



Bestemd voor de gemeenteraad / raad voor maatschappelijk welzijn

2021_CVB_04078 Definitieve vaststelling van het gewijzigde rooilijnplan voor het fiets- en wandelpad tussen de Hoevestraat, de Vinkeslagstraat en de Frans Louwersstraat - Vaststelling

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 12 april 2021

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

de heer Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter
de heer Filip Watteeuw, schepen; mevrouw Sofie Bracke, schepen; mevrouw Elke Decruynaere, schepen; mevrouw Astrid De Bruycker, schepen; mevrouw Tine Heyse, schepen; mevrouw Isabelle Heyndrickx, schepen; mevrouw Annelies Storms, schepen; de heer Bram Van Braeckvelt, schepen; de heer Rudy Coddens, schepen
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 van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, artikel 17, § 5.

De beslissing wordt genomen op grond van:

- Het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.

Motivering

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 het Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 en het Decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019 (verder: Decreet gemeentewegen) 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 (perceel of goed waarop de rooilijn wordt ingetekend of perceel of goed dat paalt aan de ingetekende rooilijn) 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. Alle bezwaarschriften zijn toegekomen binnen de termijn van het openbaar onderzoek en zijn dus ontvankelijk.

In bezwaarschrift 1, gedateerd 10 februari 2021, wordt aangevoerd dat in de motiveringsnota rooilijn en in de motiveringsnota onteigening is vermeld dat er afspraken zijn met Delhaize over het gebruik van de warenhuisparking. Bij Delhaize is niemand op de hoogte van de afspraken, ook niet van de bijhorende modaliteiten.

In bezwaarschrift 2, gedateerd 22 februari 2021, wordt aangebracht dat het rooilijntonwerp, dat door de gemeenteraad op 14 december 2020 voorlopig werd vastgesteld, niet overeenstemt met de grens van de verkaveling waarvoor de gemeenteraad op 14 december 2020 de zaak van de wegen heeft vastgesteld en het college van burgemeester en schepenen op 23 december 2020 de verkavelingsvergunning heeft verleend.

In bezwaarschrift 3, gedateerd 1 maart 2021, wordt gevraagd of er verlichting zal geplaatst worden, 'anders is dit de ideale locatie voor alles wat letterlijk het daglicht niet mag zien'. Het geplande fiets- en wandelpad wordt een extra sluiproute voor hangjongeren want de vele bromfietzers in de buurt zullen het pad ook kunnen gebruiken. Het pad zal nog meer afval genereren want de site rond de tramhalte is nu al zeer extreem qua afval en sluikstort. Het pad biedt meer mogelijkheden tot vandalisme, brandstichting en geweld. De bestaande verbindingsweg tussen de parking van Delhaize en de Frans Louwersstraat werd in het verleden aangelegd, toen de tramhalte ten noorden van de Frans Louwersstraat lag. Die verbindingsweg heeft geen nut meer want de tramhalte zorgt nu voor een verbinding tussen de Delhaize-parking en de Frans Louwersstraat. Het geplande pad heeft een breedte van 4 meter, wat veel te breed is, terwijl de bestaande verbindingsweg nog geen 1,80 meter breed is. De bestaande verbindingsweg is te smal voor (bak)fietsen en gemotoriseerde voertuigen. Delhaize heeft geen goedkeuring gegeven voor het gebruik van de parking en zal stappen ondernemen als meer dan x-aantal auto's gebruik maken van de parking. De drukte van auto's in de Frans Louwersstraat zal alleen maar toenemen omdat de chauffeurs hun kinderen zullen opwachten aan het begin en op het einde van de staat. En er verdwijnen parkeerplaatsen in de Vroonstallestraat. De Vroonstallestraat wordt in de toekomst een fietsstraat. De verplaatsing voor fietsers via de Frans Louwersstraat naar de Vroonstallestraat zal daardoor veel vlotter kunnen verlopen want ze zullen voorrang hebben op de auto's. Waarom moet er dan een bijkomend fietspad komen langs de tramhalte?

Bezwaarschrift 4, gedateerd 1 maart 2021, is ingediend door een advocatenbureau. Er wordt enerzijds aangegeven dat het bezwaarschrift gericht is tegen het voorlopig onteigeningsbesluit,

anderzijds dat de bezwaren en opmerkingen gelden tegen het voorlopig onteigeningsbesluit en tegen de voorlopige vaststelling van het rooilijnplan, besluiten die samen dienen te worden gelezen. De bezwaren zijn samengevat in het bijgevoegde verslag over het openbaar onderzoek dat betrekking heeft op het onteigeningsplan.

In bezwaarschrift 5, gedateerd 2 maart 2021, ondertekend door bewoners van de Frans Louwersstraat, wordt gesteld dat de drukte van auto's in de Frans Louwersstraat alleen maar zal toenemen omdat de chauffeurs hun kinderen zullen opwachten aan het begin en op het einde van de staat. En er verdwijnen parkeerplaatsen in de Vroonstallestraat. De Vroonstallestraat wordt in de toekomst een fietsstraat. De verplaatsing voor fietsers via de Frans Louwersstraat naar de Vroonstallestraat zal daardoor veel vlotter kunnen verlopen want ze zullen voorrang hebben op de auto's. Waarom moet er dan een bijkomend fietspad komen langs de tramhalte?

Op 25 januari 2021 werd via <https://www.vlaanderen.be/een-gemeenteweg-aanleggen-verplaatsen-wijzigen-of-opheffen#advies-vragen-over-een-gemeentelijk-beleidskader-rooilijnplan-of-grafisch-plan> advies gevraagd aan het Vlaams Departement Mobiliteit. Op 4 februari 2021 werd digitaal een standaard antwoord ontvangen: "*We ontvingen uw adviesvraag in het kader van het decreet Gemeentewegen. Het Departement MOW verleent momenteel enkel niet-dossierspecifiek advies. Het decreet Gemeentewegen kent nieuwe taken toe aan het Departement. Gezien de vrij recente goedkeuring van dit decreet en de mogelijke impact op onze organisatie loopt de transitie die gepaard gaat met het opnemen van deze taken momenteel nog. ...*"

Via Mobiliteit@oost-vlaanderen.be werd op 25 januari 2021 advies gevraagd aan de deputatie van de provincie. De Dienst Mobiliteit van de provincie heeft op 26 januari 2021 geadviseerd:

1. *Het algemeen belang van de trageweggebruikers wordt bevorderd; er ontstaat een tragewegverbinding tussen de Hoevestraat, de Vinkeslagstraat en de Frans Louwersstraat.*
2. *De aanleg van de tragewegverbinding is nodig om een verkeersveilige weg te creëren en is afdoende gemotiveerd.*
3. *De verkeersveiligheid zal verbeteren.*
4. *De tragewegverbinding is niet-gemeenteoverschrijdend.*
5. *Aan de behoefte voor een verkeersveilige tragewegverbinding voor de huidige en de toekomstige generaties wordt voldaan.*

Opmerkingen

Als rechtsgrond wordt in het gemeenteraadsbesluit van 14 december 2020 ten onrechte artikel 20, § 1 (opheffing van een gemeenteweg) van het gemeentewegendecreet aangeduid. De rechtsgrond voor het rooilijnplan is het artikel 17 (voorlopige vaststelling van het rooilijnplan door gemeenteraad).

De openbare vervoermaatschappij De Lijn (vervoerregio.gent@delijn.be) werd op 25 januari 2021 in kennis gesteld van de geplande rooilijn. Er werd geen advies, bezwaar of opmerking ontvangen.

De openbare vervoermaatschappij NMBS (gebouwen.terreinen@belgiantrain.be) werd op 26 januari 2021 in kennis gesteld van de geplande rooilijn. Op 28 januari 2021 werd geantwoord met "Wij kunnen aan uw vraag nr hieronder geen gevolg geven. De NMBS is niet betrokken bij dit aanvraag. We hebben geen percelen in de buurt."

In de gemeenteraadsbeslissing voorlopige vaststelling van de rooilijn voor het fiets- en wandelpad tussen de Hoevestraat, de Vinkeslagstraat en de Frans Louwersstraat is de noodzaak van de weg omstandig gemotiveerd.

De definitieve vaststelling is het logische gevolg van de voorlopige vaststelling.

De definitieve vaststelling van de opheffing moet binnen zestig dagen na het einde van het openbaar onderzoek worden vastgesteld, zoniet vervalt het ontwerp (artikel 21, §§ 5 en 6 van het Decreet gemeentewegen),

Adviezen

Deze beslissing wordt genomen rekening houdend met volgende adviezen:

deputatie provincie Oost-Vlaanderen - gunstig onder voorwaarden

GENT : rooilijnplan bij de aanleg van een tragewegverbinding langs de Hoevestraat , de Vinkeslagstraat en de Frans Louwersstraat (ons knm. GMW 2021-03)

Type : aanleg van een tragewegverbinding (gemeenteweg) van louter lokaal belang. Er is geen strijdigheid met het tragewegenplan Wondelgem.

Volgens het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen hebben de deputatie en de gemeenteraad voor gemeentewegen respectievelijk een adviserende en een beslissende bevoegdheid.

Bij gemeenteraadsbesluit van 14 december 2020 werd het rooilijnplan bij de aanleg van een (autovrije) tragewegverbinding langs de Hoevestraat , de Vinkeslagstraat en de Frans Louwersstraat te Wondelgem voorlopig vastgesteld.

Bij gemeenteraadsbesluit van 15 december 2020 werd de onteigening, de motiveringsnota, de projectnota en het onteigeningsplan voor de realisatie van het rooilijnplan voorlopig vastgesteld.

Het college van burgemeester en schepenen organiseert overeenkomstig artikel 31 van het Vlaams Onteigeningsdecreet gedurende de periode 1 februari 2021 tot en met 2 maart 2021 één gezamenlijk openbaar onderzoek.

Overeenkomstig artikel 17 § 2.6° van het gemeentewegendecreet wint het college van burgemeester en schepenen het advies in van de deputatie.

Het fiets- en wandelpad wordt aangelegd langs de tramspoorlijn Gent – Evergem en reikt van de doodlopende Hoevestraat tot de doodlopende Frans Louwersstraat.

Motivering bij de aanleg

De stad wil een verkeersveilige bereikbaarheid van de Vrije Basisschool Mariavreugde, Vinkenslagstraat nr. 2, 9032 Wondelgem. De doodlopende Vinkenslagstraat werd ingericht als schoolstraat.

Een veilige bereikbaarheid van de tramhaltes aan de doodlopende Hoestraat en Langeveld is nodig.

De tragewegverbinding zal een verkeersveilig alternatief voor de Vroonstallestraat (snelheidsregime : 30 km/u) zijn.

De verkeersonveilige situatie aan het kruispunt Vinkenslagstraat / Vroonstallestraat zal door de tragewegverbinding worden opgelost.

Samengevat : 1) de scholieren die vanuit de omgeving Zwembadstraat komen en de scholieren die van de omgeving Gaverbult komen, kunnen de nieuwe tragewegverbinding van en naar de Vrije Basisschool Mariavreugde langs de Vinkenslagstraat gebruiken ; 2) er ontstaat een veilige verbinding voor de buurtbewoners en de scholieren naar de tramhaltes langs Langeveld en de Hoestraat ; 3) de verbinding is een veilige route naar de winkels ten zuiden op de hoek van de Botestraat en de Vroonstallestraat en de parking van de lokale supermarkt en 4) de parking van de lokale supermarkt wordt ook door ouders gebruikt voor het ophalen van hun kinderen.

De stedelijke Landmeetcel maakte een grafisch plan op, waarop de rooilijn is ingetekend. Het plan bevat "Lambert 72"-coördinaten.

Het stedelijk Mobiliteitsbedrijf motiveerde met een nota de rooilijn.

Er zijn 4 te verwerven loten (grondinnames). Voor 3 innemingen is er een akkoord met de eigenaars.

Het lot 1 (93,48 m² van het huidig perceel 30ste afdeling, sectie C nr. 88R [d.w.z. het perceel Frans Louwersstraat nr. 18]) wordt onteigend. Dit lot is vermeld op het onteigeningsplan.

De loten nrs. 2 (behorend bij actueel perceel nr. 90 T), 3 (deel uitmakend van huidig perceel nr. 91 M) en 4 (behorend bij perceel nr. 94 E2) worden op basis van onderhandelingen minnelijk verworven.

Voor de grondstrook in eigendom van De Lijn werd een erfdienstbaarheid van overgang bedongen.

De vaststellingen van de provinciale dienst Mobiliteit luiden als volgt :

1. Het algemeen belang van de trageweggebruikers wordt bevorderd ; er ontstaat een tragewegverbinding tussen de Hoestraat , de Vinkenslagstraat en de Frans Louwersstraat.

2. De aanleg van de tragewegverbinding is nodig om een verkeersveilige weg te creëren en is afdoende gemotiveerd.
3. De verkeersveiligheid zal verbeteren.
4. De tragewegverbinding is niet-gemeenteoverschrijdend.
5. Aan de behoefte voor een verkeersveilige tragewegverbinding voor de huidige en de toekomstige generaties wordt voldaan.

Opmerkingen

Als rechtsgrond wordt in het gemeenteraadsbesluit van 14 december 2020 ten onrechte artikel 20, § 1 (opheffing van een gemeenteweg) van het gemeentewegendecreet aangeduid. De rechtsgrond voor het rooilijnplan is het artikel 17 (voorlopige vaststelling van het rooilijnplan door gemeenteraad).

Buurtweg 22

Zuidelijk van de Hoevestraat loopt de buurtweg 22.

Voor het “verkavelingsproject Lange Velden” werd een deel van deze buurtweg bij deputatiebesluit van 14 mei 2009 afgeschaft. Het buurtwegdeel dat aansluit bij de Vroonstallestraat werd behouden. Het behouden deel is trage weg 5154 volgens het tragewegenplan Wondelgem.

Voetweg 38

De voetweg 38 sluit aan bij de Vroonstallestraat.

Een deel van voetweg 38 werd afgeschaft bij deputatiebesluit van 29 oktober 2009 om de vergunde verkaveling “Lange Velden” te kunnen realiseren.

Het perceel 88 R wordt bezwaard met een segment van deze voetweg.

Vlaams Departement Mobiliteit - gunstig onder voorwaarden

We ontvingen uw adviesvraag in het kader van het decreet Gemeentewegen.

Het Departement MOW verleent momenteel enkel niet-dossierspecifiek advies. Het decreet Gemeentewegen kent nieuwe taken toe aan het Departement. Gezien de vrij recente goedkeuring van dit decreet en de mogelijke impact op onze organisatie loopt de transitie die gepaard gaat met het opnemen van deze taken momenteel nog.

We willen benadrukken dat uw beslissing moet voldoen aan de doelstellingen en principes zoals geformuleerd in artikel 3 en 4 van het decreet Gemeentewegen:

- het belang van de huidige en toekomstige behoeften van de zachte mobiliteit staat voorop.

- de noodzaak om een geïntegreerd beleid te voeren, dat leidt tot de uitbouw van veilige wegen op lokaal niveau en op de herwaardering en bescherming van de trage wegen.

Eventuele wijzigingen van het gemeentelijk wegennet moeten dan ook altijd van algemeen belang zijn, waarbij wijzigingen en afschaffingen uitzonderingsmaatregelen zijn. Het is ook van belang om de wijzigingen te bekijken in een ruimere context dan enkel het eigen gemeentelijk niveau.

Verder vragen we u de vormvereisten van het decreet Gemeentewegen na te leven, oog te hebben voor de eventuele meer- en minwaarden die het dossier met zich kan meebrengen en het goede huisvader-principe niet te verwaarlozen.

Met vriendelijke groet

Dit is een reactie op je adviesaanvraag via het Departement MOW (datum 2021-01-25 15:35:10).

Let op, je kunt NIET via reply antwoorden op deze e-mail. Je kunt WEL reageren via de link onderaan op deze pagina.

De Lijn - geen advies ontvangen

NMBS - geen advies ontvangen

Wij kunnen aan uw vraag nr hieronder geen gevolg geven.

De NMBS is niet betrokken bij dit aanvraag. We hebben geen percelen in de buurt.

Bijgevoegde bijlage(n):

- bezwaarschrift 1
- bezwaarschrift 2
- bezwaarschrift 2 bijlage
- bezwaarschrift 3
- bezwaarschrift 4
- bezwaarschrift 4 bijlagen
- bezwaarschrift 5
- onteigeningsplan verslag openbaar onderzoek (deel van de beslissing)
- 20170206_AV_RooilijnplanNaBezwaar_VK_Hoestraat-met handtekening (deel van de beslissing)

Beslissing

Legt aan de gemeenteraad / raad voor maatschappelijk welzijn voor ter beslissing:

Artikel 1:

Willigt de bezwaren van bezwaarschrift 1 niet in. De doorsteek naar de Delhaize-parking omvat maar een klein onderdeel van het project en is niet in het rooilijndossier vervat.

Vanzelfsprekend is deze doorsteek belangrijk voor de winkelende buurtbewoner en voor de ouders die hun kind komen ophalen. In het verleden was er mondeling akkoord van Delhaize dat de ouders de parking mochten gebruiken om hun kinderen op te halen. Deze gewoonte bestaat al jaren tot vandaag. Recent contact met Delhaize bevestigt dat Delhaize de doorsteek wil behouden voor zijn klanten. We zien nog steeds de meerwaarde in van de verbinding tussen de Frans Louwersstraat en de Delhaize-parking, enerzijds voor de ouders die gebruik willen maken van de parking voor het ophalen van hun kinderen, anderzijds zal dit voor Delhaize klanten aantrekken. We zoeken naar een oplossing om dit pad te kunnen blijven gebruiken.

Artikel 2:

Willigt het bezwaar van bezwaarschrift 2 in. De voorlopige vaststelling van het rooilijnplan en de zaak van de wegen (en de grondafstanden) van de verkaveling zijn beslist tijdens dezelfde gemeenteraad. De Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning - die gaat over verkavelingen - en de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen - die gaat over rooilijnplannen - wisten niet van mekaars dossier. Het probleem is ontstaan omdat bij de opmaak van het rooilijnplan is gewerkt evenwijdig met de spoorlijn. Bij de opmaak van het verkavelingsplan is gewerkt vanaf de grens van de verkaveling. Beide lijnen zijn niet perfect evenwijdig. De verkaveling is ondertussen vergund, de vergunning heeft rechten doen ontstaan en kan niet meer eenzijdig door de gemeenteraad gewijzigd worden. Daarom wordt het rooilijnplan aangepast waarbij de rooilijn de grens van de verkaveling volgt. Artikel 17, § 5, 2de lid van het Decreet gemeentewegen voorziet in de mogelijkheid om het rooilijnplan na het openbaar onderzoek aan te passen. (*"Bij de definitieve vaststelling van het gemeentelijk rooilijnplan kunnen ten opzichte van het voorlopig vastgestelde gemeentelijk rooilijnplan alleen wijzigingen worden aangebracht die gebaseerd zijn op de bezwaren en opmerkingen die tijdens het openbaar onderzoek zijn geformuleerd, of eruit voortvloeien."*)

Artikel 3:

Willigt de bezwaren van bezwaarschrift 3 niet in. Op het nieuwe fiets- en wandelpad zal openbare verlichting geplaatst worden.

De opmerkingen over sluikestorten, hangjongeren, vandalisme, brandstichting en geweld zijn niet relevant bij een openbaar onderzoek over een rooilijnplan. De aanleg van een fiets- en wandelpad vergroten die algemene maatschappelijke problemen niet en, als die problemen zich stellen, is het de opdracht van het stadsbestuur om te proberen voor die problemen een oplossing te bieden.

Het nieuwe wandel- en fietspad is breder dan het pad tussen de Frans Louwersstraat en de Delhaize-parking. De aanbevolen maatvoering voor fiets- en wandelpaden van toen kan absoluut niet vergeleken worden met de maatvoering die nu wordt aanbevolen in het Vademecum fietsvoorzieningen. Om op het nieuwe fiets- en wandelpad fietsers in dubbelrichting en voetgangers elkaar te laten kruisen, moet in voldoende circulatiebreedte worden voorzien. Het Vademecum geeft als aanbevolen breedte voor een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad 2,50 meter. Voor voetgangers wordt aanbevolen om een breedte van minimaal 1,50 m aan te houden. Omdat op piekmomenten - vóór en na schooltijd - veel voetgangers en fietsers worden verwacht op het fiets- en wandelpad, is het gewenst dat in de nodige totaalbreedte wordt voorzien. Voor het fiets- en wandelpad is een breedte ontworpen

van 3,90 m, wat quasi overeenkomt met de cumulatieve breedte voor zowel de voetgangers- als de fietscirculatie. Het is duidelijk dat het pad tussen de Frans Louwersstraat en de Delhaize-parking niet aan die maatvoering voldoet, maar het valt te verwachten dat een aanzienlijk deel van de fietsers en voetgangers geen gebruik zal maken van dat pad, maar wel de tramsporen zal oversteken ter hoogte van de Zwembadstraat. Het is dan ook geen toeval dat de oversteek van de tramsporen werd meegenomen in het ontwerp.

De doorsteek naar de Delhaize-parking omvat maar een klein onderdeel van het project en is niet in het rooilijndossier vervat. Vanzelfsprekend is deze doorsteek belangrijk voor de winkelende buurtbewoner en voor de ouders die hun kind komen ophalen. In het verleden was er mondeling akkoord van Delhaize dat de ouders de parking mochten gebruiken om hun kinderen op te halen. Deze gewoonte bestaat al jaren tot vandaag. Recent contact met Delhaize bevestigt dat Delhaize de doorsteek wil behouden voor zijn klanten. We zien nog steeds de meerwaarde in van de verbinding tussen de Frans Louwersstraat en de Delhaize-parking, enerzijds voor de ouders die gebruik willen maken van de parking voor het ophalen van hun kinderen, anderzijds zal dit voor Delhaize klanten aantrekken. We zoeken naar een oplossing om dit pad te kunnen blijven gebruiken.

We zijn er van overtuigd dat het fiets- en wandelpad een stimulans zal zijn voor ouders, scholieren leerkrachten om te kiezen voor duurzame vervoersmodi, namelijk te voet of met de fiets of de tram in plaats van met de wagen. We beseffen natuurlijk dat er scholieren zullen zijn die met de wagen zullen worden afgeleverd en opgehaald aan de school waarbij het risico bestaat dat meer geparkeerd zal worden in de Frans Louwersstraat. Dit is alleszins iets dat we van nabij zullen monitoren en waarvoor met de school de nodige afspraken zullen maken.

De geplande werken in de Vroonstallestraat zullen sowieso een vooruitgang betekenen voor de weggebruikers van de Vroonstallestraat. Het verkeersplateau zal een snelheidsremmend effect hebben, de aanleg van een trottoir aan één straatzijde zal een verbetering zijn voor de voetgangers, de realisatie van de fietsstraat zal voor fietsers een verbetering zijn. Maar deze ingrepen zullen niet alle problemen in de Vroonstallestraat verhelpen. De intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer zullen niet ineens dalen, de manoeuvres op het kruispunt met de Vinkeslagstraat, waarnaar wordt verwezen in de nota, zullen niet ineens verdwijnen, de infrastructuur voor de voetganger verbetert, maar blijft suboptimaal voor een schoolomgeving.

Het inzetten op een volledig autovrije parallelle route voor fietsers en voetgangers die direct aansluit op de tramhaltes Hoevestraat en Langevelden en met een goede aansluiting op de Zwembadstraat en de Gaverbult, en bij uitbreiding op al de aanliggende straten, zal vanuit het standpunt van verkeersveiligheid sowieso de steeds te prefereren optie zijn. De voordelen van het nieuwe fiets- en wandelpad waarnaar in de nota wordt verwezen, blijven tellen, zoals de ontsluiting van de Zwembadstraat, de Gaverbult en omgeving en de volledig autovrije verbinding voor voetgangers en fietsers van en naar de tramhaltes in de Hoevestraat en Langevelden.

Het sluiten van het pad naar de Delhaize-parking zal ook tot gevolg hebben dat meer ouders in de Frans Louwersstraat zullen parkeren om hun kinderen af te leveren en op te halen, ongeacht of het fiets- en wandelpad er effectief komt of niet.

Artikel 4:

Willigt de bezwaren van bezwaarschrift 4 niet in. De argumentatie is opgenomen in het bijgevoegde document 'onteigeningsplan verslag openbaar onderzoek' dat wordt aangenomen.

Artikel 5:

Willigt de bezwaren van bezwaarschrift 5 niet in.

We zijn er van overtuigd dat het fiets- en wandelpad een stimulans zal zijn voor ouders, scholieren leerkrachten om te kiezen voor duurzame vervoersmodi, namelijk te voet of met de fiets of de tram in plaats van met de wagen. We beseffen natuurlijk dat er scholieren zullen zijn die met de wagen zullen worden afgeleverd en opgehaald aan de school waarbij het risico bestaat dat meer geparkeerd zal worden in de Frans Louwersstraat. Dit is alleszins iets dat we van nabij zullen monitoren en waarvoor met de school de nodige afspraken zullen maken.

De geplande werken in de Vroonstallestraat zullen sowieso een vooruitgang betekenen voor de weggebruikers van de Vroonstallestraat. Het verkeersplateau zal een snelheidsremmend effect hebben, de aanleg van een trottoir aan één straatzijde zal een verbetering zijn voor de voetgangers, de realisatie van de fietsstraat zal voor fietsers een verbetering zijn. Maar deze ingrepen zullen niet alle problemen in de Vroonstallestraat verhelpen. De intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer zullen niet ineens dalen, de manoeuvres op het kruispunt met de Vinkeslagstraat, waarnaar wordt verwezen in de nota, zullen niet ineens verdwijnen, de infrastructuur voor de voetganger verbeterd, maar blijft suboptimaal voor een schoolomgeving.

Het inzetten op een volledig autovrije parallelle route voor fietsers en voetgangers die direct aansluit op de tramhaltes Hoevestraat en Langevelden en met een goede aansluiting op de Zwembadstraat en de Gaverbult, en bij uitbreiding op al de aanliggende straten, zal vanuit het standpunt van verkeersveiligheid sowieso de steeds te prefereren optie zijn. De voordelen van het nieuwe fiets- en wandelpad waarnaar in de nota wordt verwezen, blijven tellen, zoals de ontsluiting van de Zwembadstraat, de Gaverbult en omgeving en de volledig autovrije verbinding voor voetgangers en fietsers van en naar de tramhaltes in de Hoevestraat en Langevelden.

Artikel 6:

Keurt goed dat in de gemeenteraadsbeslissing van 14 december 2020 '2020_GRMW_01246 Voorlopige vaststelling van het rooilijnplan voor het fiets- en wandelpad tussen de Hoevestraat, de Vinkeslagstraat en de Frans Louwersstraat te Gent - Vaststelling', in de rubriek Juridisch kader, de toepasselijke bevoegdheidsbepaling 'Het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, artikel 20, § 1' gecorrigeerd wordt naar 'Het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, artikel 17, § 1'.

Artikel 7:

Stelt het bijgevoegde gewijzigde rooilijnplan voor het fiets- en wandelpad tussen de Hoevestraat, de Vinkeslagstraat en de Frans Louwersstraat definitief vast.

(adjunct-) algemeen directeur

voorzitter

2021_CVB_04078 - Definitieve vaststelling van het gewijzigde rooilijnplan voor het fiets- en wandelpad tussen de Hoevestraat, de Vinkeslagstraat en de Frans Louwersstraat



QR Connect

Bekijk het document op
<https://qrconnect.stad.gent>
met code
fJkT-kkym-7vHF-4kD3