



Vergadering van 12 oktober 2023

**2023\_GR\_00863 De aanleg van een gemeenteweg in kader van OMV\_2023060216 - aanvraag omgevingsvergunning voor het aanleggen van een buurtparking - met openbaar onderzoek - Neerscheldestraat, 9050 Gentbrugge - Goedkeuring**

**Bevoegd:** Filip Watteeuw

### **Juridisch kader**

**De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:**

- Het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikel 31
- Het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, artikel 8

**De beslissing wordt genomen op grond van:**

- Het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikel 31
- Het Besluit van 27 november 2015 betreffende de omgevingsvergunning, artikel 47
- Het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, artikel 12
- De Vlaamse codex ruimtelijke ordening (VCRO)
- Het decreet algemene bepalingen milieubeleid (DABM)

### **Motivering**

Stijn Bernaerdts namens Stad Gent diende een omgevingsvergunningsaanvraag in voor gronden gelegen aan Neerscheldestraat kadastraal gekend als afdeling 22 sectie B nrs. 1F3 en 335C.

Dit project voor de aanleg van een buurtparking doorliep reeds eerder een vergunningsprocedure (zie OMV\_20200234) waarbinnen de gemeenteraad op 19 oktober 2020 een gunstige beslissing nam. Het college van burgemeester en schepenen verleende een vergunning op 29 oktober 2020. Hiertegen werd beroep aangetekend door buurtbewoners, waarna de deputatie eveneens een vergunning afleverde op 5 mei 2022. Na een verzoekschrift bij de Raad voor Vergunningbetwisting werd deze vergunning uiteindelijk vernietigd op 13/07/2023.

De essentiële vernietigingsgrond die de raad hanteerde was dat de bijgevoegde mer-screeningsnota inhoudelijk ontoereikend was en niet voldeed aan de vereisten van het DABM hierover. De aanvraag werd daardoor als onvolledig beschouwd, waardoor sprake was van een onoverkomelijke legaliteitsbelemmering die niet in beroep kan worden vervolledigd. De vergunningsaanvraag moest dus worden hernomen met een aangevulde mer-screeningsnota.

In kader van haar beslissing oordeelde de raad wel nog dat de buurtparking wel degelijk als nieuwe gemeenteweg en dus als handeling van algemeen belang te beschouwen is. Dat

impliceert dat ook gebruik kan gemaakt worden van de specifieke afwijkingsmogelijkheden voor handelingen van algemeen belang uit de VCRO.

De overige middelen die in beroep werden aangehaald werden verder niet onderzocht.

Ingevolge het zogenaamde wasserij-arrest, moeten we de nieuwe aanvraag beschouwen als een provinciaal project, met name een mer-screeningsplichtig project waarbij de stad zelf aanvrager is, om die reden is de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen de vergunningverlenende overheid.

Deze aanvraag werd op 07/06/2023 ingediend bij de deputatie. Op 07/06/2023 werd aan het college van burgemeester en schepenen gevraagd advies uit te brengen, een openbaar onderzoek te organiseren en de aanvraag voor te leggen aan de gemeenteraad. Aangezien de aanvraag uitgaat van de stad Gent zelf, brengt het college hierover echter geen advies uit (zie artikel 24 van het Omgevingsvergunningsdecreet).

#### *Beschrijving aanvraag:*

De aanvraag is gelegen langs de Neerscheldestraat in de wijk Gentbrugge. De omgeving bestaat uit gesloten bebouwing met twee tot drie bouwlagen en zadeldaken. De woonfunctie primeert hier.

De aanvraag betreft een terrein, gelegen in een langwerpig binnengebied begrensd door de Rosa Geingerstraat en de Hogepontstraat, dat uitkomt in de Neerscheldestraat. De randen van dit binnengebied bestaan voornamelijk uit de achtertuinen van de aanpalende woningen. Het terrein is momenteel braakliggend.

De aanvraag betreft volgens het inplantingsplan de aanleg van een buurtparking met in totaal 25 parkeerplaatsen op de percelen 1F3 en 335C, beide in eigendom van stad Gent. De stedenbouwkundige handelingen bevinden zich aan de oostzijde van de Rosa Geingerstraat. Aan deze straat worden op de hoek met de Neerscheldestraat 4 dwarsparkeerplaatsen in open lucht voorzien. Ten noorden van deze parkeerplaatsen wordt een nieuwe ontsluitingsweg gepland die aantakt op de Rosa Geingerstraat. De nieuwe weg met het statuut van een woonerf geeft toegang tot het langwerpige binnengebied. Hier worden in totaal 21 dwarsparkeerplaatsen in open lucht voorzien, eenzijdig bereikbaar vanaf de nieuwe weg. Om de drie tot vijf parkeerplaatsen wordt afwisselend een openbare verlichtingspaal of boom gepland.

In totaal worden 6 nieuwe bomen voorzien, de 3 bestaande bomen blijven behouden.

De parkeerplaatsen aan de Rosa Geingerstraat bestaan uit kasseien en hebben elke een breedte van 2,4m en een diepte van 5m. De parkeerplaatsen in het binnengebied bestaan ook uit kasseien en hebben elk een breedte van 2,4m en een diepte van 4,5m. De wagens kunnen hierbij met hun neus deels over de groenzone hangen zonder de doorgang naar de aanpalende percelen te hinderen.

De nieuwe weg heeft een rijloper met een breedte van 6m. De eerste ca. 16m wordt uitgevoerd in grijze betonstraatstenen zoals reeds voorzien in de Rosa Geingerstraat. De overige delen worden aangelegd in betonnen grasdallen.

Rondom de nieuwe verharding komt een groenstrook in gras waarlangs de aanpalende percelen bereikbaar worden. Drie bestaande bomen tegen de westelijke perceelsgrens blijven behouden en er worden 6 nieuwe bomen voorzien. In totaal wordt 152m<sup>2</sup> verharding, 701m<sup>2</sup> halfverharding/waterdoorlatende verharding en 887m<sup>2</sup> vergroende onverharde ruimte voorzien.

Er wordt in het projectgebied geen aanleg van riolering voorzien doordat de gebruikte materialen waterdoorlatend zijn. De afvoer van regenwater gebeurt door natuurlijke infiltratie.

De verbinding tussen de bestaande rijloper in de Rosa Geingerstraat en de parking helt naar de bestaande rijloper af, daar kan het hemelwater met de bestaande RWA-leiding mee afgevoerd worden. Uit de infiltratiemetingen die uitgevoerd zijn blijkt dat de infiltratiewaarden ruimschoots beter zijn ( $2,35 \times 10^{-4}$  mm/s en  $5,81 \times 10^{-5}$  m/s) dan de minimale van  $0,5 \times 10^{-6}$  m/s wat de norm is voor een infiltratievoorziening zonder overloop. Hieruit wordt afgeleid dat een overloop niet nodig is en bijgevolg niet tot een overbelasting van het rioleringsstelsel zal leiden.

2 parkeerplaatsen aan de ingang Rosa Geingerstraat worden voorzien van een laadpaal. De plaatsing van laadpalen is vrijgesteld van vergunning, het aantal laadpalen kan uitgebreid worden naarmate de vraag stijgt.

In het project zijn geen fietsenstallingen opgenomen. Er is wel een zone aangeduid om aansluitend op de werken een buurtfietsenstalling te plaatsen aan de linkerkant van de ingang aan de Rosa Geingerstraat. Deze fietsenstalling maakt geen deel uit van deze aanvraag en is vrijgesteld van vergunning.

De buurtparking wordt integraal opgenomen in het openbaar domein van de stad Gent.

#### *Procedure:*

Het openbaar onderzoek werd gehouden van 23 juni 2023 tot 22 juli 2023.

Resultaat : geen petitielijsten, 2 schriftelijke bezwaren, geen schriftelijke gebundelde bezwaren, geen mondelinge bezwaren en 10 digitale bezwaren

#### **De bezwaren worden als volgt samengevat:**

1/ De verkeersdrukke is hoog en zal enkel hoger worden.

2/ Er wordt gevreesd voor de aantasting van privacy, geluidshinder en geurhinder, de hinder wordt bovendien versterkt door de vorm en de ingesloten ligging van het terrein aan de achterzijde (rustige zijde) van de woningen. Een toenemend aantal elektrische auto's is geen argument op korte termijn.

3/ Het voorziene materiaal is niet waterdoorlatend, men vreest opspattend regenwater tegen gevels met vochtaantasting tot gevolg.

Er wordt voorgesteld een vaste afsluiting te plaatsen langs de aanloopstrook zodat het opspattende water niet op de zijgevel terechtkomt en dienst kan doen als geluidsscherm

4a/ Er is geen/ te weinig verlichting voorzien en er is weinig sociale controle wat vandalisme en sluikestort in de hand zal werken. Er zijn geen afvalkorven voorzien en er wordt gevreesd voor ongedierte. Daarnaast wordt de problematiek van drugdealen aangehaald die nu reeds aan straatzijde aanwezig is. Er wordt gevraagd naar flankerende maatregelen

4b/ Er wordt gevreesd voor lichthinder.

Door een bezwaarschrijver wordt gesuggereerd de positie van bomen en verlichtingspalen om te wisselen zodat ook de achterste hoek van de parking verlicht wordt, en hinder in (sommige) tuinen beperkt wordt.

5/ De voorgestelde ligging is slecht. De S-bocht maakt het niet mogelijk een inschatting van de bezetting en verkeersdruk te maken. Dit is niet gepast als inplanting van een buurtparking. Wanneer de parking vol is zal men achteruit moeten uitrijden, dit is zeer onveilig. Het terrein is lang en smal en daardoor niet zo geschikt om een parking aan te leggen.

6/ De buurtparking heeft een negatieve impact op de woonkwaliteit van aanpalende percelen

7/ De parking wordt ook gebruikt door bezoekers van het buurtcentrum, Keizerspark en als pendelparking. Hierdoor zal de parking ook 's avonds laat nog actief gebruikt worden met nachtelijke geluidsoverlast tot gevolg. Het lagere parkeertarief zorgt ervoor dat deze parking ook gebruikt wordt voor bezoekers van Gent centrum.

8/ De voorlopige parking op de huidige locatie naast het buurtcentrum leent zich beter tot een parking. Deze parking wordt verzwegen door de stad. Als deze tijdelijke parking verdwijnt na aanleg van de nieuwe parking verdwijnen er in totaal parkeerplaatsen. Geplande nieuwbouw in de omgeving zal de vraag nog doen stijgen.

9a/ De bereikbaarheid van de brandweer wordt in vraag gesteld, voornamelijk ter hoogte van de S-bocht.

Bovendien flirt de inrichting van de buurtparking met de maximale afstand van 60m die de brandweervoorschriften vragen voor een bovengrondse parking. Foutparkeren vormt hier echter een realistisch scenario.

9b/ door bomen en aanplantingen van de groendienst is het onmogelijk werken te laten uitvoeren aan de omheining en zijgevel.

10/ Er wordt gevraagd de link te leggen met de aanpalende verkaveling, ook al werd die vernietigd. Dit in kader van mogelijke cumulatieve effecten.

11/ Er worden te weinig parkeerplaatsen voorzien rekening houdend met de huidige parkeerdruk in de buurt. Het voorzien van meer groen is een pluspunt, maar hierdoor werd een ontoereikend aantal parkeerplaatsen bekomen. Er wordt gevreesd voor wildparkeren in de groene ruimtes.

12/ De breedte van de parkeervakken voldoet niet aan de vigerende parkeerrichtlijnen (2,5m)

13/ In de raming is geen budget voorzien voor groenaanleg.

14/ het ontwerp is onvoldoende uitgewerkt, er wordt voor een buurtparking aandacht gevraagd voor

- Bomen, bijvoorbeeld elke 2-3 parkeerplaatsen
- Aangename verlichting
- Autodelen en fietsen
- Parkeerplaatsen met een minimumafmeting van 2,5x5m
- Een mindervalidenplaats
- fietsenstalling

15/ de buurtparking zou het verdwijnen betekenen van een waardevol stukje groen in de buurt met potentieel voor bufferend effect voor problemen veroorzaakt door een veranderend klimaat. Extra verharding betekent minder insijpeling van regenwater en toenemend hitte-effect tijdens hittegolven. De bestaande bomen moeten behouden blijven. Er worden een aantal alternatieven voorgesteld:

- Park met positieve impact op de plaatselijke biodiversiteit en een bron van koelte, al dan niet afsluitbaar
- Tuinuitbreiding van private tuintjes en koertjes Hogepontstraat en Rosa Geingerstraat
- Wijk tuin
- Buurtmoestuin
- Stadsboerderij
- Buurtcomposteerplek
- Wadi
- Boomgaard

16/ een aantal bewoners zouden zeer gelukkig zijn met een achteringang. Dit is te combineren met de alternatieve voorstellen.

Dit wordt door sommigen voorgesteld als een alternatieve vluchtweg bij brand.

17/ Er wordt gevraagd de buurtbewoners te betrekken bij een alternatief plan, waarbij aandacht is voor groen, veiligheid, zwakke weggebruikers, verlichting,... een aantal bezwaarindieners vragen hiernaar en formuleren mogelijke alternatieven en aandachtspunten. Deze vraag dateert al van de eerste vergunningsaanvraag voor deze parking. De bezwaarindieners hebben sindsdien niets vernomen.

18a/ het plan voorziet een groen vlak met 2 bomen, het is voor de verzoeker niet mogelijk na te gaan hoe dit zal worden ingevuld.

18b/ de verhardingsbalans komt niet overeen met de gegevens in de gedetailleerde raming. Hierdoor kunnen omwonenden zich geen beeld vormen van welke oppervlakten verhard/half verhard/waterdoorlatend zullen worden.

19/ Het dossier is onvolledig, aangezien geen grondplan nieuwe toestand terug te vinden is, noch terreinprofielen bestaande en nieuwe toestand. Bovendien ontbreekt bemating op de

plannen, in het bijzonder deze om de afstand tot de aangrenzende perceelsgrenzen aan te duiden.

20/ In het aangetekend schrijven dat de omwonenden mochten ontvangen n.a.v het openbaar onderzoek staat:

"De gemeentelijke omgevingsambtenaar zal jouw opmerkingen en bezwaren beoordelen. Deze beoordeling wordt opgenomen in de beslissing van het college van burgemeester en schepenen".

Gelet op het bovenstaande stelt zich de vraag welke instantie de aanvraag dient goed te keuren/af te wijzen? De gemeentelijke omgevingsambtenaar of het college van burgemeester en schepenen?

De gemeentelijke omgevingsambtenaar zal 'beoordelen'. Maar de 'beslissing' wordt genomen door het college van burgemeester en schepenen. Voor een leek is dit niet duidelijk. Dient het college steeds de 'beoordeling' van de omgevingsambtenaar te volgen?

21/ Bij aankoop van de woning was het niet mogelijk te weten dat achter de beperkte tuinen een buurtparking zou komen. Dit betekent een waardeverlies.

22/ De aanvraag is ongeveer identiek aan een eerder ingediende aanvraag die momenteel nog in beroep ligt. Daarom mag deze vergunning niet verleend worden zolang de Raad geen uitspraak heeft gedaan over de lopende procedure.

In de vraag tot vernietiging aan de Raad voor Vergunningenbetwisting waren 3 belangrijke argumenten naar voren geschoven:

- Het ontwerp wijkt ongeoorloofd af van het BPA. Wettelijk zijn er mogelijkheden om af te wijken voor de aanleg van een gemeenteweg. Er wordt in het beroep betwist dat de aanleg van een buurtweg een gemeenteweg is.
  1. De aanvraag heeft betrekking op een afzonderlijke, diep gelegen 'buurtparking' bestaande uit 25 parkeerplaatsen, wat geen "verkeersweg met rijstroken" betreft in de zin van artikel 3, §1, 2° van het Besluit Handelingen Algemeen Belang.
  2. Aangezien de buurtparking daarenboven uitzonderlijk diep gelegen is betreft het ook geen "gebruikelijke aanhorigheid van de rijweg" waardoor dit ook niet "Als handelingen van algemeen belang, zoals bedoeld in artikel 4.1.1, 5°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening" kan beschouwd worden. Ook de inplanting maakt duidelijk dat de gecreëerde weg louter als doel heeft de parkings te bereiken. Deze is dus geen zuivere verkeersweg.
  3. De inplanting van een buurtparking is, ook wat betreft de impact, duidelijk te onderscheiden van een verkeersweg op zich, waardoor de kwalificatie als "handeling met een ruimtelijk beperkte impact" verkeerd en onwettig is.
  4. De deputatie heeft op een onjuiste en onwettige manier geoordeeld dat de aanvraag zou vallen onder artikel 3, § 1, 2° van voormeld besluit. Zij kon om die reden dan ook geen toepassing maken van artikel 4.4.7, § 2 VCRO.
  5. De aanvraag valt eveneens niet onder 3§1,4° Besluit Handelingen Algemeen Belang "de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuren", noch onder "11° andere constructies van algemeen belang dan de constructies, vermeld in

punt 1° tot en met 10°, voor zover : a) bij de aanleg of bouw ervan de totale grondoppervlakte van het nieuwe gedeelte beperkt blijft tot maximaal 100 vierkante meter en de hoogte tot maximaal 20 meter; ...”

- De effecten op de omgeving worden in de aanvraag geminimaliseerd. De langdurige hinder tijdens het gebruik van de parking en toename aan zoekverkeer worden hierin niet erkend.
- De vergunning moet worden geweigerd als de aanvraag onverenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening zoals beschreven in de VCRO.

Gewoonlijk neemt het College van Burgemeester en Schepenen standpunt in over de ingediende bezwaren, dit als vergunningverlenende overheid of in kader van een advies aan de hogere overheid die als vergunningverlenende overheid optreedt. Bij aanvragen van de stad zelf, waarbij de hogere overheid vergunningverlenende overheid is zoals hier, is er geen advies van het College van Burgemeester en Schepenen en staat de vergunningverlenende overheid dus zelf in voor de behandeling van de bezwaren. Het College neemt hier bijgevolg ook geen standpunt in over de ingediende bezwaren.

Aangezien de aanvraag wegenwerken omvat waarvoor de gemeenteraad beslissingsbevoegdheid heeft, neemt de gemeenteraad daarover een besluit.

De gemeenteraad neemt daarbij wel kennis van de standpunten, opmerkingen en bezwaren die zijn ingediend tijdens het openbaar onderzoek.

In het kader van de motivering van deze gemeenteraadsbeslissing wordt dus wel inhoudelijk rekening gehouden met die elementen die in de bezwaren aan bod komen en die betrekking hebben op de aspecten waarover de gemeenteraad zich moet uitspreken.

In uitvoering van artikel 12 van het decreet over de gemeentewegen keurt de gemeenteraad een rooilijnplan goed. In uitvoering van artikel 31 van het decreet betreffende de Omgevingsvergunning neemt de gemeenteraad een beslissing over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg alvorens de bevoegde overheid een beslissing neemt over de vergunningsaanvraag. De gemeenteraad neemt daarbij kennis van de standpunten, opmerkingen en bezwaren die zijn ingediend tijdens het openbaar onderzoek. De gemeenteraad spreekt zich ook uit over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg, en over de eventuele opname in het openbaar domein.

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

### **Locatie en omvang**

De aanleg van de nieuwe weg met aanhorige parkeerplaatsen komt in de plaats van de onrechtmatig tot stand gekomen parking naast het buurtcentrum, en komt tussen de achterzijden van de woningen aan de Hogepontstraat en Rosa Geingerstraat.

Er is op deze locatie een hoge parkeerbehoefte vanuit buurtbewoners. Parkeren is een behoefte voor de bewoners van de stad, die niet altijd op privaat domein kan worden ingericht en daardoor een deel van het openbaar domein inneemt. Er worden bijgevolg parkeerplaatsen

ingericht waarbij bij de inrichting rekening wordt gehouden met de mogelijke impact van deze parking op omwonenden en de leefomgeving.

De huidige steenslagverharding is niet vergund als parking maar wordt wel als dusdanig gebruikt. De steenslagverharding is er gekomen tijdens de werken aan de omliggende straten omdat het parkeeraanbod in deze straten op dat moment niet bruikbaar was. Het was niet de bedoeling om deze grindverharding langdurig als parking te gebruiken.

De parkeerplaatsen die we met voorliggende aanvraag realiseren, zijn extra parkeerplaatsen ten opzichte van het huidige vergunde aanbod.

De nieuwe weg en parking krijgt het statuut van woonerf en is ook zo vormgegeven. De inplanting, maatvoering en materiaalkeuze is erop gericht een duidelijk afleesbare buurtparking te creëren.

Rekening houdend met de parkeerdata waaruit blijkt dat 70% van de parkeerders een bewonerskaart heeft, zullen ook hoofdzakelijk bewoners uit de buurt hier zoeken. Het feit dat de nieuwe gemeenteweg niet zichtbaar is vanop de bestaande straat zorgt er voor dat enkel bewoners die dit kennen hier zullen komen. Dit is anders dan bij de huidige parking.

Gelet op voorgaande zal dit voor beperkt zoekverkeer en overlast zorgen. Mocht de parking rechtstreeks zichtbaar zijn van op de bestaande weg wordt er veel meer zoekverkeer aangetrokken. De achtergelegen ligging is bijgevolg een meerwaarde voor de doelgroep namelijk de bewoners. Er zal nog voldoende sociale controle zijn door de ligging van de parking tussen bewoning.

De situatie is heel goed te vergelijken met de recente ontwikkeling rondom de Zeemanstuin aan de Hogeweg. Hier paalt zowat iedere woning vooraan aan een verkeersluw woonerf en achteraan aan een openbare parkeercluster. Dit geeft het voordeel dat de tuinen ook bereikbaar worden voor de aanpalenden om bv de fiets op het eigen terrein te stallen of tuinafval weg te brengen zonder de volledige rijwoning te doorkruisen.

De nieuwe inrichting geeft een antwoord op de parkeerbehoefte van de buurt, en niet zoals de huidige parking die een ruimer gebruik kent dat we als stad naar de randparkings verwijzen. De parkeerdruk zal hierdoor dalen en er blijven meer plaatsen over voor de omwonenden zelf. Hierdoor zullen de aanvoerende routes van de omliggende wooncluster minder verkeer ondervinden, wat de woonkwaliteit zal verbeteren.

Zowel de effecten in aanlegfase als exploitatiefase zijn beschreven in de MER-screening.

Het is in alle geval ook de bedoeling van de stad om het gebruik van de parking te evalueren en bij te sturen met signalisatie mocht ongewenst gebruik ontstaan. De aanvraag omvat de verharding, de signalisatie zelf is vrijgesteld van omgevingsvergunning en kan dus later nog worden aangepast.

Mocht na evaluatie blijken dat er te veel zoekverkeer ontstaat kan door signalisatie thv de aansluiting van het woonerf op de Rosa Geingerstraat duidelijk gemaakt worden dat er in het nieuwe woonerf enkel bewonersparkeerplaatsen aanwezig zijn.

## **Inrichting**

Door de stad slim te verdichten en tegelijk ook op welgerichte plaatsen te ontpitten wordt een evenwicht gezocht binnen de beperkte ruimte. Voor dit binnengebied is een visie uitgewerkt waarbij het groen maximaal aanéénsluitend is voorzien om zo de grootst mogelijke impact te hebben en in de rand plaats te maken voor de behoefte aan parkeerplaatsen en woningen.

De aanvraag voorziet de aanleg van de toegangsweg tot de parkeerplaatsen in betonnen grasdallen en doet bijgevolg een inspanning om de nieuwe verharding maximaal waterdoorlatend te maken. Samen met het behoud van 3 bomen en de aanplanting van 6 nieuwe bomen, en de omliggende groenstroken kunnen we stellen dat de buurtparking een duidelijk groen karakter krijgt.

Hierdoor is het mogelijk om ondanks het gevraagde programma aan parkeerplaatsen toch een zo verantwoord mogelijke parking aan te leggen. Het is eigen aan een parking dat verharding voorzien wordt maar door slechts te verharden wat strikt noodzakelijk is, en het water ter plaatse te laten infiltreren, worden de effecten op de bodem en de waterhuishouding beperkt.

De vorm van het perceel is bepalend voor het inrichten van de parking, dubbelzijdig parkeren is op deze locatie niet mogelijk gezien de beschikbare breedte. De maatvoering voldoet wel aan de richtlijnen van het Integraal Plan Openbaar Domein. Zowel ter hoogte van de parkeerplaatsen als bij de rijloper is enkel verhard waar de wielen zullen komen en wordt de ruimte waar de voertuigen enkel zullen overhangen groen ingericht. Bijgevolg is 5m beschikbaar voor parkeren en 6,5m voor in- en uitrijden.

De aanleg, inrichting en het beheer gebeurt door de stad Gent en de parking heeft duidelijk een openbaar karakter, het is dan ook evident om deze formeel op te nemen in het openbaar domein.

Gezien het beperkt aantal parkeerplaatsen zijn de te verwachten kruisende bewegingen thv de aansluiting op de bestaande weg minimaal, kruisende bewegingen tussen 2 wagens op de nieuwe rijloper zelf blijven mogelijk, alsook keren, binnen het voorziene straatprofiel.

De breedte van de parkeerplaatsen is 2,4 m. Binnen de stad worden parkeerplaatsen voor lang parkeren aan een breedte van minimaal 2,3m voorzien, parkeerplaatsen met een hoge rotatie op 2,5m breedte. Ondanks dat we hier uitgaan van lang parkeren is toch een iets comfortabeler maat gehanteerd dan het strikt noodzakelijke.

De parking is beperkt in lengte waardoor het niet noodzakelijk is om helemaal tot achteraan door te rijden om vast te kunnen stellen dat er geen vrije plaatsen meer aanwezig zijn. Keren is net mogelijk op de rijloper als alle parkeerplaatsen vol staan.

De inrichting van de groenzone is niet vergunningsplichtig en maakt deel uit van een afzonderlijk ontwerp dat door de groendienst opgemaakt wordt. De volledige zone die heringericht wordt binnen de rooilijnen van de gemeenteweg is bij deze aanvraag ingekleurd. Dit om aan te geven dat we het deel van de onrechtmatig tot stand gekomen parking zullen omvormen tot een groenzone.

De biodiversiteit hangt in deze sterk af van het toegepaste groenbeheer. Tot voor de aanleg van de tijdelijke parking aan de Neerscheldestraat is de groenzone steeds beheerd geweest als een intensief gemaaid gazon. Ondertussen is dit niet meer de gewenste beheersvorm van openbare groenzones. Er wordt meer en meer overgegaan naar extensief gemaaide groenzones zoals beschreven in het harmonisch park- en groenbeheer. Het is dan ook de bedoeling om na de inrichting van de parking de groenzones kwalitatief in te richten, te voorzien van meer en bloemrijkere beplanting en extensiever te beheren.

Door de inrit naar de zone met de effectieve parking in betonstraatstenen aan te leggen wordt de geluidshinder direct naast de gevel van Rosa Geingerstraat nr 2 beperkt. Wagens die over grasdallen rijden maken meer lawaai dan wagens die over betonstraatstenen rijden. Gezien de ligging vlak tegen de gevel van dit gebouw is dit bijgevolg niet aan te raden.

De verharding wordt aangelegd in helling die afwatert weg van de gevel, er is voldoende dwars- en langshelling om te vermijden dat er plassen blijven staan. Er zal geen hinder zijn naar de gevel.

### **Doelpubliek**

Gezien het geldende parkeerregime en de ligging wordt de huidige tijdelijke parking gebruikt door meer dan bewoners alleen, hij is heel zichtbaar en bijgevolg ook makkelijk te vinden door iemand die de buurt niet goed kent.

Dit is echter niet het gebruik dat nagestreefd wordt in dergelijke woonomgeving, een zichtbare parking zonder beperkend regime is aantrekkelijk voor mensen van buiten de wijk waardoor minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de buurtbewoners zelf.

Aangezien de nieuwe parking voor buurtbewoners dient, worden mensen die vandaag de tijdelijke parking gebruiken om te pendelen doorverwezen naar de P&R parkings aan de rand van de stad - zoals bv aan de B401 in Ledeberg - in plaats van midden in het woonweefsel. Het buurthuis en het park heeft als doelgroep de mensen uit de buurt. Het is niet aangewezen hier activiteiten te organiseren waar mensen met de auto op af komen.

De bewoners waarvoor we deze buurtparking wel aanleggen, parkeren hier langdurig. Dit is net belangrijk om het aantal bewegingen en de overlast te beperken.

Het is in alle geval ook de bedoeling van de stad om dit te evalueren en bij te sturen met signalisatie mocht ongewenst gebruik ontstaan. De aanvraag omvat de verharding, de signalisatie is vrijgesteld.

Iedere parkeerplaats kan na evaluatie en aanpassen van de signalisatie in principe dienst doen als bewonersparkeerplaats, plaats voor deelauto's en als toekomstige laadplaats voor elektrische wagens.

Door het beperken van de verharde ruimte in functie van het in- en uitrijden wordt duidelijk aangegeven dat langsparkeren in de groenstrook aan de zijde van de Rosa Geingerstraat niet

aanvaard wordt. Gezien het statuut als woonerf is het wettelijk ook enkel toegelaten om te parkeren in de aangeduide vakken.

Gezien we de parking toegankelijk willen houden voor de brandweer, is wel ruimte nodig, als mensen hier misbruik van maken zijn ze in overtreding en kan de politie verbaliseren.

### **Toegankelijkheid**

Voor het aanleggen van gelijkgrondse parkings moeten voertuigen van de brandweer tot op een afstand van maximaal 60m kunnen naderen. Dit maakt op zich dat de brandweer in principe maar tot aan de eerste parkeerplaats moet kunnen rijden. De totale lengte van de strook met parkeerplaatsen is immers beperkt tot 59,4m. Desondanks kan de brandweer toch tot achteraan rijden. De bochtstralen voor de brandweer zijn gesimuleerd en voldoen aan de door de brandweer gestelde eisen.

De scherpe bocht zorgt er voor dat wagens voldoende traag de parking zullen oprijden waardoor het risico op conflicten beperkt is. Het aantal te verwachten kruisende bewegingen is eerder laag gezien het beperkte aantal parkeerplaatsen. Hierdoor wordt ook geen overmatige hinder naar de omwonenden verwacht.

De Rosa Geingerstraat krijgt samen met de buurtparking het statuut van een woonerf, er is geen hiërarchie tussen de parking en de reeds bestaande straat. Alle verkeer dat hier komt is louter bestemmingsverkeer. De weg heeft een verloop van betonstraatstenen naar grassdallen, hierdoor wordt het visueel ontraden deze weg in te rijden voor wie niet in deze zone moet zijn. Mocht dit echter wel het geval zijn, is het einde van de verharding in betonstraatstenen al in zicht nog voor men er in rijdt. Men weet bijgevolg al bij het inrijden dat deze straat doodloopt.

Het is een van de uitgangspunten van het ontwerp om de private percelen toe te laten om toegangspoortjes te voorzien richting de parking. Net daarom nemen de parkeervakken en de rijweg niet de volle ruimte in van het beschikbare perceel maar houden ze afstand tov de perceelgrens van de woningen aan de Hogepontstraat en Rosa Geingerstraat. De eigenaars van de woningen moeten wel een omgevingsvergunning aanvragen en bekomen voordat ze deze nieuwe deuren mogen realiseren.

### **Alternatieven**

Er is geen wettelijke verplichting om als overheid een bepaald aanbod aan parkeerplaatsen op het openbaar domein te voorzien. Bovendien vragen parkeerplaatsen veel ruimte voor een monotoon en eerder geprivatiseerd gebruik. Het is steeds zoeken naar een evenwicht tussen ruimtelijke kwaliteit en een aanbod aan parkeren. Iedere parkeerplaats moet gezien worden als een gunst aan de bewoners waarbij een privatieve behoefte opgevangen wordt op het openbaar domein. Sommige bewoners willen meer bomen, andere meer fietsenstallingen en nog andere willen meer parkeerplaatsen. De ruimte in de stad is beperkt en hier wordt geoordeeld dat een evenwicht gevonden is.

### **Bijkomende infrastructuur**

Het plaatsen van een fietsenstalling op openbaar domein is vrijgesteld van vergunning. De inrichting van de fietsenstalling werd bijgevolg niet ingetekend op de plannen en dat is ook niet noodzakelijk. Hetzelfde geldt voor de laadpunten voor de elektrische wagens. Ze zijn beide vermeld om de bewoners een duidelijk beeld te geven dat ook aan deze aspecten gedacht is en dat deze nadien toegevoegd worden aan de aanleg. Beide elementen worden binnen een afzonderlijke opdracht door een andere dienstverlener uitgevoerd.

Parkeerplaatsen voor autodelen zien er in se niet anders uit dan reguliere parkeerplaatsen, enkel de signalisatie is anders, iedere parkeerplaats komt hier bijgevolg voor in aanmerking. Er zijn bijgevolg 25 potentiële parkeerplaatsen voor (elektrische) deelwagens in een ideale wereld.

Parkeerplaatsen voor mindervaliden organiseren we bij voorkeur in een regulier systeem van straatparkeren. De overbreedte is hier aanwezig op het voetpad en de rijloper en vraagt op die manier geen extra verharding. De langsparkeerplaatsen in de Neerscheldestraat komen hier het best voor in aanmerking. Ook het invoeren van deze plaatsen is louter signalisatie.

De verlichtingspunten zijn ingetekend op de plannen en afgestemd met Fluvius die deze werken zal uitvoeren. De uitwerking van het verlichtingsplan is onderdeel van een afzonderlijke opdracht en maakt geen deel uit van dit dossier.

Zoals steeds wordt lichtoverlast naar aanpalende percelen maximaal vermeden. De centrale inplanting van de lichtpunten in cadans met de bomen zal zorgen voor een gelijkmatige verlichting van de circulatiezone.

Om te komen tot een correcte spreiding van het licht moeten deze afstanden constant zijn. Het is bijgevolg niet evident om de positie van bomen en lichtpunten te ruilen. De lichtpunten staan centraal tussen de parkeerplaatsen en worden vooral gericht op de rijloper. Strooilicht in de achtertuinen van de woningen wordt hierbij vermeden.

Verlichtingspalen op openbaar domein zijn vrijgesteld van vergunning, het is dus niet nodig dat het type verlichtingsarmatuur reeds in de omgevingsvergunning beschreven is.

### **Hemelwater**

Er wordt in het projectgebied geen aanleg van riolering voorzien doordat de gebruikte materialen waterdoorlatend zijn. De verbinding tussen de bestaande rijloper in de Rosa Geingerstraat en de parking helt af naar de bestaande rijloper, daar kan het hemelwater met de bestaande RWA-leiding mee afgevoerd worden.

Uit de infiltratiemetingen die uitgevoerd zijn blijkt dat de infiltratiewaarden ruimschoots beter zijn ( $2,35 \times 10^{-4}$  mm/s en  $5,81 \times 10^{-5}$  m/s) dan de minimale van  $0,5 \times 10^{-6}$  m/s wat de norm is voor een infiltratievoorziening zonder overloop. Vanuit deze vaststelling kunnen we aannemen dat de overloop op zich niet nodig is en bijgevolg niet tot een overbelasting van het rioleringsstelsel zal leiden.

### **Buurtinformatie en overige projecten in de omgeving**

Er is op 30 januari 2018 een infomoment doorgegaan rond de aanleg van de parking. De bewoners kregen zo de kans hun opmerkingen te formuleren. In de mate van het mogelijke werd hiermee rekening gehouden in de verdere uitwerking van de plannen. In tegenstelling tot wat de bezwaarschrijvers aangeven werd maximaal rekening gehouden met de bezwaren die bij de vorige procedure geuit werden. Zo werd de onduidelijkheid over de te behouden bomen weggewerkt en werden extra bomen en verlichting toegevoegd aan het ontwerp.

De vraag naar meer groen in de buurt is opgenomen in het RUP Groen dat een parkzone voorziet ten westen van de Rosa Geingerstraat.

De aanvraag is op het Omgevingsloket en op de plannen duidelijk afgebakend en bevindt zich op de percelen 1F3 en 335C aan de oostzijde van de Rose Geingerstraat. De beoordeling van deze aanvraag beperkt zich dan ook tot de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen.

De westzijde van de Rosa Geingerstraat is opgenomen in het RUP Groen waarmee een bestemmingswijziging is doorgevoerd van ca. 25m straatlengte van de zone voor woningen uit het BPA naar zone voor park. De stedenbouwkundige voorschriften van het RUP laten geen parkeerplaatsen toe. De inrichting van de zone ten westen van de Rosa Geingerstraat als buurtparking is dus stedenbouwkundig absoluut niet gewenst.

De verkavelingsaanvraag 2017 GB 144/00 voor sociale meergezinswoningen werd ingetrokken in 2019. De bezwaren omtrent mogelijke gebouwen zijn in deze aanvraag niet aan de orde. De plannen rond verdere ontwikkeling na vernietiging van de verkavelingsvergunning door de RVVB in 2019 zijn momenteel onvoldoende concreet uitgewerkt, zodat de cumulatieve effecten ervan met de buurtparking op dit moment niet in concreto kunnen onderzocht worden.

De parkeerdruk van de potentiële toekomstige ontwikkeling moet volgens de parkeerrichtlijnen steeds binnen de eigen ontwikkeling opgevangen worden. Iedere parkeerplaats op het openbaar domein is een gunst tov alle bewoners (huidige en eventuele toekomstige).

## **Conclusie**

De voorgestelde werken voldoen dus aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit. Er wordt voldaan aan de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.

## **Bijgevoegde bijlage(n):**

- 20230307\_AV\_RLParkingNeerscheldestraat\_getekendMB\_IV.pdf (deel van de beslissing)

## **Voorstel**

**Legt aan de gemeenteraad voor ter beslissing:**

### **Artikel 1:**

Keurt het rooilijnplan zoals opgenomen in bijlage, goed.

**Artikel 2:**

Keurt de ligging, breedte en uitrusting van de gemeentewegen, zoals ontworpen in de omgevingsvergunningaanvraag, gelegen Neerscheldestraat en kadastraal gekend als afdeling 22 sectie B nrs. 1F3 en 335C, goed.



