



# Verslag openbaar onderzoek in het dossier “Fiets en wandelpad tussen de hoevestraat , de Vinkeslagstraat en de Frans Louwersstraat”

## **Formaliteiten ter uitvoering van het openbaar onderzoek:**

De gemeenteraad heeft op 14 december 2020 het ontwerp van rooilijnplan voor een fiets- en wandelpad tussen de Hoevestraat, de Vinkeslagstraat en de Frans Louwersstraat en het daaraan gekoppelde onteigeningsbesluit voorlopig vastgesteld.

In toepassing van artikel 33 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 en het Decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019 werd over het ontwerp-rooilijnplan en het voorlopig vastgestelde onteigeningsbesluit van 1 februari 2021 tot en met 2 maart 2021 een gezamenlijk openbaar onderzoek gehouden.

Alle eigenaars en houders van een zakelijk recht op een perceel of een goed dat is opgenomen in het rooilijnplan (en onteigeningsplan) werden individueel per aangetekende brief in kennis gesteld van het openbaar onderzoek. De postbewijzen van de aangetekende zendingen zijn afgestempeld op 18 januari 2021.

Het openbaar onderzoek werd bekendgemaakt door aanplakking van een bericht aan het Stadhuis op 12 januari 2021, door aanplakking van een bericht ter plaatse op 15 januari 2021, door publicatie van een bericht in het Belgisch Staatsblad van 15 januari 2021 en door publicatie van een bericht op de website van Stad Gent op 24 januari 2021.

Het volledige dossier werd op 22 januari 2021 neergelegd in het Administratief Centrum Gent Zuid, Balie Bouwen, en was vanaf 25 januari 2021 digitaal ter inzage op de website van Stad Gent, waar het tot het sluiten van het onderzoek door iedereen kon ingekeken worden.

Er werden vijf bezwaarschriften ingediend.

Hiervan was er één bezwaarschrift dat zowel tegen het ontwerp-rooilijnplan als tegen het voorlopig onteigeningsbesluit werd ingediend.

Dit bezwaarschrift wordt hieronder behandeld.

## Behandeling van de bezwaarschriften

- **Bezwaarschrift 1**

### 1) De onteigening streeft geen algemeen belang na

- i) **De bezwaarschrijver geeft aan dat het project niet afdoende het algemeen nut nastreeft door het verwijzen naar het voorzien van een veilig en volwaardig autovrij alternatief van de Vroonstallestraat en het verbeteren van de bereikbaarheid van de basisschool Mariavreugde.**

De aanleg van een veilig autovrij alternatief voor de zwakke weggebruiker (waaronder schoolgaande jeugd) evenals het stimuleren van ecologisch verantwoorde mobiliteitsmiddelen kan bezwaarlijk als geen doelstelling van algemeen belang worden aanzien.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

- ii) **De bezwaarschrijver verwijst naar de motiveringsnota waarin wordt verwezen naar het te smalle voetpad en fietspad in de vroonstallestraat doch dit probleem zou worden aangepakt met de heraanleg van het verkeersplateau voorzien in 2021 en de mogelijke inrichting van een fietsstraat.**

De werken gepland in 2021 aan de Vroonstallestraat hebben geen impact op gans de straat maar zijn zeer lokaal. Hierbij zal er in één van de bestaande bermen (kant waar geen bomen staan) een voetpadbestrating worden aangelegd zonder aan de indeling van de straat te komen. Deze ingreep vloeit voort uit een klacht van de buurt die vaststelt dat bij regenachtige dagen de passanten door de grond/grind moeten lopen.

Het verkeersplateau zal tevens worden heraangelegd en een snelheidsremmend effect hebben, maar het feit blijft wel dat de straat te smal is om een voetpad aan twee zijden, fietspaden en een rijbaan te voorzien voor gemotoriseerd verkeer.

Er wordt bekeken om met de topaagvernieuwing van de Vroonstallestraat in 2022 een fietsstraat in te richten, maar dit zal zeker niet alle problemen met de Vroonstallestraat verhelpen:

- de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer zullen niet ineens dalen
- de manoeuvres waarnaar wordt verwezen op het kruispunt met de Vinkeslagstraat zullen ook niet ineens verdwijnen
- de infrastructuur voor de voetgangers verbetert, maar blijft suboptimaal voor een schoolomgeving

Het vermelden van deze heraanleg in de motiveringsnota had misschien voor de volledigheid wel beter worden gedaan maar zal in essentie geen afbreuk doen aan de motivering van het onteigeningsdoel van dit fietspad.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

- iii) De bezwaarschrijver verwijst naar de keuze om de voortuin van de 11 tot 14 aanpalende woningen niet als optie te weerhouden? De Vroonstallestraat heeft tussen de Frans Louwersstraat en de Hoevestraat langs één zijde parkeerplaatsen die zouden kunnen worden gesupprimeerd voor een fietspad. De inwoners hebben bovendien een parkeerplaats op eigen terrein zodat het supprimeren hiervan geen probleem is. Indien alsnog een onteigening nodig zou zijn zou dit veel beperkter zijn en bovendien met een impact die veel beperkter is aangezien er al een straat is gelegen en al verkeersbewegingen aanwezig zijn. De reden om deze keuze niet te maken is louter vanuit financiële overwegingen en niet vanuit algemeen belang om niet vanuit het algemeen belang om de meest verkeersveilige verbinding en omgeving te realiseren voor zachte weggebruikers**

Het supprimeren van parkeerplaatsen in de Vroonstallestraat zou sowieso niet voldoende zijn om hier zonder onteigeningen volwaardige fietspaden in te krijgen van minimaal 1m75 aan weerszijden conform het vademecum fietsvoorzieningen met daarnaast ook nog voetpaden.

De optie om gans de Vroonstallestraat te gaan onteigenen wordt in de motiveringsnota bekeken:

*Vanuit proces-economisch en tevens de keuze van de minst schadelijke oplossing kon deze keuze niet worden verantwoord. Dit zou betekenen dat over een lengte van 380 meter een groot aantal woningen moest worden onteigend voor een resultaat dat nooit dezelfde efficiëntie zou hebben.*

Het inzetten op een volledig autovrije parallelle route voor fietsers en voetgangers die direct aansluit op de tramhaltes Hoevestraat en Lange velden en met een goede aansluiting op de Zwembadstraat en Gaverbult en bij uitbreiding al de aanliggende straten zal vanuit het standpunt van verkeersveiligheid steeds de te prefereren optie zijn.

Deze optie heeft een impact op slechts 5 percelen waarbij er maar bij 3 eigenaars effectief grond moet worden aangekocht. Hierbij gaat het om een strook grond gelegen naast de tramsporen die voornamelijk zij- of achtertuin is en die bovendien wordt afgesplitst van percelen die een grootte van 1000 m<sup>2</sup> en meer hebben.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

- iv) De bezwaarschrijver stelt dat door het herinrichten van de Vroonstallestraat tot een schoolstraat in combinatie met een herinrichting gericht op fietsers en voetgangers een antwoord kan worden geboden aan alle beschreven problematieken en dit alles ten goede komt aan alle weggebruikers. Vandaag zal het fietspad enkel de kwetsbare**

## **gebruikers gaan helpen zonder de kern van het probleem in de Vroonstallestraat aan te pakken**

In de motiveringsnota werd al geduid waarom een schoolstraat in de Vroonstallestraat geen optie is: *Gezien de Vroonstallestraat een belangrijke verbinding is voor doorgaand verkeer tussen de Vroonstalledries en de Liefkensstraat is de inrichting van een schoolstraat niet mogelijk.* Hierop ingrijpen zou ook een impact kunnen hebben op de verkeerscirculatie in de wijk. Daarbij mag ook niet worden vergeten dat een schoolstraat ook inspanningen vraagt van de school en ouders (extra begeleiding).

De 'kern van het probleem' in de Vroonstallestraat wordt zoveel mogelijk opgelost met het aanleggen van een voetpad, een verkeersplateau en het eventueel realiseren van een fietsstraat, maar dit zal niet alle problemen oplossen zoals hierboven reeds vermeld.

Door het realiseren van het fiets -en wandelpad willen we wel de **buurtbewoners én scholieren** stimuleren om zich vaker met de fiets, te voet of per tram te verplaatsen. Doordat voetgangers en fietsers gebruik kunnen maken van het nieuwe wandel -en voetpad zorgt dit voor meer ruimte voor de weggebruikers die wel in de Vroonstallestraat moeten zijn.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

- v) **De bezwaarschrijver verwijst naar de motivatienota die stelt dat voetgangers en fietsers vanuit de Zwembadstraat de Vroonstallestraat 2 maal moeten oversteken en dat dit een omweg zou betekenen ten opzichte van het aan te leggen fietspad. Dit fietspad zal ook de bereikbaarheid van de tramhaltes in de Hoevestraat en Langeveld verbeteren. Dit zal echter niet wegnemen dat er nog steeds fietsers , voetgangers en wagens via de Vroonstallestraat zullen komen omwille van de ligging van de fietsenstalling van de basisschool Mariavreugde, de doorsteek richting de Botestraat of Evergemsesteenweg. De oversteekbaarheid kan worden opgelost met een herinrichting van de straat. Bovendien zal het fietspad geen oplossing bieden aan de hoge snelheid op de Vroonstallestraat.**

Dat er nog steeds voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer gebruik zullen maken van de Vroonstallestraat klopt uiteraard. Dit is dan ook de reden om al wel ingrepen te doen in de Vroonstallestraat (aanleg voet aan één zijde, evt. fietsstraat, verkeersplateau om de snelheid naar omlaag te krijgen), maar zoals hierboven al aangehaald zal dit niet alle problemen in de Vroonstallestraat wegnemen. De oversteekbaarheid zou ook verbeterd kunnen worden, maar zal echter nooit zo veilig kunnen zijn als het autovrije fiets -en wandelpad.

Wat het argument van de fietsenstalling van de school betreft: het is heel duidelijk dat de school het fiets- en wandelpad heel sterk zal aanprijzen bij de leerlingen, ouders en leerkrachten gezien dit een volledig autovrij alternatief is voor de Vroonstallestraat. Met het oog op de realisatie van het fiets- en wandelpad realiseerde de school al een nieuwe ingang op de locatie hieronder aangeduid en bouwden ze hier vlakbij ook een nieuwe fietsenstalling die door alle scholieren gebruikt kan worden. Het klopt dat er nog steeds een fietsenstalling zal blijven ter hoogte van de Vroonstallestraat gezien deze

fietsenstalling nog steeds interessant zal blijven voor de fietsers komende van de straten ten oosten van de Vroonstallestraat.

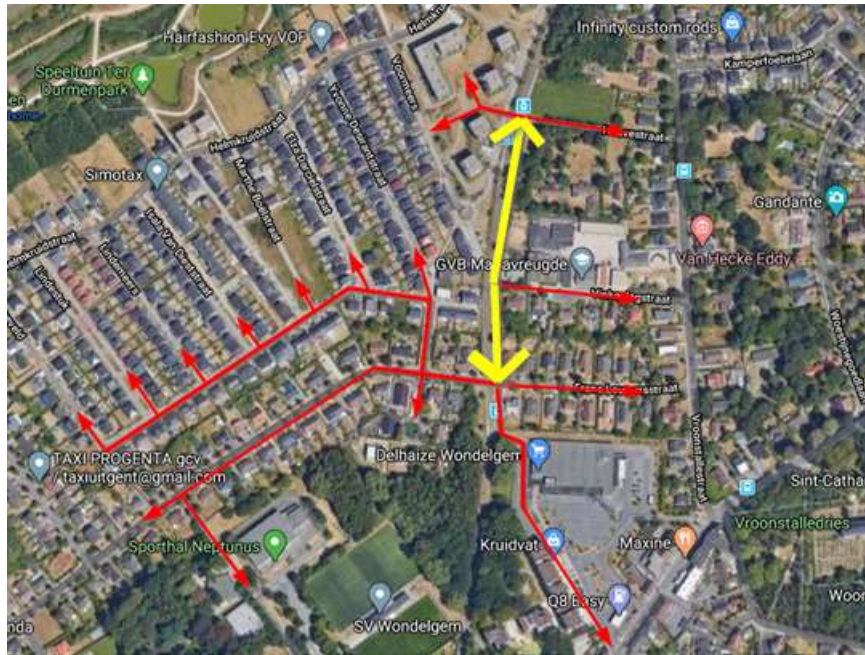


Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

- vi) De bezwaarschrijver geeft aan dat de onteigening in het belang van de school Mariavreugde is ingegeven i.p.v. van het algemeen belang. Een onteigeningdoel dat slechts beperkt functioneel zal zijn tijdens de schoolperiode/uren.

Het klopt dat de scholieren, ouders en leerkrachten van de school sterk gebaat zullen zijn bij het fiets- en wandelpad en dat het gebruik van het pad buiten de schoolperiode/uren minder intens zal zijn. Onderstaande kaart geeft echter ook wel het potentieel aan van dit fiets- en wandelpad voor de omliggende straten. Functies zoals de tramhaltes en de verschillende winkels aan de Botestraat worden beter bereikbaar op elk moment van de dag.

Concreet zal dit fiets- en wandelpad ten gunste van de schoolgaande jeugd en buurtbewoners zijn die zich op een aangename en veilige manier zullen kunnen verplaatsen.



Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

- vii) De bezwaarschrijver geeft aan dat de toegankelijkheid van winkels eveneens kan gebeuren via een doorsteek naar de parking van Delhaize en het fietspad niet noodzakelijk is, maar stelt dat de eigenaar van Delhaize niet op de hoogte is van een afspraak om deze parking te gaan gebruiken voor ouders die kinderen afhalen in de school. Bovendien is het zo dat deze parking geen oplossing biedt voor het verkeer van de Liefkensstraat en omgeving dat nog steeds de Vroonstallestraat zal gebruiken om dan hun kinderen af te zetten in Vinkeslagstraat aan het begin van het fiets- en wandelpad ter hoogte van zijn eigendom dit met alle parkeeroverlast tot gevolg.

De bezwaarschrijver geeft tegenstrijdige info door enerzijds zich te beroepen op de doorsteek naar de Parking Delhaize maar anderzijds deze in vraag te stellen aangezien de Delhaize niet op de hoogte zou zijn.

Vooreerst kan worden meegegeven dat de doorsteek naar Delhaize slechts een klein onderdeel van project omvat en zelfs niet in het rooilijndossier is vervat. Een groot deel van de schoolgaande jeugd zal van de Lange Velden komen en heeft op dat moment geen baat bij deze doorsteek. Vanzelfsprekend is deze doorsteek belangrijk voor de winkelende buurtbewoner evenals de ouders die hun kind komen ophalen.

In het verleden was er mondeling akkoord met Delhaize dat de ouders de parking mochten gebruiken om hun kinderen te komen ophalen. Deze gewoonte bestaat al jaren tot op vandaag. Recent contact met Delhaize bevestigde dat ze dit wandelpad willen behouden voor hun klanten. Het is bovendien niet uitgesloten dat diezelfde ouders ook klanten zijn van de winkel die snel voor de schoolbel hun boodschappen doen.

In de Vroonstallestraat geldt er enkelrichtingsverkeer in noordelijke richting tussen de Botestraat en de Kamperfoelielaan. Ouders die hun kinderen met de wagen afzetten

komen dus enkel vanuit het zuiden aangereden. De Vinkeslagstraat wordt in het begin en einde van de schooldag ingericht als schoolstraat en zover gekend blijft dit ook zo. Er zou zich dus geen parkeeroverlast mogen voordoen in de Vinkeslagstraat. Bovendien zijn we er ook van overtuigd dat dit voet- en wandelpad juist een stimulans zal zijn voor ouders, scholieren en leerkrachten om te kiezen voor duurzame vervoersmodi, nl. te voet, fiets of tram i.p.v. de wagen.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

## 2) De evenredigheidstoets

- i) **De bezwaarschrijver geeft aan dat de onteigening een enorme impact heeft op zijn leef- en woonkwaliteit. De voorziene inname heeft een impact op de meest waardevolle buitenruimte op het perceel van de bezwaarschrijver waar hij optimaal van de zon kan genieten. Door de impact van de inname zal zijn afsluiting tot tegen zijn terras komen en zal de kwalitatieve beplanting ( inclusief de grote waardevolle eik) worden verwijderd.**

Bij de opmaak van het onteigeningsplan werd zoveel mogelijk getracht de impact op de woning van de onteigende te beperken. Vandaag zal er een strook van 2.30 worden verworven. De nieuwe rooilijn zal gerekend op de hoeken van de woning respectievelijk 5.66 m en 7.10 meter van de woning staan. Zo is de impact van de verwerving op de tuin van de onteigende aanwezig maar is het zo dat de eigenaar het niet onmogelijk wordt gemaakt om alsnog op zijn huidig terras te kunnen zitten en te genieten van de zon. Het klopt inderdaad dat er een aantal planten en bomen zullen worden verwijderd maar deze worden meegenomen in de onteigeningsvergoeding.

De bezwaarschrijver heeft vandaag een perceel van 1001 m<sup>2</sup> wat maakt dat de impact van 93 m<sup>2</sup> aanvaardbaar is en het resterend stuk tuin vandaag nog steeds als groot kan worden aanzien.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

- ii) **Bezwaarschrijver geeft aan dat er wel rekening wordt gehouden met de verzuchtingen van de Lijn evenals de noodzaak om een maximaal breedte van het fiets en wandelpad zonder dat er rekening wordt gehouden met de impact op zijn woning en meent dat een pad van 2.5 meter breed voldoende is. Hij geeft ook aan dat de veiligheids en werkzone van 2 meter door de Lijn niet overal wordt gerespecteerd.**

In het verleden heeft De Lijn mogelijks afgeweken van deze 2 meter zone maar vandaag hanteert ze deze visie zeer strikt en wenst zij ook niet af te wijken van dit concept. Tijdens de onderhandelingen met de Stad Gent was de 2 meter duidelijk niet te bespreken.

Bijkomend volgt de Stad de aanbeveling van het Vademecum Fietsvoorzieningen. Om fietsers in dubbelrichting en voetgangers op het nieuwe fiets- en wandelpad elkaar te laten kruisen moet er voldoende circulatiebreedte worden voorzien. Het vademecum geeft als aanbevolen breedte voor een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad 2.5 meter. Voor voetgangers wordt er aanbevolen om een breedte van minimaal 1.50 meter aan te houden. Gezien er op piekmomenten, m.n. voor en na schooltijd veel voetgangers en

fietsers worden verwacht op dit fiets- en wandelpad is het dan ook wenselijk dat de nodige totaalbreedte wordt voorzien. Voor dit fiets- en wandelpad is een breedte ontworpen van 3.90 meter , wat quasi overeenkomt met de cumulatieve breedtes voor zowel de voetgangers- als fietscirculatie.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

**iii) Bezwaarschrijver vreest een trekpleister voor hangjongeren, vandalisme en sluikestorten en heeft weinig vertrouwen in het onderhoud door de Stad Gent**

De vrees van de eigenaar wordt meegenomen in de buurtwerking van de Stad Gent en is doorgegeven aan de dienst Lokale Preventie en Veiligheid die de klachten verder kan opvolgen.

Hogervermelde criminaliteitsfenomenen evenals een onveiligheidsgevoel mogen echter de ontwikkeling van projecten rond verkeersveiligheid en ecologisch mobiliteit niet tegenhouden.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

**3) De onteigeningsnoodzaak**

**i) De bezwaarschrijver verwijst naar de omzendbrief BB 2011/5 van 14 oktober 2011 evenals rechtsleer waaruit blijkt dat het verwerven van de gronden noodzakelijk moet zijn om het onteigeningsdoel te realiseren en stelt dat de verwerving hier niet noodzakelijk is.**

**Het is onjuist dat de doorsteek de beste van alle alternatieven is.**

**Het tweede alternatief “de herinrichting van de Vroonstallestraat” is een betere oplossing zoals eerder vermeld.**

**Het derde alternatief “de inrichting van de schoolstraat” wordt ook geschrapt doch wordt tegensproken door een zeer recent schrijven van 9 februari 2021 van de Stad Gent waarbij er een toplaagvernieuwing is gepland en de straat wordt omgevormd tot een fietsstraat waarbij de vraag kan worden gesteld of hier geen schoolstraat kan worden ingericht toegankelijk voor alle weggebruikers.**

**Bovendien zijn er verschillende alternatieven niet opgenomen, zijnde :**

- **een voorrangsregeling in de Vroonstallestraat,**
- **het voorzien van een beveiligde oversteek of tunnel ter hoogte van de rotonde waar alle weggebruikers uit de Lange Velden en Gaverbulk kunnen doorsteken**
- **de inname van een beperkte strook van de eigenaar om een pad van 2.50 meter aan te leggen.**

Vooreerst kan worden meegegeven dat het uitvoeringsbesluit van 27 oktober 2017, tot uitvoering van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, de omzendbrief BB 2011/5 heeft opgeheven. Dit neemt natuurlijk niet weg dat de onteigeningsnoodzaak een essentiële onderdeel van de onteigeningsprocedure is. Concreet: is de onteigening nodig om het onteigeningsdoel te realiseren. Hierbij is het dus bepalend dat het doel niet op

een andere wijze kan worden gerealiseerd maar met dien verstande dat er een evenwaardig kwalitatief alternatief kan worden gevonden. Hierbij is het ook belangrijk om de onteigening als ultimum remedium te gaan gebruiken en private eigendommen zo min mogelijk te belasten.

De **herinrichting van de Vroonstallestraat** evenals het aspect van de **schoolstraat** werd reeds hierboven besproken en bleek een minder goed alternatief.

**Het voorstel van de voorrangsregeling:** De voorrangsregeling die wordt voorgesteld, nl. het uitwerken van een voorrangsregeling voor fietsers ter hoogte van de Frans Louwersstraat, is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid geen goed idee. Zowel de Hoevestraat, Vinkeslagstraat als Frans Louwersstraat zijn duidelijk straten met lagere verkeersintensiteiten dan de Vroonstallestraat. De voorrangsregeling aan de Frans Louwersstraat dan toch omdraaien zal door de meeste chauffeurs niet goed worden begrepen en zal bijgevolg de kans op ongevallen verhogen. Bijkomend zal de Vroonstallestraat worden ingericht als fietsstraat wat betekent dat we de volledige Vroonstallestraat in de voorrang zullen steken naar analogie met de andere fietsstraten in Gent en zoals ook wordt aanbevolen door Fietsberaad Vlaanderen.

**De verwijzing naar een bijkomende beveiligde oversteek wordt in de motiveringsnota duidelijk besproken :** *Het realiseren van een bijkomende **tramoversteek** ter hoogte van de Vinkeslagstraat: De Lijn geeft heel duidelijk aan dat ze zowel op vlak van veiligheid als op vlak van doorstroming niet akkoord kan gaan met het realiseren van een extra tramoversteek op deze locatie. De huidige oversteeken zijn voorzien ter hoogte van de tramhaltes in de Hoevestraat en Langeveld. Gezien de tram in de meeste gevallen sowieso moet stoppen aan de haltes, is de snelheid daar reeds lager. Een bijkomende oversteek zou ervoor zorgen dat de chauffeur vanuit veiligheidsstandpunt opnieuw moet vertragen. Dit heeft een negatief effect op de doorstroming van de tram, wat de aantrekkelijkheid van de tram als duurzaam vervoersmodus niet ten goede komt. De andere oversteeken aan de Hoevestraat en de Frans Louwersstraat opgeven, zou voor vele voetgangers en fietsers uit de wijk een grote omrijbeweging zijn.*

Het voorstel van een **tunnel** mag vanuit ruimtelijk aspect niet worden onderschat. Voor het inplannen van de hellingen aan weerszijden van de tramsporen heb je sowieso (nog meer) ruimte nodig. Hierbij komt nog eens de vertraging en overlast op het tramnet en de financiële kost wat maakt dat dit geen realistisch alternatief is. Daarbij komt dat de sociale controle in een tunnel nog veel slechter is dan deze op een gelijkgrondse oversteek. Zeker 's nachts zal deze tunnel dan door velen vermeden worden.

Het alternatief om de **breedte te beperken** werd hierboven reeds besproken.

Bijgevolg worden de voorgestelde alternatieven als minder goed beoordeeld en wordt dit punt verworpen.

- ii) **De bezwaarschrijver verwijst naar het pad tussen de Delhaize en de Frans Louwersstraat dat slechts een breedte van 2 meter heeft waardoor een nieuw pad van 3,90 meter niet redelijk kan worden verantwoord.**

Zoals hierboven vermeld is dit pad een erfdienstbaarheid overeengekomen tussen de Delhaize en de aanpalende eigenaar .

Vandaag is dit pad niet conform de normen die we hanteren om een veilig fiets -en wandelpad te gaan inrichten. Het zou toch wel zeer bedenkelijk zijn om dan een fietspad te gaan aanleggen dat afwijkt van de normen van het Vademecum Fietsvoorzieningen evenals de veiligheidsnormen van De Lijn. Als wegbeheerder en aansprakelijke overheid is dit onaanvaardbaar.

Toekomstgericht zal de Stad Gent de verkeersontwikkeling op dit pad evenals het nieuw aan te leggen pad blijven opvolgen en net zoals in elke straat van Gent eventueel bijkomende (veiligheids)maatregelen nemen indien dit gewenst is.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

//