



2023_CBS_12005 Integrale heraanleg van de Petercelle-as te Gent – Ontwerpplannen - Goedkeuring

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 14 december 2023

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter; Filip Watteeuw, schepen; Sofie Bracke, schepen
Tine Heyse, schepen; Sami Souguir, schepen; Bram Van Braeckvelt, schepen; Isabelle Heyndrickx, schepen; Hafsa El-Bazioui, schepen; Evita Willaert, schepen; Rudy Coddens, schepen
Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; Liesbet Vertriest, waarnemend adjunct-algemeendirecteur

Bevoegd: Filip Watteeuw

Betrokken: Sofie Bracke

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

- Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 56, § 3, 1°.

De beslissing wordt genomen op grond van:

- Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 2.

Motivering

In het kader van het proces “Heraanleg wegen” is voorzien dat, na het voeren van overleg met de diverse diensten, aan de hand waarvan het voorontwerp en ontwerp worden opgemaakt, de plannen voor goedkeuring voorgelegd worden aan het bestuur. Op die manier kunnen, na goedkeuring, bepaalde stappen vervroegd genomen worden, zoals het opstarten van de aanvraag tot omgevingsvergunning, verspreiding van de plannen naar nutsmaatschappijen, eerste coördinatievergadering ter voorbereiding van de uitvoering, de terugkoppeling naar bewoners, ...

Opmerking vooraf

In dit document wordt de noord-zuid tram-as “tram-as 1” genoemd en wordt de west-oost tram-as “tram-as 2” genoemd.

Projectgebied

Het projectgebied omvat enerzijds het volledige traject van tram-as 1 vanaf de aansluiting met het reeds gerealiseerde projectgebied van de centrumpleinen tot aan de R40 nl. Veldstraat,

Koophandelsplein, Nederkouter (inclusief de renovatie van de Ketelbrug) en Kortrijksepoortstraat en anderzijds een aantal aantakende segmenten van de zijstraten nl. Bennesteeg tot aan de Sint-Niklaasstraat, Hoornstraat, Voldersstraat tot aan de Korte Meer, Zonnestraat, Koophandelsplein (inclusief het voetpad op de Recolettenbrug), Ketelpoort, Tiebaertsteeg, Frans Tavernierstraat, Verlorenkost en de Coupure tot aan de aantakking met de Hospitaalbrug.

Oorsprong van het dossier

De tramassen:

De tramsporen moeten in het volledige projectgebied vervangen worden omdat ze in zeer slechte staat zijn en niet meer opgewaarderd kunnen worden via onderhoudswerken. De verhardingen tussen de sporen en naast de sporen zijn eveneens in slechte staat. Zie WIS-kwaliteiten hieronder: overwegend C1-C3 kwaliteiten, veelal van gevel tot gevel. De bestaande riolen kunnen onder een nieuwe trambedding enkel behouden blijven als de resterende levensduur van de riolen minstens 50 jaar bedraagt. Aangezien dat niet het geval is, moeten de riolen ook vernieuwd worden.

De Ketelbrug:

De stalen onderdelen van de Ketelbrug hebben een grondig onderhoud nodig (= renovatie). De renovatie van de Ketelbrug moet gecombineerd worden met de uitvoering van het project Petercelle-as:

- Bij het vernieuwen van de tramsporen moet de opbouw boven de brug aangepast worden
- Tram-as 1 moet gedurende een aanzienlijk aantal weken onderbroken worden om de brug te renoveren. Het is aangewezen dit te laten overlappen met het tijdsvenster waarin tram-as 1 onderbroken zal worden voor de uitvoering van het project Petercelle-as.

Bennesteeg:

De kwaliteit van de verharding is overwegend C1-C3
Door dit stukje van de Bennesteeg mee te nemen zullen na uitvoering van de cluster Predikherenlei(*) en de Pertercelle-as alle straten tussen de Sint-Niklaasstraat en de Leie vernieuwd zijn.

(): Cluster Predikherenlei is een afzonderlijk project en maakt geen deel uit van het projectgebied Petercelle-as. De cluster omvat Predikherenlei, Okkernootsteeg, Boeksteeg, Nodenaysteeg, Schuurkenstraat, Jan van Stopenberghestraat*

Hoornstraat en Voldersstraat tussen Veldstraat en Korte Meer:

Deze projectdelen zijn toegevoegd in functie van de aansluiting van de rioleringen.

Ketelpoort, Frans Tavernierstraat en Tiebaertsteeg:

De riolering in de Nederkouter moet vernieuwd worden (zie hierboven).
De nieuwe riolering moet aansluiten op de collector van Aquafin in de Ketelpoort. Bovendien is de kwaliteit van de verharding in de Ketelpoort, Frans Tavernierstraat en Tiebaertsteeg C1-C3.

Zoutstraat en Hebbrechtstraat:

De Zoutstraat is toegevoegd aan het projectgebied omwille van de aangrenzende projectontwikkeling op de voormalige site van de Vlaamse Waterweg.
In de Hebbrechtstraat is de kwaliteit van de verharding C1-C2.

Verlorenkost en deel van Coupure Links tot Hospitaalbrug:

De verkeersfilter is hier nog ingericht als een TIOD en krijgt een definitieve aanleg. Dit kruispunt van twee belangrijke fietsassen (de as Coupure – Bagattenstraat en de as Albert Baertsoenkaai – Lindenlei) moet heringericht worden om het voor fietsers en voetgangers leesbaarder en veiliger te maken.

Verlorenkostbrug:

De waterdichting op de draagstructuur van de Verlorenkostbrug moet vernieuwd worden en delen van de betonnen constructie moeten plaatselijk hersteld worden. Het is aangewezen de renovatie van de Verlorenkostbrug NIET te combineren met de uitvoering van het project Petercelle-as omdat de renovatie van de brug moet afgestemd worden op de nutswerken in de Verlorenkost.

De nutswerken in de Verlorenkost moeten uitgevoerd worden vóór de uitvoering van het project Petercelle-as. De renovatie van de Verlorenkostbrug maakt dus deel uit van een apart dossier.

Verkeersjuridisch statuut

Volderstraat en Hoornstraat

- Bestaande situatie: zone 30 met voetpaden (boordsteen opstand 12cm)
Rijweg in asfalt, voetpaden in platiënen/betonstraatstenen en -tegels, parkeerstroken in kasseien
- Nieuwe situatie: zone 30 fietsstraat met voetpaden (boordsteen opstand 2cm)
Rijweg in asfalt, voetpaden in natuursteen, laad- en loszone (Voldersstraat) in kasseien

Veldstraat (autovrij gebied binnenstad)

- Bestaande situatie: erf (natuur boordsteen opstand 2cm)
Rijloper in natuursteen kasseien (+tramsporen), natuursteen aan huizenzijde
- Nieuwe situatie: erf met voetpaden (boordsteen opstand 2cm)
Rijloper (+tramsporen) in uitgewassen beton, er naast natuursteen

Koophandelsplein

Deel tussen Veldstraat en Ketelbrug (tram-as 1)

- Bestaande situatie: zone 30 met voetpaden (boordsteen opstand 12cm)
Rijweg in asfalt (+tramsporen), voetpaden in betonstraatstenen en -tegels, parkeerstroken in kasseien
- Nieuwe situatie: zone 30 met voetpaden (boordsteen opstand 2cm)
Rijweg in uitgewassen beton (+tramsporen), voetpaden in natuursteen laad- en loszone in kasseien

Deel tussen Veldstraat en Recolettenbrug (tram-as 2)

- Bestaande situatie: erf met voetpaden (boordsteen opstand 12cm)
Rijweg in asfalt (+tramsporen), voetpaden in betonstraatstenen en -tegels
- Nieuwe situatie: erf
Gelijkgrondse natuursteenverharding (+tramsporen)

Zonnestraat

- Bestaande situatie: zone 30 met voetpaden (boordsteen opstand 12cm)
Rijweg in asfalt, voetpaden in natuursteen
- Nieuwe situatie: zone 30 met voetpaden (boordsteen opstand 2cm)
Rijweg in uitgewassen beton (+trasporen), voetpaden in natuursteen

Ketelpoort

- Bestaande situatie: zone 30 met voetpaden (boordsteen opstand 12cm)
Rijweg in natuursteen kasseien, voetpaden in natuursteen
- Nieuwe situatie: woonerf
Gelijkgrondse natuursteenverharding, laad- en loszone in kasseien

Nederkouter

- Bestaande situatie: zone 30 met voetpaden (boordsteen opstand 12cm)
Rijweg in asfalt (+trasporen), voetpaden in betonstraatstenen en -tegels,
parkeerstroken in kasseien
- Nieuwe situatie: zone 30 met voetpaden (boordsteen opstand 2cm)
Rijweg in uitgewassen beton (+trasporen), voetpaden in natuursteen

Verlorenkost

- Bestaande situatie: zone 30 met voetpaden (boordsteen opstand 12cm)
Rijweg in asfalt, voetpaden in betonstraatstenen en -tegels
- Nieuwe situatie: zone 30 met voetpaden (boordsteen opstand 12cm)
Rijweg in uitgewassen beton, voetpaden in natuursteen

Coupure Links

- Bestaande situatie: zone 30 met voetpaden (boordsteen opstand 12cm)
Rijweg in asfalt, voetpaden in betonstraatstenen en -tegels
- Nieuwe situatie: zone 30 met voetpaden (boordsteen opstand 12cm)
Rijweg in uitgewassen beton, voetpaden in natuursteen

Kortrijksepoortstraat

- Bestaande situatie: zone 30 met voetpaden (boordsteen opstand 12cm)
Rijweg in asfalt (+trasporen), voetpaden in betonstraatstenen en -tegels,
parkeerstroken in kasseien
- Nieuwe situatie: zone 30 met voetpaden (boordsteen opstand 2cm langs westelijke zijde
en boordsteen opstand 6 cm langs oostelijke zijde)
Rijweg in uitgewassen beton (+trasporen), voetpaden in betonstraatstenen, laad- en
loszones in kasseien

Data IKZ-vergaderingen

- 5 maart 2020 (het project werd toen nog "Cluster Koophandelsplein" genoemd)
- 9 juli 2020
- 17 februari 2022
- 23 juni 2022

- 2 maart 2023
- 22 juni 2023

Staat van de wegenis volgens WIS

Zie bijlage 1

20231214_DO_Petercelle-as_input CBS_beschrijvende nota_Bijlage 1_WIS-kwaliteiten overzichtsplan.pdf

Consultatie van de bevolking

De bevolking werd geconsulteerd via:

- Infomoment 27 oktober 2022: toelichting ontwerp (2200 uitnodigingen + herhaling via digitale nieuwsbrief dienst economie + aankondiging facebook/wijkregisseur)
- Infomoment 30 maart 2023: tweede toelichting ontwerp (2 afzonderlijke vergaderingen, opsplitsing buurt/ondernemers) (2200 uitnodigingen + herhaling via digitale nieuwsbrief dienst economie + aankondiging facebook/wijkregisseur + uitnodiging via digitale nieuwsbrief)

De input van de bezoekers tijdens de infomomenten en via mail achteraf werd in bijlage 2 opgedeeld per item:

- Parkeerplaatsen in de Kortrijksepoortstraat, Nederkouter en Ketelpoort
- Laad- en loszones voor vrachtwagens (afgekort L&L-zone)
- Fietsers
- Verkeersveiligheid
- Tram
- Terrassen
- Groenaanleg
- Algemeen / Allerlei

In bijlage 2 wordt per item overlopen

- hoe de situatie nu is
- wat er op de plannen stond die op de infomomenten getoond werden
- wat de input van de bevolking was
- wat er met die input gedaan werd
- wat er op het aangepast ontwerp staat

Bijlage 2:

20231214_DO_Petercelle-as_input CBS_beschrijvende nota_Bijlage 2_Consultatie bevolking.pdf

Beschrijving van de ontwerpkeuzes bovenbouw

Volgende doelstellingen liggen aan de basis van de gemaakte keuzes binnen het ontwerp:

- A. **Vlotte doorstroming van het openbaar vervoer met volwaardige toegankelijke haltes.**
- B. Voldoende ruimte om te laden en te lossen onafhankelijk van de trambaan
- C. Uitbouw van een **kwalitatieve winkel- en wandelboulevard** met een **integraal toegankelijke aanleg.**
- D. **Ruimte voor terrassen, rustpunten en groen** waar mogelijk.
- E. **Trajecten voor fietsers zijn weloverwogen**, fietsen stallen we in de buurt van de bestemming
- F. Behoud en herstel van de **erfgoedwaarden** binnen het projectgebied.
- G. Leesbaar en veilig openbaar domein met een **duidelijke doorvertaling van de keuzes uit het circulatieplan (knoop Verlorenkost...)**

A. Vlotte doorstroming van het openbaar vervoer met volwaardig toegankelijke haltes

Doorheen het projectgebied - met name van R40 (Kortrijksepoortstraat) tot Schouwburchstraat in de stadinwaartse rijrichting en van de Veldstraat tot R40 in de staduitwaartse rijrichting - loopt de drukke tram-as 1 die het stadscentrum verbindt met het station Gent Sint-Pieters. Een belangrijk uitgangspunt vormt is optimaliseren van de traminfrastructuur **met performantere doorstroming en integraal toegankelijke haltes** zodat de reizigers zo vlot en comfortabel mogelijk deze reisweg kunnen nemen.

De huidige doorstroomsnelheid is ruim onvoldoende. Om het risico op stilstand van de tram te vermijden, is er bewust voor gekozen om – in tegenstelling tot de huidige situatie – enkel opstelplaatsen voor voertuigen te voorzien op locaties waar de voertuigen vlot kunnen in- en uitrijden en ver genoeg van de tramsporen kunnen opstellen. Wagens die bezig zijn met een parkeermanoeuvre of die deels parkeren op de trambaan zijn stadsbreed immers één van de grote vertragende factoren van het huidige tramnet. Naar aanleiding van de bewonersvergaderingen zijn er nog een aantal aanpassingen gebeurd om tegemoet te komen aan de noden van de bewoners. Door deze aanpassingen zal wat ingeboet worden op de commerciële snelheid in stadinwaartse richting ten opzichte van het initiële ontwerp met minder laad-en los zones.

Voor de trambaan is gekozen voor een bedding van 6,3 m (inclusief kantstroken) voor dubbelspoor. Op deze breedte kunnen vrachtwagens en tramstellen over de volle lengte kruisen. Dit laat toe dat bij calamiteiten (defecte tram) passage mogelijk blijft of bij tijdelijke omleidingen (bvb bij calamiteiten of werken) het wegverkeer in tegenrichting (staduitwaarts) ook uitzonderlijk tot de mogelijkheden blijft behoren.

Voor het enkelspoor in de Veldstraat is een bedding van 3,3 m voorzien.

Idealiter rijdt een tram in eigen bedding, los van het andere verkeer. Dit deel van de tram-as is op de meeste plaatsen zodanig smal, dat de tram noodgedwongen gemengd moet rijden met ander verkeer.

In de richting station Gent Sint-Pieters is er wel een bijna vrije bedding. Dit is belangrijk omdat aan het station passagiers hun aansluiting moeten halen en de reistijd richting station zeer

betrouwbaar moet zijn. Het is ook om die reden dat fietsverkeer – met uitzondering van het gedeelte tussen Bagattenstraat en Verlorenkost – niet wordt toegelaten op de trambedding richting station. Trage fietsers zorgen ervoor dat de betrouwbaarheid van de reistijd daalt. De wegenis aanleg laat toe om dit later te evalueren en bij te sturen, want de aanleg van de trambedding is symmetrisch voorzien.

De trambaan wordt uitgevoerd in uitgewassen beton. Deze materiaalkeuze wordt stadsbreed gehanteerd voor trambanen met gemengd verkeer en geeft ze een herkenbare look en feel doorheen de stad. Tevens is dit materiaal ook voor de fietsers (op de delen waar ze de trambaan mee mogen gebruiken) een kwalitatieve monoliete ondergrond.

Uitzondering: een deel van het Koophandelsplein wordt volledig in natuursteen aangelegd. (Zie “Beschrijving van de ontwerpkeuzes bovenbouw”, doelstelling G)

Volwaardige toegankelijke haltes

Een kwalitatieve halte dient aan een aantal eigenschappen te voldoen:

- Een halte moet **integraal toegankelijk** ingericht worden. Met integraal toegankelijk bedoelen we dat de tramhaltes verhoogd zijn ten opzichte van de trambaan, waardoor iedereen vlot kan in- en uitstappen. Een grote verbetering voor personen die minder mobiel zijn of (groot)ouders op stap met een kinderwagen. Tevens worden de haltes net zoals de rest van het projectgebied uitgerust met blindegeleidetegels zodat ook deze specifieke doelgroep vlot gebruik kan maken van het openbaar vervoer.
- Een halte moet langs **een recht stuk spoor** liggen. Een heel lichte bocht is toegestaan op voorwaarde dat de chauffeur overzicht heeft op alle tramdeuren én op voorwaarde dat de afstand tussen het perron en de deuren aanvaardbaar blijft.
- Een halte **moet lang genoeg zijn** zodat alle deuren van het tramstel vanop het perron bereikbaar zijn. Hiervoor moet de maat gehanteerd worden van het langste tramstel dat in Gent gebruikt wordt nl. de Albatrostram.

Bij het bepalen van de locaties van de haltes is enerzijds rekening gehouden met de ligging van de aanpalende attractiepolen en het overstappunt met tram-as 2 ter hoogte van het Koophandelsplein. Anderzijds dient de commerciële snelheid voldoende hoog te worden gehouden om een aantrekkelijk openbaar vervoer te kunnen aanbieden. Met andere woorden worden de haltes voorzien daar waar het meest aantal reizigers kunnen bediend worden, maar rekening houdend met halteafstanden, zodat de snelheid van de tram niet te veel belemmerd wordt door te veel haltes.

Gewijzigde inplanting tegenover vandaag

In de Kortrijksepoortstraat komt de halte staduitwaarts te liggen op de positie van de huidige halte stadinwaarts en omgekeerd. Dit komt omdat het op de huidige locatie onmogelijk is om een langere halte langs recht spoor aan de zijde met de oneven huisnummers in te planten zonder grote impact voor een garagepoort. Dit kan wel door ze van plaats te wisselen. De stadinwaartse halte wordt verschoven ter hoogte van huisnrs. 243-257 waar zich vandaag parkeerplaatsen bevinden. De staduitwaartse halte wordt verschoven ter hoogte van huisnr. 295.

De halte (in de Kortrijksepoortstraat) vlak voor St Kwintensberg (stadinwaarts) wordt verschoven naar Nederkouter 131-141 waar zich vandaag parkeerplaatsen bevinden. Hier is in het profiel een beperkte overbreedte aanwezig waardoor een kwalitatieve halte ingericht kan worden. Ook voor de doorstroming is deze ligging gunstiger aangezien de tram voorbij het

kruispunt halteert en zo vlot kan vertrekken zonder het conflict van het kruispunt en de trambaan voor zichzelf vrijmaakt door te halteren.

De halte in Nederkouter die zich (in staduitwaartse richting) vlak voor Verlorenkost bevindt, dient verplaatst te worden naar de zone Nederkouter 112-122 (in de nabijheid van de school). Ook hier was een ligging voorbij het kruispunt gunstiger geweest. Dit is onmogelijk wegens plaatsgebrek en de aanwezige poorten van private parkeergarages.

De halte Savaanstraat wordt niet langer voorzien omdat deze te dicht bij nieuwe positie van de halte Verlorenkost gelegen is. Bovendien wordt hierdoor de commerciële snelheid verhoogd. Tenslotte wordt de halte Zonnestraat verschoven van de Veldstraat naar de oostgevel van het Gerechtshof, deze verschuiving heeft ook vooral te maken met het realiseren van voldoende ruimte voor de halte los van de drukke voetgangersbewegingen in de Veldstraat.

Het resultaat van de tussenafstanden van de staduitwaartse haltes is als volgt: Halte Korenmarkt (perron 1) – 397 m – Halte Zonnestraat – 322 m – Halte Verlorenkost – 518 m - Halte Veergrep – 328 m – Halte Van Nassastraat.

Voor de stadinwaartse haltes komen we uit aan volgende verdeling: Halte Van Nassastraat – 421 m Halte Veergrep – 368 m – Halte Verlorenkost – 538 m – Halte Korte Meer.

Op tram-as 2 wordt de zuidelijk gelegen halte verschoven van de Zonnestraat naar het Koophandelsplein, hierdoor kunnen we ook deze halte volwaardig uitrusten. De halte die ten noorden van de trambaan gelegen is, blijft op de huidige locatie.

Van oost naar west geeft dit het volgende resultaat: Halte Vogelmarkt – 353 m – Halte Zonnestraat – 379 m - Halte Oude Houtlei. En van west naar oost: Halte Oude Houtlei – 240 m Halte Zonnestraat – 350 m – Halte Vogelmarkt.

B. Laden en lossen onafhankelijk van de trambaan

Het is belangrijk dat zowel de handelszaken, horecazaken als woningen op aanvaardbare afstand bereikbaar zijn van op een laad- en losplaats. Diezelfde laad- en losplaatsen zijn ook uitgelezen plaatsen voor tijdelijke innames voor bijvoorbeeld een puincontainer of voor een inname van het openbaar domein door een aannemer tijdens een verbouwing.

Op de infomomenten gaven de bewoners en handelaars duidelijk aan dat er te weinig kortparkeermogelijkheden waren voor in- en uitladen van boodschappen, bezoek thuisverpleging, klusjesman,

Naar aanleiding van deze opmerkingen werd onderzocht of het mogelijk is meer kortparkeerfaciliteiten te voorzien en dit zonder afbreuk te doen aan de overige doelstellingen van dit ontwerp.

In de Nederkouter is dit niet mogelijk omdat er niet voldoende ruimte is tussen de gevels maar in de Kortrijksepoortstraat is dit wel mogelijk: als de rijweg zo evenwijdig mogelijk met de westelijke gevels gelegd wordt, zijn er aan de oostelijke zijde meer mogelijkheden voor opstelplaatsen voor voertuigen.

Opstelplaatsen voor voertuigen langs de tram-as zijn enkel aanvaardbaar op locaties waar de voertuigen vlot kunnen in- en uitrijden en ver genoeg van de tramsporen kunnen opstellen (doelstelling A). Bovendien moet er op die locaties voldoende ruimte overblijven voor de passage van voetgangers (doelstelling C). Op de locaties die voldoen aan deze voorwaarden zullen opstelplaatsen voor voertuigen voorzien worden.

Er zijn een aantal locaties waar niet voldoende ruimte is voor vrachtwagens maar wel voldoende

ruimte is voor personenwagens.

Er worden dus twee soorten laad- en loszones voorzien:

- Laad- en loszones die enkel voor personenvoertuigen geschikt zijn (rode cirkels op figuur “laad- en loszones”, bijlage 3) Voor dit soort laad- en loszones zal een kortparkeerreglementering moeten ingevoerd worden.
- Laad- en loszones die ook voor vrachtwagens geschikt zijn (blauwe cirkels op figuur “laad- en loszones”, bijlage 3). Dit soort laad- en loszones zijn voorzien in de wegcode.

Figuur “laad- en loszones”: zie bijlage 3

20231214_DO_Petercelle-as_input CBS_beschrijvende nota_Bijlage 3_Laad en loszones.pdf

De cirkels op figuur “laad- en loszones”, bijlage 3 hebben een straal van 100 m. Geen enkele bestemming – met uitzondering van het gedeelte van de Veldstraat tussen de Conduitsteeg en de Bonte Leeuwstraat - ligt dus verder dan 100 m van een laad- en loszone voor personenvoertuigen en/of vrachtwagens.

Dit is een grote verbetering van de situatie ten opzichte van de huidige toestand. Vandaag zijn er langs het traject nog een 50-tal parkeerplaatsen. Deze kennen een heel hoge parkeerdruk van 100% bezetting in de Nederkouter tot 85% bezetting in de Kortrijksepoortstraat. Gemiddeld is ongeveer 50% van de parkeerplaatsen in de regio Kortrijksepoortstraat ingenomen door bezoekers.

Om te laden en te lossen zijn de parkeerplaatsen, die vandaag aanwezig zijn, bijgevolg nauwelijks van nut.

In de toekomst zijn de garanties om dicht bij de bestemming op een plaats zonder hinder stil te staan bijgevolg groter.

Parkeren langs de tram-as

Alle ruimte die op de as beschikbaar is voor het opstellen van voertuigen zal gebruikt worden om kortparkeren te faciliteren. Bewonersparkeren, autodelen, PPMV, Taxi en betalende parkeerplaatsen zullen in de directe omgeving voorzien worden: zie Parkeerbalans.

C. Kwalitatieve winkel- en wandelboulevard

De as Kortrijksepoortstraat, Nederkouter, Koophandelsplein, Veldstraat vormt één van de drukste winkelassen in Gent. Tevens is deze as een druk gebruikte wandelverbinding tussen Gent Sint-Pieters en het centrum van de stad. Daarom, maar ook omwille van de aanwezigheid van openbaar vervoer en halte-infrastructuur dient ingezet te worden op **comfortabele, voldoende brede en veilige voetpaden**. Conform het integraal plan openbaar domein van de stad bedraagt de comfortmaat voor een voetpad 2,1 m. Het uitgangspunt is dan ook om zoveel mogelijk deze comfortmaat na te streven. Door de grillige vorm van de rooilijnbreedte worden de voetpaden op meerdere plaatsen breder wat kansen biedt voor eventuele terrassen nabij horecazaken of blikvangers nabij handelszaken. Hierbij worden deze voetpaden ook **maximaal integraal toegankelijk** gemaakt. Alle kruispunten en oversteken worden uitgerust met blindengeleiding en de opstand tussen het voetpad en de trambaan tot 2 cm. (uitzondering: zones ter hoogte van halteperron en het oostelijk voetpad van de Kortrijksepoortstraat, zie hoger) Hierdoor kan deze as ook makkelijk gekruist worden door de shopper die bestemmingen heeft aan beide zijden van het traject. Waar mogelijk worden rustpunten en groen voorzien.

Geheel in overeenstemming met een wandel-winkel boulevard, wordt eveneens ingezet op hoogwaardig en robuust materiaal voor de voetpaden, in het bijzonder vanaf Verlorenkost tot Veldstraat zodat het **kwaliteitsniveau opgewaardeerd** wordt en de duurzaamheid gegarandeerd wordt. Hiervoor wordt geopteerd voor een gezaagde porfier die oppervlakkig gebouchardeerd is zodat deze niet glad is bij vochtig weer. Dit materiaal sluit naadloos aan op het reeds aangelegd deel van de Veldstraat.

D. Ruimte voor terrassen, rustpunten en groen

De kwaliteit van een winkel- en wandelboulevard wordt mede bepaald door de beleving langsheen de as.

Er is maximaal gestreefd naar het behoud van de aanwezige terrassen. Soms was dit niet mogelijk omdat ze samen vallen met de enige mogelijke positie van een perron of omdat de beschikbare ruimte beperkter werd door het geoptimaliseerde verloop van de sporen. In de meeste gevallen is het gelukt om (een deel van) de ruimte voor terrassen te behouden.

Naast het behoud van de terrassen op het voetpad zijn er ook zones waar expliciet gekozen wordt om meer kansen te creëren tegenover de voormalige toestand, deze nieuwe terraszones worden uitgerust zodat deze klimaatbestendig zijn en bijgevolg schaduwrijk. Parasols zijn hier overbodig en worden vervangen door bomen:

- Op het Koophandelsplein: hier zijn de sporen van tram-as 2 maximaal uitgebogen tov de gevelrij recht tegen over het Gerechtshof om hier de terrassen die aan de gevel gelegen zijn zo ruim mogelijk te maken. Voor deze horecazaken hebben deze terrassen het grootste gebruiksgemak. Naast de terrassen aan de gevel worden ook de terrassen, die gecreëerd werden bij het invoeren van het circulatieplan, op het plein voor het Gerechtshof behouden. Voor de betrokken horeca zaken is er voor gezorgd dat de totale terrasoppervlakte identiek blijft aan de huidige vergunningen. Dit gebruik van het openbaar domein blijft echter zoals steeds wel een precair recht.
- In de Verlorenkost: na het uitrollen van het nieuwe busnet zoals goedgekeurd in de vervoersregio zullen in de Verlorenkost geen bussen meer rijden. Het verkeer op de rijloper is hier dan ook beperkt tot fietsers, hulpdiensten en een beperkt aantal vergunninghouders. Voor deze gebruikers is er gekozen om asymmetrisch in het profiel een rijloper te voorzien. De overbreedte wordt voorzien aan de zuidelijke zijde als een brede groenstrook met de kans om (bvb. houten) terrassen in te pluggen.

Terrassen brengen leven in de brouwerij en zitgelegenheid, maar hebben als nadeel dat men ook verplicht wordt om te consumeren terwijl men gebruik maakt van deze zone in de publieke ruimte. We vinden het belangrijk dat ook mensen die niet wensen te consumeren de kans krijgen om te verpozen. Om dit mogelijk te maken voorzien we ook een aantal aangenaam uitgeruste zones met zitgelegenheid gekoppeld aan groen. Het projectgebied is tevens gelegen in de invloedssfeer van een aantal groenklimateassen die gekoppeld zijn aan de Leie, Ketelvaart en Coupure, zowel de Verlorenkost als het Koophandelsplein zijn aangeduid als groenknoop binnen dit geheel:



- In de Veldstraat worden ter hoogte van de Volderstraat en aan de aansluiting met de Zonnestraat plantvakken die verhoogd liggen ten opzichte van het maaiveld voorzien. Op de rand van deze plantvakken worden zitbanken geïntegreerd. In een aantal van de plantvakken wordt de combinatie gemaakt met een spelelement.
- Op het Koophandelsplein aan de oever van de Leie achter de nieuwe tramhalte wordt een aangename verblijfsplek aangelegd met naar elkaar gerichte zitranden op de randen van de plantvakken. Zo ontstaat er ruimte om spontaan met elkaar in gesprek te gaan of bv een groep toe te spreken bij een stadwandeling. Deze elementen vormen samen met het aanwezige groen op het private voorplein van het gerechtsgebouw het ensemble van de groenknoop. In een latere fase is het – volgens de draftversie van het masterplan dat de Regie der Gebouwen voor de site van het Gerechtshof aan het maken is - de bedoeling om ook het voorplein van het gerechtsgebouw verder te ontharden en zo ruimtelijk aan de groenknoop toe te voegen.
- Ter hoogte van de Ketelpoort wordt aan de markante gevelrij een pleintje in kasseien aangelegd. Aan de waterzijde wordt dit plein begrensd door een plantvak dat

afgeschermd wordt door zitranden. Verder wordt een hellend vlak voorzien waardoor het voor personen in een rolstoel mogelijk wordt om het vlonderpad aan de Ketelvaart te bereiken. De bestaande bomen ter hoogte van Ketelpoort 5 en 6 worden behouden en krijgen een ruimer aaneengesloten plantvak.

- Aan de Coupure wordt de kaai verlaagd tegenover de fietsloper en voorzien we naast de zitrand ook een aantal houten balken die dienst doen als informeel zitelement. Dit samen met de ontharde kop ter hoogte van de samenvloeiing van de Coupure met de Leie en de groenstrook aan de Verlorenkost vormt de groenknoop van de groenklimateassen.

Groen gekoppeld aan terrassen en zitgelegenheden heeft een grote meerwaarde, ook op een aantal resterende overbreedtes en beeldbepalende locaties wordt los hiervan groen voorzien: In de Hoornstraat worden eenzijdig bomen voorzien. In de Volderstraat worden bomen voorzien rekening houdende met de bereikbaarheid van de voorziene laad- en loszone, circulatieproof voor de hulpdiensten en de aanwezige terrassen (zie plan bijlage 7).

- De bestaande bomen ter hoogte van de Schouwburgstraat nr 21 worden behouden.
- Ter hoogte van het kruispunt met de Verlorenkost is een overbreedte aanwezig, hier worden 2 belangrijke plantvakken voorzien met ruimte voor 3 markante bomen.
- Ter hoogte van de kop van de Coupure worden de groenvakken groter gemaakt om maximale groeikansen te creëren
- Tenslotte zijn er in het deel van de Kortrijksepoortstraat dat aansluit op de R40 nog een 5 tal- beperkte zones waar het mogelijk is om groen en bomen in het straatbeeld te brengen.

E. Trajecten voor fietsers zijn weloverwogen

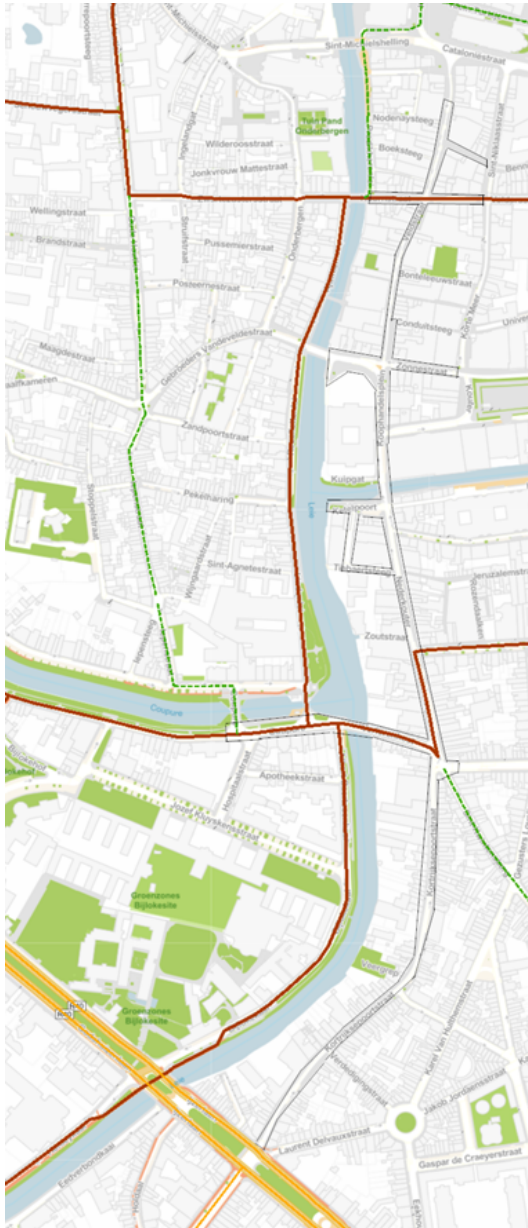
Onderstaande afbeelding geeft het projectgebied weer geprojecteerd op het stadsregionaal fietsroutenetwerk. Hierbij is duidelijk vast te stellen dat voor fietsers het parallelle traject via de Ajuinlei, Recolettenlei, Lindenlei, Coupure, Albert Baertsoenkaai en Bijlokekaai het voorkeurstraject is voor fietsers die de omgeving moeten doorkruisen in noord zuidelijke richting. In oost westelijke richting zijn er twee heel belangrijke doorsteken doorheen het projectgebied nl. de as Voldersstraat -Hoornstraat en het traject Bagattenstraat, Nederkouter, Verlorenkost en Coupure-links. Ondergeschikt sluit er op dit traject ook nog een lokale fietsroute aan ter hoogte van de Sint-Kwintensberg.

De as Voldersstraat - Hoornstraat wordt aangelegd als een fietsstraat met een klassiek profiel. De rijbaan wordt hier uitgevoerd in asfalt met een rijbaanbreedte van 4m breed. Langsheen dit fietstraject worden naast bomen ook een hele reeks fietsenstallingen voorzien ivf de bediening van het aanpalende winkel- wandelgebied. Ter hoogte van de kruising met de Veldstraat worden de voetpaden bewust doorgetrokken om zo de fietser te waarschuwen voor de voorrang van de voetgangers.

Het kruispunt van belangrijke fietsbewegingen ter hoogte van de Coupure wordt iets ingesnoerd met de bedoeling om de fietsstromen beter te geleiden en de conflicten beter te presenteren. Fietsers die de Verlorenkost afdalen hebben een aanzienlijke snelheid en dienen de fietsstroom komende van de Coupure te kruisen als ze willen afslaan richting de Albert Baertsoenkaai. Om dit veilig te laten verlopen wordt dit kruispunt compact gehouden. Anderzijds krijgen dezelfde

fietsers die geen stromen moeten kruisen en rechts afslaan richting de Lindenlei een ruime bocht aangezien de conflicten op deze beweging veel kleiner zijn. De zone die zowel gebruikt wordt door de fietsers langsheen de Leie als de fietsers langsheen de Coupure wordt 6 m breed voorzien, de overige trajecten zijn smaller ontworpen. Ook op dit knooppunt zijn verschillende fietsenstallingen voorzien (zie parkeerbalans).

Ook de oversteek komende van de Sint-Kwintensberg naar de Verlorenkost vraagt aandacht. Enerzijds wensen we dat de snelheid van deze kruising beperkt wordt gezien de te kruisen stadinwaartse verkeersstroom en tram-as anderzijds wensen we dat de sporen zo haaks mogelijk gekruist worden om valpartijen te vermijden. Om de fietsers correct te geleiden zijn de plantvakken hier centraal in het kruispunt geschoven.



Tenslotte was er oorspronkelijk het plan om onder het Koophandelsplein een bijkomende ondergrondse fietsenstalling te voorzien om het winkel- wandelgebied te bedienen. Dit was technisch een heel moeilijke opdracht die tevens heel veel ruimtebeslag had op deze groenknoop. Verder was de beleving van het plein beperkter en was het onmogelijk om terrassen te voorzien aan de zijde van het gerechtsgebouw. Dit in combinatie met de hoge uitvoeringskost heeft ertoe geleid dat de stalling niet weerhouden is in het dossier. Los hiervan worden er 9 fietsmodules voorzien om deels aan de vraag tegemoet te komen.

F. Behoud en herstel van de erfgoedwaarden binnen het projectgebied.

Gezien de ligging in het hart van de historische stad spreekt het voor zicht dat het projectgebied in contact komt met heel veel waardevolle stadsgezichten en monumenten.

Het projectgebied is gelegen in volgende stadsgezichten:

- Koninklijke opera en burgerhuizen
- Ketelpoort, Tavernierstraat, Tiebaertsteeg, Nederkouter en Savaanstraat
- Coupure en omgeving

Het projectgebied is tevens gelegen in volgende momenten:

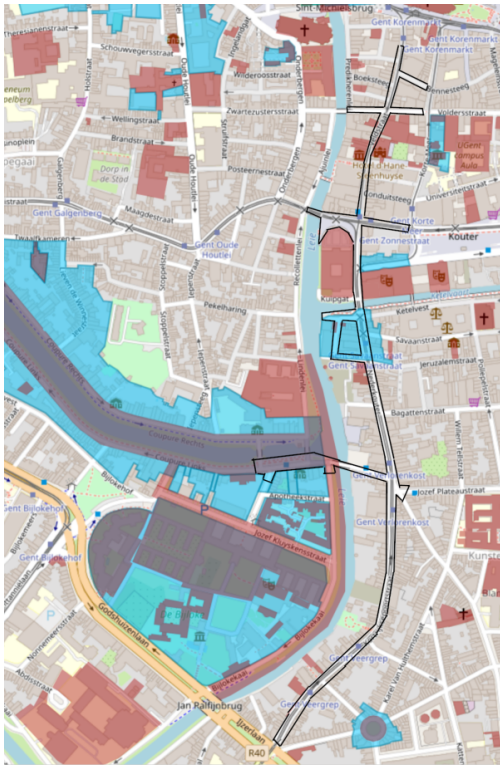
- Coupure en Leie

Het projectgebied paalt aan volgende stadsgezichten:

- Blindenhuis Van Caeneghemgesticht en Pharmacodynamisch Instituut met omgeving

Het projectgebied paalt aan volgende monumenten:

- Hotel Schamp: gevels en daken (Veldstraat 45-47B + Voldersstraat 17-17A, 21)
- Hotel d'Hane-Steenhuysse (Veldstraat 55)
- Herenhuis Papillon: gevels, daken en kamer in neo-Vlaamserenaissance-stijl (Veldstraat 68)
- Classicistisch herenhuis: gevels en daken (Veldstraat 76-80)
- Hotel Clemmen (Veldstraat 82)
- Gerechtshof (Koophandelsplein 23-24)
- Koninklijke Opera (Schouwburgstraat 3-7)
- Posterijen, Vrederecht en Politierichtbank: gevels en daken (Koophandelsplein 21-22)
- Burgerhuis gedateerd 1754 (Ketelpoort 5-5A)
- Burgerhuis (Ketelpoort 4)
- Hotel Legrand (Nederkouter 26-28B)
- Blindenhuis Van Caeneghemgesticht (Coupure 55-65)
- Huis Renson (Kortrijksepoortstraat 240)
- Kapelletje Schreiboorn en kloostergevel (Kortrijksepoortstraat 252-252A)



stads- en dorpsgezichten
monumenten

Deksteen kaaimuur Coupure

De betonnen deksteen die op de oorspronkelijke deksteen van de kaaimuur gegoten werd, zal verwijderd worden en de oorspronkelijke deksteen zal gerestaureerd worden.

G. Duidelijke doorvertaling van de keuzes uit het circulatieplan

Binnen het projectgebied werden bij het invoeren van het circulatieplan in de binnenstad twee zones in functie van de leesbaarheid ingericht met tijdelijke elementen: nl. het Koophandelsplein en de Verlorenkost.

Beide zones krijgen binnen het ontwerp een grondige facelift met elk hun accenten.

Op het Koophandelsplein is een ontwerp gemaakt waarbij een evenwicht gezocht is tussen ruimte voor terrassen, ruimte voor groen, een degelijke tramhalte, aandacht voor beleving en verblijven aan het water.

Tussen de Veldstraat en de Recolettenbrug wordt het Koophandelsplein volledig in natuursteen aangelegd. In dat gedeelte wordt er dus ook tussen de sporen een verharding in natuursteen voorzien. Het contrast met de uitgewassen beton op de rest van het Koophandelsplein zorgt voor een zeer leesbare verkeersfilter.

Verhardingsbalans

	Bestaande toestand	Ontworpen toestand
Verharding	26.577 m ² (98,24 %)	25.220 m ² (93,23 %)
Halfverharding	15 m ² (0,06 %)	185 m ² (0,68 %)

Groen / Onverhard	460 m ² (1,70 %)	1.647 m ² (6,09 %)
TOTAAL	27.052 m²	27.052 m²

- Verharding: alle oppervlakten die niet infiltrerend zijn (bv betonstraatsteen, asfalt, beton, ...)
- Halfverharding: alle verharde oppervlaktes die waterdoorlaten zijn (bv steenslagverharding, grasdallen, waterdoorlatende betonstraatstenen, grindgazon, ...)
- Groen / Onverhard: alle oppervlaktes die rechtstreeks en zonder enige beperking infiltreren in de ondergrond (bv wadi's, gazon, plantvakken, straatgeveltuintjes, ...)

Parkeerbalans : zie

1. Bijlage 4_Parkeerbalans

20231214_DO_Petercelle-as_input CBS_beschrijvende nota_Bijlage 4_Parkeerbalans.pdf

2. Bijlage 5_Toelichting parkeerbalans

20231214_DO_Petercelle-as_input CBS_beschrijvende nota_Bijlage 5_Toelichting parkeerbalans.pdf

3. Bijlage 6_Overzichtsplan parkeerbalans

20231214_DO_Petercelle-as_input CBS_beschrijvende nota_Bijlage 6_Overzichtsplan parkeerbalans.pdf

Beschrijving van de ontwerpkeuzes onderbouw (rioleringsontwerp)

Algemeen

Omdat het zeer duur en ingrijpend is om een aansluiting te maken of een herstelling uit te voeren op een rioolbuis die onder een trambedding ligt, moet de diameter van de rioolleidingen die onder een trambedding liggen minimum 1200 mm bedragen. Buizen $\varnothing 1200$ zijn namelijk mantoegankelijk waardoor aansluitingen of herstellingen langs de binnenzijde van de buis kunnen uitgevoerd worden.

In de Veldstraat, Zonnestraat, Koophandelsplein (deel tussen Veldstraat en Ketelvest), Nederkouter en Kortrijksepoortstraat is er te weinig ruimte om twee rioolleidingen $\varnothing 1200$ naast elkaar te leggen. In die straten moet er dus een gemengde rioolleiding aangelegd worden.

De Bennesteeg is te smal: ook daar zal een gemengde rioolleiding aangelegd worden.

De riolen van de Tiebaertsteeg, Frans Tavernierstraat worden niet vernieuwd.

Enkel in de Hoornstraat, Voldersstraat, Verlorenkost en Coupure kan er een gescheiden stelsel aangelegd worden.

Hoornstraat

De RWA-leiding zal de RWA van de Voldersstraat opvangen en lozen in de Leie.

De DWA-leiding zal geen stroomopwaartse leidingen opvangen en ze zal aansluiten op de DWA-leiding in de Predikherenlei.

Voldersstraat

De RWA-leiding zal aansluiten op de RWA van de Voldersstraat. Ze is gedimensioneerd om het stroomopwaarts gebied dat aansluit op de Voldersstraat op te vangen en door te voeren.

De DWA-leiding vangt de gemengde riool van de Veldstraat - deel tussen Bennesteeg en Voldersstraat – op. Ze sluit aan op de rioolleiding van de Korte Meer.

Verlorenkost

De RWA- leiding loost in de Leie en wordt doorgetrokken tot voorbij het kruispunt Nederkouter en er worden twee antennes op voorzien zodat later de RWA van het stroomopwaarts gebed van de Jozef Plateaustraart en Sint-Kwintensberg kan aangesloten worden.

De DWA-leiding dient enkel voor het afvalwater van de Verlorenkost. Op het laagste punt (= aan de Verlorenkostbrug) staat een pompstation dat het afvalwater naar de rioolleiding in de Nederkouter pompt.

Coupure

De RWA- en de DWA-leidingen starten aan de Verlorenkostbrug en komen voorbij het kruispunt Hospitaalstraat samen om aan te sluiten in de stroomafwaartse rioolleiding in de Coupure.

Raming:

- Totaal der werken (De Lijn + Farys + stad Gent) : 17.258.720,49 euro inclusief btw
- Aandeel stad Gent: 5.758.720,49 euro inclusief btw
- Aandeel TMVW: 5.750.000 euro inclusief btw
- Aandeel De Lijn: 5.750.000 euro inclusief btw

Na goedkeuring door het college van burgemeester en schepenen zal de omgevingsvergunningaanvraag door de projectleider worden ingediend op het omgevingsloket namens de stad Gent, conform het subdelegatiebesluit van 30 maart 2017.

Adviezen

Deze beslissing wordt genomen rekening houdend met volgende adviezen:

Dienst Stadsarcheologie en Monumentenzorg - gunstig onder voorwaarden
Het advies wordt gevolgd, inclusief de gestelde voorwaarden

1. Koophandelsplein

- Smeedijzeren hekwerk met de bijhorende blauwe hardstenen elementen:
 - Geen aanpassingen van het ontwerp noodzakelijk:
 - ° Er zijn geen wijziging aan het smeedijzeren hekwerk met de bijhorende blauwe hardstenen elementen voorzien.
- Tramhalte aan de oostzijde van het Gerechtshof:
 - Geen aanpassingen van het ontwerp noodzakelijk:
 - ° Er zijn geen ingrepen aan het blauwe hardstenen hekwerk (pijlers, plint en leuning) en de poortjes in dit hekwerk voorzien.
 - ° Het afgewerkte vloerpeil van de halte is onder de bovenzijde van de plint van het hekwerk voorzien.
 - ° Er wordt geen luifel voorzien op dit perron.

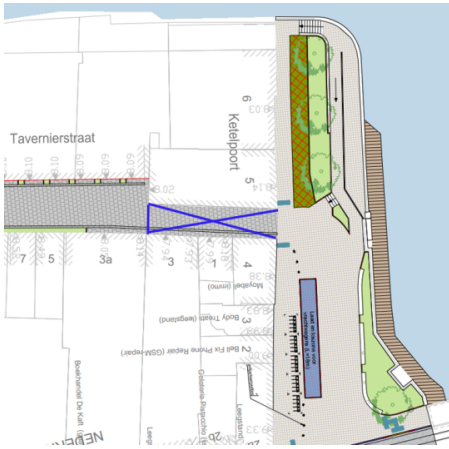
Aandachtspunten:

- Voor alle wijzigingen aan het beschermde monument zal een toelating aangevraagd worden.
- Voor de nieuw aan te planten bomen langs het noordelijke hekwerk van het Gerechthof en naast de westelijke zijde van de Opera en Posterijen (Vrederegerecht en Politierechtbank) zal een boomsoort met een in omvang beperkte kruin worden gekozen zodat er geen conflicten zijn met de beschermde bomenrij achter het hekwerk en de nieuwe bomen niet reiken tot tegen de gevel van het beschermde gebouwen

2. Beschermd stadsgezicht 'Ketelpoort, Tavernierstraat, Tiebaertsteeg, Nederkouter en Savaanstraat'

Het ontwerp zal aangepast worden als volgt:

- Het deel van de straat palend aan de zijgevel Ketelpoort 5-5A zal in dezelfde kasseien als de Ketelpoort voorzien worden.



Aandachtspunten:

- Er dient een kleuronderzoek uitgevoerd worden om duidelijkheid te geven over het oorspronkelijk kleurgebruik van de Ketelbrug, brugleuning, balustrade langs de Ketelpoort.
- Er moet aan de aanvraag omgevingsvergunning een erfgoednota (addendum B33) worden toegevoegd.

3. Coupure

Geen aanpassingen van het ontwerp noodzakelijk.

Aandachtspunten:

- Wanneer er werken worden uitgevoerd aan de betondekstenen van de kademuur dienen deze te worden vervangen door blauwe hardstenen dekstenen naar historisch model.
- De gietijzeren leuningen langs de kade moeten als essentieel onderdeel van het beschermde waterbouwkundig erfgoed behouden blijven. Herschilderen van deze leuningen moet gebeuren conform de oorspronkelijke afwerking en kleur. Stratigrafisch kleuronderzoek moet hierover meer duidelijkheid bieden.
- Er moet aan de aanvraag omgevingsvergunning een erfgoednota (addendum B33) worden toegevoegd.

4. Kortijksepoortstraat

- Beschermd monument "Kapelletje Schreiboem en kloostergevel", Kortrijksepoortstraat 252-252A

Geen aanpassingen van het ontwerp noodzakelijk:

- ° Er wordt geen luifel voorzien op dit perron.

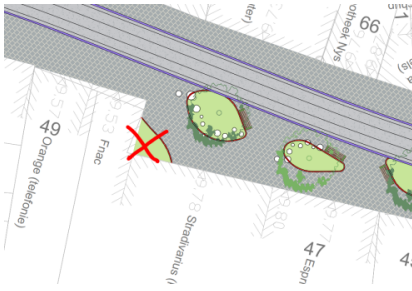
Groendienst - gunstig onder voorwaarden

Het advies wordt gevolgd, inclusief de gestelde voorwaarden:

Hieraan zal tegemoet gekomen worden als volgt:

Het ontwerp wordt aangepast als volgt:

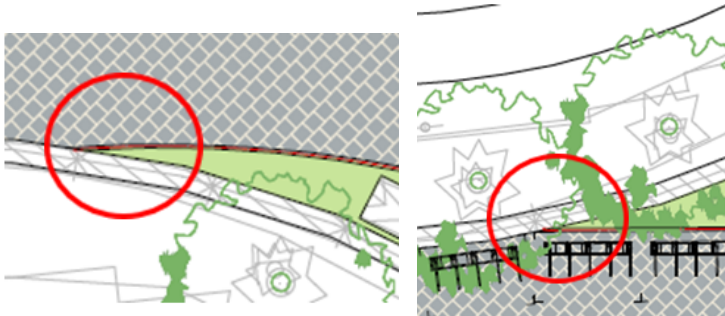
- Het plantvak in de Veldstraat tegen de gevel van nr. 47 wordt geschrapt.



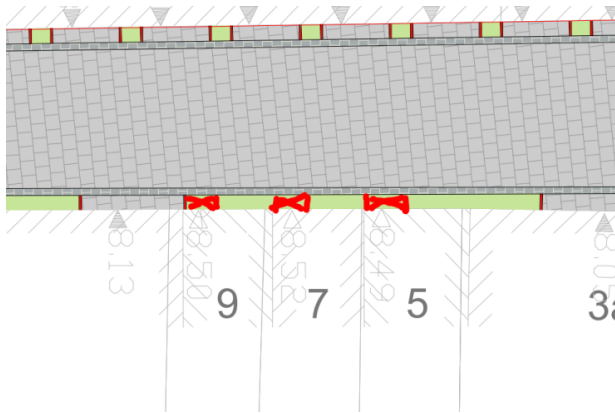
- De driehoekige restant van de groenzone op het Koophandelsplein wordt geschrapt.



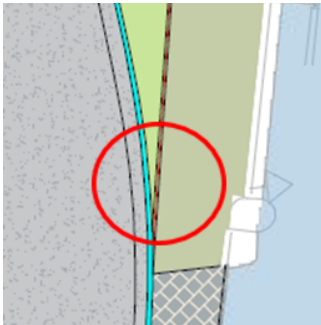
- de scherpe hoeken van de plantvakken langs het ronde hekken. Deze zullen afgestompt worden zodat minimale breedte (60-80 cm) wordt aangehouden.



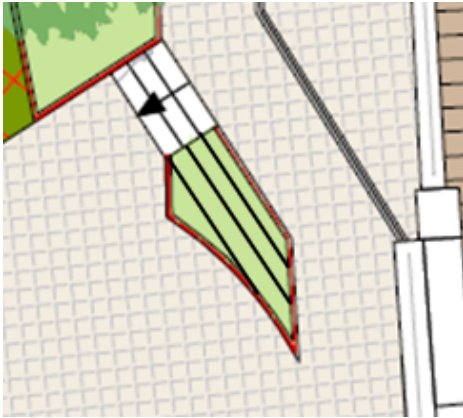
- De geveltuinen in de F. Tavernierstraat zullen onderbroken worden t.h.v. huisnrs. 5-7-9.



- Het plantvak in de Sint-Kwintensberg wordt vergroot: zie advies brandweer.
- De geveltuinen in de Verlorenkost kant even huisnummers zullen onderbroken worden thv keldergaten.
- Verlorenkost, recht tgov. Albert Baertsoenkaai: plantvak zal afgestompt worden zodat minimale breedte (60-80 cm) wordt aangehouden.



- In de plantvakken t.h.v. Kortrijksepoortstraat 211 en 279 zal een boom voorzien worden.
- In de Ketelpoort zal het groenvak geschrapt worden en de trappartij doorgetrokken worden.



Aandachtspunten bij uitvoering waarvoor aanpassing ontwerp niet vereist is:

- In de Hoornstraat/Voldersstraat en de Kortijksepoortstraat zal er gestreefd worden naar minimum van 20 m³ doorwortelbare ruimte per nieuw aan te planten boom.
- Op het Koophandelsplein zal er gestreefd worden naar minimum van 60 m³ doorwortelbare ruimte per nieuw aan te planten boom
- Er zal voldoende afstand tussen de fietsenrekken en de plantvakken voorzien worden, zodat de fietsen niet tegen of in het plantvak worden geduwd.
- Bomen dienen op minstens 3,00m van de gevel te worden aangeplant. Alle bomen op het ontwerp staan minstens 3,00m van de gevel (ook t.h.v. Café Theatre)
- Verlorenkost: de houten terrassen dienen tot een minimum te worden beperkt, moeten wegneembaar zijn (bv. indien horecazaak stopt) en mogen de groei van de bomen niet hypothekeren. Anderzijds moeten de bomen goed beschermd worden, zodat ze niet beschadigd worden door de terrassegebruikers.

Het ontwerp van de Coupure zal niet aangepast worden. Dit ontwerp werd besproken met Onroerend Erfgoed en het werd ook goedgekeurd op het IKZ-overleg. Iedereen was het erover eens dat de balans tussen groen en grijs in dit ontwerp evenwichtig is.

Mobiliteitsbedrijf - gunstig onder voorwaarden

Het advies wordt gevolgd, inclusief de gestelde voorwaarden:

Gunstig mits aan de in het advies gemaakte opmerkingen tegemoet wordt gekomen.

Hieraan zal tegemoet gekomen worden als volgt:

1. Aan de rand van de projectcontour, is de aansluiting op de R40 in de volgende fases van dit dossier verder te detailleren in afstemming met de wegbeheerder van de kleine ring. Momenteel bevindt zich daar een fietsopstelvak, voor overstekende fietsers richting Kortrijksesteenweg. Op het ontwerpplan ontbreekt deze infrastructuur.

- Dit fietsopstelvak zal ook in het ontwerp voorzien worden



2. In de Verlorenkost staan geveltuinen ingetekend aan de noordzijde. Om de kwaliteit van de voetgangersruimte te garanderen, kunnen deze enkel worden uitgevoerd, mits deze nadien volgens de regels van de kunst worden onderhouden.

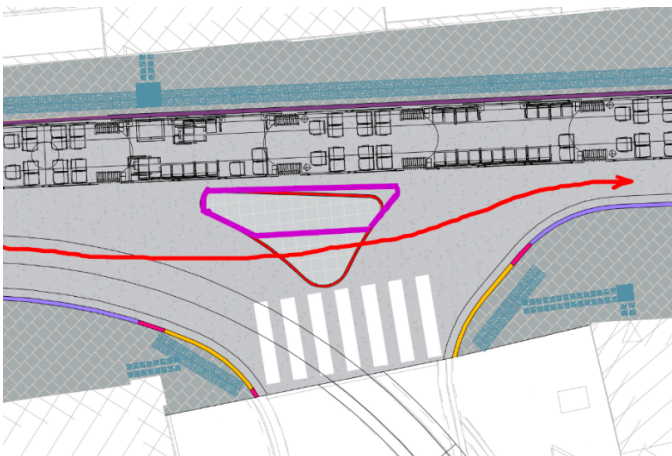
- Geen aanpassingen aan het ontwerp noodzakelijk. Wel een aandachtspunt voor postinterventie.

3. Voor de voetgangersoversteekplaats in de Kortrijksepoortstraat ter hoogte van het kruispunt met de Kannunikstraat bevindt zich een boomvak. Om de zichtbaarheid van overstekende voetgangers te waarborgen, kan hier enkel een hoogstammige boom (regelmatig gesnoeid) worden geplaatst.

- Geen aanpassingen aan het ontwerp noodzakelijk. Wel een aandachtspunt voor uitvoering: er moet een hoogstammige boom (regelmatig gesnoeid) voorzien worden.

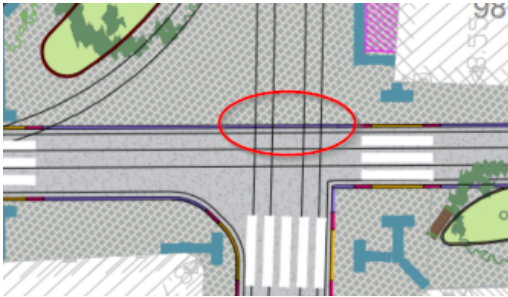
4. Om fietsverkeer vanuit de Nederkouter richting het Koophandelsplein te faciliteren, dient de middengeleider te worden afgetopt, zoals hieronder schetsmatig weergegeven:

- De middengeleider zal worden afgetopt, zoals hieronder schetsmatig weergegeven:



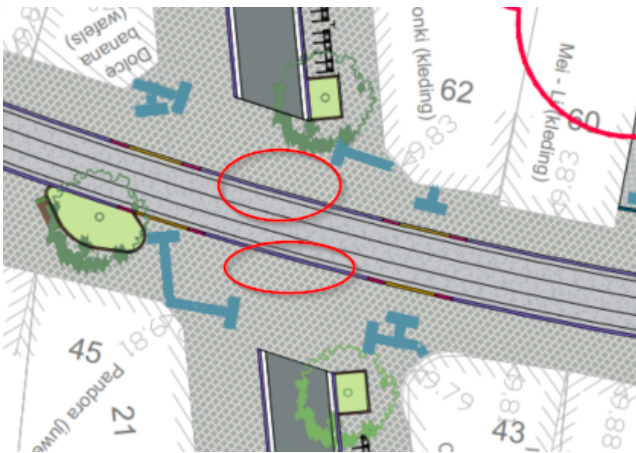
5. Ter hoogte van het kruispunt van de Veldstraat met het Koophandelsplein, vragen wij een gelijkgrondse, naadloze overgang in het belang van de fietsveiligheid.

- Ter hoogte van het kruispunt van de Veldstraat met het Koophandelsplein zal een gelijkgrondse, naadloze overgang voorzien worden.



6. Dezelfde opmerking als onder punt 5 maken wij met betrekking tot de aanleg van het kruispunt Veldstraat met de Hoornstraat en Volderstraat.

- Ter hoogte van het kruispunt Veldstraat met de Hoornstraat en Volderstraat zullen gelijkgrondse, naadloze overgangen voorzien worden.



Brandweer - gunstig onder voorwaarden

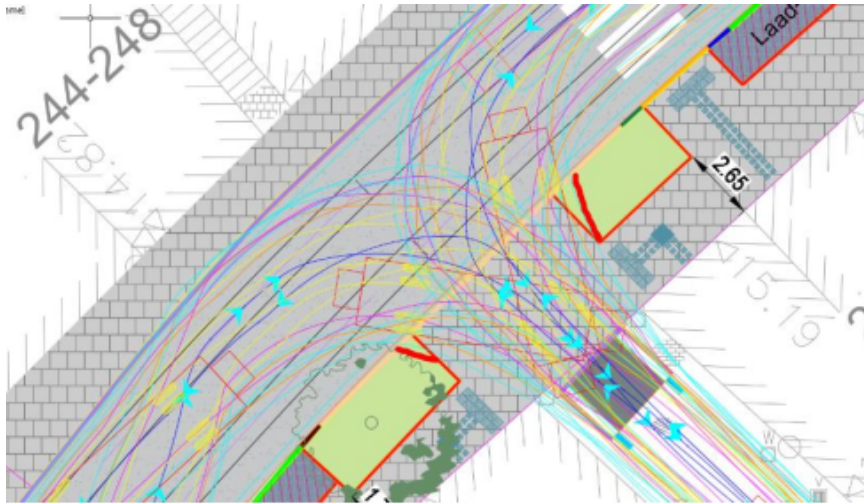
Het advies wordt gevolgd, inclusief de gestelde voorwaarden:

1. het aanpassen van hieronder vermelde kruispunten in functie van de vlotte doorgang voor de voertuigen van de brandweer.
2. het voorzien van overrijdbare middeneilanden en trottoirs (inclusief verlaagde boordstenen) daar waar blijkt uit simulaties dat brandweer ladderwagen 33 over deze zones dient te rijden
3. te voldoen aan de hiervoor vermelde maatregelen en reglementeringen

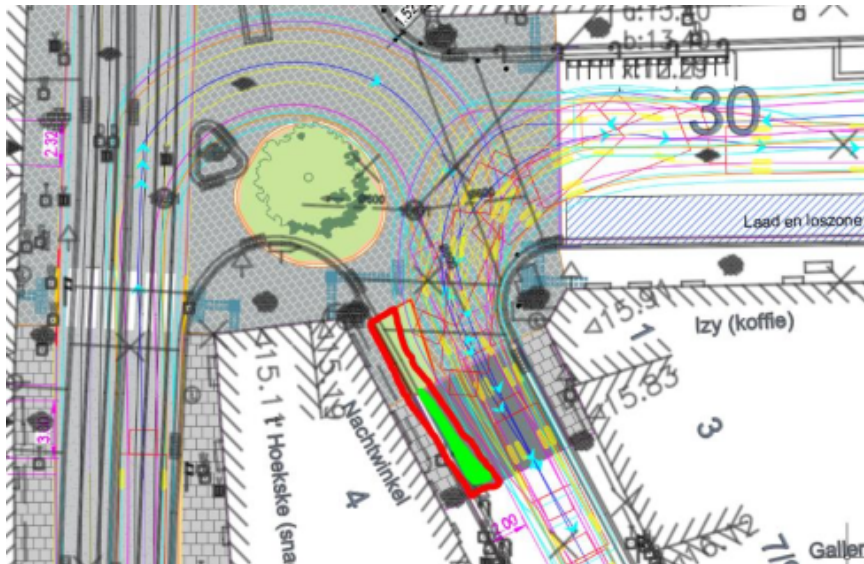
Hieraan zal tegemoet gekomen worden als volgt:

1. Het ontwerp wordt aangepast als volgt:

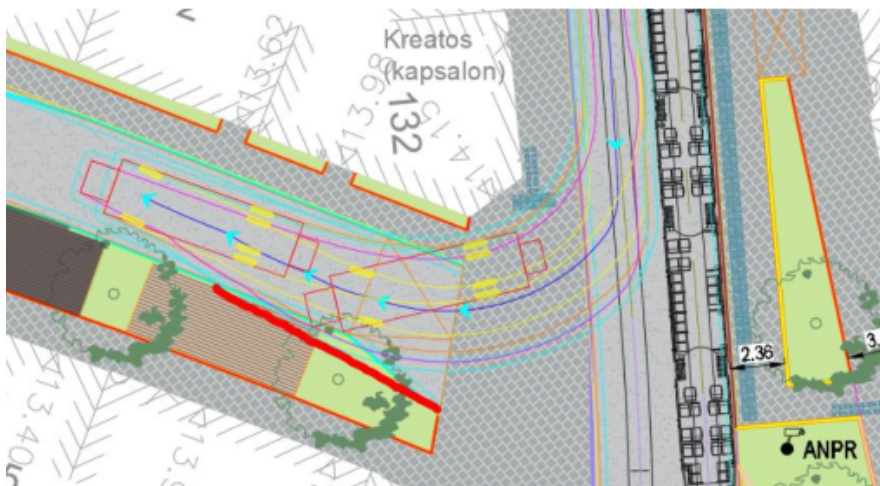
- Kruispunt Kortrijksepoortstraat / Verdedigingsstraat



- Straatmond Sint-Kwintensberg



- Verlorenkost thv Nederkouter



- Kruispunt Veldstraat / Hoornstraat / Voldersstraat

Er zullen maatregelen getroffen worden om de zones waar fietsrekken voorzien worden af te bakenen zodat het circulatieproof blijft. Ook bijzondere aandacht bij de inplanting van verkeersborden en straatmeubilair.

Is dus ook een aandachtspunt voor postinterventie.

2. Geen aanpassing van het ontwerp noodzakelijk (overrijdbaar is reeds voorzien)
Wel een aandachtspunt voor postinterventie.
3. Geen aanpassing van het ontwerp noodzakelijk (overrijdbaar is reeds voorzien)
Wel een aandachtspunt voor postinterventie

Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning - gunstig advies
Het advies wordt gevolgd.

Dienst Milieu en Klimaat - gunstig advies
Het advies wordt gevolgd.

Bijgevoegde bijlage(n):

- Plannen
- Bijlage 1
- Bijlage 2
- Bijlage 3
- Bijlage 4
- Bijlage 5
- Bijlage 6
- Bijlage 7

Beslissing

Beslist het volgende:

Artikel 1:

Keurt goed het bij dit besluit gevoegde ontwerpplannen met betrekking tot de integrale heraanleg van de Petercelle-as te Gent in het kader van het aanvragen van de omgevingsvergunning.

2023_CBS_12005 - Integrale heraanleg van de Petercelle-as te Gent – Ontwerpplannen