



2024_GR_00549 Definitieve 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 - Vaststelling

Beslissing: Goedgekeurd in openbare vergadering van 24 juni 2024

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

Christophe Peeters, voorzitter
Mathias De Clercq, burgemeester; Filip Watteeuw, schepen; Sofie Bracke, schepen; Tine Heyse, schepen; Astrid De Bruycker, schepen; Sami Souguir, schepen; Bram Van Braeckevelt, schepen; Isabelle Heyndrickx, schepen; Hafsa El-Bazioui, schepen; Evita Willaert, schepen; Rudy Coddens, schepen; Johan Deckmyn; Karin Temmerman; Gabi De Boever; Zeneb Bensafia, ondervoorzitter; Anne Schiettekatte; Stephanie D'Hose; Veli Yüksel; Sven Taeldeman; Jef Van Pee; Mehmet Sadik Karanfil; Gert Robert; Carl De Decker; Karlijn Deene; Mieke Bouve; Anneleen Van Bossuyt; Tom De Meester; Bert Mispion; Anita De Winter; Joris Vandenbroucke; Manuel Mugica Gonzalez; Patricia De Beule; Yüksel Kalaz; Stijn De Roo; Sonja Welvaert; Christiaan Van Bignoot; Caroline Persyn; Ronny Rysermans; Nicolas Vanden Eynden; Alana Herman; Els Roegiers; Emilie Peeters; Jeroen Van Lysebettens; Martine Verhoeve; Nikolaas Schuiten
Mieke Hullebroeck, algemeen directeur

Bevoegd: Filip Watteeuw

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

- Het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, artikel 17, § 5.
- Het Decreet lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 40 en 41.
- De wet van 29 juni 1991 betreffende de uitdrukkelijke motiveringsplicht van bestuurshandelingen.
- Het Decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur.

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 Giey laan en het gedeelte van de Hemelrijkstraat, gelegen tussen de rotonde Drie Sleutels (Kortrijksesteenweg) en de J.B. de Giey laan.

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.

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 grondverwingen 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 groenklimaatassen 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 boskerngebied (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 fietsinstellingen, 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 langsheen 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 fietsroutenetwerk 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 oversteken 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.

11. Openbaar onderzoek:

In toepassing van het Decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019 werd over het plan tot verbreding van de rooilijn in de Jean-Baptiste de Giey laan een openbaar onderzoek gehouden van 6 april 2024 tot en met 6 mei 2024.

Op 27/03/2024 werden de nodige instanties (deputatie, departement en maatschappijen openbaar vervoer, etc.) conform artikel 17 §2 van het Decreet houdende de gemeentewegen in kennis gesteld van het raadsbesluit van 25/03/2024 met bijhorende rooilijnplannen.

Het openbaar onderzoek werd bekend gemaakt door aanplakking van een bericht aan het gemeentehuis op 27/03/2024, door aanplakking van een bericht ter plaatse op 28/03/2024, door een bericht in het Belgisch Staatsblad van 02/04/2024 en door publicatie van een bericht op de website van de stad Gent op 27/03/2024.

Alle eigenaars en houders van een zakelijk recht op een perceel of een goed dat is opgenomen in het rooilijnplan werden individueel per aangetekende brief in kennis gesteld van het openbaar onderzoek.

Er werden 2 opmerkingen en/of bezwaren ingediend tegen het plan tot aanleg van de nieuwe rooilijn in de Jean-Baptiste de Giey laan. Deze worden behandeld in het verslag van openbaar onderzoek waarin de punten voor onteigening en rooilijn voor de eenvoud gezamenlijk zijn behandeld. Het verslag wordt als bijlage gevoegd bij onderhavig definitief rooilijnbesluit.

De definitieve vaststelling van het rooilijnplan moet binnen zestig dagen na het einde van het openbaar onderzoek worden vastgesteld, zoniet vervalt het ontwerp (artikel 17 §5 en §6 van het Decreet Gemeentewegen).

Op 27 maart 2024 werden de nodige instanties (deputatie, departement en maatschappijen openbaar vervoer, etc.) conform artikel 17 §2 van het Decreet houdende de gemeentewegen, in kennis gesteld van het raadsbesluit van 25 maart 2024 met bijhorende rooilijnplannen.

Adviezen

Deze beslissing wordt genomen rekening houdend met volgende adviezen:

NMBS - advies niet van toepassing

De NMBS kon geen gevolg geven aan de adviesvraag.

Deputatie Provincie Oost-Vlaanderen - advies niet van toepassing

Aangezien het rooilijnplan enkel lokale gemeentewegen vermeldt, zal de deputatie geen formeel advies verstrekken.

Vlaams Departement Mobiliteit - geen advies ontvangen

Er werd geen advies, bezwaar of opmerking ontvangen.

De Lijn - geen advies ontvangen

Er werd geen advies, bezwaar of opmerking ontvangen.

Bijgevoegde bijlage(n):

- Nota met afbeeldingen (deel van de beslissing)
- WW1740_16 Rooiijnplan (deel 1van2) v.20-02-2024 (deel van de beslissing)
- WW1740_16 Rooiijnplan (deel 2van2) v.20-02-2024 (deel van de beslissing)
- 20240501_Bezwaarschrift1
- 20240503_Bezwaarschrift2
- 20240522_VE_gezamenlijk openbaar onderzoek ROOIL31.pdf (deel van de beslissing)

Beslissing

Op voorstel van Het college van burgemeester en schepenen

Beslist het volgende:

- Met unanimiteit

Artikel 1:

De gemeenteraad neemt kennis van het verslag van openbaar onderzoek waarin alle bezwaren en opmerkingen werden behandeld en besproken en keurt deze goed.

Artikel 2:

Het rooiijnplan tot wijziging van de Jean-Baptiste de Gieyiaan en het gedeelte Hemelrijkstraat gelegen tussen de rotonde Drie Sleutels (Kortrijksesteenweg) en de Jean-Baptiste de Gieyiaan wordt definitief vastgesteld.

2024_GR_00549 - Definitieve vaststelling van de rooiijn Jean-Baptiste de Gieyiaan en het gedeelte van de Hemelrijkstraat, gelegen tussen de rotonde Drie Sleutels (Kortrijksesteenweg) en de Jean-Baptiste de Gieyiaan

Afbeeldingen die bij de motivering raadsbesluit rooilijnplan horen:

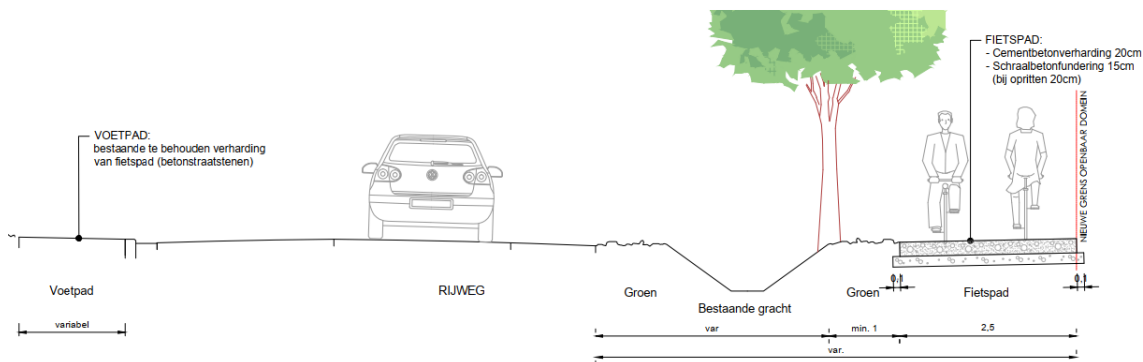
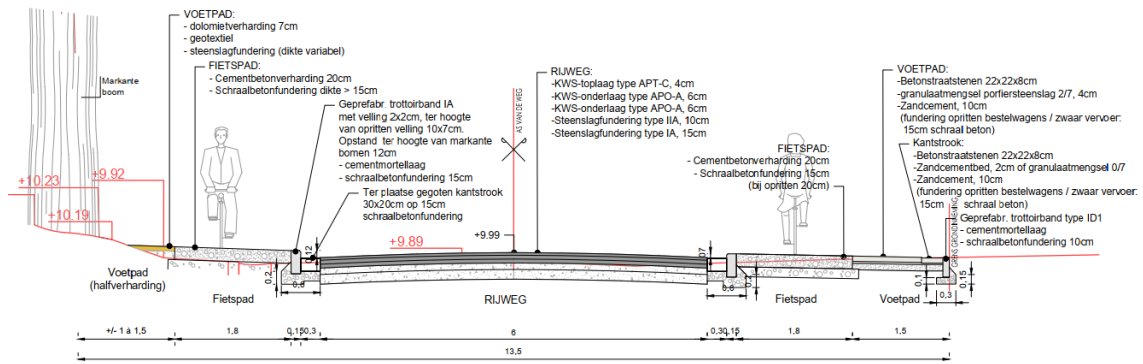
Foto's 1 & 2:



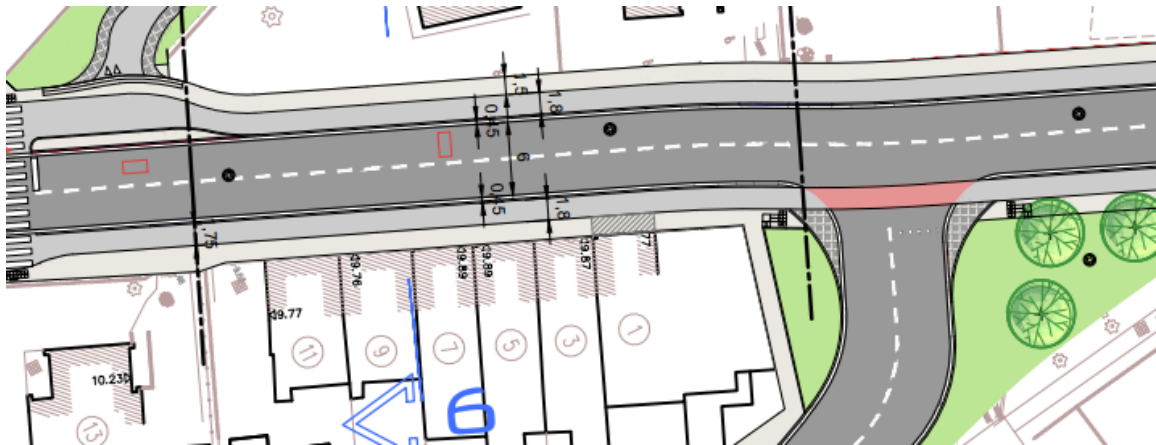
Ladder van Lansink:



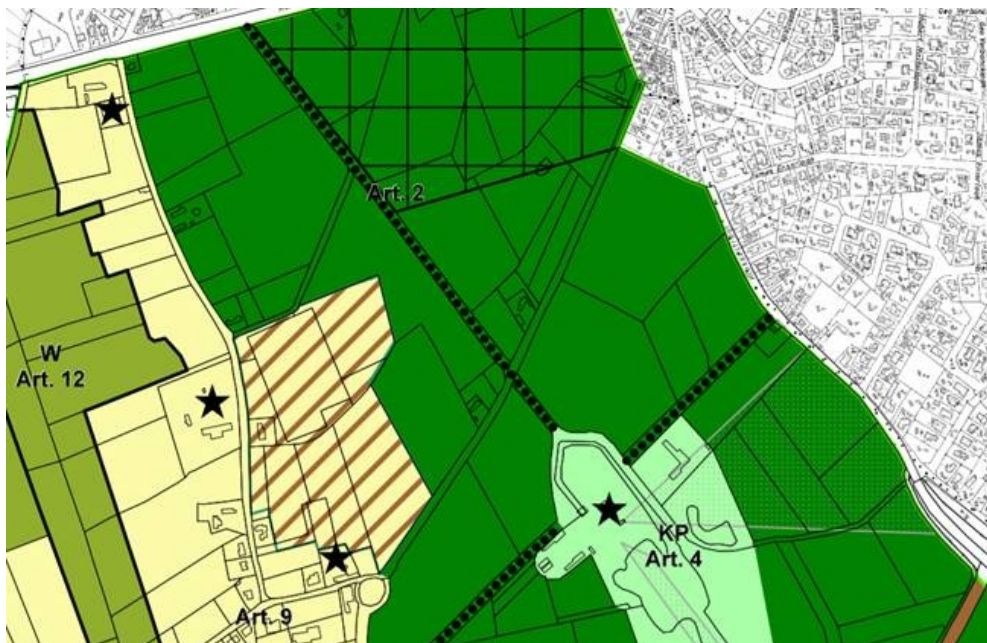
Typedwarsprofiel:



Afbeelding 1:



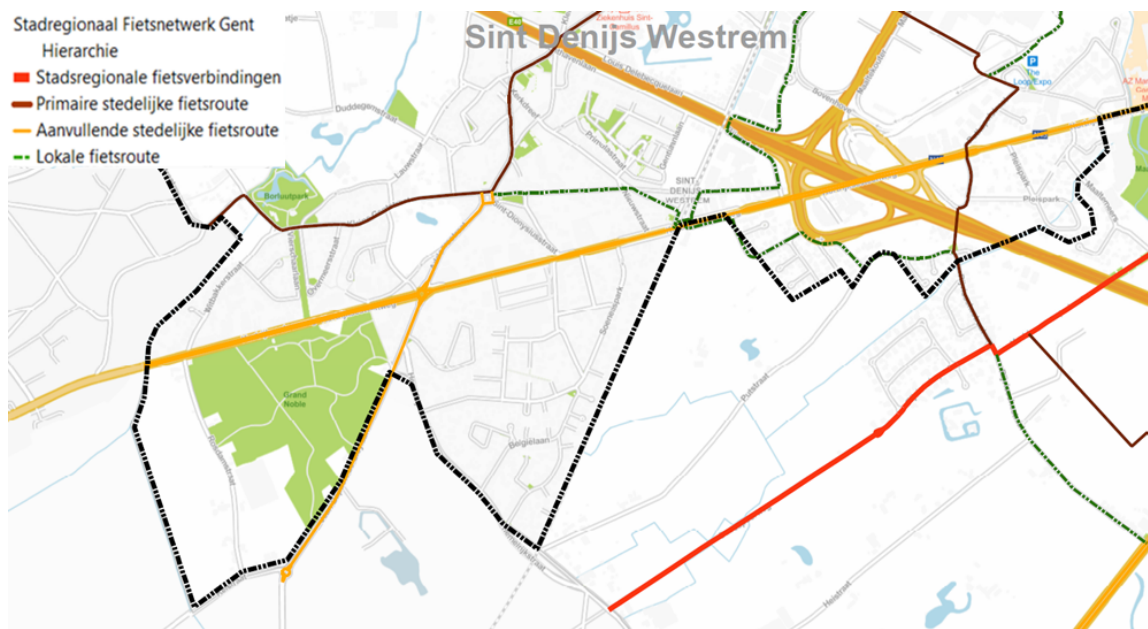
Afbeelding 2:



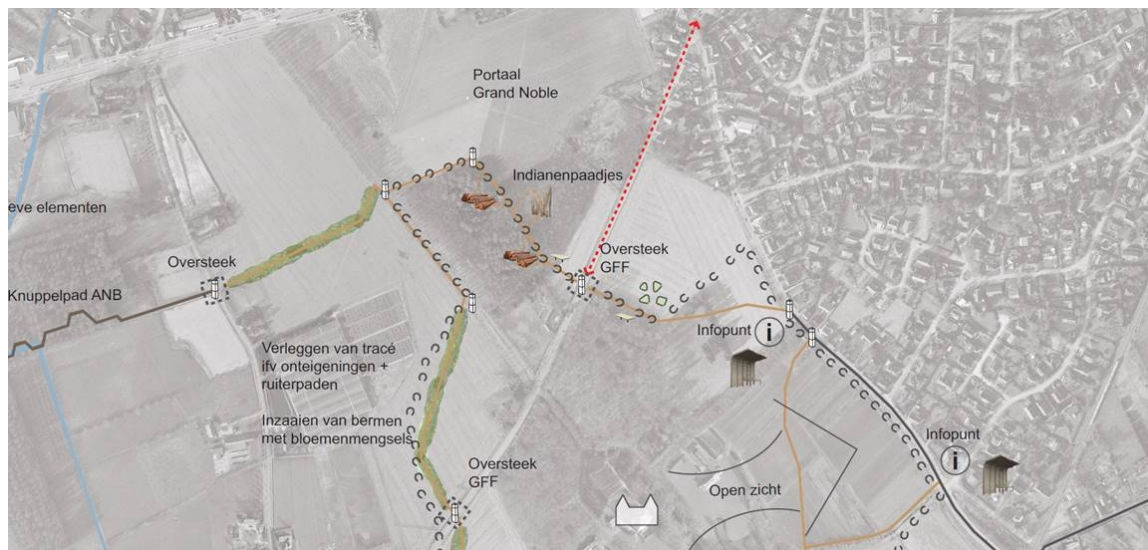
Gewenste Ruimtelijke Structuur, RvG pg 80:



Stadsregionaal Fietsnetwerk Gent:



Afbeelding 3:



Foto's 3 & 4:



Verslag van het gezamenlijk Openbaar Onderzoek:

betreffende het voorlopige onteigeningsbesluit in het kader van de realisatie van het rooilijnplan tot wijziging van de gemeentewegen 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 en betreffende de voorlopige vaststelling van het rooilijnplan

22 mei 2024 Verslag Openbaar Onderzoek

Entiteit	Departement stedelijke ontwikkeling DWBW
Contactpersoon	cel Grondbeheer

Voorafgaand aan het openbaar onderzoek

Gelet op het doel tot realisatie van het rooilijnplan van de stad Gent betreffende de Jean-Baptiste de Giey laan en het gedeelte van de Hemelrijkstraat, gelegen tussen de rotonde Drie Sleutels (Kortrijksesteenweg) en de J.B. de Giey laan waarbij een veilige fietsinfrastructuur zal worden aangelegd en terzelfdertijd zal worden voorzien in een gescheiden rioleringsstelsel in de Hemelrijkstraat en de J.B. de Giey laan (deel met bebouwing) en waarvoor grondverwervingen noodzakelijk zijn.

Gelet op het besluit van 25 maart 2024 van de gemeenteraad van de stad Gent houdende de voorlopige goedkeuring van het Rooilijnplan betreffende de Jean-Baptiste de Giey laan en het gedeelte van de Hemelrijkstraat, gelegen tussen de rotonde Drie Sleutels (Kortrijksesteenweg) en de J.B. de Giey laan, bestaande uit het plan met dossiernummer ROOIL31.

Gelet op het voorlopig onteigeningsbesluit, het onteigeningsplan en de projectnota, goedgekeurd door de gemeenteraad dd. 25 maart 2024.

Gelet op de samenloopprocedure waarbij het openbaar onderzoek van de rooilijnprocedure en de onteigeningsprocedure samen verloopt.

Aankondiging van het openbaar onderzoek

Werd, nadat de gemeenteraad het rooilijnplan voorlopig heeft vastgesteld, en nadat, de gemeenteraad het voorlopig onteigeningsbesluit met als bijlagen het onteigeningsplan en de projectnota heeft goedgekeurd, het openbaar onderzoek van 30 dagen georganiseerd (conform artikel 17-23 Vlaams Onteigeningsdecreet en artikel 17 Gemeentewegendecreet).

Het openbaar onderzoek werd aangekondigd met de vermelding van de plaats waar het te onteigenen onroerend goed of zakelijk recht gelegen is, waar het voorlopige onteigeningsbesluit en haar bijlagen en de beslissing tot voorlopige vaststelling en het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan ter inzage ligt, de begin- en einddatum van het openbaar onderzoek, het adres waarop de standpunten, opmerkingen en bezwaren konden worden ingediend.

De aankondiging van het openbaar onderzoek betreffende de onteigening gebeurde door middel van aanplakking van een affiche (bijlage 1, kopie aangeplakte affiche), aan het begin- en eindpunt van het nieuwe wegdeel, alsook aan het gemeentehuis, met als opschrift "bekendmaking openbaar onderzoek onteigening". De affiche werd aangeplakt aan het gemeentehuis dd. 27 maart 2024 en ter plaatse dd. 28 maart 2024 en dus uiterlijk de dag voor de begindatum van het openbaar onderzoek en bleef aangeplakt tot en met de laatste dag van het openbaar onderzoek, dd. 6 mei 2024 (conform artikel 12 van het Vlaams Onteigeningsbesluit en artikel 17 gemeentewegendecreet).

De aankondiging gebeurde door middel van bekendmaking op de website van de stad Gent waar het te onteigenen goed gelegen is (bijlage 2, afschrift/printscreens website gemeente) op de weblink: <https://stad.gent/nl/mobiliteit-openbare-werken/wegenwerken-gent/lopende-openbare-onderzoeken-bekendmakingen> vanaf dd. 27 maart 2024 en dus uiterlijk de dag voor de begindatum van het openbaar onderzoek en bleef op de website staan tot en met de laatste dag van het openbaar onderzoek, dd. 6 mei 2024 (conform artikel 13 Vlaams Onteigeningsbesluit en artikel 17 Gemeentewegendecreet). Alle documenten betreffende het voorlopig onteigeningsbesluit kunnen eveneens op de website worden geraadpleegd.

Er gebeurde geen bekendmaking op het digitaal uitwisselingsplatform conform artikel 11, 3° en artikel 21 Vlaams Onteigeningsbesluit, daar er nog steeds geen digitaal uitwisselingsplatform operationeel was op het moment van het openbaar onderzoek (artikel 38 Vlaams Onteigeningsbesluit). Conform voormeld artikel 38 lid 2 Vlaams Onteigeningsbesluit dient de inwerkingtreding te worden bepaald door de Vlaams minister. Vooraleer gemeenten of andere onteigenende instanties verplicht dienen gebruik te maken van het Digitaal Uitwisselingsplatform Onteigeningen, zal de bevoegde Vlaamse minister aankondigen met een uitvoeringsbesluit dat het platform klaar is voor gebruik. Toe nu toe werd dergelijk besluit nog niet gepubliceerd.

De eigenaars van de te onteigenen percelen en van de onroerende goederen die zich bevinden in het ontwerp van gemeentelijk rooilijnplan:

1. Inname 1: Een strook grond met een oppervlakte van 11 m², deel van een groter perceel gelegen te Kortrijksesteenweg 1159, 9051 Sint-Denijs-Westrem, Gent, kadastraal gekend onder afdeling 25 Sint-Denijs-Westrem sectie C, nr. 102T
2. Inname 4: Een strook grond met een oppervlakte van 15 m², deel van een groter perceel gelegen te Hemelrijkstraat 4, 9051 Sint-Denijs-Westrem, Gent, kadastraal gekend onder afdeling 25, Sint-Denijs-Westrem, sectie C, nr. 106P
3. Inname 9: Een strook grond met een oppervlakte van 17 m², deel van een groter perceel gelegen te Jean-Baptiste De Giey laan nr. 6, 9051 Sint-Denijs-Westrem, Gent, kadastraal gekend onder afdeling 25, sectie C, nr. 116G
4. Inname 11: Een strook grond met een oppervlakte van 72 m², deel van een groter perceel gelegen te Jean-Baptiste De Giey laan nr. 10, 9051 Sint-Denijs-Westrem, Gent, kadastraal gekend onder afdeling 25, Sint-Denijs-Westrem, sectie C, nr. 131F
5. Inname 24: Een strook grond met een oppervlakte van 15 m², deel van een groter perceel gelegen te Jean-Baptiste De Giey laan nr. 9, 9051 Sint-Denijs-Westrem, Gent, kadastraal gekend onder afdeling 25 Sint-Denijs-Westrem, sectie C, nr. 117E

6. Inname 26: Een strook grond met een oppervlakte van 8 m², deel van een groter perceel gelegen te Jean-Baptiste De Giey laan nr. 5, 9051 Sint-Denijs-Westrem, Gent, kadastraal gekend onder afdeling 25 Sint-Denijs-Westrem, sectie C, nr. 117X
7. Inname 20: Een strook grond met een oppervlakte van 470 m², deel van een groter perceel gelegen te Jean-Baptiste De Giey laan, 9051 Sint-Denijs-Westrem, Gent, kadastraal gekend onder afdeling 25 Sint-Denijs-Westrem, sectie C, nr. 213B
8. Inname 29: Een strook grond met een oppervlakte van 25 m², deel van een groter perceel gelegen te Jean-Baptiste De Giey laan nr. 1, 9051 Sint-Denijs-Westrem, Gent, kadastraal gekend onder afdeling 25 Sint-Denijs-Westrem, sectie C, nr. 117H2
9. Inname 15: Een strook grond met een oppervlakte van 35 m², deel van een groter perceel gelegen te Jean-Baptiste De Giey laan nr. 14, 9051 Sint-Denijs-Westrem 9000 Gent, kadastraal gekend onder afdeling 25 Sint-Denijs-Westrem, sectie C, nr. 138A
10. Inname 19: Een strook grond met een oppervlakte van 52 m², deel van een groter perceel gelegen te Jean-Baptiste De Giey laan nr. 16, 9051 Sint-Denijs-Westrem, Gent, kadastraal gekend onder afdeling 25 Sint-Denijs-Westrem, sectie C, nr. 212C
11. Inname 13: Een strook grond met een oppervlakte van 528 m², deel van een groter perceel gelegen te Jean-Baptiste De Giey laan, 9051 Sint-Denijs-Westrem, Gent, kadastraal gekend onder afdeling 25 Sint-Denijs-Westrem, sectie C, nr. 131D
12. Inname 14: Een strook grond met een oppervlakte van 779 m², deel van een groter perceel gelegen te Jean-Baptiste De Giey laan, 9051 Sint-Denijs-Westrem, Gent, kadastraal gekend onder afdeling 25 Sint-Denijs-Westrem, sectie C, nr. 134B
13. Inname 16: Een strook grond met een oppervlakte van 152 m², deel van een groter perceel gelegen te Jean-Baptiste De Giey laan, 9051 Sint-Denijs-Westrem, Gent, kadastraal gekend onder afdeling 25 Sint-Denijs-Westrem, sectie C, nr. 141B
14. Inname 17: Een strook grond met een oppervlakte van 16 m², deel van een groter perceel gelegen te Jean-Baptiste De Giey laan, 9051 Sint-Denijs-Westrem, Gent, kadastraal gekend onder afdeling 25 Sint-Denijs-Westrem, sectie C, nr. 211B
15. Inname 18: Een strook grond met een oppervlakte van 18 m², deel van een groter perceel gelegen te Jean-Baptiste De Giey laan, 9051 Sint-Denijs-Westrem, Gent, kadastraal gekend onder afdeling 25 Sint-Denijs-Westrem, sectie C, nr. 211C
16. Inname 21: Een strook grond met een oppervlakte van 483 m², deel van een groter perceel gelegen te Jean-Baptiste De Giey laan, 9051 Sint-Denijs-Westrem, Gent, kadastraal gekend onder afdeling 25 Sint-Denijs-Westrem, sectie C, nr. 213A

werden individueel over het openbaar onderzoek aangeschreven per beveiligde zending dd. 26 maart 2024 en dus minstens 7 dagen voor de aanvang van het openbaar onderzoek (conform artikel 18 en 35 Vlaams Onteigeningsdecreet en artikel 17 Gemeentewegendecreet).

Tevens werd het openbaar onderzoek aangekondigd via een bericht in het Belgisch Staatsblad dd. 2 april 2024 (bijlage 3), conform artikel 11, 5° en 6° Vlaams Onteigeningsbesluit en artikel 17 Gemeentewegendecreet.

Standpunten, opmerkingen en bezwaren

Gedurende het ganse openbaar onderzoek van 6 april 2024 tot en met 6 mei 2024 zijn er 2 bezwaarschriften ontvangen in toepassing van artikel 21 (*“De eigenaars van het te onteigenen onroerend goed [...] kunnen [...] hun standpunten, opmerkingen en bezwaren over het ter inzage gelegde voorlopig onteigeningsbesluit indienen”*) en 37 Vlaams Onteigeningsdecreet van:

- > eigenares van te onteigenen perceel onder inname 1
- > eigenaar van te onteigenen perceel onder inname 11

Deze bezwaarschriften hadden inhoudelijk tevens betrekking op het rooilijnplan tot wijziging van de rooilijn voor de JB De Giey laan en Hemelrijkstraat. De bezwaren worden dan ook voor zowel de onteigeningsprocedure als de rooilijnprocedure behandeld in onderhavig verslag van openbaar onderzoek, welke aan beide definitieve besluiten zal worden toegevoegd als bijlage.

Er werd geen een verzoek tot zelfrealisatie ingediend in toepassing van artikel 24-27 Vlaams Onteigeningsdecreet en artikel 14-20 Vlaams Onteigeningsbesluit.

De aangehaalde punten in de opmerkingen en/of bezwaarschriften worden besproken en behandeld in wat volgt.

Het bezwaar betreffende inname 1

1. Bij vergunningverlening zou door stad Gent met geen woord zijn gerept over de plannen die werden gemaakt sinds 2021 voor de aanpassing van de Hemelrijkstraat

Weerlegging

Bezwaarindiener was wel degelijk op de hoogte over de toekomstige plannen voor aanpassing van de Hemelrijkstraat. In de omgevingsvergunning OMV_2021196992 verleend dd. 10 maart 2022 blijkt dit overigens ook uit volgend citaat:

““Ifv de toekomstige werken thv de Hemelrijkstraat is er voor dit perceel ook een procedure lopende voor een verwerving. Voor meer info hieromtrent kan contact opgenomen worden met het Departement Facility Management - Dienst Vastgoed — Sint-Salvatorstraat 16, 9000 Gent 09 266 59 70.”

Bezwaarindiener heeft destijds geen contact opgenomen hierover.

2. Op het onteigeningsplan is nog de voormalige bebouwing aangegeven en dus geenszins de contouren van het nieuwe project

Weerlegging

Krachtens artikel 11 van het Vlaams Onteigeningsdecreet dient het onteigeningsplan de omtrek van de te onteigenen goederen te omvatten, de kadastrale vermelding van de sectie, de nummers, de grootte en de aard van de percelen en de onroerende goederen, de naam van de eigenaars volgens kadastrale of andere voor de onteigenende instantie beschikbare gegevens, de onteigenende instantie per perceel en onroerend goed dat onteigend wordt. Aan deze voorwaarden is voldaan.

Er is niet vereist dat de actuele contouren van de op het perceel aanwezige gebouwen wordt aangeduid.

Bovendien wordt er geen gedeelte van een gebouw onteigend, maar een onbebouwde strook grond met oog op realisatie van de gewijzigde rooilijn. Het voorwerp van onteigening is met het voorliggende onteigeningsplan voldoende duidelijk ook zonder de actuele contouren van de op het perceel aanwezige gebouwen aangeduid.

3. Het algemeen belang en de motiveringsplicht, meer bepaald met betrekking tot het evenredigheidsbeginsel

Concreet bezwaar:

De onteigening moet het algemeen belang nastreven en conform de beginselen van behoorlijk bestuur moet de overheid een redelijke en gemotiveerde afweging maken tussen het voordeel voor het algemeen belang dat moet opwegen het nadeel voor de eigenaar (= proportionaliteitsbeginsel/evenredigheidsbeginsel).

De inname heeft tot gevolg dat de enige parkeerplaats van bezwaarindiener verloren gaat. Het verlies van de enige parkeerplaats is nefast voor de winkel (Petit Coeur Babyboutique) die bezwaarindiener uitbaat aangezien er geen parkeerplaats meer zal zijn voor cliënteel om de winkel te bezoeken noch om de bestelling af te halen. Hier is geen onderzoek naar gevoerd over de impact op de handelszaak.

Bezwaarindieners stelt in vraag of er wel overall een breedte van 13,5 meter vereist is. Er wordt opgeworpen dat de verbreding van de rooilijn volledig staat ingetekend aan de zijde van de bezwaarindieners waar enige duiding omtrent deze keuze zou ontbreken maar waar de enige verantwoording wordt gewezen op de aanwezigheid van bomen en het nadeel voor bezwaarindieners hierbij niet werd afgewogen. De breedte van het voetpad aan de zijde van bezwaarindieners is 1,5 m terwijl die aan de overzijde wel plaatselijk kan beperkt worden tot 1 m.

De noodzaak vereist dat het doel van algemeen nut enkel moet kunnen gerealiseerd worden via een onteigening, wat volgens bezwaarindieners niet het geval is. De aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel verantwoordt de wijziging van de rooilijn noch de onteigeningsnoodzaak. Voor de fiets- en voetpaden kan er plaatselijk wel versmalling worden behouden voor bomen maar niet voor de parkeerplaats van bezwaarindieners. Er werd geen alternatievenonderzoek gemaakt.

Weerlegging

Het evenredigheidsbeginsel inzake onteigening houdt in dat niet verder wordt gegaan dan nodig is om het onteigeningsdoel te waarborgen en te realiseren.

In casu gaat het in tegenstelling tot wat de bezwaarindieners poogt aan te tonen niet om een verregaande inperking van het eigendomsrecht, nu er op vandaag ook slechts één parkeerplaats is toegelaten en de winkel ongetwijfeld meer dan één klant tegelijk ontvangt waardoor klanten blijkbaar alsnog elders parkeerplaats vinden om de winkel te bezoeken. Hierdoor wordt niet aannemelijk gemaakt dat het verlies van de parkeerplaats nefast zou zijn voor de uitbating van de winkel, laat staan buitenproportioneel zou zijn ten opzichte van het doel van algemeen belang om dus een fietspad en voetpad aan te leggen en een gescheiden rioleringsstel aan te leggen. Als dit overall wordt aangelegd gaat dit gepaard met een vereiste breedte. Er dient immers aan bepaalde hoger opgelegde richtlijnen en normen te worden voldaan, waar enkel van kan worden afgeweken in het kader van het algemeen belang (met name omtrent de minimale breedte voor fietspaden en voetpaden).

Het verlies van parkeerplaats op zich geeft dus geen aanleiding tot een schending van het proportionaliteitsbeginsel, nu met dit verlies ook rekening werd gehouden in het schattingsverslag en dit met andere woorden zal worden gecompenseerd, zodat hiermee een nieuwe vergunning voor een parkeerplaats ter vervanging van de verloren parkeerplaats kan worden aangevraagd.

Wat de breedte van het voetpad betreft dient te worden gewezen naar artikel 3 van het besluit van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van een algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer, waarbij een breedte van voetpad van minder dan 1,5 meter slechts aangelegd kan worden in straten met een rooilijnbreedte kleiner dan 9 meter, waarvan 1 m obstakelvrij. De bomen aan de overzijde maken groenvoorzieningen uit conform het vademecum die de doorgang plaatselijk versmallen naar minstens 1 m obstakelvrij voetpad. Stonden de bomen er niet, zou ook 1,5 meter aangelegd worden conform de regelgeving.

Hoewel het besluit 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 voldoende hoog is om het aanleggen van voetpaden in ontwerp te onderzoeken. Dit werd eveneens vermeld in de nota die bij het voorlopig onteigeningsbesluit horen.

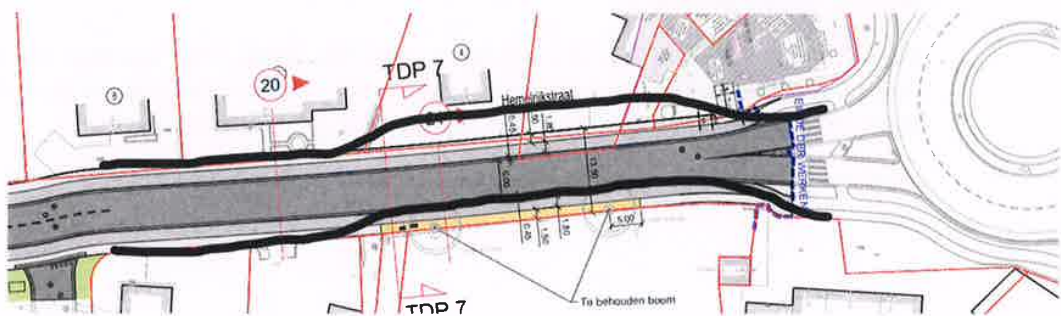
Bovendien gelden er richtlijnen uit het vademecum toegankelijk publiek domein waarbij een minimale breedte van looproute 1,50 meter betreft. De stad interpreteert deze richtlijn in strikte zin zodat slechts bij uitzondering afwijking kan worden toegelaten wat betreft plaatselijke korte versmallingen wegens algemeen belang. Het privaat belang van bezwaarindieners verantwoordt het algemeen belang van een veilig en comfortabel voetpad dus niet.

De noodzaak vereist dat het doel van algemeen nut enkel moet kunnen gerealiseerd worden via een onteigening, wat volgens bezwaarindieners niet het geval is, maar er wordt wel niet aangegeven hoe volgens de bezwaarindieners het doel van algemeen belang op een andere manier zou kunnen worden gerealiseerd behalve met een plaatselijke versmalling van het voetpad wat hierboven reeds werd weerlegd. De aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel verantwoord de wijziging van de rooilijn noch de onteigeningsnoodzaak, doch is dit uiteraard niet het enige onteigeningsdoel en het enige dat de onteigening noodzakelijk maakt. Er dient te worden gekeken naar het geheel van de beoogde realisatie. Voor de fiets- en voetpaden kan er plaatselijk wel versmalling worden behouden voor bomen maar niet voor de parkeerplaats van bezwaarindiener, zoals reeds uiteengezet. Bomen maken immers een substantieel deel uit van de kwaliteit van de straat, van groenmassa, schaduwvoorziening, verkoeling en klimaatadaptie.



Er werd geen alternatievenonderzoek gemaakt volgens bezwaarindiener. Hierbij dient te worden opgemerkt dat het onteigeningsdoel de verbreding en realisatie van de rooilijn is met nieuwe fiets- en voetpaden en de heraanleg van een gescheiden riolering. Daarvoor is de breedte van de rooilijn noodzakelijk te verwerven en geldt er geen alternatief tot de mogelijkheden nu het doel slechts kan worden gerealiseerd binnen de rooilijn. Het enige denkbare alternatief is de rooilijn plaatselijk versmallen, maar dat is niet mogelijk voor de realisatie van het doel nu aan bepaalde regelgeving, normen en richtlijnen moet worden voldaan. Dit werd ook wel degelijk onderzocht en gemotiveerd in het voorliggende dossier.

Stad Gent heeft er niet voor gekozen om de straat nòg meer op te schuiven (ten voordele van de bomen) en hierdoor grotere verwervingen nodig te hebben. De inplanning zoals nu voorzien werd is dus de meest gunstige oplossing en balans voor wat betreft de te onteigenen eigenaar enerzijds en het beschermen van de bomen in de straat anderzijds. Zie onderstaande visuele voorstelling:



Het bezwaar betreffende inname 11

1. Bezwaarindiener vraagt om te worden gehoord door de gemeenteraad en/of het college van burgemeester en schepenen

Concreet bezwaar:

Bezwaarindiener is bereid de bezwaren persoonlijk toe te lichten voor de gemeenteraad en indien niet weerhouden zou bezwaarindiener zich gehoord voelen indien de bezwaren kan worden toegelicht aan de betrokken schepenen.

Concrete weerlegging:

Het Vlaams Ontheffingsdecreet voorziet niet in een hoorrecht en/of hoorplicht.

Verder kijkend naar een eventueel hoorrecht dient te worden opgemerkt dat het hoorrecht behelst staat onder het recht op behoorlijk bestuur en dit doorgaans als volgt wordt verwoord:

“het recht van eenieder te worden gehoord voordat jegens hem een voor hem nadelige individuele maatregel wordt genomen.”

In casu gaat de verbreding en dus wijziging van de rooilijn met de daarmee gepaard gaande ontheffing niet om een maatregel met individuele strekking, maar om een maatregel tot algemene strekking van algemeen belang. Daar waar bijvoorbeeld een beslissing omtrent het verlenen of weigeren van een omgevingsvergunning wel een individuele strekking heeft.

2. Bezwaarindiener vraagt te bewijzen dat er minder grondinneming noodzakelijk is ten opzichte van het door hem voorgestelde alternatief met minder conflicten en Het alternatief van het inrichten van het fietspad tussen de rijweg en de plataan moet worden voorgelegd aan een arbitrair optredend orgaan vooraleer tot wegenisplan en bijhorende ontheffingen wordt overgegaan

Concreet bezwaar:

Bezwaarindiener vraagt het alternatief te onderzoeken om tussen Steppenstede en de eerste oversteekplaats met middenberm een dubbelrijrichtingsfietspad te voorzien aan de onevenkant omdat er hiermee minder conflicten zouden zijn. Op de oneven kant zijn er 3 opritten die enkel kunnen uitgeven op het traject. Op de even kant zijn er 7 opritten en 13 conflictpunten + 6 parkeerplaatsen die uitgeven op het traject.

Volgens bezwaarindiener heeft een dubbel fietspad op de rechterzijde vanaf de voorziene middengeleider in de Baron de Giey laan tot aan het rondpunt de Drie Sleutels in Gent een grotere waarde dan ter hoogte van de Duiverstraat te splitsen in twee enkele fietspaden tot aan het rondpunt de Drie Sleutels.

Op het traject Steppenstede – Drie Sleutels is maar één boom over, waardoor het fietspad kan worden aangelegd tussen de rijweg en de overblijvende plataan. Het voetpad kan met een lichte bocht omgeleid worden achter de plataan en in de parktuin Hemelrijkstraat 1.

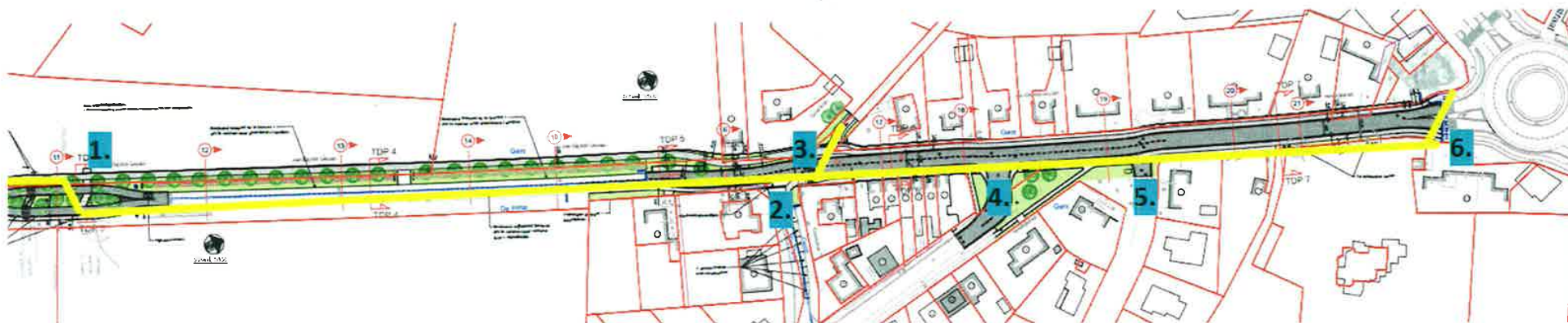
Dit alternatief moet aan een arbitrair optredend orgaan worden voorgelegd.

Concrete weerlegging:

Het aanleggen van een dubbelrijrichtingsfietspad tussen stepsteden en de oversteekplaats zal met 3 zijstraten conflict opleveren, namelijk stepsteden, hemelrijkstraat en Klossestraat. Terwijl het dubbelrijrichtingsfietspad, zoals voorzien op de plannen geen conflicten heeft met zijstraten. Een conflict met een zijstraat en een dubbelrijrichtingsfietspad trachten we te vermijden omdat de frequentie van kruisend verkeer aan het fietspad veel hoger ligt dan aan een oprit. Het aantal opritten weegt dan ook minder zwaar door dan het aantal zijstraten.

Een en ander wordt verduidelijkt op onderstaande visuele voorstelling

Voorstel bezwaarindiener:

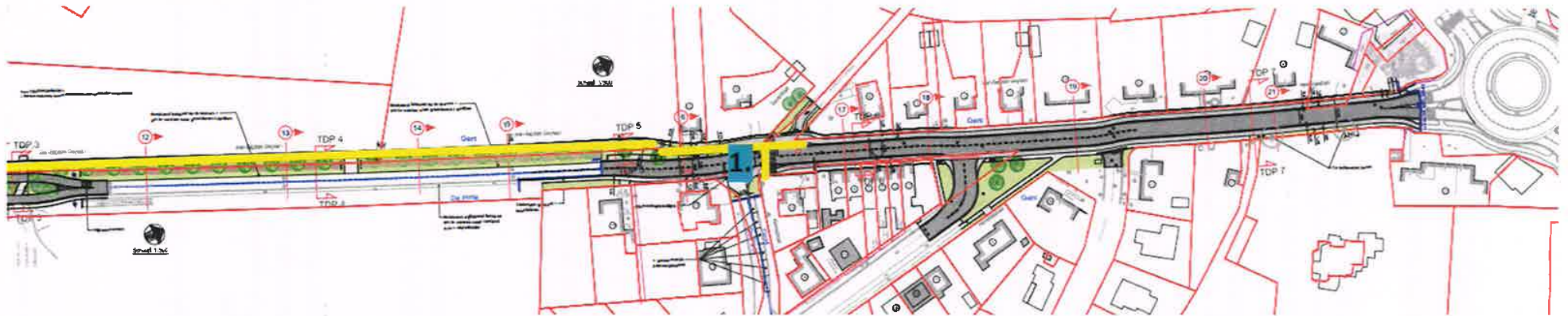


Dit is een schematische weergave. In geel aangeduid het dubbelrijchtingsfietspad of de oversteekplaatsen

Conflicten met het dubbelrijchtingsfietspad :

1. Oversteekplaats dubbelrijchtingsfietspad
2. Kruising dubbelrijchtingsfietspad met zijstraat - Klossestraat
3. Oversteekplaats fietsers komende uit de duiverstraat
4. Kruising dubbelrijchtingsfietspad met zijstraat - Hemelrijkstraat
5. Kruising dubbelrijchtingsfietspad met zijstraat - Stepestede
6. Oversteekplaats dubbelrijchtingsfietspad naast rotonde Kortrijksesteenweg.

Ontwerp Stad Gent



Dit is een schematische weergave. In geel aangeduid het dubbelrijrichtingsfietspad of de oversteekplaatsen

Conflicten met het dubbelrijrichtingsfietspad:

1. Oversteekplaats dubbelrijrichtingsfietspad + fietsers tussen Duiverstraat en Klossestraat

Bovendien blijkt uit het fietsvademeccum welke richtlijnen betreft voor de overheid bij aanleg van wegen met fietspaden en waarvan dan ook niet zomaar kan worden afgeweken, geldt als norm dat er zowel binnen als buiten de bebouwde kom eenrichtingsfietspaden aan weerszijden van de rijbaan wordt aangelegd.

In casu wordt er voor dit traject wel gekozen voor een dubbelrichtingsfietspad om de impact op onteigenden te beperken doch met behoud van veiligheid en kwaliteit. Een enkel richtingsfietspad aan beide zijden van de straat zou immers tot gevolg hebben dat 3,5m in totaal extra moet worden voorzien in ruimte en dan is er nog geen rekening gehouden met eventuele schrikstroken. Er werd daarbij gekozen om het Tweerichtingsfietspad aan te leggen aan de kant van de straat waar zo min mogelijk zijstraten worden gekruist. Aan de zijde van bezwaarindiener is er slechts één zijstraat, waar aan de overzijde waar het alternatief door de bezwaarindiener wordt voorgesteld gekruist worden door 3 zijstraten. Daarnaast geldt de mogelijkheid van dubbelrichtingsfietspaden wanneer het aantal oversteekbewegingen kan worden beperkt op drukke wegen waar oversteekbewegingen onveilig zijn of grote omrijafstanden zouden ontstaan voor fietsverkeer. In het alternatief voorgesteld door bezwaarindiener moet er tweemaal worden overgestoken door fietsers, terwijl het plan van de stad voorziet in slechts één oversteekplaats. Het tweerichtingsfietspad moet bovendien deeluitmaken van een langer traject waardoor geen herhaalde wisselingen nodig zijn (dat zijn immers extra oversteekbewegingen die dan moeten worden beperkt).

Verder kan nog worden opgemerkt dat het alternatief voorstel voor het perceel van bezwaarindiener geen impact zou hemmen aangezien er hoogstens een spiegelbeeld zou worden gemaakt van de situatie. Fietsers uit de duiverstraat dienen alsnog aan de oversteekplaats te geraken en veilig verder te kunnen fietsen.

De kwestie over de bomen is dan ook niet relevant, nu het alternatief voorstel geen optie is. Het probleem die bezwaarindiener aanhaalt betreffende de speedpedelec verplaatst zich dan gewoon naar de overzijde van de straat waar er dan 3 zijstraten worden gekruist met veel doorgaand verkeer, terwijl ter hoogte van het perceel van bezwaarindiener dit slechts de oprit betreft die doorheen de dag veel beperkter wordt gebruikt dan de omliggende zijstraten.

Het voorgestelde alternatief dient niet aan een arbitrair optreden orgaan te worden voorgesteld. Het is niet de bedoeling nieuwe procedures inzake onteigening uit te vinden. Wel dient het door de bezwaarindiener voorgestelde alternatief in principe te worden weerlegd met de redenen en motivering vanwege de stad waarom dit alternatief geen optie is, echter heeft bezwaarindiener hier geen enkel belang bij dit alternatief, daar dit niets verandert aan zijn eigendomssituatie en de daar boogde onteigening. Niettemin werd hier bovenstaand voor de volledigheid door de stad wel een antwoord geformuleerd.

3. Bezwaarindiener protesteert tegen het "arbitrair interpreteren van het begrip bebouwde kom" en wenst indien enkel fietspad is voorgeschreven enkel fietspad te zien

Concrete Weerlegging

Hierop werd onder bezwaar nr. 3 hierboven reeds ingegaan. Stad Gent is van oordeel dat deze bebouwde zone nauw aansluit aan de bebouwde kom en de bewoningsgraad voldoende hoog is om het aanleggen van voetpaden in ontwerp te onderzoeken. Dit werd eveneens vermeld in de nota die bij het voorlopig onteigeningsbesluit horen.

Bovendien heeft ook dit bezwaar geen impact op bezwaarindiener, zoals uiteengezet onder weerlegging van het vorige punt.

4. Bezwaarindiener vindt de kans op conflict met de oversteekplaats vlak voor zijn oprit bijzonder groot en wenst een alternatief

Concreet bezwaar:

Volgens bezwaarindiener is de kans op conflict groot. Bezwaarindiener heeft het dan voornamelijk over speedpedelecs (dat net zo snel kan rijden als een auto ondanks zwakke weggebruiker) op het dubbel fietspad die hij niet zal zien bij het uitrijden van de oprit om zicht te kunnen hebben op de beide richtingen omdat het fietspad een bocht maakt.



(Afbeelding uit bezwaar)

Verwijzen naar de huidige situatie rechtvaardigt niet, want ook de huidige situatie is allerminst veilig.

Er wordt voorgesteld de oprit van zijn eigendom via de Duiverstraat te ontsluiten.

Concrete Weerlegging

Zoals reeds hoger uiteengezet, kan het dubbelrichtingsfietspad niet naar de overkant van de plaats worden verplaatst, want dan kruist men 3 zijstraten, wat substantieel gevaarlijker is dan het kruisen van slechts één zijstraat. Kruisen van zijstraten is gevaarlijker dan het kruisen van oprit, nu het verkeer van en naar zijstraten steeds veel hoger en frequenter voorkomt dan het gebruik van een oprit.

Voorts dient als eerste te worden opgemerkt dat er ter hoogte van de oprit van bezwaarindiener geen gevaar bestaat dat een speedpedelec aan 45 km/uur zal voorbij rijden, aangezien het ook ter hoogte is van het de oprit van bezwaarindiener dat de oversteekplaats is voorzien, naar de overkant van de straat vanaf waar er enkelrichtingsfietspad geldt.

- Dat betekent dat in de situatie dat de speedpedelec verder rechtdoor rijdt, hij moet oversteken om aan de overzijde van de straat op het enkelrichtingsfietspad verder te rijden. Om gebruik te maken van de oversteekplaats, zal de speedpedelec moeten vertragen en (bijna) tot stilstand komen ter hoogte van de oversteekplaats en oprit om te kunnen oversteken.
- Dat betekent dat in de situatie dat de speedpedelec de zijstraat links inrijdt de "Duiverstraat", de speedpedelec ook al moeten vertragen om de bocht te kunnen nemen en ander fietsverkeer niet te hinderen.

- Dat betekent dat in de situatie dat de speedpedelec de zijstraat “Klossestraat” rechts moet inrijden, eveneens de oversteekplaats zal moeten gebruiken en dus zal moeten vertragen en (bijna) tot stilstand komen ter hoogte van de oversteekplaats en oprit om te kunnen oversteken.

Voorts is er geen alternatief mogelijk wat betreft de bocht. De bocht in het fietspad waar bezwaarindiener naar verwijst kan niet worden verlegd zodat de zichtbaarheid vergroot, simpelweg omdat er een gracht gelegen is ter hoogte van die bocht, wat niet kan verplaatst worden en omdat er 3 parkeerplaatsen worden voorzien om verloren gegane parkeerplaatsen verderop te compenseren.

De groene strook en de bomen weglaten ter hoogte van die 3 parkeerplaatsen, kan ook niet, omdat er dan twee knikken komen in het fietspad. Eén ter hoogte van het eindpunt van de gracht en één ter hoogte van het eindpunt van de parkeerplaatsen. Dergelijke knikken verlagen het fietscomfort en maken de situatie er zeker niet veiliger op, nu het de zichtbaarheid niet vergroot en de fietsers tweemaal een knik beweging moeten maken kort op elkaar en dat is niet aangewezen op een dubbelrijrichtingsfietspad.

Bovendien neemt dit alles helemaal niets weg van het feit dat er nog steeds een inname zal dienen te gebeuren van een gedeelte van het perceel van de bezwaarindiener en er conform de doel- en planneutraliteit eigenlijk geen rekening dient te worden gehouden met de invulling en inrichting van de te realiseren werken en plannen mits het onteigeningsdoel en de noodzaak duidelijk en voldoende is gemotiveerd wat maakt dat de onteigening wettig is.

Wat het voorstel van het verplaatsen van de oprit betreft, heeft stad Gent niets te zeggen over de keuze rond het wel of niet verplaatsen van een oprit vermits dit op privé eigendom gelegen is. Het enige waar stad Gent over zal moeten oordelen is de eventuele aanvraag van omgevingsvergunning. De stad verkiest een oplossing binnen de inrichting van de weg boven een oplossing op privé eigendom van burgers.

Voorts wordt hier nog aan toegevoegd dat de stad ruim voldoende technisch bekwame experts in dienst heeft om haar beleid en wegbeheer uit te voeren en te realiseren. Er is geen enkele nood aan “arbitrage”. Het is bovendien de bevoegdheid van de gemeente om realisatie beheer en inrichting van haar wegenis zelf te bepalen. Indien blijkt dat er betere alternatieven mogelijk zijn, quod non, zal daar rekening mee worden gehouden.

5. Het verleggen van de oversteekplaats leidt niet tot meer verkeersonveiligheid nu de Duiverstraat eerder door recreatieve fietsers wordt gebruikt.

Concreet weerlegging:

Een verschuiving van de oversteekplaats naar links of rechts kan tot gevolg hebben dat voetgangers of fietsers enkele meters na of voor de oversteek gaan oversteken wat een groter verkeersveiligheidsrisico inhoudt.

Verder kan nog worden opgemerkt dat de inrichting binnen de rooilijn geen afbreuk doet aan de noodzaak om het fietspad aan te leggen, de beoogde realisaties te doen en dus te onteigenen.

6. Misleidende formulering meer kostbaar groen langs de kant van De Pinte

Concreet weerlegging:

De stad is van oordeel dat er meer kostbaar groen staat langs de kant van De Pinte. Als bezwaarindienaar daarin van mening verschilt, is dat eigenlijk niet concreet relevant in het bezwaar of voor zijn eigendomssituatie, nu er tevens wordt gemotiveerd dat door de verbreding aan de Gentse zijde van de straat te doen op die manier een nieuw conflict aan de aansluiting met de rotonde aan de Keistraat wordt vermeden. Bovendien is dat ook enkel relevant wanneer het alternatief zoals voorgesteld door de bezwaarindienaar een mogelijkheid is, wat reeds hoger werd weerlegd nu er in dat gevoel 3 zijstraten worden gekruist en dit er in het voorziene plan slechts één betreft.

7. De tabel uit het oude fietsvademecum mag niet worden gebruikt. Bovendien wordt er bij bezwaarindienaar ruimer onteigend dan het oude of nieuwe vademecum voorschrijft.

Concreet weerlegging:

Er wordt niet aangetoond in welke zin er ruimer zou worden ingenomen dan nodig volgens het fietsvademecum noch in welke zin dit elders in het traject anders zou zijn toegepast. Er kan enkel worden verwezen naar wat reeds werd aangetoond dat indien er voor 2 enkel richtingsfietspaden zou worden gekozen, er 3,5 m in totaal extra zal moeten worden voorzien en dus ingenomen dan wanneer er voor een tweerichtingsfietspad wordt gekozen.

Op 27 maart 2024 werden de nodige instanties (deputatie, departement en maatschappijen openbaar vervoer, etc.) conform artikel 17 §2 van het Decreet houdende de gemeentewegen, in kennis gesteld van het raadsbesluit van 25 maart 2024 met bijhorende rooilijnplannen.

- De Lijn: er kwam geen reactie op de adviesvraag
- NMBS: de NMBS heeft geen gevolg gegeven aan de adviesvraag
- Deputatie: “aangezien het rooilijnplan enkel lokale gemeentewegen vermeldt, zal de deputatie geen formeel advies verstrekken”
- Vlaams departement mobiliteit: er kwam geen reactie op de adviesvraag

Sluiting van het openbaar onderzoek

Het openbaar onderzoek betreffende de onteigening heeft plaatsgevonden van 6 april 2024 tot en met 6 mei 2024.

Gelet op het bovenstaande werd het openbaar onderzoek georganiseerd conform de vereiste formaliteiten.

Het openbaar onderzoek wordt afgesloten.

Bijlagen:

1. Kopie van de aangeplakte affiche
2. Afschrift van publicatie op de website op weblink <https://stad.gent/nl/mobiliteit-openbare-werken/wegenwerken-gent/lopende-openbare-onderzoeken-bekendmakingen>
3. Afschrift publicatie in het Belgisch Staatsblad

Bekendmaking

Aankondiging gezamenlijk openbaar onderzoek over de 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 en het voorlopig onteigeningsbesluit ter uitvoering van het rooilijnplan Jean-Baptiste de Giey laan

26 maart 2024

Entiteit Departement Stedelijke Ontwikkeling
Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen
Contactpersoon DWBW.CelGrondBeheer@stad.gent

Het college van burgemeester en schepenen brengt ter kennis dat in de gemeenteraad van 25 maart 2024 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 en het daaraan gekoppelde onteigeningsbesluit voorlopig werden vastgesteld.

Deze procedure kadert binnen de aanleg van een veilige fietsinfrastructuur en het terzelfdertijd voorzien in een gescheiden rioleringsstelsel (met aanleg van een gracht) door de stad Gent en de gemeente De Pinte.

In toepassing van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 en het Decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019 zal een gezamenlijk **openbaar onderzoek** worden gehouden **van 06 april 2024 tot en met 06 mei 2024** dat bestaat uit 2 delen.

DEEL 1 Aankondiging over de voorlopige rooilijn

De stukken van het dossier vindt u onder <https://stad.gent/nl/mobiliteit-openbare-werken/wegenwerken-gent/lopende-openbare-onderzoeken-bekendmakingen>.

U kunt deze documenten ook **inkijken bij de Balie Bouwen** in het Stadskantoor, Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent. Maak daarvoor een afspraak via www.stad.gent (zoek op 'balie bouwen'), bel 09 266 79 50 of zend een e-mail naar bouwen@stad.gent. De openingsuren van de Balie Bouwen staan op de website.

Wanneer u **opmerkingen of bezwaren** wenst in te dienen over het ontwerp kan dit:

- door een brief te sturen aan het college van burgemeester en schepenen van Gent, p.a. DWBW cel Grondbeheer Openbare Weg, Stadhuis, Botermarkt 1, 9000 Gent (een aangetekende brief is niet nodig),

- of door te mailen naar dwbw.celgrondbeheer@stad.gent,
- of door het bezwaarschrift tegen ontvangstbewijs af te geven op het Stadhuis, Botermarkt 1 te 9000 Gent, of bij de Balie Bouwen, Woodrow Wilsonplein 1 te 9000 Gent. Maak daarvoor een afspraak bij de Balie Bouwen.

Hierbij vermeldt u **'bezwaarschrift tegen de voorlopige vaststelling van de rooilijn Jean-Baptiste de Giey laan en het gedeelte van de Hemelrijkstraat'** in het onderwerp.

DEEL 2 Aankondiging over het voorlopig onteigeningsbesluit

De te onteigenen onroerende goederen, kadastraal gekend onder afdeling 25 Sint-Denijs-Westrem sectie C, nrs. 102T, 106P, 116G, 131F, 117X, 213B, 117H2, 138A, 212C, 131D, 134B, 141B, 211B, 211C, 213A, zijn gelegen op het grondgebied van de stad Gent.

De stukken van het dossier vindt u onder <https://stad.gent/nl/mobiliteit-openbare-werken/wegenwerken-gent/lopende-openbare-onderzoeken-bekendmakingen>.

U kunt deze documenten ook **inkijken bij de Balie Bouwen** in het Stads kantoor, Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent. Maak daarvoor een afspraak via www.stad.gent (zoek op 'balie bouwen'), bel 09 266 79 50 of zend een e-mail naar bouwen@stad.gent. De openingsuren van de Balie Bouwen staan op de website.

Wanneer u **opmerkingen of bezwaren** wenst in te dienen over het ontwerp kan dit:

- door een brief te sturen aan het college van burgemeester en schepenen van Gent, p.a. DWBW cel Grondbeheer Openbare Weg, Stadhuis, Botermarkt 1, 9000 Gent (een aangetekende brief is niet nodig),
- of door te mailen naar dwbw.celgrondbeheer@stad.gent,
- of door het bezwaarschrift tegen ontvangstbewijs af te geven op het Stadhuis, Botermarkt 1 te 9000 Gent, of bij de Balie Bouwen, Woodrow Wilsonplein 1 te 9000 Gent. Maak daarvoor een afspraak bij de Balie Bouwen.

Hierbij vermeldt u **'bezwaarschrift tegen het voorlopig onteigeningsbesluit ter uitvoering van het rooilijnplan Jean-Baptiste de Giey laan'** in het onderwerp.

Mieke Hullebroeck
Algemeen directeur

Mathias De Clercq
Burgemeester

41 Lees voor

Rooilijn 31 - bekendmaking gezamenlijk openbaar onderzoek voorlopige vaststelling rooilijn J.B. de Gieytaan en gedeelte Hemelrijkstraat en voorlopig onteigeningsbesluit ter uitvoering rooilijnplan J.B. de Gieytaan

Over dit dossier wordt een gezamenlijk openbaar onderzoek gehouden dat loopt van 6 april 2024 tot en met 6 mei 2024.

Gezamenlijk openbaar onderzoek in twee delen

- In de gemeenteraad van 25 maart 2024 werden voorlopig vastgesteld:
 - de rooilijn Jean-Baptiste de Gieytaan en het gedeelte van de Hemelrijkstraat, gelegen tussen de rotonde Orle Sleutels (Kortrijksesteenweg) en de Jean-Baptista de Gieytaan;
 - en het daaraan gekoppelde onteigeningsbesluit.
- Deze procedure kadert binnen de aanleg van een veilige fietsinfrastructuur en het terzelfdertijd voorzien in een geschied en rioleringsstelsel (met aanleg van een gracht) door de stad Gent en de gemeente De Pinte.
- In toepassing van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 en het Decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019 zal een gezamenlijk **openbaar onderzoek** worden gehouden van **6 april 2024 tot en met 6 mei 2024** dat bestaat uit 2 delen.

DEEL 1: Aankondiging over de voorlopige rooilijn

De stukken van het dossier kan je bekijken in het gemeenteraadsbesluit [via het online raadpleegtoket](#).

Je kan ze ook op afspraak inkijken bij [Balie Bouwen](#).

Wanneer je bezwaren en opmerkingen wil indienen kan dit:

- door een brief te sturen naar:
 - het college van burgemeester en schepenen
 - Stadhuis
 - p.a. Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen
 - cel Grondbeheer Openbare Weg
 - Botermarkt 1
 - 9000 Gent.
- of door te mailen naar DWBW.CelGrondBeheer@stad.gent
- of door het bezwaarschrift tegen ontvangstbewijs af te geven op het Stadhuis, Botermarkt 1 te 9000 Gent, of bij de Balie Bouwen, Woodrow Wilsonplein 1 te 9000 Gent. Maak daarvoor een afspraak bij de [Balie Bouwen](#).

Hierbij vermeldt u 'bezwaarschrift tegen de voorlopige vaststelling van de rooilijn Jean-Baptiste de Gieytaan en het gedeelte van de Hemelrijkstraat' in het onderwerp.

DEEL 2: Aankondiging over het voorlopig onteigeningsbesluit

De te onteigenen onroerende goederen, kadastraal gekend onder afdeling 25 Sint-Denijs-Westrem sectie C, nrs. 102T, 106P, 116G, 131F, 117X, 213B, 117H2, 130A, 212C, 131D, 134B, 141B, 211B, 211C, 213A, zijn gelegen op het grondgebied van de stad Gent.

De stukken van het dossier kan je bekijken in het gemeenteraadsbesluit [via het online raadpleegtoket](#).

Je kan ze ook op afspraak inkijken bij [Balie Bouwen](#).

Wanneer je bezwaren en opmerkingen wilt indienen kan dit:

- door een brief te sturen naar:
het college van burgemeester en schepenen
Stadhuis
p.a. Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen
cel Grondbeheer Openbare Weg
Botermarkt 1
9000 Gent.
- of door te mailen naar DW,BW,CelGrondBeheer@stad.gent
- of door het bezwaarschrift tegen ontvangstbewijs af te geven op het Stadhuis, Botermarkt 1 te 9000 Gent, of bij de Balie Bouwen, Woodrow Wilsonplein 1 te 9000 Gent. Maak daarvoor een afspraak bij de [Balie Bouwen](#).

Hierbij vermeldt u 'bezwaarschrift tegen het voorlopig onttegeningsbesluit ter uitvoering van het rooijplan Jean-Baptiste de GieyLaan' in het onderwerp.

Bijkomende informatie

Contacten

[Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen - Plaatsnaamgeving, Gemeentewegen, waterlopen](#) →

Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent

09 266 79 00

ldwegen@stad.gent



Iets fout of onduidelijk gezien op deze pagina? Laat het ons weten! 

Van: FMF Aankondigingen (MBBS) <aankondigingen@just.fgov.be>
Verzonden: dinsdag 26 maart 2024 9:41
Aan: DWBW.CelGrondBeheer@stad.gent
Onderwerp: RE: ROOIL31 bekendmaking gezamenlijk openbaar onderzoek over de voorlopige vaststelling van de rooilijn JB de Giey laan en het gedeelte van de Hemelrijkstraat en het voorlopig onteigeningsbesluit ter uitvoering van het rooilijnplan JB de Giey laan

Geachte,
Uw e-mail werd goed ontvangen!
Uw publicatie wordt, zoals verzocht gepubliceerd in de editie van **dinsdag 2 april 2024**.
Vriendelijke groeten,
Raymond CRAHAI
Dienst Aankondigingen: 02/552.23.31.

De : DWBW.CelGrondBeheer@stad.gent <DWBW.CelGrondBeheer@stad.gent>

Envoyé : mardi 26 mars 2024 09:37

À : FMF Aankondigingen (MBBS) <aankondigingen@just.fgov.be>

Objet : ROOIL31 bekendmaking gezamenlijk openbaar onderzoek over de voorlopige vaststelling van de rooilijn JB de Giey laan en het gedeelte van de Hemelrijkstraat en het voorlopig onteigeningsbesluit ter uitvoering van het rooilijnplan JB de Giey laan

Geachte,

Mag ik u vragen het bericht, waarvan de tekst als bijlage is toegevoegd, ten laatste op vrijdag 05 april 2024 te publiceren in het Belgisch Staatsblad.

<https://stad.gent/nl/over-gent-en-het-stadsbestuur/juridische-info/hoe-factoreren>

Op de factuur dient de code 'DWBW ROOIL31 rooilijn JB de Giey laan en gedeelte Hemelrijkstraat en onteigeningsbesluit ter uitvoering rooilijnplan' te worden vermeld.

Is het mogelijk te bevestigen wanneer de publicatie in het Belgisch Staatsblad zal plaatsvinden? Alvast bedankt!

Met vriendelijke groeten

Benedicte De Paepe

Administratief medewerkster

Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen

Departement Stedelijke Ontwikkeling - Stad Gent

Bezoekadres: Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent

Postadres: stadhuis, Botermarkt 1, 9000 Gent

Tel: +32 9 266 76 93

Aansprakelijkheidsbeperker

Deze e-mail en bijlagen kunnen informatie bevatten die vertrouwelijk is en/of beschermd wordt door intellectuele eigendomsrechten. Lees meer ...

Stad Gent

Het college van burgemeester en schepenen, brengt ter kennis dat in de gemeenteraad van 25 maart 2024, 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, en het daaraan gekoppelde onteigeningsbesluit voorlopig werden vastgesteld.

Deze procedure kadert binnen de aanleg van een veilige fietsinfrastructuur en het terzelfdertijd voorzien in een gescheiden rioleringsstelsel (met aanleg van een gracht) door de stad Gent en de gemeente De Pinte.

In toepassing van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, en het Decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019, zal een gezamenlijk openbaar onderzoek worden gehouden van 6 april 2024 tot en met 6 mei 2024, dat bestaat uit 2 delen.

DEEL 1 Aankondiging over de voorlopige **rooilijn**

De stukken van het dossier vindt u onder <https://stad.gent/nl/mobiliteit-openbare-werken/wegenwerken-gent/lopende-openbare-onderzoeken-bekendmakingen>.

U kunt deze documenten ook inkijken bij de Balie Bouwen in het Stadskantoor, Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent.

Maak daarvoor een afspraak via www.stad.gent (zoek op balie bouwen), bel 09-266 79 50 of zend een e-mail naar bouwen@stad.gent

De openingsuren van de Balie Bouwen staan op de website.

Wanneer u opmerkingen of bezwaren wenst in te dienen over het ontwerp kan dit :

- door een brief te sturen aan het college van burgemeester en schepenen van Gent, p.a. DWBW cel Grondbeheer Openbare Weg, Stadhuis, Botermarkt 1, 9000 Gent (een aangetekende brief is niet nodig);
- of door te mailen naar dwbw.celgrondbeheer@stad.gent;
- of door het bezwaarschrift tegen ontvangstbewijs af te geven op het Stadhuis, Botermarkt 1 te 9000 Gent, of bij de Balie Bouwen, Woodrow Wilsonplein 1, te 9000 Gent.

Maak daarvoor een afspraak bij de Balie Bouwen.

Hierbij vermeldt u bezwaarschrift tegen de voorlopige vaststelling van de **rooilijn** Jean-Baptiste de **Giey**laan en het gedeelte van de Hemelrijkstraat in het onderwerp.

DEEL 2 Aankondiging over het voorlopig onteigeningsbesluit

De te onteigenen onroerende goederen, kadastraal gekend onder afdeling 25 Sint-Denijs-Westrem, sectie C, nrs. 102T, 106P, 116G, 131F, 117X, 213B, 117H2, 138A, 212C, 131D, 134B, 141B, 211B, 211C, 213A, zijn gelegen op het grondgebied van de stad Gent.

De stukken van het dossier vindt u onder <https://stad.gent/nl/mobiliteit-openbare-werken/wegenwerken-gent/lopende-openbare-onderzoeken-bekendmakingen>

U kunt deze documenten ook inkijken bij de Balie Bouwen in het Stadskantoor, Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent.

Maak daarvoor een afspraak via www.stad.gent (zoek op balie bouwen), bel 09-266 79 50 of zend een e-mail naar bouwen@stad.gent

De openingsuren van de Balie Bouwen staan op de website.

Wanneer u opmerkingen of bezwaren wenst in te dienen over het ontwerp kan dit :

- door een brief te sturen aan het college van burgemeester en schepenen van Gent, p.a. DWBW cel Grondbeheer Openbare Weg, Stadhuis, Botermarkt 1, 9000 Gent (een aangetekende brief is niet nodig);

- of door te mailen naar dwbw.celgrondbeheer@stad.gent;

- of door het bezwaarschrift tegen ontvangstbewijs af te geven op het Stadhuis, Botermarkt 1, te 9000 Gent, of bij de Balie Bouwen, Woodrow Wilsonplein 1, te 9000 Gent.

Maak daarvoor een afspraak bij de Balie Bouwen.

Hierbij vermeldt u bezwaarschrift tegen het voorlopig onteigeningsbesluit ter uitvoering van het rooilijnplan Jean-Baptiste de **Giey**laan in het onderwerp.