

OPSCHRIFT

Vergadering van 16 december 2013

Besluit nummer: 2013_GR_01252

Onderwerp:

Definitieve vaststelling onteigeningsplan - dossier Parkbos- behandelen bezwaarschriften - Goedkeuring

Beknopte samenvatting:

Aan de gemeenteraad wordt gevraagd de ingediende bezwaarschriften ontvangen tijdens het openbaar onderzoek, deels te aanvaarden en deels te verwerpen.

Aan de gemeenteraad wordt verder gevraagd om het onteigeningsplan definitief vast te stellen en aan de minister van Binnenlands Bestuur te vragen om een onteigeningsmachtiging bij hoogdringendheid te verlenen.

Bevoegd: Martine De Regge

Betrokken: Filip Watteuw

Bestemd voor:

- Commissie Openbare Werken, Mobiliteit en Stedenbouw

DE GEMEENTERAAD

AANHEF

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

- Het Gemeentedecreet van 15 juli 2005, artikel 42, § 1.
- De Wet van 27 mei 1870 houdende de vereenvoudiging van de administratieve formaliteiten inzake onteigening ten algemene nutte.

De beslissing wordt genomen op grond van:

- De Wet van 27 mei 1870 houdende de vereenvoudiging van de administratieve formaliteiten inzake onteigening ten algemene nutte
- De Wet van 26 juli 1962 betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigening ten algemene nutte.

Volgende niet-digitale bijlagen kunnen ook geraadpleegd worden:

Het onteigeningsplan - voor de gemeenteraadszitting ter inzage bij de Dienst Bestuursondersteuning en na de gemeenteraadszitting bij de Dienst Vastgoedbeheer.

MOTIVERING

Volgende feiten gaan aan de beslissing vooraf:

Huidig dossier moet worden bekeken binnen het Parkbosproject, de creatie van een volwaardige langzame verkeersas, de visie van het Gents stadsbestuur en de aanleg van 2 bruggen namelijk de parkbosbruggen.

Het Parkbosproject beoogt de realisatie van een multifunctionele groenpool van ca. 1200 ha. ten zuiden van Gent. Het gebied is gelegen tussen de Ringvaart, de Kortrijksesteenweg, de autosnelweg E17 en de woonkern van De Pinte. Het gebied ligt bijgevolg deels op grondgebied van de stad Gent en deels op grondgebied van de gemeenten De Pinte en Sint-Martens-Latem. In deze groenpool is er ruimte voorzien voor 340 ha bos, 200 ha park- en natuurgebied en 500 ha duurzaam landbouwgebied.

De realisatie van een langzame verkeersas heeft betrekking op de oude spoorwegbedding tussen De Pinte en Gent . Om deze langzame verkeersas ten volle te realiseren moeten er twee voetgangers- en fietsbruggen gebouwd worden: één over de E40 en één over de Ringvaart/R4.

Deze twee bruggen zullen tergelijkerijd het Parkbos verbinden met het stadscentrum van Gent.

Naast het project vertegenwoordigt de verwezenlijking van de bruggen ook de visie van de Stad Gent naar mobiliteit en ecologie. Deze verbinding zal heel wat mogelijkheden bieden voor fietsende werk- en schoolpendelaars tussen Gent en de regio ten zuidwesten van de stad. Bovendien kadert het project binnen de Leefbaarheid van het Grootstedelijke Gebied Gent.

Ter verwezenlijking van één van de Parkbosbruggen moet de Stad Gent noodzakelijk een stukje perceel verwerven. Er waren reeds verschillende gesprekken tussen de Dienst Vastgoedbeheer en de betrokken eigenaar ten einde het stukje perceel minnelijk aan te kopen, doch zonder resultaat. Hierdoor is de Stad Gent genoodzaakt om de onteigeningsprocedure op te starten.

In toepassing van de Wet van 27 mei 1870 houdende de vereenvoudiging van de administratieve formaliteiten inzake onteigening ten algemene nutte werd een onteigeningplan en motiveringsnota opgemaakt.

Door de gemeenteraad van 24 juni 2013 werd het onteigeningsplan voorlopig aangenomen en werd van 08 juli 2013 tot en met 30 augustus 2013 een openbaar onderzoek georganiseerd. De eigenaar werd hiervan geïnformeerd door middel van een aangetekend schrijven d.d. 28 juni 2013

Tijdens de periode van dit openbaar onderzoek werden 2 bezwaarschriften ingediend.

Deze beslissing wordt genomen om volgende redenen:

In de motiveringsnota, reeds goedgekeurd bij gemeenteraadsbesluit van 24 juni 2013 werd de problematiek rond de aanleg van de Parkbosbruggen uiteengezet. Verder werd de noodzakelijkheid van de verwerving, evenals de redenen waarom de onteigeningsprocedure zich opdringt, grondig toegelicht.

Tijdens het openbaar onderzoek werden 2 bezwaarschriften ingediend door de volgende partijen:

door de onteigende:

een schriftelijk bezwaarschrift door Dhr en Mevr. Laute - Spietals

door een omwonende:

een schriftelijk bezwaarschrift door Dhr. Arthur De Decker

De bezwaarschrijvers gaven volgende bezwaren:

Bezwaarschrift onteigende

1. De onteigende wenst aan te merken dat het derde maal is dat hij wordt onteigend wat de redelijkheid overtreft. Hierbij bestaat er vandaag een verschil tussen de kadastrale oppervlakte en de vermelde oppervlakte op het onteigeningsplan. Bovendien is de grenslijn op het proces-verbaal van opmeting dd. 19/04/2012 verschillend met het onteigeningsplan dd.23/05/2013 evenals de te onteigenen oppervlakte.

Argumentatie Stad Gent:

Het feit dat de onteigende een derde maal wordt onteigend staat los van de beoordeling van het project en de intentie van de Stad Gent.

Het Belgische kadastraal plan heeft geen juridische waarde maar vaak wordt er een beroep op gedaan voor het opzoeken van de grenzen van een eigendom. Het enige document dat een zekere waarde kan geven aan de grenzen van een eigendom is een ondertekend metings- of afpalingsplan opgemaakt door een landmeter-expert.

Indien een metings- of afpalingsplan niet bestaan, kunnen de ligging en de lengte van de grenzen van een eigendom slechts worden bepaald aan de hand van andere elementen, zoals een beschrijving in een akte, de toestand op het terrein of door natuurlijke grenzen ...

Het verschil in oppervlakte tussen de gemeten oppervlakte volgens het proces-verbaal van opmeting dd. 19/04/2012 en het onteigeningsplan is zeer miniem en komt doordat de grens van het perceel langsheen de Leebeekstraat aangepast is naar aanleiding van afmetingen op de kadastrale meetschetsen van 1938 nl. 6 meter vanaf de linker- en rechterhoek van de woning. De grens op het onteigeningsplan heeft een nog betere benadering van die 6 meter en heeft eveneens een goede aansluiting met de bestaande haag.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen.

2. De onteigende wenst aan te merken dat de waardevermindering van hun woning na onteigening en plaatsing van de spiraalbrug niet is in te schatten op hun eigendom. Bovendien is hun privacy volledig geschonden door het plaatsen van een spiraalbrug van 6m in hun tuin.

Argumentatie Stad Gent:

Een eventuele waardevermindering van woningen in de buurt van de bruggen durven wij niet beweren. De nieuwe situatie waarbij er een veilige fietsverbinding is tussen het Parkbos en het centrum kan gezinnen aantrekken die deze strategische plek aantrekkelijk vinden. Wonen in een

groene omgeving en gemakkelijk bereikbaar d.m.v. de bruggen kan een groot potentieel hebben.

Tijdens het ontwerpproces is er altijd veel aandacht geschonken aan de impact van de brugconstructies naar omwonenden. Aan het studie bureau dat het ontwerp maakt voor de bruggen is gevraagd een schermconstructie te voorzien op de spiraalvormige helling zodat inkijk naar het perceel van de onteigende wordt vermeden.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen.

3. Verzocht wordt om de alternatieve onderzochte tracés in punt 2.2.1 verder te onderzoeken en de geplande brug meer oostelijk in te plannen zoals aangegeven in de bijlage. De kleine omweg van de alternatieve route zal ruimschoots worden gecompenseerd door de verkorting ervan voor de leerlingen van Don Bosco Zwijnaarde.

Argumentatie Stad Gent:

Eerst en vooral kan worden aangegeven dat de Vlaamse Regering in het gewestelijk RUP 'Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent – deelplan Parkbos' duidelijk gekozen heeft voor een oversteek van de E40 en R4/Ringvaart ter hoogte van de Oude Spoorwegverbinding. Tijdens het openbaar onderzoek van het GRUP zijn daar toen geen bezwaarschriften tegen gekomen, waaruit kan afgeleid worden dat er toen ook geen bezwaren waren tegen het tracé, met ongelijkvloerse kruising van de Ringvaart/R4 en de E40.

Het openbaar onderzoek vandaag heeft betrekking op de onteigening van het perceel van de onteigende en het te respecteren onteigeningsrecht. Bijgevolg is dit bezwaar niet relevant.

Aanvullend kan er worden op gewezen dat het voorgestelde tracé ongeveer 600 meter langer fietsen is dan het voorgestelde tracé door Stad Gent. Tevens loopt een belangrijk deel van deze gronden op private eigendom, waardoor het aantal m2 te onteigenen door de Stad Gent een stuk hoger zou zijn. Bijgevolg is deze route minder veilig en heeft ze een nog grotere impact op private eigendom.

Het klopt dat de route voor de leerlingen van Don Bosco Zwijnaarde een verkorting zou inhouden. Dit voordeel weegt echter onvoldoende op tegen de langere afstand die alle andere fietsers zouden moeten afleggen.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen.

Bezwaarschrift omwonende

1 Bemerkingen bij de vorm

1.1

Overeenkomstig art 3 van de wet van 27 mei 1870 houdende vereenvoudiging van de administratieve formaliteiten inzake onteigening ten algemene nutte worden de eigenaars van de binnen de omtrek van de te onteigenen gronden gelegen percelen schriftelijk en afzonderlijk in hun woning in kennis gesteld van de nederlegging van het ontwerp en het openbaar onderzoek. Geen enkele eigenaar werd binnen de omtrek schriftelijk in kennis gesteld.

Argumentatie Stad Gent:

Eerst en vooral kan worden meegegeven dat de bezwaarschrijver geen belang heeft bij dit bezwaar aangezien het doel van het openbaar onderzoek bereikt is. De bezwaarschrijver had weet van het openbaar onderzoek en heeft zijn bezwaar kunnen geven.

Dit bewijst de petitie van de tweede bezwaarschrijver waarin 169 buurtbewoners kennis gaven niet akkoord te zijn met de aanleg van de parkbosbruggen.

Bovendien was er de actiegroep Twee Bruggen Te Veel (2BTV) (opgericht op 1 december 2009) die al op 26 november 2011 reeds haar verweer gaf tijdens het stadsdebat. Hierbij stond de stad Gent altijd open voor dialoog en het onderzoek van alternatieven. Verschillende malen was er enorme aandacht rond de plannen van de Parkbosbruggen met zelfs uitzendingen op de regionale tv-zender.

Tenslotte werd tijdens de Klankbordgroep Parkbos van 17 juni 2013, waar diverse vertegenwoordigers van het Overlegplatform Zwijnaarde aanwezig waren, naar aanleiding van een vraag van de bezwaarschrijver, melding gemaakt van de geplande onteigening van een gedeelte van een perceel in de Leebeekstraat.

Bovendien staat in art 3 van hoger vermelde wet “de binnen de omtrek van de te onteigenen gronden “. Dit dient te worden begrepen dat van de te onteigenen percelen de eigenaars hiervan binnen de omtrek van deze percelen moeten worden aangeschreven.

De Omzendbrief BB 2011/5. Besluit van de Vlaamse Regering inzake onteigeningen ten algemene nutte ten behoeve van de gemeenten, de provincies, de autonome gemeentebedrijven, de autonome provinciebedrijven, de O.C.M.W.'s, de intergemeentelijke samenwerkingsverbanden en de provincialeontwikkelingsmaatschappijen geeft ook aan dat in het openbaar onderzoek “*De te onteigenen personen moeten bij aangetekende brief worden aangeschreven en in kennis gesteld worden van het openbaar onderzoek en de mogelijkheid krijgen om bezwaar in te dienen*”.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen

1.2 .a

Overeenkomstig artikel 1 van de wet van 27 mei 1870 geschiedt de onteigening krachtens een Koninklijk besluit genomen na onderzoek en krachtens artikel 3 wordt het ontwerp (het onteigeningsplan + motivering) 15 dagen ter inzage gelegd op het gemeentehuis. Artikel 186 van het gemeentedecreet bepaalt dat reglementen en verordeningen van de gemeenteraad door de burgemeester bekend worden gemaakt door middel van een aanplakbrief opgehangen op een aanplakbord aan het gemeentehuis dat minstens 20 dagen blijft hangen. Het pamflet waarmee het openbaar onderzoek werd bekendgemaakt werd enkel aangeplakt -binnen het dienstencentrum van Zwijnaarde en aan het stadhuis van Gent werd het niet opgehangen op een aanplakbord aan het stadhuis.

Argumentatie Stad Gent:

Eerst en vooral kan worden meegegeven dat de bezwaarschrijver geen belang heeft bij dit bezwaar aangezien het doel van het openbaar onderzoek bereikt is. De bezwaarschrijver had weet van het openbaar onderzoek en heeft zijn bezwaar kunnen geven.

De wet 27 mei 1870 stelt dat er een inzageperiode van 15 dagen moet worden gegeven. Het bericht van die nederlegging wordt aangeplakt en gepubliceerd in de voor de officiële bekendmakingen gebruikelijke vorm. Artikel 186 van het Gemeentedecreet stelt dat er een bekendmaking moet zijn door aanplakking op een aanplakkingsbrief aan het gemeentehuis voor een periode van ten minste 20 dagen. De Omzendbrief BB 2011/5 omtrent onteigeningen bepaalt dat het bericht moet worden aangeplakt en voldoende bekendgemaakt in lokale en/of regionale publicaties.

Wanneer er een openbaar onderzoek door de Stad Gent wordt gedaan wordt de aanplakking van de affiches op welgeteld 34 aanplakborden (dienstencentra, politiekantoren, stadswinkel) gedaan en worden er 2 vermeldingen in dagbladen gedaan.

De dienstencentra zijn de toenmalige gemeentehuizen van de huidige deelgemeenten. Zo werd er een aanplakking gedaan in de dienstencentra Zwijnaarde en Sint Denijs Westrem. Nergens wordt er bepaald dat de aanplakking buiten of binnen het stadhuis moet gebeuren.

Het centraal stadhuis in Gent hanteert sinds enige tijd het principe dat de affiches te raadplegen zijn binnen het stadhuis dit uit praktische overwegingen. Hierbij wordt er een vermelding gemaakt dat de plannen binnen te bekijken zijn.

Concreet kan worden gesteld dat de bezwaarschrijver geen belang heeft bij dit bezwaar en dat er bovendien overeenkomstig de wettelijke bepalingen een aanplakking werd gedaan.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen

1.2 b

De vermelding op de aanplakkingsbrief verwijst naar het “het dossier Parkbos”. Dit is misleidend aangezien het de indruk wekt dat dit betrekking heeft op het onteigeningsplan gevoegd bij het Gewestelijk RUP “ Afbakening grootstedelijk gebied Gent- deelproject 6 c Parkbos”.

Argumentatie Stad Gent:

Eveneens kan hier er worden op gewezen dat de bezwaarschrijver geen belang heeft bij dit bezwaar aangezien het doel van het openbaar onderzoek bereikt is. De bezwaarschrijver had weet van het openbaar onderzoek en heeft zijn bezwaar kunnen geven.

Verder kan worden meegegeven dat de Stad Gent de wettelijke verplichtingen hanteerde namelijk affichage en het aanschrijven van de onteigende. Hierbij werd de naam van het onteigeningsplan overgenomen. De vermelding van het dossier Parkbos is relevant aangezien de bruggen sterk gelinkt zijn aan het Parkbos.

Bovendien kan worden meegegeven dat de plannen van de Stad Gent redelijk gekend en actueel zijn in de Leebeekstraat.

Bijgevolg wordt het bezwaar verworpen

2 Onzorgvuldig bestuur

2.a. De onteigening situeert zich op minder dan 30 meter van het domein van de autosnelweg waardoor de stad Gent een toelating moet krijgen van het Agentschap Wegen en Verkeer voor een afwijking. Uit geen enkel element blijkt dat AWW instemt met een geplande brug over de E40. De overeenkomst van 29/04/2009 voor de aanleg van een fietsverbinding over de E40 en over de Ringvaart/R4 als missing link voor de realisatie van een langzame verkeersas op de oude spoorweg Gent- De Pinte waarin AWW een bouwrecht toestaat is strijdig met de reglementering en niet meer van toepassing aangezien de fietsinfrastructuur ten laatste in 2012 in gebruik ging zijn en er nooit een addendum werd voorzien.

Argumentatie Stad Gent:

Zoals reeds voorheen werd vermeld kan worden aangegeven dat de Vlaamse Regering in het gewestelijk RUP 'Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent - deelplan Parkbos' duidelijk gekozen heeft voor een oversteek van de E40 en R4/Ringvaart ter hoogte van de Oude Spoorwegverbinding. Het GRUP spreekt over kunstwerken, waardoor zowel overbrugging als ondertunneling mogelijk blijft. Tijdens het openbaar onderzoek van het GRUP zijn daar toen geen bezwaarschriften tegen gekomen, waaruit kan afgeleid worden dat er toen ook geen bezwaren waren tegen het tracé, met ongelijkvloerse kruising van de Ringvaart/R4 en de E40.

Het openbaar onderzoek vandaag heeft betrekking op de onteigening van het perceel van dhr Haute en het te respecteren onteigeningsrecht. Bijgevolg is dit bezwaar niet relevant.

Aanvullend kan worden meegegeven dat de non aedificandi zone betrekking heeft op bouwpercelen en niet over bruggen en tunnels. Zoniet zou België vandaag letterlijk verdeeld worden door de autosnelwegen.

Afsluitend kan worden gesteld dat de overeenkomst van 29/04/2009 in art. 9 bepaalt: "De voorliggende overeenkomst blijft van kracht gedurende de volledige duur van de studie en de uitvoering van de werken. Enkel een gezamenlijke beslissing van de betrokken partijen, kan inhoudelijke afwijkingen toestaan." Vandaag kunnen we stellen dat er een geldige overeenkomst bestaat. De einddatum 2012 valt te beschouwen als een termijn van orde en geen bindende termijn.

In artikel 2 staat dat "AWV afstand doet van zijn van recht natrekking van de overbrugging met inbegrip van de steunconstructie die op zijn domein wordt gebouwd" wat als een stilzwijgende toestemming kan worden aanzien.

Bovendien is AWW expliciet betrokken in de stuurgroep Parkbos en heeft zij weet van de plannen van het project en van de bouw van de Parkbosbruggen wat tevens aangeeft dat zij akkoord is met een afwijking op de 30 meter regel.

Een *effectieve afstand van het bouwrecht* (ivm de 30 meter) zal toegestaan worden door AWW op het moment van het indienen van de bouwaanvraag. Het addendum mbt tot de uitvoering van de werken zal ook worden opgemaakt.

Vandaag is er een gemeenschappelijke visie, een gemeenschappelijk doel en een duidelijk fiat omtrent een afwijking van de 30 meter zone.

Bijgevolg wordt het bezwaar verworpen

2.b Bovendien zal de brug op die plaats de geplande bijkomende rijstrook op de E40 voor lange tijd hypothekeken.

Argumentatie Stad Gent:

Eerste en vooral kan hier ook worden verwezen dat de beslissing van het tracé reeds werd genomen ten tijde van het gewestelijk RUP 'Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent – deelplan Parkbos'. Het bezwaar is hier dan ook irrelevant.

Bovendien is het zo dat deze uitbreiding NIET is gehypothekeerd. In de projectdefinitie voor het wedstrijdontwerp van de bruggen is meegegeven dat de landhoofden op min 6m achter de pechstrook moeten komen. Zo blijft er dan voldoende ruimte over voor een toekomstige 4de of 5de rijstrook (dan wel zonder pechstrook). Deze voorwaarden zijn heden nog altijd bindend.

Bijgevolg wordt het bezwaar verworpen

3.Bemerkingen bij de inhoud

3.1 Economisch

De geraamde kostprijs van 3.500.000 euro is niet realistisch naar werkelijke kost. Tucrail stelde dat de aanleg van de bruggen alleen al 3.460.000 euro zal kosten zonder rekening te houden met de meerkost van de spiraalvormige brug noch met de onteigeningskost en de huidige marktprijzen. Hierdoor zal deze kostprijs in realiteit veel hoger zijn. In tijden van economische recessie is dit project dan ook onverantwoord en zeker niet prioritair.

Argumentatie Stad Gent:

Zoals reeds vermeld betreft de keuze van het tracé een beslissing genomen in gewestelijk RUP 'Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent – deelplan Parkbos'

De prioriteit en de kostprijs van de bruggen betreffen tevens een beleidskeuze.

Deze keuzes staan los van het opzet van het openbaar onderzoek en maken dit bezwaar irrelevant.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen.

3.2.a. Ruimtelijk-Planologisch

In 1983 tijdens de allereerste aanzet van de ontwikkeling van het Parkbos was er nog geen sprake van de aanleg van de bruggen. Toen paste de idee om het oude spoorwegtracé naar De Pinte om te zetten in een groenas tussen de stad en het buitengebied zonder de overbrugging van de Ringvaart/R4 en E40. Pas bij de ontwikkeling van de groenpool Parkbos werd de potentie van het spoorwegtracé vastgelegd door dit in het GRUP Grootstedelijk gebied Gent – Deelplan Parkbos dd 2005 planologisch mogelijk te maken zonder stil te staan bij de dure overbrugging en het bestaan van andere alternatieven. In onlogische volgorde werd in 2009 "De verantwoordingsnota fietsbruggen op de oude spoorwegbedding Gent- De Pinte ikv de groenpool Parkbos opgesteld". In deze nota wordt de overbrugging van de N60 gemotiveerd door te verwijzen naar de inrichtingsstudie voor het Wetenschapspark Rijvissche. Aangezien de Rvst het Wetenschapspark vernietigde en het nieuwe bestuursakkoord besliste geen verdere stappen te ondernemen vervalt gedeeltelijk de motivering over de E40 en dus automatisch ook deze over de Ringvaart in het verlengde daarvan.

Argumentatie Stad Gent:

Eerst en vooral kan hier weer worden verwezen naar het doel van openbaar onderzoek wat

maakt dat dit bezwaar irrelevant is.

Verder kan worden gesteld dat het doel van de Parkbosbruggen breder is dan alleen maar de ontsluiting van het Wetenschapspark Rijvissche. Voornamelijk de bereikbaarheid van de groenpool Parkbos voor de inwoners van Gent vormt een belangrijke motivatie voor de Parkbosbruggen, wat in 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 de noodzaak voor de aanleg van de Parkbosbruggen.

De keuze voor bruggen kent een lange voorgeschiedenis. Het was al langer de bedoeling om het tracé van de oude spoorwegberm en De Pintelaan te ontwikkelen als groenas (reeds in 1993 via Ruimtelijke Ontwikkelingsstructuur Gent). In 2003 werd de keuze om onder andere deze groenas te ontwikkelen, vastgelegd in het ruimtelijk structuurplan Gent. Ook hier wordt voor het tracé oude spoorwegberm – De Pintelaan gekozen.

Maar ook naar aanleiding van de opmaak van het gewestelijk RUP ‘Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent – deelplan Parkbos’ werd in 2001 een voorstudie uitgevoerd door studiegroep Omgeving, in opdracht van AROHM. Op basis van deze studie ‘voorstudie voor een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor bosontwikkeling en bedrijvigheid’ en verder overleg werd nadien het GRUP opgemaakt. In deze voorstudie kwam naar voor dat voor het optimaal functioneren van de groenpool aantrekkelijke verbindingen met het stedelijk gebied vereist zijn. De zachte verbinding op de oude spoorwegberm legt deze relatie op de meest directe wijze. Bovendien wordt aangetoond dat het Parkbos doorsneden en begrensd wordt door grote infrastructuren die een barrièrewerking hebben. Om de oude spoorwegberm uit te bouwen tot belangrijke langzaam vervoersverbinding doorheen het gebied is de realisatie van bruggen en/of tunnels over of onder de E40 en R4/Ringvaart noodzakelijk om een vlotte verbinding met de stad Gent te realiseren.

Deze bevindingen en conclusies werden dan ook op die manier opgenomen in het gewestelijk RUP. De Vlaamse Regering heeft in het RUP duidelijk gekozen voor een oversteek van de E40 en R4/Ringvaart ter hoogte van de Oude Spoorwegverbinding. Het GRUP spreekt over kunstwerken, waardoor zowel overbrugging als ondertunneling mogelijk blijft. Daar zijn toen geen bezwaarschriften tegen gekomen, waaruit kan afgeleid worden dat er toen ook geen bezwaren waren tegen het tracé, met ongelijkvloerse kruising van de Ringvaart/R4 en de E40.

In verder en meer gedetailleerd onderzoek werd aangetoond dat fietsbruggen te verkiezen zijn boven tunnels. Deze keuze wordt gemotiveerd in “De verantwoordingsnota fietsbruggen op de oude spoorwegbedding Gent - De Pinte ikv de groenpool Parkbos opgesteld” van 2009.

In de startnota van de fietsbruggen zijn wel degelijk ook de opties langs de andere vernoemde bruggen (N43 en N60) opnieuw in perspectief gezet.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen.

3.2.b. In de motiveringsnota worden de parkbosbruggen ten onrechte als noodzakelijk beschouwd voor het realiseren van een veilige en aantrekkelijke fietsverbinding tussen de Gentse kennispoort en het Gentse Sint Pieterstation. Deze route is niet de meest functionele noch de meest kortste zoals blijkt uit het plan-MER dat recent werd opgesteld in het technologiepark Ardoyen/ Tramstraat waardoor de gebruikers de omweg langs de Leebeekstraat nooit zullen gebruiken.

Argumentatie Stad Gent:

Zoals eerder vermeld werd de keuze voor het tracé vastgelegd tijdens ten tijde van het gewestelijk RUP ‘Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent – deelplan Parkbos’. Het bezwaar is

hier dan ook irrelevant .

Zo is het ook zo dat de plan MER nog niet werd goedgekeurd .

Bovendien is het onduidelijk vanwaar de bewering komt dat de gebruikers van het technologiepark Ardoyen/Tramstraat de omweg langs de Leebeekstraat (het tracé De Pintelaan – Oude Spoorweg) niet zullen gebruiken. Het planMER concept bij het voorontwerp RUP 148 “Technologiepark Ardoyen/Tramstraat” uit september 2013 doet immers de uitspraak dat de Oude Spoorweg geen onderdeel vormt van het plan en daarom niet meegenomen wordt in de evaluatie van de relaties langzaam verkeer. De verbinding via de Oude Spoorwegbedding kan echter wel meegenomen worden als milderende maatregel. In deel 9, hoofdstuk 1.8.2.2, milderende maatregelen: uitbouwen van alternatieve modi volgens het STOP-principe: trappers, wordt als milderende maatregel om het huidige fietsnetwerk te versterken, een ongelijkvloerse kruising op/onder de N60 om het technologiepark Ardoyen te verbinden met de Oude Spoorweg meegegeven. Op die manier kan het technologiepark verbonden worden met centrum Gent door middel van een volledig vrijliggende en aangename fietsroute. Dit zou de fietsbereikbaarheid van de site gevoelig verbeteren.

Hieruit kan afgeleid worden dat de Oude Spoorweg en bijhorende bruggen weldegelijk een belangrijke rol spelen in de fietsbereikbaarheid van het technologiepark Ardoyen, en als meerwaarde voor het project wordt beschouwd. Bovendien is het van belang om niet alleen een korte route aan te bieden, maar ook het aanbieden van een veilige route is belangrijk.

Aanvullend is het van belang mee te geven dat de ‘Gentse kennispoort’ ruimer is dan enkel het ‘technologiepark Ardoyen/Tramstraat’. In de motiveringsnota worden ook kantoren IPES (400 werknemers), kantorenproject Rijvisschepark (300 werknemers) en de kantoren Driekoningen (400 werknemers) meegenomen.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen.

3.3. Milieu - technisch

De twee geplande fietsbruggen veronderstellen randvoorwaarden die een ernstige aantasting van het aanwezig groen en milieu iets wat tegenstrijdig is aan de doelstellingen van het Parkbos en het Portaal aldaar.

Argumentatie Stad Gent:

Heel dit bezwaarpunt heeft betrekking op de wettelijkheid van een bouwvergunning en staat los van het openbaar onderzoek en het na te leven onteigeningsrecht en maakt dit bezwaarpunt irrelevant.

Het project Parkbos, waarvan de doelstellingen oa. in het eerder genoemd 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 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.

Impact op het nat natuurgebied Rijvissche

De landing van de brughelling op de Oude Spoorweg is in nauw overleg met Agentschap Natuur

en Bos besproken en verder uitgewerkt. De brughelling wordt voornamelijk op palen geplaatst zodat er géén feitelijke barrière gevormd wordt in het natuurgebied. Er zal dan ook nagenoeg geen versnippering van het natuurgebied optreden.

Voor de plaatsing van de brug wordt gebruik gemaakt van de bestaande werfweg vanuit de Rijvisschestraat en verder op 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.

Impact op de bomen in de Leebeekstraat

Voor de spiraalvormige helling in de Leebeekstraat moeten gerooid worden:

- Aan de zijde van huisnummer 21: een 5-tal hoogstammige bomen (bomen die het dreef-effect van de Leebeekstraat versterken)
- Aan de zijde van huisnummer 21: een 9-tal kleinere bomen (staan in 2^{de} rang achter de dreefbomen en zijn ook kleiner van diameter)
- Aan de zijde van huisnummer 14-16: een 7-tal kleinere bomen om de Leebeekstraat te herleggen naar de perceeltoegangen.
- 1 boom op perceel van Dhr. Laute.

Aan de andere kant van de Leebeekstraat (kant Ringvaart/R4) worden dan weer een 5 à 6-tal bomen geplant.

Impact op het beschermd monument Maaltebruggepark

De uiterste rand van de fietsbrug ligt hier op 5 meter van de perceelgrens van het Maaltepark. Ook hier zal de brughelling voornamelijk op palen geplaatst worden zodat er géén feitelijke barrière gevormd wordt

Er kan dus worden gesproken over een geringe impact die niet in strijd is met de wetgeving.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen.

3.4. Verkeerskundig

3.4.a. In gans het parkbosbruggenverhaal ontbreekt een globale mobiliteitsvisie over hoe het Parkbos best kan worden bereikt. Er werd teveel gekeken naar de realisatie van de langzame verkeersas op de oude spoorwegbedding zonder te kijken of de parkbosbruggen vereist zijn en of dit wel de meest adequate en zuinigste oplossing betreft. Dit moet opnieuw worden onderzocht.

Argumentatie Stad Gent:

In eerste orde kan worden meegegeven dat dit bezwaarpunt weeral betrekking heeft op een eerder genomen beslissing in de procedure van het GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent – deelplan Parkbos' wat maakt dat dit irrelevant is in de huidige onteigeningsprocedure.

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 ontbreekt het Parkbos dus niet aan een mobiliteitsvisie. Tevens werd de noodzaak en eventuele alternatieven wel degelijk onderzocht in de startnota.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen.

3.4.b. Ten onrechte wordt in de motiveringsnota onder punt 2.2.1 gesteld dat het aangrenzend voetbalterrein Don Bosco buiten het RUP Parkbos valt.

Argumentatie Stad Gent:

Het voetbalterrein valt inderdaad in de bestemming Woongebied van het GRUP, net zoals het perceel dat onteigend wordt. Het maakt wel onderdeel uit van het GRUP Parkbos. Er is stevast gekeken naar een zo zuinig mogelijk ruimtegebruik voor de fietsverbinding.

Dit bezwaar wordt aanvaard

3.4.c. Het voorstel om de toegang tot het parkbos te realiseren via een fietstunnel (gelijkaardig als in Adinkerke) te construeren onder de brughelling van de E40 aan de Driekoningenstraat uitgevend op de Putstraat werd nooit ernstig onderzocht en eenvoudig van de tafel geveegd als geen aangewezen oplossing niettegenstaande dit veel goedkoper zal zijn. Bovendien zal dit alles volledig en zonder problemen realiseerbaar zijn aangezien het hier over openbaar domein gaat dat in woongebied gelegen is en dient er geen ophoging van de grond gebeuren. Bovendien werd de mogelijke heraanleg van N43 voor het dubbelrichting fietspad oppervlakkig bestudeerd.

Argumentatie Stad Gent:

De kostprijs van de tunnel te Adinkerke is niet te vergelijken met deze van een tunnel ter hoogte van de Driekoningenstraat. Op de door bezwaarschrijver voorgestelde locatie zou de tunnel een lengte moeten hebben van bijna 75-80 meter, dus bijna 3x de lengte van de tunnel in Adinkerke.

De bezwaarschrijver haalt aan dat er hier een gelijkgrondse fietstunnel kan komen. Qua uitvoeringsmethode zijn er 2 opties:

a) De E40 moet opengebrouwen 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.

b) Ofwel 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 procedé 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 procedé 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.

Deze 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 oversteekbaarheid 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.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen.

3.4. d. De vertoonde fietsbrug in punt 3.6 is niet in Luik maar in Maastricht.

Argumentatie Stad Gent:

Dit is inderdaad het foute onderschrift maar doet evenwel niets af aan het argument.

Dit bezwaar wordt aanvaard

3.4.e In punt 3.9 betreffende de brede spiraalvormige helling wordt gesteld dat “ De brug op comfortabele en veilige manier worden overgestoken wat de aantrekkingskracht zal verhogen” wat niets zegt over de spiraalvormige helling zelf , die bovendien veel duurder zal uitvallen dan aanvankelijk geraamd. Bovendien wordt er niks gecommuniceerd naar de veiligheid van de spiraalvormige landing.

Argumentatie Stad Gent:

Met de ‘brug oversteken’ wordt de totaliteit van de aanloophellingen en centrale overspanning bedoeld. Er is onderzoek gebeurd naar het gebruiksgemak en veiligheid van spiraalvormige hellingen. Daaruit blijken een aantal voorwaarden die zijn meegepakt in de aangepaste versie. Deze brede spiraalvormige helling (punt 3.9) voldoet dus aan het comfort en veiligheidseisen.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen.

3.4.f Niet iedere bezoeker zal gebaat zijn met de geplande Parkbosbruggen om het Parkbos te bereiken: Zij die uit centrum Gent of de Oostelijke gemeenten komen zullen eerder gebruik maken van de veilige fietsroute langs de Trekweg aan de linkeroever van de Bovenschelde om zo verder via de Adolphe della Faillelaan en Hutsepotstraat over de N60 naar de Rijvisschestraat , de Oude Spoorweg het Parkbos te bereiken.

Argumentatie Stad Gent:

Algemene visie:

In eerste orde kan worden meegegeven dat dit bezwaarpunt weeral betrekking heeft op een eerder genomen beslissing in de procedure van het GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent – deelplan Parkbos’ wat maakt dat dit irrelevant is in de huidige onteigeningsprocedure.

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 hebben voor recreatieve fietsers, alsook 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.

In casu:

Fietsers vanuit Merelbeke zullen inderdaad deze 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 Hamerlandtrangel, over de nieuwe bruggen aan de Ghelamco Arena, langs trekweg Boven-Schelde via centrum Zwijnaarde naar het Parkbos.

Dit klopt misschien voor de recreatieve gebruiker, maar 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.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen.

3.4.g. Niet iedere bezoeker zal gebaat zijn met de geplande Parbosbruggen om het Parkbos te bereiken: Zij die uit het Zuiden van Gent komen zullen via de Zwijnaardsesteenweg en de met fietspad heraangelegde Heirweg-Noord naar de Hutsepotstraat en de N60 gaan.

Argumentatie Stad Gent:

Eerst en vooral kan worden verwezen naar de algemene visie hierboven neergeschreven.

In casu: Dit klopt voor fietsers die vanuit Merelbeke komen.

Bijgevolg wordt dit bezwaar aanvaard.

3.4.h Daar de N60 tussen de Sterre en De Klosse reeds is uitgerust met een veilig fietspad is via de Oudenaardsesteenweg en de Grote Steenweg Noord het Parkbos ook veilig bereikbaar. Aan de ovonde kan ter hoogte van de Tramstraat naar rechts langs de frituur op de oude trambedding een nieuwe fietsverbinding tot aan de oude spoorwegbedding worden aangelegd.

Argumentatie Stad Gent:

Eerst en vooral kan worden verwezen naar de algemene visie hierboven neergeschreven.

In casu:

De N60 is uitgerust met een fietspad tussen de Sterre en De Klosse. Het is echter geen vrijliggend en aangenaam fietspad. Tevens moet je als fietsers twee drukke verkeersknooppunten passeren, die in de piekuren oververzadigd zijn met verkeer. Het overlegplatform Zwijnaarde maakte recent, tijdens een debat rond mobiliteit in het kader van Wijk van De Maand nog melding van de onveilige verkeerssituatie aan de ovonde op de N60. De Parkbosbruggen bieden een alternatief voor het ontwijken van deze ovonde.

De nieuwe fietsverbinding tussen de ovonde en de Oude Spoorwegbedding is een suggestie die in eventuele verdere ontwikkelingen van dit deelgebied meegenomen kan worden. Ze biedt echter geen alternatief voor de bruggen.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen.

3.4.i. Zij die vanuit het Westen van Gent komen kunnen via veilige fietsroute langs de Ringvaart de Kortrijksesteenweg bereiken. Hierbij krijgt de Sterre ook een facelift wat de Parkbosfietser ten goede komt.

Argumentatie Stad Gent:

Eerst en vooral kan worden verwezen naar de algemene visie hierboven neergeschreven.

In casu: 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.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen.

3.4.j. Vanuit Gent-Centrum is het Parkbos ook bereikbaar via de Rozemarijnbrug naar de Watersportbaan, Snepkaai, Buchtenbrug, Beukenlaan naar Sint Denijs Westrem , Borluutkasteel over de Kortrijksesteenweg naar het kasteel Le Grand Noble.

Argumentatie Stad Gent:

Eerst en vooral kan worden verwezen naar de algemene visie hierboven neergeschreven.

In casu:

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.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen.

3.4.k. De bewoners ten zuiden van de Ringvaart zullen de Parkbosbruggen kunnen gebruiken voor functioneel werkverkeer doch dit is moeilijk in te schatten in welke mate. Bovendien liggen de gemeentes De Pinte en Sint Martens Latem op respectievelijk 10,5 en 9,5 km en dus buiten de limiet van 7 km waarin wordt aangenomen dat werknemers in aanmerking komen om te fiets te gebruiken.

Argumentatie Stad Gent:

De Parkbosbruggen hebben een functioneel potentieel voor de fietsers ten zuiden van Gent richting Gent. Het is oa. omwille van die reden dat het Lange afstandsfietspad ontwikkeld wordt, net om die functionele fietsers een veilige, korte en snelle reisweg richting Gent te garanderen (scholen, bedrijven,...). De bedrijven- en scholencluster ten zuiden van het Sint-Pietersstation (UZGent, De Sterre, De Loop,...) liggen op minder dan 7 km van het station van De Pinte. De startnota fietsbruggen maakt een inschatting van het potentieel aan fietsers dat de Parkbosbruggen kan gebruiken.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen.

4. Onteigeningsnoodzaak

4.1. Er is geen onteigeningsnoodzaak aangezien niet is aangetoond dat de realisatie van

de parkbosbruggen zorgt voor een veilig fietspad, het Parkbos kan functioneren zonder deze bruggen en slecht een klein deel van het grootstedelijk gebied ermee gebaat is. Bovendien zal een deel van het fietspad niet worden uitgerust met openbare verlichting waardoor dit een belangrijk deel van het jaar als weinig veilig zal worden ervaren.

Argumentatie Stad Gent:

De motiveringsnota gevoegd bij het gemeenteraadsbesluit van 24 juni 2013 geeft duidelijk aan wat het belang is van de Parkbosbruggen. Na uitgebreid onderzoek blijkt de spiraalhelling de beste oplossing te zijn voor de aansluiting in de Leebeekstraat. Om deze te realiseren is de Stad Gent genoodzaakt en klein stuk perceel te gebruiken van de onteigende. Aangezien deze niet minnelijk wenst te verkopen is de stad genoodzaakt om de onteigeningsprocedure op te starten. Bovendien zal er openbare verlichting worden geplaatst waardoor de fietsas ook 's avonds functioneel zal zijn.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen.

4.2. Ten onrechte wordt gesteld dat de 2 geplande bruggen een invloed hebben op de bereikbaarheid van het parkbos voor het gedeelte van de N60 ten zuiden van de Hutsepot. De bruggen spelen hier geen rol en zullen ook geen effect hebben op de toekomstige ongevalcijfers.

Argumentatie Stad Gent:

Het traject N60 ten zuiden van 'Hutsepot' is niet optimaal inzake verkeersveiligheid voor fietsers van en naar De Pinte. De Oude Spoorwegbedding zal wel een alternatief zijn voor fietsers die richting De Pinte moeten en niet meer langs de N60 moeten. Door de aanleg van de Parkbosbruggen, kan de ovonde langs de N60 vermeden worden.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen.

4.3. Het effect van de bruggen op de ongevalcijfers tussen de Sterre en Hutsepot zullen eveneens verwaarloosbaar zijn aangezien de bruggen geen comfortabel alternatief bieden.

Argumentatie Stad Gent:

De fietsbruggen bieden wél een comfortabel alternatief. Het fietsverkeer wordt niet gemengd met autoverkeer (behalve dan laatste stuk met Oudenaardsesteenweg) en er zijn geen kruisende op- en afritten op het tracé.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen

5 Bemerkingen bij de motivering van algemeen nut

Er is geen afdoende motivering voor algemeen nut aangezien niet is aangetoond dat de realisatie van de parkbosbruggen zorgt voor een veilig fietspad, het Parkbos kan functioneren zonder deze bruggen en slecht een klein deel van het grootstedelijk gebied ermee gebaat is. Het project dient eerder een imagodoelstelling dan een algemeen nut.

Argumentatie Stad Gent:

Zoals vermeld in de motiveringsnota en de hierboven behandelde bezwaren zorgt de realisatie

van de parkbosbruggen voor een veilig fietspad, het functioneren van het Parkbos, is het een essentiële schakel in functioneel woon-werkverkeer en de bereikbaarheid van scholen. Verder wordt ook duidelijk dat een groot deel van het grootstedelijk gebied ermee gebaat is.

Het betreft dat ook geen imagostunt maar een wel doordacht plan met een enorme maatschappelijk waarde ten dienste van het algemeen nut.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen.

6 Bemerkingen bij de motivering van de hoogdringendheid

6.a. De Stad Gent beroept zich ten onrechte op de onteigening bij hoogdringendheid. Sedert het besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2005 beschikt de stad Gent over een juridische basis om de Parkbosbruggen. Zij weet minstens sedert 5 jaar dat zij als bouwheer moet op te treden voor de bewuste bruggen doch zij liet na de nodige acties te ondernemen. Nadat zij in 2012 tot de ontdekking kwam dat ze moest onteigenen om de brug te realiseren startte ze onderhandelingen met de eigenaar teneinde een minnelijke overdracht te realiseren doch zonder succes. Pas in de gemeenteraad van 24 juni 2013 werd beslist de onteigeningsprocedure bij hoogdringendheid op te starten. Deze hoogdringendheidsprocedure kan enkel worden ingeroepen wanneer een onmiddellijke inbezitneming onontbeerlijk is. Dit is niet het geval. De motivering om de hoogdringendheid aan te tonen zoals aangegeven in de motiveringsnota zijn niet afdoende om de hoogdringendheidsprocedure in te roepen en de onteigening kan evengoed met de gewone burgerlijke procedure worden bereikt.

Argumentatie Stad Gent:

De uitgebreide motiveringsnota bewijst dat Stad Gent na 2009 niet stilzat ivm de realisatie van de Parkbosbruggen. Er is heel wat studiewerk hieromtrent geweest, overleg georganiseerd,... De onteigening was enkel nodig bij de keuze van de spiraalhelling en die keuze is pas begin 2013 na uitgebreid onderzoek gemaakt. De Stad Gent heeft dus niet getalmd met zijn onteigening. Het is niet omdat het bestuur overtuigd was van de noodzaak van de bruggen, dat men automatisch mag concluderen dat daarbij ook onteigeningen gepaard gingen gaan. Er is hier zeer omzichtig mee omgesprongen en er is de tijd genomen om verschillende alternatieven ten opzichte van elkaar af te wegen. Gezien de realisatie van de fietsbruggen omwille van het vele studiewerk vertraging opgelopen heeft, is de realisatietermijn van 2012 niet meer haalbaar. Om niet verder te vertragen (immers, volgens de huidige planning worden de fietsbruggen tegen begin 2016 voltooid, het Parkbosproject heeft een realisatiehorizon van 2018), is een onteigening met hoogdringendheid zeker gerechtvaardigd. Dit geldt ook voor de andere onteigeningen in het Parkbos (onteigeningen voor de aanleg van bosgebied, onteigening voor de realisatie van de oude spoorwegverbinding).

Vandaag wordt Gent geconfronteerd met een acuut probleem van onveilig fietsverkeer en dichtslibbende wegen. Dit moet dan ook hoogdringend worden aangepakt door te voorzien in aantrekkelijke fietsroutes en de ondersteuning van alternatieve vervoermiddelen. De realisatie van de parkbosbruggen en de noodzakelijke onteigening past binnen dit opzet.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen.

6.b. De hoogdringendheid strookt niet met het voorzien openbaar onderzoek van 08 juli 2013 tot 30 augustus 2013 niettegenstaande 15 dagen volstaan en spreekt de

hoogdringendheid tegen.

Argumentatie Stad Gent:

De wetgeving geeft inderdaad een termijn van 15 dagen als inzagetermijn. Wanneer een overheid een langere inzagetermijn voorziet is dit ten gunste van de onteigenden/bezwaarschrijvers.

Bovendien werd in het onderhavig dossier een langere inzagetermijn voorzien gelet op het zomerreces van de gemeenteraad.

Het betreft hier dus louter een praktische regel en getuigt geenszins van een tegensprekelijke hoogdringendheid.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen.

6.c. Door de fietsbruggen zal de privacy van de eigenaar en aangelanden worden verstoord, ontstaat er een niet in te schatten ontwaarding van de huizen, ontstaat er overlast, risico tot sluikstorten en lawaaihinder.

Argumentatie Stad Gent:

Een eventuele waardevermindering van woningen in de buurt van de bruggen durven wij niet beweren. De nieuwe situatie waarbij er een veilige fietsverbinding is tussen het Parkbos en het centrum kan gezinnen aantrekken die deze strategische plek aantrekkelijk vinden. Wonen in een groene omgeving en gemakkelijk bereikbaar d.m.v. de bruggen kan een groot potentieel hebben. De argumenten van overlast, sluikstorten en lawaaihinder zijn niet bewezen noch onderbouwd.

Bovendien zal ter hoogte van de spiraal voldoende afscherming worden voorzien waardoor de privacy van de bewoners zal worden behouden.

Bijgevolg wordt dit bezwaar verworpen.

Samengevat aanvaardt de gemeenteraad de bezwaarpunten 3.4.b, 3.4.d. en 3.4.g. doch stelt ze vast dat er geen afbreuk aan het opzet van de onteigeningsprocedure wordt gedaan. Verder verwerpt ze de overige bezwaarpunten en neemt ze het onteigeningsplan definitief aan.

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

BESLISSING

Artikel 1:

Aanvaardt de bezwaarpunten 3.4.b., 3.4.d. en 3.4.g doch aanziet deze als niet relevant voor het opzet en onteigeningsdoel van de onteigeningsprocedure.

Artikel 2:

Verwerpt de overige bezwaarpunten.

Artikel 3:

Stelt het onteigeningsplan, dat als een niet-digitale bijlage bij dit besluit wordt gevoegd, van het dossier Parkbos definitief vast.

Artikel 4:

Vraagt de minister van Binnenlands Bestuur om de Wet van 26 juli 1962 betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigening ten algemene nutte toe te passen en de onteigeningsmachtiging bij hoogdringendheid te verlenen voor 60,12 m2 van het perceel gekend onder Gent 24e afdeling sectie A, 50E2

BIJKOMENDE INFO BIJ HET BESLUIT
Facility Management — Vastgoedbeheer

Dit besluit kadert in volgende activiteit: *het operationeel uitvoeren van een vastgoedbeheer*

Visum van de financieel beheerder:

Het visum is niet van toepassing

Financiële verbintenis zal pas bij latere besluitvorming ontstaan

Financiële informatie:

Voorgestelde uitgaven:

De volgende budgetten zijn nodig en **beschikbaar**:

Artikel	KP/PSP Nummer	KP/PSP Naam	Budget	MJP	MJP	MJP	MJP	MJP	Totaal
			2013	JAAR X+1	JAAR X+2	JAAR X+3	JAAR X+4	JAAR X+5	
	PAT.000573.001		€30 000						

Verwachte ontvangsten:

Artikel	Subsidiecode	KP/PSP Nummer	KP/PSP Naam	Budget	MJP	MJP	MJP	MJP	MJP	Totaal
				JAAR X	JAAR X+1	JAAR X+2	JAAR X+3	JAAR X+4	JAAR X+5	

STEMMING

Aangenomen door de gemeenteraad in vergadering van 18 december 2013

- 36 stemmen voor: Daniel Termont , Mathias De Clercq , Elke Decruynaere , Tom Balthazar , Martine De Regge , Filip Watteuw , Christophe Peeters , Resul Tapmaz , Tine Heyse ,

Annelies Storms , Sofie Bracke , Rudy Coddens , Sas van Rouveroj , Geert Versnick , Karin Temmerman , Paul Goossens , Guy Reynebeau , Bram Vandekerckhove , Fatma Pehlivan , Ilknur Cengiz , Sami Souguir , Zeneb Bensafia , Dirk Holemans , Anne Schiettekatte , Mieke Bouve , Veli Yüksel , Steven Vromman , Caroline Van Peteghem , Greet Riebbels , Sven Taeldeman , Stephanie D'hose , Sara Matthieu , Camille Daman , Jef Van Pee , Mehmet Sadik Karanfil , Cengiz Cetinkaya

- 3 stemmen tegen: Johan Deckmyn , Wis Versyp , Gabi De Boever
 - 8 onthoudingen: Isabelle De Clercq , Filip Van Laecke , Helga Stevens , Siegfried Bracke , Guido Meersschaut , Karlijn Deene , Sandra Van Renterghem , Gert Robert
-