

OPSCHRIFT

Vergadering van 26 januari 2015

Besluit nummer: 2015_GR_00050

Onderwerp:

2014/70121_Fietsbruggen Parkbos_Aanvraag stedenbouwkundige vergunning - Bijzondere Procedure - nieuwe wegenis - Goedkeuring

Beknopte samenvatting:

Aan de gemeenteraad wordt gevraagd om zich uit te spreken over de zaak van de wegen in het kader van vermelde stedenbouwkundige vergunningsaanvraag. Het betreft meer bepaald de goedkeuring van het tracé van de weg en de concrete inrichting, zoals opgenomen in de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor het aanleggen van fietsers- en voetgangersbruggen over de Ringvaart/R4 en over de E40 met omgevingsaanleg en de aanleg van een fietspad op de oude spoorwegbedding tussen Rijvisschestraat en E40 in het kader van het project 'Groenpool Parkbos'.

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:

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

- Dossier 2014/70121 – stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor het aanleggen van fietsers- en voetgangersbruggen over de Ringvaart/R4 en over de E40 met omgevingsaanleg en aanleggen van een fietspad oude spoorwegbedding tussen Rijvisschestraat en E40 in het kader van Groenpool Parkbos.

Deze stukken zijn tijdens de vergadering raadpleegbaar in de gemeenteraadszaal.

MOTIVERING

Volgende feiten gaan aan de beslissing vooraf:

Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen vraagt namens Stad Gent een stedenbouwkundige vergunning aan voor een terrein gelegen aan Leebeekstraat/De Pintelaan/Oudespoorweg, 9052 Gent-Zwijnaarde, kadastraal bekend 9^{de} afdeling, sectie I, openbaar domein, 24^{de} afdeling, sectie A, nr. 11C, 29A2, 47B2, 50E2, Z en 51L. Deze aanvraag werd per beveiligde zending bezorgd aan de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar op 9 juli 2014. Op 4 september 2014 is de aanvraag door de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar ontvankelijk en volledig verklaard.

De voorliggende plannen omvatten het brugontwerp (brug Ringvaart + E40) en de aansluitende omgevingsaanleg ter realisatie van een fietsverbinding over de E40 en over de Ringvaart/R4 als missing link van een langzaam verkeersas op de oude spoorweg Gent - De Pinte.

De aanvraag wordt gevat door de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijke RUP 'Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent, Afbakening grootstedelijk gebied Gent - deelproject 6C Parkbos'.

De aanvraag werd onderworpen aan een openbaar onderzoek van 19 september 2014 tot 19 oktober 2014. Tijdens de periode van dit openbaar onderzoek zijn er 3 schriftelijke bezwaren (waarvan 1 petitielijst) ingediend. Deze bezwaren zullen worden behandeld door de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar. Dit gemeenteraadsbesluit beperkt zich tot het bespreken van de bezwarende elementen die relevant zijn voor het beoordelen van de zaak van de wegen door de gemeenteraad.

De bezwarende elementen die relevant zijn voor de zaak van de wegen kunnen als volgt worden samengevat en besproken :

Bezwaar 1

De realisatie van de voorgestelde bruggen wordt fundamenteel in vraag gesteld.

Door het opsplitsen van de noodzakelijke vergunningsaanvragen voor het volledige traject wordt het onderzoek naar mogelijke alternatieven voor de bruggen ondermijnd. De oorspronkelijke motivering was gesteund op het geplande wetenschapspark, nu deze zone is vernietigd door de Raad van State vervalt dit motief.

Bovendien zijn de eerder vergunde delen langsheen de oude spoorwegbedding nog niet aangevat en wordt die vergunning nog betwist bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

Volgens bezwaarindieners wordt deze aanvraag beschouwd als een economisch onverantwoorde uitgave en absoluut geen prioritaire noodzaak.

Bespreking

Er werd wel degelijk een onderzoek naar alternatieven gevoerd, met name in de startnota voor de fietsbruggen (procedure fietsfonds voor Provinciale auditcommissie en Regionale Mobiliteitscommissie). Tevens werden de krijtlijnen voor dit tracé vastgelegd in het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Parkbos Gent, dat op haar beurt kadert in een globaal

inrichtingsplan waardoor er voldoende zicht is op het totaalbeeld om deze aanvraag te beoordelen.

In de vernoemde startnota werden enkele alternatieven voor deze fietsas bestudeerd. Een eerdere studie (Tuc Rail, Haalbaarheidsstudie fiets- en voetgangersbruggen over de Ringvaart/R4 en de E40) uit 2010 bestudeerde de verschillende types bruggen en bekeek ook een tunnelvariant. De startnota bespreekt tevens enkele varianten van de bruggen, voorgesteld door het plaatselijke actiecomité.

Het is op basis van de gevoerde onderzoeken samen met een afweging inzake prioriteit en kostprijs dat de uiteindelijke beleidskeuzes zijn gemaakt.

Het doel van de Parkbosbruggen is breder dan alleen maar de ontsluiting van het initieel geplande Wetenschapspark Rijvissche. Voornamelijk de bereikbaarheid van de groenpool Parkbos voor de inwoners van Gent vormt een belangrijke motivatie voor de Parkbosbruggen, wat in de verschillende studies werd onderbouwd en aangetoond. Het wegvallen van de motivatie van de overbrugging N60 (over de ovonde) door de vernietiging van het wetenschapspark heeft maar een minieme invloed op de noodzaak voor de aanleg van de Parkbosbruggen.

Op 17 november 2014 werden de werken aan de eerste fase van de oude spoorwegverbinding aangevat. Het project oude spoorwegverbinding met aansluitend twee fietsbruggen werd inderdaad in stukken opgedeeld om de realisatie te kunnen versnellen. Een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag in verschillende fasen kent bovendien zijn verklaring aangezien er verschillende opdrachtgevers verantwoordelijk zijn voor verschillende delen van het traject.

Er werd geen schorsingsverzoek ingediend voor de vergunning van de oude spoorwegverbinding. De Raad voor Vergunningsbetwistingen heeft zich inderdaad over dit dossier nog niet uitgesproken.

Voorliggende handelingen zijn echter in principe niet noodzakelijk afhankelijk van andere ingrepen (waaronder de eerder verleende vergunning voor de inrichting van de oude spoorwegbedding). De fietsbruggen en aansluitende stukken kunnen op zich volledig autonoom functioneren binnen de projectsite van het Parkbos. Met dit traject wordt het Parkbos rechtstreeks ontsloten met het centrum van Gent via een veilige voetgangers- en fietsverbinding, meerbepaald tussen de De Pintelaan en de Rijvisschestraat.

Bezwaar 2

De aanvraag slaat niet enkel op openbaar domein, wat verkeerdelijk wordt vermeld in de nota.

De onteigeningen zijn nog niet afgerond.

Stad Gent als aanvrager wordt juridisch in vraag gesteld.

Bespreking

Het feit dat er nog een onteigeningsprocedure loopt wordt eveneens vermeld bij de desbetreffende passage. De procedure voor gerechtelijke onteigening gaat steeds een minnelijke fase vooraf. De onderhandelingen met betrekking tot dit dossier lopen nog. De onteigende heeft gevraagd om de mogelijkheid te bekijken zijn volledig perceel te kunnen verkopen. Het onderzoek daarover loopt bij het overheidsbedrijf Sogent. Ook voor het perceel op de oude spoorweg lopen de onderhandelingen tussen eigenaar en onteigende instantie (VLM).

De aanvrager van een stedenbouwkundige vergunning hoeft echter niet noodzakelijk eigenaar te zijn van het perceel of percelen in kwestie, noch over een machtiging te beschikken van de

eigenaar of een bestuur.

In de samenwerkingsovereenkomst tussen de verschillende partners werd stad Gent als bouwheer aangewezen. Zij zal ook eigenaar en beheerder van de bruggen worden. Een cofinanciering door verschillende partijen is geregeld via dezelfde samenwerkingsovereenkomst.

Bezwaar 3

Het dossier is onvolledig en hierdoor onontvankelijk.

Volgende tekortkomingen worden opgemerkt:

- Ontbreken van kadastrale gegevens*
- Geen inrichtingsstudie en reconversierapport voor de volledige Kasteelparkgebiedzone*
- Geen verwijzing naar beschermingsbesluiten*
- Geen vermelding van het aantal te rooien en nieuw aan te planten bomen*
- Onvolledige ruimtelijke en historische context*
- Geen verwijzing naar besluit inzake voetgangersverkeer, fietsvademecum, toegankelijkheidstoets*
- Geen natuurtoets en watertoets*

Bespreking

Het is de taak van de vergunningverlenende overheid om te oordelen of een dossier al dan niet volledig en ontvankelijk is. De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar heeft in dit geval op 4 september 2014 de aanvraag volledig en ontvankelijk verklaard.

Voor wat betreft de vernoemde tekortkomingen:

- Er worden weldegelijk kadastrale gegevens aangegeven in het dossier, zowel tekstueel als op plan.*
- Een inrichtingsstudie en reconversierapport worden inderdaad gevraagd in het geval van inrichting van een Kasteelparkgebiedzone (artikel 4, RUP Parkbos). Het betreft hier echter een inrichting op de rand van het kasteelparkgebied (Maaltebruggepark). Voor het Maaltebruggepark – wat een aaneengesloten geheel is – is een ontwerpplan in opmaak. De brughelling ter hoogte van het park valt buiten de perceelsgrenzen van het Maaltebruggepark.*
- Een verwijzing naar de vigerende beschermingsbesluiten gebeurde inderdaad niet expliciet in het dossier. Het voorwerp van de aanvraag wordt enkel gevat door het beschermd landschap Kastelensite, welke wordt aangeduid op een addendum in het dossier.*
- Het aantal te rooien bomen staat opgenomen in tabel op plan addendum “4427-P-PU-ADD-01”, het aantal nieuw aan te planten bomen is niet in een overzicht opgenomen. Uit de deelplannen kan wel afgeleid worden hoeveel nieuw aan te planten bomen er komen.*
- De historische context betreft geen verplicht onderdeel van de dossiersamenstelling en wordt enkel ter situering meegegeven.*
- De toetsing aan de verschillende geleedende verordeningen en andere regelgeving gebeurt door*

de vergunningverlenende overheid

Bezwaar 4

De aanvraag is niet verenigbaar met de voorschriften van het RUP Parkbos.

Bespreking

De aanvraag is niet in strijd met het algemeen voorschrift onder art 1.1. Groenpool Parkbos.

Er is geen sprake van nieuwe weginfrastructuur, die niet voldoet aan de vernoemde uitzonderingen (i.h.b. nieuwe voet- en fietswegen). De verschuiving van een deel van de Leebeekstraat kan weldegelijk als optimalisatie van het openbaar domein beschouwd worden. Het betreft geen nieuwe weginfrastructuur en het bestaande wegprofiel wordt niet verbreed.

De overdruk 'dreef' is te beschouwen als een richtlijn/visie die vertaald moet worden in een concreet inrichtingsplan. Dit is gebeurd in deze studie. In de genoemde delen van de Leebeekstraat en de De Pintelaan worden op dit moment geen ingrepen uitgevoerd. In een latere fase kan hier alsnog een dreef uitgebouwd worden.

De aanduiding van de 'kunstwerken' op het grafisch plan van het RUP zijn indicatief voor wat betreft de exacte inplanting en configuratie. De voorschriften laten verschillende mogelijkheden van type kunstwerk toe (brug, tunnel, ...) zonder reeds een uitspraak te doen over de exacte inplanting en configuratie. In de toelichting wordt verduidelijkt dat ze vooral tot doel hebben om het portaal Maaltepark te verbinden met het stadscentrum, alsook fungeren als landmark/baken.

De aanvraag bevindt zich op de rand van de bestemming 'kasteelparkgebied' (art. 4).

De aanleg van fietspad en aanrijhelling van de fietsbruggen is wel degelijk te beschouwen als de aanleg van een pad. De landschapswaarden worden niet in het gedrang gebracht. Door de omgevingsaanleg wordt het landschap hier nog versterkt en wordt de bestaande ruimte tussen de haag van het Maaltebruggepark en de Leebeekstraat beter ingericht.

Bezwaar 5

De aanvraag bevat geen milieueffectenrapportage.

Het project heeft nochtans grote gevolgen voor planten, dieren en ecosystemen, geluid en trillingen, het aanwezige erfgoed, bijkomend afval, volksgezondheid en privacyhinder .

Bespreking

Het dossier is vergezeld van een brief afkomstig van de dienst Mer (Vlaamse overheid) waarin uitdrukkelijk wordt gesteld dat deze aanvraag niet valt onder de milieubeoordelingsplicht, zoals bepaald in het MER-besluit van 10/12/2004.

Het dossier bevat tevens een Mer-screeningsnota. Bij de ontvankelijkheids- en volledigheidverklaring werd door de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar het volgende geconcludeerd:

'In de project-MER-screeningsnota die bij het dossier werd gevoegd, wordt aangetoond dat de milieueffecten van het voorgenomen project niet van die aard zijn dat zij als aanzienlijk moeten beschouwd worden. De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar verklaart zich akkoord met deze conclusie. De opmaak van en project-MER kan dus redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens bevatten over aanzienlijke milieueffecten. Derhalve is de opmaak van een project-MER niet nodig.'

In het bijzonder voor wat betreft de aantasting van het aanwezige groen kan het volgende worden vermeld.

Het project Parkbos, waarvan de doelstellingen oa. in het ruimtelijk uitvoeringsplan zijn opgenomen, heeft als doelstelling om een groenpool in het zuiden van Gent te realiseren. In die groenpool worden boskernen, natuurgebieden, dreven en andere landschapselementen ontwikkeld. Tevens zijn er doelstellingen rond mobiliteit, landbouw,... In het kader van de verschillende inrichtingsprojecten, is het soms nodig om bomen te verwijderen. Het verwijderen van enkele bomen doet echter geen afbreuk aan de projectdoelstellingen, gezien die een globale opwaardering van het landschap in de groenpool beogen. Tevens wordt nauwlettend nagegaan of het verwijderen van groen al dan niet een significante impact heeft op de omgeving.

Wat de impact op het nat natuurgebied Rijvissche betreft, is de landing van de brughelling op de Oude Spoorweg in nauw overleg met Agentschap Natuur en Bos besproken en verder uitgewerkt. De brughelling wordt voornamelijk op palen geplaatst zodat er geen feitelijke barrière gevormd wordt in het natuurgebied. Er zal dan ook nagenoeg geen versnippering van het natuurgebied optreden.

Voor de plaatsing van de brug zal gebruik worden gemaakt van het oude tracé van de spoorwegbedding.

Tenslotte dient te worden vermeld dat met de keuze voor een brug i.p.v. een tunnel de impact op het nat natuurgebied tot een minimum wordt herleid; waar een ondertunneling zal leiden tot een grondwatertafelverlaging met een potentieel permanent biotoopverlies voor het nat natuurgebied, is hier bij de brug geen sprake van.

Inzake privacy-hinder wordt opgemerkt dat bij de inplantingskeuze van de bruggen en het ontwerp van de omgevingsaanleg maximaal is rekening gehouden met het beperken van de privacy-hinder. Het volledig wegnemen van enige inkijk is weliswaar niet haalbaar, maar zoveel mogelijk milderende maatregelen werden toegevoegd zodat de gebruikers van de bruggen niet aangemoedigd worden in te kijken, maar eerder zijn blik naar een andere kant te richten. Alle groenvoorziening op openbaar domein wordt onderhouden door de bevoegde (stads-)diensten.

Bezwaar 6

De aanvraag wordt niet gekaderd in een globale mobiliteitsstudie

Er werd niet ten gronde onderzocht of alle bezoekers uit Gent gebaat zijn met de geplande bruggen.

Bespreking

Het belang van de oude spoorwegbedding kwam naar voor in een heel aantal studies rond mobiliteit in Gent zoals onder andere GRUP Parkbos, Portalenstudie, Gemeentelijke Ruimtelijk Structuurplan Gent, Mobiliteitsplan Gent.

De studie 'ontwikkelen huisstijl Parkbos + recreatieve visie + inrichting portalen' die opgemaakt werd in juli 2010 in opdracht van het Agentschap voor Natuur en Bos, schetst in hoofdstuk 4 op welke manier het Parkbos recreatief ontsloten kan worden en ook toegankelijk gemaakt wordt via openbaar vervoer, auto en fiets.

In de 'Startnota Fietsbruggen op de Oude Spoorwegbedding Gent – De Pinte ikv de groenpool Parkbos' werd de bereikbaarheid van de groenpool volgens verschillende scenario's onderzocht. Hierbij is ook de bereikbaarheid van de groenpool via de N43 Kortrijksesteenweg en de N60 Oudenaardsesteenweg in overweging genomen.

De bereikbaarheid is onderzocht voor 3 scenario's:

- Scenario 0: er worden geen fietsbruggen gerealiseerd*
- Scenario 1: er wordt enkel een fietsbrug gerealiseerd over de E40*
- Scenario 2: zowel de brug over de E40 als over de Ringvaart worden gerealiseerd*

Deze scenario's werden onderzocht op de bereikbaarheid voor fietsers, de directheid, de aantrekkelijkheid, de bereikbaarheid voor voetgangers en via het openbaar vervoer. Het scenario waarbij beide overbruggingen gerealiseerd worden, komt hier als beste scenario naar voor.

De startnota geeft tevens een uitgebreide onderbouwing voor de realisatie van beide fietsbruggen, vertrekkend vanuit diverse beleidsdocumenten.

Het is dan ook niet correct te stellen dat de aanvraag niet gekaderd is in een mobiliteitsstudie. Tevens werd de noodzaak en eventuele alternatieven wel degelijk onderzocht in de startnota.

Het klopt dat niet iedere bezoeker de geplande Parkbosbruggen zal gebruiken om naar het Parkbos te komen. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de rol die de Parkbosbruggen zullen hebben voor recreatieve fietsers en voor functionele fietsers.

Het functioneel belang van de bruggen is voornamelijk van toepassing voor fietsers die van het zuiden van Gent komen (Sint-Martens-Latem, Deinze, Nazareth, De Pinte, Zwijnaarde ten westen van de N60 en Sint-Denijs-Westrem). Zij zullen de fietsbruggen gebruiken als korte en veilige route naar de schoolcomplexen of bedrijventerreinen ten zuiden van Gent. In de startnota werd een inschatting gemaakt van het potentieel aan fietsers dat de fietsbruggen zou kunnen gebruiken als functionele fietsroute. Het is om die reden dat de fietsas onderdeel uitmaakt van het netwerk Lange Afstandsfietspaden (LAF) en het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF).

Daarnaast hebben de Parkbosbruggen ook een recreatieve meerwaarde. Het fietsroutenetwerk, dat nu de N60 volgt, zal na aanleg van de bruggen aangepast worden zodat deze over de bruggen en de Oude Spoorweg loopt. Deze route biedt immers meer belevingswaarde en is een veiligere route dan de huidige route over de N60.

Fietsers vanuit Merelbeke zullen inderdaad een andere route volgen. Fietsers vanuit het centrum van Gent of de oostelijke gemeenten (Ledeberg, Sint-Amandsberg) zullen eerder het fietspad langs de Ringvaart/R4 gebruiken tot aan de Parkbosbruggen (veiligere route) of volgen de De Pintelaan. Deze routes zijn korter dan een eventuele route langs Hamerlandtrageel, over de nieuwe bruggen aan de Ghelamco Arena, langs trekweg Boven-Schelde via centrum Zwijnaarde naar het Parkbos.

De functionele fietser die deze route moet doen, zal toch de kortste weg nemen en dat is via de De Pintelaan, over de bruggen richting Parkbos.

Fietsers uit het westen van Gent zullen langs de Ringvaart doorrijden naar de Parkbosbruggen ofwel via de Beukenlaan en het centrum van Sint-Denijs-Westrem het Parkbos bereiken. De drukke Kortrijksesteenweg, met zijn vele op- en afritten, dubbele tweevaksbaan en aanliggend fietspad, biedt geen veilige oplossing voor fietsers, die deze verkeersas veelal zullen mijden.

De bezwaarschrijver suggereert een tunnel onder de E40 ter hoogte van de Kortrijksesteenweg. Qua uitvoeringsmethode zijn er 2 opties:

OPTIE 1: De E40 moet opengebroken worden ter hoogte van het knooppunt.

AWV heeft aangegeven tijdens werkgroepvergaderingen dat een dergelijke uitvoeringsmethode een heel grote verkeersimpact zal hebben op de E40. Dit is niet wenselijk gezien het belang van deze verkeersas.

OPTIE 2: Er moet onder de E40 geboord worden.

In de haalbaarheidsstudie van TUCRail werden 2 booralternatieven besproken:

“Een mogelijkheid om de E40 niet te onderbreken is het procédé toe te passen van het persen van prefab kokerelementen onder de E40. Gezien echter de grote afmetingen van de elementen is dit niet mogelijk zonder impact op de bedrijfszekerheid van het bovenliggende verkeer. Het persen van deze elementen op een geringe diepte geeft niet onbelangrijke zettingen. Door de grote weerstand zullen voorafgravingen aan het front noodzakelijk zijn (inwendig vanuit het kokerelement) met té grote risico's voor het bovenliggende verkeer. Vandaar dat deze piste werd verlaten. Een alternatief procédé bestaat uit het onderboren onder gecontroleerde druk (een gesloten tunnelboormachine onder bentonietdruk). Dit vereist evenwel een ronde doorsnede en minimaal één tunneldiameter gronddekking boven de tunnel. Voor zo'n beperkt traject is dit economisch gezien niet verdedigbaar.”

De techniek met tunnelboormachine vereist minimum 1 tunneldiameter gronddekking : dit is een absolute technische vereiste bij deze techniek en betekent dat je over het volledige tracé die dekking zeker nodig hebt. Een gelijkgrondse fietstunnel is dus niet mogelijk met deze uitvoeringswijze. Ook is de vaste kost zeer hoog: vertrekschacht, ontvangtschacht en aan- en afvoer van de tunnelboormachine.

Beide uitvoeringsmethodes werden om bovenstaande redenen niet weerhouden.

Een fietstunnel verhoogt niet wezenlijk het fietscomfort. De fietser zal met deze oplossing gedwongen worden om langs de N43 te rijden. Deze drukke verkeers-as ontsluit woonzones, handelszaken, kantoren. Er zijn veel in- en uitritten zodat er meerdere conflictpunten zijn langs de N43 en het ongevalsrisico voor fietsers hierdoor verhoogt. Ook is de belevingswaarde voor fietsers nihil. De overstekbaarheid voor fietsers is op de N43 verre van optimaal. Dit is dus geen alternatief voor de fietsbruggen. Ruimte voor een dubbelrichtingsfietspad op de N43 is in de toekomst niet gegarandeerd. Omdat de N43 geselecteerd is als een secundaire weg type III (een openbaar vervoersas) wordt onderzocht of een tram op eigen bedding kan gerealiseerd worden op dit tracé.

Fietsers uit Gent-Centrum of De Pinte en Sint-Martens-Latem gebruiken nu, als alternatief voor de Kortrijksesteenweg, veelal de voorgestelde route. Voor een belangrijk aandeel van deze fietsers zal de route over de De Pintelaan – Parkbosbruggen – Oude Spoorweg echter een kortere route zijn dan degene die ze nu volgen.

Bezwaar 7

De aanvraag voldoet niet aan een aantal technische vereisten (CEMT Classificatie ifv vrije doorvaarthoogte en veiligheid) en architecturale doelstellingen.

Bespreking

CEMT Classificatie

Het Westervak van de Ringvaart is slechts beperkt onderhevig aan waterpeilschommelingen. Enkel tijdens wassen stijgt het water op het Westervak tot enkele decimeter boven het normaal peil, op momenten dat het water van Leie en Boven-Schelde niet snel genoeg kan afgevoerd worden naar zee. Een handhaving van het normaal peil op het Westervak is derhalve slechts in

uitzonderlijke omstandigheden niet mogelijk. Vanaf een peil van 5,90 m TAW wordt 3-laagse containervaart verboden op het Westervak van de Ringvaart om Gent. Algemeen kan gesteld worden dat het normaal peil grotendeels gehandhaafd kan worden zodat er geen problemen zijn voor de 3-laagse containervaart.

Verder is het zo dat tijdens wasperiodes de scheepvaart sowieso al beperkt is omdat, wegens de grote stroming op Leie en Boven-Schelde, veel schippers aan de kant gaan liggen.

De bruggen op het Albertkanaal worden inderdaad verhoogd naar 9,10m ten behoeve van 4-laagse containervaart. Het Albertkanaal is echter een klasse VI-waterweg. Het Westervak van de Ringvaart is op vandaag een klasse Va-waterweg. Er wordt niet verwacht dat de Ringvaart tot een klasse VI-waterweg zal evolueren.

Het verhogen van de Parkbosbruggen naar een vrije hoogte van 9,10m zal bovendien enkel maar nut hebben als alle andere bruggen op Westervak verhoogd worden. Het gaat hier over 20 bruggen waarvan 4 spoorbruggen. Daarnaast dienen ook alle bruggen op de andere waterlopen zoals Leie, Kanaal Gent-Oostende en Boven-Schelde verhoogd te worden om baten te kunnen hebben van deze hogere doorvaartheogte. Het spreekt voor zich dat het over een zeer zware investering gaat.

Tenslotte wordt nog aangegeven dat de doorvaartheogte een belangrijke impact heeft op de lengte van de aanloophellingen van bruggen. Een toename van de doorvaartheogte met twee meter heeft een toename van de aanloophellingen met ca. 2 x 50m tot gevolg. Dit is niet alleen nadelig voor het comfort van de fietser, maar heeft ook belangrijke financiële en ruimtelijke gevolgen.

Met een doorvaartheogte van 7,30m voor de Parkbosbruggen menen wij dat voldoende toekomstgericht ontworpen wordt.

Veiligheid

De brug is breed genoeg ontworpen (3,5m rechte bruggen en 4,5m spiraalhelling) om een gemengd gebruik van fietsers en wandelaars mogelijk te maken.

Op de brug zelf zal het fietspad voldoende duidelijk leesbaar zijn, zodat foutieve bewegingen worden vermeden.

Er is onderzoek geweest naar spiraalvormige hellingen in Moeskroen en Roeselare (plaatsbezoek van 07/01/2013)

Het ontwerp houdt rekening met verkeersveilige kruisingen van de wegen.

Om conflicten te vermijden tussen fietsers en autoverkeer in de De Pintelaan maakt de omgevingsaanleg aan de landing deel uit van de bouwaanvraag. Het fietspad naast brug wordt verhoogd aangelegd ten opzichte van naastgelegen autorijstrook. Dit vergroot de veiligheid voor fietsers. De oversteekplaats voor fietsers en voetgangers is ontworpen aan de leerlingenuitgang van de school Bert Carlier (asverschuiving in de rijbaan voor snelheidsvermindering auto's).

De situatie voor fietsende scholieren zal eveneens verbeteren aangezien er een vrijliggende fietsas gecreëerd wordt en de scholieren niet meer gemengd worden met het autoverkeer langs de N60 of N43.

Er is rekening gehouden met strooien tegen sneeuw en ijzel op de bruggen. Zoutstrooiers kunnen de brug oprijden.

Architectuur

De Vlaams Bouwmeester schrijft over deze bruggen: 'De kwaliteiten in het voorstel worden vooral gezien in het uitnodigende en de openheid van de brugstructuur die sober, slank en elegant ontworpen is. Het is grotendeels betonnen brug die qua dimensionering vergelijkbaar is

met stalen brugconcepten, wat een bijzondere prestatie is.'

De randvoorwaarde dat de bruggen een belangrijke bakenfunctie moeten hebben is voor een deel afgezwakt in de projectdefinitie voor het wedstrijdontwerp. Hier werden de bruggen omschreven als belangrijke symboolwaarde voor de stad Gent. De woorden 'landmark' en 'statement' werden niet meer gebruikt.

Bezwaar 8

Inrichting De Pintelaan

Er is bezorgdheid bij het voorzien van niveauverschillen met vrees voor overlast.

Daarnaast wordt opgemerkt dat er parkeerplaatsen verdwijnen.

Bespreking

Er wordt ter hoogte van de geplande as-verschuiving in de De Pintelaan geen niveauverschil gerealiseerd voor doorgaand verkeer. De bestaande hoogte van het wegprofiel blijft behouden bij de asverschuiving in de De Pintelaan. Er wordt enkel een nieuwe laag asfalt voorzien.

Het wegvallen van de parkeerstrook ter hoogte van de asverschuiving was onvermijdelijk.

De landing van de brughelling is ter hoogte van de woning met huisnr. 268, waar ook de leerlingenuitgang van de tegenover liggende school zich bevindt. Er situeren zich verschillende verkeersstromen op dit punt: overstekende fietsers (o.a. schoolgaande jeugd), overstekende voetgangers (o.a. schoolgaande jeugd), fietsers komende van R4 die de brug willen oprijden en doorgaand verkeer op de De Pintelaan.

In functie van het creëren van een veilige oversteekplaats voor de fietsers en voetgangers op dit punt werd beslist om een asverschuiving aan te brengen in de weg. Dit had tot gevolg dat de parkeerplaatsen op dit punt dienen te worden gesupprimeerd.

Het plaatselijk wegvallen van de parkeerplaatsen vormt hier geen probleem gezien elk huis over een oprit beschikt en er nog voldoende parkeerplaatsen over blijven in de straat.

Bezwaar 9

Inrichting Leebeekstraat

Er is onvoldoende ruimte voorzien voor de brandweer en Ivago, in het bijzonder ter hoogte van de ontsluitingsweg voor huisnrs. 1-5 en de erftoegangen ter hoogte van huisnrs. 14-16.

Ter hoogte van de toegang naar de schuttersclub worden te weinig parkeerplaatsen voorzien.

Bespreking

Voor wat betreft de toegangsweg naar huisnrs. 1-5 wordt specifiek verwezen naar het plan '04-04: typedwarsprofiel Leebeekstraat kant R4'. De simulatie toont aan dat door het aanleggen van een strook grasbetontegels langs de toegangsweg (breedte 1,50 x 15m lang), de toegangsweg voor huisnummers 1, 3 en 5 voor een brandweerwagen mogelijk is.

Het ontwerp zal evenwel worden bijgestuurd door het plaatselijk aanpassen van de grasdalzone, zodat de toerit van de brandweer mogelijk is met de vereiste draaistraal 11 & 15m. Een onteigening van het perceel met huisnummer 7 zal hiervoor niet nodig zijn aangezien de beperkte aanpassing op openbaar domein kan gebeuren.

In de Leebeekstraat kant E40 is er voldoende wegbreedte aangelegd (4,75m) dat leveringen

kunnen blijven gebeuren. De strook voor de erftoegangen van woningen nrs 14 en 16 bedraagt 9,80m met keerpunt voor wagens in grasdallen. Grotere voertuigen (bv vrachtwagens type Ivago) zullen tot aan de inrit van de percelen kunnen rijden en achteruit terug moeten wegrijden (in realiteit zullen ze wellicht achteruit de doodlopende weg inrijden). Er is draaimogelijkheid ter hoogte van de nieuw aan te leggen erftoegangen.

De brandweer heeft de uitwerking van de plannen mee opgevolgd en hun advies hierop gegeven. Zij kunnen aanrijden en zich ook opstellen op de strook wegnis tussen de brug en de inritten naar woningen nrs. 14 en 16 (breedte 9,80m).

De activiteiten schuttersclub betreffen slechts occasionele evenementen van dergelijke omvang (1 à 2x per jaar). De omgevingsaanleg afstemmen op zulke uitzonderlijke gebeurtenissen is niet opportuun. Er zal dan ongewild een aantrekkingskracht komen voor wagens doorheen de wijk. De parkeerplaatsen achteraan zijn enkel bedoeld voor zeer lokaal verkeer.

De schuttersclub maakt deel uit van het park en dient in hoofdzaak de parkparking te gebruiken aan de Kortrijksesteenweg, zeker bij activiteiten met een groter bezoekersaantal.

Indien nodig zal de Stad Gent een schrijven richten om hen hierop te wijzen. Via handhaving dient er over gewaakt te worden dat er niet foutief wordt geparkeerd.

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.

De voorliggende plannen omvatten het brugontwerp (brug Ringvaart + E40) en de aansluitende omgevingsaanleg ter realisatie van een fietsverbinding over de E40 en over de Ringvaart/R4 als missing link van een langzaam verkeersas op de oude spoorweg Gent - De Pinte.

De omgevingsaanleg vormt een belangrijk onderdeel voor het functioneren van de bruggen. Ze zorgen voor aansluiting van de brughellingen op de aangrenzende wegnis, erftoegangen worden geherpositioneerd door inplanting van de hellingen en integreren van schermfunctie (tegen inkijk) tussen aanloophellingen en nabijgelegen woningen. De Parkbosbruggen kunnen moeilijk functioneren zonder aansluitende omgevingsaanleg. De bruggen + wegnis/fietspad moeten gecombineerd én aansluitend op elkaar dienst kunnen doen. Dit wordt best bekomen met een geïntegreerd ontwerp waar beide op elkaar zijn afgestemd.

1. Fietspad + Helling Oudespoorweg

In het kader van het Inrichtingsproject Oude Spoorwegverbinding wordt de aanloop naar de fietsbrug over de E40 ingericht door de Vlaamse Landmaatschappij (VLM). Voor dit deel van de Oude Spoorwegbedding tot aan de Rijvisschestraat werd eerder reeds een stedenbouwkundige vergunning verleend. Het tracé volgt hier het oude spoorwegtracé dat nog op een verhoogde bedding in het landschap aanwezig is. De ontwerper stelt voor om de brug met een rechte aanloophelling te construeren van 4%. Deze brug zal starten op betonpijlers en vlak voor de E40 rusten op twee V-vormige stalen pijlers. Bij de landing op de Oude Spoorweg wordt nog een klein stukje in beton aangelegd, om putvorming te vermijden. Tevens wordt een dienstweg (voor onderhoud e.d.) aangelegd naast de brughelling, die gedeeltelijk zal vergroenen met spontane vegetatie. Indien ze benut moet worden, volgt eerst een maaibeurt.

2. Brug over E40

De brug over de E40 is opgebouwd uit een stalen koker met een constante breedte van 1,00 m en

een variabele hoogte en een betonnen brugdekplaat met een nuttige breedte van 3,50 m. De borstwering wordt 1,20 m hoog. De V-vorm van de steunpunten van de brug worden ontubdubeld tot een W-vorm voor de steunpunten van de hoofdbrug en de toegangshelling Oudespoorweg.

3. Helling Leebeekstraat, kant E40

De landing in de Leebeekstraat zal mogelijk gemaakt worden door een dubbele (twee niveaus) cirkelvormige spiraal. Voor voetgangers wordt een trap voorzien die bovenaan de helling aansluit. Deze vorm voor de toegangshelling is het eindresultaat van een onderzoek naar mogelijke aansluitingen die voldoen aan de specifieke randvoorwaarden. Om meer veiligheid en functionaliteit aan de spiraalvormige helling te geven is geopteerd om de breedte van de oprijhelling te verhogen naar 4,50 m nuttige breedte.

Om de spiraalvormige helling te kunnen inpassen en de erftoegangen voor woningen 14 en 16 te kunnen garanderen, is een gedeeltelijke onteigening nodig van perceel met woning nr. 21. Deze onteigening is opgestart en de onteigeningsmachtiging is verkregen op 09 april 2014. Aan de spiraalhelling zijn de erftoegang voor woningen 14 en 16 gedeeltelijk verplaatst. Ze worden aangelegd in betonstraatsteenverharding. Er is een keerpunt in grasdallen voorzien ter hoogte van huisnr's 14 en 16, dat gesimuleerd is zodat vrachtwagens de oprit kunnen bereiken. De toegang tot de spiraalhelling wordt aangelegd in uitgewassen beton. Een deel van de open gracht aan de even kant van de Leebeekstraat wordt ingebuisd, de langsgracht langs de E40 wordt omgevormd tot een wadi om meer buffercapaciteit te voorzien. De geluidsschermen van de E40 moeten ietwat geherpositioneerd worden. Om inkijk te vermijden tussen passanten op de spiraalvormige helling en woning nr. 21 wordt een scherm geplaatst tussen brug en perceelsgrens. Dit scherm wordt opgebouwd uit een frame, bekleed met houten latten (cfr huisstijl Parkbos). Tussen perceel en scherm wordt nog een groenscherm aangeplant.

4. Helling Leebeekstraat, kant R4

Er wordt een rechte brughelling voorgesteld in de Leebeekstraat, en deze ligt op voldoende afstand van het Maaltepark (minimaal 5 m) en volledig naast de bestaande wegenis. Er wordt ook een groenscherm (bomen, soort nog te bepalen) aangelegd tussen de brughelling en de woningen. Hierdoor zal er een asverschuiving van de rijweg komen. Onder de brughelling worden parkeerplaatsen voorzien in uitgewassen beton, zodat ze, indien de nood zich later zou stellen, ook gebruikt kunnen worden als uitbreiding van de naastgelegen fietsenparking. Tussen de parkeerstrook en de weg wordt een zone in grasdallen aangelegd, zodat het bomenscherm voldoende lucht/vocht krijgen. De aansluiting van de R4 wordt aangelegd in uitgewassen beton, de eraansluitingen in betonstraatstenen. De fietsbrug landt net voor de Maaltebeek en het fietspad maakt dan een bocht tot op de Leebeekstraat (de borstwering volgt de bocht mee). De hellingsgraad van deze brughelling is met een halve percent gestegen tot 4,5% doordat de overwelling van de Maaltebeek geschrapt is.

5. Brug over R4 en Ringvaart

De brug over de Ringvaart-R4 is technisch gelijkaardig aan de brug E40. Het brugdek beschrijft een (licht) S-vormig tracé in planzicht, terwijl de staalkoker een rechtlijnige verbinding vormt tussen de aansluitingen met de toegangshellingen. Hierdoor varieert de onderlinge positie tussen brugdekplaat en staalkoker continu over de lengte van de brug. De brug wordt ondersteund door pijlers met een karakteristieke V-vorm. Dit creëert eenheid en uniformiteit binnen het globale ontwerp. De pijlers komen toe op een op palen gefundeerde ellipsvormige betonnen sokkel in de berm naast de Ringvaart.

6. Helling De Pintelaan

Er is voor gekozen de rechte brughelling in te planten op een afstand van 1,60 m naast de bestaande haag van de school 'Instituut Bert Carlier' (IBC) in de groene berm. Hierdoor wordt het bestaande wegprofiel van de De Pintelaan grotendeels gevrijwaard. In eerste instantie worden minimale aanpassingen voorzien aan de landing van de brughelling. Bepaalde weggedelen worden heraangelegd en andere delen zullen via een aanpassing van de verfmarkering gebeuren. Het wegdek wordt uitgevoerd in asfalt, de fietspaden in

betonverharding. Er komt een asverschuiving ter hoogte van de schooluitgang IBC, zodat fietsers komende van R4-fietspad hier gemakkelijk kunnen draaien op de brug. De toegang tot het IBC voor vrachtwagens wordt verplaatst, dichterbij de R4 toe. Er komt ook een busparkeerplaats naast de schooluitgang.

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

BESLISSING

Artikel 1:

Keurt goed het wegtracé en concrete inrichting zoals uitgewerkt in de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag nr. 2014/70121 (het aanleggen van fietsers- en voetgangersbruggen over de Ringvaart/R4 en over de E40 met omgevingsaanleg en aanleggen van een fietspad oude spoorwegbedding tussen Rijvisschestraat en E40 in het kader van Groenpool Parkbos), toegevoegd als niet digitale bijlage bij dit besluit.

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 26 januari 2015

- 44 stemmen voor: Daniel Termont , Mathias De Clercq , Elke Decruynaere , Tom Balthazar , Filip Watteeuw , Christophe Peeters , Resul Tapmaz , Tine Heyse , Annelies Storms , Sofie Bracke , Rudy Coddens , Sas van Rouveroij , Isabelle De Clercq , Geert Versnick , Karin Temmerman , Paul Goossens , Freya Van den Bossche , Guy Reynebeau , Fatma Pehlivan , Ilknur Cengiz , Sami Souguir , Zeneb Bensafia , Dirk Holemans , Anne Schiettekatte , Siegfried Bracke , Veli Yüksel , Steven Vromman , Caroline Van Peteghem , Greet Riebbels , Sven Taeldeman , Stephanie D'hose , Sara Matthieu , Guido Meersschaut , Karlijn Deene , Camille Daman , Jef Van Pee , Mehmet Sadik Karanfil , Sandra Van Renterghem , Gert Robert , Bram Van Braeckevelt , Astrid De Bruycker , Mieke Bouve , Ömer Faruk Demircioglu , Robin De Wulf
- 2 stemmen tegen: Johan Deckmyn , Wis Versyp
- 1 onthoudingen: Filip Van Laecke