



---

Bestemd voor de gemeenteraad  
**2024\_CBS\_01952 Voorlopige vaststelling van de rooilijn Jean-Baptiste de Gieyiaan en het gedeelte van de Hemelrijkstraat, gelegen tussen de rotonde Drie Sleutels (Kortrijksesteenweg) en de Jean-Baptiste de Gieyiaan - Vaststelling**

**Beslissing:** Goedgekeurd in besloten vergadering van 29 februari 2024

**Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:**

Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter; Filip Watteeuw, schepen; Sofie Bracke, schepen  
Tine Heyse, schepen; Astrid De Bruycker, schepen; Sami Souguir, 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

**Juridisch kader**

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

- Het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, artikel 17, §1.

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

- Het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.

**Motivering**

Huidig dossier heeft betrekking op de Jean-Baptiste de Gieyiaan en het gedeelte van de Hemelrijkstraat, gelegen tussen de rotonde Drie Sleutels (Kortrijksesteenweg) en de J.B. de Gieyiaan.

De gemeentegrens met De Pinte ligt in de as van de rijweg van de J.B. de Gieyiaan tot aan kruispunt Klossestraat waar de rijweg weer volledig op grondgebied Gent ligt. Op grondgebied De Pinte betreft dit de Baron de Gieyiaan.

De stad Gent en de gemeente De Pinte wensen over te gaan tot de aanleg van een veilige fietsinfrastructuur en terzelfdertijd te voorzien in een gescheiden rioleringsstelsel (met aanleg van een gracht). Binnen de huidige rooilijnbreedte is het niet mogelijk om, rekening houdend met een geïntegreerde en duurzame visie op de uitbouw van het lokaal wegennet, een veilige fietsinfrastructuur te voorzien.

Ter verwezenlijking van een verbreding van het huidige gabarit van het openbaar domein dienen er in de J.B. de Giey laan en de Hemelrijkstraat grondverwervingen te worden gerealiseerd (enkel op grondgebied stad Gent).

## 1. PROBLEMATIEK EN DOELSTELLING

### 1.1. Afwezigheid veilige fietsinfrastructuur:

Momenteel is er gemengd dubbelrichtingsverkeer in de Hemelrijkstraat (50 km zone). Er is een rijweg aanwezig met een breedte van 6,5 m met aan beide zijden een voetpad in kiezels.

Zie foto 1 in bijgevoegde nota met afbeeldingen.

Vanaf de J.B. de Giey laan is er aan de oneven zijde (kant De Pinte) een aanliggend (grotendeels verhoogd) enkelrichtingsfietspad met een breedte van ca. 1,5 m. Aan de even zijde (kant Gent) start er een aanliggend enkelrichtingsfietspad (op éénzelfde niveau) met een breedte van ca. 1,0 m net voorbij de woning nr. 12 richting De Pinte.

Zie foto 2 in bijgevoegde nota met afbeeldingen.

De J.B. de Giey laan doorkruist het Parkbos. Er bevinden zich hier 2 doorsteken van het Parkbos voor de zwakke weggebruiker.

Dit tracé is onderdeel van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF).

### 1.2. Afwezigheid gescheiden rioleringsstelsel:

Het huidige rioleringsstelsel bevindt zich in de Hemelrijkstraat volledig naast de rijweg onder de berm/opritten/voetpaden en is in slechte staat. De nutsleidingen zijn bovengronds aanwezig.

De Europese Richtlijn Stedelijk Afvalwater (RL 91/271/EEG, gewijzigd bij RL 98/15/EG) legt aan de Europese lidstaten modaliteiten op met betrekking tot de sanering van stedelijk afvalwater. Deze doelstellingen werden eveneens opgenomen in VLAREM II. VLAREM II (artikel 2.3.6.4) bepaalt dat bij aanleg en heraanleg van riolering, ongeacht het gebied, een gescheiden stelsel moet worden aangelegd.

De milieuwetgeving (VLAREM II) legt tevens de 'ladder van Lansink' op voor de afvoerwijze van hemelwater. Zie 'ladder van Lansink' in bijgevoegde nota met afbeeldingen.

### 1.3. Aanleg van veilige fietsinfrastructuur, inclusief doorsteken Parkbos:

De as vormt de verbinding tussen de kern van De Pinte en de kern van Sint-Denijs-Westrem en is opgenomen op het BFF. Deze fietsvoorziening dient te voldoen aan de richtlijnen van het Fietsvademecum. Na overleg op de Intergemeentelijke Beleidscommissie werd beslist de fietsinfrastructuur buiten de bebouwde kom te voorzien als dubbelrichtingsfietspad (op grondgebied Gent) in geveegd beton met een breedte van 2,5 m, gescheiden van de rijweg door een groenstrook met bomen met een breedte van 2,0 m of door de bestaande gracht (die zoveel mogelijk behouden blijft). Er werd gekozen voor een dubbelrichtingsfietspad omdat dit zorgt voor continuïteit in het fietsnetwerk gezien er wordt aangesloten op het toekomstig dubbelrichtingsfietspad in de Keistraat voorbij het rondpunt. Op die manier wordt het aantal oversteken voor de fietsers beperkt.

In de bebouwde kom wordt, i.k.v. de veiligheid, geopteerd voor 2 aanliggende verhoogde enkelrichtingsfietspaden met een breedte van 1,8 m. De overgang van dubbelrichtingsfietspad naar enkelrichtingsfietspad wordt voorzien t.h.v. de Klossestraat en wordt gefaciliteerd met

verkeerslichten. De fietspaden sluiten aan de rotonde Drie Sleutels aan op de bestaande toestand.

T.h.v. beide doorsteken van het Parkbos worden ter bescherming van de zwakke weggebruiker middengeleiders voorzien met bajonetdoorsteek, voorafgegaan door een rijbaankussen.

#### 1.4. Aanleg van een gracht voor infiltratie van hemelwater:

Teneinde de onder punt 2.2 vermelde Europese Richtlijn uit te voeren, rekening houdend met de VLAREM wetgeving met betrekking tot gescheiden riolering en rekening houdend met de principes van de ladder van Lansink werd, in overeenstemming met het zoneringsplan Gent, gekeken wat de meest effectieve en efficiënte oplossing is voor de behandeling van het huishoudelijk afval- en hemelwater.

Om ondergrondse ruimte te voorzien voor de nutsleidingen en om 2 bestaande markante bomen aan de oneven zijde van de Hemelrijkstraat te kunnen behouden, wordt het nieuwe gescheiden rioleringsstelsel onder de rijweg aangelegd kant even zijde.

Concreet wordt er voor de Hemelrijkstraat gekozen voor een gescheiden riolering droogweerafvoer (DWA) en regenwaterafvoer (RWA). De riolering die zal worden aangelegd bestaat uit een gravitair DWA-stelsel (gelegen onder de rijweg) aangesloten op een pompstation. De verspreide bebouwing langs de J.B. de Giey laan is in het zoneringsplan opgenomen als individueel te optimaliseren buitengebied. Hier dient geen DWA-leiding aangelegd te worden maar wordt het afvalwater individueel gesaneerd. Waar geen riolering dient aangelegd te worden, blijft de rijweg van de J.B. de Giey laan behouden (uitgezonderd t.h.v. de doorsteken van het Parkbos en de bushaltes).

Aangezien de eerste trappen van de ladder van Lansink praktisch niet mogelijk zijn op openbaar domein wordt er voor gekozen om het water zoveel mogelijk ter plaatse te laten infiltreren d.m.v. de bestaande gracht. T.h.v. inritten, de doorsteken van het Parkbos en de bushaltes wordt de gracht ingebuisd. Waar er bebouwing aanwezig is, is geen plaats voor een gracht en wordt het regenwater afgevoerd via een RWA-leiding (gelegen onder de rijweg) die stroomafwaarts aangesloten wordt op de bestaande gracht.

Bij de uitvoering van dit project wordt onderstaand typedwarsprofiel voor het enkelrichtingsfietspad, resp. dubbelrichtingsfietspad gehanteerd.

Zie typedwarsprofiel in bijgevoegde nota met afbeeldingen.

In de Hemelrijkstraat en de J.B. de Giey laan (deel met bebouwing) werd de breedte van nieuwe rijweg vastgelegd op 6,6 m (inclusief kantstrook) i.s.m. de vervoersmaatschappij gezien dit een busroute betreft. Er wordt voorzien in voetpaden (breedte 1,5 m) en fietspaden (breedte 1,8 m) langs beide zijden. De nutsleidingen worden onder het voetpad geplaatst.

In het overige deel van de J.B. de Giey laan wordt de bestaande rijweg behouden, uitgezonderd t.h.v. de doorsteken van het Parkbos en de beide bushaltes aan de rotonde Keistraat met verhoogd perron. Het bestaande fietspad kant Gent wordt opgebroken en omgevormd tot groenberm. Het bestaande fietspad kant De Pinte wordt d.m.v. signalisatie omgevormd tot voetpad. De bestaande grachten worden zoveel mogelijk behouden en het dubbelrichtingsfietspad wordt volledig aan de kant van Gent voorzien gezien de logische aansluiting op het dubbelrichtingsfietspad voorbij de rotonde aan de Keistraat

De huidige breedte van het openbaar domein is vandaag onvoldoende om het bovenstaande te realiseren.

De Stad Gent is genoodzaakt om over te gaan tot de verwerving van een aantal voortuinstroken in de Hemelrijkstraat en de J.B. de Giey laan (aan de even zijde) en stroken van het Parkbos.

Zie afbeelding 1 in bijgevoegde nota met afbeeldingen.

Waar de Hemelrijkstraat afbuigt is in de bestaande toestand een deel van de openbare weg gelegen op privé domein. Voor de uitvoering van de straatmond en de aanleg van een voetpad dat de J.B. de Giey laan verbindt met de Hemelrijkstraat, dient een deel van dit privé perceel (gekend als woeste grond) verworven te worden.

## 2. GEMEENTELIJK BELEIDSKADER

### 2.1. Bestuursakkoord Stad Gent 2019-2024:

In het bestuursakkoord van de Stad Gent 2019-2024 wordt sterk ingezet op veilig en comfortabel fiets- en wandelverkeer. In het hoofdstuk "Veilig en vlot door Gent" is hierover het volgende opgenomen: *De Gentenaar wordt mobieler door een dalende autoafhankelijkheid. Het verbeteren van de duurzame mobiliteitsmogelijkheden in combinatie met het verbeteren van de leefkwaliteit maakt van Gent een levendige, aangename en bereikbare stad.*

*Pg.24: We bouwen versneld voort aan het regionale netwerk van fietssnelwegen voor lange afstand, ook in het havengebied, en aan comfortabele invalroutes naar de binnenstad. Dat doen we onder meer door de aanleg van fietsstraten. We bouwen ook verder aan fietsverbindingen naar en tussen de deelgemeenten en tussen randgemeenten en Gent. We creëren bijkomende capaciteit in functie van al bestaande en toekomstige stijgingen. We installeren een fietsersbewegwijzering die duidelijk in elkaar zit en we investeren in fietscomfortmaatregelen. Voor kinderen van 10 jaar moet het mogelijk zijn om veilig alleen door de wijk te fietsen. Elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling en haar omgeving worden gescreend op fietsvriendelijkheid.*

*Pg.23: Iedereen stapt. Iedereen is op een bepaald moment voetganger. De voetganger is daarom de maat voor de aanleg van het openbaar domein. Er komt een volwaardig actieplan. We installeren een voetgangersbewegwijzering die afstanden in tijd weergeeft. We stellen een netwerk op van veilige voetgangersroutes doorheen woonwijken en in de deelgemeenten. We verbeteren in alle wijken de voetpaden en zorgen voor kwalitatieve trage wegen. Daartoe werken we op maat van kinderen en van senioren. Het moet mogelijk zijn voor zowel kinderen als senioren om zich veilig en zelfstandig door de wijk te verplaatsen. Het wandelnetwerk is veilig, aantrekkelijk en uitdagend voor een kind en verbindt plaatsen om te spelen. Zo blijft stappen een logische verplaatsingsvorm binnen de wijk. Alle drukke wegen krijgen veilige oversteekpunten. We maken het openbaar domein beter toegankelijk voor rolstoelen en kinderwagens, en bewaken dit principe ook bij werken. Een doordachte inplanting van objecten in het openbaar domein is daarbij cruciaal. Ondanks stevige investeringen in de heraanleg van trottoirs worden bijkomende budgetten voorzien. We experimenteren met slimme verkeerslichtenregeling, bijvoorbeeld sneller groen voor voetgangers als het regent, en ijveren voor conflictvrije kruispunten.*

### 2.2. Ruimte voor Gent (Ruimtelijk Structuurplan Stad Gent, 2018):

Om in te spelen op de maatschappelijke uitdagingen, waaronder de klimaatuitdaging en de mobiliteitsuitdaging, stelt de Structuurvisie 6 sturende ruimtelijke concepten naar voor (pg 62-74).

Drie concepten zijn hierin sturend en bepalend voor de heraanleg van de J.B. de Giey laan.

#### 2.2.1. Water, topografie en bodem als basis:

De basis voor een groeiende stad wordt gevormd door water, topografie en de bodem (RvG, pg 62). Dit concept vertaalt zich in deze heraanleg op twee wijzen, enerzijds wordt maximaal gezocht naar oplossingen waarbij het water op een natuurlijke wijze kan infiltreren. Het behoud van de bestaande gracht is hierbij een uitgangspunt. Verder is een goed functionerend rioolstelsel onmisbaar om aan deze doelstelling te beantwoorden (zie punt 2.4).

### 2.2.2. Een netwerk van voet- en fietspaden en verbindingen van openbaar vervoer die een selectieve bereikbaarheid garanderen:

Verder kiest de Stad Gent voor een netwerk van voet- en fietspaden en verbindingen van openbaar vervoer die een selectieve bereikbaarheid garanderen. Het ruimtelijk beleid is gericht op het STOP-principe. We versterken stappen, trappen en ook openbaar vervoer. We geven die vervoerswijzen ook fysiek de nodige ruimte bij de inrichting van de publieke ruimte (RvG, pg 67).

Er wordt maximaal ingezet op *bicycle urbanism*. Behalve op het openbaar vervoers- en voetgangersnetwerk zetten we ook bijzonder in op een aaneensluitend fijnmazig structurerend netwerk van fietsverbindingen dat ruimtelijke ontwikkelingen ondersteunt. Het openbaar vervoersnetwerk verknoopt maximaal met het fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk (RvG, pg 67).

De J.B. de Giey laan en de Hemelrijkstraat tussen de rotonde met de N43 en het kruispunt met de J.B. de Giey laan, zijn niet enkel opgenomen in het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF-netwerk), maar zijn ook als aanvullende stedelijke fietsroute opgenomen in het stadsregionaal fietsroutenetwerk (zie verder).

De J.B. de Giey laan en de Hemelrijkstraat spelen een belangrijke verbindende rol van in het Portaal *Grand Noble* als onderdeel van het Parkbos. De portalen van de groenpolen zijn plekken die ingebed liggen en aantakken op de verschillende netwerken: de groenpolen moeten goed bereikbaar zijn te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer en met de auto. Het is belangrijk dat er een logische verbinding tot stand komt tussen de verschillende ruimtelijke knooppunten en deze portalen via de netwerken (RvG, pg 180).

In Ruimte voor Gent zijn tevens vijf ruimtelijke uitgangspunten gedefinieerd voor het uitbouwen van het fietsnetwerk (RvG, pg 115):

1. Een gesloten grid met zonale maaswijdteverschillen moet bereikbaarheid in alle richtingen garanderen
2. Groenklimaatassen en groene ringen zijn cruciale dragers van het fietsnetwerk
3. Door ontvlechten verhogen we de beleving en de verkeersveiligheid
4. De ruimtelijke inrichting zorgt voor leesbaarheid en herkenbaarheid
5. Het ontwerp van de fietsinfrastructuur wordt bepaald door de ruimtelijke context en draagkracht van de omgeving

Bij de heraanleg dient deze fietsinfrastructuur dus maximaal op een veilige wijze worden uitgebouwd, waarbij ook ruimte blijft gevrijwaard voor voetgangers en het openbaar vervoer (bus) en dit op een leesbare wijze voor de gebruiker én rekening houdend met de ruimtelijke context (zie punt 4.2.3).

Een veiligere en comfortabelere fietsinfrastructuur zal een stimulans zijn voor mensen uit de omgeving om bij voorkeur de fiets te nemen om het centrum van Sint-Denijs-Westrem (aanwezigheid van winkels en bedrijven langs de Kortrijksesteenweg) en de vernoemde aantrekkingspolen te bereiken. Daartoe werd reeds de rotonde de Drie Sleutels veiliger en

fietsvriendelijker ingericht. Langs de projectzone loopt tevens het knooppuntennetwerk tussen punten 30 en 88.

### 2.2.3. Een groenblauwe dooradering levert zuurstof in en rond de stad:

Tot slot levert een groenblauwe dooradering (GBDA) zuurstof in en rond de stad. Het groene ruimte- en het waternetwerk in de stad moeten een samenhangend geheel vormen, vooral ecologisch, maar ook landschappelijk en recreatief. Dit aaneengesloten groene ruimtenetwerk start vanuit de dragende groenstructuur en vertakt zich gaandeweg tot een fijnmazig weefsel van kleine, goed gespreide en bereikbare groene ruimtes diep in de verharde en stedelijke ruimte. Binnen de stedelijke ruimte zijn de vijf groenpolen, de acht groenklimateassen en op een lager niveau wijkparken en andere stedelijke groene en groenblauwe ruimtes belangrijke dragers van een nog te versterken toegankelijk fijnmazig groene ruimtenetwerk (RvG, pg 64).

De J.B de Giey laan situeert zich in het Parkbos, één van de vijf groenpolen. Behoudens de aandacht voor de inrichting van het openbaar domein dat rekening houdt met het water en de topografie als basis én een aanleg vooropstelt waarbij wandelaar, fietser en het openbaar vervoer de nodige fysieke ruimte krijgt is het ook belangrijk rekening te houden met de ruimtelijke en landschappelijke context van deze plek.

De J.B. de Giey laan ligt in het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Afbakening grootstedelijk gebied Gent – deelproject 6C Parkbos (2010) in de zone voor boskerengebied (het gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'bos').

Zie afbeelding 2 in bijgevoegde nota met afbeeldingen.

Deze gebieden zijn bestemd voor het behoud, de bescherming, de ontwikkeling en het herstel van bos. Binnen dit gebied is het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van openbare wegenis en nutsleidingen toegestaan voor zover dit de bestaande landschapswaarden en de potenties voor bosontwikkeling in het gebied niet in het gedrang brengt.

Concreet betekent dit dat bij de heraanleg op geïntegreerde wijze zowel fysieke ruimte moet gevrijwaard worden om de verschillende weggebruikers op een veilige wijze te kunnen faciliteren, er aandacht moet zijn voor het behoud van de grachten als onderdeel van de infiltratiemogelijkheden én het ontwerp zich landschappelijk dient te integreren met aandacht voor het groene netwerk (vb. door behoud en aanplant van bomen).

Zie afbeelding Gewenste Ruimtelijke Structuur, RvG pg 80 in bijgevoegde nota met afbeeldingen.

### 2.2.4. Bomenplan van de stad Gent:

De Stad Gent heeft ruim 30.000 individueel beheerde bomen. Ze staan langs straten, waterwegen, pleinen en in parken. Ze maken een belangrijk deel uit van de stedelijke groenstructuur.

Bomen spelen een belangrijke rol in een stad. Ze leveren schaduw en verkoelen de stenige ruimte. Ze zorgen voor de opvang van fijn stof. Bomen brengen natuur in de stad en geven voedsel, nest- en leefruimte aan tal van dieren. Ze hebben vaak een historische betekenis en een grote impact op het stadslandschap. Om al die redenen hecht de Stad Gent groot belang aan bomen.

Bomen vragen ruimte, zowel boven als onder de grond. In een stad is de beschikbare ruimte schaars. Ze wordt ook geclaimd voor bebouwing, wegenis, nutsleidingen, water en groen, ...

Met haar bomenplan wil de Stad Gent de nodige aandacht geven aan bomen in de publieke ruimte. Het bomenplan zet op een planmatige en duurzame wijze de bakens uit voor de toekomst van individueel beheerde bomen. Het plan focust zowel op het behouden van het huidige bomenbestand als op het uitbreiden ervan.

Ook in het RvG wordt geduid waarom ingezet wordt op open ruimte, groen en water. Het belang van de straatbomen wordt hier toegelicht (RvG p. 51)

De 2 markante bomen in het begin van de Hemelrijkstraat dienen om bovenstaande redenen dan ook behouden te blijven.

### 2.3. Mobiliteitsplan (2015):

Ook in het Mobiliteitsplan (2015) wordt er sterk ingezet op de zachte weggebruikers:

Verblijfsgebieden:

*Het integraal plan publiek domein (IPOD) van de stad Gent omvat richtlijnen voor het ontwerpen van de publieke ruimte. Het STOP-principe is als uitgangspunt meegenomen voor het bepalen van het profiel. Voor elke straat wordt een voorkeursprofiel geschetst. De restruimte gaat naar de zachte weggebruikers of een groener straatbeeld. Bij heraanleg is ook de keuze van het bestratingmateriaal van belang, onder meer in functie van geluidshinder.*

Integraal Fietsbeleid:

*pg. 93: Fietsers moeten voldoende ruimte krijgen. Gent wil daarmee hun comfort verhogen (bv. brede, afgescheiden fietspaden), hun veiligheid verbeteren (bv. opstelstrook voor fietsers aan verkeerslichten) en een sensibiliserende boodschap geven aan de andere weggebruikers (bv. fietsparkeerplaatsen dicht bij de bestemming inrichten dan autoparkeerplaatsen).*

*Pg. 94: Het stimuleren van fietsen in de binnenstad zit al in de lift, maar de stad wil ook inzetten op het fietsen naar Gent en tussen de deelgemeenten, zowel vanuit de deelgemeenten als vanuit de buurgemeenten, zowel voor werknemers als bezoekers. Hiervoor moeten veilige en continue fietsassen beschikbaar zijn, maar ook kwalitatieve fietsenstallingen, park & bikes en flankerende maatregelen zoals bewegwijzering, communicatie, ... dragen hiertoe bij.*

De J.B. de Giey laan en de Hemelrijkstraat tussen de rotonde met de N43 en het kruispunt met de J.B. de Giey laan, zijn niet enkel opgenomen in het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF-netwerk), maar zijn ook als aanvullende stedelijke fietsroute opgenomen in het stadsregionaal fietsroutenetwerk. Dit stadsregionaal fietsroutenetwerk werd, inclusief nota, goedgekeurd door het college van Burgemeester en Schepenen van de Stad Gent.

Zie afbeelding Stadsregionaal Fietsnetwerk Gent in bijgevoegde nota met afbeeldingen.

3. De voorgestelde nieuwe rooilijn doet geen afbreuk aan de doelstelling om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, in het bijzonder om aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen:

Zie voorgaande paragrafen.

Een veiligere en comfortabelere fietsinfrastructuur zal een stimulans zijn voor bewoners uit de omgeving om bij voorkeur de fiets te nemen om het centrum van Sint-Denijs-Westrem (aanwezigheid van winkels en bedrijven langs de Kortrijksesteenweg) en de vernoemde aantrekkingspolen te bereiken. Daartoe werd reeds de rotonde de Drie Sleutels veiliger en fietsvriendelijker ingericht.

De bestaande doorsteken van het Parkbos worden ter bescherming van de zwakke weggebruiker voorzien van middengeleiders met bajonetdoorsteek, voorafgaand door een rijbaankussen zodat gemotoriseerd verkeer afgeremd wordt.

4. De voorgestelde nieuwe rooilijn kadert in een geïntegreerd beleid van de gemeente dat onder meer gericht is op de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau:

Zie voorgaande paragrafen.

5. De voorgestelde nieuwe rooilijn kadert in een geïntegreerd beleid van de gemeente dat onder meer gericht is op de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak:

De bestaande doorsteken van het Parkbos worden ter bescherming van de zwakke weggebruiker voorzien van middengeleiders met bajonetdoorsteek, voorafgaand door een rijbaankussen zodat gemotoriseerd verkeer afgeremd wordt.

Zie afbeelding 3 in bijgevoegde nota met afbeeldingen.

6. De voorgestelde nieuwe rooilijn staat ten dienste van het algemeen belang:

Het dossier heeft betrekking tot de aanleg van veilige fietsinfrastructuur conform de maatvoering opgenomen in het vademecum fietsvoorzieningen en waar nodig eveneens conform de maatvoering opgenomen in het oude vademecum voetgangersvoorzieningen.

De aanleg van de fiets- en voetgangersinfrastructuur zorgt voor een verbetering van de kwaliteit van zwakke weggebruiker. Het stimuleren van ecologisch alternatieven en het creëren van veilige fietsverbindingen voor zowel functionele als recreatieve verplaatsingen (met oog op de aansluitingen met het Parkbos) zijn zaken die elke burger ten goede komen.

De J.B. de Giey laan is gelegen op een busroute. De breedte van de rijweg werd hierop afgesteld en er werd voorzien in 2 bushaltes met verhoogd perron en schuilhuisjes. Op grondgebied Gent wordt deze bushalte voorzien van een overdekte fietsenstalling.

Dit alles belangt het algemeen nut aan.

7. De voorgestelde nieuwe rooilijn is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd:

Gezien de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer op de J.B. de Giey laan en de positie van de straat in het stadsregionaal fietsrouten netwerk is gemengd verkeer absoluut geen optie, maar moet er worden gekozen voor kwalitatieve fiets -en voetpaden.

Zie foto's 3 & 4 in bijgevoegde nota met afbeeldingen.

Na onderzoek werd er gekozen voor een dubbelrichtingsfietspad omdat dit zorgt voor continuïteit in het fietsnetwerk gezien er wordt aangesloten op het toekomstig dubbelrichtingsfietspad in de Keistraat en het bestaande dubbelrichtingsfietspad in de Giey laan voorbij het rondpunt met de Keistraat. Op die manier wordt het aantal oversteeken voor de fietsers beperkt.

Ter hoogte van de bebouwde zone werd gekozen voor enkelrichtingsfietspaden. Onderzoek toont namelijk aan dat de kans op ongevallen sterk vergroot wanneer er voor een dubbelrichtingsfietspad worden gekozen in een zone met veel inritten en zijstraten. Er werd voor geopteerd om de oversteek voor fietsers vanuit de Duiverstraat naar de Klossestraat te bundelen met de overgang van het dubbelrichtingsfietspad naar de enkelrichtingsfietspaden. Op die manier wordt het ontwerp leesbaarder omdat er maar één oversteek nodig is.

Rekening houdende met de vereiste maatvoering, incl. breedte en de nodige schrikafstanden, voor auto- en busverkeer, fietsers en voetgangers is het noodzakelijk om de weg te verbreden:

- Voetpaden: In de bebouwde zone van het project worden er voetpaden voorzien van 1,5 m breedte. In de algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer wordt gesteld dat er enkel binnen de bebouwde kom dient te worden gestreefd naar de aanleg van volwaardige voetpaden met een breedte van 1,5 m waarvan 1 m obstakelvrij. Deze verordening geldt voor de zone bebouwde kom. Hoewel de verordening hier niet strikt van toepassing is, is de stad Gent van oordeel dat deze bebouwde zone nauw aansluit aan de bebouwde kom en de bewoningsgraad zeker voldoende hoog is om het aanleggen van voetpaden met een breedte van 1,5 m aan weerszijden te integreren in het ontwerp.
- Fietspaden: Het ontwerp en de verwervingsgesprekken lopen reeds sinds 2017, toen is er het geldende vademecum fietsvoorzieningen gevolgd. Ondertussen is dit reeds vervangen voor een nieuw vademecum fietsvoorzieningen. Gezien het ontwerp en de gesprekken reeds vergevorderd waren, is er beslist om het ontwerp niet aan te passen. Hierdoor wordt het oud vademecum fietsvoorzieningen gevolgd. In het ontwerp zijn aanliggende verhoogde enkelrichtingsfietspaden van 1,8 m breedte met een schrikafstand ten opzichte van de rijbaan van 45 cm voorzien tussen de rotonde Drie sleutels en de J.B. de Giey laan 13. In het oude vademecum fietsvoorzieningen is voor aanliggende enkelrichtingsfietspaden een aanbevolen breedte opgenomen van 1,75 m en een aanbevolen schrikafstand van 50 cm. De gecombineerde breedte (breedte fietspad + schrikafstand) zoals voorzien in het ontwerp komt dan ook, weliswaar zonder marge, overeen met de aanbevolen maatvoering opgenomen in het oude vademecum.

Vanaf J.B. de Giey laan 8 gaan de twee enkelrichtingsfietspaden over in een afgescheiden dubbelrichtingsfietspad van 2,5 m breedte. Dit komt eveneens overeen met de aanbevolen breedte van 2,5 m zoals opgenomen in het oude vademecum fietsvoorzieningen. Ter hoogte van de overgang – waarvoor een fietsoversteekplaats is voorzien – en de aansluiting met het fietspad in de Duiverstraat wordt het dubbelrichtingsfietspad verbreed naar 3 m met een schrikafstand van 1,05 m ten opzichte van de rijbaan. Deze verbreding is noodzakelijk opdat fietsers hier de nodige ruimte krijgen om draaibewegingen uit te voeren zonder het doorgaand fietsverkeer te hinderen. De gehanteerde schrikafstand van 1,05 m komt eveneens quasi overeen met de minimale schrikafstand die voor een dubbelrichtingsfietspad wordt gevraagd in het vademecum fietsvoorzieningen.

- Rijbaan: In het ontwerp is een rijbaanbreedte voorzien van 6,6 m incl. kantstrook over de ganse lengte van het traject. Voor een hoogfrequente OV-as wordt er een breedte gevraagd van 6,6 m zodat bussen elkaar veilig kunnen kruisen.

Bovenstaande maakt duidelijk dat er in het ontwerp rekening is gehouden met de noodzakelijke breedtes voor de verschillende type weggebruikers. Zonder bijkomende verwervingen is het niet mogelijk om te voldoen aan de gevraagde breedtes.

De randvoorwaarde om de bestaande markante bomen aan de oneven zijde van de Hemelrijkstraat te behouden zorgt ervoor dat de te verwerven zone in de Hemelrijkstraat zich volledig aan de even zijde bevindt.

8. De verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen:

Bij het ontwerp van het fiets -en wandelpad werd de verkeersveiligheid en de ontsluiting van de aangrenzende percelen duidelijk in acht genomen:

- De voetpaden werden uiteraard in eerste instantie voorzien voor voetgangers. Een bijkomend argument is dat er tussen het fietspad en de bebouwing of perceelsgrens met haag steeds een veiligheidsstrook moet worden voorzien om te vermijden dat vanuit de woning of de oprit meteen op het fietspad terecht komt.
- Bijkomend wordt er een veiligheidsstrook voorzien van 1,0 m tot 1,5 m tussen het fietspad en de perceelsgrens aan de J.B. de Giey laan 10 en 12.
- Het kruispunt met de Hemelrijkstraat wordt ingesnoerd wat de zichtbaarheid voor alle weggebruikers sterk zal verbeteren.
- Door te kiezen voor voldoende brede fietspaden en voetpaden wordt de kans op fiets- fietsongevallen en fiets-voetgangersongevallen verkleind.
- Door het achteruitschuiven van de gevel in de J.B. de Giey laan 1 wordt vermeden dat voetgangers verplicht worden om het fietspad te gebruiken.

9. De voorgestelde nieuwe rooilijn moet zo nodig beoordeeld worden in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief:

De gemeentegrens met De Pinte ligt in de as van de rijweg van de J.B. de Giey laan tot aan kruispunt Klossestraat waar de rijweg weer volledig op grondgebied Gent ligt. Op grondgebied De Pinte betreft dit de Baron de Giey laan. Het deel Hemelrijkstraat, betrokken in dit dossier, bevindt zich volledig op grondgebied Gent.

Aangezien er geopteerd werd voor een dubbelrichtingsfietspad, dit fietspad dient aan te sluiten op het dubbelrichtingsfietspad in de Keistraat en de ligging van de bestaande gracht aan de kant van stad Gent, werd geopteerd om het dubbelrichtingsfietspad op grondgebied Gent te voorzien. De wijziging bevinden zich hierdoor enkel op grondgebied van de stad Gent.

Door de aanleg van degelijke fietsinfrastructuur wordt ingezet op een verbinding tussen beide centra.

10. Bij de afweging voor wijziging aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen:

In de nieuwe breedte van de wegbedding krijgen alle weggebruikers, die er op vandaag zijn, de nodige veilige ruimte. In de verschillende beleidskaders zijn er visies uitgewerkt die op langere termijnen kijken en rekening houden met verschillende ruimtelijke behoeften en maatschappelijke activiteiten. Het ontwerp van de straat houdt rekening met deze verschillende beleidskaders.

**Bijgevoegde bijlage(n):**

- nota met afbeeldingen (deel van de beslissing)
- WW1740\_16 Rooilijnplan (deel 1van2) v.20-02-2024 (deel van de beslissing)
- WW1740\_16 Rooilijnplan (deel 2van2) v.20-02-2024 (deel van de beslissing)

## **Beslissing**

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

### **Artikel 1:**

Stelt de bijgevoegde rooilijnplannen Jean-Baptiste de Giey laan en het gedeelte van de Hemelrijkstraat, gelegen tussen de rotonde Drie Sleutels (Kortrijksesteenweg) en de Jean-Baptiste de Giey laan voorlopig vast.

### **Artikel 2:**

Neemt de bijgevoegde nota met afbeeldingen aan.

2024\_CBS\_01952 - Voorlopige vaststelling van de rooilijn Jean-Baptiste de Giey laan en het gedeelte van de Hemelrijkstraat, gelegen tussen de rotonde Drie Sleutels (Kortrijksesteenweg) en de Jean-Baptiste de Giey laan

## **Afbeeldingen die bij de motivering raadsbesluit rooilijnplan horen:**

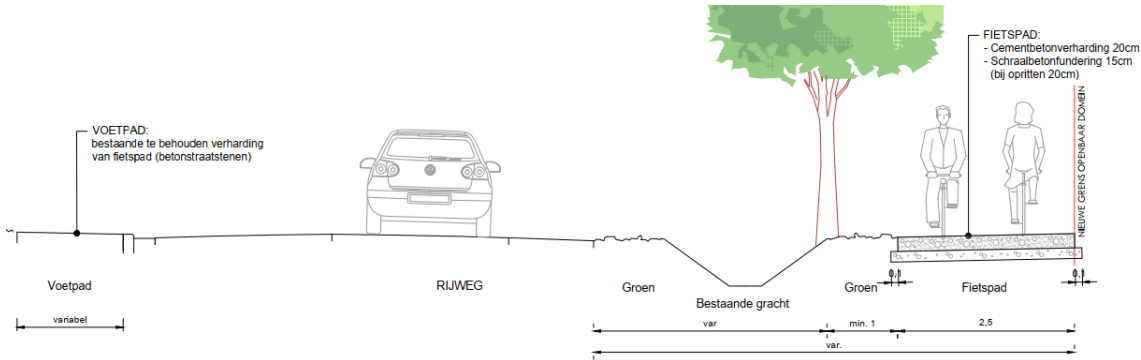
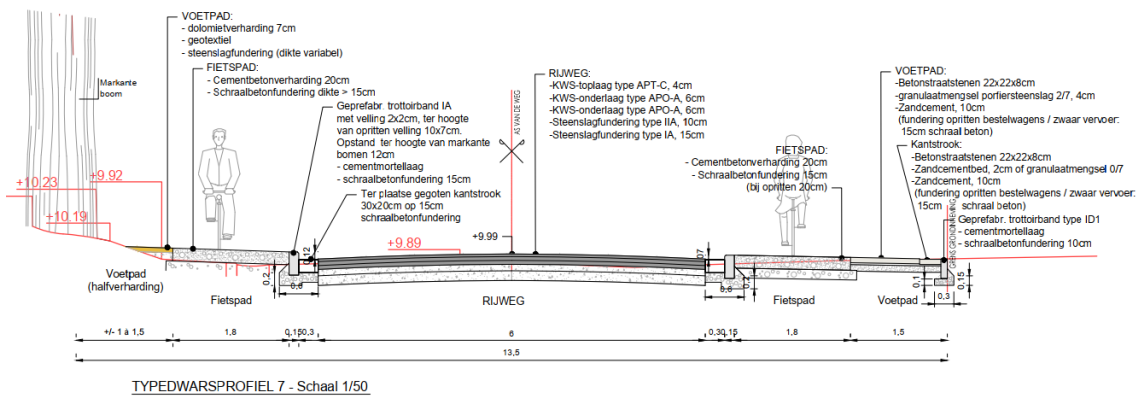
Foto's 1 & 2:



Ladder van Lansink:



**Typewarsprofiel:**

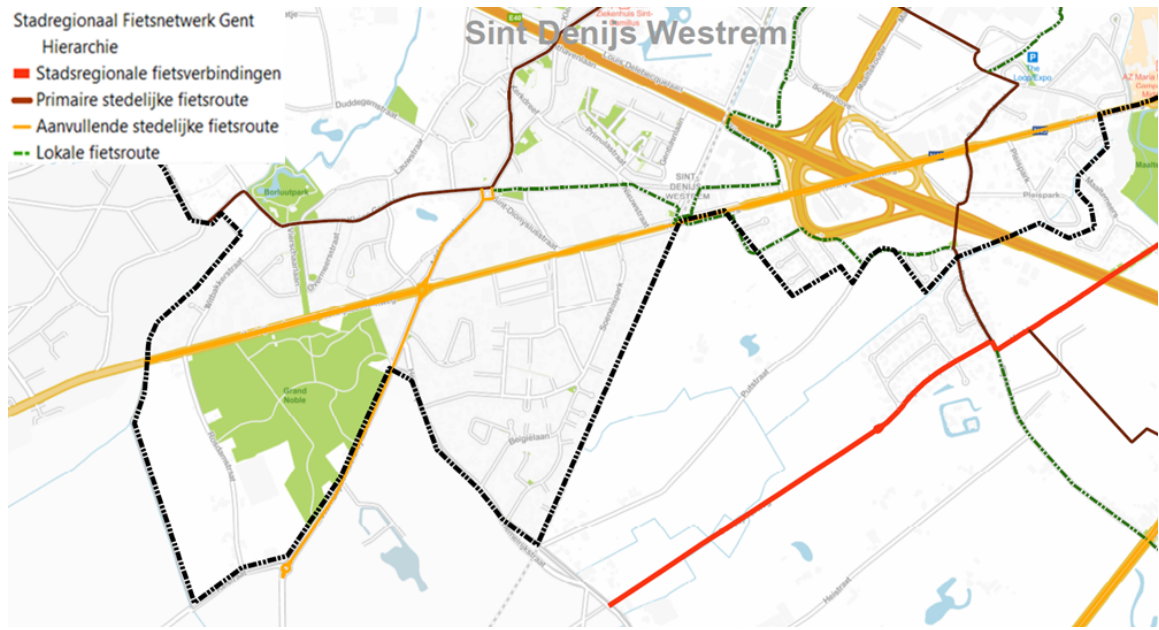




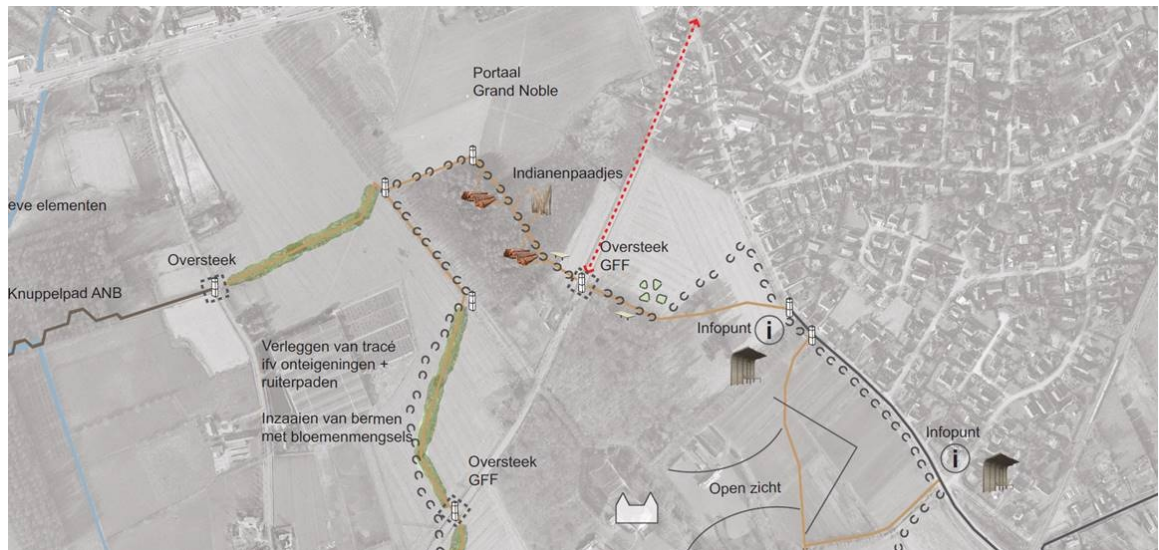
Gewenste Ruimtelijke Structuur, RvG pg 80:



### Stadsregionaal Fietsnetwerk Gent:



Afbeelding 3:



Foto's 3 & 4:





