van ca. 80 m², wat niet voldoet. Er worden bovendien geen bijkomende plaatsen voor bezoekers voorzien.

Bovendien zal de zone voor fietsenstallingen dienst moeten doen als keerpunt voor brandweerwagens. Dit zal ten koste gaan van het openbaar groen in de verkaveling.

De barrière tussen de wegenis en het park is niet wenselijk en zorgt voor een bijkomende isolatie van het parkje.

In- en uitrit Meibloemstraat

De ontsluiting van het nieuwe project op de Meibloemstraat moet verkeersveilig worden ingericht met verhoogde aandacht voor de vele kinderen op weg naar school of het Kokerpark.

Met de voorliggende plannen kan men snel het binnengebied indraaien, op maat van de auto. Deze inrichting is niet afgestemd op het woonerf karakter, de zone 30 in de Meibloemstraat en de zwakke weggebruiker. De afschuining ter hoogte van de aansluiting op de Meibloemstraat wordt beter vervangen door een breed rechthoekig voetpad waardoor de zwakke weggebruiker beschermd worden tegen inrijdend verkeer en deze automatisch trager zullen rijden.

Het is ook niet duidelijk of er een voetpad zal voorzien worden?

Er wordt hinder verwacht door verkeerslawaaï met in- en uitrijden enkel via de Meibloemstraat. Dit is niet gewenst.

Ophoging straatniveau

Op de plannen staat een verhoging van het straatniveau van de site met 1 m boven het huidige niveau van de omliggende huizen aangegeven. Het is niet duidelijk of het gaat om een terreinophoging of dat de gronden vandaag al hoger liggen dan het peil van de Meibloemstraat. In de voorschriften en de toelichting inzake reliëfwijzigingen staat hier niets van vermeld.

Een terreinophoging zou een budgettaire ingreep zijn van de ontwikkelaar daar het ophogen een kostenbesparing betekent voor het graven van een ondergrondse parking.

Wat betekent dit voor de waterhuishouding voor de omliggende woningen?

De ophoging van het terrein zal bovendien tijdens droge periodes leiden tot een onnodig hoge consumptie van water om aanplantingen en gras in leven te houden.

Er wordt gevraagd wat de reden van de ophoging is.

Een bezwaarindienaar vraagt een persoonlijk terreinprofiel van de nieuwe toestand. Dit is niet voorzien in het dossier.

Het bestaande reliëfverschil van ca. 0,85 m zou volgens het ontwerpbesluit Gemeenteraad 25 maart 2013 niet toegestaan worden bij kavels voor eengezinswoningen. Waardoor geen bijkomende ophogingen kunnen worden uitgevoerd. In de voorschriften werd dit door de aanvrager enkel opgenomen voor de inrichting van het niet-bebouwd gedeelte. Gelieve dit ook te laten opnemen voor wat betreft de bebouwing zelf.

Wateroverlast

In de Sparrestraat is er een groot probleem van water in de kelders. Er wordt gevraagd om een studie te maken van de effecten van de verkaveling op de omringende kelders.

Er wordt een afwijking gevraagd op de gewestelijke hemelwaterverordening, wat onaanvaardbaar is. De site is vermoedelijk geschikt voor infiltratie van hemelwater. Tijdens hevige piekbuien kwam de Meibloemstraat onder water te staan, wat de noodzaak aan duurzame alternatieven met de focus op hergebruik, infiltratie en buffering bevestigt.

Er wordt voorgesteld om in het openbaar park een wadi aan te leggen in combinatie met kindvriendelijke spelelementen. Een dergelijke wadi kan bijdragen aan een kwalitatieve inrichting van het park, verdroging tegengaan en een attractief element zijn voor spelende kinderen.

Vooraleer de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar dit dossier adviseert wordt gevraagd aan de gemeenteraad een beslissing te nemen over de zaak van de wegen.

Deze beslissing wordt genomen om volgende redenen:

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 wordt ongunstig beoordeeld om volgende redenen.

(1) De aanvraag strekt ertoe om in het binnengebied tussen de Kastanjestraat, Meibloemstraat, Sparrestraat en Reinaertstraat een bijkomende weg aan te leggen. Op deze wijze wil men een bijkomende weg voorzien in een wijk met een reeds dicht en dens stratenpatroon. Dit is niet wenselijk. Het aanleggen van een bijkomende weg in een binnengebied heeft nadelige effecten op het gebied van verkeerintensiteit, verkeersveiligheid, parkeerdruk, geluid en luchtkwaliteit.

Deze nadelige effecten worden best vermeden en kunnen niet verantwoord worden door de vraag om in dit binnengebied voor het eerst woningen en een appartementsgebouw te bouwen.

(2) De aangevraagde weg biedt ook onvoldoende waarborgen op het gebied van vlotte en veilige verkeersafwikkeling. De weg heeft enkel een aantakking voor autoverkeer langs de zijde van de Meibloemstraat. Langs de zijde van de Kastanjestraat is enkel een doorgang voor fietsers en voetgangers mogelijk. Dit betekent dat zowel het inkomende als het uitgaande auto- en vrachtverkeer de ingang langs de Meibloemstraat dient te gebruiken en dat verwacht wordt dat de voertuigen in het binnengebied zich keren op de parkeerplaatsen of op het keerpunt dat ingetekend is binnen de zone voor gemeenschapsvoorzieningen. Er is evenwel geen zekerheid

dat de zone voor gemeenschapsvoorzieningen op deze plaats volwaardig toegankelijk is voor verkeer, vermits het mogelijk is dat daar een gebouw opgetrokken wordt of een park- of spelvoorziening die het niet mogelijk maakt om daar met wagens en vrachtwagens te keren. Dit schept niet enkel een probleem voor verkeer met personenwagens, maar zeker voor vrachtwagens die nodig zijn voor leveringen, verhuisbewegingen en herstellingen.

(3) De voorgestelde weg biedt bovendien niet de vereiste waarborgen op het gebied van brandveiligheid en doorgang van hulpdiensten. Voor een veilige bediening van een binnengebied waar 40 wooneenheden gepland worden (24 eensgezinswoningen en 16 appartementen) worden door de brandweer twee ontsluitingswegen verwacht. Bij één enkele ontsluitingsweg is het immers mogelijk dat een stilstaand voertuig de toegang tot het gebied verspert en zo de vlotte aan- en afvoer van hulpvoertuigen belemmert of onmogelijk maakt. Een tweede ontsluitingsweg is in dit binnengebied niet aanwezig. Het keerpunt dat voorgesteld werd als compensatie biedt niet de nodige waarborgen aangezien het ingetekend werd in de zone voor gemeenschapsvoorzieningen en de integrale toegankelijkheid van deze zone – zoals reeds vermeld – niet gewaarborgd is. De zone kan immers gebruikt worden voor een gebouw, een park of een speeltuin.

Deze drie redenen vormen elk afzonderlijk en zeker samen beschouwd een voldoende reden om de weg in dit binnengebied niet toe te laten en de zaak van de wegen te weigeren.

Bovendien wordt deze weg aangevraagd om in dit binnengebied een verkaveling voor 40 wooneenheden (24 eensgezinswoningen en 16 appartementen) mogelijk te maken. Het voorzien van zoveel woningen in een thans niet bewoond binnengebied is in deze bijzonder dicht bevolkte wijk niet wenselijk, zeker gelet op het feit dat het aantal inwoners in deze wijk ten opzichte van het jaar 2000 met 18 pct. is toegenomen en dat in deze wijk de streefcijfers inzake het aantal woningen voorzien in het ruimtelijk structuurplan reeds sterk overschreden worden.

**Op voorstel van het college van burgemeester en schepenen
Beslist het volgende:**

BESLISSING

Artikel 1:

weigert de zaak van de wegen, zoals ontworpen op het verkavelingsplan en de bijhorende wegenisplannen, voor gronden gelegen aan Kastanjestraat, Meibloemstraat, Sparrestraat, Reinaertstraat, 9000 Gent, kadastraal bekend 16^{de} afdeling, sectie K, nr. 621K2, H2 en 626P,.

BIJKOMENDE INFO BIJ HET BESLUIT

Afdeling Stedenbouwkundige Vergunningen — Stedenbouw en Ruimtelijke Planning

Visum van de financieel beheerder:

Het visum is niet van toepassing

STEMMING

Aangenomen door de gemeenteraad in openbare vergadering van 15 december 2015

- Met unanimititeit
-