



Vergadering van 11 maart 2026

2026_GR_00198 De aanleg en opheffing van een gemeenteweg in het kader van OMV_2025117573 K - Omgevingsvergunningsaanvraag voor het verkavelen van gronden in 1 lot bestemd voor een S-gebouw bestemd voor wonen, hotel, en kantoren met collectieve tuinzone en 1 lot voor openbaar domein en het aanleggen van nieuwe wegenis - met openbaar onderzoek - Voskenslaan, 9000 Gent - Goedkeuring

Bevoegd: Christophe Peeters

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

- Het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikel 31
- Het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, artikel 8

De beslissing wordt genomen op grond van:

- Het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikel 31
- Het Besluit van 27 november 2015 betreffende de omgevingsvergunning, artikel 47
- Het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, artikel 12

Motivering

Charly Schutte namens ACASA GROUP NV diende een omgevingsvergunningsaanvraag voor het verkavelen van gronden (verkavelingsvergunning) in voor gronden gelegen aan Voskenslaan 27 kadastraal gekend als afdeling 9 sectie I nrs. 633W, 634S2, 634F3, 634G3, 635K2 en 635H2. De aanvraag heeft betrekking op een PPS-project met het Gentse stadsontwikkelingsbedrijf sogent als publieke partner en waarbij een project-m.e.r.-screening is gevoegd, om die reden is de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen de vergunningverlenende overheid. Deze aanvraag werd op 06/11/2025 ingediend bij de deputatie. Op 06/11/2025 werd aan het college van burgemeester en schepenen gevraagd een openbaar onderzoek te organiseren en de aanvraag voor te leggen aan de gemeenteraad. Er werd ook gevraagd advies uit te brengen. Voorliggend project, ingediend door ACASA GROUP NV, maar uitvoering gevend aan een initiatief van het Gentse stadsontwikkelingsbedrijf, is te beschouwen als een aanvraag op initiatief van het college van burgemeester en schepenen in de zin van artikel 15/1 van het omgevingsvergunningsdecreet. Voor aanvragen uitgaand van het college, geeft het college geen advies aan de vergunningverlenende overheid. Omwille van deze reden heeft het college van de stad Gent dus geen advies gegeven op deze vergunningsaanvraag.

Beschrijving aanvraag:

De aanvraag betreft een verkaveling met het oog op de realisatie van de projectontwikkeling 'S-Gebouw', gelegen aan het toekomstige Koningin Mathildeplein, aan de zuidzijde van het station Gent Sint-Pieters.

De aanvraag omvat volgende componenten:

Omgevingsvergunningsaanvraag voor het verkavelen van gronden zodat de eigenaar een opstalrecht kan verlenen in uitvoering van de PPS-overeenkomst:

- Het verkavelen van het terrein in enerzijds een kavel voor de toekomstige oprichting van het S-gebouw met daarbij een collectieve tuinzone, en anderzijds een deel dat opgenomen zal worden in het openbaar domein

Tegelijk worden volgende *stedenbouwkundige handelingen* aangevraagd om mee te worden vergund met deze verkaveling:

- De aanleg van een nieuwe gemeenteweg (tijdelijke inrichting)
- Het slopen en bouwrijp maken van het terrein (slopen van bestaande overdekte fietsenstalling en vellen van enkele bomen in 'lot 1')
- Het aanpassen van het bestaand openbaar domein: Ganzendries, Koningin Mathildeplein, Voskenslaan, waar ook 2 straatbomen voor worden gerooid in functie van de aanpassingen aan de Ganzendries

Er worden geen Ingedeelde inrichtingen of activiteiten aangevraagd.

Rooilijnplan

De nieuwe rooilijn die de grens vormt van het toekomstige S-gebouw en het voorliggend plein afbakt, is vastgelegd in het RUP nr. 137 Gent Sint-Pieters Zuidelijk Stationsplein en blijft ongewijzigd behouden.

Het rooilijnenplan dat toegevoegd is aan deze aanvraag bevat volgende elementen:

- De S-vormige rooilijn wordt meer nauwkeurig vastgelegd op een opmetingsplan
- De rooilijn van de Voskenslaan is een 'gewestelijke' rooilijn dd 12 april 1985, die wordt afgeschaft ter hoogte van deze verkaveling. De Voskenslaan is overgedragen naar de stad op 4 augustus 2005.
- De rooilijn van de Ganzendries is een afgeschafte rooilijn, op vandaag een feitelijke rooilijn
- De rooilijn van de Sint-Denijslaan is een afgeschafte rooilijn, op vandaag een feitelijke rooilijn

Aanleg van de nieuwe gemeenteweg

Met deze aanvraag wordt de gemeenteweg palend aan de S-vormige rooilijn zoals vastgelegd in het RUP, gerealiseerd, weliswaar in een tijdelijke aanleg in afwachting van de definitieve aanleg van het Koningin Mathildeplein.

De definitieve aanleg van het Koningin Mathildeplein zal gebeuren door de Stad Gent. Daarvoor wordt een afzonderlijke procedure doorlopen.

Vanuit de randvoorwaarden van de brandweer én om ervoor te zorgen dat het toekomstige S-gebouw gelegen is aan een voldoende uitgeruste weg, wordt in kader van deze verkaveling een tijdelijke aanleg voorzien.

De tijdelijke inrichting omvat een gecombineerde route van 4m breed aangelegd in asfalt die dienst zal doen als:

- een brandweerontsluiting op de reglementaire afstand (tss 4m en 10m) van de gevels van de toekomstige bebouwing
- een trage verbinding voor voetgangers en fietsers

De ruimte tussen de rooilijn en de rijweg wordt plaatselijk als voetpad met groenzone ingericht. De groenstrook wordt hierbij zo ruim mogelijk voorzien waarbij de verharding enkel beperkt ter hoogte van de toegangen wordt doorgetrokken.

In de huidige situatie bevinden zich op deze locatie een Kiss & Ride-zone en tijdelijke fietsstallingen in functie van het station.

Een deel van de bestaande Kiss & Ride komt binnen de grenzen van een privaat perceel in de verkaveling te liggen. Om het gebruik van de Kiss & Ride tot aan de definitieve heraanleg van het plein te blijven garanderen, wordt in dit wegenisdossier ook een functionele maar beperkte aanpassing van de Kiss & Ride opgenomen.

De overige zones worden deels groen ingericht en deels behouden zoals in de huidige situatie. Tussen de weg en de te behouden zone voor fietsparkeren wordt een groenstrook van 1m ingericht in functie van de heldere zonering van beide zones.

Ter hoogte van het zebrapad in de Sint-Denijslaan en de toegang tot het station, wordt een doorsteek voorzien door de zone met niet-overdekte fietsenstallingen zodat een aansluiting ontstaat tussen het station en de nieuwe ontwikkeling. De afscheiding tussen de weg en de te behouden fietsenstallingen wordt voorzien van een opstaande boordsteen zodat een duidelijke fysieke scheiding tussen beide aanwezig is.

De aanvraag voorziet ook de aansluiting van het project op de Ganzendries. Hierbij worden de boordstenen van de voetpadstrook aangepast zodat de aansluiting veilig kan gebeuren. Er worden ook 2 bomen gerooid langs de Ganzendries.

Overdracht naar openbaar domein

Het openbaar domein uit de verkaveling wordt na de tijdelijke aanleg kosteloos overgedragen naar het openbaar domein van de Stad Gent.

Procedure:

Het openbaar onderzoek werd gehouden van 12 december 2025 tot en met 10 januari 2026. Gedurende dit openbaar onderzoek werden 70 bezwaarschriften ingediend.

In de bezwaarschriften zijn 2 bezwaren dubbel ingediend door dezelfde bezwaarindiener.

3 bezwaren bevatten aanvullende petitie lijsten (ondertekend door 17+5+4 personen) ingediend als aanvulling op een petitie lijst die niet bij de Stad is ingediend (men spreekt van 232 ondertekenaars).

Dit brengt het totaal op 65 bezwaren en 3 reglementair ingediende petitie lijsten ondertekend door in totaal 26 personen. Bij de provincie zou nog een petitie lijst zijn ingediend, ondertekend

door 232 personen, deze werd niet op het omgevingsloket opgeladen of bij de stad Gent ingediend en is daarom onontvankelijk.

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

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

Normaliter is de samenvatting en bespreking van de bezwaren een verplicht onderdeel van het advies van het college van burgemeester en schepenen. Aangezien deze aanvraag te beschouwen is als een initiatief van de Stad zelf, brengt het college geen advies uit en staat de vergunningverlenende overheid dus zelf in voor de behandeling van de bezwaren uit het openbaar onderzoek. Omdat de gemeenteraad wel kennis moet nemen van de resultaten van het openbaar onderzoek om tot een besluit te komen over de aanleg en inrichting van deze openbare wegen, is het wel nodig een samenvatting en bespreking ervan op te nemen in dit besluit.

De bezwaarschriften worden als volgt samengevat en besproken:

VERKEERSIMPACT, WIJKCIRCULATIE en MOBILITEITSINFRASTRUCTUUR

Uit de ontvangen bezwaren blijkt bezorgdheid over de verwachte toename van de verkeersdruk als gevolg van de geplande ontwikkeling. Buurtbewoners wijzen op een verhoogde belasting in meerdere straten, waaronder de Sint-Denijslaan, Tuinwijklaan, Zieklien, Maaltebruggestraat, Poelsnepstraat, Reigerstraat, Ganzendries en Leeuwerikstraat. De vrees bestaat dat deze toename de verkeersveiligheid en leefkwaliteit in de woonwijk negatief zal beïnvloeden.

Meerdere indieners stellen dat de ontsluiting via de Ganzendries, een smalle straat, niet strookt met de uitgangspunten van het wijkcirculatieplan, dat gericht is op het garanderen van een veilige en rustige woonomgeving. Daarnaast is er bezorgdheid over het verkeer dat zal ontstaan tot aan de inrit van de Ganzendries, een fietsstraat.

Wat betreft de wegcategorisering wordt opgemerkt dat de inrit van de ondergrondse parking niet aansluit op de wijkverzamelweg Voskenslaan, maar op de Ganzendries, een straat van lagere categorie. Hierdoor zouden verkeersstromen door woonstraten geleid worden die hier niet op voorzien zijn. Alternatieve ontsluitingsmogelijkheden, zoals via de parkeergarage bij het station of de ondergrondse taxistandplaats, worden voorgesteld.

Een bezwaarindieners is lid van telraam, waarbij de mobiliteit in de Ganzendries continu gemonitord wordt: <https://telraam.net/en/location/27387>.

Er wordt ook gewezen op de reeds bestaande verkeersdruk in de omgeving van het Lucernacollege, het Atheneum Voskenslaan en HoGent, met name tijdens de spitsuren. Zonder structurele aanpassingen aan de mobiliteitsinfrastructuur vrezen indieners dat bijkomende ontwikkelingen zullen leiden tot onveilige situaties voor bewoners, scholieren en andere weggebruikers.

Daarnaast wordt de cumulatieve impact van andere geplande projecten, zoals de verlegging van de tramlijn via de Sint-Denijslaan, als problematisch beschouwd. Indieners vrezen dat dit, in combinatie met de huidige aanvraag, zal leiden tot een verkeersinfarct.

Tot slot wordt gewezen op de beperkte ruimte voor fietsers in de Ganzendries en het gebrek aan aandacht voor zachte weggebruikers. Er wordt gevraagd om de werken pas aan te vatten wanneer er voldoende kwalitatieve en toegankelijke fietsenstallingen beschikbaar zijn onder het nieuwe station, met minstens een gelijkwaardige capaciteit.

De huidige verkeersoverlast in de woonwijk is grotendeels het gevolg van de slechte toegankelijkheid van de zuidzijde van het station, voornamelijk door de onderbreking van de Sint-Denijslaan als verbinding tussen de Kortrijksesteenweg en de Voskenslaan. Hierdoor zoekt verkeer zich een weg via woonstraten, wat leidt tot overbelasting.

Deze onderbreking werd destijds gemotiveerd vanuit de wens om kleinschalige activiteiten te behouden en de woonfunctie te laten primeren. Met de nieuwe invulling van het S-gebouw en de bijhorende functies, moet de toegankelijkheid van de zuidzijde herbekeken worden. Dit biedt ook een oplossing voor de brandweerbereikbaarheid, die noodzakelijk is voor de ingebruikname van het gebouw.

Er wordt gewezen op zoekend verkeer door de vele eenrichtingsstraten in de wijk dat daardoor onbedoeld rondjes rijdt in de wijk.

BESPREKING

De mobiliteitsstudie zoals toegevoegd aan het dossier toont aan dat het project, gelegen op een locatie met sterke multimodale bereikbaarheid, slechts een zeer beperkte hoeveelheid autoverkeer zal genereren. Op etmaalbasis gaat het om 128 autobewegingen (inclusief in- en uitgaand verkeer). Tijdens de ochtendspits worden 7 ingaande en 16 uitgaande bewegingen verwacht, en tijdens de avondspits 16 ingaande en 9 uitgaande bewegingen. Deze aantallen liggen ruim onder de indicatieve ondergrens van 50 autobewegingen per uur zoals aangereikt in het *Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER* (Vlaamse overheid, mei 2018), en impliceren dat er geen MOBER plicht is.

Wat betreft de keuze voor de ontsluiting via de Ganzendries: in de mobiliteitsstudie werden de voor- en nadelen van een in- en uitrit via de Ganzendries versus via de Voskenslaan vergeleken op vlak van verkeersveiligheid.

Voor de ontsluiting van de ondergrondse parking en fietsenstalling van het project waren er drie opties:

- via het Koningin Mathildeplein, dat vandaag autovrij is en waar tot ca. 900 fietsers en 1200 voetgangers per uur passeren en naar verwachting nog in belang zal toenemen in kader van het Masterplan Gent Sint-Pieters met o.a. de opening van de Cloquetgang en de nieuwe fietsenstalling onder het station;
- via de Voskenslaan, waar vandaag ca. 400 auto's per uur rijden en de in- en uitrit zou uitkomen ter hoogte van de (huidige) bushalte met K+R en (toekomstige) aansluiting van de tramsporen in de Voskenslaan met het nieuwe tram- en busstation onder het station en ook de belangrijke voetgangersverbinding van/naar het station Gent-Sint-Pieters moet kruisen (tot ca. 1200 voetgangers en 500 fietsers per uur),
- via de Ganzendries, waar slechts 90 tot 120 auto's per uur passeren en weliswaar ook een belangrijke route voor fietsers en voetgangers is, maar met "slechts" 200 fietsers en 300 voetgangers per uur duidelijk ondergeschikt is aan het Koningin Mathildeplein en de Voskenslaan.

De analyse wijst uit dat de optie via de Ganzendries de meest veilige en wenselijke keuze is, ook voor zachte weggebruikers.

In het ontwerp gekozen is om:

- de toekomstige in- en uitrit voor auto's te enten op de Ganzendries (minste fietsers en voetgangers die gekruist moeten worden en geen kruising van de tramlijn).
- de toekomstige toegangen naar de fietsenstalling te verdelen over Ganzendries en Koningin Mathildeplein.

Bij dit laatste wordt ook niet rechtsreeks op de drukke oost-westfietsnelweg ontsloten, maar op een nieuw autovrij pad dat parallel met het nieuwe S-gebouw zal lopen (tussen S-gebouw en fietsnelweg).

Hoewel dit een beperkte toename van het verkeer via de Sint-Denijslaan impliceert (ongeveer 10 voertuigen per uur tijdens de drukste spitsuren), wordt het risico op een nieuw gevaarlijk punt als verwaarloosbaar ingeschat. De Sint-Denijslaan is een fietsstraat, waar auto's fietsers niet mogen inhalen, wat de snelheid en het gedrag van gemotoriseerd verkeer positief beïnvloedt.

De stelling dat een woonproject met beperkte verkeersgeneratie niet via een woonstraat mag ontsloten worden, wordt in dit geval niet als relevant beschouwd. De mogelijke locaties voor de in- en uitrit zijn immers verordenend vastgelegd in het RUP 'Stationsomgeving Gent-Sint-Pieters – Zuidelijke stationsplein', namelijk via de Voskenslaan en/of de Ganzendries. De keuze voor de Ganzendries is gebaseerd op een afweging van verkeersveiligheid en impact op de omgeving.

Wat betreft de bestaande verkeersdruk rond het Lucernacollege, het Atheneum Voskenslaan en HoGent: deze wordt niet ontkend in de mobiliteitsstudie. Integendeel, ze vormt mee de motivering voor de keuze van de Ganzendries als veiliger ontsluitingspunt. De stad heeft bovendien plannen om de Voskenslaan herin te richten en veiliger te maken. Ongeacht de timing van deze herinrichting, toont de mobiliteitsstudie aan dat het project geen significante impact zal hebben op de verkeersdruk of verkeersveiligheid, ook niet in de huidige situatie.

De vrees voor een verkeersinfarct wordt niet ondersteund door de cijfers. De verwachte verkeersgeneratie is te beperkt om een dergelijke impact te veroorzaken.

Daarnaast is het belangrijk te vermelden dat op 21 december 2023 de Vervoerregioraad Gent het Regionaal Mobiliteitsplan 2030–2050 definitief heeft vastgesteld. Na goedkeuring door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken trad het plan in werking op 9 februari 2024. Binnen dit plan werd het nieuwe, theoretische kader toegepast op het wegennet van de Gentse vervoersregio. Zowel de Voskenslaan als de Ganzendries werden niet opgenomen in het hoofdwegennet of dragende wegennet. Het betreft hier lokale wegen, met enkel functies als lokale ontsluiting en erftoegang. De ontsluiting via de Ganzendries is dus in overeenstemming met de functie van deze weg binnen het regionale mobiliteitskader.

De vertramming is een tramlijn ter vervanging van buslijn 7, en zal in eigen bedding rijden in de Sint-Denijslaan. Er is bijgevolg geen impact op het autoverkeer in de Sint-Denijslaan.

Wat betreft de fietsvoorzieningen: de bezorgdheid over voldoende publieke fietsstalplaatsen wordt erkend. De huidige voorzieningen zijn tijdelijk en worden stelselmatig afgebouwd naarmate de ondergrondse capaciteit toeneemt. Op vandaag zijn er ca 16.000 fietsstalplaatsen beschikbaar (totaal tijdelijk+ definitief overdekt ondergronds). Bij de start van de werken aan het S-gebouw zal er een daling zijn van de capaciteit, met de gefaseerde afbouw van de tijdelijke

fietsenstalling op het plein. De situatie wordt gemonitord bij elke fase van de werken. Waar mogelijk blijven de tijdelijke fietsenstallingen behouden tot het bereiken van de volledige capaciteit van de fietsenparking ondergronds.

Het einddoel is een capaciteit van ca. 18.500 overdekte stalplaatsen, tegenover 14.000 vandaag, wat een aanzienlijke verbetering betekent. De heraanleg van de kop van de Ganzendries zal bovendien bijdragen aan een betere infrastructuur voor alle weggebruikers.

Tot slot is het belangrijk te benadrukken dat uit de beoordeling van de milieu- en mobiliteitseffecten blijkt dat er geen negatieve gevolgen zijn voor de leefbaarheid van de omliggende wijk die aanleiding zouden geven tot een herziening van het wijkcirculatieplan. De onderbreking van het Koningin Mathildeplein is een bewuste keuze in functie van veiligheid, gezien het risico op conflicterende verkeersstromen. Deze onderbreking blijft behouden en wordt door dit dossier niet gewijzigd.

UITRITCONFIGURATIE en HULPDIENTENBEREIKBAARHEID

In meerdere bezwaren wordt gewezen op problemen met de vorm en draaicirkel van de geplande uitrit van het project. Volgens de indieners is de draaicirkel zoals voorgesteld in de plannen niet realistisch, wat zou kunnen leiden tot conflicten met andere weggebruikers, in het bijzonder met fietsers die de route van en naar het station gebruiken.

In het *Finaal Rapport voorstudie Zuidrand Station Gent-Sint-Pieters* van 27 april 2022, wordt vastgesteld dat de Ganzendries te smal is voor een correcte doorgang van brandweervoertuigen.

BESPREKING

In de bezwaren wordt gewezen op mogelijke conflicten met andere weggebruikers door een vermeend onrealistische draaicirkel aan de uitrit, en op een ontoereikende brandweerdoorgang via de Ganzendries. Beide punten werden echter grondig onderzocht en afgewogen in het kader van de mobiliteitsstudie en het ontwerptraject van het project.

Wat betreft de uitrit: in de mobiliteitsstudie werden de voor- en nadelen van een in- en uitrit via de Ganzendries versus via de Voskenslaan vergeleken op vlak van verkeersveiligheid. Uit deze analyse blijkt dat de optie via de Ganzendries de meest wenselijke is, ook met het oog op de veiligheid van zachte weggebruikers zoals fietsers.

De draaicirkels aan de uitrit zijn realistisch en werden afgetoetst aan de types voertuigen die de uitrit zullen gebruiken. Het ontwerp van de site werd bovendien aangepast om voldoende ruimte te voorzien voor draaibewegingen van hulpdiensten, waaronder de brandweer. In tegenstelling tot de situatie zoals weergegeven in het *Finaal Rapport voorstudie Zuidrand Station Gent-Sint-Pieters* van 27 april 2022, wordt de inrit voor de ondergrondse parking volgens de visualisaties binnen de contour van het gebouw voorzien, en niet volledig naast het gebouw zoals in de eerdere studie. Hierdoor ontstaat ruimte voor een bredere inrit, waardoor de draaibewegingen wel degelijk mogelijk zijn.

Deze aanpassing werd reeds besproken en afgestemd met de brandweer tijdens het preadvies, en is ook visueel onderbouwd op het bijgevoegde brandweerplan, waarin de vereiste draaicirkels duidelijk zijn aangeduid. De brandweer gaf ook reeds een gunstig advies over voorliggende aanvraag.

Samengevat: zowel de uitritconfiguratie als de brandweerbereikbaarheid zijn technisch en ruimtelijk afdoende onderbouwd, en vormen geen belemmering voor de verkeersveiligheid of hulpdienstenwerking binnen het projectgebied.

RUP

In het RUP is in- en uitrit aan de Voskenslaan voorzien, dit wordt nu naast zich neer gelegd.

Hotel is geen toegelaten functie in het RUP. In het RUP is namelijk aangegeven dat enkel de gelijkvloerse bouwlaag een mix van stedelijke functies kan bevatten.

Er wordt daarbij ook verwezen naar de nota “nieuw groot toeristisch logies” Stad Gent 2023: dit is geen verordenend instrument en kan de bepalingen van een BPA of RUP niet tenietdoen. Dat betekent dat bijkomend groot logies nog steeds mogelijk is in bestemmingszones binnen BPA’s of RUP’s waar de voorschriften dit expliciet toelaten. Dit is in RUP 137 niet het geval.

BESPREKING

Dit bezwaar heeft betrekking op het concrete bouwprogramma dat hier kan worden voorzien en dat nog geen deel is van voorliggende verkavelingsaanvraag. De toetsing aan het RUP is deel van de beoordelingscriteria die de vergunningverlenende overheid zal hanteren bij haar besluitvorming. Omdat dit ook samenhangt met de ontworpen aanleg van het openbaar domein in voorliggende aanvraag, hieronder wel een reactie.

Wat betreft de ontsluiting van de ondergrondse parking: het RUP vermeldt expliciet dat de toegang tot deze parking *indicatief aangeduid is* en kan verlopen via de Voskenslaan en/of de Ganzendries. In de mobiliteitsstudie werden beide opties vergeleken op vlak van verkeersveiligheid, waarbij de Ganzendries als meest wenselijke ontsluitingspunt naar voren kwam. De keuze voor ontsluiting via de Ganzendries is dus volledig in overeenstemming met de verordenende bepalingen van het RUP.

Wat betreft de functie van hotelaccommodatie: het RUP bepaalt dat de zone voor het bouwproject bestemd is voor wonen, handel, horeca, kantoren, diensten, openbare en private voorzieningen en recreatieve voorzieningen, voor zover deze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving. Daarnaast moet minstens 50% van de bruto-vloeroppervlakte (BVO) bestemd zijn voor wonen. De invulling met een hotel valt onder de categorie horeca en is dus toegelaten binnen de bestemmingsvoorschriften, op voorwaarde dat de wooncomponent voldoende gewaarborgd is. In dit project wordt voldaan aan de vereiste woonoppervlakte.

Samengevat: zowel de ontsluiting via de Ganzendries als de invulling met hotelaccommodatie zijn in overeenstemming met de bepalingen van het geldende RUP, en werden afgestemd met de Stad en onderbouwd vanuit mobiliteits- en stedenbouwkundig perspectief.

PARKEERDRUK EN FIETSVOORZIENINGEN

Uit de ingediende bezwaren blijkt bezorgdheid over de beperkte parkeerinfrastructuur die voorzien wordt in het project, in combinatie met de hoge parkeerdruk in de omliggende straten. Voor de hotel- en forumfunctie worden slechts drie parkeerplaatsen voorzien, wat door indieners als onvoldoende wordt beschouwd. Er wordt verwezen naar het RUP, waarin sprake zou zijn van 100 parkeerplaatsen, terwijl de aanvraag slechts 34 plaatsen omvat.

De veronderstelling dat bezoekers en werknemers gebruik zullen maken van de stationsparking is niet afdwingbaar en niet realistisch.

Indieners stellen dat de parkeerdruk in de omgeving, met name rond het Koningin Mathildeplein, reeds kritiek hoog is, met bezettingsgraden tussen 80 en 99% in straten zoals de Voskenslaan, Reigerstraat, Hof ter Mere, Ganzendries en Maaltebruggestraat (cf. parkeeronderzoek Stad Gent, 2021). Er wordt gevreesd dat gebruikers van het project in eerste instantie zullen proberen te parkeren in de onmiddellijke omgeving, wat zou leiden tot extra verkeerscirculatie en overlast.

Indieners vragen om een structurele parkeeroplossing voor de wijk, zonder dat dit gepaard gaat met hoge parkeertarieven.

BESPREKING

Dit bezwaar heeft betrekking op het concrete bouwprogramma dat hier kan worden voorzien en dat nog geen deel is van voorliggende verkavelingsaanvraag. De toetsing aan het RUP en de parkeerbehoefte is deel van de beoordelingscriteria die de vergunningverlenende overheid zal hanteren bij haar besluitvorming. Omdat dit ook samenhangt met de ontworpen aanleg van het openbaar domein in voorliggende aanvraag, hieronder wel een reactie.

Wat betreft het aantal parkeerplaatsen: in het RUP wordt in de toelichtende nota (hoofdstuk 3.3, juridische toestand, punt 4.1.3.2) verwezen naar een voorstel met circa 100 parkeerplaatsen. Dit betreft echter een indicatief en intussen verouderd inrichtingsvoorstel, en is niet verordenend opgenomen in de voorschriften. Het huidige parkeeraanbod is afgestemd op de actuele visie en parkeerrichtlijnen van Stad Gent, die gericht zijn op het sturen van autobezit en -gebruik om de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit te versterken.

Het voorziene parkeeraanbod werd voorafgaand aan de vergunningsaanvraag besproken met de bevoegde stedelijke diensten en sluit aan bij de geldende richtlijnen. Zoals vermeld in de mobiliteitsstudie is het, rekening houdend met de ligging vlak naast station Gent Sint-Pieters waardoor de site een optimale ontsluiting en bereikbaarheid garandeert met het openbaar vervoer op alle niveaus, de beoogde doelgroepen en de projectdoelstelling, verantwoord dat het parkeeraanbod grotendeels beperkt blijft tot de behoefte van de bewoners. Voor personeel en bezoekers wordt geen aanbodbeleid gevoerd, met als doel het autogebruik actief te ontmoedigen.

De initiatiefnemer engageert zich om dit duurzaam mobiliteitsbeleid actief uit te dragen, onder meer via communicatiekanalen zoals websites en bij verhuur van kamers en zalen. Daarbij zal expliciet worden gewezen op de beperkte capaciteit van straatparkeren en de tarieven voor langparkeren in de omgeving. De omgeving behoort tot de gele parkeerzone, waar langparkeren niet mogelijk is voor niet-bewoners (max. 5 uur). Hotelgasten volgen het parkeerregime en aanbod in de buurt, en worden verwezen naar de ondergrondse parking van Gent Sint-Pietersstation, op ca. 250 meter van het projectgebied. De tarieven van deze parking zijn afgestemd op occasioneel gebruik door bezoekers.

Wat betreft de parkeerratio voor wonen: deze ligt in het project tussen 0,6 en 0,8, en werd verlaagd door de inzet op deelmobiliteit en ruime fietsenstallingen.

Samengevat: het parkeer- en fietsbeleid binnen het project is in lijn met de stedelijke visie en richtlijnen. De bezorgdheden worden erkend, maar de voorgestelde maatregelen en infrastructuur bieden een evenwichtige en duurzame oplossing voor de mobiliteitsbehoeften van het project en de omgeving.

LAAD- en LOSZONES en KISS&RIDE

De indieners uiten ernstige bezorgdheid over de verkeersimpact van de geplande laad- en loszones in de Voskenslaan en de voorziene kiss-and-ridezone op het Koningin Mathildeplein. Zij vrezen bijkomende verkeersdruk, conflicten met bestaande verkeersstromen en een verhoogd risico op verkeersonveiligheid in een reeds complexe verkeerssituatie.

In eerdere beleidsdocumenten, o.a. de Eindpresentatie van de Klankbordgroep Actualisatie Masterplan Project GentSintPieters (27 april 2022), werd aangegeven dat het Koningin Mathildeplein autovrij zou blijven en dat een kiss-and-ride enkel ondergronds via de Timichegtunnel zou worden georganiseerd. De huidige opname van een bovengrondse kiss-and-ridezone wordt daarom als strijdig met deze visie beschouwd. Sint-Pieters (27 april 2022), werd aangegeven dat het -and-ride enkel ondergronds via de Timichegtunnel zou worden georganiseerd. De huidige opname van een bovengrondse kiss-and-ridezone wordt daarom als strijdig met deze visie beschouwd.

Daarnaast vrezen indieners dat de geplande laad- en loszones nabij de shuttlehaltes een aanzuigeffect zullen creëren voor bijkomend gemotoriseerd verkeer (o.a. De Lijn, NMBS, Max Mobiel, toeristenbussen, evenementvervoer). Dit zou leiden tot extra verkeersbewegingen, manoeuvres en overlast op de Voskenslaan, met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid.

De inname van publieke ruimte voor laad- en loszones en parkeervoorzieningen voor elektrische voertuigen — onder meer tussen huisnummers 25 en 35 — wordt onaanvaardbaar geacht gezien de reeds hoge parkeerdruk. Bovendien bemoeilijkt de huidige locatie van de laadzone een veilige en efficiënte logistieke afhandeling: de afstand tot de overslagruimte bedraagt ca. 40 meter, met conflicten met voetgangers- en fietsersstromen, waaronder grote aantallen studenten.

De bezwaarindieners wijzen erop dat het verkeerslicht ter plaatse vermoedelijk moet verdwijnen of verplaatst worden bij een toekomstige herinrichting van de Voskenslaan, waardoor een herschikking van de laad- en loszone zich sowieso opdringt. Volgens hen verdient het aanbeveling de laadzone te integreren in (het restant van) de kiss-and-ridezone zodat rechtstreeks gelost kan worden in de overslagruimte en voetgangers rond deze zone geleid worden. -and-ridezone zodat rechtstreeks gelost kan worden in de overslagruimte en voetgangers rond deze zone geleid worden.

Tot slot is het onduidelijk wat de functie van de kiss-and-ridezone precies wordt (hotelgasten, bussen, opritfunctie). Indien deze zone behouden blijft, pleiten indieners voor een aangepaste inrichting zodat zij efficiënter kan worden ingezet voor logistieke doeleinden. -and-ridezone precies wordt (hotelgasten, bussen, opritfunctie). Indien deze zone behouden blijft, pleiten indieners voor een aangepaste inrichting zodat zij efficiënter kan worden ingezet voor logistieke doeleinden.

BESPREKING

Zoals toegelicht in de mobiliteitsstudie betreft zowel het beperkt aanpassen van de kiss & ridezone als het gebruik van de bushalte aan de Voskenslaan voor laden en lossen een tijdelijke situatie, in afwachting van de geplande heraanleg van het plein incl. aangrenzende zone langs de Voskenslaan. In de mobiliteitsstudie is een figuur opgenomen die de toekomstige laad- en loslocatie toont na heraanleg, waarbij ook duidelijk wordt dat de kiss & ridezone dan verdwijnt. De aanpassingen die in het dossier worden meegenomen beperken zich tot de noodzakelijke aanpassingen van de situatie op vandaag in afwachting van het nieuwe pleinontwerp.

De tijdelijke inrichting werd conform de richtlijnen inzake verkeersveiligheid voorzien. Het klopt dat de laad- en losbeweging op vandaag dwarst met de doorgaande fietsers in deze tijdelijke situatie. Deze situatie kan op moment dat gebouw wordt ontworpen herbekeken worden. De latere nieuwe inrichting van dit openbaar domein volgt in een apart dossier, in relatie tot het stationsgebouw en de nieuwe aanleg van de tramsporen. De laad- en loszone zal op dat moment elders komen.

De tijdelijke laad- en loszones bevinden zich nabij de bestaande bushalte, maar het gebruik ervan is niet exclusief voor het project. Het betreft publiek domein, waar zowel bewoners als andere gebruikers mogen laden en lossen.

Deze zones zijn niet bedoeld als permanente parkeerplaatsen, maar zijn functioneel ingericht in functie van de huidige ruimtelijke situatie en noden.

De shuttlebussen voor woon-werkverkeer (type Max-Mobiel) zullen in de toekomst een plek krijgen in het busstation. Ook alle bussen van De Lijn zullen halteren in het busstation. Voor de langeafstand bussen (type Flibco/Flixbus) zal er een andere oplossing gezocht worden buiten de stationsomgeving. Het busstation zal gerealiseerd worden na het einde van de stationswerken vanaf 2029 (de datum van het einde van de stationswerken is officieel). Een eventuele overlapping in het gebruik van de bushalte voor functies anders dan laden en lossen zal van korte duur zijn.

Samengevat: de bezorgdheden over verkeersdrukte en toe-eigening van publieke ruimte worden erkend, maar de geplande voorzieningen zijn tijdelijk van aard, afgestemd met de stad, en onderdeel van een bredere herinrichtingsvisie die de verkeersveiligheid en leefbaarheid op lange termijn ten goede zal komen.

PROGRAMMA

Uit de ingediende bezwaren blijkt bezorgdheid over de schaal en samenstelling van het programma binnen het projectgebied. Indieners stellen dat het programma niet in verhouding staat tot de locatie, en dat het risico's inhoudt voor de mobiliteit, leefbaarheid en veiligheid van de omliggende wijk.

Er wordt gewezen op de verdubbeling van het aantal hotelkamers ten opzichte van het voorstel dat in 2021 werd gepresenteerd tijdens de ontwerpwedstrijd.

Bij bekendmaking van het winnende wedstrijdontwerp door de Stad Gent was sprake van een hostel met 72 kamers, nu is sprake van een hotel met 140 kamers. Dit stemt niet overeen met het winnende ontwerp.

De enige informatie mbt de wooneenheden uit de aanvraag is het projectvoornemen om 6.820m² bvo aan wooneenheden wordt voorzien en dat er 65 appartementen (mix van 1-2-3 slaapkamers) zullen zijn.

Deze informatie is minimalistisch en vaag en laat niet toe de aanvraag te toetsen aan de Vlaamse Codex Wonen en het Algemeen Bouwreglement van de stad Gent.

De toevoeging van hotelkamers zou ten koste gaan van betaalbare woonruimte, wat als strijdig wordt ervaren met het bestuursakkoord van Stad Gent, waarin betaalbaar wonen als topprioriteit werd aangeduid. Er wordt verwezen naar de Gentse woonstudie, waarin de doelstelling van 10.000 bijkomende woningen tegen 2030 wordt geformuleerd. Indieners stellen dat dit project beter zou bijdragen aan die woonopgave.

BESPREKING

Huidige aanvraag heeft enkel betrekking op de verkaveling, en dus niet op het detailniveau van individuele wooneenheden of hotelkamers. In deze fase worden de contouren en bestemmingen vastgelegd, maar nog geen concrete bouwplannen of technische uitwerkingen. De volledige toetsing aan de Vlaamse Codex Wonen en het bouwreglement zal gebeuren bij de latere omgevingsvergunningsaanvraag voor de gebouwen, waarin alle relevante details (zoals oppervlaktes, indeling, oriëntatie, buitenruimte, enz.) worden opgenomen en beoordeeld. De beoordeling van het programma zoals voorzien in de verkaveling is deel van de beoordelingscriteria die de vergunningverlenende overheid zal hanteren bij haar besluitvorming. Omdat dit ook samenhangt met de ontworpen aanleg van het openbaar domein in voorliggende aanvraag, hieronder wel een reactie.

Het programma zoals voorzien in de verkaveling is volledig conform de voorschriften van het geldende RUP 'Stationsomgeving Gent-Sint-Pieters – Zuidelijke stationsplein'. Het RUP laat een mix van stedelijke functies toe, waaronder wonen, horeca, kantoren en voorzieningen, op voorwaarde dat minstens 50% van de bruto-vloeroppervlakte (BVO) wordt ingevuld met woonfunctie.

In de mobiliteitstoets als bijlage bij deze verkavelingsaanvraag is gewerkt met een meer concreet programma om eventuele effecten te kunnen inschatten. De eenheden per programma (aantal entiteiten, oppervlakte,...) verschillen met wat in het wedstrijdontwerp werd voorgesteld.

Het is belangrijk te benadrukken dat het wedstrijdontwerp geen bindend karakter heeft. Het fungeert als conceptuele basis en wordt in latere fases verder uitgewerkt en verfijnd, onder meer in het kader van de bouwaanvraag.

In die fase worden programmatorische keuzes afgestemd op de actuele noden, technische haalbaarheid en stedenbouwkundige randvoorwaarden. Deze evolutie is een normaal onderdeel van het ontwerpproces en gebeurt binnen de contouren van het RUP en de geldende regelgeving.

De ligging vlakbij het station met een groot aanbod aan duurzame mobiliteitsopties is ideaal voor een mix aan stedelijke functies met een geringe impact op de mobiliteit.

PARTICIPATIEPROCES

In het bezwaar wordt verwezen naar het participatieproces dat voorafging aan de huidige aanvraag. Volgens indieners werd tijdens eerdere overlegmomenten, waaronder bewonersparticipatie, herhaaldelijk de voorkeur uitgesproken voor een ontsluiting via de Voskenslaan. De keuze in de huidige aanvraag voor ontsluiting via de Ganzendries wordt door sommigen ervaren als het negeren van deze input, wat aanleiding geeft tot kritiek op het participatieproces. Er wordt gesteld dat dit in strijd zou zijn met het bestuursakkoord van Stad Gent, waarin participatie en inspraak van bewoners als belangrijke uitgangspunten worden benoemd.

BESPREKING

Dit bezwaar heeft betrekking op het voortraject dat hier door de private partner en begeleid door sogent en de Stad werd gevoerd. Dit voortraject en het participatieproces is geen toetsingscriterium voor voorliggende aanvraag en evenmin verplicht in kader van de besluitvorming van de gemeenteraad.

Het participatieproces vond plaats in het kader van het bredere project Gent Sint-Pieters, waarbij bewoners en stakeholders op verschillende momenten betrokken werden. De voorkeur voor ontsluiting via de Voskenslaan werd daarbij wel degelijk genoteerd en meegenomen in de verdere uitwerking van het project. De ontwikkelaar was op de hoogte van deze vraag en heeft deze uitvoerig onderzocht, zoals ook toegelicht in de mobiliteitsstudie.

Op basis van een verkeersveiligheidsanalyse werd uiteindelijk gekozen voor een ontsluiting via de Ganzendries, die als meest veilige en ruimtelijk geschikte optie naar voren kwam. Deze keuze werd in december teruggekoppeld aan de klankbordgroep, waarbij ook de verkeerskundige motieven voor deze beslissing werden toegelicht.

Participatie betekent luisteren naar bewoners, maar ook met kennis van zaken een afgewogen beslissing nemen. In dit geval werd de input ernstig genomen, onderzocht en afgewogen, waarna op basis van objectieve criteria werd gekozen voor een ontsluiting via de Ganzendries. Deze keuze is dus het resultaat van een zorgvuldige afweging, en niet van het negeren van bewonersinspraak.

BOUWIMPACT OP OMGEVING: wind, schaduw, pleinruimte en groenvoorziening

Uit de ingediende bezwaren blijkt bezorgdheid over de ruimtelijke impact van het bouwvolume, in het bijzonder het S-gebouw, op de directe omgeving. Indieners wijzen op het uitblijven van een wind- en schaduwanalyse in de omgevingsvergunningsaanvraag, ondanks de aanzienlijke bouwhoogte en oriëntatie van het gebouw. Er wordt gesteld dat het Koningin Mathildeplein door zijn beperkte breedte (27,81 m) structureel in de schaduw zal liggen, wat volgens indieners in strijd is met de beoogde functie van het plein als warme, uitnodigende toegangspoort tot de zuidelijke stationsomgeving.

Daarnaast wordt de bouwhoogte als disproportioneel ervaren ten opzichte van de omliggende bebouwing. Een bescheidener hoogte van 10 meter wordt voorgesteld als beter passend binnen de bestaande schaal van de wijk.

De voorziene bouwhoogte zorgt voor verlies aan avondzon in de aanpalende tuinen.

Wat betreft het Koningin Mathildeplein zelf, wordt aangehaald dat de geplande inrichting onvoldoende ruimte biedt voor de beoogde functies, waaronder tramsporen, en dat er gemiste kansen zijn op vlak van vergroening, ontharding en zichtlijnen richting de zijgevel van het station. Er leeft de wens om het plein ruimer, groener en klimaatbestendiger in te richten.

Er is door omwonenden consequent op participatietrajecten gevraagd naar een klimaatrobuuste groenzone van 3000m² op het Koningin Mathildeplein.

In de bezwaren wordt gevraagd het ontwerp van het Koningin Mathildeplein af te stemmen op door de stad opgemaakte en gevalideerde beleidsdocumenten en het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu.

Er wordt gewezen op de rooiing van 13 bomen, waarvan 5 vergunningsplichtig, en op het ontbreken van duidelijke compensatiemaatregelen in de aanvraag. De ontwerpen van de binnentuin en het plein tussen het S-gebouw en het station worden als vaag omschreven. Indieners vragen dat in de verkavelingsvoorschriften wordt opgenomen dat deze ruimtes klimaatbestendig en natuurinclusief worden ingericht, met aandacht voor minimale verharding, waterinfiltratie en schaduw.

Tot slot wordt gevraagd om bij het rooien van het bestaande bosje minstens 30 inheemse bomen en struiken aan te planten op het openbaar domein

BESPREKING

Huidige aanvraag heeft enkel betrekking op de verkaveling, en dus niet op het detailniveau van het concrete bouwvolume. In deze fase worden de contouren vastgelegd, maar nog geen concrete bouwplannen of technische uitwerkingen. De beoordeling van het toegelaten bouwvolume zoals voorzien in de verkaveling is deel van de beoordelingscriteria die de vergunningverlenende overheid zal hanteren bij haar besluitvorming. Omdat dit ook samenhangt met de ontworpen aanleg van het openbaar domein in voorliggende aanvraag, hieronder wel een reactie.

Wat betreft de bouwhoogte en footprint van het S-gebouw: deze zijn volledig conform de voorschriften van het geldende RUP. De maximale toegelaten bouwhoogte van 18 meter is integreerbaar in de omgeving, waar reeds bebouwing van gelijkaardige hoogte voorkomt. Het RUP laat deze hoogte expliciet toe en voorziet geen bijkomende 3 meter voor technische installaties. Eventuele installaties zoals warmtepompen worden binnen de toegelaten hoogte geïntegreerd en hebben geen impact op de bouwhoogte.

Een windstudie is niet nodig voor een gebouw met deze hoogte. Eventuele maatregelen om schaduw- en windhinder te remediëren kunnen meegenomen worden bij het ontwerp van het gebouw zelf en de omgevingsvergunningsaanvraag voor het gebouw.

Dit is het geëigende moment om deze effecten gedetailleerd te analyseren en te beoordelen.

Het Koningin Mathildeplein zal bestaan uit verschillende zones, met een variatie tussen licht en schaduw doorheen de dag. De breedte van het plein varieert tussen 28 en 54 meter, en de rooilijnbreedte is vastgelegd in het RUP. De huidige inrichting is tijdelijk van aard, in afwachting van het definitieve ontwerp door Stad Gent, die de zone voor het gebouw zal herinrichten.

De vraag tot groenzone 3000m² is bij de stad gekend. Bij de opmaak RUP is gekozen de beschikbare ruimte in te delen in een zone voor gebouw met tuin en een publiek plein. De ruimtevragen rond het plein zullen meegenomen worden in het definitieve ontwerp, hierbij wordt rekening gehouden met de beleidsambities van de Stad Gent en de noden van de buurtbewoners en stationsomgeving.

Wat betreft de ruimtevragen voor trasporen en groen: deze worden meegenomen in de actualisatie van het masterplan voor de definitieve aanleg. Enkel functioneel noodzakelijke zones zullen verhard worden, met maximale aandacht voor groenvulling.

Desondanks wordt binnen het project maximaal ingezet op vergroening, zowel in de tuinzone van het S-gebouw als in de latere fase in de publieke ruimte, binnen de randvoorwaarden van bereikbaarheid (brandweer), technische voorschriften en hemelwateropvang.

De verkavelingsvoorschriften bevatten reeds bepalingen die inzetten op duurzame stedenbouw, waaronder:

- Minimale verharding
- Waterdoorlatende materialen
- Opvang van hemelwater
- Beeldkwaliteit en milieukwaliteit
- Functionele en herkenbare inrichting van buitenruimte

Wat betreft de bomen: er werd een boom-effectanalyse (BEA) opgemaakt, waarin geen bezwaar tegen de rooiing werd geformuleerd. De 5 vergunningsplichtige bomen zijn spontaan uitgegroeide bomen die binnen het project gecompenseerd worden in de private tuin.

Een gedetailleerde uitwerking van deze nieuwe bomen zal worden opgemaakt bij de omgevingsvergunningsaanvraag van het gebouw. Dit zal gebeuren in de aanleg van de binnentuin. Het openbare domein zal niet gebruikt worden om bomen te planten door de tijdelijke aard van het openbaar domein binnen dit project. Er zal uiteraard oog zijn voor extra groen (en bomen) in de finale aanleg van het openbaar domein binnen enkele jaren.

WERFIMPACT EN WERFCHARTER

In de ingediende bezwaren wordt bezorgdheid geuit over de impact van de werfactiviteiten op de leefbaarheid en veiligheid van de wijk, in het bijzonder in de context van een omgeving met schoolroutes en intensief fietsverkeer. Er wordt opgemerkt dat de bouwheer het Werfcharter van Stad Gent, dat onder meer inzet op maximale bereikbaarheid en veiligheid in schoolomgevingen, niet heeft onderschreven. Indieners vragen dat tijdens schooldagen de vensteruren en werfroutes strikt gerespecteerd worden.

Tot slot worden vragen gesteld over de impact van de werken op aanpalende gebouwen en bestaande bomen rondom de projectsite. Indieners vragen duidelijkheid over de maatregelen die genomen zullen worden om schade en hinder te beperken.

BESPREKING

De wijze waarop een werf georganiseerd wordt en het werfverkeer geleid wordt, hangt samen met de uitvoering van de werken en is op zich geen ruimtelijk toetsingscriterium voor voorliggende verkavelingsaanvraag. Ter info kan wel meegegeven worden dat aan de aannemer meegegeven is om het Werfcharter van Stad Gent te volgen bij de werken. Dit charter bevat richtlijnen die specifiek gericht zijn op het beperken van hinder in schoolomgevingen en op drukke fietsassen, waaronder het respecteren van vensteruren en veilige werfroutes.

Daarnaast wordt er een minder-hinderplan opgemaakt, zoals standaard vereist bij dergelijke projecten. Dit plan zal concrete maatregelen bevatten om de impact op de omgeving te beperken, en wordt afgestemd met de bevoegde stedelijke diensten.

Wat betreft de werfroutes: er is in het voortraject als randvoorwaarde meegegeven opgelegd dat alle werfverkeer via de Voskenslaan verloopt. Hierdoor wordt geen bijkomende belasting veroorzaakt in de omliggende woonstraten, wat de leefbaarheid van de wijk ten goede komt.

De effecten van de aanlegfase zijn tijdelijk van aard, en zullen verder worden onderzocht in het kader van het milieu-effecten-onderzoek, dat wordt opgemaakt bij de bouwaanvraag voor het gebouw. Hier zal ook aandacht besteed worden aan bemalingen, de impact op aanpalende gebouwen en de aanwezige bomen rondom de site.

Tot slot: de timing van de werken aan het station werd recentelijk gecommuniceerd aan de buurt. De werfplanning van dit project zal hierop worden afgestemd, met zorg voor de omgeving en in overleg met de betrokken stadsdiensten.

GELUIDSOVERLAST EN TECHNISCHE INSTALLATIES

In de ingediende bezwaren wordt gewezen op de geluidsoverlast die de wijk reeds ondervindt, onder meer door de aanwezigheid van meerdere studentenhomes aan de Voskenslaan.

Indieners vrezen dat de smalle, slecht onderhouden straten in combinatie met een toename van verkeer als gevolg van het project zullen leiden tot versterkte geluidshinder.

Daarnaast wordt bezorgdheid geuit over de onduidelijkheid rond de technische installaties, in het bijzonder de warmtepompen die in de aanvraag vermeld worden als mogelijke verwarmingsbron. Indieners wijzen op het potentieel hoge geluidsniveau van buitenunits, dat volgens hen tot 86 dB(A) kan bedragen. Er wordt verwezen naar het Geluidsactieplan voor de Agglomeratie Gent, waarin gesteld wordt dat bij Lden-geluidsniveaus boven 70 dB(A) meer dan 25% van de blootgestelden ernstig gehinderd kan zijn, met verhoogde gezondheidsrisico's.

Op basis hiervan wordt gevraagd dat voorafgaand aan de vergunningsaanvraag duidelijkheid wordt gegeven over het type warmtepomp en de geluidsimpact, aangezien dit volgens indieners niet als voorwaarde kan worden opgenomen, maar vooraf moet worden beoordeeld.

BESPREKING

We nemen kennis van de geformuleerde bezwaren inzake geluid. Deze meeste aspecten hebben betrekking op het ontwerp van het gebouw en de bijhorende technieken, en kunnen bijgevolg niet beoordeeld worden op het niveau van de verkaveling, maar wel bij de omgevingsvergunningsaanvraag van het gebouw.

Het onderzoek naar geluidseffecten in deze aanvraag is beperkt tot deze in aanlegfase van de tijdelijke weginfrastructuur en het slopen en bouwrijp maken in functie van de verkaveling. Daarnaast kan verkeerstoename ook een toename in geluid veroorzaken. Dit wordt besproken in de merscreening.

Geluid is een relevant aandachtspunt dat bij de verdere uitwerking van het project zorgvuldig zal worden onderzocht. De merscreening en de bouwaanvraag bieden het juiste kader om effecten te beoordelen en maatregelen te voorzien. De bezorgdheden worden dus meegenomen in het verdere traject, met aandacht voor zowel de bestaande omgeving als de toekomstige bewoners.

ONTEIGENINGEN

De bezwaarschrijver acht de OMV-aanvraag in strijd met de onteigeningsvoorwaarden (openbaar nut, onteigeningsnoodzaak, en dergelijke) vermeld in het Vlaamse onteigeningsdecreet (het bezwaar verwijst naar de "Vlaamse Codex" maar bedoelt het onteigeningsdecreet), omdat de percelen in 2007 zijn onteigend op basis van een onteigeningsplan bij het RUP Stationsomgeving, en nu gedeeltelijk zullen ingezet zullen worden voor een privaat of commercieel project.

BESPREKING

De onteigeningsprocedure is in 2007 gevoerd met toepassing van de toen geldende (federale) regeling. Het Vlaamse Onteigeningsdecreet is pas in werking getreden in 2017, zodat de in 2007 gevoerde onteigeningsprocedure niet in strijd kan zijn met voorwaarden die pas 9 jaar later in voege zijn getreden.

De (on)wettigheid van het onteigeningsplan bij het RUP, en van de nadien bij de Vrederechter gevoerde onteigeningsprocedure is ten gepaste tijde (in 2007) niet ter discussie gesteld, en kan nu niet meer opgeworpen worden n.a.v. een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een verkaveling op de door de overheid verworven percelen.

De bezwaarschrijver lijkt de zaken ook om te keren, en beweert dat een vergunning voor een privaat project niet mag goedgekeurd worden omdat de percelen destijds zijn onteigend

omwille van openbaar nut. De bevoegde (vergunningverlenende) overheid is echter niet bevoegd om - bij het beoordelen van de omgevingsvergunningsaanvraag – te onderzoeken of deze aanvraag in strijd zou zijn met de onteigeningsvoorwaarden die nageleefd moesten worden ten tijde van de verwerving van de percelen door de overheid. Een eventuele strijdigheid met onteigeningsvoorwaarden zijn niet te aanzien als een potentiële weigeringsgrond in artikel 4.3.1. e.v. VCRO. Een onteigeningsbesluit vormt evenmin een weigeringsgrond voor een omgevingsvergunning als geen direct werkende norm zoals in artikel 4.3.3 VCRO, of als doelstelling of zorgplicht zoals vermeld in artikel 4.3.4. VCRO.

Inhoudelijk is het RUP met onteigeningsplan opgemaakt om de aanleg van een publiek plein mogelijk te maken, wat evident het algemeen belang dient. Daarnaast laat het RUP een aantal bestemmingen toe die private belangen kunnen dienen, zoals wonen, horeca en dergelijke. De verkavelingsvoorschriften laten dezelfde bestemming toe als deze voorzien in het RUP. Het realiseren van een RUP-bestemming kan beschouwd worden als van algemeen belang, zodat een onteigeningsplan kan opgemaakt worden enkel om die bestemmingen te kunnen realiseren, zelfs al zijn er ook private belangen bij gebaat.

INKIJK

Inkijk vanuit het S-gebouw op de achterliggende private tuinen dient vermeden te worden. In het bijzonder geldt dit voor het terras van het hotel dat voorzien wordt op de verdieping. Zonder afscherming kan dit terras niet goedgekeurd worden.

BESPREKING

In het huidige dossier gaat het om een aanvraag voor een verkaveling, waarbij de concrete uitwerking van gebouwen en buitenruimtes nog niet aan bod komt.

Bij een latere bouwaanvraag zal de invloed van afstanden, groene invulling en kijkrichtingen op de beleving en privacy van omliggende percelen specifiek beoordeeld worden. Eventuele maatregelen inzake afscherming kunnen dan worden geëvalueerd in functie van het ontwerp.

VOSKENSLAAN 27

Er is geen zicht op de toekomst van de huidige fietsambassade, terwijl dit bepalend is voor de impact op de panden in de omgeving.

BESPREKING

De huidige locatie van de fietsambassade valt buiten de projectzone en maakt geen deel uit van de voorliggende vergunningsaanvraag. De invulling van deze site kan gebeuren conform de geldende voorschriften van het gewestplan, maar is niet het voorwerp van dit dossier.

ONTWIKKELING KONINGIN MATHILDEPLEIN

Indieners uiten hun bezorgdheid over het ontbreken van een duidelijke visie of plan voor de ontwikkeling van het Koningin Mathildeplein, ondanks dat het RUP al bijna 20 jaar geleden werd goedgekeurd. Ze stellen dat de huidige aanvraag elementen bevat die een voorafname lijken te doen op de inrichting van het plein, zonder dat er een uitgewerkt of goedgekeurd ontwerp voorligt.

Daarnaast wordt verwezen naar de goedgekeurde overheidsopdracht van 23 juni 2025 (ref. 2025_GR_00596) voor een studieopdracht inzake de aanleg van het Koningin Mathildeplein. Volgens de indieners voorziet de huidige aanvraag al in een gedeeltelijke aanleg, waaronder een brandweerweg en groenzone, die als definitief geïnterpreteerd kunnen worden. Dit wordt als

strijdig beschouwd met het feit dat de studieopdracht nog niet is afgerond of goedgekeurd. Men stelt dat de huidige aanvraag niet kan worden beoordeeld zolang die opdracht niet is afgerond.

BESPREKING

De definitieve ontwikkeling van het Koningin Mathildeplein maakt geen deel uit van de huidige aanvraag. Wat wordt voorgesteld betreft een tijdelijke inrichting, noodzakelijk in functie van de brandweerbereikbaarheid en de ingebruikname van het gebouw. Deze tijdelijke aanleg doet geen afbreuk aan de lopende studieopdracht voor het plein, waarnaar wordt verwezen.

Een visie op de uiteindelijke aanleg van het Koningin Mathildeplein is reeds uitgewerkt in het masterplan voor de site, dat tot stand kwam via een breed participatieproces. De concrete ontwerpstudie voor het plein zal binnenkort van start gaan en zal zich baseren op deze visie. In dat kader zal ook de inpassing van de brandweerweg worden bekeken, zowel qua ligging als vormgeving.

De finale inrichting zal worden uitgewerkt en beoordeeld in het kader van de aparte ontwerp- en vergunningsprocedure voor het Koningin Mathildeplein.

TRAGE WEG EN ROOILIJNENPLAN

De bezwaarindieners stellen dat het rooilijnplan onvolledig en onjuist is, onder meer doordat bestaande trage verbindingen niet correct weergegeven zouden zijn en dat de weergave van de waardevermeerdering van gevatte percelen ontbreekt. Dit achten zij strijdig met bepalingen van het Gemeentewegendecreet.

Op basis hiervan vragen indieners om het rooilijnplan niet goed te keuren in zijn huidige vorm en om duidelijkheid over hoe de nieuwe rooilijnen daadwerkelijk zullen bijdragen aan het creëren van openbare (trage) verbindingen.

Bezwaarindieners wijzen erop dat de bestaande trage verbinding tussen het Koningin Mathildeplein en de Reigerstraat niet is opgenomen in de huidige aanvraag en ontbreekt op het rooilijnplan. Volgens hen bestaat deze doorgang reeds decennialang en rust hier bijgevolg een publiekrechtelijke erfdiensbaarheid van doorgang, ook zonder formele vastlegging. De verbinding wordt beschouwd als een essentiële schakel binnen het voetgangers- en fietsnetwerk, met belangrijke waarde voor de beleving, toegankelijkheid en integratie binnen het project Gent-Sint-Pieters.

De verwijzing in het antwoord op de schriftelijke vraag (Ref. 2025_SV_00827) in de gemeenteraad naar dossier 2007/882 als argument dat er geen doorgang bestond, wordt door indieners betwist.

Tot slot wordt ook een bezorgdheid geuit over sociale veiligheid. Een aantal indieners vrezen dat een toename van het aantal gebruikers in de publieke groenzones en doorgangen ook meer criminaliteit zou kunnen aantrekken. Er wordt gevraagd welke maatregelen zullen genomen worden tegen indringing tussen de openbare ruimte en aanpalende private percelen, en hoe de veiligheid van bewoners en gebruikers zal worden gewaarborgd.

BESPREKING

De rooilijn aangeduid op het rooilijnenplan is een bevestiging van de rooilijn die in het RUP is goedgekeurd en die dateert van voor het gemeentewegendecreet. Gezien geen nieuwe rooilijn wordt vastgelegd is een opmaak conform het gemeentewegendecreet eigenlijk niet nodig, maar gezien de rooilijn in het RUP niet op een opmetingsplan is ingetekend, wel zinvol om zo een

meer nauwkeurige vaststelling te bekomen. Tegelijk wordt met dit rooilijnplan ook de nog juridisch bestaande rooilijn van de Voskenslaan ter hoogte van deze verkaveling opgeheven.

De mogelijkheid om de site publiek te betreden is pas in 2007 ontstaan na de sloop van bestaande bebouwing in functie van de fietsenstalling die op vandaag aanwezig is.

Uit de dossieranalyse blijkt dat de doorgang in kwestie nooit een publiek statuut kende. Deze is pas in 2007 ontstaan na de sloop van bestaande bebouwing. Dit wordt ondersteund door fotomateriaal uit de toenmalige bouwaanvraag tot sloop. Er is dus geen sprake van een gebruik dat teruggaat tot 30 jaar, wat een noodzakelijke voorwaarde is voor het ontstaan van een gemeenteweg (of trage weg) op basis van verjaring.

Een publieke doorsteek is niet voorzien in het RUP, en kreeg nooit een officieel statuut. Er wordt in dit dossier geen trage weg gerealiseerd tussen het toekomstige Koningin Mathildeplein en de Reigerstraat, maar er wordt er ook geen opgeheven.

Wat betreft de bezorgdheid rond criminaliteit en sociale veiligheid: op dit moment wordt de groene ruimte nog niet ingericht binnen het projectgebied, aangezien deze ruimte bij het private bouwproject hoort. De toekomstige bebouwing zal zorgen voor meer sociale controle, wat doorgaans een positief effect heeft op de veiligheid. De vrees tot indringing en overlast vormt mee de reden dat de tuin niet mee wordt opgenomen in de openbare ruimte, maar een privaat beheer zal blijven kennen.

Het is bijgevolg een zorgvuldig evenwicht tussen open stellen en privaat houden.

In de directe omgeving bevindt zich het Reigerspark, een openbaar domein dat grenst aan meerdere tuinen en reeds functioneert als publieke groene ruimte. De bouwblokken zijn behapbaar van schaal, waardoor het openbaar domein vandaag al voldoende doorwaadbaarheid biedt voor voetgangers en fietsers.

Hoewel er geen formele verplichting bestaat om een publieke doorsteek te voorzien, werd de wens van de buurt meegenomen in het ontwerp. De ontwikkelaar heeft ook de intentie uitgesproken om de tuin toegankelijk te houden voor de buurt.

De concrete invulling zal worden uitgewerkt in het kader van de latere bouwaanvraag voor het gebouw. Concreet kan de tuin toegankelijk zijn voor de buurt, maar een privaat karakter blijven houden. Via een private beheerder van het gebouw kan flexibeler omgesprongen worden met de nood aan maatregelen tegen indringing tussen publieke en private zones en kan de concrete inrichting van de buitenruimte worden afgestemd op de wijzigende noden.

Samengevat: er is geen sprake van een bestaande trage weg die wordt afgeschaft, de rooilijn uit het RUP blijft behouden, en de bezorgdheden rond toegankelijkheid en veiligheid worden erkend. De ontwikkelaar toont zich bereid om hieraan tegemoet te komen binnen de mogelijkheden van het project.

EXTERNE ADVIEZEN

Door een negatieve beoordeling van FLUVIUS dient het project te worden geweigerd.

Andere adviezen ontbreken zodat deze niet publiek geconsulteerd kunnen worden (FARYS, De Lijn, Brandweer).

BESPREKING

Het openbaar onderzoek en de adviestermijn zijn parallele stappen die elk hun finaliteit hebben. Het openbaar onderzoek biedt omwonenden en geïnteresseerden de kans om inzage te

nemen in het voorgestelde project. Op datzelfde moment krijgen adviesinstanties de tijd om hun advies te formuleren en ze krijgen daarvoor 50 dagen de tijd.

Er is geen publieke raadpleging voorzien over de uitgebrachte adviezen, het is de vergunningverlenende overheid die deze moet meenemen in de uiteindelijke beslissing over de omgevingsvergunningsaanvraag. Op het inzageloket kunnen burgers tijdens het openbaar onderzoek zien welke adviesinstantie al advies heeft gegeven en of dit gunstig/ongunstig/voorwaardelijk gunstig/gedeeltelijk gunstig is.

De inhoudelijke adviezen zijn daarbij niet zichtbaar. Het is aan de behandelende overheid om deze adviezen mee te nemen bij de beoordeling van het dossier.

Het advies van Fluvius waarnaar wordt verwezen is voorwaardelijk gunstig. Waarschijnlijk wordt nog verwezen naar een negatief advies dat is afgeleverd bij een andere omgevingsvergunningsaanvraag.

EFFECTEN OP WATERSYSTEMEN EN GRONDWATER

Indieners uiten bezorgdheid over de onvolledigheid van de informatie in het dossier met betrekking tot de impact op watersystemen en grondwater. Ze wijzen op het ontbreken van een eco-hydrologische studie en een natuurtoets, ondanks mogelijke effecten van bronbemaling op nabijgelegen natuurgebieden zoals Overmeers, de bomenrij langs de Sint-Denijslaan en de beschermde platanen op het Koningin Maria Hendrikaplein. Ook het lozingspunt van de bemaling wordt niet duidelijk aangegeven.

Daarnaast wordt gewezen op het gebrek aan aandacht voor cumulatieve effecten van gelijktijdige bouwprojecten in de omgeving. Volgens de bezwaarmakers is het bemalingsadvies onvoldoende afgestemd op de Biologische Waarderingskaart, en ontbreekt het advies van de dienst Onroerend Erfgoed over mogelijke schade aan beschermde bomen.

Tot slot wordt gewezen op de historisch hoge grondwaterstand in de wijk, die volgens oude kaarten bestaat uit voormalige moeras- en waterzones. Ondergronds bouwen wordt hierdoor als technisch complex en risicovol beschouwd, met verwijzing naar eerdere problemen bij nabijgelegen projecten zoals de turnzaal van het Lucernacollege.

BESPREKING

In de huidige verkavelingsaanvraag werd de noodzaak van een bemaling enkel ingeschat in functie van de aanleg van het openbaar domein. Hiervoor werd gebruikgemaakt van de VMM-tool voor lijnbemalingen, waarmee de effecten op het watersysteem op een gepaste schaal werden geëvalueerd. Er zijn op dit moment geen bemalingswerken voorzien voor de wegeniswerken in de verkaveling.

De noodzaak tot bemaling voor het S-gebouw zal worden onderzocht in kader van de omgevingsvergunningsaanvraag van het S-gebouw zelf.

BODEMVERONTREINIGING

Indieners stellen dat de beoordeling van de bodemkwaliteit in Addendum E2 onvolledig is.

- Het addendum vermeldt slechts 6 OVAM-dossiers, terwijl in OMV_2025078500 voor dezelfde omgeving 17 dossiers worden opgelijst.
- De bodemverontreiniging op de projectsite zelf (Project Gent-Sint-Pieters) wordt niet opgenomen.

- Volgens de publiek toegankelijke OVAM-kaart zijn ongeveer 30 risicolocaties of potentieel verontreinigde percelen in de omgeving aangeduid, maar deze werden niet in rekening gebracht.
- De ligging in een geregistreerde PFAS “no regret”-zone (Kortrijksesteenweg–Ganzendries) wordt niet besproken, hoewel PFAS-houdend grondwater mogelijks kan worden opgepompt tijdens de werken.

Indieners concluderen dat de effecten op bodem en grondwater hierdoor onvoldoende beoordeeld zijn.

Indieners wijzen erop dat het openbaar onderzoek reeds is afgesloten, waardoor het “achteraf” toevoegen van ontbrekende gegevens of studies (bijv. via wijzigingsverzoek of administratieve lus) de rechten van het betrokken publiek zou schenden.

Daarom menen zij dat elk wijzigingsverzoek dat ontbrekende documenten toevoegt automatisch een nieuw openbaar onderzoek vereist.

BESPREKING

In het dossier zijn na opstart geen nieuwe documenten meer toegevoegd. Er is dus geen reden geweest om te onderzoeken of hiervoor een nieuw openbaar onderzoek moest opgestart worden.

Er worden bemalingswerken verwacht in de aanlegfase. Enerzijds betreft het bemalingswerken voor het de realisatie van het S-gebouw zelf (lot 1). Dit maakt geen deel uit van voorliggende vergunningsaanvraag, maar de effecten hiervan zijn wel al besproken in de bemalingsstudie die aan het dossier is toegevoegd. Anderzijds betreft het bemalingswerken voor aanleg van het openbaar domein. Hetgeen mee opgenomen is in voorliggende verkavelingsaanvraag. In de bemalingsstudie zijn ook de no regretzones, waarbinnen de projectzone valt, meegenomen.

In de bemalingsstudie werd bestudeerd of er relevante verplaatsingen van verontreiniging optreden ten gevolge van de bemaling. De bemalingsstudie bevat daarbij aandachtspunten die moeten opgevolgd worden tijdens de bemaling. Op basis van de beschikbare informatie zijn er geen aanwijzingen die op aanzienlijke effecten op vlak van menselijke gezondheid kunnen wijzen ten aanzien van de discipline water. Afhankelijk van het type en debiet van bemaling is hiervoor een afzonderlijke omgevingsvergunning nodig.

Het is aan de vergunningverlenende overheid om over deze aspecten uitspraak te doen.

Concluderend wordt geoordeeld dat de ingediende bezwaren niet van die aard zijn dat zij de goedkeuring van het rooilijnplan en de aanleg en inrichting van de wegen die voorwerp zijn van deze vergunningsaanvraag, in de weg staan.

In uitvoering van artikel 12 van het decreet over de gemeentewegen keurt de gemeenteraad (de opheffing van) een rooilijnplan goed. In uitvoering van art. 31 van Decreet betreffende de Omgevingsvergunning en van het Gemeentedecreet neemt de gemeenteraad een beslissing over de aanleg van een gemeenteweg alvorens de bevoegde overheid een beslissing neemt over de vergunningsaanvraag. De gemeenteraad spreekt zich daarbij uit over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg, en over de eventuele opname in het openbaar domein.

De gemeenteraad is van oordeel dat het voorstel van wegaanleg kan goedgekeurd worden om volgende redenen:

Gemeenteweg

De aanvraag voorziet een nieuwe gemeenteweg langsheen de S-vormige rooilijn die werd vastgelegd in RUP nr. 137 *Gent Sint-Pieters Zuidelijk Stationsplein*.

De weg vervult meerdere noodzakelijke functies:

- brandweerontsluiting van het S-gebouw,
- trage verbinding voor voetgangers en fietsers,
- toegang en bereikbaarheid van het nieuwe bouwblok,
- tijdelijke ontsluiting richting station in afwachting van de definitieve heraanleg van het Koningin Mathildeplein.

Deze functies zijn noodzakelijk, zowel in de tijdelijke fase als in functie van de toekomstige invulling van het plein. De weg is dus functioneel verantwoord en past binnen het ruimtelijk kader.

Rooilijnenplan

In het RUP nr. 137 Gent Sint-Pieters Zuidelijke stationsomgeving werd een rooilijn vastgelegd met volgende motivatie:

“Om ervoor te zorgen dat voldoende ruimte gereserveerd wordt om een volwaardig zuidelijk stationsplein te ontwikkelen wordt de overgang tussen het plein en het nieuw op te richten gebouw hard vastgelegd. Op de gelijkgrondse bouwlaag vormt de nieuw ontworpen rooilijn eveneens de verplichte bouwlijn. Om variatie te voorzien in het volumespel van het gebouw wordt voor de verdiepingen een variabele bouwlijn ingesteld. Tot maximum 3m ten opzichte van de rooilijn kunnen uitkragingen en insprongen gerealiseerd worden. Daarbij wordt rekening gehouden met voldoende vrije doorgang.”

“De zuidelijk grens van het plein wordt bepaald door de rooilijn. Deze zone zal in de toekomst opgenomen worden in het openbaar domein.”

Met deze aanvraag wordt uitvoering gegeven aan het bestemmings- en rooilijnenplan horend bij het RUP.

Het rooilijnenplan in deze aanvraag:

- bevestigt de S-vormige rooilijn uit het RUP nr. 137 en legt deze meer nauwkeurig vast aan de hand van Lambertcoördinaten,
- schrapt de rooilijn van de Voskenslaan (1985),
- duidt de feitelijke en juridisch al opgeheven rooilijnen van Ganzendries en Sint-Denijslaan aan als grensreferentie.

Traject en inrichting van het openbaar domein

Het voorstel bevat meerdere maatregelen die aantoonbaar bijdragen aan de verkeersveiligheid:

- De route van 4 m breed laat veilige doorgang toe voor zowel brandweerwagens als zachte weggebruikers.

- Een opstaande boordsteen creëert een duidelijke fysieke scheiding tussen de weg en de zones met fietsenstallingen die in afwachting van de definitieve aanleg van het Koningin Mathildeplein én van de realisatie van nieuwe publieke fietsenstallingen elders, nog behouden blijven.
- Aan de Ganzendries worden boordstenen aangepast voor een veilige aansluiting op de bestaande wegenis daar.
- De groenstrook van 1 m tussen weg en fietsparking bevordert een duidelijke zonering en voorkomt conflicten.

Het beperkt aanpassen van de Kiss & Ride zorgt ervoor dat ook tijdens de tijdelijke fase de verkeersstromen ordelijk en veilig verlopen.

Het projectgebied maakt deel uit van een van de grootste multimodale knooppunten van Vlaanderen. De aanvraag versterkt deze multimodale logica:

- De weg fungeert als trage verbinding naar het station.
- De verbinding met het zebrapad op de Sint-Denijslaan wordt verbeterd via een doorgang door de zone met fietsenstallingen.
- De Kiss & Ride wordt functioneel behouden en geoptimaliseerd.
- De niet overdekte fietsenstallingen blijven grotendeels behouden, doorheen de zone met fietsenstallingen wordt een pad aangelegd als verbinding met het station, zodat dat én het gebouw beter toegankelijk zijn.
- De routes sluiten logisch aan op de wegen in de omgeving, wat zorgt voor een aanvulling op het netwerk van trage wegen.

Deze ingrepen verhogen de leesbaarheid en doorwaadbaarheid voor trage weggebruikers en nooddiensten.

Integratie in de omgeving

De inrichting houdt maximaal rekening met de tijdelijke situatie tot de definitieve aanleg van het Koningin Mathildeplein:

- De geplande groenstroken verzachten de tijdelijke aanleg en vormen een duidelijke ruimtelijke structuur.
- Verharding wordt beperkt tot het strikt noodzakelijke, conform goede praktijk voor tijdelijke infrastructuur.
- De tijdelijke inrichting schuift naadloos in de toekomstige definitieve ontwikkeling, zonder overbodige investeringen.

De aanpassingen in de Ganzendries zorgen voor een functionele en veilige aansluiting voor alle weggebruikers.

Overdracht naar openbaar domein

Het openbaar domein dat in deze fase wordt aangelegd, bevindt zich op gronden die momenteel eigendom zijn van sogent en die zullen worden overgedragen naar het openbaar domein van de Stad en zo onder stedelijk beheer komen. Het dossier bevat hiertoe een eenzijdige verbintenis van de eigenaar.

De definitieve aanleg van het openbaar plein zal worden uitgewerkt in een afzonderlijk traject, waarin de volledige inrichting van het toekomstige openbaar domein zal worden vastgelegd.

Toekomstgericht

De aanleg is tijdelijk, maar volledig compatibel met:

- de toekomstige definitieve heraanleg van het Koningin Mathildeplein,
- de verdere ontwikkeling van de stationsomgeving,
- de aansluiting op het nog te ontwikkelen S-gebouw.

De voorgestelde werken voldoen dus aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit. Er wordt voldaan aan de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.

Het algemeen bouwreglement van de Stad Gent omvat geen reglementering inzake het opleggen van lasten bij verkavelingsvergunningen. Op basis van bovenstaande beoordeling is het redelijk en proportioneel te verantwoorden om in deze verkavelingsaanvraag lasten op te leggen aan de houder van de vergunning.

De aanleg van het openbaar domein zal nog verder worden verfijnd. Als bijzondere voorwaarden worden al een aantal opmerkingen over het openbaar domein opgenomen die daarbij moeten worden verwerkt, zie artikel 2 van dit besluit.

Bijgevoegde bijlage(n):

- Rooilijnenplan OMV_2025117573.pdf (deel van de beslissing)
- Plan overdracht OMV_2025117573.pdf (deel van de beslissing)
- Advies_fluvius OMV_2025117573.pdf
- adviesFarys OMV_2025117573.pdf
- Brandweer advies OMV_2025117573.pdf

Voorstel

Legt aan de gemeenteraad voor ter beslissing:

Artikel 1:

Keurt (de opheffing van) het rooilijnplan, met inbegrip van de kosteloze grondafstand, zoals opgenomen in bijlage, goed.

Artikel 2:

Keurt de ligging, breedte en uitrusting van de gemeentewegen, zoals ontworpen in de verkavelingsaanvraag, gelegen Voskenslaan 27 en kadastraal gekend als afdeling 9 sectie I nrs. 633W, 634S2, 634F3, 634G3, 635K2 en 635H2, goed mits voldaan wordt aan volgende voorwaarden:

Voorwaarden voortvloeiend uit externe adviezen:

Voorwaarden uit het **voorwaardelijk gunstig** advies van **Brandweerzone Centrum** afgeleverd op 23 december 2025.

Voorwaarden uit het **voorwaardelijk gunstig** advies van **Farys** afgeleverd op 11 december 2025 onder ref. VK-25-648 – 2de advies:

- *Gelieve voor tijdelijke aanleg van toekomstig openbaar domein de aandachtspunten op te nemen in dossier.*

Volgende zaken dienen te worden aangepast bij het aanleveren van het technisch dossier:

- *Farys dient haar schriftelijke goedkeuring te verlenen op het technisch dossier. Daarom zal Farys in het bezit gesteld worden van een volledig technisch dossier (een grondplan, met alle rioleringswerken en wegeniswerken, en bijhorende lengteprofielen, dwarsprofielen en details van alle kunstwerken, bestek en raming).*
- *Bij het indienen van nieuw technisch dossier dienen alle andere bijkomende bovenvermelde opmerkingen verwerkt te worden binnen dit dossier. Hiertoe behoort ook een eventueel aangepast hydraulische nota.*
- *Zonder goedgekeurd technisch dossier kan Farys steeds wijzigingen opleggen.*

De voorwaarden uit het **gunstig** advies van **Omgevingsloket Wyre** afgeleverd op 8 december 2025 onder ref. 25218911:

Op basis van de informatie waarover wij momenteel beschikken, geven wij graag een gunstig advies indien u volgende voorwaarden opneemt in uw vergunning:

- *Een finale netwerkanalyse zal gebeuren na ontvangst van het vergunde plan.*
- *De Wyre infrastructuur dient proactief voorzien te worden in het project.*
- *Uitbreiding van de telecominfrastructuur van Wyre is ten laste van de aanvrager.*
- *Van zodra vergund en minimaal 6 maanden voor oplevering dient de aanvrager zijn project kenbaar te maken bij Wyre.*
- *Voor appartementen: CBS@wyre.be*
- *Voor verkavelingen: verkaveling@wyre.be*
- *Wij blijven steeds tot uw dienst voor verdere informatie.*
- *<https://www.wyre.be/nl/netaanleg>*

De voorwaarden uit het **voorwaardelijk gunstig** advies van **Fluvius** afgeleverd op 11 december 2025.

Sloop

Funderingsresten die vóór de rooilijn liggen, moeten worden uitgebroken.

Bestaande rioolvertakkingen, die niet worden hergebruikt, moeten op het terrein, ter hoogte van de rooilijn, zorgvuldig worden dichtgemaakt.

Indien tijdens de werkzaamheden onvoorziene hindernissen opduiken (rioleringen, waterlopen, kelders e.d.) dan moet dit meteen worden meegedeeld aan de dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, Stadskantoor Gent, Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent, tel.: 09/266.79.00, mail: wegen@stad.gent. Of met de post; Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, Botermarkt 1, 9000 Gent.

Artikel 3:

Legt aan de houder(s) van de omgevingsvergunning, bij afgifte van de vergunning, de hiernavolgende lasten op, deze lasten komen te vervallen bij de realisatie van de definitieve aanleg van het Mathildeplein:

LAST 1 – Aanleg openbare weg, bijhorend openbaar groen en riolering

Als vergunninghouder ben je verplicht om de openbare weg met inbegrip van het openbaar groen bij het project aan te leggen op eigen kosten. Ook de riolering hoort daarbij, zoals aangegeven op de plannen en eventueel aangepast aan de voorwaarden.

De verkavelingsvergunning geldt als omgevingsvergunning voor de aanleg van de nieuwe weg.

TER INFORMATIE: VERPLICHTINGEN BIJ DE CONCRETE UITVOERING VAN LAST 1

TECHNISCH DOSSIER

Deze verkavelingsaanvraag beschouwen we **niet** als technisch dossier.

De **technische opbouw van de typedwarsprofielen zal gespecificeerd moeten worden in het technisch dossier**, de opbouw strookt momenteel niet met onze typedetails uniforme uitvoering. Zo kan bv de **brandweg aangelegd worden met een schraalbetonfundering van 20cm ipv fundering 30cm + onderfundering 20cm + geotextiel**.

In de meetstaat merken we onder andere nog deze zaken op (deze opsomming is niet limitatief): **Kantstrook**: prefab elementen dit passen we niet toe, dit **kan enkel een in-situ gegoten kantstrook** zijn

De Stad Gent en Farys stellen minimale kwaliteitseisen aan de technische uitvoering van de werken. Zij zijn immers de toekomstige eigenaars-wegbeheerder en beheerder van het openbaar domein. Het gaat bijvoorbeeld om de materiaalkeuze en de samenstelling van de fundering. Daarom vragen we om een technisch dossier op te stellen.

Je kan de vereisten waaraan deze plannen en documenten moeten voldoen, opvragen bij de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen (wegen@stad.gent). Ze moeten eveneens aan het standaardbestek SB 250 (laatste geldende versie) voldoen.

Het technisch dossier moet zeker volgende zaken bevatten:

- een grondplan bestaande toestand
- grondplannen van de ontworpen toestand: riolering, wegen, groen, op schaal 1/250
- lengteprofielen
- dwarsprofielen
- typedwarsprofielen
- details van eventuele kunstwerken
- bestek
- gedetailleerde raming
- beplantings- en groenbeheerplan
- details van de parkinfrastructuur, zoals meubilair en speelinfrastructuur
- de hydraulische nota

Deze zaken zijn waar nodig aangepast aan de voorwaarden uit de vergunning.

Maak het dossier digitaal over aan de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen; wegen@stad.gent (deze dienst zorgt voor de interne verspreiding van dit dossier bij de Groendienst en Farys). De Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, de Groendienst en Farys kunnen hierop opmerkingen geven, aanbevelingen doen en aanpassingen vragen. Als vergunninghouder heb je er alle belang bij om de aanbevelingen van de technische diensten na te leven en de gevraagde aanpassingen door te voeren. Zo vermijd je dat de Stad Gent of Farys de rioleringswerken, de wegenwerken of de groenaanleg, niet aanvaarden bij de voorlopige oplevering. Om diezelfde reden is het aangewezen om de werken pas op te starten nadat het technisch dossier volledig beantwoordt aan de aanbevelingen van de Stad Gent en Farys.

LAST 2– Aanleg van nutsvoorzieningen

Als vergunninghouder ben je verplicht om nieuwe nutsvoorzieningen naar en in het project aan te leggen op eigen kosten en/of om bestaande nutsvoorzieningen aan te passen.

Het is verplicht om minimaal volgende nutsvoorzieningen aan te leggen:

- elektriciteit
- water
- telecommunicatie
- openbare verlichting

Je volgt daarbij strikt de voorwaarden uit de adviezen van de nutsbedrijven.

Je staat zelf in voor de kosten en lasten van het installeren van de openbare verlichting. Dit gebeurt volgens de richtlijnen van de Stad Gent en Fluvius. De Stad Gent neemt bij overdracht van het openbaar domein immers ook het beheer van de verlichting over.

Je vraagt direct na het bekomen van de vergunning advies bij de lichtcel, via openbareverlichting@stad.gent.

Je plaatst de openbare verlichting conform het Lichtplan van de Stad Gent. Alle info over het Lichtplan is te raadplegen via www.stad.gent/gentverlicht.

Voor je start met de werken, vraag je bij de nutsmaatschappijen die in de voorwaarden bij deze vergunning vermeld zijn, een offerte op om de omvang van de te stellen waarborg te bepalen. De nutsmaatschappij laadt die offerte op op het omgevingsloket.

KADASTRAAL PERCEEL				Oppervlakte	Grondinname	NAAM EN VOORNAMEN DER EIGENAARS	WOONPLAATS
Nr.	Gent	9e afd					
nn.	Sectie	Nr.					
1		635 H2	1.313 m ²	645 m ²	SoGENT	GENT	
2		635 K2	391 m ²	391 m ²	STAD GENT	GENT	
3		634 S2	659 m ²	333 m ²	SoGENT	GENT	
4		634F3	3113 m ²	2.249 m ²	SoGENT	GENT	
5		634 G3	3029 m ²	764 m ²	SoGENT	GENT	

ROOILIJNEN

--- Nieuwe rooilijn

--- Af te schaffen rooilijn

--- Bestaande rooilijn

X Totale grondinname: 4.382m²

GRENZEN

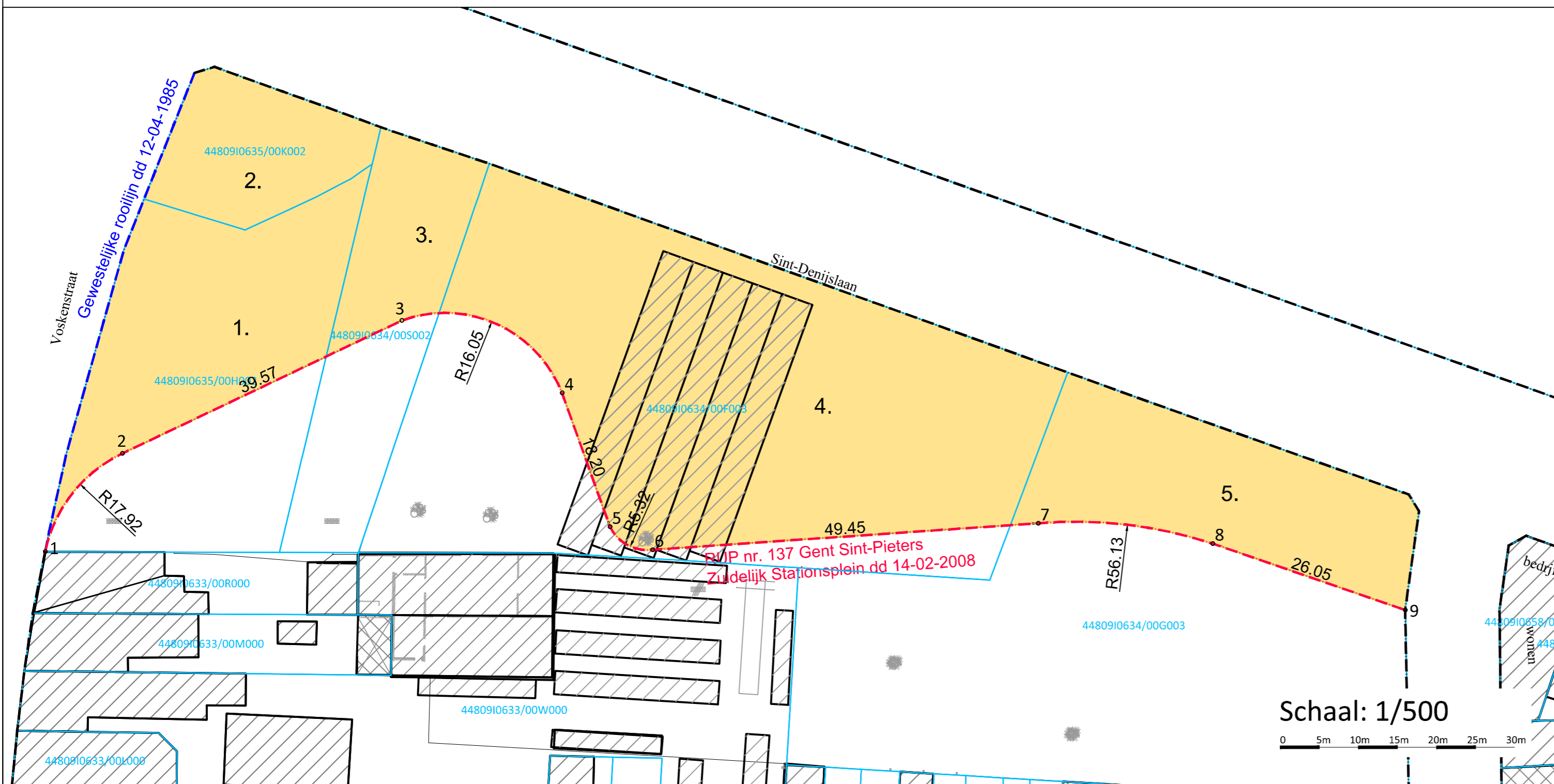
— Kadastralegrens

XYZ Kadastraal perceelnummer

TABEL PRIKPUNTEN

COÖRDINATENTABEL LAMBERT 1972, COÖRDINATEN, METER		
NR	X	Y
1	103668,01	191808,06
2	103677,90	191820,63
3	103713,63	191837,63
4	103734,13	191828,36
5	103740,28	191811,23
6	103745,73	191808,30
7	103795,06	191811,69
8	103817,38	191809,09
9	103842,00	191800,59

Gent 9e afdeling sectie I nrs.:
635H2, 635K2, 634S2, 634F3, 634G3


VESTIGING ANTWERPEN

Roderveldlaan 1, 2600 Antwerpen

tel: 03/221 55 00
fax: 03/221 55 01
Email: info.be@anteagroup.be
www.anteagroup.be



Antea Group is gecertificeerd volgens ISO9001

Gent

Rooilijnplan Koningin Mathildeplein

Gezien en voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad van

De Algemeen Directeur
Mieke Hullebroeck

Voorzitter
Rudy Coddens

Het College van Burgemeester en Schepen bevestigt dat onderhavig plan ter inzage van het publiek op het gemeentehuis werd neergelegd van

De Algemeen Directeur
Mieke Hullebroeck

Burgemeester
Mathias De Clercq

Gezien en definitief vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van

De Algemeen Directeur
Mieke Hullebroeck

Voorzitter
Rudy Coddens

Pieter-Jan Gommé
Projectleider

Kenneth Smith
Landmeter-expert, ingeschreven onder "Natuurlijke personen"
inschrijvingsnummer tableau : LAN 040640

Dos. nr. Antea Group: 484248

Plan nr: 1

Schaal: 1/500

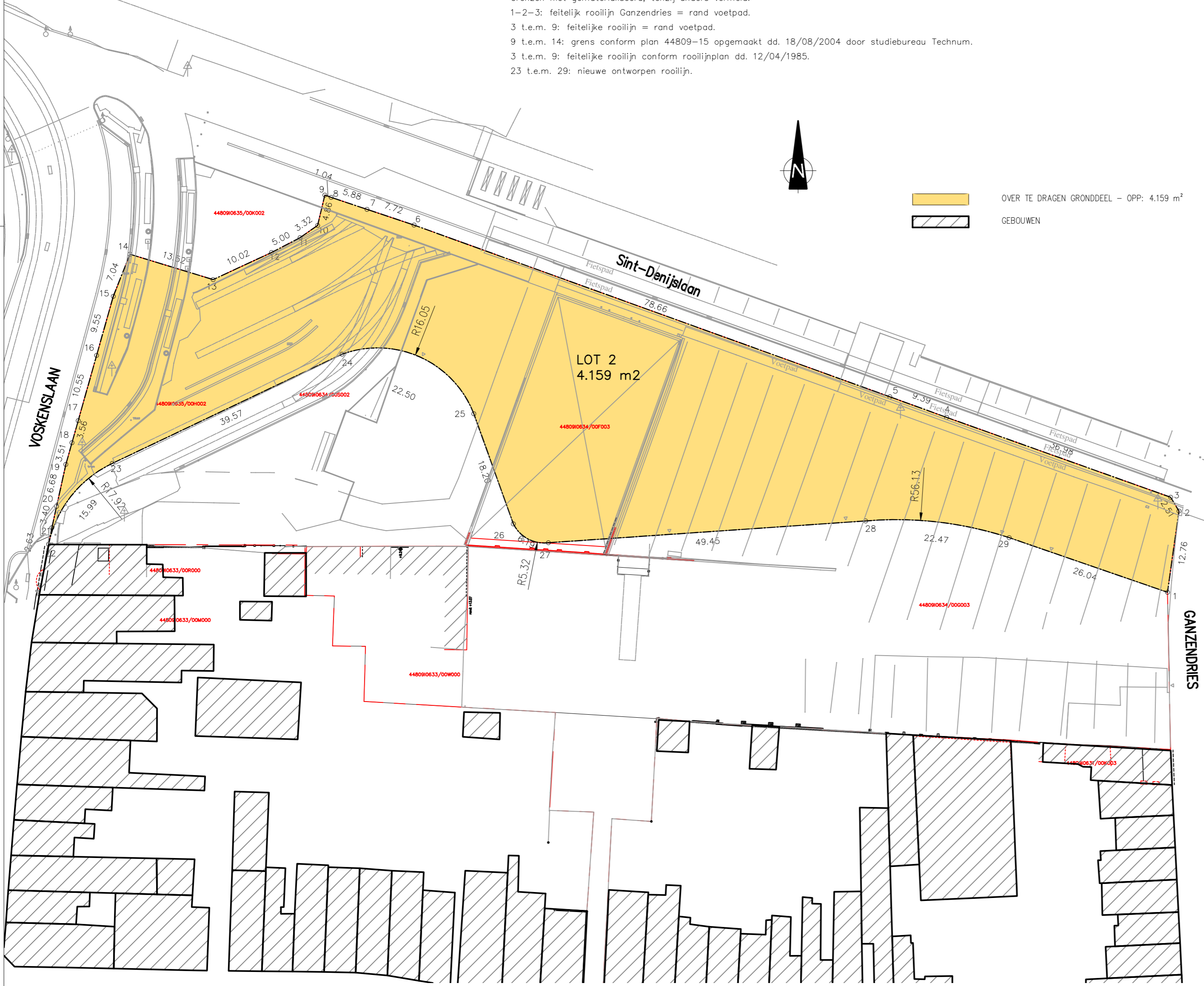
Planopp: 1.87 m²

Gemeten: XXX

Bestand: 4842485005_Rooilijnplan.dwg

Beschrijving van de grenzen

Grenzen niet gematerialiseerd, tenzij anders vermeld.
 1-2-3: feitelijk rooilijn Ganzendries = rand voetpad.
 3 t.e.m. 9: feitelijke rooilijn = rand voetpad.
 9 t.e.m. 14: grens conform plan 44809-15 opgemaakt dd. 18/08/2004 door studiebureau Technum.
 3 t.e.m. 9: feitelijke rooilijn conform rooilijnplan dd. 12/04/1985.
 23 t.e.m. 29: nieuwe ontworpen rooilijn.



OVER TE DRAGEN GRONDDEEL – OPP: 4.159 m²
 GEBOUWEN

COORDINATENLIJST (Lambert 72)

	X	Y
1	103841.99	191800.59
2	103843.78	191813.23
3	103842.48	191815.37
4	103807.65	191827.80
5	103798.83	191831.00
6	103724.84	191857.72
7	103717.52	191860.17
8	103711.94	191862.03
9	103710.97	191862.39
10	103709.84	191857.66
11	103707.11	191855.76
12	103702.68	191853.46
13	103693.59	191849.24
14	103680.66	191853.18
15	103678.07	191846.64
16	103675.48	191837.45
17	103672.61	191827.29
18	103671.65	191823.86
19	103670.69	191820.49
20	103669.25	191813.96
21	103668.52	191810.65
22	103668.01	191808.06
23	103677.90	191820.63
24	103713.63	191837.63
25	103734.13	191828.36
26	103740.28	191811.23
27	103745.73	191808.30
28	103795.06	191811.69
29	103817.38	191809.09

hoekpunten niet gematerialiseerd, tenzij anders vermeld

ELLIPS
LANDMETERS

PLAN GRONDOVERDRACHT

Ondergetekende, bv Kenneth Smith, vertegenwoordigd door haar bestuurder Kenneth Smith, landmeter-expert, beëdigd door de Rechtbank van eerste aanleg te Gent, ingeschreven bij de Federale Raad onder n° RPLAN 140006 en LAN 040640, bureeladres te Gent, Raas Van Gaverestraat 67c en maatschappelijke zetel te Deinze, Hellestraat 6, is overgegaan tot de opmeting van hiernaast afgebeelde terrein gelegen te 9000 Gent, Voskenslaan – St-Denijslaan – Ganzendries en kadastraal bekend als Gent, 9^e Afdeling, Sectie I, deel n° 634S2 – 634F3 – 634G3 – 635H2.

Hij heeft bevonden dat het perceel LOT 2, voorgesteld door de veelhoek "1 t.e.m. 29" een oppervlakte heeft van: 4.159 m²

Naar waarheid opgemaakt te Gent, 6 mei 2025

SCHAAL: 1/500
 Doss. n°: K245034
 Kad. ref. n°:

