



Vergadering van 16 november 2023

**2023\_GR\_00927 De aanleg van een gemeenteweg in kader van OMV\_2023085333 K - aanvraag omgevingsvergunning voor het creëren van een directe voorwaardelijke toegang parkeergebouw Het Getouw - met openbaar onderzoek - Maïsstraat, 9000 Gent - 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**

Yves Roelandt namens Stad Gent diende een omgevingsvergunningsaanvraag in voor gronden gelegen aan Maïsstraat kadastraal gekend als afdeling 10 sectie K nr. 28Y.

De aanvraag heeft betrekking op 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 14/07/2023 ingediend bij de deputatie. Op 14/07/2023 werd aan het college van burgemeester en schepenen gevraagd een openbaar onderzoek te organiseren en de aanvraag voor te leggen aan de gemeenteraad. Er werd ook gevraagd advies uit te brengen.

#### *Beschrijving aanvraag:*

Tussen parkeergebouw 'Het Getouw' en de Maïsstraat loopt een bestaande brandweg, bestaande uit grasdallen. De oppervlakte van deze weg bedraagt ca. 181,39m<sup>2</sup>. Langs de Maïsstraat sluit de weg aan op het voetpad van de Maïsstraat. Ter hoogte van de oprit is een schuine boordsteen voorzien.

De brandweg heeft een breedte van 4,19m in het eerste gedeelte, aansluitend aan de Maisstraat. Centraal langs de boom bedraagt de breedte 4,49m en ter hoogte van de aansluiting met de Getouwstraat wordt de breedte van de weg versmald naar 4m.

Langs de zijde van de Getouwstraat sluit de brandweg aan op het doodlopend stuk betonweg – afgescheiden door twee overrijdbare paaltjes – welke uitkomt op de Getouwstraat, alwaar parkeergebouw ‘Het Getouw’ gelegen is.

Deze aanvraag heeft als doel om de voorziene brandweg om te vormen naar gemeenteweg en nieuwe rooilijnen vast te leggen. Voor deze omvorming naar gemeenteweg moeten er beperkte wijzigingen of werken gebeuren aan de bestaande vormgeving, aansluitingen en verharding.

Het doel van deze weg is om toegankelijkheid te voorzien in eerste instantie voor de trage weggebruikers, fietsers en voetgangers. Daarnaast wordt een beperkte toegang in 1 richting voorzien ten voordele van auto gebruikers, namelijk van de Maisstraat naar de Getouwstraat/Gaardeniersweg. De toegang wordt beperkt tot buurtbewoners die ook abonnementhouder zijn van het parkeergebouw Parking Het Getouw.

De toegang wordt gecontroleerd via een ANPR systeem met camera in functie van handhaving. Ter hoogte van de inrit zal ook een verkeersbord C3 voorzien worden met onderbord “uitgezonderd vergunninghouders”.

Daarnaast worden bijkomende infrastructuur elementen toegevoegd welke vrijgesteld zijn van een omgevingsvergunning, passend binnen de natuurlijke context van de omgeving, om te vermijden dat er naast het wegprofiel gereden wordt en zo ook de bestaande boom beschermd wordt. Deze infrastructuur elementen zorgen niet voor bijkomende verharding of vormgeving.

#### *Procedure:*

Het openbaar onderzoek werd gehouden van 21 augustus 2023 tot 19 september 2023.

Resultaat : geen petitielijsten, geen schriftelijke bezwaren, geen schriftelijke gebundelde bezwaren, geen mondelinge bezwaren en 5 digitale bezwaren

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

1/ Er wordt gesteld dat in eerste instantie de belofte werd gemaakt om geen doorsteek vanuit de Maisstraat te voorzien naar het parkeergebouw. Het is niet de vraag van buurtbewoners om deze toegang te voorzien, integendeel. Er wordt gevreesd dat deze doorsteek een verhoging van de verkeersdruk met zich mee zal brengen waardoor de omliggende straten hun rust verliezen.

Zo zou ook de rust van het naastgelegen parkje in gedrang komen waarvoor ook nog eens uitbreidingsplannen voor bestaan om meer groen te voorzien. Eveneens wordt de vrees geuit dat deze doorgang voor gevaarlijke situaties zal zorgen.

*Antwoord: De stad voorziet maatregelen om geen overlast te veroorzaken:*

- Er is een strikte beperking tot één doelgroep (bewoners met een bewonersabonnement in het Getouw, die slechts in één rijrichting de weg mogen gebruiken)
- Het gebruik van de weg wordt gehandhaafd. Concreet: met ANPR camera's die C3-borden met onderbord “uitgezonderd vergunninghouders bewonersabonnement Het Getouw” zullen handhaven op basis waarvan GAS4-boetes kunnen uitgeschreven worden

- De weg wordt afgebakend zodat niet van het tracé kan afgeweken worden. Er is ook specifieke aandacht voor de waardevolle boom die langs het tracé ligt. Hier voorzien we bijkomende elementen om te vermijden dat over de wortels wordt gereden, wat nefast zou zijn voor de gezondheid van deze boom.

*Deze elementen zijn vrijgesteld van vergunning en vormen daardoor niet het voorwerp van de aanvraag. Toch zijn deze elementen bepalend om aan de omwonenden de beperkte impact te kunnen meegeven.*

2/ Het creëren van een toegang voor gemotoriseerd vervoer is strijdig met het thematisch RUP groen. De bestaande “brandgang” nu open stellen voor andere doeleinden staat haaks op het RUP en belemmert de toekomstige doorgang voor actieve weggebruikers naar het toekomstige Bloemekenspark fase 3. De huidige aanvraag neemt geen verwijzing mee in de aanleg van het nieuwe Bloemekenspark.

*Antwoord: Het voorstel wijkt inderdaad beperkt af van het RUP. Voor deze beperkte ingreep en gelet op het feit dat het om een lokale weg gaat, kan gebruik gemaakt worden van de afwijkmogelijkheid voor handelingen van algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact (VCRO art 4.4.7§2).*

*Door het tevens wijzigen van het statuut naar gemeenteweg zullen ook actieve weggebruikers over deze weg zich kunnen verplaatsen. De bezorgdheid omtrent de impact en gebruikers werd eveneens bij punt 1 behandeld.*

3/ Er wordt de vrees geuit dat de “voorwaardelijke” toegang een rekbaar begrip is en geen voldoende garantie biedt dat deze weg enkel voor abonneementhouders zal zijn. Het is ook onvoldoende duidelijk wat beperkte bijkomende hinder juist inhoudt. Bijkomend: zal na oplevering ook de druk afgehouden kunnen worden om de toegangsweg ook voor andere doeleinden open te stellen?

*Antwoord: Het is een terechte vrees dat deze weg door meerdere gebruikers gebruikt zal worden buiten de beoogde doelgroep. Zoals eerder omschreven betreft het doel van deze aanvraag om verbinding te voorzien voor 1 heel specifieke groep bewoners en hulpdiensten. De hulpdiensten zullen enkel bij calamiteiten passeren. De buurtbewoners zijn gevat door reglementering die meegedeeld wordt bij het aangaan van een engagement om gebruik te maken van het parkeergebouw. De controle gebeurt via ANPR-camera bewaking en beboeting bij onrechtmatig gebruik. Dit kan gehandhaafd worden via regelgeving buiten het stedenbouwkundige aspect.*

4/ Deze toegang is ook tegenstrijdig met de intenties van de Gaardeniersweg om de Maisstraat te ontlasten.

*Antwoord: het circulatieplan voorziet inderdaad het scheiden van het economisch verkeer dat de UCO-site genereert van het lokaal bestemmingsverkeer van de Bloemekenswijk. De Gaardeniersweg ontlast nu – sinds de invoering van het circulatieplan – de Maisstraat van dit economisch verkeer.*

*De directe voorwaardelijke toegangsweg is uitdrukkelijk enkel bestemd voor bewonersverkeer (met abonnement en in één richting) dat een bestemming heeft in het parkeergebouw en is dus beperkt tot wat als lokaal verkeer beschouwd wordt. Door deze toegangsweg enkel en alleen open te stellen voor de lokale bewoners wordt deze scheiding alsnog bevestigd. Het zorgt er eveneens voor dat buurtbewoners niet onnodig moeten rondrijden om naar het parkeergebouw te rijden en zo kan het parkeren op openbaar domein bijkomend ontlast worden. Het*

*economische en het vrachtverkeer blijft bijgevolg uitgesloten om gebruik te maken van deze weg en zal steeds de zone van 'Het Getouw' moeten bereiken via de Nieuwevaart.*

5/ Er wordt gesteld dat de materialisatie van de weg onvoldoende duurzaam is om dagelijks verkeer aan te kunnen.

*Antwoord: er is momenteel gekozen om geen aanpassingen aan de materialisatie van het wegdek te voorzien. Dit omwille van het type verkeer (geen zwaar economisch verkeer) en het beperkt volume van verkeer (noteer ook dat momenteel hier eender welk gemotoriseerd verkeer deze weg gebruikt, ook al is dit op vandaag niet toegestaan). Ook zal bij de realisatie van Bloemekenspark fase 3 deze weg meegenomen worden in het ontwerp en een finale inrichting krijgen (aanmonding Maisstraat zal aangepast moeten worden) waarbij werken nodig zullen zijn.*

6/ De terminologie van voorwaarden voor de doorgang wordt in vraag gesteld.

6a/ wat zijn de voorwaarden?

6b/ hoe gaan de voorwaarden afgedwongen worden?

*Antwoord: de voorwaarden om toegang te verkrijgen tot de weg zijn reeds besproken bij punt 1 omtrent de maatregelen om overlast te beperken.*

*Alternatieven zoals slagbomen of ander fysieke hindernissen zijn niet weerhouden als oplossing omdat de functie van brandweg gevrijwaard moet blijven en de voertuigen van de brandweer ongehinderd over deze weg moeten kunnen rijden.*

7/ Het voorzien van de voorwaardelijke doorsteek zal leiden tot ongelijke behandeling waarbij de vraag gesteld wordt waarom werknemers van omliggende bedrijven geen gebruik mogen maken van deze doorsteek maar bewoners wel? Werknemers die uit het noorden komen moeten zo extra km blijven afleggen wat ook niet zal leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit, dat als argument wordt aangehaald om de doorsteek te voorzien.

*Antwoord: De motivatie waarom verkeersstromen gescheiden zijn werd reeds behandeld bij punt 4.*

*Werknemers van de bedrijven op de UCO-site is economisch verkeer en is om die reden niet gewenst op deze weg.*

8/ Er wordt gesteld dat het voorzien van de weg, en het voorzien van parkeerplaatsen voor bewoners, haaks staat op de intenties van de vergunning die destijds werd afgeleverd voor de oprichting van het parkeergebouw. De intenties werden toen geuit dat de parkeertoren enkel voor de zachte economische bedrijven gebruikt zou worden.

*Antwoord: de functie van de parkeertoren Het Getouw werd uitgebreid in januari 2022 (zie bijlage CBS): een nevenfunctie voor gemeenschapsvoorzieningen namelijk parkeren van bewoners en bezoekers. Het is in het kader van die functie-uitbreiding dat het openstellen van de brandweg voor bewonersparkeerders moet gezien worden. Het economische gebruik van de parking blijft het voornaamste. In de vergunning uit januari 2022 (OMV\_2022023310) werd aangetoond dat er voldoende plaatsen in het parkeergebouw zijn om deze functie uit te breiden met een beperkt gebruik door omwonenden.*

9/ Er wordt gesteld dat in de huidige situatie de parkeerdruk van de omgeving niet te hoog is. Er is geen behoefteonderzoek gevoerd naar eventuele extra parkeerplaatsen. Het lost eveneens het foutparkeren van marktbezoekers op zondag niet op. Bijkomend krijgen bewoners die naar

het containerpark gaan en een abonnement hebben nu het voordeel om een short-cut te nemen wat een ongelijkheid met zich meebrengt.

*Antwoord: de directe voorwaardelijke toegang faciliteert enkel een vlottere toegang tot het parkeergebouw. Het is niet de bedoeling om hier bijkomend doorgaand verkeer te faciliteren. Vandaar de strikte voorwaarden om hier enkel vergund (als abonnementshouder) over te kunnen rijden.*

*De problematiek van foutparkeren door marktbezoekers is gekend, maar maakt geen voorwerp uit van dit dossier. (wat niet wil zeggen dat hiervoor stadsintern niet naar oplossingen wordt gezocht).*

10/ Er wordt gesteld dat de effecten van deze weg met betrekking tot lawaai, geur en trillingen niet te onderschatten zijn voor de toekomstige (fragile) buurtbewoners van de naastliggende (sociale) woningen.

*Antwoord: ook hier: het gaat over een strikte beperkte doelgroep van lokaal bestemmingsverkeer; het is geen nieuwe doorsteek om sluikeverkeer te faciliteren. Wel integendeel: door de huidige bestaande toestand te reglementeren (en te handhaven) zal het bestaande sluikeverkeer dat files op onder meer de Nieuwevaart wil vermijden, net vermeden worden. In een volgende fase (Bloemekenspark fase 3) wordt deze weg meegenomen en krijgt deze haar finale inrichting.*

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 bij project-m.e.r.-screeningsplichtige projecten) is er geen advies van het College van Burgemeester en Schepenen. Voor de volledigheid worden de bezwaren in dit besluit mee behandeld, zodat de gemeenteraad ook op de hoogte is van het standpunt van het college over de ingediende bezwaren.

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

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

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 gemeenteweg heeft tot doel een beperkte verbinding te maken tussen de Bloemekenswijk en het parkeergebouw 'Het Getouw'. Om dat mogelijk te maken is een weg nodig tussen de Maïsstraat en Getouwstraat.

Voorafgaand heeft het college van burgemeester en schepenen een beslissing genomen om het parkeergebouw gedeeltelijk open te stellen voor lokale buurtbewoners en niet meer uitsluitend voor economisch verkeer.

Tot nu toe werd in het circulatieplan voor deze omgeving ingezet om een strikte scheiding te behouden tussen het lokale verkeer van de bewoners via Maïsstraat en omgeving, tegenover het economisch verkeer dat circuleert over de Getouwstraat.

Dit circulatieplan zorgt echter voor een inefficiënte mobiliteitsstroom voor buurtbewoners. Deze stroom is een drempel om gebruik te maken van het parkeergebouw dat recent opengesteld werd ten voordele van de buurtbewoners. Om die reden wordt een bestaande brandweerweg omgevormd naar gemeenteweg, gelegen tussen de Maïsstraat en Getouwstraat. Deze weg loopt door "zone voor park", zoals ingekleurd in het RUP Groen. De algemene RUP-voorschriften voor "park" laten echter geen nieuwe wegenis voor gemotoriseerd verkeer toe. Voor deze beperkte ingreep kan echter gebruik gemaakt worden van de afwijkingmogelijkheid voor handelingen van algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact zoals voorzien in artikel 4.4.7§2 van de VCRO.

### **Inrichting**

Door de stad slim te verdichten en tegelijk ook op welgerichte plaatsen te ontpitten wordt een evenwicht gezocht binnen de beperkte ruimte. Voor deze omgeving is een visie uitgewerkt waarbij het groen maximaal aanéénsluitend is voorzien en zal worden bij de heraanleg en uitbreiding van het Bloemekenspark. De impact in functie van verkeer, verhardingen en parkeren wordt bij voorkeur maximaal aan de rand voorzien.

Om de impact op het groen te beperken, wordt dan ook gebruik gemaakt van een bestaande verbinding die in eerste instantie aangelegd werd als brandweer ontsluiting. De brandweerontsluiting is vandaag bestaand en er zijn geen grote aanpassingen nodig om het gebruik daarvan beperkt uit te breiden als éézijdige verbinding voor buurtbewoners met een abonnement in de parking Getouw. De bestaande brandweerweg met de bestaande vormgeving en waterdoorlatende verharding in grasdallen blijft ongewijzigd. Deze verharding heeft een groen karakter en hoeft niet vervangen te worden door een ander.

Deze nieuwe gemeenteweg zal beperkt autoverkeer toelaten in een enkele rijrichting (richting de parking). Naast lokaal verkeer met als doel het parkeergebouw, is deze wegverbinding permanent toegankelijk voor voetgangers en fietsers. Met een afgeschuinde dorpel kan men langs de Maïsstraat oprijden.

Het gebruik van grasdallen zal ervoor zorgen dat de snelheid eerder beperkt is. Dit materiaal heeft eveneens niet de uitstraling van een klassieke weg waardoor gebruik ontmoedigd wordt.

De weg is in eerste instantie ontworpen en aangelegd in functie van hulpdiensten en blijft die functie ook behouden.

Deze verbinding bevat geen riolering en de huidige wegenis wordt als voldoende duurzaam ingeschat voor het beperkte publiek waarvoor de doorgang bedoeld is.

### **Opname in openbaar domein**

De huidige gronden zijn eigendom van SOGent. Met deze aanvraag zal deze weg mee opgenomen worden bij het openbaar domein van stad Gent.

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):**

- BA\_Toegangweg\_RL\_NB\_Rooilijnenplan.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 Maisstraat en kadastraal gekend als afdeling 10 sectie K nr. 28Y, goed

**Rooilijnplan Verbinding Maisstraat-Getouwstraat**  
**GENT, 10e AFDELING , SECTIE K**  
**PERCEELNUMMER: 28Y**

ONDERTEKENDE  
LANDMETER-EXPERT

GEZIEN EN GOEDGEKEURD DOOR DE ONDERGETEKENDE  
DIRECTEUR

DATUM:30/06/2023

SCHAAL: 1/250

Voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van ....

De adjunct-algemeen directeur

De voorzitter van de gemeenteraad

Het college van burgemeester en schepenen bevestigt dat onderhavig plan ter inzage van het publiek werd neergelegd van ..... tot.....

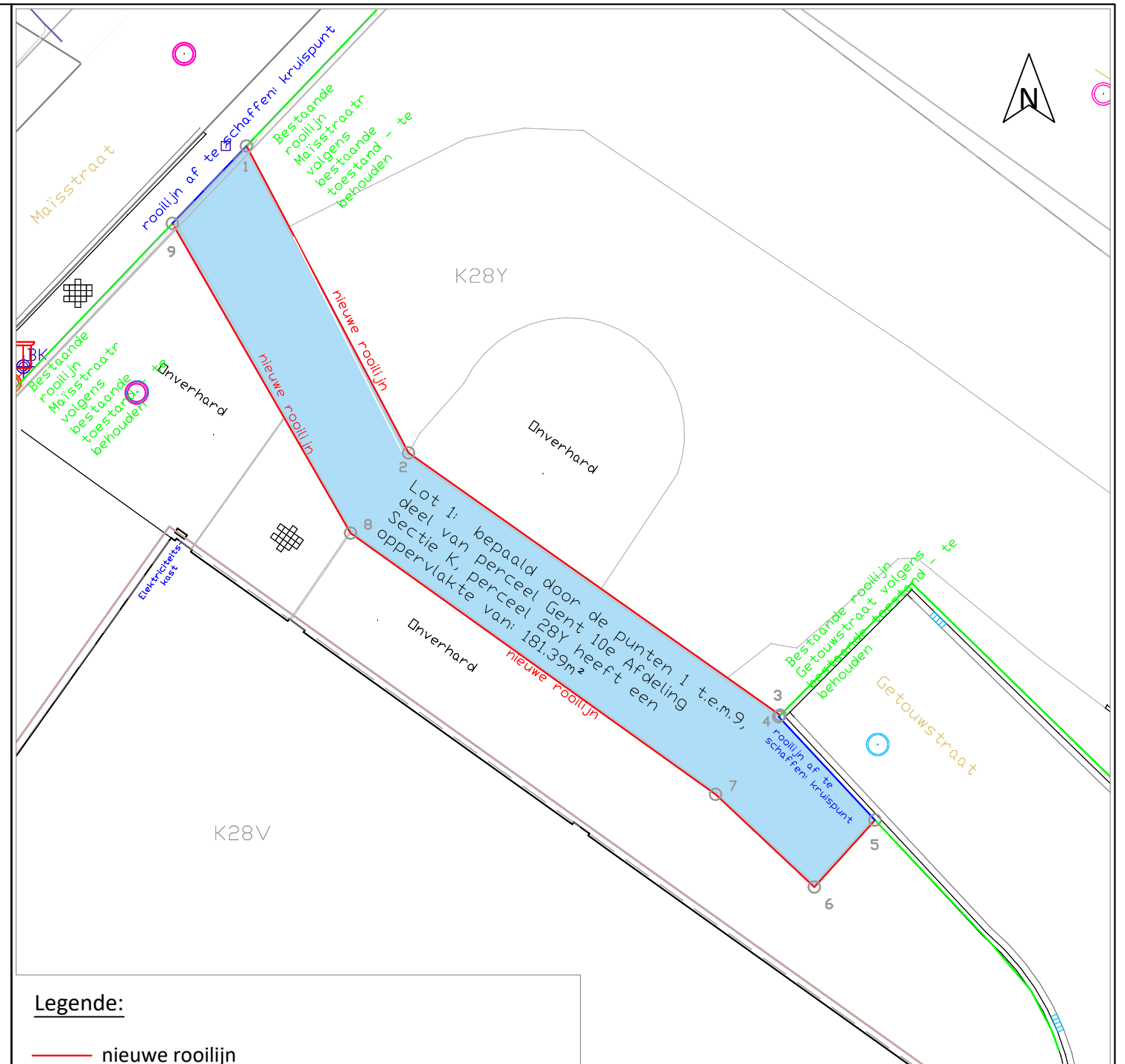
De adjunct-algemeen directeur

Voor de burgemeester

Definitief vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van ....

De adjunct-algemeen directeur

De voorzitter van de gemeenteraad



**Legende:**

- nieuwe rooilijn
- rooilijn te behouden
- rooilijn af te schaffen
- - - perceelsgrens

Ligingsplan schaal: 1/5000



**Coördinaten in Lambert-72 [m]**

Geen enkel punt werd extra gematerialiseerd

Nr	X	Y	afstanden
1	104096.37	196096.49	[1-2]=15.40m
2	104103.55	196082.87	[2-3]=20.18m
3	104120.04	196071.24	[3-4]=0.10m
4	104119.97	196071.17	[4-5]=6.26m
5	104124.24	196066.59	[5-6]=3.99m
6	104121.56	196063.63	[6-7]=6.01m
7	104117.17	196067.74	[7-8]=19.90m
8	104100.99	196079.32	[8-9]=15.85m
9	104093.08	196093.05	[9-1]=4.76m

**Beschrijving van de grenzen:**

- 1-2-3: achterkant kantsteen
- 3-4-5: achterkant boordsteen
- 5-6-7-8: achterkant kantsteen
- 8-1: grens grasdal

