



2021_CVB_04097 OMV_2020164838 R - aanvraag omgevingsvergunning voor de Integrale heraanleg van de cluster Braemkasteelstraat - met openbaar onderzoek - Braemkasteelstraat, Braemstraat, Emanuel Hielstraat en Meersemdries, 9050 Gentbrugge - Vergunning

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, schepenen; mevrouw Sofie Bracke, schepenen; mevrouw Elke Decruynaere, schepenen; mevrouw Astrid De Bruycker, schepenen; mevrouw Tine Heyse, schepenen; mevrouw Isabelle Heyndrickx, schepenen; mevrouw Annelies Storms, schepenen; de heer Bram Van Braeckevelt, schepenen; de heer Rudy Coddens, schepenen
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 lokale besturen van 22 december 2017, artikel 56.
Het Decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikel 15.

De beslissing wordt genomen op grond van:

Het Decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikels 5 en 6.

Motivering

Het college van burgemeester en schepenen verleent de vergunning en legt bijzondere voorwaarden op.

WAT GAAT AAN DEZE BESLISSING VOORAF?

Stad Gent heeft een aanvraag (OMV_2020164838) ingediend bij het college van burgemeester en schepenen op 4 december 2020.

De aanvraag omgevingsvergunning met stedenbouwkundige handelingen handelt over:

- Onderwerp: de Integrale heraanleg van de cluster Braemkasteelstraat

- Adres: Braemkasteelstraat, Braemstraat, Emanuel Hielstraat en Meersemdries, 9050 Gentbrugge
- Kadastrale gegevens: afdeling 22 sectie B - openbaar domein

Het resultaat van het ontvankelijkheids- en volledigheidsonderzoek werd verzonden op 31 december 2020.

De aanvraag volgde de gewone procedure.

Volgend verslag werd uitgebracht door de gemeentelijk omgevingsambtenaar op 1 april 2021.

OMSCHRIJVING AANVRAAG

1. BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING, DE PLAATS EN HET PROJECT

Beschrijving van de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen

De voorliggende aanvraag omvat wegenis- en rioleringswerken langs vier straten in Gentbrugge: de Emanuel Hielstraat vanaf de Tweekapellenstraat tot de Meersemdries, de Meersemdries van nummer 5 tot en met nummer 8, de volledige Braemkasteelstraat en de Braemstraat tussen de Braemkasteelstraat en de Emiel Verhaerenlaan.

Er komen voetpaden in grijze betonstraatstenen formaat 22x22cm, een parkeerstrook in kasseien met voegen in split en een rijweg in asfalt. In de Braemstraat zijn de opritten in grasbetontegels. De fietspaden zijn in asfalt. Het ontwerp is voorzien van de nodige blindengeleiding.

De as Emanuel Hielstraat-Braemkasteelstraat wordt een voorrangsweg.

In huidige toestand hebben alle straten een klassiek profiel zonder fietspaden. De Emanuel Hielstraat heeft momenteel een asfaltverharding. De Braemkasteelstraat is deels in ineengrijpende betonstraatstenen en deels in asfalt aangelegd, ter hoogte van de verkeersplateau's aan de Braemstraat en de Hazenakker liggen betonstraatstenen formaat 22x11cm. In het deel van de Braemstraat dat deel uitmaakt van dit project ligt een betonverharding. Alle rijrichtingen blijven dezelfde.

Bij de dimensionering van de opritten naar de private eigendommen wordt op enkele plaatsen afgeweken van de IPOD2 richtlijnen omdat uit simulaties is gebleken dat een oprit van 3m breed niet voldoende is omwille van het middeneiland aan de Meersemdries. Het gaat om Meersemdries 5 en 9. Bij de andere percelen geldt de standaardbreedte van 3m. Percelen met een dubbele garage krijgen centraal een oprit van 4m. Er is 1 woning, Emiel Verhaerenlaan 85-93, met 3 garages naast elkaar die een oprit krijgt van 5m breed. Op het perceel van Braemkasteelstraat 12-22 zijn dwarse parkeerplaatsen aanwezig die als vergund beschouwd moeten worden, dit perceel krijgt naast de toegang tot de dubbele garage nog een toegang van 3m breed langs waar de parkeerplaatsen moeten worden bereikt.

Plantvakken worden ingezaaid met gras en waar mogelijk worden bomen voorzien.

Riolering

Er wordt in al deze straten een gescheiden stelsel voorzien door middel van een aparte leiding voor vuilwater (DWA) en voor regenwater (RWA).

De riolering van de Emanuel Hielstraat en de andere straten binnen het project sluiten aan ter hoogte van de E17. DWA is aldaar aangesloten op de collector van Aquafin. RWA sluiten we aan op de kokers van de rietgracht onder de E17 die in verbinding staan met de Schelde.

De collectoren van Aquafin voeren het afvalwater uit dit project af naar het zuiveringsstation te Destelbergen.

Ter hoogte van de Emiel Verhaerenlaan wordt de recent gescheiden aangelegde riolering uit de Braemstraat aangekoppeld. De gemengde riolering uit de andere zijstraten wordt op de nieuwe DWA-leiding aangesloten. Er wordt telkens een RWA-leiding in wacht klaargelegd om de zijstraten later gescheiden te kunnen aansluiten.

Het volledige stelsel kan gravitair aflopen.

Emanuel Hielstraat

Kruispunt Jef Vandermeulenstraat, Tweekapellenstraat

Het kruispunt wordt zoveel mogelijk onthard. Hier zijn fietssuggestiestroken voorzien. In de ontharde zones komen plantvakken met bomen. Ter hoogte van de Jef Vandermeulenstraat is een fietsenstalling van het type Gent voorzien. Er komt een zone met printbeton tussen de kantstrook en de boordsteen ter hoogte van Jef Vandermeulenstraat 1 die visueel de weg zal versmallen met als doel de snelheid te remmen en toch de draaibeweging voor bussen mogelijk te maken.

De locatie van de oversteekplaats in de Tweekapellenstraat blijft behouden met dien verstande dat de oversteek een stuk korter en dus ook veiliger wordt door het insnoeren van het kruispunt.

Aan de kruising met de Antoon van Dyckstraat komt een doorlopend voetpad.

Smalle deel Emanuel Hielstraat tussen het kruispunt met de Jef Vandermeulenstraat en nummer 85:

Dit deel is te smal om fietspaden te voorzien, om die reden is gekozen om fietssuggestiestroken aan te leggen. Er komt een rijloper in asfalt van 6,7m breed inclusief goten. Aan weerskanten zijn voetpaden van 1,7m breed voorzien. De bestaande voetgangersoversteek schuift iets meer op in de richting van de E17. In de nieuwe situatie zijn net zoals in de huidige snelheid remmende kussens voorzien ter hoogte van nummer 81. Het smalle deel gaat met een snelheid remmende as verschuiving over in het brede deel.

Bredere deel vanaf nummer 85 tot de Meersemdries:

Het bredere deel biedt ruimte voor plantvakken met bomen aan weerskanten van de weg vanaf nummer 85. Ter hoogte van nummer 99 gaan de fietssuggestiestroken over in volwaardige fietspaden van 1,75m breed. Vanaf de zone met fietspaden zijn parkeerstroken in kasseien voorzien van 2m breed waartussen ruimte is voor plantvakken met bomen. Om dit profiel te kunnen realiseren is een beperkte inname nodig aan de zuidzijde. Bij de overgang naar de Meersemdries is een groene middengeleider voorzien met bomen.

Het zebrapad dat in de bestaande toestand nog voor de Frederik Burvenichstraat is voorzien wordt verplaatst naar de zone met middengeleider. Dit biedt de mogelijkheid aan de voetganger

om de oversteekbeweging in twee keer te doen.

Aan de Frederik Burvenichstraat en de Jules Mac Leodstraat zijn doorlopende voetpaden voorzien.

Er komt 1 fietsenstalling type Gent op de hoek met de Frederik Burvenichstraat waar er vroeger 2 stonden. Er bleek vooral noodzaak aan fietsenstallingen ter hoogte van de Meersemdries waar er vroeger geen fietsenstallingen waren en in het ontwerp er 3 voorzien zijn.

Meersemdries:

De bushalte aan de zuidzijde blijft op dezelfde locatie als in de bestaande toestand. De noordelijke bushalte aan het lokaal dienstencentrum Speltinckx komt in de nieuwe toestand tegenover de zuidelijke halte.

Aan de noordelijke halte wijkt het fietspad af van de rijweg en krijgt de zone tussen het fietspad en de rijweg een dubbele functie. Enerzijds doet de zone dienst als perron en anderzijds worden doorgaande voetgangers over deze 2,8m brede zone gestuurd.

De zuidelijke halte is anders opgebouwd. Hier is tegen de rijweg een perron van 2m breed, hiernaast komt het fietspad met tot slot een voetpad van 1,5m breed.

De rijbaan is onderverdeeld in 2 rijstroken van 3,05m breed en een groene middengeleider met boom die overgaat in een linksafslagstrook richting Voordries en bescherming biedt aan de voetganger die het zebrapad dat door de middengeleider loop in 2 fasen kan oversteken.

Er staan 3 fietsenstallingen type Gent.

Zowel in de bestaande als in de nieuwe toestand kan niet geparkeerd worden in deze zone.

Braemkasteelstraat van de Meersemdries tot het viaduct van de E17:

Deze zone kent volgende wegopbouw: centraal komt een wegloper in asfalt van 6,7m met hiernaast alternerend aan 1 zijde parkeerstroken in kasseien met plantvakken en bomen waar mogelijk. Hiernaast komt aan beide zijden van de weg een fietspad van 1,75m dat aan de kant van de parkeerstroken gescheiden is door middel van een schrikstrook van 0,5m. Een beperkte inname van de groenzone aan het bos in het noordelijke deel is noodzakelijk om dit profiel te kunnen realiseren.

Aan de kruipunten met de Hippoliet Persoonsstraat en de Gustaaf Le Fèvre de Ten Hovelaan zijn doorlopende voetpaden voorzien.

Er zijn 3 oversteekplaatsen voor voetgangers: ter hoogte van nummers 2-4, ter hoogte van de Ten Hovelaan en ter hoogte van de verbinding met het Frans Tochpark. Die laatste is extra breed uitgevoerd.

In totaal zijn 3 snelheid remmende as verschuivingen voorzien.

Aan het Frans Tochpark zijn bushaltes voorzien op éénzelfde hoogte waarna een middengeleider start die in de richting van de Land van Rodelaan loopt, dit om te verhinderen dat de bussen tijdens het halteren worden voorbijgestoken en om bescherming te bieden aan de overstekende

voetganger. Het eerste deel van de middengeleider wordt overrijdbaar uitgevoerd om de toegang voor de brandweer tot het Frans Tochpark te garanderen. Hierna gaat de middengeleider over in een plantvak met bomen. De afzonderlijke rijstroken zijn er 3,05m breed.

Het perron aan de haltes is minstens 1,2m breed, hiernaast ligt het fietspad.

Het verkeer in de Land van Rodelaan wordt over 2 geasfalteerde rijstroken van 3,05m van en naar de Braemkasteelstraat geleid. Tussen de rijvakken is een groenzone van 3,05m met bomen voorzien. De overbreedte wordt waar mogelijk onthard en vergroend. In de Land van Rodelaan blijven de fietspaden 1,75m breed en is er ruimte voor voetpaden van 2m breed.

In de Braemkasteelstraat is, zoals in de huidige toestand, een linksafslagstrook voorzien in de richting van de Land van Rodelaan. Deze strook gaat over in een voor De Lijn overrijdbare middenberm die ook de fietser die de oversteek wil maken komende van het zuiden moet beschermen.

Er komen 3 fietsenstallingen type Gent op de reeds aangelegde betonverharding aan de overzijde van de Land van Rodelaan.

Braemkasteelstraat tussen de E17 en de Braemstraat:

Tussen de Magerstraat en de E17 is aan de noordzijde een bushalte en aan de zuidzijde een haltehaven voorzien.

De bushalte kent volgende opbouw: aansluitend aan de rijweg een perron met een breedte van 2m dat ook dienstdoet als voetpad met hiernaast een fietspad van 1,75m breed. Voetgangers behouden de mogelijkheid om het meer noordelijke reeds aangelegde voetpad van 4m breed te gebruiken.

Aan de zuidzijde is de haltehaven 2,5m breed, hiernaast is een perron van 1,2m breedte voorzien met daarnaast het fietspad van 1,75m en een voetpad van 1,5m. Net voorbij de haltehaven is een zone in printbeton voorzien zodat de bussen de haltehaven kunnen verlaten zonder over het tegenliggende rijvak te moeten rijden.

Aan de Magerstraat en de Driebeekstraat zijn doorlopende voetpaden voorzien.

Het zebrapad aan de linkerzijde van de Driebeekstraat wordt geschrapt.

In vergelijking met de huidige toestand verandert er weinig aan het kruispunt ter hoogte van de Braemstraat. Het verkeersplateau blijft behouden en er komt een extra zebrapad aan de linkerzijde. De fietspaden lopen door tot in de Braemstraat waar zij overgaan in fietssuggestiestroken.

De rijbaan blijft tot aan de Braemstraat 6,7m breed inclusief goten.

Braemkasteelstraat tussen de Braemstraat en de Arthur Van Laethemstraat:

Vanaf de Braemstraat is de rijbaan 6,1m breed inclusief goten. Hiernaast ligt een parkeerstrook van 1,8m breed waartussen plantvakken met bomen voorzien worden. Tussen de Braemstraat

en de Hazenakker zijn de parkeerplaatsen voorzien aan de kant van de woningen. Vanaf de Hazenakker verplaatsen de parkeerplaatsen zich naar de overzijde. Hierdoor ontstaat er een asverschuiving. De fietspaden behouden hun breedte van 1,75m, de voetpaden 1,5m.

In het deel tussen de Braemstraat en de Hazenakker zijn ook aan de overzijde bomen voorzien om het laan-effect te behouden. De bestaande bomen dienen gerooid te worden, hierover is een nota opgemaakt die in bijlage zal worden toegevoegd.

Het bestaande verkeersplateau ter hoogte van de Hazenakker blijft behouden. Op dit plateau is opstelruimte voorzien voor fietsers die van Gent komende linksaf de Hazenakker willen inslaan. Het voetpad aan de Hazenakker is doorlopend.

Het kruispunt ter hoogte van de Arthur van Laethemstraat wordt ingrijpend aangepast. De Braemkasteelstraat krijgt, zoals in de rest van het project, voorrang op de zijstraten. Aan die zijstraten zijn telkens doorlopende voetpaden voorzien. Het kruispunt wordt in belangrijke mate onthard. Hierdoor komt er ruimte voor extra bomen. Zowel de Emiel Verhaerenlaan als de zuid-as van de Bruiloftstraat worden omgebogen aangesloten op de Braemkasteelstraat met als doel de snelheid te remmen. Een verkeersplateau is voorzien om het doorgaande verkeer af te remmen. Ter hoogte van de Jovastraat is voor fietsers opstelruimte voorzien om over te steken in de richting van de Emiel Verhaerenlaan.

Daar waar het verkeer nu in 1 rechte lijn vanuit de Braemkasteelstraat naar de Arthur Van Laethemstraat kan rijden wordt in het ontwerp een ruime bocht voorzien die hoge snelheden moet ontmoedigen.

Een afstemming gebeurde met de plannen van de Ecowijk.

Braemstraat:

De Braemstraat krijgt een rijloper van 6,6m inclusief goten in asfalt met fietssuggestiestroken. Aan beide kanten komen parkeerstroken in kasseien van 2m breed. Tussen de parkeerstroken in zijn plantvakken met bomen voorzien. Aan de pare kant is lokaal de 1,2m brede reststrook onverhard aangelegd. De opritten worden aangelegd in grasbetontegels.

De voetpaden zijn 1,5m breed.

Parkeerplaatsen

Het globale parkeersaldo gaat van 205 plaatsen naar 75 plaatsen.

Verharding

In de bestaande toestand is het plangebied voor 28 780 m² verhard en voor 1474 onverhard. In de nieuwe toestand daalt de hoeveelheid verharding tot 25 289 m². Bijgevolg wordt er 3 637 m² onverhard aangelegd en wordt er 1 328 m² aangelegd met halfverharding.

2. HISTORIEK

Er zijn geen relevante vergunningen, meldingen of weigeringen gekend voor de percelen uit de aanvraag.

BEOORDELING AANVRAAG

3. EXTERNE ADVIEZEN

Volgende externe adviezen zijn gegeven:

FLUXYS NV

Voorwaardelijk gunstig advies van **Fluxys NV** afgeleverd op 28 januari 2021 onder ref. TPW-OL-2021423171.

Fluxys beschikt over een aardgasleiding die onder de Land Van Rodelaan loopt ter hoogte van rioolput D11 en de Braemkasteelstraat kruist ter hoogte van rioolput D10, alvorens parallel met de viaduct van de E17 verder te lopen aan de noordzijde ervan. De nieuwe DWA-leiding DN500 en de nieuwe RWA-leiding DN800 die in de Braemkasteelstraat aangelegd worden kruisen deze aardgasleiding. Verder wordt de bestaande riolering kruisend met de Fluxys-leiding tussen B7 en B02 opgebroken en vervangen door een DWA-leiding kruisend met de Fluxys-leiding tussen B7 en rioolput D11.

Fluxys Belgium verleent een gunstig advies met volgende voorwaarden:

- de voorziene rioolputten moeten op minstens 1m van de wand van de Fluxys-leiding geplaatst worden;
- de voorziene tussenafstanden van de kruisingen met de Fluxys-leiding zoals aangegeven op de aangeleverde lengteprofielen WW1740_15-OT Def 20201210-PLAN NR 05-OT LP-RioleringBraemkasteelstraat en WW1740_15-LP LAND VAN RODELAAN moeten door middel van proefsleuven bevestigd worden;
- de voorziene bomen moeten op minstens 3m van de Fluxys-leiding geplaatst worden;
- als bijlage worden de specifieke veiligheidsvoorschriften meegegeven. Deze dienen nageleefd te worden.

De volgende bepalingen uit het advies (zie omgevingsloket) moeten gerespecteerd worden:

- de lijst van de aardgasvervoersinstallaties in de nabijheid van de aangekondigde werken en de lijst van de bijgevoegde plannen;
- de wettelijke erfdienstbaarheden;
- de voorschriften en veiligheidsmaatregelen na te leven bij werken uitgevoerd in de nabijheid van de vervoersinstallaties van Fluxys Belgium;
- de specifieke voorschriften en veiligheidsmaatregelen na te leven in het kader van uw aanvraag;
- ter indicatie, de liggingsgegevens van de aardgasvervoersinstallaties in de nabijheid van de aangekondigde werken.

VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ DE LIJN OOST-VLAANDEREN

Geen tijdig advies van **Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn Oost-Vlaanderen**. De adviesvraag is verstuurd op 31 december 2020. Op 9 maart 2021 is nog géén advies ontvangen. Omdat de decretaal omschreven adviestermijn verstreken is, kan aan de adviesvereiste voorbij gegaan worden.

ONROEREND ERFGOED OOST-VLAANDEREN

Gunstig advies van **Onroerend Erfgoed Oost-Vlaanderen** afgeleverd op 22 januari 2021 onder ref. 4.002/44021/905.2.

Het gedeelte van de Braemkasteelstraat dat begrepen is tussen de Hazenakker en de E17 maakt deel uit van het beschermde stads- en dorpsgezicht 'Kasteeldomein Vilain : park, omwalling en omgeving' dat bij K.B. van 18/07-1980 werd beschermd omwille van de historische waarde.

De huidige wegeaanleg bezit geen erfgoedwaarde. Uit erfgoeddoogpunt zijn er geen opmerkingen bij de voorgestelde nieuwe omgevingsaanleg. Deze handelingen krijgen een gunstig advies omdat ze geen afbreuk doen aan de bescherming.

4. TOETSING AAN WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE VOORSCHRIFTEN

4.1. Ruimtelijke uitvoeringsplannen – plannen van aanleg

Het project ligt in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent' (definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 16 december 2005), maar niet in een gebied waarvoor er stedenbouwkundige voorschriften zijn bepaald.

Het eerste gedeelte van de aanvraag (de Emanuel Hielstraat en het gedeelte van de Baemkasteelstraat tot aan de E17, zie plangedeelte 1/2) ligt in woongebied volgens het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone' (goedgekeurd op 14 september 1977).

Artikel 1.0: woongebieden

De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.

De aanvraag is in overeenstemming met de voorschriften.

Het tweede gedeelte van de aanvraag (de Braemkasteelstraat vanaf de E17 tot aan het kruispunt met de Bruiloftstraat en Braemstraat tot het kruispunt met de Emiel Verhaerenlaan (zie plangedeelte 2/2) ligt in het Bijzonder Plan van Aanleg 'LUSTHOFWIJK' (goedgekeurd op 13 april 1989) en is bestemd als 'zone voor wegen'.

De aanvraag is in overeenstemming met de voorschriften.

4.2. Vergunde verkavelingen

De aanvraag is niet gelegen in een goedgekeurde, niet vervallen verkaveling.

4.3. Verordeningen

Algemeen bouwreglement

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van het algemeen bouwreglement, stedenbouwkundige verordening van de stad Gent, goedgekeurd door de deputatie bij besluit van 16 september 2004 en gewijzigd bij besluiten van de deputatie van 29 mei 2008, 23 oktober 2008, 19 augustus 2010, 4 oktober 2012 en 17 juli 2014, zevende wijziging van kracht op 20 december 2020.

Het ontwerp is in overeenstemming met dit algemeen bouwreglement.

Gewestelijke verordening hemelwater

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 oktober 2004 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater (zie waterparagraaf).

Gewestelijke verordening toegankelijkheid

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid.

Het ontwerp is in overeenstemming met deze verordening.

Gewestelijke verordening voetgangersverkeer

De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 29 april 1997 houdende vaststelling van een algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer.

Het ontwerp is in overeenstemming met deze verordening.

4.4. Uitgeruste weg

Het bouwperceel is gelegen aan een voldoende uitgeruste gemeenteweg.

5. WATERPARAGRAAF

De verharding behoort tot het openbaar wegdomein op het ogenblik van de aanvraag of de uitvoering van de handelingen. De gewestelijke verordening inzake hemelwater is niet van toepassing.

De hemelwaterafvoer moet echter voldoen aan de bepalingen van art. 6.2.2.1.2 § 4 van Vlarem II waarin is opgenomen dat onverminderd andere wettelijke bepalingen voor de afvoer van hemelwater de voorkeur gegeven moet worden aan de volgende afvoerwijzen in afnemende graad van prioriteit: opvang voor hergebruik, infiltratie op eigen terrein, buffering met vertraagd lozen in een oppervlaktewater of een kunstmatige afvoerweg voor hemelwater en tot slot lozing in de regenwaterafvoerleiding (RWA) in de straat. Slechts wanneer de beste beschikbare technieken geen van de voornoemde afvoerwijzen toelaten, mag het hemelwater overeenkomstig de wettelijke bepalingen worden geloosd in de openbare riolering.

Er kan geconcludeerd worden dat voorliggende aanvraag mits toepassing van bovenstaande maatregelen de watertoets doorstaat. Onderhavig advies werd verleend op basis van de gegevens uit het geoloket watertoets (<http://www.waterinfo.be>).

6. PROJECT-M.E.R.-SCREENING

De aanvraag valt onder het toepassingsgebied van het Besluit van de Vlaamse Regering van 1 maart 2013 inzake de nadere regels van de project-m.e.r.-screening en heeft betrekking op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage III bij dit besluit. Dit wil zeggen dat er voor voorliggend project een project-m.e.r.-screening moet opgemaakt worden.

Een project-m.e.r.-screeningsnota is toegevoegd aan de vergunningsaanvraag. Na onderzoek van de kenmerken van het project, de locatie van het project en de kenmerken van de mogelijke milieueffecten, wordt geoordeeld dat geen aanzienlijke milieueffecten verwacht worden, zoals ook uit de project-m.e.r.-screeningsnota blijkt. Er kan redelijkerwijze aangenomen worden dat

een nieuw project-MER geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten, zodat de opmaak ervan dan ook niet noodzakelijk is.

7. OPENBAAR ONDERZOEK

Het openbaar onderzoek werd gehouden van 25 januari 2021 tot 23 februari 2021. Gedurende dit openbaar onderzoek werden 9 bezwaren ingediend.

De bezwaren worden als volgt samengevat:

Behoud twee staanplaatsen bij een private woning

Vraag om behoud van twee parkeerplaatsen op het eigen perceel: een oprit aan de linkerzijde van de woning en een autostaanplaats rechts van een halfopen woning. De autostaanplaats links van de woning is een autostaanplaats in de zijtuin. De staanplaats rechts van de woning is een staanplaats in de voortuin. De staanplaats diende als oprit tot een inpandige garage. Bij werken aan de woning werd de garage omgevormd tot een bureau en een berging, de poort wordt hierbij vervangen door een raam. De oprit bleef behouden en wordt vandaag gebruikt als staanplaats. De twee parkeerplaatsen zijn noodzakelijk omwille van volgende redenen

- De parkeerplekken (oprit links en parkeerplek voor het huis) worden reeds jaren met zelfde intensiteit gebruikt. Bijgevolg is er geen toename van parkeerplekken.
- De verbouwing van de garage tot bureauruimte kaderde nooit in het supprimeren van een parkeerruimte.
- Beide parkeerplekken worden al sinds jaar en dag gebruikt. Historische beelden (o.a. google maps history) kan aantonen dat dit het geval is. De architect wees op het feit dat (30-)jarenlang gebruik wettelijk zou beschouwd worden als verworven.
- De betwiste parkeerplek bestaat uit kasseien gevoegd met aarde, waardoor in tegenstelling tot tegels of asfalt er perfect infiltratie van regenwater mogelijk is op die parkeerplaats (wat voor zover ik weet ook een belangrijk argument is voor het weren van parkeerplaatsen en asfaltstroken in de stad).
- Indien deze parkeerplek gesupprimeerd wordt, is men genoodzaakt met 2 wagens achter elkaar op de oprit links van het huis te staan. In het kader van het beleid om wagens uit de stad betekent die voor onze woning geen enkel verschil: er blijven 2 wagens op het perceel staan. Alleen is dit een zeer vervelende situatie, gezien wagens niet kunnen passeren op die (smalle) oprit. Zeker als de bezwaarindiener op termijn een wagen met aangepaste ergonomie zal hebben en achteraan geparkeerd staat, zal deze de andere wagen niet kunnen verplaatsen en is men ingesloten.
- Het alternatief, zijnde parkeren in de straat, is in het kader van de verminderde mobiliteit van de bezwaarindiener ook geen optimale oplossing zijn, gezien de dichtstbijzijnde parkeerplek in de straat zich op minstens 15 meter van ons huis bevindt (ons huis bevindt zich in het versmalde deel van de straat waar geen parkeerplaatsen zijn)
- Door deze parkeerplek te behouden wordt vermeden dat er op termijn een mindervalide parkeerplaats in straat moet worden ingericht wanneer de gezondheid hiertoe zou leiden, wat het aantal parkeerplaatsen voor anderen verder terug doet afnemen.
- De huidige parkeermogelijkheden zijn reeds erg beperkt in de straat en nemen verder af met het nieuw projectplan. Men zou het zonde vinden mochten men de burens bijkomend belasten door ook in de straat te moeten parkeren, terwijl men de plaats hebben op het betreffende perceel.

Veiligheid van de schoolomgeving en veilige fietsstroom

In het bezwaar zijn verschillende plannen opgenomen ter verduidelijking.

- Fietspaden ter hoogte van de Braemkasteelstraat onder de brug van de E17
 - Wordt bij de kruising met de tramsporen ook een doorsteek voor fietsers voorzien?
 - Het kruispunt met de Driebeekstraat is onveilig voor fietsers en voetgangers. Kan dit met een wegmarkering opgelost worden?
- Kruispunt van de Braemkasteelstraat en de Braemstraat
 - Er wordt geen rekening gehouden met de fietsstroom vanaf de Braemstraat. Oversteekplaatsen naast de zebrapaden en het doortrekken van een (fiets)pad naar het verkeersvrije pad kan een veiligere oplossing zijn dan het verlaagde fietspad midden op het kruispunt.
 - De oversteekplaats ter hoogte van het Dikkopjespad is niet aangegeven en zorgt voor onveilige situaties. Kan dit met wegmarkering opgelost worden?
- Kruising tussen de Braemkasteelstraat en de Hoezenakker
 - Het zebrapad ter hoogte van de kruising wordt verwijderd. Wat zijn de voorrangsregels in deze situatie? Om voetgangers veilig, met voorrang en op één plaats te laten oversteken, lijkt een zebrapad noodzakelijk.
- Algemeen rond de schoolomgeving
 - Blijven alle oversteekplaatsen verlicht zoals dit vandaag het geval is? Dit is nodig voor de veiligheid in de winter.
- De school heeft het circulatieplan aangepast en de hoofdtoegang en fietsersingang gemaakt op het einde van de Hazenakker. Op die manier komen de fietsers en voetgangers (komende uit het Noorden) via de brug, die verbinding vormt met de achterkant van het Rattendaelepark en het Dienstencentrum naar de school.

Heraanleg van het kruispunt van de Braemkasteelstraat/Arthur van Laethemstraat met de Bruiloftstraat/Weverboslaan en de Emiel Verhaerenlaan

- Bezwaar tegen het voorrangstatuut van de Braemkasteelstraat ter hoogte van het bewuste kruispunt met de Arthur van Laethemstraat en de vraag om in de plaats daarvan alle straten op dit kruispunt gelijkwaardig te schalen.
 - Vandaag wordt de Braemkasteelstraat en de Arthur van Laethemstraat gebruikt als parallelle sluipteg naar Gentbrugge vanuit de Brusselse Steenweg via de Jan Van Aelbroeckstraat. De Arthur Van Laethemstraat is geen ontsluitingsweg van een wijk maar fungeert als doortocht voor autoverkeer met hoge snelheid. Het asfalteren van de Braemkasteelstraat met het vervangen van de betonstraatstenen maakt deze doortocht nog aantrekkelijker, de asverschuiving en verkeersplateau compenseren dit niet helemaal. Een voorrangstatuut geven aan de Arthur van Laethemstraat en de Braemkasteelstraat op dit kruispunt met de zijstraten neer op het verheffen van deze sluipteg tot een soort parallelle tweede Brusselse Steenweg dwars door een wijk waar de fietser een prominente plaats zou moeten krijgen.
 - Dit is strijdig met het mobiliteitsbeleid van schepen Watteeuw (zie ontwerp beleidsnota paragraaf 4.2).
- Vraag om de fietspaden van de Braemkasteelstraat in de Weverboslaan en de Emiel Verhaerenlaan te laten doorlopen gezien de doortocht tussen deze twee straten behoort tot de fietshoofdroute van en naar Gent (zie fietskaart stad Gent)

- Strijdig met de ontwerpbeleidsnota van schepen Watteeuw (zie paragraaf 4.3.2) waar de voetgangers en de fiets op de eerste plaats komen, ook al heeft dit invloed op de doorstroming van andere modi.
- Volgens de ontwerprichtlijnen voor fietsers in paragraaf 2.3 van de IPOD-richtlijnen openbaar domein 2012 van de stad en het AWW-vademecum (paragraaf 3.2.6) wordt fietsvoorziening ter hoogte van een kruispunt wel verwacht.
- Vraag om oversteekpunt voor de veiligheid (ongeveer de helft van de verkeersongevallen met fietsers gebeurt op een kruispunt).
- De Weverboslaan en de Emiel Verhaerenlaan zijn voldoende breed om een fietspad in te richten.
- De rijbaanbreedte ter hoogte van de bocht op het kruispunt is te smal om veilig te kunnen kruisen wat zorgt voor een daling van de fietsveiligheid. Dit zijn blijvende negatieve milieueffecten die nergens in het dossier worden vernoemd. Indien blijkt dat er een verlaging is van de bestaande milieusituatie moeten de milieueffecten in kaart worden gebracht (MER-wetgeving), wat hier niet gebeurt is. De stad loopt het risico om mede aansprakelijk gesteld te worden bij een ongeval op dit kruispunt.
- Vraag voor een minimum rijbaanbreedte van 6 m voor de aansluiting van de Weverboslaan, de Bruiloftstraat en de Emiel Verhaerenlaan
 - De versmalling van de Emiel Verhaerenlaan tot 4,9 m is niet logisch aangezien het tweerichtingsverkeer is en niet strook met de ontwerprichtlijnen voor vrachtverkeer in beide richtingen.
 - Vraag waarom de rijbaanbreedte van de Bruiloftstraat en de Weverboslaan aangepast moeten worden. Een rijbaanbreedte van 4,9 m is te weinig in een tweerichtingsstraat rekening houdend met de standaard breedte van verschillende voertuigen. Een rijbaanbreedte van 6 m is een minimum om voertuigen veilig te laten kruisen. Deze breedte vindt men terug in de omgeving. De stad loopt het risico om mede aansprakelijk gesteld te worden bij een ongeval.
- Vraag om het standbeeld van Tinneke opnieuw een prominente plaats te geven op het kruispunt.

Fietspaden: algemeen

- De geplande fietspaden zijn breder dan de absolute minimale breedte voor fietssnelwegen (fietsostrades). Dit soort fietspaden zet aan tot te snel fietsen en zijn onverantwoord in een bebouwde kom.
- De fietspaden maken te veel kruisingen met zijstraten en –wegels wat zorgt voor onveiligheid voor fietsers.
- Deze fietspadbreedte van 1,75m heeft ook geen zin voor de bewoners van de toekomstige Ecowijk die nog niet vergund is. Er is geen zekerheid dat de Ecowijk gerealiseerd wordt. Bijgevolg moeten ook de plannen voor de heraanleg van de wegenis opgeschort worden.

Parkeerplaatsen

- Er is grote nood aan meer parkeerplaatsen langs de Braemkasteelstraat (aanwezigheid multifunctioneel centrum 'de Felix'). Er gaat een strook met 11 parkeerplaatsen voor het gebouw verloren. Er is ook nood aan parkeerplaatsen voor de toekomstige woonwijk waar te weinig plaatsen voorzien worden op de site zelf.

- Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen is een aantasting van het sociaal leven van de bewoners.
- Aanleg parkeerplaatsen is technisch gezien wel mogelijk langs de volledige lengte van de Braemkasteelstraat
- Het stadsbestuur heeft bewust geen meting van de parkeerdruk uitgevoerd. De parkeerdruk zal opgelost worden met betalend parkeren. Betalend parkeren belemmert sociale contacten. Een gebrek aan cijfermateriaal leidt niet tot een bewust beleid. Er moeten eerst metingen uitgevoerd worden vooraleer het project vergund kan worden.
- Parkeren kan voorzien worden door de volgende ingrepen:
 - Typedwarsprofiel 3: De parkeerplaatsen worden vervangen door groenzones. De aanleg van parkeerzones is mogelijk mits het verkleinen de voetpadbreedte tot 1,60 m en de groenzones tot 1,20 m.
 - Typedwarsprofiel 4: Een aanpassing van het ontwerp (reduceren van een voetpadbreedte van 1,7m tot 1,6m, een reductie van de voorziene parkeerstrookbreedte van 2m tot 1,8m en het reduceren van de fietspadbreedte tot 0,90 m) maakt dat er wel plaats is voor parkeerzones.
 - Typedwarsprofiel 6: De parkeerplaatsen zijn een belangrijke aanvulling op de park-and-ride zone van de E17 voor bezoekers van de Gentbrugse Meersen, bezoekers van de stad en de inwoners. Door de fietspaden te reduceren tot 0,85 m breedte is er wel plaats voor parkeerplaatsen.
 - Typedwarsprofiel 7: Door het reduceren van het fietspad tot 0,90 m breed en parkeerstroken van 1,80 m breed is er wel plaats om parkeerstroken aan beide zijdes van de weg in te richten.
 - Typedwarsprofielen 8 – 9: Door het reduceren van het fietspad tot 0,85 m breed kunnen er langs beide zijden van de weg parkeerstroken ingericht worden.
 - Typedwarsprofiel 10: Voorstel om de groenstrook te schrappen en de fietspadbreedte te beperken tot 1,05 m om zo parkeerstroken aan beide zijden van de weg mogelijk te maken.

Roeien van bomen

- Bezwaar tegen het roeien van de meer dan 40 jaar oude bomen in de Braemkasteelstraat tussen de Braemstraat en de Bruiloftstraat
 - De bomen vormen een beeldbepalende dreef en een extra groenvolume langs het Rattendaele park
 - Met aangepaste technieken kan de riolering vervangen worden zonder de bomen te roeien.
 - De nieuwe bomen zullen pas na meer dan 30 jaar hetzelfde effect hebben als de bestaande bomen. Dit is strijdig met het klimaatactieplan van de stad.

Naar aanleiding van het stedenbouwkundig onderzoek van deze aanvraag worden de bezwaren als volgt besproken:

Behoud van twee staanplaatsen

In 2013 is geen vergunning verleend voor het leggen van de oprit. Het voorwerp van de aanvraag was het vervangen van een poort naar een raam. Logischerwijs is de oprit bij vergunning van deze werken niet meer vrijgesteld van vergunning. De oprit leidt namelijk niet langer naar een strikt noodzakelijke toegang tot een vergunde inpandige garage of carport. De

oprit is na het bekomen van de vergunning wederrechtelijk omgevormd van een oprit naar een autostaanplaats. Dit is een vergunningplichtige ingreep die nooit vergund werd. Het strafrechtelijk misdrijf kan inderdaad verjaard zijn. Het blijft echter zo dat uit een bouw misdrijf nooit rechten geput kunnen worden voor de toekomst. Bijgevolg is de aanwezigheid van de oprit geen argument om een oprit op het openbaar domein toe te staan.

Daarenboven beschikt de woning aan de linkerkant van de voortuin en de zijtuin over een autostaanplaats. In de richtlijnen van de stad Gent voor de inrichting van de openbare ruimte (IPOD II, p. 58) is opgenomen dat per perceel maximaal één in- en uitrit toegelaten is. Meerdere opritten zijn in strijd met deze richtlijn en dus niet toegestaan. Ook verhoogt het behoud van de twee opritten/autostaanplaatsen de verkeersonveiligheid omwille van de achteruitbeweging die gemaakt moet worden over het fietspad. De autostaanplaats in de linker zijtuin is circa 14 m diep waardoor twee wagens na elkaar gestald kunnen worden. Dit vergt inderdaad een andere organisatie voor de bezwaarindiener maar dit weegt niet op tegenover het algemeen belang.

Verder is de voortuin in de bestaande toestand grotendeels verhard door het behoud van de twee opritten/staanplaatsen, wat strijdig is met artikel 12 van het Algemeen Bouwreglement en niet getuigt van de goede ruimtelijke ordening. Artikel 12 stelt dat het verharderen van oppervlaktes tot een minimum beperkt moet worden, uiteraard om de problematiek van wateroverlast en verdroging zoveel mogelijk te voorkomen. Door het behoud van de twee opritten/autostaanplaatsen is slechts 15,60 m² van de voortuin met een totale oppervlakte van 56,50 m² niet verhard. Dit is niet aanvaardbaar. Bijkomend is de staanplaats, rechts in de voortuin, slechts 4,55 m diep. Om een auto in de voortuinstrook te parkeren is een minimale diepte vereist van 5 m. Bij een kleinere diepte is de kans namelijk reëel dat een deel van de wagen over het openbaar domein hangt en zo een gedeelte van het voetpad inneemt. Dit is niet toegelaten.

Omwille van bovenstaande redenen is een bijkomende autostaanplaats in de voortuin met hiermee samenhangende oprit op het openbaar domein niet toegestaan. Enkel de staanplaats in de linker zijtuin van de woning kan behouden blijven.

Veiligheid van de schoolomgeving en veilige fietsstroom

- Fietspaden ter hoogte van de Braemkasteelstraat onder de brug van de E17: de doorsteek over de tramsporen kan pas gerealiseerd worden na het uitdienstnemen van de spoorlijn. Dit is vandaag niet het geval.
- Het kruispunt met de Driebeekstraat: alle noodzakelijke wegmarkeringen zijn voorzien.
- Kruispunt van de Braemkasteelstraat en de Braemstraat: de verlaagde boordsteen bevindt zich op de beste locatie om een veilige en vlotte uitwisseling van fietsers tussen Braemkasteelstraat en Braemstraat mogelijk te maken. Het nieuwe aanliggend fietspad in de Braemkasteelstraat wordt aanliggend verhoogd aangelegd en is in die zin voldoende veilig, ook voor het vervolgtraject. Een extra doorsteek naar het achterliggende pad is niet nodig, want impliceert een extra fietskruispunt en extra verharding. De fietsroute wordt zo ook niet korter.
- Dikkopjespad: de voorziene oversteekplaats ter hoogte van de Braemstraat ligt niet exact in het verlengde van het Dikkopjespad, maar ligt er toch vlakbij. Het voorafgaand ruimtelijk en verkeerstechnisch onderzoek heeft uitgewezen dat een combinatie van die oversteek op één punt meer aangewezen is, in plaats van een dubbele oversteek ter hoogte van zowel de Braemstraat als het Dikkopjespad. Er wordt dus weldegelijk een veilige

voetgangersoversteekplaats ingericht (zebrapad) die deel uitmaakt van het verkeersplateau op het kruispunt Braemstraat.

- Kruising tussen de Braemkasteelstraat en de Hazenakker: hier wordt een “doorlopend voetpad” ingericht. Voetgangers hebben altijd voorrang op een doorlopend voetpad. Indien hier bijkomend ook nog een zebrapad zou worden aangebracht, dan wordt het principe van het doorlopend voetpad onderuit gehaald.
- Algemeen rond de schoolomgeving: de nieuwe openbare verlichting wordt ter hoogte van de oversteekplaatsen voorzien.

Heraanleg van het kruispunt van de Braemkasteelstraat/Arthur van Laethemstraat met de Bruiloftstraat/Weverboslaan en de Emiel Verhaerenlaan

Onderzoek heeft uitgewezen dat het voor fietsers veel veiliger is om fietspaden in de voorrang te steken, in plaats van overal een voorrang van rechts toe te passen. Het kruispunt met de Braemkasteelstraat/Arthur van Laethemstraat had bovendien een zeer complexe en onleesbare configuratie. Met het nieuwe ontwerp wordt hierin nu meer structuur aangebracht. Het aantal aansluitpunten wordt vereenvoudigd tot 3 en de aansluitpunten van de zijstraten liggen ook op regelmatige en gelijke afstand van elkaar. De leesbaarheid en de verkeersveiligheid zullen in die zin sterk verhogen.

Het klopt dat er vandaag sluipverkeer circuleert via de as Van Aelbroecklaan-Braemkasteelstraat-Hielstraat-Gentbruggebrug. Deze sluipstroom loopt echter verder via de wijken “Oud Gentbrugge” en “Dampoort”. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het in opmaak zijnde “Wijkmobiliteitsplan Dampoort-Oud Gentbrugge” is net om deze sluipstroom te knippen of minstens in sterke mate te ontraden (er worden momenteel nog 3 scenario’s onderzocht, maar allen gaan uit van een downgrading van deze verkeersas). Door ingrepen op deze verkeersas verderop zal dus ook het doorgaand verkeer in de Braemkasteelstraat en de Arthur van Laethemstraat sterk verminderen.

Daarnaast is de fietsroute Braemkasteelstraat-Van Laethemstraat een aanvullende stedelijke fietsroute. Het is een bewuste keuze van het bestuur om stedelijke fietsroutes fysiek goed uit te bouwen. Naar leesbaarheid en comfort is het zo ook aangewezen om de stedelijke fietsroutes steeds in de voorrang te steken ten opzichte van zijstraten. Een fietspad in de voorrang is voor de fietser veel veiliger dan voorrang van rechts (zie argument boven).

De Weverboslaan en Emiel Verhaerenlaan zijn inderdaad eveneens op een hoofdfietsroute gelegen. Dit impliceert echter niet dat een keuze fietspaden voor deze fietsroute de enige oplossing moet zijn. De Weverboslaan en Emiel Verhaerenlaan kennen immers veel lagere verkeersintensiteiten dan de Braemkasteelstraat en de Van Laethemstraat. De verwachting is ook dat dit na implementatie van het wijkmobiliteitsplan ook zo zal blijven. Gezien de veel lagere verkeersintensiteiten en het geplande snelheidsregime “zone 30” wordt het huidige statuut “gemengd verkeer” in de Weverboslaan en Verhaerenlaan dan ook behouden.

Het “STOP”-principe en het veilig inrichten van fietspaden waren 2 belangrijke uitgangspunten in het ontwerp van deze verkeersas. Dat is ook de reden waarom er gekozen is voor doorlopende voetpaden thv de zijstraten (voetgangers altijd in de voorrang) en waarom ook de fietspaden zoveel als mogelijk in de voorrang worden gebracht t.o.v. zijstraten.

De kruispunten worden verkeersveilig ingericht. Voetgangers op zebrapaden hebben altijd voorrang. Bij het ontwerp van de oversteekplaatsen voor fietsers is vooraf echter steeds grondig bekeken wat de meest veilige oplossing is, en dit zonder dat overstekende fietsers daarbij een gevoel van “schijnveiligheid” gaan ervaren. Zo is het op een kruispunt zeker niet altijd de meest veilige keuze om fietsers *in de voorrang* te laten oversteken, tenzij de fietsers zich op een hoofdroute bevinden.

Vooraf werd dan ook grondig onderzocht of het veiliger was om op de kruispunten met “middeneilanden” te werken of deze juist weg te laten. De gekozen oplossing zonder verkeersgeleiders is veelal de meest leesbare en veilige oplossing voor dit type wijkontsluitingsweg en op basis van de te verwachten toekomstige verkeersintensiteiten. Op de wegsectie tussen Burvenichstraat en Braemstraat zijn de verwachte verkeersintensiteiten echter hoger. Hier werd dan ook eerder gekozen om de weg een sterker “verkeersgeleidend” karakter te geven en hier dus juist wel middengeleiders aan het ontwerp toe te voegen.

De fietsoversteekpunten zijn overal voldoende veilig ingericht, met voldoende opstelruimte en een goede verkeerszichtbaarheid en conflictpresentatie. De fietsoversteken worden enkel in de voorrang ingericht waar dit voldoende veilig kan en waar geen gevoel van “schijnveiligheid” wordt gecreëerd.

De Weverboslaan en de Emiel Verhaerenlaan zijn niet overal voldoende breed om een fietspad in te richten. Zoals reeds gesteld wordt voor deze straten gekozen voor gemengd verkeer, gezien de veel lagere verkeersintensiteiten en het geplande zone 30- snelheidsregime.

Bij het ontwerp van een rijweg en meer specifiek van de rijwegbreedte is het steeds zoeken naar een juist evenwicht tussen veiligheid, comfort en ontwerpsnelheid. Rijwegen mogen dus ook niet te breed worden ontworpen, omdat dit bijna altijd een snelheidsverhogend effect met zich meebrengt. De gekozen rijbaanbreedtes zijn conform het Gentse IPOD en afhankelijk van de te verwachten wegfunctie, het geplande snelheidsregime en de verkeersintensiteiten. In wegsegmenten met hogere intensiteiten is zeker in de bochten ook effectief een rijwegverbreding toegepast.

De straatmond van de Weverboslaan is verbreed tot 6m in functie van de dubbele bocht van de Van Laethemstraat naar de Bruiloftstraat (noordelijk deel). Deze verbreding is gebeurd op basis van een simulatieprogramma.

De profielbreedte van de Emiel Verhaerenlaan is weldegelijk conform het IPOD en komt overeen met de te verwachten wegfunctie, het geplande snelheidsregime en de verkeersintensiteiten (de 4,9m is de netto breedte – inclusief goten is de breedte 5,5m wat overeenkomt met de norm).

Ook de Bruiloftstraat en de Weverboslaan hebben een voldoende breedte (zie boven). Voor een lokale weg is 5,5m (inclusief goten) voldoende. De breedtenorm van 6m wordt enkel gebruikt voor wegen van hogere orde (bv. wijkontsluitingswegen) of op wegsegmenten met veel zwaar verkeer of met busverkeer.

Het standbeeld van Tinneke staat aangeduid op de nieuwe plannen. Het standbeeld blijft dus staan en krijgt opnieuw een prominente plaats op het kruispunt.

Fietspaden: algemeen

De fietspaden hebben een standaardbreedte van 1,75 m wat overeenkomt met de norm conform het Vlaamse Fietsvademecum.

De fietspaden op de hoofdas worden zoveel mogelijk in de voorrang gestoken. De fietsers op de wijkontsluitingsweg of op de stedelijke fietsroute worden zo niet gehinderd door de talrijke zijstraten.

De structuur van complexe kruispunten (zoals Bruiloftstraat) werd sterk vereenvoudigd en leesbaarder gemaakt.

Verder hypotheekeren de werken in de Braemkasteelstraat de aanleg van de Ecowijk niet.

Parkeerplaatsen

Waar mogelijk zijn de parkeerplaatsen zoveel mogelijk behouden. Ter hoogte van kruispunten, oversteken, en dergelijke zijn er weldegelijk parkeerplaatsen geschrapt omwille van verkeersveiligheid en onderlinge verkeerszichtbaarheid. Daarnaast zijn er ook een aantal parkeerplaatsen geschrapt omwille van stedenbouwkundige of landschappelijke redenen, bijvoorbeeld in de parkzones.

Uit een parkeeronderzoek van 2018, dat opgezet werd in het kader van deze heraanleg, bleek de huidige parkeerbezetting eerder laag te zijn. Overdag was 41% van de parkeerplaatsen bezet ten opzichte van 67 % 's avonds. Ook zijn er alternatieven in de buurt aanwezig, waarvan gebruik kan gemaakt worden zoals bijvoorbeeld de parking hoek van de Frederik. Burvenichstraat en de Emanuel Hielstraat, de sporthal Driebeek en de parking van het Dienstencentrum.

Net zoals in andere grote steden overstijgt het aantal inwoners in Gent het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Bijkomend blijft de bevolking groeien. Dat maakt het onmogelijk om voor iedereen een parkeerplaats op het openbaar domein in te richten. Het stadsbestuur zet daarom in op een wijziging in de keuze van een vervoersmodus, zoals het duurzamer gebruik van parkeerplaatsen door middel van autodelen, het investeren in fietsinfrastructuur, deelfietsen, enzovoort. We leveren als stad inspanningen om de alternatieven voor het autogebruik zo comfortabel mogelijk te maken en zo goed mogelijk in te richten.

Verder laat de beschikbare profielbreedte van de Braemkasteelstraat het technisch niet toe om over de volledige lengte van de straat langsparkeren mogelijk te maken.

In het meer stadsinwaartse deel van dit project werd weldegelijk onderzoek gevoerd naar parkeerdruk en parkeerbezetting. Dit gebied sluit dan ook aan bij de zone voor betalend parkeren. Het betalend regime geldt slechts voor een klein deel van dit heraanlegproject.

Typedwarsprofiel 3: het vervangen van parkeerplaatsen door groenzones is een belangrijke ontwerpkeuze waarbij de overgang van fietspaden naar FSS en de versmalling van de weg geaccentueerd wordt door de aanleg van de plantvakken met bomen. Bijkomend voordeel is de aanzienlijke ontharding van het openbaar domein. Indien op dit stuk ook dubbelzijdig parkeren zou worden ingericht dan zou het straatprofiel met fietssuggestiestroken en een hoogfrequente buslijn veel breder moeten zijn (dit in functie van de te respecteren schrikafstanden ten aanzien

van de fietsers), wat op deze locatie dan weer een sterk snelheidsverhogend effect zou hebben. Het is bovendien veiliger als fietsers niet moeten laveren tussen parkeerstroken bij de overgang van de fietssuggestiestroken naar de fietspaden.

Typedwarsprofiel 4, 6, 7, 8, 9, 10: de voorgestelde breedtes zijn niet realistisch. De fietspaden moeten een minimale breedte hebben van 1,75 m conform het Vlaamse Fietsvademeccum. Smallere fietspaden zijn niet toegelaten en onverantwoord. Daarnaast moeten parkeerstroken in functie van veiligheid minimaal 2 m breed zijn in de zones waar ook bussen op de rijbaan rijden.

Rooien van bomen

In de Braemkasteelstraat staan inderdaad langs beide zijden van de weg uitheemse essen. Bij het onderzoek naar de heraanleg van de weg zijn verschillende scenario's onderzocht. Het behoud van alle bomen heeft helaas enkele belangrijke nadelen:

- Rijweg te krap voor tweerichtingsverkeer met vrachtwagens, grote omrijbewegingen
- Fietspaden met minimale afmetingen
- Bomen met bestaande opstuwende wortels in de voetpaden, veel wortels moeten afgekapt worden ivf de heraanleg. De kans bestaat dat de bomen alsnog afsterven in de jaren na heraanleg door een gebrek aan ondergrondse ruimte.
- De plantvakken blijven te klein, wortels zullen terug opstuwten onder voetpad en fietspad waardoor struikelgevaar te verwachten is op relatief korte termijn.
- Geen kwalitatieve standplaats voor de bomen, zowel op korte als lange termijn.
- Voeding voor bomen valt weg, momenteel zit de riool onder de bomen maar deze wordt verlaten en opgebroken.
- Er ontstaan massieven in de ondergrond door het opspuiten van de riolering.
- De parkeerstrook wordt niet geordend met bomen

Ook het eenzijdige behoud van de bomen werd onderzocht. Bij het behoud van één rij bomen is het profiel van de weg voldoende breed voor het tweerichtingsverkeer met vrachtwagens. Ook zorgen de bomen voor een duidelijke afbakening van de parkeerstrook. Toch bleek dat ook dit scenario enkele belangrijke nadelen inhield:

- Fietspaden en voetpaden met minimale afmetingen
- Bomen met opstuwende wortels langs één zijde in het voetpad (struikelgevaar) op vrij korte termijn.
- Momenteel zit de riool onder de bomen maar wordt verlaten en opgebroken. Ter hoogte van de bomen moeten de riolen opgespoten worden met beton om verzakkingen tegen te gaan. Er ontstaan massieven in de ondergrond.
- Het is technisch heel moeilijk om plantvakken te maken omwille van de bestaande wortels, er moeten veel wortels afgekapt worden. De kans bestaat dat de bomen alsnog afsterven in de jaren na heraanleg door een gebrek aan ondergrondse ruimte.

Bijgevolg werd ervoor gekozen om te starten met een nieuwe groenstructuur en de bestaande bomen te rooien. Op deze manier kunnen de voetpaden en de fietspaden op comfortmaat en kwalitatief aangelegd worden zonder dat een snel verval gevreesd moet worden door opstuwende boomwortels. De bomenrij krijgt bovendien een kwalitatieve standplaats in en onder de parkeerstrook. Deze bomen zorgen voor een duidelijke afbakening van de parkeerstrook. De rijweg is voldoende breed voor tweerichtingsverkeer met vrachtwagens. De bestaande riolen kunnen opgebroken worden en er ontstaan geen massieven in de ondergrond.

Het nadeel is dat er één bomenrij voorzien kan worden. Er is echter een groot groenmassief op het privaat domein langs de zijde waar geen bomen komen. Bijkomend nadeel is natuurlijk dat alle bomen geroid moeten worden en dat men enkele jaren zal moeten wachten tot er een nieuwe volwaardige groenstructuur ontstaat binnen het openbaar domein. Er werd echter geoordeeld dat deze nadelen niet opwegen tegen de eerder genoemde voordelen.

8. OMGEVINGSTOETS

Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

De voorliggende aanvraag omvat wegenis- en rioleringswerken langs vier straten in Gentbrugge: de Emanuel Hielstraat vanaf de Tweekapellenstraat tot de Meersemdries, de Meersemdries van nummer 5 tot en met nummer 8, de volledige Braemkasteelstraat en de Braemstraat tussen de Braemkasteelstraat en de Emiel Verhaerenlaan. Deze werken worden aangegrepen om de straten te vergroenen via het inbrengen van plantvakken met waar mogelijk bomen en de straten fietsvriendelijker te maken. De werken zijn een meerwaarde op vlak van verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en het veiliger maken van de straten met schoolomgeving voor fietsers en voetgangers. De voorgestelde werken zijn in overeenstemming met het STOP-principe en geven meer veiligheid en ruimte aan de fietser en voetganger binnen deze cluster. De voorgestelde werken zijn in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.

CONCLUSIE

Voorwaardelijk gunstig, mits voldaan wordt aan de bijzondere voorwaarden is de aanvraag in overeenstemming met de wettelijke bepalingen en verenigbaar met de goede plaatselijke aanleg.

WAAROM WORDT DEZE BESLISSING GENOMEN?

Het college van burgemeester en schepenen moet over de ingediende omgevingsvergunningsaanvraag een beslissing nemen.

Het college van burgemeester en schepenen sluit zich aan bij bovenstaand verslag van de gemeentelijk omgevingsambtenaar en neemt het tot haar eigen motivatie.

Beslissing

Beslist het volgende:

Artikel 1:

Het college van burgemeester en schepenen verleent onder voorwaarden de omgevingsvergunning voor de Integrale heraanleg van de cluster Braemkasteelstraat aan Stad Gent gemeente (O.N.:0207451227) gelegen te Braemkasteelstraat, Braemstraat, Emanuel Hielstraat en Meersemdries , 9050 Gentbrugge.

Artikel 2:

Legt volgende voorwaarden op:

Fluxys

De voorwaarden opgenomen in het advies van Fluxys NV (advies van 28 januari 2021, met kenmerk TPW-OL-2021423171) moeten strikt nageleefd worden.

Belangrijke bepalingen

Uitvoering

Van deze omgevingsvergunning mag worden gebruikgemaakt als de aanvrager niet binnen vijftig dagen, te rekenen vanaf de dag na de eerste dag van de aanplakking, op de hoogte is gebracht van de instelling van een schorsend administratief beroep.

Bekendmaking

De beslissing wordt bekendgemaakt conform Titel 3, Hoofdstuk 9, Afdeling 3 van het Omgevingsvergunningsbesluit.

Verval van de omgevingsvergunning – uittreksel uit het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning

Artikel 99.

§ 1. De omgevingsvergunning vervalt van rechtswege in elk van de volgende gevallen:

- 1° als de verwezenlijking van de vergunde stedenbouwkundige handelingen niet wordt gestart binnen de twee jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning;
- 2° als het uitvoeren van de vergunde stedenbouwkundige handelingen meer dan drie opeenvolgende jaren wordt onderbroken;
- 3° als de vergunde gebouwen niet winddicht zijn binnen vijf jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning;
- 4° als de exploitatie van de vergunde activiteit of inrichting niet binnen vijf jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning aanvangt.

De termijn, vermeld in het eerste lid, 1°, kan evenwel, op verzoek van de vergunninghouder, voor een periode van twee jaar verlengd worden als hij aantoont dat de niet-verwezenlijking het gevolg is van een vreemde oorzaak die hem niet kan worden toegerekend. De vergunninghouder dient de aanvraag van de verlenging, op straffe van verval, met een beveiligde zending en minstens drie maanden vóór het verstrijken van de oorspronkelijke vervaltermijn van twee jaar in bij de overheid die de vergunning heeft verleend. Die overheid weigert de aanvraag van de verlenging alleen als:

- 1° er geen sprake is van een vreemde oorzaak die niet aan de vergunninghouder kan worden toegerekend;
- 2° de aangevraagde en vergunde handelingen strijdig zijn met inmiddels gewijzigde stedenbouwkundige voorschriften of verkavelingsvoorschriften.

De overheid bezorgt haar beslissing uiterlijk de dag van het verstrijken van de oorspronkelijke

vervaltermijn van twee jaar. Bij ontstentenis van een beslissing wordt de verlenging geacht te zijn goedgekeurd. Als de verlenging wordt goedgekeurd, worden de termijnen, vermeld in het eerste lid, 3° en 4°, ook met twee jaar verlengd.

Als de omgevingsvergunning uitdrukkelijk melding maakt van de verschillende fasen van het bouwproject, worden de termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in het eerste lid, gerekend per fase. Voor de tweede fase en de volgende fasen worden de termijnen van verval bijgevolg gerekend vanaf de aanvangsdatum van de fase in kwestie.

§ 2. De omgevingsvergunning voor de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit vervalt van rechtswege in elk van de volgende gevallen:

1° als de exploitatie van de vergunde activiteit of inrichting meer dan vijf opeenvolgende jaren wordt onderbroken;

2° als de ingedeelde inrichting vernield is wegens brand of ontploffing veroorzaakt ten gevolge van de exploitatie;

3° als de exploitatie op vrijwillige basis volledig en definitief wordt stopgezet overeenkomstig de voorwaarden en de regels, vermeld in het decreet van 9 maart 2001 tot regeling van de vrijwillige, volledige en definitieve stopzetting van de productie van alle dierlijke mest, afkomstig van een of meerdere diersoorten, en de uitvoeringsbesluiten ervan. De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de inkennisstelling van de stopzetting.

§ 3. Als de gevallen, vermeld in paragraaf 1, betrekking hebben op een gedeelte van het bouwproject, vervalt de omgevingsvergunning alleen voor het niet-afgewerkte gedeelte van een bouwproject. Een gedeelte is eerst afgewerkt als het, in voorkomend geval na de sloping van de niet-afgewerkte gedeelten, kan worden beschouwd als een afzonderlijke constructie die voldoet aan de bouwfysische vereisten.

Als de gevallen, vermeld in paragraaf 1 of 2, alleen betrekking hebben op een gedeelte van de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, vervalt de omgevingsvergunning alleen voor dat gedeelte.

Artikel 100.

De omgevingsvergunning blijft onverkort geldig als de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit van een project door een wijziging van de indelingslijst van klasse 1 naar klasse 2 overgaat of omgekeerd.

In geval de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit van een project door een wijziging van de indelingslijst van klasse 1 of 2 naar klasse 3 overgaat, geldt de vergunning als aktename en blijven de bijzondere voorwaarden gelden.

Artikel 101.

De termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in artikel 99, in voorkomend geval verlengd conform artikel 99, § 1 worden geschorst zolang een beroep tot vernietiging van de omgevingsvergunning aanhangig is bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen, overeenkomstig hoofdstuk 9 behoudens indien de vergunde handelingen in strijd zijn met een vóór de definitieve uitspraak van de Raad van kracht geworden ruimtelijk uitvoeringsplan. In dat laatste geval blijft het eventuele recht op planschadevergoeding desalniettemin behouden.

De termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in artikel 99, in voorkomend geval verlengd conform artikel 99, § 1, worden geschorst tijdens het uitvoeren van de archeologische opgraving, omschreven in de bekrachtigde archeologienota overeenkomstig artikel 5.4.8 van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013 en in de bekrachtigde nota overeenkomstig artikel 5.4.16 van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013, met een maximumtermijn van een

jaar vanaf de aanvangsdatum van de archeologische opgraving.

De termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in artikel 99, in voorkomend geval verlengd conform artikel 99, § 1, worden geschorst tijdens het uitvoeren van de bodemsaneringswerken van een bodemsaneringsproject waarvoor de OVAM overeenkomstig artikel 50, § 1, van het Bodemdecreet van 27 oktober 2006 een conformiteitsattest heeft afgeleverd, met een maximumtermijn van drie jaar vanaf de aanvangsdatum van de bodemsaneringswerken.

De termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in artikel 99, in voorkomend geval verlengd conform artikel 99, § 1, worden geschorst zolang een bekrachtigd stakingsbevel, zoals vermeld in titel VI van de VCRO, niet wordt ingetrokken, hetzij niet wordt opgeheven bij een in kracht van gewijsde gegane beslissing. De schorsing eindigt van rechtswege wanneer geen opheffing van het stakingsbevel wordt gevorderd of geen intrekking wordt gedaan binnen een termijn van twee jaar vanaf de bekrachtiging van het stakingsbevel.

Beroepsmogelijkheden – uittreksel uit het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning

Artikel 52. De Vlaamse Regering is bevoegd in laatste administratieve aanleg voor beroepen tegen uitdrukkelijke of stilzwijgende beslissingen van de deputatie in eerste administratieve aanleg.

De deputatie is voor haar ambtsgebied bevoegd in laatste administratieve aanleg voor beroepen tegen uitdrukkelijke of stilzwijgende beslissingen van het college van burgemeester en schepenen in eerste administratieve aanleg.

Artikel 53. Het beroep kan worden ingesteld door:

- 1° de vergunningsaanvrager, de vergunninghouder of de exploitant;
- 2° het betrokken publiek;
- 3° de leidend ambtenaar van de adviesinstanties of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde als de adviesinstantie tijdig advies heeft verstrekt of als aan hem ten onrechte niet om advies werd verzocht;
- 4° het college van burgemeester en schepenen als het tijdig advies heeft verstrekt of als het ten onrechte niet om advies werd verzocht;
- 5° de leidend ambtenaar van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde;
- 6° de leidend ambtenaar van het Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde.

Artikel 54. Het beroep wordt op straffe van onontvankelijkheid ingesteld binnen een termijn van dertig dagen die ingaat:

- 1° de dag na de datum van de betekening van de bestreden beslissing voor die personen of instanties aan wie de beslissing betekend wordt;
- 2° de dag na het verstrijken van de beslissingstermijn als de omgevingsvergunning in eerste administratieve aanleg stilzwijgend geweigerd wordt;
- 3° de dag na de eerste dag van de aanplakking van de bestreden beslissing in de overige gevallen.

Artikel 55. Het beroep schorst de uitvoering van de bestreden beslissing tot de dag na de datum

van de betekening van de beslissing in laatste administratieve aanleg.

In afwijking van het eerste lid werkt het beroep niet schorsend ten aanzien van:

- 1° de vergunning voor de verdere exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit waarvoor ten minste twaalf maanden voor de einddatum van de omgevingsvergunning een vergunningsaanvraag is ingediend;
- 2° de vergunning voor de exploitatie na een proefperiode als vermeld in artikel 69;
- 3° de vergunning voor de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit die vergunningsplichtig is geworden door aanvulling of wijziging van de indelingslijst.

Artikel 56. Het beroep wordt op straffe van onontvankelijkheid per beveiligde zending ingesteld bij de bevoegde overheid, vermeld in artikel 52.

Degene die het beroep instelt, bezorgt op straffe van onontvankelijkheid gelijktijdig en per beveiligde zending een afschrift van het beroepschrift aan:

- 1° de vergunningsaanvrager behalve als hij zelf het beroep instelt;
- 2° de deputatie als die in eerste administratieve aanleg de beslissing heeft genomen;
- 3° het college van burgemeester en schepenen behalve als het zelf het beroep instelt.

De Vlaamse Regering bepaalt de bewijsstukken die bij het beroep moeten worden gevoegd opdat het op ontvankelijke wijze wordt ingesteld.

Artikel 57. De bevoegde overheid, vermeld in artikel 52, of de door haar gemachtigde ambtenaar onderzoekt het beroep op zijn ontvankelijkheid en volledigheid.

Als niet alle stukken als vermeld in artikel 56, derde lid, bij het beroep zijn gevoegd, kan de bevoegde overheid of de door haar gemachtigde ambtenaar de beroepsindieners per beveiligde zending vragen om binnen een termijn van veertien dagen die ingaat de dag na de verzending van het vervolledigingsverzoek, de ontbrekende gegevens of documenten aan het beroep toe te voegen.

Als de beroepsindieners nalaat de ontbrekende gegevens of documenten binnen de termijn, vermeld in het tweede lid, aan het beroep toe te voegen, wordt het beroep als onvolledig beschouwd.

Beroepsmogelijkheden – regeling van het besluit van de Vlaamse Regering decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning

Het beroepschrift bevat op straffe van onontvankelijkheid:

- 1° de naam, de hoedanigheid en het adres van de beroepsindieners;
- 2° de identificatie van de bestreden beslissing en van het onroerend goed, de inrichting of exploitatie die het voorwerp uitmaakt van die beslissing;
- 3° als het beroep wordt ingesteld door een lid van het betrokken publiek:
 - a) een omschrijving van de gevolgen die hij ingevolge de bestreden beslissing ondervindt of waarschijnlijk ondervindt;
 - b) het belang dat hij heeft bij de besluitvorming over de afgifte of bijstelling van een omgevingsvergunning of van vergunningsvoorwaarden;
- 4° de redenen waarom het beroep wordt ingesteld.

Het beroepsdossier bevat de volgende bewijsstukken:

1° in voorkomend geval, een bewijs van betaling van de dossiertaks;

2° de overtuigingsstukken die de beroepsindiener nodig acht;

3° in voorkomend geval, een inventaris van de overtuigingsstukken, vermeld in punt 2°.

Als de bewijsstukken, vermeld in het tweede lid, ontbreken, kan hieraan verholpen worden overeenkomstig artikel 57, tweede lid, van het decreet van 25 april 2014.

Het beroepsdossier wordt ingediend met een analoge of een digitale zending.

Het bevoegde bestuur kan bij de beroepsindiener, de vergunningsaanvrager of de overheid die in eerste administratieve aanleg bevoegd is, alle beschikbare informatie en documenten opvragen die nuttig zijn voor het dossier.

De beroepsindiener geeft, op straffe van verval, uitdrukkelijk in zijn beroepschrift aan of hij gehoord wil worden.

Als de vergunningsaanvrager gehoord wil worden, brengt hij het bevoegde bestuur daarvan uitdrukkelijk op de hoogte met een beveiligde zending uiterlijk vijftien dagen nadat hij een afschrift van het beroepschrift als vermeld in artikel 56 van het decreet van 25 april 2014, heeft ontvangen, op voorwaarde dat hij niet de beroepsindiener is.

Mededeling

Deze gegevens kunnen worden opgeslagen in een of meer bestanden. Die bestanden kunnen zich bevinden bij de gemeente, waar u de aanvraag hebt ingediend, bij de provincie, en ook bij de Vlaamse administratie, bevoegd voor de omgevingsvergunning. Ze worden gebruikt voor de behandeling van uw dossier. Ze kunnen ook gebruikt worden voor het opmaken van statistieken en voor wetenschappelijke doeleinden. U hebt het recht om uw gegevens in deze bestanden in te kijken en zo nodig de verbetering ervan aan te vragen.

(adjunct-) algemeen directeur

voorzitter

2021_CVB_04097 - OMV_2020164838 R - aanvraag omgevingsvergunning voor de Integrale heraanleg van de cluster Braemkasteelstraat - met openbaar onderzoek - Braemkasteelstraat, Braemstraat, Emanuel Hielstraat en Meersemdries, 9050 Gentbrugge - Vergunning