



Vergadering van 23 september 2019

2019_GRMW_00891 OMV_2018087888 K - aanvraag omgevingsvergunning voor het uitvoeren van riolerings- en wegeniswerken in de Distelstraat, Tenderstraat, Verpleegsterstraat en de Aaigemstraat - met openbaar onderzoek - Aaigemstraat, Distelstraat, Tenderstraat en Verpleegstersstraat (openbaar domein), 9000 Gent - Zaak van de wegen - Goedkeuring

Beslissing: Goedgekeurd in vergadering van 23 september 2019

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

mevrouw Zeneb Bensafia, voorzitter
de heer Mathias De Clercq, burgemeester; de heer Filip Watteeuw, schepen; mevrouw Sofie Bracke, schepen; mevrouw Elke Decruynaere, schepen; mevrouw Astrid De Bruycker, schepen; de heer Sami Souguir, schepen; mevrouw Tine Heyse, schepen; mevrouw Mieke Van Hecke, schepen; mevrouw Annelies Storms, schepen; de heer Bram Van Braeckevelt, schepen; de heer Rudy Coddens, schepen; de heer Christophe Peeters, ondervoorzitter; de heer Johan Deckmyn; mevrouw Karin Temmerman; mevrouw Gabi De Boever; de heer Guy Verhofstadt; mevrouw Elke Sleurs; mevrouw Sara Matthieu; mevrouw Stephanie D'Hose; de heer Veli Yüksel; de heer Sven Taeldeman; de heer Jef Van Pee; mevrouw Sandra Van Renterghem; de heer Mehmet Sadik Karanfil; de heer Gert Robert; mevrouw Karlijn Deene; de heer Carl De Decker; mevrouw Mieke Bouve; de heer Cengiz Cetinkaya; mevrouw Karla Persyn; mevrouw Evita Willaert; mevrouw Anneleen Van Bossuyt; mevrouw Hafsa El -Bazioui; de heer Tom De Meester; de heer Bert Mispion; mevrouw Tine De Moor; mevrouw Anita De Winter; de heer Joris Vandenbroucke; de heer Manuel Mugica Gonzalez; mevrouw Yeliz Güner; mevrouw Patricia De Beule; de heer Yüksel Kalaz; de heer Stijn De Roo; mevrouw Sonja Welvaert; de heer Steve Stevens; de heer Christiaan Van Bignoot; mevrouw Adeline Blancquaert; mevrouw Caroline Persyn; de heer Ronny Rysermans
mevrouw Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; de heer Luc Kupers, adjunct-
algemeendirecteur

Bevoegd: Filip Watteeuw

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

- Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 41, 9° en artikel 56, § 1;
- Het Decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikel 31;
- Het Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het Decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, artikel 47.

De beslissing wordt genomen op grond van:

- Het Decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikel 31;
- Het Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het Decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, artikel 47;
- De Vlaamse codex ruimtelijke ordening (VCRO);
- Het Decreet algemene bepalingen milieubeleid (DABM).

Motivering

Stijn Bernaerdt namens Stad Gent diende een omgevingsvergunningsaanvraag in voor gronden gelegen aan Aaigemstraat, Distelstraat, Tenderstraat en Verpleegstersstraat openbaar domein), kadastraal gekend als openbaar domein.

Deze aanvraag werd op 26/02/2019 ingediend bij het college van burgemeester en schepenen. Op 27/03/2019 werd het dossier volledig en ontvankelijk verklaard

De gemeentelijk omgevingsambtenaar heeft op 15/05/2019 deze aanvraag gunstig geadviseerd. Het stedenbouwkundig verslag van de omgevingsambtenaar is aan het dossier toegevoegd.

Op 29 mei 2019 is deze aanvraag een 1e keer voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen, met de bedoeling om de aanvraag ook voor te leggen aan de gemeenteraad van juni in kader van de goedkeuring van de zaak van de wegen (zie gekoppeld besluit). De uiterste beslissingsdatum van deze aanvraag tot omgevingsvergunning was 8 september 2019. Het college besliste op dat moment ook dat de aanvraag op basis van het stedenbouwkundig verslag van de omgevingsambtenaar voor vergunning in aanmerking komt.

Echter, door gebruik van een foutief sjabloon in e-Besluitvorming is de aanvraag enkel aan het college voorgelegd, maar niet geagendeerd op de commissie en gemeenteraad. Dit betreft een juridisch-administratieve fout en impliceert dat er geen tijdige uitspraak was van de gemeenteraad over de zaak van de wegen. Om die reden kon de omgevingsvergunning voor de gevraagde werken, inclusief noodzakelijke gemeenteraadsbeslissing, niet tijdig verleend worden. Om deze administratief-juridische fout recht te zetten, is geopteerd voor toepassing van de ADMINISTRATIEVE LUS. Deze administratieve lus laat toe om de beslissingstermijn met 60 dagen te verlengen (tot 8 november 2019) en om de aanvraag wel tijdig voor te leggen aan de gemeenteraad.

Beschrijving van de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen**Algemeen:**

Het wegen- en rioleringsontwerp omvat 3 volledige straten in de Rijsenbergwijk: de Verpleegsterstraat, de Distelstraat en de Tenderstraat. De Aaigemstraat wordt voor een groot deel heraangelegd, van iets ten westen van het kruispunt met de Rijsenbergstraat tot aan het kruispunt met de Koning Albertlaan.

Al deze straten, met uitzondering van de Tenderstraat, worden aangelegd als een klassieke zone dertig met voetpaden in grijze betonstraatstenen formaat 22x22cm, een parkeerstrook in kasseien en een rijweg in asfalt. De Tenderstraat wordt een woonerf met plantvakken (enkele

met bomen, de andere met een lage beplanting) en gemarkeerde parkeervakken in kasseien. In huidige toestand hebben alle straten een klassiek profiel. Alle rijrichtingen blijven gelijk met uitzondering van de Tenderstraat en de Aagemstraat die op heden beide een dubbele rijrichting hebben.

Plantvakken worden ingezaaid met gras en waar mogelijk worden bomen voorzien. In het groen zijn ruimtes beschikbaar voor spelelementen/prikkels.

Er wordt in al deze straten een gescheiden stelsel voorzien, met name een aparte leiding voor vuilwater (DWA) en voor regenwater (RWA).

Verpleegsterstraat:

De bestaande configuratie van de straat wordt aangehouden en versterkt. De bestaande doorlopende plantvakken met bomen tussen voetpad en rijweg worden aangevuld met nieuwe bomen. De plantvakken zullen breder worden maar de voetpaden houden een comfortbreedte van minimaal 1,75m. Langs beide zijden van de rijweg worden parkeerstroken gematerialiseerd. Deze straat behoudt een dubbele rijrichting, de rijweg krijgt een breedte van 5,5m. Er wordt centraal een verkeersremmende maatregel voorzien in de vorm van een plaatselijke rijwegversmalling (van 5,5m naar 4m). Hiervoor wordt een plantvak met een aantal parkeerplaatsen uitgestulpt richting de rijweg.

Aan het kruispunt met de Koningin Fabiolalaan wordt een doorlopend voetpad gelegd, er komen eveneens 2 bomen die een poort vormen naar deze straat. Er wordt aan beide kanten van de straat blindengeleiding voorzien. Er is ruimte in het groen voor een spelelement/prikkel. Er worden 6 fietsenstallingen type gent voorzien tov 4,5 in de bestaande toestand.

Het globale parkeersaldo gaat van 39 plaatsen naar 35 plaatsen.

Verharding bestaande toestand (BT): $\pm 2719\text{m}^2$ Verharding OT (ontworpen toestand): $\pm 2324\text{m}^2$

Onverhard BT: $\pm 222\text{m}^2$ Onverhard OT: $\pm 590\text{m}^2$

Halfverharding OT: $\pm 27\text{m}^2$

Distelstraat:

De voetpaden behouden nagenoeg hun huidige breedte, wat neerkomt op een minimum van ongeveer 1,9m. Plaatselijk worden er uitstulpingen voorzien en aan beide kruispunten wordt een doorlopend voetpad aangelegd met de nodige blindengeleiding. In de parkeerstrook worden boomvakken voorzien, thv het kruispunt met de Rijsenbergstraat komen twee grotere vakken.

De Distelstraat behoudt zijn huidige enkele rijrichting van de Patiëntjesstraat naar de Rijsenbergstraat. De rijweg krijgt een breedte van 4m.

Er staan 4 fietsenstallingen type gent op het plan tov 1 in de bestaande toestand.

Het globale parkeersaldo gaat van 45 plaatsen naar 39 plaatsen.

Verharding BT: $\pm 2281\text{m}^2$ Verharding OT: $\pm 2195\text{m}^2$

Onverhard OT: $\pm 86\text{m}^2$

Aaigemstraat:

Aan de kruispunten met de Rijsenbergstraat, Frans de Potterstraat en de Koning Albertlaan worden doorlopende voetpaden gelegd met blindengeleiding. Het voetpad heeft een minimumbreedte van 1,64m en wordt op een aantal plaatsen ook uitgestulpt.

Thv het kruispunt met de Rijsenberg-en de Frans de Potterstraat worden grote plantvakken voorzien met langs elke zijde van het kruispunt een bank. Er is eveneens ruimte voor een spelelement/prikkel.

Hier wordt voor een enkele richting gekozen vanaf de Frans de Potterstraat en de Koning Albertlaan richting de Patijntjesstraat om het parkeren te maximaliseren. Het deel thv de Duifhuisstraat blijft een dubbele rijrichting behouden. De rijweg krijgt in dit deel van de straat een rijwegbreedte van 5,5m, de rest wordt 4m breed.

Er worden 10 fietsenstallingen type gent voorzien tov 4 in de bestaande toestand.

Het globale parkeersaldo gaat van 57 plaatsen naar 45 plaatsen.

Verharding BT: $\pm 3972\text{m}^2$ Verharding OT: $\pm 3812\text{m}^2$

Onverhard BT: $\pm 1\text{m}^2$ Onverhard OT: $\pm 161\text{m}^2$

Het kruispunt met de Rijsenberg- en Frans de Potterstraat wordt ingesnoerd en de verharding wordt beperkt door grote plantvakken te voorzien. Hier komen verhoogde fietspaden in rood-bruine asfalt die aansluiten op de reeds aanwezige markeringen van de Rijsenbergstraat. Er wordt blindengeleiding voorzien thv de oversteekplaatsen. De rijweg krijgt een breedte van 6,6m.

Er staan 5 fietsenstallingen type gent op het plan tov 1 in de bestaande toestand.

Het globale parkeersaldo gaat van 1 plaats naar 0.

Verharding BT: $\pm 1433\text{m}^2$ Verharding OT: $\pm 1324\text{m}^2$

Onverhard BT: $\pm 8\text{m}^2$ Onverhard OT: $\pm 117\text{m}^2$

Tenderstraat:

De Tenderstraat krijgt een woonerfstatuut met een enkele rijrichting van de Koningin Fabiolalaan naar de Aaigemstraat. Dit woonerf wordt van gevel tot gevel aangelegd in grijze betonstraatstenen 22x22cm. Er worden parkeervakken in kasseien voorzien. Deze zullen wisselen van kant zodat een lichte asverschuiving ontstaat in het midden van de straat. Er worden een aantal losstaande plantvakken met bomen voorzien, die eveneens alterneren. Alsook een aantal met een lage beplanting.

Er worden 3 fietsenstallingen type gent voorzien tov 2 in de bestaande toestand.

Het globale parkeersaldo gaat van 7 plaatsen naar 6 plaatsen.

Verharding BT: ±830m² Verharding OT: ±771m²

Onverhard OT: ±59

Overzicht:

Het globale parkeersaldo gaat van 142 plaatsen in bestaande toestand naar 119 plaatsen in ontworpen toestand. Momenteel zijn er 10 fietsenstallingen type gent (50 fietsen), terwijl er in de ontworpen toestand 25 fietsenstallingen (125 fietsen) beschikbaar zullen zijn.

	parkeerplaatsen		fietsenstallingen		onverharde opp. (m ²)	
	bestaand	nieuw	bestaand	nieuw	bestaand	nieuw
Verpleegsterstraat	39	35	4	6	222	590
Distelstraat	45	39	1	4	0	27
Aaigemstraat	57	45	4	10	1	161
Tenderstraat	1	0	1	5	0	59
totaal	142	119	10	25	223	837

Het openbaar onderzoek werd gehouden van 6 april 2019 tot 5 mei 2019.

Resultaat: geen petitie lijsten, 4 schriftelijke bezwaren, geen schriftelijke gebundelde bezwaren, geen mondelinge bezwaren en 3 digitale bezwaren

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

De bezwaren kunnen als volgt worden samengevat:

1. Straten moeten meer ingericht worden voor leven, wonen en sociaal contact. Er wordt gevraagd naar per 150 m minstens één boom, één autodeelplaats, standaard geveltuinen, één fietsenrek, één bankje, één groenslinger, één infiltratiezone.
2. Er wordt gevraagd om de bewoners aan te moedigen om meer straatgeveltuinen en groenslingers aan te brengen.
3. De heraanleg nodigt niet uit om zich aan de snelheidsbeperking van 30 km per uur te houden.
4. Klassieke zone 30 straten zijn niet klimaatrobuust.
5. De bewoners werden onvoldoende geïnformeerd.
6. De beschrijvende nota is zuiver beschrijvend en motiveert te weinig de gemaakte keuzes.
7. Ondanks dat de kennis aanwezig is, wordt in deze straat een klassieke aanleg uitgevoerd.
8. Het ontwerp is onvoldoende op maat van de straat.

9. Er is onvoldoende infiltratie van regenwater voorzien in het ontwerp. Zo zou er ook een nuttig hergebruik voorzien kunnen worden door de voorste dakvlakken van de woningen aan te sluiten op een hemelwaterput.
10. Er is bezwaar tegen het gebruik van asfalt.
11. Er is een opmerking in verband met het fietspad in de Rijsenbergstraat.
12. Er zal meer stilstaand verkeer zijn door het draaien van de rijrichting in de Aaigemstraat.
13. De "markeringslijn" in Distelstraat is niet nodig.
14. Er is bezwaar tegen de boom voor de Distelstraat 16-18. Er is geen noodzaak tot de aanplanting van een boom op deze plaats. De boom zorgt voor een energetisch nadeel voor de woning en conflicteert met de straatverlichting. Wooncomfort en gezondheid zijn belangrijker dan de boom.
15. Er wordt gevraagd om via co-creatie een andere locatie te zoeken voor de boom, waar het kruispunt Patijntjesstraat-Distelstraat aangegeven wordt als suggestie. Ook wordt gevraagd de bomen te vervangen door lage begroeiing of plantenbakken.
16. Er wordt gevraagd de kabels op de gevel ondergronds onder te brengen.
17. Er wordt gevraagd om het voetpad op te trekken thv de voordeuren van de Aaigemstraat nummer 57 en 59.
18. Uitgestulpte voetpaden zijn niet nodig ifv het sociaal contact. Uitgestulpte voetpaden hebben geen meerwaarde en zullen gebruikt worden om op de voetpaden te fietsen.
19. Er is bezwaar tegen één van de uitstulpingen voor een garagepoort. Na de heraanleg zal deze eigenaar een andere parkeerplaats moeten gebruiken.
20. Er wordt gesteld dat er een ongelijke behandeling van bewoners is, aan sommige poorten in de straat komt geen uitgestulpt voetpad.

De bezwaren worden als volgt geëvalueerd:

1. Stad Gent streeft uiteraard ook naar kwalitatieve wegen en openbaar domein met aandacht voor ontmoeting, fietsenstalling, waterhuishouding, groenaanleg...

Binnen de straten waar vergunningsplichtige werken uitgevoerd worden (Verpleegsterstraat en Tenderstraat) zijn bovenstaande principes ongeveer volledig vervuld. In de Tenderstraat zijn 5 bomen, 6 parkeerplaatsen die plaats kunnen bieden voor deelauto's (via signalisatie) en 3 fietsenstallingen voorzien. In de Verpleegsterstraat worden de reeds bestaande bomen aangevuld met 17 nieuwe bomen, kunnen alle 35 parkeerplaatsen dienst doen voor deelauto's, worden 6 fietsenstallingen voorzien. De langse groenstroken staan in voor de infiltratie van het regenwater van de voetpaden.

Op zich is binnen deze straten ook nog ruimte om banken toe te voegen maar om een bank te plaatsen is geen omgevingsvergunning nodig. Bewoners krijgen nog de kans om straatgeveltuinen en groenslingers aan te leggen (zie verder).

2. Binnen de volledige cluster zijn in de straten met een klassiek profiel de voetpaden voldoende breed om geveltuinen aan te leggen. In de smalle straten is het volgens het reglement op de groenslingers ook mogelijk om deze te installeren. Op zich staat dit los van de aanleg. Bovendien is het zo dat dergelijke geveltuinen en groenslingers beheerd worden door de eigenaar-bewoners, en niet door de stad Gent. Om die reden worden ze niet systematisch (en zonder akkoord van de betrokken eigenaar) gerealiseerd. Het initiatief daartoe ligt dus bij de bewoners. Indien er bewoners zijn die tijdens de werken

kenbaar maken dat ze een straatgeveltuintje wensen, kan deze ook aangelegd worden op voorwaarde dat ze deze straatgeveltuintje gemeld hebben bij de stad. Tijdens het infomoment in aanloop naar de uitvoering wordt dit nogmaals toegelicht.

3. Zowel in de Verpleegsterstraat als in de Tenderstraat wordt centraal in de straat een snelheidsremmer voorzien. In de Verpleegsterstraat wordt gebruik gemaakt van een éézijdige asverschuiving waar kruisend verkeer op elkaar moet wachten. In de Tenderstraat wordt gezien het éénrichtingsverkeer gebruik gemaakt van een asverschuiving. Indien blijkt dat deze maatregelen onvoldoende zijn om snelrijdend verkeer tegen te houden, kunnen later alsnog drempels worden gerealiseerd. Deze ingreep valt buiten de vergunningsplicht. Tevens worden beide straten voorzien van doorlopende voetpaden om duidelijk het onderscheid te maken met de grotere vervoersassen.

Aangezien Ivago en de brandweer met vrij grote voertuigen door deze straten moet kunnen rijden en snelheidsremmers aan de normen inzake verhoogde inrichtingen moeten voldoen, zijn er niet veel extra mogelijkheden om de zone 30 nog leesbaarder te maken.

4. Binnen de stad is de regel dat er niet meer verharding aangelegd wordt dan nodig. In de Verpleegsterstraat gaat het ontwerp uit van een minimale rijweg voor tweerichtingsverkeer in combinatie met een centrale éézijdige asverschuiving om enerzijds de snelheid te remmen maar anderzijds ook de verharding te beperken. De voetpaden worden aangelegd op comfortbreedte en wateren quasi integraal af in de groenzones. De aangevulde bomenrijen zorgen in uiteindelijke toestand bijna voor een volledige afdekking van de verharding tov het zonlicht wat het tegengaan van de opwarming van de straat op termijn ten goede zou moeten komen.

In straten zoals de Tenderstraat waar aanzienlijk wat garages aanwezig zijn die gezien het smalle profiel veel verharding vragen om in- en uit te rijden, is het geen evidentie om de verharding nog sterk te reduceren. Op de plaatsen waar dit wel mogelijk was, is dit doorgevoerd en zijn groenstroken ingebracht. Waar er voldoende afstand tot de gevel beschikbaar is, zijn plantvakken voorzien voor bomen.

5. Het is niet haalbaar om voor iedere aanleg een doorgedreven inspraaktraject uit te werken. In regel worden 2 infomomenten voorzien. Eén keer worden de voorontwerpen getoond aan de bewoners. Indien er fundamentele opmerkingen zijn, worden deze verwerkt en terug gekoppeld. In deze waren de opmerkingen in 2016 eerder beperkt. Diepgaandere inspraaktrajecten worden ingezet in projecten waar voldoende vrijheidsgraden zijn om inspraak nuttig te maken. Gezien de randvoorwaarden en de eerder beperkte werken is dit hier niet het geval. Er wordt een 2^e infomoment voorzien in aanloop naar de uitvoering.
6. De bedoeling van een beschrijvende nota is het geven van een toelichting bij de plannen. De ingediende beschrijvende nota volstaat. De aangehaalde elementen die zouden ontbreken aan de nota zijn niet vergunningsplichtig.
7. Er is een constante evolutie in het ontwerpen van openbaar domein, het is echter ook een feit dat een project een zekere doorlooptijd kent tussen opstart en vergunning. Los van de nieuwe inzichten rond klimaatadaptatie zijn de principes die uitgewerkt zijn

binnen IPOD 1 (rond materiaalgebruik 2006), IPOD2 (rond maatgeving 2012) en IPOD 3 (rond straatmeubilair 2016) nog steeds opportuun om te volgen. Binnen de stad wordt momenteel gewerkt aan IPOD 4 dat het vraagstuk rond klimaatadaptatie zal implementeren in de dagdagelijkse werking.

Los daarvan zijn in het ontwerp toch al inzichten ingebracht die getuigen van vooruitschrijdend inzicht ten opzichte van de ontwerpen die opgemaakt werden net na de opmaak van het integraal plan openbaar domein (IPOD). In totaal wordt +/- 780 m² onthard. De bomen staan in ruimere plantvakken (meestal 2,5m tot 3m op 2m waar vroeger 1,8m op 1,8m eerder de norm was). Er zijn grote plantvakken ingebracht waar mogelijk bv thv het kruispunt met de Rijsenbergstraat en in de Verpleegsterstraat. Bij gekoppelde garagepoorten worden voetpaduitstulpingen voorzien zodat rustpunten, die dienst kunnen doen om elkaar te ontmoeten, ontstaan. Er staan op regelmatige afstand fietsenstallingen en nietjes voor grootformaatfietsen in de ontwerpen.

8. De ideeën die meegegeven worden binnen dit bezwaarschrift zijn ook meegenomen in de ontwerpen.

In de Verpleegsterstraat is het een bewuste keuze om de laanstructuur aan te vullen zodat deze doorloopt over de volledige lengte van de straat. In de Tenderstraat zijn er slechts enkele standplaatsen mogelijk als we rekening houden met voldoende afstand tussen de boom en de gevel, de in- en uitrijbewegingen van de garages en de erkers van de woningen, gezien we onze stad klimaatadaptief wensen in te richten willen we hier ook geen kansen laten liggen om bomen in te brengen en zo schaduw te creëren in de straat.

Binnen het project zijn in het niet vergunningsplichtig deel van de straat banken voorzien op de rand van de plantvakken op het kruispunt met de Rijsenbergstraat in de schaduw van de nieuwe voorziene plantvakken.

De specifieke uitwerking van de spelelementen moet nog gebeuren, op zich zijn dit elementen die net zoals ander straatmeubilair vrijgesteld zijn van omgevingsvergunning.

9. In voorliggende aanvraag vermindert de verharde oppervlakte ten opzichte van de huidige situatie, waardoor dit sowieso al een positief verhaal is. De langse groenstroken staan in voor de infiltratie van het regenwater van de voetpaden. Het terrein ligt niet in een recent overstroomd gebied of een overstromingsgebied. Het ontwerp voldoet bovendien aan de vigerende wetgeving.

Het voorzien van hemelwaterputten met nuttig hergebruik voor woningen is zeker iets wat Stad Gent ook aanmoedigt en zelfs verplicht bij grondige verbouwingen of nieuwbouw (artikel 13 van het algemeen bouwreglement). Dit is echter een voorziening op privaat domein, gekoppeld aan één woning, na uitvoering en in beheer / onderhoud van particulieren. Hemelwaterputten voor privaat hergebruik horen niet op het openbaar domein en/of in eigendom van Stad Gent.

10. Asphalt heeft voor- en nadelen, asphalt is bij aanleg donkerder dan bv vers gegoten beton. Hierdoor zal asphalt tijdelijk meer warmte opnemen overdag en uitstralen 's nachts. Na een beperkte tijd vervaagt de donkere kleur van asphalt relatief snel en wordt de kleur van beton eveneens snel donkerder, waardoor op dit vlak beide producten niet heel veel

verschil meer hebben. Anderzijds is het in asfalt relatief eenvoudig om herstellingen uit te voeren en na verloop van tijd de toplaag af te frezen en een nieuwe toplaag aan te brengen. Hierdoor kunnen asfaltwegen globaal gezien langer kwalitatief in stand gehouden worden dan betonwegen, wat maakt dat we duurzamer omgaan met onze grondstoffen. Bijkomend voordeel is de korte verwerking en uithardingstijd van asfalt. Bij betonproducten dient men 30 dagen te wachten voor dat men de nieuwe rijweg kan gebruiken, bij asfalt is dit een kwestie van uren. Dit maakt dat in het kader van het beperken van de hinder voor de aangelanden werken met asfalt veel beter zal scoren.

Binnen de zone van de omgevingsvergunning passen we enkel asfalt toe in de Verpleegsterstraat. Hier is een volledige laanbeplanting voorzien waardoor het zonlicht door de bomen zal tegen gehouden worden en het asfalt minder kans zal krijgen om op te warmen.

11. Dit onderwerp is geen onderdeel van de aanvraag. Het fietspad in de Rijsenbergstraat heeft tussen de Aaigemstraat en de Distelstraat een lichte afbuiging. De bochtstralen zijn voldoende ruim zodat fietsers geen hinder zullen ondervinden door deze lichte afbuiging. Deze lichte asverschuiving geeft wel de kans om een ruim plantvak in te richten met bomen die op een kwalitatieve standplaats voldoende ver van de gevels staan. Hierdoor kunnen we bijgevolg meer groen aanplanten en meer water infiltreren.

12. Ook dit onderwerp maakt geen deel uit van de vergunning. Het invoeren van éénrichtingsverkeer met tegengestelde rijrichtingen in de Aaigemstraat zou net voor minder verkeer moeten zorgen, de bedoeling is alvast het doorgaande verkeer in de Aaigemstraat te mijden en rond te sturen via de hoger gecategoriseerde wegen. Op zich zouden stilstaande wagens enkel de wagens van de bewoners zelf mogen zijn.

13. Er is geen markeringslijn ingetekend in de Distelstraat, dit mag dan ook geen probleem geven.

14. Het planten van een boom is niet vergunningsplichtig. Deze gegevens werden louter informatief opgenomen in de vergunning. Deze behandeling van het bezwaar is bijgevolg eveneens louter informatief.

Eerst en vooral wordt opgemerkt dat de bewuste boom niet voorzien is ter hoogte van het venster in de voorgevel maar ter hoogte van de perceelsgrens met huisnummer 18. In dit deel van de gevel zijn er bijna geen raampartijen, bijgevolg zal de impact van de boom op de lichtinval van de woning eerder beperkt zijn.

Bomen hebben in het algemeen een positief effect op de leefkwaliteit, luchtkwaliteit en de ecologie binnen een straat. Behalve sommige allergieën bij bepaalde soorten, is er geen kennis van het negatieve effect van bomen op de gezondheid van mensen. Qua leefkwaliteit zorgen bomen voor de noodzakelijke schaduw die bescherming moet bieden aan de gebruikers van het openbaar domein op warmere dagen. In tegenstelling tot het bezwaar wordt de schaduw dus als een gunstig effect gezien die oververhitting van de woningen en het algemeen hitte-eiland effect in de stad tegengaat. In de winter zal er niet een danig dens bladerdek aanwezig zijn dat er geen zonlicht meer zou binnenkomen in de woning.

Bomen nemen CO₂ op en geven zuurstof af, bomen zorgen voor broedplaatsen voor vogels en leggen verbindingen voor dieren tussen verschillende groengebieden,...

Op zich is een boom op iedere plaats bijgevolg een meerwaarde. Binnen het bomenplan van de stad Gent hebben we hiervoor dan ook richtlijnen uitgeschreven. In straten als deze met langsparkeren wordt gestreefd naar 1 boom per 2 parkeerplaatsen. Gezien de vrij hoge parkeerdruk is hier een iets beperktere norm gehanteerd, waardoor er zelfs iets minder bomen dan de norm voorzien worden.

Bij een integrale heraanleg wordt ook de straatverlichting mee bekeken, als een boom voor een lichtpunt komt te staan wordt dit aangepast (vrijgesteld van vergunning), hier zal de lichtstudie moeten uitwijzen als de boom aan de ene zijde van huisnummer 18 in conflict komt met het lichtpunt aan de andere zijde van de woning.

15. Het plaatsen van bomen in een straat is een evenwichtsoefening waarbij rekening gehouden wordt met uitbouwen op de gevels, opritten, draaistralen, evenredige verdeling, beeldwaarde,.... Het algemeen belang primeert. Co-creatie is een goed middel om het algemene beeld te vormen, maar niet om de uiteindelijke precieze locatie van bomen te bepalen.

Aan het kruispunt met de Patijntjesstraat is het niet mogelijk om een extra boom te planten omdat het hoekgebouw een erker bezit en het voetpad te smal wordt om de afstand tot de gevel te vrijwaren. Mocht het mogelijk geweest zijn, dan was hier zeker een boom extra voorzien.

Het vervangen van bomen door lage begroeiing of plantenbakken is niet wenselijk om verschillende redenen. Lage begroeiing en plantbakken geven een veel minder groen karakter aan straten, ze hebben ook een kleinere impact op de leefkwaliteit en de klimaatrobuustheid. Plantvakken met lage begroeiing hinderen de zichtbaarheid voor parkerende agens en voor overstekende kleine kinderen. Struiken kunnen over de straat hangen en auto's hinderen of beschadigen. Het beheer is arbeidsintensief en daardoor duur in onderhoud. We ervaren dat er in dergelijke plantvakken nogal wat uitval is doordat mensen hun vuilniszak in het plantvak plaatsen.

16. Binnen de volledige cluster liggen bijna alle leidingen reeds ondergronds, enkel de distributiekabel van telenet loopt via de gevels en in functie van de openbare verlichting zijn leidingen op de gevel richting de lichtpunten aangebracht. De desbetreffende nutsbedrijven zijn verantwoordelijk voor hun leidingen en beslissen zelf hoe ze hier mee omgaan. Dit is geen onderdeel van de omgevingsvergunning.

17. Gezien de heel beperkte tussenruimte tussen de laag gelegen poorten en hoog gelegen dorpels van de deuren is het onmogelijk het voetpad op te trekken zonder aan kwaliteit in te boeten voor de doorgaande voetganger. Waar technisch mogelijk wordt er steeds naar gestreefd om voetpaden een helling te geven van minimaal 2% en maximaal 8% in dwarsrichting en een zo gelijkmatig mogelijk verloop in langsrichting. Hogere hellingen geven problemen bij vriesweer in functie van gladheid en zijn sterk hinderlijk voor bv rolstoelpatiënten en mensen met kinderwagens.

18. Binnen een klassiek straatprofiel, dat bestaat uit voetpaden, doorlopende parkeerstroken (met in het beste geval een paar bomen) over de volle lengte van de straat en een rijweg, is het enkel mogelijk om even halt te houden om met de burens te praten op het voetpad. De voetpaden zijn op zich niet breed waardoor dat iemand die even stil staat bv met een kinderwagen direct hinderlijk is voor de andere voetgangers. Mensen die elkaar niet goed kennen, vinden het niet aangenaam om elkaar te kruisen zonder zekere afstandsregels te respecteren. Ook zijn er in straten met een profiel dat vooral ifv de auto vormgegeven is weinig plaatsen waar je tekeningen kan maken met krijt op het voetpad, een spel te hinkelen of je veters kan strikken zonder hinderlijk te zijn. Dergelijke straten zijn eveneens moeilijk oversteekbaar aangezien men steeds van tussen de geparkeerde wagens moet inschatten als het veilig is of niet om de rijweg te kruisen. Door op bepaalde plaatsen de voetpaden uit te stulpen worden meerdere zaken mogelijk en verhoogd het comfort en de leefbaarheid van de straat. Door dat het op regelmatige afstand mogelijk is om van de rijweg naar het voetpad te raken met de fiets wordt de drang om het voetpad in de lengte af te fietsen kleiner in plaats van groter.

19. Binnen de stad Gent beschouwen we het parkeren van de wagen voor een private garagepoort niet als een recht. In het geval van enkelvoudige garages binnen klassieke profielen, trekken we meestal de parkeerstrook door. Als dit past met de andere geparkeerde wagens in de straat kan men zich voor zijn poort parkeren. Maar als de opening te beperkt is om er tussen te staan, dan dient de eigenaar zich op een andere openbare parkeerplaats te parkeren met zijn tweede wagen. Parkeerhaken worden qua tussenafstand niet gedimensioneerd om voor de garage te kunnen parkeren, maar om vlot in en uit te kunnen rijden.

Het klopt dat niet systematisch thv elke poort een uitstulping voorzien wordt. In de eerste plaats proberen we een ontwerp te maken waarbij iedere bewoner z'n garage kan in- en uitrijden en waarbij los hiervan zo veel als mogelijk de parkeerstroken een volwaardig openbaar gebruik kennen. Parkeren voor een poort komt neer op privatiseren van het openbaar domein, dit wensen we zo veel mogelijk te vermijden. In tweede fase proberen we in het ontwerp op regelmatige afstanden mogelijkheden te voorzien om even halt te houden, de straat te kruisen,... Dit doen we door het inbrengen van uitgestulpte voetpaden, in de eerste plaats beginnen we hierbij met het uitstulpen van de segmenten waar zich meerdere poorten naast elkaar bevinden op korte afstand. Dit is in de Distelstraat het geval voor de poort van de bezwaarschrijver en z'n buur (nr 45-47), en voor de huisnummers 27 en 29. Het uitstulpen van de zone voor de gekoppelde poort aan de huisnummers 1, 3-5-7 was niet relevant aangezien deze poort heel nauw aansluiten bij het kruispunt waar van omwille van de bochtstralen op zich al meer ruimte beschikbaar is. Indien er op dat moment nog onvoldoende rustpunten zijn gaan we over tot het uitstulpen van het voetpad ter hoogte van enkelvoudige poorten zoals huisnummer 30. In het geval van de Distelstraat was het nog een meerwaarde geweest om een extra uitstulping aan te brengen ongeveer ter hoogte van huisnummer 48 maar hier zijn geen poorten en zou dit ten koste gaan van een volwaardige parkeerplaats, dit hebben we niet doorgevoerd.

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 is van oordeel dat een vergunning kan verleend worden op basis van het advies van de omgevingsambtenaar.

De gemeenteraad is van oordeel dat het voorstel van wegaanleg kan goedgekeurd worden om volgende redenen:

Het straatbeeld wordt maximaal vergroend door de inplanting van bomen en plantvakken. Dit was dan ook één van de krachtlijnen in het RUP Rijsenberg, nl. "Een groen netwerk wordt verweven in de buurt". Hierin werd gesteld dat het de bedoeling is om het groene karakter van de wijk te versterken en verder aan te vullen tot een samenhangend en betekenisvol netwerk.

Naast het realiseren van een groen karakter, hebben deze ingrepen ook een positieve impact op het stedelijke hitte-eilandeffect, wordt CO₂ omgezet in zuurstof, wordt het stenige straatbeeld verzacht en verhoogt de verblijfskwaliteit van de publieke ruimte en de omliggende woningen.

Alle vervoersmodi krijgen een plaats in voorliggend ontwerp. De voorziene aanpassingen van de wegprofielen en de fietspaden komen de verkeersveiligheid ten goede. De voetpaduitstulpingen zorgen voor plaatselijke verbredingen waar ontmoetingen kunnen plaatsvinden. De aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel is uiteraard erg positief.

Het globale parkeersaldo voor auto's gaat van 142 plaatsen in bestaande toestand naar 119 plaatsen in ontworpen toestand. Momenteel zijn er 50 plaatsen voor fietsen, terwijl er in de ontworpen toestand 125 plaatsen voor fietsen beschikbaar komen, wat een verdubbeling betekent. Bovendien liggen de straten in kwestie in de nabije omgeving van het station Gent-Sint-Pieters, waar uiteraard voornamelijk moet ingezet worden op openbaar vervoer.

Samengevat brengt de voorgestelde herinrichting van het openbaar domein duidelijk een ruimtelijke en verkeerstechnische kwaliteitsverhoging met zich mee.

Bijgevoegde bijlage(n):

- OMV_2018087888_Verslag OA.pdf

Niet-digitale bijlage(n):

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.

Beslissing

Op voorstel van het college van burgemeester en schepenen

Beslist het volgende:

- Met unanimititeit

Artikel 1:

keurt de zaak van de wegen, zoals ontworpen op de omgevingsvergunningsaanvraag OMV_2018087888, gelegen Aigemstraat, Distelstraat, Tenderstraat en Verpleegstersstraat (openbaar domein) en kadastraal gekend als openbaar domein, goed.