

OPSCHRIFT

Vergadering van 22 oktober 2018

Besluit nummer: 2018_GR_00866

Onderwerp:

OMV_2018042694 R - omgevingsvergunning voor de aanleg van fietssnelweg Langerbruggestraat - met openbaar onderzoek - Zaak van de wegen - Goedkeuring

Beknopte samenvatting:

Een omgevingsvergunning met stedenbouwkundige handelingen werd ingediend.

- Onderwerp: de aanleg van een fietssnelweg Langerbruggestraat
- Bevoegde overheid: college van burgemeester en schepenen
- Procedure: gewone procedure
- Uiterste beslissingsdatum: 12 november 2018
- Aantal bezwaren : 2 bezwaren.
- Aanvrager: HAVENBEDRIJF GENT met als contactadres John Kennedylaan 32 te 9042 Gent
- Adres: Langerbruggestraat 104, 9000 Gent (afd. 12) sectie A 403/2, (afd. 12) sectie A 403 A2, (afd. 12) sectie A 403 X en (afd. 12) sectie A 403 E2

Aan de gemeenteraad wordt gevraagd om voor de omgevingsvergunningsaanvraag nr. OMV_2018042694 langsheen de Langerbruggestraat de zaak van de wegen goed te keuren zodat de voorwaarden waaronder de omgevingsvergunning kan verleend worden, kunnen vastgesteld worden.

Bevoegd: Sven Taeldeman

Bestemd voor:

- Commissie Openbare Werken, Mobiliteit en Stedenbouw

DE GEMEENTERAAD

AANHEF

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

- Het gemeentedecreet van 15 juli 2005, artikel 43, §2, 10 en artikel 57
- Het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikel 31

De beslissing wordt genomen op grond van:

- Het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikel 31
- Het Besluit van 27 november 2015 betreffende de omgevingsvergunning, artikel 47
- De Vlaamse codex ruimtelijke ordening (VCRO)
- Het decreet algemene bepalingen milieubeleid (DABM)

Bijgevoegde bijlage(n):

- OMV_2018042694_advies_Provincie Oost-Vlaanderen_Directie_Leefmilieu.pdf

Volgende niet-digitale bijlagen kunnen ook geraadpleegd worden:

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

- wegenisplannen
- stukken van de vergunningsaanvraag

Deze stukken maken deel uit van een digitale vergunningsaanvraag en zijn tijdens de vergadering digitaal raadpleegbaar in de gemeenteraadszaal

MOTIVERING

Peter Van Parys namens HAVENBEDRIJF GENT diende een omgevingsvergunningsaanvraag in voor gronden gelegen langsheen de Langerbruggestraat kadastraal gekend als afdeling 12 sectie A nrs. 403/2 , 403A2, 403X en 403E2 en op openbaar domein.

Deze aanvraag werd op 02/05/2018 ingediend bij het College van burgemeester en schepenen. Op 31/05/2018 werd het dossier volledig en ontvankelijk verklaard.

Beschrijving van de aanvraag:

De aanvraag betreft de realisatie van de fietssnelweg F402 in de Langerbruggestraat en dit tussen de verkeersknoop 'Langerbrugge' (R4) en het veer van Langerbrugge over het kanaal Gent-Terneuzen. Deze fietssnelweg vormt één van de dragende structuren van de fietsontsluiting in de Gentse haven en de verbinding met de omliggende kanaaldorpen. De Provincieraad (2/9/2015) nam kennis van het Oost-Vlaamse fietssnelwegenplan. Fietssnelwegen vormen een selectie van de prioritaire assen uit het Oost-Vlaamse netwerk langeafstandsfietspaden en dienen de beste fietsverbindingen te vormen tussen de (Oost-Vlaamse) steden en de economische knooppunten. De zuidelijke Gentse dwarsing van de haven via het veer van Langerbrugge is geselecteerd als fietssnelweg (F402) door de Provincie.

Het bestaande aanliggende fietspad in de Langerbruggestraat wordt vervangen door een vrijliggende fietssnelweg tussen de waterloop 1.335 en de terreinen van Honda. Op die manier worden de fietsers maximaal gescheiden van het vele vrachtverkeer in de Langerbruggestraat.

De fietssnelweg heeft een lengte van ongeveer 850 m en een breedte van 3 m. Een veiligheidszone van 1 m wordt voorzien ten opzichte van zowel de bestaande bedrijfsafsluiting, als de nieuwe lage

afsluiting ter beveiliging richting waterloop. Om voldoende ruimte te creëren voor de fietssnelweg wordt de helling van de oever van de waterloop een stuk steiler. De nieuwe oever wordt verstevigd met schanskorven. Het fietspad wordt voorzien in asfalt.

De aanleg van de fietssnelweg vereist het rooien van een aantal hoogstammige bomen.

Het openbaar onderzoek werd gehouden door aanplakking op de gewone aanplakplaatsen, van 12 juni 2018 tot 11 juli 2018. Resultaat : geen petitielijsten, 1 schriftelijk bezwaar, geen schriftelijke gebundelde bezwaren, geen mondelinge bezwaren en 1 digitaal bezwaar.

In het kader van de goedkeuring van de zaak van de wegen neemt de gemeenteraad wel kennis van de bezwaren die betrekking hebben op de zaak van de wegen en neemt daarover ook een standpunt in.

De bezwaren die betrekking hebben op de zaak van de wegen kunnen als volgt worden samengevat:

1. Op een fietssnelweg moeten fietsers principieel voorrang hebben. Op de meeste plaatsen tussen Volvo Car en het veer van Langerbrugge moeten fietsers, tegen de principes van een fietssnelweg in, de voorrang echter systematisch afstaan. Dit is niet logisch, noch aanvaardbaar. Bij shiftwissels bij Honda of druk verkeer in Kanazawastraat moeten fietsers dan maar wachten?
2. De oversteekplaats ter hoogte van Volvo Car ligt veel te dicht bij de nieuwe rotonde met in beide richtingen veel en zwaar industrieel verkeer. Enige juiste oplossing is het scheiden van verkeersstromen door de aanleg van een fietsbrug. Deze zou initieel voorzien zijn maar zou geschrappt zijn wegens de te hoge kostprijs.
3. Het voorgestelde concept houdt geen rekening met de vele fietsers die vandaag de dag met een elektrische fiets rijden. Reed men vroeger aan snelheden van 15-20 km/uur, dan rijden fietsers nu 25 tot zelfs 45 km/uur dankzij Speed Pedelecs.
4. Aan de zeer gevaarlijke oversteek net na de rotonde wordt niets gewijzigd dat de veiligheid van de fietsers ten goede komt. Het blijft een smalle doorgang. Fietsers moeten nog steeds naar links, rechts, voor en achter zich kijken om veilig over te steken.
5. Wat gebeurt er met de verkeersborden die zich op het fietspad bevinden? Aan deze verkeersborden zijn zelfs al fietsers met een rugzak blijven hangen.
6. Er is geen oversteekplaats voorzien voor fietsers die naar de fietsenstalling ter hoogte van post 2 van Volvo Car Gent willen. Deze toegang situeert zich centraal tussen het logistieke gebouw, ex-DSV, en de feitelijke assemblagefabriek. De oversteekplaats naar Göteborgstraat sluit niet aan op het bestaande fietspad.
7. De oversteekplaats ter hoogte van het veer van Langerbrugge is ronduit gevaarlijk. Fietsers die hier willen oversteken zien vrachtwagens komende vanaf het deel Langerbruggestraat evenwijdig aan het kanaal helemaal niet af komen en omgekeerd door de haakse bocht.
8. Waarom wordt er niet gekozen voor 1 lange fietsbrug met de nodige op- en afritten?

De bezwaren worden als volgt geëvalueerd:

1. Als een fietspad in de voorrang komt, dan moet dit ook op een veilige manier kunnen worden ingericht en bovendien duidelijk afleesbaar zijn in de materialisatie en signalisatie. In de zones van de kruispunten ligt het fietspad echter volledig uit het zicht van de automobilisten. Dit heeft in eerste instantie te maken met het feit dat het achterliggend industrieterrein opgespoten is en een stuk hoger ligt dan de Langerbruggestraat. Het nieuwe fietspad komt daardoor achter een hoge berm te liggen, waardoor een goede conflictpresentatie totaal onmogelijk wordt. Vanaf de rijweg ziet men de fietsers dus niet aankomen en vice versa. Het principe veiligheid (noodzakelijke conflictpresentatie) overweegt hier dus op het principe directheid van de fietssnelweg. Bovendien liggen de fietspaden ter hoogte van de zijstraten in helling, evenals de straatmonden van de aansluitende zijstraten. Kruispunten en vooral fietspaden in helling zijn een stuk moeilijker te beveiligen dan vlakke kruispunten of fietspaden. Bij shiftwissels bij Honda of druk verkeer in Kanazawastraat zullen fietsers mogelijks even moeten wachten. Dit gebeurt dan ook enkel tijdens de eigenlijke wissels zelf. Zij het dat dit wel de drukste momenten zijn, ook voor fietsers.

2. De afstand van de fietsoversteek t.o.v. de rotonde is voldoende. Het project van de rotonde hoort bij de herinrichting van het afritcomplex R4-Oost. Dit deeltraject is reeds uitgevoerd en de nieuwe fietssnelweg sluit hier op aan. Het voorstel voor een fietsbrug is niet gekend door de Stad Gent maar is mogelijks wel terug te vinden in de eerste ontwerpen van het Agentschap Wegen & Verkeer. Naast het aspect kostprijs en kosten-baten-analyse moet het scheiden van verkeersstromen ook praktisch mogelijk zijn naar grondinnames, hellingen, bochtstralen, zichthoeken, enz... Hiermee rekening houdend is een fietsbrug weinig realistisch.

3. Ter hoogte van de oversteken moeten fietsers sowieso vertragen en zelfs stoppen, gezien de fietsoversteken steeds uit de voorrang zijn. Op die locaties kunnen de bochtstralen dan ook kleiner worden ingericht, dan in het geval van een doorlopende fietssnelweg in de voorrang.

4. Bij gelijk welke onbeveiligde fietsoversteek moet men steeds goed uitkijken vooraleer men oversteekt. De bochtstraal aan de zuidzijde is inderdaad krap, maar de beschikbare ruimte was hier dan ook zeer beperkt. Op die manier wordt de snelheid ook afgeremd, wat te verantwoorden is gezien deze overstek uit de voorrang zit. De bochtstraal ter hoogte van de noordelijke aansluiting kon daarentegen wel worden verruimd, wat dan ook is opgenomen.

5. Het bord aan de noordzijde van de overstek zal worden verplaatst bij aanleg van de fietssnelweg. De bochtstraal wordt ook ruimer, waardoor risico op aanrijding sterk vermindert. Het bord aan de zuidzijde staat inderdaad hinderlijk. De vraag om dit bord te verplaatsen of te beveiligen zal opnieuw worden doorgegeven aan het Agentschap Wegen & Verkeer.

6. Het heeft geen zin om aan elke aansluiting of fietsenstalling een fietsoversteek in te richten. Dergelijke oversteken worden best doordacht en gebundeld ingericht. Het aantal oversteken over de Langerbruggestraat werd dan ook bewust beperkt gehouden. Zo werd de overstek naar de Göteborgstraat gecombineerd met de inrit naar de private weg van Volvo. Daarnaast ligt de nieuwe fietssnelweg ook achter een gracht in de hoogte, wat betekent dat er thv elke overstek een brugje en vooral ook 2 toeleidende hellingen nodig zijn, die uiteraard ook ruimte innemen.

7. Een fietsoversteek moet steeds zo kort mogelijk, en ook zoveel mogelijk loodrecht, worden ingericht. Daarnaast is opnieuw een goede conflictpresentatie belangrijk. Bij de vooranalyse is gebleken dat fietsers zich in de dode hoek van de vrachtwagens zouden bevinden (komende van de parallelweg langs het kanaal), indien de fietsoversteek toch schuin of schuiner zou worden

ingericht. Van alle scenario's die voor deze overstek werden onderzocht bleek de gekozen oplossing duidelijk de meest veilige.

8. Een dergelijke fietsbrug is niet verantwoord in functie van de kosten-baten-analyse, zelfs rekening houdend met sterk stijgend potentieel van het aantal gebruikers. Ook dient opgemerkt te worden dat de fysieke ruimte te beperkt is om een dergelijk systeem op te richten rekening houdend met de noodzakelijke hellingen, vrije hoogten en bochtstralen.

De gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar heeft deze aanvraag geadviseerd. Het stedenbouwkundig verslag van de omgevingsambtenaar is aan het dossier toegevoegd.

In uitvoering van art. 31 van Decreet betreffende de Omgevingsvergunning en van het Gemeentedecreet neemt de gemeenteraad een beslissing over de zaak van de wegen alvorens het vergunningverlenende bestuursorgaan een beslissing neemt over de vergunningsaanvraag.

Het vergunningverlenend bestuursorgaan sluit zich aan bij het advies van de gemeentelijk omgevingsambtenaar en is van oordeel dat een vergunning kan worden verleend. De gemeenteraad is van oordeel dat het voorstel van wegaanleg kan goedgekeurd worden om volgende redenen:

De aanvraag voorziet in de installatie van een vrijliggende fietssnelweg F402, onderdeel van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF), als verbinding tussen het veer van Langerbrugge en de nieuwe verkeerswisselaar Langerbrugge. De aanvraag vormt onderdeel van de oost-west georiënteerde fietssnelweg die de fietssnelwegen langsheen beide R4-Oost en R4-West verbindt. Het bestaande aanliggende fietspad wordt vervangen door een vrijliggende fietssnelweg. Tussen de nieuwe fietssnelweg en de Langerbruggestraat ligt waterloop 1.335. De keuze voor een vrijliggende fietssnelweg zorgt voor een gevoelige verbetering van de fietsveiligheid. De aanvraag geeft hiermee invulling aan Vlaamse, provinciale en stedelijke beleidsdoelstellingen.

Het voorstel van wegenis moet aangepast worden op een aantal punten. Het gaat echter om beperkte aanpassingen die door het vergunningverlenende bestuursorgaan als voorwaarde kunnen opgelegd worden aan de houder van de omgevingsvergunning in het kader van de beslissing over deze aanvraag.

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

BESLISSING

Artikel 1:

keurt de zaak van de wegen, zoals ontworpen op de omgevingsvergunningsaanvraag, gelegen langsheen de Langerbruggestraat en kadastraal gekend als afdeling 12 sectie A nrs. 403/2 , 403A2, 403X en 403E2 en op openbaar domein, goed.

Artikel 2:

legt aan de houder van de omgevingsvergunning volgende voorwaarden op met betrekking tot de zaak van de wegen:

1. De fietsoversteken uit de voorrang mogen niet uitgerust worden met een coating, kleur of langsmarkering.

2. De toeleidende bochten ter hoogte van de oversteekplaats naar het veer Langerbrugge zijn te voorzien van ruimere bochtstralen

=> noordzijde: bochtverbreding (eventueel met keermuurtje tov gracht) + wegname 1 m hekwerk

=> zuidzijde: afschuining in plaats van te scherpe bocht

3. Er moeten minstens zeven hoogstammige bomen (HS 10/12) aangeplant worden in het eerstvolgende plantseizoen na de start van de werken voor de fietssnelweg. Deze compenserende aanplant gebeurt op de driehoekige perceeldelen, links en rechts van de toegangsweg tot het veer.

4. De voorwaarden in het advies van Provincie Oost-Vlaanderen - Directie Leefmilieu (advies van 12 juli 2018, met kenmerk M02/BA30/2018/17/310/WB/as) moeten strikt nageleefd worden (zie bijlage).

BIJKOMENDE INFO BIJ HET BESLUIT

Departement Omgevingsvergunningen - Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning

STEMMING

Aangenomen door de gemeenteraad in openbare vergadering van 22 oktober 2018:

- Met unanimitéit
-