



---

**2025\_CBS\_11194 OMV\_2025089855 – aanvraag omgevingsvergunning voor het realiseren van een fietsbrug over de Leie – samenvatting en bespreking bezwaren openbaar onderzoek - Goedkeuring**

**Beslissing:** Goedgekeurd in besloten vergadering van 18 december 2025

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

Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter  
Hafsa El-Bazioui, schepenen; Astrid De Bruycker, schepenen; Sofie Bracke, schepenen; Evita Willaert, schepenen; Joris Vandenbroucke, schepenen; Bram Van Braeckvelt, schepenen; Burak Nalli, schepenen; Filip Watteeuw, schepenen; Christophe Peeters, schepenen  
Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; Liesbet Vertriest, adjunct-algemeendirecteur

**Bevoegd:** Christophe Peeters

**Juridisch kader**

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

- Het Decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikels 24 en 42.

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

- Het Decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikels 24.
- Het Besluit van 27 november 2015 betreffende de omgevingsvergunning, artikel 34.

**Motivering**

De aanvraag heeft betrekking op een Vlaams Project, om die reden is de Vlaamse Overheid de vergunningverlenende overheid.

Op 17/10/2025 werd aan het college van burgemeester en schepenen gevraagd een openbaar onderzoek te organiseren en de aanvraag voor te leggen aan de gemeenteraad. Het college bracht geen advies uit aan de vergunningverlenende overheid, daarom worden in dit besluit de bezwaren ingediend tijdens het openbaar onderzoek gebundeld en besproken.

Conform artikel 34 van het omgevingsvergunningsbesluit staat het college van burgemeester en schepenen in voor een gemotiveerde beoordeling van de standpunten, opmerkingen en bezwaren die zijn ingediend tijdens het openbaar onderzoek. Voorliggend besluit bevat dus de bespreking van de resultaten van het openbaar onderzoek zodat dit kan overgemaakt worden aan de Vlaamse Overheid.

De uiterste datum van de beslissing omtrent de omgevingsvergunningsaanvraag voor de Vlaamse Overheid is 24 maart 2026.

Er werden **7** digitale bezwaarschriften ingediend.

**De bezwaren kunnen als volgt (beknopt) worden samengevat en besproken:**

**1. Overbodigheid en financiële onhoudbaarheid voor de Stad Gent**

Er dient opgemerkt dat de aanleg van deze nieuwe fietsersbrug volstrekt overbodig is, gelet op de reeds aanwezige fietsersbrug enkele honderden meters verderop. De Sneppebrug, die 15 jaar geleden werd vernieuwd maar door gebrek aan onderhoud en vandalisme in slechte staat verkeert. Ook de bestaande wegeninfrastructuur in de nabije omgeving zoals de Rijsenbergwijk wordt verwaarloosd. In plaats van opnieuw honderdduizenden euro's gemeenschapsgeld te investeren in een tweede brug met zware impact op het Blaarmeersen, zou goed bestuur erin bestaan om, in samenwerking met de Buurtspoorwegen, de bestaande fiets- en voetgangersbrug op te knappen en systematisch te onderhouden. Voordelen: 1/ zeer geringe kost en 2/ geen impact op het de Blaarmeersen. Desgevallend zou een bescheiden, betaalbare fietsinfrastructuur voorzien kunnen worden langs de oostkant van de spoorweg.

Deze brug wordt dus enkel en alleen aangelegd om met publieke middelen (belastingsgeld van de Gentse en Vlaamse burger) een grote private ontwikkeling van luxe-appartementen aan de Rinkkaai te ondersteunen en heeft verder geen nut. Het verdient aanbeveling na te gaan in welke mate het bestuur zich deontologisch en juridisch wel correct gedraagt in haar ondersteuningsbeleid van private ontwikkelaars... Zie de uitgesproken steun van schepen Peeters in Gent voor het door deze brug begunstigde woonproject aan Gent Sint-Pieters 'Triple Living'.

Daarbij komt dat de Stad Gent financieel in een zeer moeilijke situatie zit. Er zijn allerlei besparingen doorgevoerd, sommige misschien terecht andere duidelijk minder terecht. De Stad Gent zal hoe dan ook direct of indirect (onderhoud later ...) opdraaien voor de kosten.

- **Bespreking bezwaar**

Deze fietsers- en voetgangersbrug vormt een belangrijke en de laatste schakel in de uitvoering van de bovenlokale fietsroute 'Westeringspoor', waarop een groot aantal fietsbewegingen worden verwacht. Een sluiting van deze ontbrekende schakel is ruimtelijk ten zeerste aangewezen. Er ligt inderdaad een 'fietsbrug' enkele honderden meters verder, aan de andere zijde van de sporen, deze brug is echter niet ingericht volgens de voorwaarden van een kwalitatieve fietsverbinding. Zie bezwaar 2 waarom de bestaande Sneppebrug geen oplossing geeft, zie ook het uitgebreide alternatievenonderzoek dat zal worden toegevoegd aan het dossier.

De locatiekeuze van de fietsbrug gebeurde weloverwogen naar aanleiding van de bestaande toestand en op basis van eerdere beleidskeuzes en studies. De projecten langs de Rinkkaai zullen inderdaad baat hebben bij deze fietsbrug, maar de brug wordt juist gebouwd in functie van een bovenlokaal fietsnetwerk en is bedoeld voor alle gebruikers in Gent in het algemeen en niet specifiek voor de bewoners van de Rinkkaai. Het project heeft dus een belangrijke maatschappelijke meerwaarde, en de uitvoering van de bovenlokale fietsroute 'Westeringspoor' is reeds door vorige bestuursploegen beslist.

De aangehaalde bezorgdheid over de financiële haalbaarheid van het project en de bredere budgettaire context van Stad Gent is begrijpelijk, maar valt buiten het beoordelingskader van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag. Een stedenbouwkundige vergunning beoordeelt een project op basis van ruimtelijke en stedenbouwkundige criteria, zoals het RUP en de goede ruimtelijke ordening.

Een van de lasten van de verkaveling Rinkkaai was de aanleg en overdracht aan de Stad Gent van het openbaar park, inclusief het Rinkhoutpad als fietsverbinding vanaf station Gent Sint-Pieters richting de Snekkaai. Deze last is een uitvoering van artikel 6 van het **GRUP 'stationsomgeving Gent Sint-Pieters - Koningin Fabiolalaan'** dd. 15/12/2006, die een aantakking voor een brug vroeg. Het voorziene openbaar domein en de nieuwe fietsbrug sluiten bij elkaar aan en ook in die zin draagt het project Rinkkaai dus bij aan de bovenlokale fietsverbinding van het Westerringsspoor.

## **2. Beperkt nut extra fietsbrug**

In tegenstelling tot wat wordt beweerd, zal deze brug geen bijkomend fietsverkeer (modal shift) wekken, aangezien fietsers reeds via de bestaande brug naar Blaarmeersen en de bestaande fietsinfrastructuur kunnen rijden. Ze werkt alleen faciliterend, omdat de bestaande brug enkele bochten kent en minder breed is. In dat kader is de aantasting van de bestaande vegetatie en groenzone voor de aanleg van deze bijkomende fietsbrug vermijdbaar en absoluut te vermijden.

Aan de zijde van de Blaarmeersen sluit de brug aan op enkele belangrijke fietsroutes, zoals het Westerringsspoor (F400) en de Leiepromenade. Op een afstand van 250 meter ten zuiden bevindt er zich reeds een fiets- en voetgangersverbinding over de Leie, m.n. de Sneppebrug. Deze brug is de meest gebruikte aansluiting voor de Drongenstationsroute (onderdeel van de F6 Gent-Brugge). Er wordt geargumenteed dat deze een beperkt fietscomfort biedt wegens meerdere haakse en scherpe bochten. Er wordt echter niet vermeld dat om van de Drongenstationsroute naar de nieuwe fietserbrug te rijden er 4 scherpe en haakse bochten moeten genomen worden, waardoor het fietscomfort om de nieuwe fietsbrug te bereiken, sterk daalt. Op een afstand van 300 m ten noorden ligt ook reeds een brug over de Leie 'Aan de bocht'. Deze fietsroute vormt de snelste verbinding tussen de Watersportbaan en het station Gent Sint Pieters. Dit alternatief is niet onderzocht in deze omgevingsvergunningsaanvraag.

- **Bespreking bezwaar**

De bestaande fietsbrug (Sneppebrug) is veel minder toegankelijk en vlot bruikbaar, onder meer omwille van steile helling en scherpe en te smalle bochten. De inrichting is zodanig dat de brug zelfs niet bruikbaar is voor buitenmaatse fietsen of minder mobiele passanten. Een grote aanpassing om deze comfortabel bruikbaar te maken zou dus nodig zijn, maar dan wordt er gestuit op twee belangrijke obstakels: 1/ deze brug is eigendom van Infrabel, die geen intenties heeft om deze brug enigszins te verbouwen; 2/ de brug kan maar beperkt aangepast worden en zou dus nooit het gewenste resultaat kunnen opleveren: de hellingen zijn dermate steil en de bochten heel scherp, waardoor dit voor een gewone fiets (nipt) haalbaar is, maar voor langere modellen eigenlijk niet haalbaar is. Het aanpassen van die brug is technisch niet mogelijk, door de nabijheid van de spoorweg- en waterinfrastructuur, en de beperkingen die deze structuren met zich meebrengen (de opening onder de brug mag bijvoorbeeld niet breder worden gemaakt omwille van de boten die er nog moeten kunnen passeren).

Een bijkomende brug is dus wel degelijk een meerwaarde. Een route langs de brug 'Aan

de bocht' zou een nog grotere omweg betekenen dan de bestaande brug en sluit aan bij de beleidsvisie om de connectie Gent-Sint-Pieters - Blaarmeersen te maken.

### **3. Onvolledig openbaar onderzoek**

Op het ogenblik van het openbaar onderzoek was van de 8 aangevraagde adviezen slechts 1 advies uitgebracht. Het openbaar onderzoek laat dus niet toe om met voldoende kennis van zaken en rekening houdend met gespecialiseerde adviezen bezwaar in te dienen op diverse aspecten, zoals bijv. de vrijstelling van de MER-plicht. Het openbaar onderzoek komt dus te vroeg.

- **Bespreking bezwaar**

Het openbaar onderzoek en de adviesperiode voor externe adviesinstanties zijn twee verschillende zaken, en het is niet wettelijk verplicht dat alle externe adviezen binnen zijn om een openbaar onderzoek te kunnen starten. Dit zou er ook voor zorgen dat vergunningsdossiers nog veel langer zouden duren. Beide trajecten kunnen dus parallel lopen. Het is aan de vergunningverlenende overheid om de externe adviezen te verwerken en te behandelen. In de uiteindelijke beslissing worden de externe adviezen verwerkt, en kunnen dan nagelezen worden door de burgers en waarop nog beroep kan worden ingediend. Daarbovenop kan nog worden meegegeven dat alle ondertussen binnengekomen externe adviesinstanties een (voorwaardelijk) gunstig advies hebben afgeleverd.

### **4. Landschappelijke impact: aantasting van biodiversiteit, recreatieve beleving en cumulatieve verharding van Blaarmeersen**

Ook al is er veel aandacht besteed aan de inplanting in het landschap, toch zal het een impact hebben en een storend element zijn in het landschap.

De te ontbossen zone herbergt een rijke biodiversiteit, waaronder de groene en bonte specht en zoogdieren zoals vossen. Het verlies van deze habitat betekent een aanzienlijke ecologische achteruitgang.

Daarnaast kruist de geplande fietsbrug een populaire looproute, wat zal leiden tot conflicten tussen fietsers en lopers en de recreatieve beleving van het gebied schaadt.

Ten slotte is er sprake van een cumulatieve verharding van de Blaarmeersen. In de afgelopen twee decennia zijn projecten zoals de klimzaal Bleau, de Topsporthal, het Huis van de Sport en het betonneren van het fietspad gerealiseerd. Met deze brug dreigt opnieuw een groot stuk groen onherroepelijk verloren te gaan ten voordele van beton, wat indruist tegen de oorspronkelijke visie van de Blaarmeersen als groene long van Gent.

- **Bespreking bezwaar**

Enige visuele impact van dergelijke infrastructuur projecten is onvermijdelijk. In die zin kan men stellen dat elk nieuw project van een zekere schaal storend is in het bestaande landschap. Soms moeten er echter bepaalde keuzes gemaakt worden in functie van een groter maatschappelijk doel (hier zijnde een bovenlokaal fietsnetwerk). In dit geval is er wel enorm veel zorg en ontwerp gekropen in het zo slank, elegant en natuurlijk (qua materialenkeuze) mogelijk ogend maken van de brug. Gelet op de vele partijen die er aan hebben meegewerkt, alsook de positieve reacties tijdens het openbaar onderzoek

kan gesteld worden dat de constructie algemeen aanvaard zal worden. Ruimtelijk gezien en qua schaal is het volume inpasbaar in de omgeving.

De landschappelijke inpassing en de zo beperkt mogelijke impact op het groen is uitgebreid in het dossier onderzocht (zie bijlage 'Presentatie onderzoekstraject gekozen variant' die nog zal worden toegevoegd aan het dossier) zoals ook bepaald in de voorschriften van het RUP.

In de toekomst gaat er ook bijkomend onthard worden op de site Blaarmeersen (masterplan Blaarmeersen in opmaak). Verder is de Blaarmeersen ook nog steeds een recreatiegebied. Bovendien is dit uitvoerig voorbesproken met de Groendienst van de Stad Gent en heeft ook het Agentschap Natuur en Bos een gunstig advies afgeleverd. De zones die binnen dit dossier ontbost worden, worden reeds in dit dossier gecompenseerd (deels) binnen de Blaarmeersen.

#### **5. De omgevingsvergunningsaanvraag is niet conform met het RUP GROEN 169**

De geplande brug ligt in de boszone van de Blaarmeersen, binnen RUP Groen 169 (2024), het masterplan Blaarmeersen (2011) en Groenklimaatas 6 (de Leie). De te rooien vegetatie betreft een variatie aan inheems loofhout zoals hazelaar en es. De aansluiting van de brug gebeurt in de zone die als zeer biologisch waardevol is aangeduid op de biologische waarderingskaart van Gent (zie figuur 1).

De te ontbossen zone situeert zich volledig langs de kant van de Blaarmeersen en is volgens het 'Thematisch RUP Groen Gent' bestemd als 'deelgebied 180: Zone voor bos'.

Door de aanleg van de brug wordt 2730 m<sup>2</sup> ontbost in groengebied. De constructie van de brug vergt het rooien van 80 bomen.

In het RUP Groen zijn onderstaande voorschriften voorzien voor boszone:

*-Enkel de noodzakelijke constructies in functie van bosbeheer en in functie van educatief en recreatief medegebruik zijn toegelaten, voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet wordt overschreden;*

Hier voldoet de omgevingsvergunningsaanvraag **niet** aan, de brug heeft geen educatief medegebruik, de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied wordt aangetast en de geplande boscompensatie gebeurt op een afstand van meer dan 10 km van de plaats van de ontbossing.

*-Ondergrondse constructies zijn niet toegelaten. Afsluitingen zijn beperkt tot een paal en draad-constructie, zijn voldoende open en hebben een maximale hoogte van 2m;*  
Hier voldoet de omgevingsvergunningsaanvraag **niet** aan, langs de gehele brug wordt een metalen afsluiting voorzien.

*Alle paden voor voetgangers of beheervoertuigen zijn onverhard. Verharding is enkel toegelaten voor functionele fietspaden die kaderen binnen een fietsroutenwerk. De breedte van de fietspaden dient beperkt te blijven tot 3m.*

Hier voldoet de omgevingsvergunningsaanvraag **niet** aan, de verharding zal gebeuren in beton en het geplande fietspad op de brug is 5,5 m breed.

- **Bespreking bezwaar**

Het project wijkt inderdaad af op bepaalde specifieke artikels van het RUP, maar het

betreffen afwijkingen in functie van het algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact. Zie de beschrijvende nota punt '04.02.07 Gemotiveerd verzoek tot afwijking'. De wetgever voorziet dergelijke afwijkingsmodaliteit middels artikel 4.4.7, §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO), dat toelaat om handelingen van algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact te vergunnen, ook wanneer ze niet volledig conform de voorschriften zijn. Er zal inderdaad impact zijn op de fauna en flora, maar naast de compensatie zal er ook een grote inspanning worden geleverd om zoveel mogelijk bomen nog te proberen sparen. De Groendienst van de Stad Gent zal hierop toezien.

**Voorschrift:** Werken die nodig zijn in functie van een functionele fietsverbinding en bijhorende fietsbrug over de Leie zijn toegelaten, op voorwaarde dat ze een minimale impact hebben op het bos. De landschappelijke inpassing en de zo beperkt mogelijke impact op het groen is uitgebreid in het dossier onderzocht (zie bijlage 'Presentatie onderzoekstraject gekozen variant' die nog zal worden toegevoegd aan het dossier) zoals ook bepaald in de voorschriften van het RUP.

## **6. Onvoldoende onderzoek naar alternatieven**

Vanuit de visie en voorschriften uit de bestaande beleidskaders is een minimale impact op de aanwezige boszone noodzakelijk. Alternatieven zoals een L- of T-variant van de brug, rechtstreeks aansluitend op de Leie-oever, of schuin georiënteerd zullen veel minder impact hebben op de ecologisch waardevolle boszone. In de verantwoordingsnota wordt naar een bijlage "vooronderzoek en gekozen traject" verwezen, maar het maakt geen deel uit van het de stukken die voorgelegd zijn bij het openbaar onderzoek.

Hierdoor kan niet worden nagegaan of de omgevingsvergunningsaanvraag de minste impact op de aanwezig ecologisch waardevolle boszone veroorzaakt.

- **Bespreking bezwaar**

Zie bespreking bezwaar 1 en de bijlage 'Presentatie onderzoekstraject gekozen variant' die in PIV 4 nog werd toegevoegd aan het dossier door de aanvrager. Dit studiewerk is uitgebreid gevoerd.

## **7. De OMV bevat geen inrichtingsplan zoals voorzien in het GRUP Stationsomgeving Gent Sint Pieters**

De fietsbrug sluit aan op het zogenaamde 'pad van stad naar land', zoals bepaald in het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) 'Stationsomgeving Gent Sint-Pieters en moet de verbinding tussen de Blaarmeersen en het Maria-Hendrikaplein. De fietsbrug is voorzien in het GRUP.

Het GRUP Stationsomgeving Gent Sint Pieters bevat onder artikel 9 volgende bepaling:

### *ARTIKEL 9. INRICHTINGSSTUDIE*

*Onverminderd de bestemmings- en inrichtingsbepalingen in de artikelen 1 tot en met 8 zijn aanvragen tot verkavelingsvergunningen en stedenbouwkundige vergunningen voor projecten in het bestemmingsgebied 'stationsomgeving Gent-St. Pieters' vergezeld van een samenhangende inrichtingsstudie. De inrichtingsstudie bevat een voorstel voor de ordening van het betreffende deelgebied, zone A, B of C van het bestemmingsgebied*

*'stationsomgeving Gent St. Pieters'.*

*In de inrichtingsstudie wordt aangegeven op welke manier de aanvraag tot verkavelingsvergunning of stedenbouwkundige vergunning voldoet aan de bepalingen in artikelen 1 tot en met 8.*

*De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning of verkavelingsvergunning en wordt aldusdanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure.*

Er is geen inrichtingsstudie voorzien bij de omgevingsvergunningsaanvraag die aangeeft op welke manier de aanvraag voldoet aan de bepalingen van het GRUP.

De omgevingsvergunningsaanvraag bevat ook geen inrichtingsstudie met een planning voor de ligging van het fietspad over de gehele projectsite. Zo is er geen zicht op de aansluiting van de brug op het project Rinkkaai, noch voor het verder tracé van de fietsverbinding richting het station Gent Sint Pieters.

- **Bespreking bezwaar**

Dit stuk is wel opgemaakt in kader van dit dossier en is beschikbaar binnen onze diensten. In PIV 4 die door de aanvrager werd ingediend werd dit nog aan het dossier toegevoegd.

Aangezien de inrichtingsstudie, volgens de voorschriften van het RUP, de vergunningverlenende overheid in staat moet stellen om de aanvraag te beoordelen, is het geen probleem om dit nog na het openbaar onderzoek toe te voegen aan het dossier in kader van de beoordeling door de vergunningverlenende overheid.

## **8. Conflict met recreatie**

De nieuwe fietsbrug kruist een populaire loop- en wandelroute tussen het groen, waardoor recreanten en pendelaars elkaar letterlijk voor de voeten lopen. Dit verhoogt het risico op conflicten en vermindert de rust en beleving van het gebied.

- **Bespreking bezwaar**

De site Blaarmeersen is tot op heden en in zijn geheel een site waar wandel-en fietspaden kris kras door elkaar lopen. Een extra verbinding zal daar inderdaad wel een impact op hebben, maar in een ontwerpproces voor dergelijke projecten is verkeersveiligheid een van de belangrijkste randvoorwaarden. Ook zijn er voldoende maatregelen gepland om dit te beperken. Deze brug zal een pak veiliger zijn dan de alternatieve routes (Sneppebrug, Europabrug).

Bij het ontwerp van de brug en de aanlopende paden is rekening gehouden met de diverse gebruikers van de Blaarmeersen zoals joggers, wandelaars, trage en snelle recreanten. Het Mobiliteitsbedrijf heeft het voortraject nauwlettend mee opgevolgd.

## **Constructieve bezwaren:**

### **1. Aansluiting voor voetgangers – trap aan de Gordunakaai**

Vanaf het wandelpad langs het water, aan de zijde van de Gordunakaai, is er momenteel geen rechtstreekse verbinding naar de brug voorzien. Voetgangers zullen daardoor een omweg moeten maken via het nieuwe Rinkhoutpad om de brug te bereiken. Zou kunnen onderzocht worden of het mogelijk is om een trap voor wandelaars te voorzien ter hoogte van de brugpijler aan dwarsprofiel PRD\_BN\_6. Een dergelijke trap kan, mits een zorgvuldige vormgeving, mooi geïntegreerd worden in het ontwerp en de toegankelijkheid van het project verbeteren.

**Bespreking:** dit is een terechte bedenking, en dit wordt op dit moment nog onderzocht.

## **2. Compensatie voor ontbossing – verduidelijking projectzone**

Volgens de plannen zal er ongeveer 2730 m<sup>2</sup> worden ontbost, met een compensatie van 5460 m<sup>2</sup>, waarvan de helft op de locatie van het project. Kunt u verduidelijken of met “op locatie van het project” bedoeld wordt binnen de projectzone van OMV\_2025089855, of ruimer, binnen het volledige Rinkkaaiproject?

**Bespreking:** Op de locatie van het project wordt de Blaarmeersen bedoeld, niet project Rinkkaai.

## **3. Bomen Effect Analyse – opvolging van voorgestelde maatregelen**

In de Bomen Effect Analyse worden randvoorwaarden en alternatieven voorgesteld om een twintigtal bomen te sparen. Het is mij niet duidelijk of, en in welke mate, met deze aanbevelingen in het project rekening is gehouden.

**Bespreking:** er zijn boombesparende maatregelen voorzien, deze moeten nageleefd worden en hierop zal toegezien worden onder meer door de Groendienst. Dit wordt ook opgelegd als bijzondere voorwaarde. Er is ook een definitief boombeschermingsplan vereist door de Groendienst.

## **4. Nieuwe groenaanleg – wens tot volwaardige beplanting**

Tenzij ik erover kijk, zie ik in het dossier geen concrete plannen voor de nieuwe groenaanleg. Indien die nog niet beschikbaar zijn, wil ik vragen om bij de verdere uitwerking rekening te houden met het groene karakter van de omgeving, en om – waar mogelijk – grotere en meer volwassen bomen te gebruiken bij de aanplanting. Een volwassen boom van 20 – 30 m hoogte heeft immers een veel grotere ecologische, esthetische en klimatologische waarde dan een jonge aanplant. Aangezien een compensatieberekening enkel op oppervlakte is gebaseerd, zou bijkomende aandacht voor boomgrootte en kwaliteit een waardevolle aanvulling zijn.

**Bespreking:** er is inderdaad nog geen concreet groenontwerp, er zijn wel aanbevelingen en adviezen te vinden in het document BEA. Dit is een waardevolle bedenking die zal worden meegenomen. De Groendienst gaat dit verder opvolgen en heeft hierover ook bijzondere voorwaarden opgelegd. Dit zal in het technisch dossier van dit dossier worden bepaald en opgevolgd.

### **Positief bezwaar:**

#### **Noodzakelijke schakel voor duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid**

Er wordt een positieve reactie toegevoegd aan het dossier die steun wil betuigen aan dit project. Een kruising van de Leie richting het drukste station van Vlaanderen als afsluiter van de F400- en F6-routes is onontbeerlijk voor de aanpak van de maatschappelijke uitdagingen op vlak van klimaatverandering, ruimtegebruik en verkeersveiligheid. De huidige infrastructuur is immers absoluut ontoereikend om het potentieel fietsverkeer op een aanvaardbare manier op te vangen.

De aanvrager heeft al het mogelijke gedaan om de impact op de natuurwaarde aan de zijde van de Blaarmeersen te beperken, wat zeer te waarderen is. Desalniettemin zal het project nog steeds enige impact hebben. Gezien de noodzaak om de oversteek te realiseren op een voldoende kwalitatieve manier, de geleverde inspanningen en de veel grotere impact van alternatieven (zoals een inplanting ten zuiden van de treinsporen), is deze overblijvende impact ons inziens onvermijdbaar.

## **Beslissing**

**Beslist het volgende:**

**Artikel 1:**

**Het college van burgemeester en schepenen beslist het volgende:**

**Artikel 1**

De samenvatting en behandeling van de bezwaarschriften voor de Omgevingsvergunningsaanvraag OMV\_2025089855 – aanvraag omgevingsvergunning voor het realiseren van een fietsbrug over de Leie – samenvatting en bespreking bezwaren openbaar onderzoek, zoals opgenomen in het motiverend gedeelte, goed.

**Artikel 2:**

Maakt dit besluit over aan de vergunningverlenende overheid.

2025\_CBS\_11194 - OMV\_2025089855 – aanvraag omgevingsvergunning voor het realiseren van een fietsbrug over de Leie – samenvatting en bespreking bezwaren openbaar onderzoek