



2021_GRMW_00461 Definitieve vaststelling van het gewijzigde rooilijnplan voor het fiets- en wandelpad tussen de Hoevestraat, de Vinkeslagstraat en de Frans Louwersstraat - Vaststelling

Beslissing: Goedgekeurd in openbare vergadering van 26 april 2021

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

mevrouw Zeneb Bensafia, voorzitter
de heer Mathias De Clercq, burgemeester; de heer Filip Watteeuw, schepen; mevrouw Sofie Bracke, schepen; mevrouw Elke Decruynaere, schepen; mevrouw Astrid De Bruycker, schepen; de heer Sami Souguir, schepen; mevrouw Tine Heyse, schepen; mevrouw Isabelle Heyndrickx, schepen; mevrouw Annelies Storms, schepen; de heer Bram Van Braeckvelt, schepen; de heer Rudy Coddens, schepen; de heer Christophe Peeters, ondervoorzitter; de heer Johan Deckmyn; mevrouw Karin Temmerman; mevrouw Gabi De Boever; mevrouw Anne Schiettekatte; mevrouw Elke Sleurs; mevrouw Sara Matthieu; mevrouw Stephanie D'Hose; de heer Veli Yüksel; de heer Sven Taeldeman; de heer Jef Van Pee; mevrouw Sandra Van Renterghem; de heer Mehmet Sadik Karanfil; de heer Gert Robert; de heer Carl De Decker; mevrouw Mieke Bouve; de heer Cengiz Cetinkaya; mevrouw Karla Persyn; mevrouw Evita Willaert; mevrouw Anneleen Van Bossuyt; mevrouw Hafsa El -Bazioui; de heer Tom De Meester; de heer Bert Mispion; mevrouw Tine De Moor; de heer Fourat Ben Chikha; mevrouw Anita De Winter; de heer Joris Vandenbroucke; de heer Manuel Mugica Gonzalez; mevrouw Yeliz Güner; mevrouw Patricia De Beule; de heer Mattias De Vuyst; de heer Yüksel Kalaz; de heer Stijn De Roo; de heer Christiaan Van Bignoot; mevrouw Adeline Blancquaert; mevrouw Caroline Persyn; de heer Ronny Rysermans; de heer Nicolas Vanden Eynden; mevrouw Alana Herman; mevrouw Els Roegiers
mevrouw Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; de heer Danny Van Campenhout, adjunct-algemeendirecteur; 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 Hoestraat, 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 rooilijnontwerp, 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 Hoestraat 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 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).

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_Hoevestraat-met handtekening (deel van de beslissing)

Beslissing

Op voorstel van het college van burgemeester en schepenen

Beslist het volgende:

- Met unanimiteit

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 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 Gaverbulk 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.



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

Formaliteiten ter uitvoering van het openbaar onderzoek:

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

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

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

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

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

Er werden vijf bezwaarschriften ingediend.

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

Dit bezwaarschrift wordt hieronder behandeld.

Behandeling van de bezwaarschriften

- **Bezwaarschrift 1**

1) De onteigening streeft geen algemeen belang na

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

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

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

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

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

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

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

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

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

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

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

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

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

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

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

Deze optie heeft een impact op slechts 5 percelen waarbij er maar bij 3 eigenaars effectief grond moet worden aangekocht. Hierbij gaat het om een strook grond gelegen naast de tramsporen die voornamelijk zij- of achtertuin is en die bovendien wordt afgesplitst van percelen die een grootte van 1000 m² en meer hebben.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

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

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

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

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

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

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

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

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

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

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

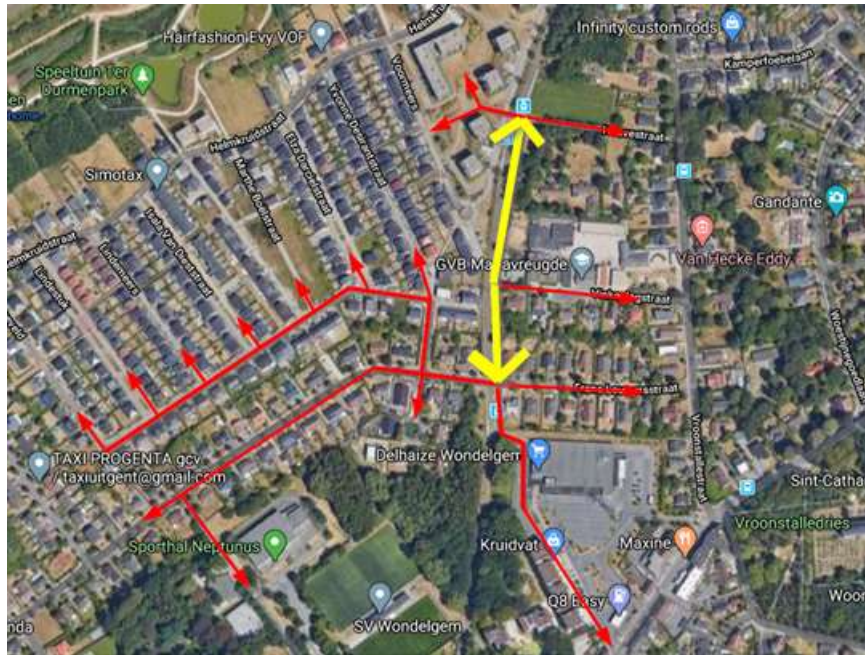


Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

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

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

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



Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

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

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

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

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

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

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

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

2) De evenredigheidstoets

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

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

De bezwaarschrijver heeft vandaag een perceel van 1001 m² wat maakt dat de impact van 93 m² aanvaardbaar is en het resterend stuk tuin vandaag nog steeds als groot kan worden aanzien.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

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

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

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

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

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

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

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

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

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

3) De onteigeningsnoodzaak

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

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

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

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

Bovendien zijn er verschillende alternatieven niet opgenomen, zijnde :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

//

(adjunct-) algemeen directeur

voorzitter

2021_GRMW_00461 - 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
2PCf-GrCM-PsRC-fKED