

Model I

RUIMTE VLAANDEREN OOST-VLAANDEREN

8.00/44021/39592.3

STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING VOLGENS DE BIJZONDERE PROCEDURE

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar heeft de aanvraag ingediend door **Stad Gent** met als adres **Woodrow Wilsonplein 1** te **9000 GENT** ontvangen op **21/08/2015**.

De aanvraag heeft betrekking op een goed met als ligging **De Pintelaan / Leebeekstraat / oudespoorweg** te **9000 GENT** en met als kadastrale omschrijving **GENT: 9^e afd., sectie I, nummer(s): 0000** (openbaar domein)
GENT: 24^e afd., sectie A, nummer(s): 11D, 29A2, 47B2, 50E2 en openbaar domein.

Het betreft een aanvraag tot de **aanleg van fietsers- en voetgangersbruggen over de Ringvaart /R4 en over de E40 met omgevingsaanleg en het aanleggen van een fietspad op de oude spoorwegbedding tussen de Rijvisschestraat en de E40 in het kader van "Groenpool Parkbos"**.

Deze aanvraag werd onderzocht, rekening houdend met de terzake geldende wettelijke bepalingen, in het bijzonder met de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

De aanvraag is op **02/09/2015** ontvankelijk en volledig bevonden op basis van artikel 4.7.26. §3. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar motiveert zijn standpunt als volgt:

STEDENBOUWKUNDIGE BASISGEGEVENS UIT DE PLANNEN VAN AANLEG / RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN

Ligging volgens de plannen van aanleg + bijhorende voorschriften

De aanvraag is volgens het gewestplan **GENTSE EN KANAALZONE (KB 14/09/1977)** gelegen in een **woongebied**.

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften van art. **5.1.0.** van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. Deze voorschriften luiden als volgt:

Woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.

De aanvraag is volgens het gewestplan **GENTSE EN KANAALZONE (KB 14/09/1977)** gelegen in een **agrarisch landschappelijk waardevol gebied**.

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften van art. **11.4.1. + 15.4.6.1.** van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. Deze voorschriften luiden als volgt:

Agrarische gebieden zijn bestemd voor de landbouw in de ruime zin. Behoudens bijzondere bepalingen mogen de agrarische gebieden enkel bevatten de voor het bedrijf noodzakelijke gebouwen, de woning van de exploitanten, benevens verblijfsgelegenheid voor zover deze een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaakt, en eveneens para-agrarische bedrijven. Gebouwen bestemd voor niet aan de grond gebonden agrarische bedrijven met industrieel karakter of voor intensieve veeteelt, mogen slechts opgericht op ten minste 300m van een woongebied of op ten minste 100m van een woonuitbreidingsgebied, tenzij het een woongebied met landelijk karakter betreft. De afstand van 300 en 100m geldt evenwel niet in geval van uitbreiding van bestaande bedrijven. De overschakeling naar bosgebied is toegestaan overeenkomstig de bepalingen van artikel 35 van het Veldwetboek, betreffende de afbakening van de landbouw- en bosgebieden.

Landschappelijke waardevolle gebieden zijn gebieden waarvoor bepaalde beperkingen gelden met het doel het landschap te beschermen of aan landschapontwikkeling te doen.

De aanvraag is volgens het gewestplan **GENTSE EN KANAALZONE (KB 14/09/1977)** gelegen in een parkgebied.

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften van art. 14.4.4. van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. Deze voorschriften luiden als volgt:

Parkgebieden moeten in hun staat bewaard worden of zijn bestemd om zodanig ingericht te worden, dat ze, in de al dan niet verstedelijkte gebieden, hun sociale functie kunnen vervullen.

Ligging volgens het uitvoeringsplan + bijhorende voorschriften

Het project is gelegen binnen de zone voor woongebied (art. 7), natuurgebied (art. 3), kasteelparkgebied (art. 4) en de overdruk groenpool (art. 1), dreef (art. 1.2) en kunstwerken (art. 1.6) van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening grootstedelijk gebied Gent – deelproject 6C Parkbos, definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 9/07/2010.

Artikel 1: Overdruk Groenpool

Artikel 1.1

Het gebied is bestemd voor bos-, landschaps- en natuurbehoud, -herstel en -ontwikkeling met mogelijkheden tot zacht recreatief medegebruik (wandelen, fietsen, paardrijden, ...) en voor landbouw. In het gebied zijn maatregelen mogelijk voor waterbeheersing conform de praktijk van het integraal waterbeheer.

In daartoe specifiek op het grafisch plan bestemde gebieden worden bovendien onthaalinfrastructuur, serres, hoeve- en kasteeltoerisme, laagdynamische dagrecreatie en verblijfsrecreatie voor groepen, wonen, bedrijvigheid, horeca en diensten toegelaten.

In de groenpool zijn volgende werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen - waarvoor volgens artikel 4.2.1. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening een stedenbouwkundige vergunning vereist is - vergunbaar:

- alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu en het landschap;
- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op het al dan niet toegankelijk maken van de groenpool voor het publiek (paden, toegangsconstructies, wegwijzers, wegafsluitingen);
- het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op natuureducatie (informatieborden, verrekijkers, vogelkijkhutten, ...);
- werken, handelingen, voorzieningen en inrichtingen die nodig zijn voor het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden voor zover zij conform de principes van natuurtechnische milieubouw worden uitgevoerd en passen binneneen integraal waterbeheer en de ruimtelijke draagkracht van het gebied;
- de afbraak van bouwwerken of constructies voorzover het geen cultuurhistorisch waardevol gebouw betreft (met een stersymbool in overdruk op het grafisch plan weergegeven)

Bij vergunningsplichtige werken, handelingen en wijzigingen die betrekking hebben op een gebouw of constructie, moeten het uiterlijk ervan, het volume, de vormen, de kleuren en de materialen van gevels en daken, evenals hun onderlinge verhoudingen, zodanig zijn dat het bouwwerk een harmonisch geheel vormt met de omgeving, rekening houdend met de eigenheid en identiteit van de omgeving, in het bijzonder met de landschappelijke kwaliteit van deze omgeving.

Met uitzondering van aanplantingen in de tuin van een bestaande hoofdzakelijk vergunde woning en met uitzondering van aanplantingen in functie van de bedrijfsvoering van tuinbouw- en agrarische bedrijven dienen aanplantingen in het plangebied te gebeuren met streekeigen soorten.

Modaliteiten:

Van de bovenstaande bepaling met betrekking tot aanplantingen kan worden afgeweken mits gunstig advies vanwege het Agentschap voor Natuur en Bos en – voor wat betreft de kasteelparkgebieden en de dreven – gunstig advies van het Agentschap Ruimte en Erfgoed.

...

Het bestaande openbaar domein onder de vorm van straten, fietspaden, voetwegen, parkeerterreinen, en dergelijke kan geoptimaliseerd worden binnen alle bestemmingen. Nieuwe weginfrastructuur aanleggen en het verbreden van het wegdek is verboden, met uitzondering van/voor:

- nieuwe voetwegen
- nieuwe fietswegen
- nieuwe ruiterspaden
- een nieuwe rechtstreekse ontsluiting van de projectzone voor kantoorachtigen naar N43
- de inrichting van de Oudenaardsesteenweg als secundaire weg (N60)

interne wegeninfrastructuur in het wetenschapsparkgebied, de projectzone voor kantoorachtigen ende woonprojectzone
afwerking van het op- en afrittencomplex van de E17 in het portaal De Pinte
nieuwe wegen en parkeerterreinen in de portalen.

Artikel 1.2: Overdruk dreef:

Dreven worden uitgebouwd met symmetrisch en uniform aangeplante bomen aan weerszijden van de wegzate, tenzij de plaatselijke situatie of de bestaande bebouwing dit verhindert.

Modaliteiten:

Elke aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning met betrekking tot een dreef wordt voor advies aan het Agentschap Ruimte en Erfgoed overgemaakt.

Artikel 1.6: Overdruk kunstwerken:

Op het grafisch plan staan in overdruk twee te realiseren kunstwerken aangegeven. Het kan gaan om bruggen en/of tunnels over en/of onder E40 en ringvaart op de voormalige spoorwegbedding. Zij realiseren de verbinding voor langzaam verkeer tussen de gemeente De Pinte, de groenpool Parkbos en de stad Gent.

Artikel 3: Natuurgebied:

Deze gebieden zijn bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en het landschap.

Binnen dit gebied zijn landbouw, bosbouw, natuureducatie en recreatief medegebruik ondergeschikte functies voor zover de hoofdfunctie niet in het gedrang komt.

Alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van de natuur, het natuurlijk milieu en het landschap zijn toegelaten.

Naast de mogelijkheden vermeld in artikel 1, zijn binnen de natuurgebieden volgende werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen - waarvoor volgens artikel 4.2.1. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening een stedenbouwkundige vergunning vereist is - vergunbaar:

- het plaatsen van afsluitingen op perceelsgrenzen in functie van natuurbeheer. Afsluitingen op de grenzen tussen bebouwde en niet bebouwde percelen voor zover deze bestaan uit een streekeigen haag, eventueel gecombineerd met palen met een hoogte van maximum 2 m met daartussen een donkergekleurde draadafsluiting met een minimummaat van 4 cm;

- werken, handelingen, voorzieningen en inrichtingen die nodig zijn voor het beheersen van overstromingen of het beheersen van overstromingen en wateroverlast, met inbegrip van waterbeheersingswerken en infrastructuur in functie van het aangrenzend woongebied, voor zover zij conform de principes van natuurtechnische milieubouw worden uitgevoerd en passen binnen een integraal waterbeheer; de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundig attest of stedenbouwkundige vergunning met betrekking tot zulke werken, handelingen, voorzieningen of inrichtingen dient vergezeld van een inrichtingsstudie met betrekking tot het volledige gebied;

- onderhoudswerken aan bestaande waterlopen.

In het bijzonder zijn alle reliëfwijzigingen, met uitzondering van reliëfwijzigingen in functie van de hierboven opgesomde vergunningsplichte werken, verboden,

Modaliteiten:

Alle vergunningsaanvragen worden voor advies aan het Agentschap Ruimte en Erfgoed overgemaakt.

Alle vergunningsaanvragen met betrekking tot het vellen van bomen worden voor advies aan het Agentschap voor Natuur en Bos overgemaakt.

Artikel 4: Kasteelparkgebied:

Deze gebieden zijn bestemd voor het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarde.

Park:

Het park moet zodanig worden ingericht dat het zijn ecologische, landschappelijke en sociale functie blijvend kan vervullen, hetzij als privé-park, hetzij als openbaar park, en dat de karakteristieken van de kasteelparktuinen en de omgevende landschappen behouden blijven.

Zacht recreatief medegebruik (wandelen, fietsen, paardrijden, ...) van het park zijn toelaatbaar voor zover deze de functie als kasteelpark niet schaden.

Naast de mogelijkheden vermeld in artikel 1, zijn binnen de kasteelparkgebieden en met betrekking tot de parken volgende werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen in het kader van de hoofdfunctie - waarvoor volgens artikel 4.2.1. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening een stedenbouwkundige vergunning vereist is - vergunbaar:

- het plaatsen van afsluitingen voor zover deze bestaan uit een streekeigen haag, eventueel gecombineerd met palen met een hoogte van maximum 2 m met daartussen een donkergekleurde draadafsluiting; ook het oprichten van parkmuurtjes is toegelaten in harmonie met de bestaande parkmuren;

- de aanleg, het verharderen of vernieuwen van paden en terrassen; nieuwe verhardingen worden gerealiseerd in een duurzame verharding van natuursteen, gebakken klinkers of een losse verharding van grind of dolomiet;

- werken, handelingen en voorzieningen die nodig zijn voor het behoud, de bescherming, het herstel van de cultuurhistorisch waardevolle kasteelparktuinen, zoals bijvoorbeeld het herstel van de historische grachtenstructuur, lovertuinen, ...;
- het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen; het verplaatsen van openbare wegen of nutsleidingen is enkel toegelaten voor zover dit de bestaand landschapswaarden en de potenties voor bosontwikkeling in het gebied niet in het gedrang brengt;
- het vellen van hoogstammige bomen.

Bebouwing (kastelen)

De hoofdbestemming voor de bestaande gebouwen is wonen, zowel voor particuliere als collectieve gezinnen (bv. rust- en verzorgingstehuis, service-flats) en is gericht op het behoud van de erfgoedwaarde van de aanwezige gebouwen

Een functiewijziging van hoofdzakelijk vergund (geachte) gebouwen naar andere functies (met inbegrip van socio-culturele voorzieningen en horeca), of van hoofdzakelijk vergunde landbouwbedrijfsgebouwen naar wonen of verblijfsrecreatie voor groepen en thuisverkoop van eigen landbouwproducent, is mogelijk voor zover dit bijdraagt aan de ontwikkeling van de groenpool en de draagkracht van het gebouw en de omgeving daarbij niet wordt overschreden en de bestaande erfgoedwaarde niet in het gedrang wordt gebracht en dit wordt aangetoond in een reconversierapport.

De waardevolle elementen en constructies en de vormelijke elementen van zowel het interieur als de gevels en daken waaraan de cultuurhistorisch waardevolle gebouwen hun waarde te danken hebben, dienen behouden te blijven. In het bijzonder dienen het bouwvolume, de dakvorm met dakkapellen en kroonlijstafwerking, de gevelgeleding, en het gevelmateriaal, alsook de eventueel aanwezige plinten, speklagen en geprononceerde druiplijsten, poort-, deur- en/of raamomlijstingen, sluitstenen en uitgewerkte lateien, hoekbanden, balkons, erkers, in gewerkte nissen en houtwerk, waaraan het gebouw zijn bijzondere waarde te danken heeft, behouden te worden. Daarbij staan deze vormelijke elementen niet op zich, maar wordt het gebouw als één geheel bekeken.

Naast de hierboven en in artikel 1 aangegeven mogelijkheden, zijn binnen de kasteelparkgebieden en met betrekking tot de bebouwing volgende werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen - waarvoor volgens artikel 4.2.1. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening een stedenbouwkundige vergunning vereist is - vergunbaar:

- beperkte verbouwingen in functie van de hoger vermelde functiewijzigingen;
 - het oprichten van constructies ten behoeve van circulatie in de gebouwen (liften, trappen, passerels, gangen) of aanpassingen voor toegankelijkheid door personen met een handicap en in een strook van maximum 5 m uit de gevel van de gebouwen;
 - het verbouwen en uitbreiden van de bestaande landbouwbedrijfsgebouwen die deel uitmaken van een bestaande landbouwbedrijfszetel,
 - (1) het gebouw is hoofdzakelijk vergund of wordt geacht vergund te zijn, ook wat de functie betreft;
 - (2) de uitbreiding van het bebouwd volume is beperkt tot maximaal 20%;
 - (3) de uitbreiding staat in functie van de landbouwbedrijfsvoering;
 - (4) nieuwe constructies en verhardingen worden zoveel mogelijk in aansluiting bij en in harmonie met de bestaande constructies en verhardingen gerealiseerd.
 - het uitbreiden van de bestaande bebouwing of het oprichten van een nieuw gebouw binnen het kasteeldomein Scheldevelde in het kader van een uitbreiding van het aantal bewoners van het ter plekke gevestigde rust- en verzorgingstehuis van het OCMW De Pinte of in het kader van een uitbreiding van het rust- en verzorgingstehuis met serviceflats;
 - de bestaande recreatieve infrastructuur in het Maaltepark;
 - een functiewijziging binnen het kasteelparkgebied Boeregem om de bestaande recreatieve infrastructuur (gebouwen, sportvelden, hockeyvelden) te behouden en een herschikking van de sportterreinen in functie van de globale parkaanleg, mits voldaan is aan volgende voorwaarden:
 - (1) de bestaande recreatieve infrastructuur wordt ingepast in de globale park- en groenaanleg;
 - (2) de inrichting is gericht op het behoud, het herstel en de ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden, onder meer van de Kokersbeek;
 - (3) de vijver wordt enkel gebruikt voor laagdynamische watergebonden recreatie die op de natuur gericht is (recreatief zwemmen, vissen, roeien, ...);
 - (4) lawaaierige watersporten en de aanleg van bijkomende sportinfrastructuur (incl. bijkomende sportterreinen in open lucht) zijn verboden
 - In het geval van functiewijzigingen, verbouwingen, uitbreidingen, nieuwbouw (in het geval van het kasteeldomein Scheldevelde) of aanpassingen in het kader van recreatieve infrastructuur (Maaltepark en Boeregem) dient een reconversierapport bijgevoegd waar wordt aangetoond dat:
 - (1) de context- en ensemblewaarde van de kasteelgebouwen en constructies in hun kasteeldomein blijft behouden;
 - (2) de geplande functiewijzigingen/of uitbreiding de draagkracht van de gebouwen en hun omgeving niet overschrijdt;
- Reconversierapport
- Een reconversierapport dient opgemaakt te worden bij elke aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning of attest voor functiewijziging van de gebouwen, verbouwingen, uitbreidingen, nieuwbouw (in het geval van het kasteeldomein Scheldevelde) of aanpassingen in het kader van recreatieve infrastructuur (Maaltepark en Boeregem). Dit geldt zowel voor het geheel als voor de verschillende onderdelen van de gebouwen.

Het reconversierapport moet, in aanvulling op de beschrijvende informatie voor het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning of attest klaarheid geven in:

- de bestaande toestand, met een analyse van de aanwezige bestemmingen en activiteiten, deverschijningsvorm, bouwkundige geschiedenis en inventaris (o.a. elementen die bijdragen tot de cultuurhistorische waarde), opmeting en inplanting van gebouwen, bouwvolumes met hoogte, diepte, materiaalgebruik, omgevende open ruimten en relaties;
- het geplande project, met een duidelijke voorstelling van de verschijningsvorm en een omschrijving en kwantificering van de bestemmingen;
- een onderzoek inzake behoud van de cultuurhistorisch waardevolle elementen en inzake denoodzakelijke ingrepen voor de draagkracht, stabiliteit, brandveiligheid en beveiliging van het gebouw; een onderzoek naar het effect van dergelijke ingrepen op de directe omgeving van de gebouwen en eentoelichting bij de mate van reversibiliteit van dergelijke ingrepen;
- het beantwoorden van het project aan de harde eisen (inzake bestemmingen, gabarit,...) uit de stedenbouwkundige voorschriften van dit RUP;
- de eventuele afwijkingen van het project t.o.v. de stedenbouwkundige voorschriften, de motivering van deze afwijkingen en eventueel remediërende maatregelen;
- een evaluatie van de effecten die het project op de omgeving zal hebben, van de kwaliteitsverhoging die het project voor de omgeving zal meebrengen en van de ingrepen die voorzien worden om negatieve effecten op de omgeving te milderen. Deze evaluaties hebben betrekking op :
 - (1) de natuurlijke en functionele draagkracht van de plaats en van de omgeving (verkeersaantrekking, verschuiving van activiteiten, milieulasten,...);
 - (2) de harmonie met de omgeving qua volume, gevelcompositie en materiaalgebruik;
 - (3) de belevingsaspecten (attractiviteit, comfortverhoging voor bezoekers,...).

Het reconversierapport wordt gevoegd bij de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning of kan voorafgaandelijk worden gevoegd bij de aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundig attest.

Modaliteiten:

Voor de inrichting van deze zone is een inrichtingsstudie voor de volledige zone vereist. De inrichtingsstudie voldoet aan de bepalingen van artikel 1.

Alle vergunningsaanvragen worden voor advies aan het Agentschap Ruimte en Erfgoed overgemaakt.

Alle vergunningsaanvragen met betrekking tot het vellen van bomen worden voor advies aan het Agentschap voor Natuur en Bos overgemaakt.

Artikel 7: Woongebied:

De woongebieden zijn bestemd voor wonen, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor kleinschalige toeristische voorzieningen en voor agrarische bedrijven, voor zover deze activiteiten landschappelijk en functioneel geïntegreerd kunnen worden in de woonomgeving en het draagvlak van de bosrijke omgeving niet overschrijden.

Bestaande handel, dienstverlening, ambacht, kleinbedrijf en horeca kunnen blijven bestaan en uitbreiden voor zover door de uitbreiding het draagvlak van de omgeving niet wordt overschreden. Zowel voor het voortbestaan van de activiteiten als voor de uitbreiding ervan, geldt de strikte voorwaarde dat deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd.

Volgende inrichtingsprincipes dienen gerespecteerd te worden:

er worden geen nieuwe afzonderlijke bijgebouwen op de gebiedsgrenzen gerealiseerd;

nieuwe activiteiten en functiewijzigingen die niet overeenstemmen met de hoofd- of nevenbestemming zijn verboden;

bestaande activiteiten, andere dan wonen, kunnen blijven bestaan; verbouwen, herbouwen en uitbreiden is mogelijk op voorwaarde dat langs de perceelsgrenzen grenzend aan een gebied met een andere bestemming dan woongebied, op het eigen terrein, op het ogenblik van de verbouwing, het herbouwen of de uitbreiding een dicht bebost groenscherm wordt aangelegd dat een landschappelijke inkleding garandeert in functie van het optimaal integreren van de bebouwing en activiteiten in de omgeving. Dit groenscherm bestaat uit een streekeigen heestermassief minimum 5 m breedte. Het groenscherm is verplicht opgenomen in de vergunningsaanvraag en wordt ten laatste gerealiseerd in het eerstvolgend plantseizoen na de ingebruikname van het vergunde gebouw of constructie.

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag

De aanvraag is grotendeels gelegen binnen de zone voor natuurgebied, kasteelparkgebied en woongebied van het geldend gewestelijk RUP Afbakening grootstedelijk gebied Gent – deelproject 6C Parkbos en wordt beoordeeld op basis van dit van kracht zijnde plan.

Een deel van de Leebeekstraat en het tracé in de De Pintelaan is gelegen binnen woongebied van het gewestplan Gentse en Kanaalzone (KB 14/09/1977) en wordt beoordeeld op basis van dit plan.

Overeenstemming met dit plan

De aanvraag is principieel in overeenstemming met de geldende voorschriften.

Afwijkingen van stedenbouwkundige voorschriften
Niet van toepassing.

VOORSCHRIFTEN DIE VOLGEN UIT VERORDENINGEN

De volgende verordeningen zijn van toepassing:

Het besluit van de Vlaamse regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratie-voorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater.

De gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid (BVR 5/06/2009) is van toepassing

Op de aanvraag is de gewestelijke algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer van toepassing.

ANDERE ZONERINGSGEGEVENS

Het project kruist de gewestwegen R4 en E40 en de bevaarbare waterloop De Ringvaart.

Het tracé van het fietspad paalt aan het beschermd monument 'Maaltepark met een deel van Maaltebeek en kapelletje' (BVR 25/03/1997) en 'Omheiningsgracht met toegevoegde 19^{de} eeuwse serpitinevijver en brug met toegangspoort' (BVR 25/03/1997).

De aanvraag is gelegen in het beschermd landschap 'Kastelensite Zwijnaarde' (BVR 25/07/2005).

De aanvraag is gelegen aan de onbevaarbare waterloop van 2^{de} categorie Leebeek.

EXTERNE ADVIEZEN (zie afschriften in bijlage)

Op 8/09/2015 bracht het Agentschap Onroerend Erfgoed voorwaardelijk gunstig advies uit inzake het beschermd landschap en beschermd monument:

Voor de aanplant van bomen langs het fietspad op de spoorwegbedding dienen streekeigen en standplaatsgeschikte soorten gebruikt. Teneinde de inrichting van de spoorwegberm aan te sluiten op de reeds vergunde inrichting van de spoorwegberm richting De Pinte, wordt er bij voorkeur voor dezelfde boomsoort gekozen.

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar treedt dit bindend advies bij. In toepassing van art. 4.3.3 VCRO wordt bovenstaande als bijzondere voorwaarde opgelegd.

Op 8/09/2015 bracht het Agentschap voor Natuur en Bos gunstig advies uit.

Op 9/09/2015 bracht het Departement Landbouw en Visserij gunstig advies uit.

Op 22/09/2015 meldde het Agentschap Onroerend Erfgoed geen bezwaar te hebben tegen de voorliggende aanvraag, onverminderd de vondstmelding.

Op 7/10/2015 bracht het Agentschap Wegen en Verkeer gunstig advies uit.

Op 8/10/2015 bracht de Deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen voorwaardelijk gunstig advies uit:

Er dient een schot voorzien te worden tussen de gracht langs de Leebeekstraat en de Leebeek, zodat minstens 20m² kan gebufferd en geïnfiltreerd worden in de gracht.

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar onderschrijft dit advies en maakt het zich eigen. Bijgevolg wordt bovenstaande bepaling als bijzondere voorwaarde aan deze vergunning gehecht.

Op 12/10/2015 bracht nv Waterwegen en Zeekanaal – Afdeling Bovenschelde voorwaardelijk gunstig advies uit:

- De voorziene scheepvaartsignalisatie dient op de plannen aangeduid te worden.

- Bij de plaatsing van de brug is stremming enkel toegelaten op zondag.

Inzake de scheepvaartsignalisatie zal het project voldoen aan de huidige geldende bepalingen hieromtrent. Door de vergunningsaanvrager werd een bijkomend plan aangeleverd, waarop de locatie van de borden A10 en D1 op de brug wordt weergegeven. Bijgevolg kan worden aangenomen dat hiermee voldaan is aan de voorwaarde van Wenz.

De voorwaarde dat stremming enkel toegelaten is op zondag, is niet stedenbouwkundig van aard. Dit wordt als aandachtspunt meegegeven aan de aanvrager.

De aanvraag omvat de aanleg van wegenis, waarvoor de Gemeenteraad in uitvoering van art. 4.2.25 VCRO een beslissing dient te nemen.

Op 25/01/2016 keurde de Gemeenteraad het wegtracé goed:

Vergadering van 25 januari 2016

Besluit nummer: 2016_GR_00026

Onderwerp:

Aanvraag stedenbouwkundige vergunning - dossier 2015/04138 - Bijzondere Procedure - nieuwe wegenis - Goedkeuring

Beknopte samenvatting:

Aan de gemeenteraad wordt gevraagd om zich uit te spreken over de zaak van de wegen in het kader van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag; het betreft meer bepaald de goedkeuring van het tracé van de weg en de concrete inrichting, zoals opgenomen in de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag - dossier 2015/04138 - voor het aanleggen van fietsers- en voetgangersbruggen over de Ringvaart/R4 en over de E40 met omgevingsaanleg en de aanleg van een fietspad op de oude spoorwegbedding tussen Rijnvissechestraat en E40 in het kader van het project 'Groenpool Parkbos'.

Bevoegd: Tom Balthazar

Betrokken:

Filip Watteeuw

Bestemd voor:

Commissie Openbare Werken, Mobiliteit en Stedenbouw

DE GEMEENTERAAD

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

- Het Gemeentedecreet van 15 juli 2005, artikel 43, § 2, 10°.
- De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 4.2.25.

De beslissing wordt genomen op grond van:

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 4.2.25.

Volgende niet-digitale bijlagen kunnen ook geraadpleegd worden:

Volgende niet-digitale bijlage maakt deel uit van het gemeenteraadsdossier en ligt, zodra de agenda van de gemeenteraad wordt verstuurd, ter inzage bij de Dienst Bestuursondersteuning:

Dossier 2015/04138 – stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor het aanleggen van fietsers-en voetgangersbruggen over de Ringvaart/R4 en over de E40 met omgevingsaanleg en aanleggen van een fietspad oude spoorwegbedding tussen Rijnvissechestraat en E40 in het kader van Groenpool Parkbos.

Dit dossier is tijdens de vergadering raadpleegbaar in de gemeenteraadszaal. Afschriften van grote plannen en documenten buiten formaat worden in één exemplaar aan het fractiesecretariaat bezorgd wanneer hierom wordt verzocht. Bijkomende exemplaren worden bezorgd tegen kostprijs (cfr. huishoudelijk reglement art.20).

De Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen namens Stad Gent vraagt een stedenbouwkundige vergunning aan voor een terrein gelegen aan Leebeekstraat/De Pintelaan/Oudespoorweg, 9052 Gent - Zwijnaarde, kadastraal bekend 9de afdeling, sectie I, nr. 517N3, 24de afdeling, sectie A, nr. 11C, 29A2, 47B2, 48A, 49D en 50E2.

Deze aanvraag werd per beveiligde zending bezorgd op 21 augustus 2015. Op 2 september 2015 is deze aanvraag ontvankelijk en volledig verklaard.

De voorliggende plannen omvatten het brugontwerp (brug Ringvaart + E40) en de aansluitende omgevingsaanleg ter realisatie van een fietsverbinding over de E40 en over de Ringvaart/R4 als missing link van een langzaam verkeersas op de oude spoorweg Gent - De Pinte.

Deze aanvraag betreft een herneming van een eerder ingediend voorstel dat slechts gedeeltelijk werd vergund door de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar. Naar aanleiding van een negatief advies van AWV werd de brug over de E40 uit de vergunning gesloten. Als gevolg van dit negatief advies wordt de spiraalhelling nu een 15-tal meter opgeschoven zodat ze buiten de bouwrijpe zone van 10 meter langs de E40 ligt. De aanvraag wordt evenwel in zijn totaliteit opnieuw ingediend zodat het volledige tracé duidelijk is.

De aanvraag wordt gevat door de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijke RUP 'Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent, Afbakening grootstedelijk gebied Gent - deelproject 6C Parkbos'.

De aanvraag werd onderworpen aan een openbaar onderzoek van 18 september 2015 tot 18 oktober 2015. Tijdens de periode van dit openbaar onderzoek zijn er 3 schriftelijke bezwaren (waarvan 1 petitie) met 303 handtekeningen) ingediend.

Deze bezwaren zullen worden behandeld door de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar. Dit gemeenteraadsbesluit beperkt zich tot het bespreken van de bezwarende elementen die relevant zijn voor het beoordelen van de zaak van de wegen door de gemeenteraad.

De bezwarende elementen die relevant zijn voor de zaak van de wegen kunnen als volgt worden samengevat en besproken :

Bezwaar 1

De realisatie van de voorgestelde bruggen wordt fundamenteel in vraag gesteld.

Door het opsplitsen van de noodzakelijke vergunningsaanvragen voor het volledige traject wordt het onderzoek naar mogelijke alternatieven voor de bruggen ondermijnd. De oorspronkelijke motivering was gesteund op het geplande wetenschapspark, nu deze zone is vernietigd door de Raad van State vervalt dit motief.

Bovendien zijn de eerder vergunde delen langsheen de oude spoorwegbedding nog niet aangevat en wordt die vergunning nog betwist bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

Volgens bezwaarindieners wordt deze aanvraag beschouwd als een economisch onverantwoorde uitgave en absoluut geen prioritaire noodzaak.

Bespreking

Er werd wel degelijk een onderzoek naar alternatieven gevoerd, met name in de startnota voor de fietsbruggen (procedure fietsfonds voor Provinciale auditcommissie en Regionale Mobiliteitscommissie). Tevens werden de krijtlijnen voor dit tracé vastgelegd in het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Parkbos Gent, dat op haar beurt kadert in een globaal inrichtingsplan waardoor er voldoende zicht is op het totaalbeeld om deze aanvraag te beoordelen.

In de vernoemde startnota werden enkele alternatieven voor deze fietsas bestudeerd. Een eerdere studie (Tuc Rail, Haalbaarheidsstudie fiets- en voetgangersbruggen over de Ringvaart/R4 en de E40) uit 2010 bestudeerde de verschillende types bruggen en bekeek ook een tunnelvariant. De startnota bespreekt tevens enkele varianten van de bruggen, voorgesteld door het plaatselijke actiecomité.

Het is op basis van de gevoerde onderzoeken samen met een afweging inzake prioriteit en kostprijs dat de uiteindelijke beleidskeuzes zijn gemaakt.

Het doel van de Parkbosbruggen is breder dan alleen maar de ontsluiting van het initieel geplande Wetenschapspark Rijvissche. Voornamelijk de bereikbaarheid van de groenpool Parkbos voor de inwoners van Gent vormt een belangrijke motivatie voor de Parkbosbruggen, wat in de verschillende studies werd onderbouwd en aangetoond. Het wegvallen van de motivatie van de overbrugging N60 (over de ovonde) door de vernietiging van het wetenschapspark heeft maar een minieme invloed op de noodzaak voor de aanleg van de Parkbosbruggen.

Op 17 november 2014 werden de werken aan de eerste fase van de oude spoorwegverbinding aangevat. Het project oude spoorwegverbinding met aansluitend twee fietsbruggen werd inderdaad in stukken opgedeeld om de realisatie te kunnen versnellen. Een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag in verschillende fasen kent bovendien zijn verklaring aangezien er verschillende opdrachtgevers verantwoordelijk zijn voor verschillende delen van het traject.

De bouwheer heeft wel degelijk kennis van de lopende procedures bij de Raad voor Vergunningbetwistingen, zowel tegen de herinrichting van de oude spoorweg tussen Rijvisscheen Klossestraat (2012/70012) als tegen de recent afgeleverde vergunning voor aanleg van de fietsbrug over R4 / Ringvaart (2014/70121). De lopende procedures weerhouden de bouwheer er echter niet van om alsnog een nieuwe aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning in te dienen.

Voorliggende handelingen zijn echter in principe niet noodzakelijk afhankelijk van andere ingrepen (waaronder de eerder verleende vergunning voor de inrichting van de oude spoorwegbedding). De fietsbruggen en aansluitende stukken kunnen op zich volledig autonoom functioneren binnen de projectsite van het Parkbos. Met dit traject wordt het Parkbos rechtstreeks ontsloten met het centrum van Gent via een veilige voetgangers- en fietsverbinding, meerbepaald tussen de De Pintelaan en de Rijvisschestraat.

Bezwaar 2

De aanvraag slaat niet enkel op openbaar domein, wat verkeerdelijk wordt vermeld in de nota.

De onteigeningen zijn nog niet afgerond.

Stad Gent als aanvrager wordt juridisch in vraag gesteld.

Bespreking

Het feit dat er nog een onteigeningsprocedure loopt wordt eveneens vermeld bij de desbetreffende passage. Aan de procedure voor gerechtelijke onteigening gaat steeds een minnelijke fase vooraf.

De onderhandelingen met betrekking tot dit dossier lopen nog. De onteigende heeft gevraagd om de mogelijkheid te bekijken zijn volledig perceel te kunnen verkopen. Het onderzoek daarover loopt bij het overheidsbedrijf Sogent. Ook voor het perceel op de oude spoorweg lopen de onderhandelingen tussen eigenaars en VLM als onteigenende instantie.

De aanvrager van een stedenbouwkundige vergunning hoeft echter niet noodzakelijk eigenaar te zijn van het perceel of percelen in kwestie, noch over een machtiging te beschikken van de eigenaar of een bestuur.

In de samenwerkingsovereenkomst tussen de verschillende partners werd stad Gent als bouwheer aangewezen (met uitzondering van het deel tussen de brug over E40 en de Rijvisschestraat waarvoor VLM optreedt als bouwheer). Stad Gent zal ook eigenaar en beheerder van de bruggen worden. Een cofinanciering door verschillende partijen is geregeld via dezelfde samenwerkingsovereenkomst.

Bezwaar 3

Het dossier is onvolledig en hierdoor onontvankelijk.

Er gebeurde ook een procedurele vormfout

Volgende tekortkomingen worden opgemerkt:

- Ontbreken van alle kadastrale gegevens
- Geen goedgekeurde inrichtingsstudie en reconversierapport voor de volledige Kasteelparkgebiedzone
- Geen machtiging van AWV
- Geen vermelding van het aantal te rooien en nieuw aan te planten bomen
- Onvolledige ruimtelijke en historische context

- Geen verwijzing naar besluit inzake voetgangersverkeer, fietsvademecum, toegankelijkheidstoets
- Geen natuurtoets en watertoets
- Geen melding van vrije stroken langs autosnelwegen (10 en 30 m)
- Vermelding van foutieve postcodes en titels (o.a. 9052 ipv 9000)
- Sommige foto's zijn niet actueel.

Procedurele vormfout: foutieve weergave van datum openbaar onderzoek op één van de bekendmakingsaffiches
Bespreking

Het is de taak van de vergunningverlenende overheid om te oordelen of een dossier al dan niet volledig en ontvankelijk is. De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar heeft in dit geval op 2 september 2015 de aanvraag volledig en ontvankelijk verklaard.

Voor wat betreft de vernoemde tekortkomingen:

- Alle relevante kadastrale gegevens worden aangegeven in het dossier, zowel tekstueel als op plan.
- Hoewel de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar bij de vorige aanvraag reeds oordeelde dat een inrichtingsstudie of reconversierapport geen meerwaarde vormt in het kader van deze aanvraag, werd toch een informatieve inrichtingsstudie bijgevoegd, zoals omschreven in het RUP Parkbos, artikel 1. In dit artikel wordt nergens aangegeven wat het statuut van deze inrichtingsstudie precies moet zijn, het gaat om een informatief document voor de vergunningverlenende overheid.

- Een machtiging van AWV vormt geen verplicht onderdeel van een vergunningsaanvraag. De vergunningverlenende overheid is reeds in het bezit van deze machtiging.

- De te rooien bomen zijn aangeduid in de respectievelijke plannen en olopend genummerd.

Het aantal nieuw aan te planten bomen is niet in een overzicht opgenomen. Uit de deelplannen kan wel afgeleid worden hoeveel nieuw aan te planten bomen er komen.

- De historische context betreft geen verplicht onderdeel van de dossiersamenstelling en wordt enkel ter situering meegegeven.

- De toetsing aan de verschillende geldende verordeningen en andere regelgeving gebeurt door de vergunningverlenende overheid

- De bouwvrije zones langs de E40 worden aangeduid op de relevante plannen. Het is juist omwille van deze reden dat de aanvraag wordt hernomen.

- Het voorwerp en ligging van de aanvraag wordt duidelijk omschreven op de diverse plandocumenten, aanvraagformulier en in de beschrijvende nota, waardoor deze vermeende fouten geen aanleiding kunnen geven tot misinterpretatie.

- Er zijn voldoende foto's in het dossier aanwezig die de actuele toestand van het gebied weergeven.

Procedurele vormfout: Alle bekendmakingsaffiches vermeldden begin- en einddatum van het openbaar onderzoek, respectievelijk 18/9 en 18/10. Bij nazicht bleek er één affiche twee maal de datum 18/9 te vermelden. Deze administratieve vergissing werd binnen de 1e week na aanvang van het openbaar onderzoek rechtgezet. De bekendmaking gebeurde voorts volledig cfr. De gestelde procedure.

Bezwaar 4

De aanvraag is niet verenigbaar met de voorschriften van het RUP Parkbos.

Bespreking

De aanvraag is niet in strijd met het algemeen voorschrift onder art 1.1. Groenpool Parkbos.

Er is geen sprake van nieuwe weginfrastructuur, die niet voldoet aan de vernoemde uitzonderingen (i.h.b. nieuwe voet- en fietswegen). De verschuiving van een deel van de Leebeekstraat kan weldegelijk als optimalisatie van het openbaar domein beschouwd worden. Het betreft geen nieuwe weginfrastructuur en het bestaande wegprofiel wordt niet verbreed.

De overdruk 'dreef' is te beschouwen als een richtlijn/visie die vertaald moet worden in een concreet inrichtingsplan. Dit is gebeurd in deze studie. In de genoemde delen van de Leebeekstraat en de De Pintelaan worden op dit moment geen ingrepen uitgevoerd. In een latere fase kan hier alsnog een dreef uitgebouwd worden.

De aanduiding van de 'kunstwerken' op het grafisch plan van het RUP zijn indicatief voor wat betreft de exacte inplanting en configuratie. De voorschriften laten verschillende mogelijkheden van type kunstwerk toe (brug, tunnel, ...) zonder reeds een uitspraak te doen over de exacte inplanting en configuratie. In de toelichting wordt verduidelijkt dat ze vooral tot doel hebben om het portaal Maaltepark te verbinden met het stadscentrum, alsook fungeren als landmark/baken.

De aanvraag bevindt zich op de rand van de bestemming 'kasteelparkgebied' (art. 4).

De aanleg van fietspad en aanrijhelling van de fietsbruggen is wel degelijk te beschouwen als de aanleg van een pad. De landschapswaarden worden niet in het gedrang gebracht. Door de omgevingsaanleg wordt het landschap hier nog versterkt en wordt de bestaande ruimte tussen de haag van het Maaltebruggepark en de Leebeekstraat beter ingericht.

Verder wordt er verwezen naar volgende paragraaf uit de voorschriften: "Het park moet zodanig worden ingericht dat het zijn ecologische, landschappelijke en sociale functie blijvend kan vervullen, hetzij als privé-park, hetzij als openbaar park, en dat de karakteristieken van de kasteelparktuinen en de omgevende landschappen behouden blijven." De functie van de Leebeekstraat in het kasteelparkgebied is historisch een verbindende functie, dus onderdeel van de sociale functies waarnaar het RUP verwijst. De realisatie van de bruggen herstelt deze functie dan ook. Ook landschappelijk is deze brug een meerwaarde, aangezien ze verwijst naar de voormalige spoorweg als baken in het historische landschap. Tenslotte heeft de Leebeekstraat nooit deel uitgemaakt uit van het eigenlijke

kasteelpark, dat hierdoor met de realisatie van de brug niet wordt geschaad. Dit betekent dat ook de ecologische functie van het park wordt gevrijwaard en verder kan vervuld worden.

Bezwaar 5

De aanvraag bevat geen milieueffectenrapportage.

Het project heeft nochtans grote gevolgen voor planten, dieren en ecosystemen, geluid en trillingen, het aanwezige erfgoed, bijkomend afval, volksgezondheid en privacyhinder.

Bespreking

Het dossier is vergezeld van een brief afkomstig van de dienst Mer (Vlaamse overheid) waarin uitdrukkelijk wordt gesteld dat deze aanvraag niet valt onder de milieubeoordelingsplicht, zoals bepaald in het MER-besluit van 10/12/2004.

Het dossier bevat tevens een Mer-screeningsnota. Bij de ontvankelijkheids- en volledigheidverklaring werd door de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar het volgende geconcludeerd:

'In de project-MER-screeningsnota die bij het dossier werd gevoegd, wordt aangetoond dat de milieueffecten van het voorgenomen project niet van die aard zijn dat zij als aanzienlijk moeten beschouwd worden. De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar verklaart zich akkoord met deze conclusie. De opmaak van een project-MER kan dus redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens bevatten over aanzienlijke milieueffecten. Derhalve is de opmaak van een project-MER niet nodig.'

In het bijzonder voor wat betreft de aantasting van het aanwezige groen kan het volgende worden vermeld.

Het project Parkbos, waarvan de doelstellingen oa. in het ruimtelijk uitvoeringsplan zijn opgenomen, heeft als doelstelling om een groenpool in het zuiden van Gent te realiseren. In die groenpool worden boskernen, natuurgebieden, dreven en andere landschapselementen ontwikkeld. Tevens zijn er doelstellingen rond mobiliteit, landbouw,... In het kader van de verschillende inrichtingsprojecten, is het soms nodig om bomen te verwijderen. Het verwijderen van enkele bomen doet echter geen afbreuk aan de projectdoelstellingen, gezien die een globale opwaardering van het landschap in de groenpool beogen. Tevens wordt nauwlettend nagegaan of het verwijderen van groen al dan niet een significante impact heeft op de omgeving.

Wat de impact op het nat natuurgebied Rijvissche betreft, is de landing van de brughelling op de Oude Spoorweg in nauw overleg met Agentschap Natuur en Bos besproken en verder uitgewerkt.

De brughelling wordt voornamelijk op palen geplaatst zodat er geen feitelijke barrière gevormd wordt in het natuurgebied. Er zal dan ook nagenoeg geen versnippering van het natuurgebied optreden.

Voor de plaatsing van de brug zal gebruik worden gemaakt van het oude tracé van de spoorwegbedding.

Tenslotte dient te worden vermeld dat met de keuze voor een brug i.p.v. een tunnel de impact op het nat natuurgebied tot een minimum wordt herleid; waar een ondertunneling zal leiden tot een grondwatertafelverlaging met een potentieel permanent biotoopverlies voor het nat natuurgebied, is hier bij de brug geen sprake van.

Inzake privacy-hinder wordt opgemerkt dat bij de inplantingskeuze van de bruggen en het ontwerp van de omgevingsaanleg maximaal is rekening gehouden met het beperken van de privacy-hinder.

Het volledig wegnemen van enige inkijk is weliswaar niet haalbaar, maar zoveel mogelijk milderende maatregelen werden toegevoegd zodat de gebruikers van de bruggen niet aangemoedigd worden in te kijken, maar eerder zijn blik naar een andere kant te richten. Alle groenvoorziening op openbaar domein wordt onderhouden door de bevoegde (stads-)diensten.

De verschuiving van de spiraalhelling heeft vooral een grotere impact op het perceel met huisnr. 21. Ten aanzien van dit perceel worden specifieke maatregelen genomen (scherm met houten latten tot op ooghoogte in combinatie met een groenscherm op de perceelsgrens).

Bezwaar 6

De aanvraag wordt niet gekaderd in een globale mobiliteitsstudie

Er werd niet ten gronde onderzocht of alle bezoekers uit Gent gebaat zijn met de geplande bruggen.

Bespreking

Het belang van de oude spoorwegbedding kwam naar voor in een heel aantal studies rond mobiliteit in Gent zoals onder andere GRUP Parkbos, Portalenstudie, Gemeentelijke Ruimtelijk Structuurplan Gent, Mobiliteitsplan Gent.

De studie 'ontwikkelen huisstijl Parkbos + recreatieve visie + inrichting portalen' die opgemaakt werd in juli 2010 in opdracht van het Agentschap voor Natuur en Bos, schetst in hoofdstuk 4 op welke manier het Parkbos recreatief ontsloten kan worden en ook toegankelijk gemaakt wordt via openbaar vervoer, auto en fiets.

In de 'Startnota Fietsbruggen op de Oude Spoorwegbedding Gent – De Pinte ikv de groenpool Parkbos' werd de bereikbaarheid van de groenpool volgens verschillende scenario's onderzocht.

Hierbij is ook de bereikbaarheid van de groenpool via de N43 Kortrijksesteenweg en de N60 Oudenaardsesteenweg in overweging genomen.

De bereikbaarheid is onderzocht voor 3 scenario's:

- Scenario 0: er worden geen fietsbruggen gerealiseerd

- Scenario 1: er wordt enkel een fietsbrug gerealiseerd over de E40

- Scenario 2: zowel de brug over de E40 als over de Ringvaart worden gerealiseerd

Deze scenario's werden onderzocht op de bereikbaarheid voor fietsers, de directheid, de aantrekkelijkheid, de bereikbaarheid voor voetgangers en via het openbaar vervoer. Het scenario waarbij beide overbruggingen gerealiseerd worden, komt hier als beste scenario naar voor.

De startnota geeft tevens een uitgebreide onderbouwing voor de realisatie van beide fietsbruggen, vertrekkend vanuit diverse beleidsdocumenten.

Het is dan ook niet correct te stellen dat de aanvraag niet gekaderd is in een mobiliteitsstudie.

Tevens werd de noodzaak en eventuele alternatieven wel degelijk onderzocht in de startnota.

Het klopt dat niet iedere bezoeker de geplande Parkbosbruggen zal gebruiken om naar het Parkbos te komen. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de rol die de Parkbosbruggen zullen hebben voor recreatieve fietsers en voor functionele fietsers.

Het functioneel belang van de bruggen is voornamelijk van toepassing voor fietsers die van het zuiden van Gent komen (Sint-Martens-Latem, Deinze, Nazareth, De Pinte, Zwijnaarde ten westen van de N60 en Sint-Denijs-Westrem). Zij zullen de fietsbruggen gebruiken als korte en veilige route naar de schoolcomplexen of bedrijventerreinen ten zuiden van Gent. In de startnota werd een inschatting gemaakt van het potentieel aan fietsers dat de fietsbruggen zou kunnen gebruiken als functionele fietsroute. Het is om die reden dat de fietsas onderdeel uitmaakt van het netwerk Lange Afstandfietspaden (LAF) en het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF).

Daarnaast hebben de Parkbosbruggen ook een recreatieve meerwaarde. Het fietsroutenetwerk, dat nu de N60 volgt, zal na aanleg van de bruggen aangepast worden zodat deze over de bruggen en de Oude Spoorweg loopt. Deze route biedt immers meer belevingswaarde en is een veiligere route dan de huidige route over de N60.

Fietsers vanuit Merelbeke zullen inderdaad een andere route volgen. Fietsers vanuit het centrum van Gent of de oostelijke gemeenten (Ledeberg, Sint-Amandsberg) zullen eerder het fietspad langs de Ringvaart/R4 gebruiken tot aan de Parkbosbruggen (veiligere route) of volgen de De Pintelaan.

Deze routes zijn korter dan een eventuele route langs Hamerlandtragedel, over de nieuwe bruggen aan de Ghelamco Arena, langs trekweg Boven-Schelde via centrum Zwijnaarde naar het Parkbos.

De functionele fietser die deze route moet doen, zal toch de kortste weg nemen en dat is via de De Pintelaan, over de bruggen richting Parkbos.

Fietsers uit het westen van Gent zullen langs de Ringvaart doorrijden naar de Parkbosbruggen ofwel via de Beukenlaan en het centrum van Sint-Denijs-Westrem het Parkbos bereiken. De drukke Kortrijksesteenweg, met zijn vele op- en afritten, dubbele tweevaksbaan en aanliggend fietspad, biedt geen veilige oplossing voor fietsers, die deze verkeersas veelal zullen mijden.

De bezwaarschrijver suggereert een tunnel onder de E40 ter hoogte van de Kortrijksesteenweg.

Qua uitvoeringsmethode zijn er 2 opties:

OPTIE 1: De E40 moet opengebrouwen worden ter hoogte van het knooppunt.

AWV heeft aangegeven tijdens werkgroepvergaderingen dat een dergelijke uitvoeringsmethode een heel grote verkeersimpact zal hebben op de E40. Dit is niet wenselijk gezien het belang van deze verkeersas.

OPTIE 2: Er moet onder de E40 geboord worden.

In de haalbaarheidsstudie van TUCRail werden 2 booralternatieven besproken:

“Een mogelijkheid om de E40 niet te onderbreken is het procédé toe te passen van het persen van prefab kokerelementen onder de E40. Gezien echter de grote afmetingen van de elementen is dit niet mogelijk zonder impact op de bedrijfszekerheid van het bovenliggende verkeer. Het persen van deze elementen op een geringe diepte geeft niet onbelangrijke zettingen. Door de grote weerstand zullen voorafgravingen aan het front noodzakelijk zijn (inwendig vanuit het kokerelement) met té grote risico's voor het bovenliggende verkeer. Vandaar dat deze piste werd verlaten. Een alternatief procédé bestaat uit het onderboren onder gecontroleerde druk (een gesloten tunnelboormachine onder bentonietdruk). Dit vereist evenwel een ronde doorsnede en minimaal één tunneldiameter gronddekking boven de tunnel. Voor zo'n beperkt traject is dit economisch gezien niet verdedigbaar.”

De techniek met tunnelboormachine vereist minimum 1 tunneldiameter gronddekking : dit is een absolute technische vereiste bij deze techniek en betekent dat je over het volledige tracé die dekking zeker nodig hebt. Een gelijkgrondse fietstunnel is dus niet mogelijk met deze uitvoeringswijze. Ook is de vaste kost zeer hoog: vertrekschacht, ontvangtschacht en aan- en afvoer van de tunnelboormachine.

Beide uitvoeringsmethodes werden om bovenstaande redenen niet weerhouden.

Een fietstunnel verhoogt niet wezenlijk het fietscomfort. De fietser zal met deze oplossing gedwongen worden om langs de N43 te rijden. Deze drukke verkeers-as ontsluit woonzones, handelszaken, kantoren. Er zijn veel in- en uitritten zodat er meerdere conflictpunten zijn langs de N43 en het ongevalsrisico voor fietsers hierdoor verhoogt. Ook is de belevingswaarde voor fietsers nihil. De oversteekbaarheid voor fietsers is op de N43 verre van optimaal. Dit is dus geen alternatief voor de fietsbruggen. Ruimte voor een dubbelrichtingsfietspad op de N43 is in de toekomst niet gegarandeerd. Omdat de N43 geselecteerd is als een secundaire weg type III (een openbaar vervoersas) wordt onderzocht of een tram op eigen bedding kan gerealiseerd worden op dit tracé.

Fietsers uit Gent-Centrum of De Pinte en Sint-Martens-Latem gebruiken nu, als alternatief voor de Kortrijksesteenweg, veelal de voorgestelde route. Voor een belangrijk aandeel van deze fietsers zal de route over de De Pintelaan – Parkbosbruggen – Oude Spoorweg echter een kortere route zijn dan degene die ze nu volgen.

De mobiliteitsstudie die bij Traject is besteld in het kader van BUZZ Gent bouwt voort op het reeds uitgevoerde studiewerk voor het Parkbos. Het diept onder andere de studie van de Provincie Oost-Vlaanderen (raamplan mobiliteit – 2011) verder uit en werkt concrete doelstellingen voor het projectgebied uit. Voor de ontwikkeling van de langzame verkeersas op de Oude Spoorwegverbinding is reeds heel wat studiewerk gebeurd en is de besluitvorming lopende. De mobiliteitsvisie zal zich focussen op nog niet opgeloste mobiliteitsknelpunten uit of in de omgeving van het projectgebied.

Er is geen nulmeting voor de Oude Spoorwegverbinding. Grote delen van de toekomstige fietsas op de Oude Spoorwegverbinding waren tot voor kort amper toegankelijk (zone tussen Klossestraat en Rijnvisschestraat).

Door de omvang van het gebied, de vele toegangen, het feit dat nog maar 1 deelgebied van het volledige project afgewerkt werd (portaal en boskern Grand Noble), het onmogelijk is een onderscheid te maken tussen recreatief en functioneel fietsverkeer in het projectgebied via fietstellingen, het gebied heel wat woonwijken bevat,... lijkt een nulmeting weinig relevant.

Eenmaal de fietsas op de Oude Spoorweg gerealiseerd is, zal via fietstellingen de evolutie van het fietsverkeer op deze as gemeten worden.

Bezwaar 7

De aanvraag voldoet niet aan een aantal technische vereisten (CEMT Classificatie ifv vrije doorvaarthoogte en veiligheid) **en architecturale doelstellingen.**

Bespreking

CEMT Classificatie

Het Westervak van de Ringvaart is slechts beperkt onderhevig aan waterpeilschommelingen. Enkel tijdens wassen stijgt het water op het Westervak tot enkele decimeter boven het normaal peil, op momenten dat het water van Leie en Boven-Schelde niet snel genoeg kan afgevoerd worden naar zee. Een handhaving van het normaal peil op het Westervak is derhalve slechts in uitzonderlijke omstandigheden niet mogelijk. Vanaf een peil van 5,90 m TAW wordt 3-laagse containervaart verboden op het Westervak van de Ringvaart om Gent. Algemeen kan gesteld worden dat het normaal peil grotendeels gehandhaafd kan worden zodat er geen problemen zijn voor de 3-laagse containervaart. Verder is het zo dat tijdens wasperiodes de scheepvaart sowieso al beperkt is omdat, wegens de grote stroming op Leie en Boven-Schelde, veel schippers aan de kant gaan liggen.

De bruggen op het Albertkanaal worden inderdaad verhoogd naar 9,10m ten behoeve van 4- laagse containervaart. Het Albertkanaal is echter een klasse VI-waterweg. Het Westervak van de Ringvaart is op vandaag een klasse Va-waterweg. Er wordt niet verwacht dat de Ringvaart tot een klasse VI-waterweg zal evolueren.

Het verhogen van de Parkbosbruggen naar een vrije hoogte van 9,10m zal bovendien enkel maar nut hebben als alle andere bruggen op Westervak verhoogd worden. Het gaat hier over 20 bruggen waarvan 4 spoorbruggen. Daarnaast dienen ook alle bruggen op de andere waterlopen zoals Leie, Kanaal Gent-Oostende en Boven-Schelde verhoogd te worden om baten te kunnen hebben van deze hogere doorvaarthoogte. Het spreekt voor zich dat het over een zeer zware investering gaat.

Tenslotte wordt nog aangegeven dat de doorvaarthoogte een belangrijke impact heeft op de lengte van de aanloophellingen van bruggen. Een toename van de doorvaarthoogte met twee meter heeft een toename van de aanloophellingen met ca. 2 x 50m tot gevolg. Dit is niet alleen nadelig voor het comfort van de fietser, maar heeft ook belangrijke financiële en ruimtelijke gevolgen.

Met een doorvaarthoogte van 7,30m voor de Parkbosbruggen menen wij dat voldoende toekomstgericht ontworpen wordt.

Veiligheid

De brug is breed genoeg ontworpen (3,5m rechte bruggen en 4,5m spiraalhelling) om een gemengd gebruik van fietsers en wandelaars mogelijk te maken.

Op de brug zelf zal het fietspad voldoende duidelijk leesbaar zijn, zodat foutieve bewegingen worden vermeden.

Er is onderzoek geweest naar spiraalvormige hellingen in Moeskroen en Roeselare (plaatsbezoek van 07/01/2013)

Het ontwerp houdt rekening met verkeersveilige kruisingen van de wegen.

Om conflicten te vermijden tussen fietsers en autoverkeer in de De Pintelaan maakt de omgevingsaanleg aan de landing deel uit van de bouwvraag. Het fietspad naast brug wordt verhoogd aangelegd ten opzichte van naastgelegen autorijstrook. Dit vergroot de veiligheid voor fietsers. De oversteekplaats voor fietsers en voetgangers is ontworpen aan de leerlingenuitgang van de school Bert Carlier (asverschuiving in de rijbaan voor snelheidsvermindering auto's).

De situatie voor fietsende scholieren zal eveneens verbeteren aangezien er een vrijliggende fietsas gecreëerd wordt en de scholieren niet meer gemengd worden met het autoverkeer langs de N60 of N43.

Er is rekening gehouden met strooien tegen sneeuw en ijzel op de bruggen. Zoutstrooiers kunnen de brug oprijden.

Architectuur

De Vlaams Bouwmeester schrijft over deze bruggen: 'De kwaliteiten in het voorstel worden vooral gezien in het uitnodigende en de openheid van de brugstructuur die sober, slank en elegant ontworpen is. Het is grotendeels betonnen brug die qua dimensionering vergelijkbaar is met stalen brugconcepten, wat een bijzondere prestatie is.'

De randvoorwaarde dat de bruggen een belangrijke bakenfunctie moeten hebben is voor een deel afgezwakt in de projectdefinitie voor het wedstrijdontwerp. Hier werden de bruggen omschreven als belangrijke symboolwaarde voor de stad Gent. De woorden 'landmark' en 'statement' werden niet meer gebruikt.

Bezwaar 8

Inrichting De Pintelaan

Er is bezorgdheid bij het voorzien van niveaoverschillen met vrees voor overlast.

Daarnaast wordt de bezorgdheid geuit omtrent de goede toegang tot de bestaande opritten na de heraanleg.

Bespreking

Er wordt ter hoogte van de geplande as-verschuiving in de De Pintelaan geen niveaoverschil gerealiseerd voor doorgaand verkeer. De bestaande hoogte van het wegprofiel blijft behouden bij de asverschuiving in de De Pintelaan. Er wordt enkel een nieuwe laag asfalt voorzien.

De ergonomische toegang tot de bestaande opritten blijft verzekerd, ook na de heraanleg.

Bezwaar 9

Inrichting Leebeekstraat

Er is onvoldoende ruimte voorzien voor de brandweer en Ivago.

Ter hoogte van de toegang naar de schuttersclub worden te weinig parkeerplaatsen voorzien.

Er wordt gevraagd om de opritten ter hoogte van huisnrs. 8 en 10 ook in betonstraatstenen uit te voeren.

Bespreking

In de Leebeekstraat kant E40 is er voldoende wegbreedte aangelegd (4,75m) dat leveringen kunnen blijven gebeuren. De strook voor de erftoegangen van woningen nrs 14 en 16 bedraagt 9,80m met keerpunt voor wagens in grasdallen. Grotere voertuigen (bv vrachtwagens type Ivago) zullen tot aan de inrit van de percelen kunnen rijden en achteruit terug moeten wegrijden (in realiteit zullen ze wellicht achteruit de doodlopende weg inrijden). Er is draaimogelijkheid ter hoogte van de nieuw aan te leggen erftoegangen.

De brandweer heeft de uitwerking van de plannen mee opgevolgd en hun advies hierop gegeven.

Zij kunnen aanrijden en zich ook opstellen op de strook wegenis tussen de brug en de inritten naar woningen nrs. 14 en 16 (breedte 9,80m).

De activiteiten van de schuttersclub betreffen slechts occasionele evenementen van dergelijke omvang (1 à 2x per jaar). De omgevingsaanleg afstemmen op zulke uitzonderlijke gebeurtenissen is niet opportuun. Er zal dan ongewild een aantrekkingskracht komen voor wagens doorheen de wijk. De parkeerplaatsen achteraan zijn enkel bedoeld voor zeer lokaal verkeer.

De schuttersclub maakt deel uit van het park en dient in hoofdzaak de parkparking te gebruiken aan de Kortrijksesteenweg, zeker bij activiteiten met een groter bezoekersaantal.

Indien nodig zal de Stad Gent een schrijven richten om hen hierop te wijzen. Via handhaving dient er over gewaakt te worden dat er niet foutief wordt geparkeerd.

Het realiseren van een oprit in betonstraatstenen voor huisnrs. 8 en 10 wordt meegenomen in de werken omgevingsaanleg en zal beantwoorden aan de geldende normen voor aanleg van opritten bij de stad Gent (vooral breedte is gestandaardiseerd).

In uitvoering van art. 4.2.25 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening neemt de gemeenteraad een beslissing over de zaak van de wegen alvorens het vergunningverlenende bestuursorgaan (in dit geval de gewestelijke stedenbouwkundig ambtenaar) een beslissing neemt over de vergunningsaanvraag.

De voorliggende plannen omvatten het aanleggen van fietsers- en voetgangersbruggen over de Ringvaart/R4 en over de E40 met omgevingsaanleg en de aanleg van een fietspad op de oude spoorwegbedding tussen Rijvisschestraat en E40 in het kader van het project 'Groenpool Parkbos'. De omgevingsaanleg vormt een belangrijk onderdeel voor het functioneren van de bruggen. Ze zorgen voor aansluiting van de brughellingen op de aangrenzende wegenis, erftoegangen worden geherpositioneerd door inplanting van de hellingen en integreren van schermfunctie (tegen inkijk) tussen aanloophellingen en nabijgelegen woningen. De Parkbosbruggen kunnen moeilijk functioneren zonder aansluitende omgevingsaanleg. De bruggen en wegenis met fietspad moeten gecombineerd én aansluitend op elkaar dienst kunnen doen. Dit wordt best bekomen met een geïntegreerd ontwerp waar beide op elkaar zijn afgestemd.

1. Fietspad en helling oude spoorweg

In het kader van het 'Inrichtingsproject oude spoorwegverbinding' wordt de aanloop naar de fietsbrug over de E40 ingericht door de Vlaamse Landmaatschappij (VLM). Voor dit deel van de Oude Spoorwegbedding tot aan de Rijvisschestraat werd eerder reeds een stedenbouwkundige vergunning verleend. Het tracé volgt hier het oude spoorwegtracé dat nog op een verhoogde bedding in het landschap aanwezig is. De ontwerper stelt voor om de brug met een rechte aanloophelling te construeren van 4%. Deze brug zal starten op betonpijlers en vlak voor de E40 rusten op twee V-vormige stalen pijlers. Bij de landing op de oude spoorweg wordt nog een klein stukje in beton aangelegd, om putvorming te vermijden. Tevens wordt een dienstweg (voor onderhoud e.d.) aangelegd naast de brughelling, die gedeeltelijk zal vergroenen met spontane vegetatie. Indien ze benut moet worden, volgt eerst een maaibeurt.

2. Brug over E40

De brug over de E40 is opgebouwd uit een stalen koker met een constante breedte van 1,00 m en een variabele hoogte en een betonnen brugdekplaat met een nuttige breedte van 3,50 m. De borstwering wordt 1,20 m hoog. De V-vorm van de steunpunten van de brug worden ont dubbeld tot een W-vorm voor de steunpunten van de hoofdbrug en de toegangshelling Oudespoorweg.

3. Helling Leebeekstraat, kant E40

De landing in de Leebeekstraat zal mogelijk gemaakt worden door een dubbele (twee niveaus) cirkelvormige spiraal. Voor voetgangers wordt een trap voorzien die bovenaan de helling aansluit.

Deze vorm voor de toegangshelling is het eindresultaat van een onderzoek naar mogelijke aansluitingen die voldoen aan de specifieke randvoorwaarden. Om meer veiligheid en functionaliteit aan de spiraalvormige helling te geven is geopteerd om de breedte van de oprijhelling te verhogen naar 4,50 m nuttige breedte.

Om de spiraalvormige helling te kunnen inpassen en de erftoegangen voor woningen met huisnr. 14 en 16 te kunnen garanderen, is een gedeeltelijke inname nodig van perceel met huisnr. 21.

Vandaag zijn er hieromtrent minnelijke gesprekken lopende tussen de eigenaar en de stedelijke dienst vastgoedbeheer.

Aan de spiraalhelling zijn de erftoegang voor woningen met huisnr. 14 en 16 gedeeltelijk verplaatst. Ze worden aangelegd in betonstraatsteenverharding. Er is een keerpunt in grasdallen voorzien ter hoogte van huisnr. 14 en 16, dat gesimuleerd is zodat vrachtwagens de oprit kunnen bereiken. De toegang tot de spiraalhelling wordt aangelegd in

uitgewassen beton. Een deel van de open gracht aan de even kant van de Leebeekstraat wordt ingebuisd, de langsracht langs de E40 wordt deels uitgebreid tot wadi om meer buffercapaciteit te voorzien. Om inkijk te vermijden tussen passanten op de spiraalvormige helling en woning met huisnr. 21 wordt een scherm geplaatst tussen brug en perceelsgrens. Dit scherm wordt opgebouwd uit een frame, bekleed met houten latten (cfr huisstijl Parkbos). Tussen perceel en scherm wordt nog een groenscherm aangeplant.

4. Helling Leebeekstraat, kant R4

Er wordt een rechte brughelling voorgesteld in de Leebeekstraat, en deze ligt op voldoende afstand van het Maaltepark (minimaal 5 m) en volledig naast de bestaande wegenis. Er wordt ook een groenscherm (bomen, soort nog te bepalen) aangelegd tussen de brughelling en de woningen. Hierdoor zal er een asverschuiving van de rijweg komen. Onder de brughelling worden parkeerplaatsen voorzien in uitgewassen beton, zodat ze, indien de nood zich later zou stellen, ook gebruikt kunnen worden als uitbreiding van de naastgelegen fietsenparking. Tussen de parkeerstrook en de weg wordt een zone in grasdallen aangelegd, zodat het bomenscherm voldoende lucht/vocht krijgen. De aansluiting van de R4 wordt aangelegd in uitgewassen beton, de eraansluitingen in betonstraatstenen. De fietsbrug landt net voor de Maaltebeek en het fietspad maakt dan een bocht tot op de Leebeekstraat (de borstwering volgt de bocht mee). De hellingsgraad van deze brughelling is met een halve percent gestegen tot 4,5% doordat de overwelling van de Maaltebeek geschrapt is.

5. Brug over R4 en Ringvaart

De brug over de Ringvaart-R4 is technisch gelijkaardig aan de brug E40. Het brugdek beschrijft een (licht) S-vormig tracé in planzicht, terwijl de staalkoker een rechtlijnige verbinding vormt tussen de aansluitingen met de toegangshellingen. Hierdoor varieert de onderlinge positie tussen brugdekplaat en staalkoker continu over de lengte van de brug. De brug wordt ondersteund door pijlers met een karakteristieke V-vorm. Dit creëert eenheid en uniformiteit binnen het globale ontwerp. De pijlers komen toe op een op palen gefundeerde ellipsvormige betonnen sokkel in de berm naast de Ringvaart.

6. Helling De Pintelaan

Er is voor gekozen de rechte brughelling in te planten op een afstand van 1,60 m naast de bestaande haag van de school 'Instituut Bert Carlier' (IBC) in de groene berm. Hierdoor wordt het bestaande wegprofiel van de De Pintelaan grotendeels gevrijwaard. In eerste instantie worden minimale aanpassingen voorzien aan de landing van de brughelling. Bepaalde wegdelen worden heraanlegd en andere delen zullen via een aanpassing van de verfmarkering gebeuren. Het wegdek wordt uitgevoerd in asfalt, de fietspaden in betonverharding. Er komt een asverschuiving ter hoogte van de schooluitgang IBC, zodat fietsers komende van R4-fietspad hier gemakkelijk kunnen draaien op de brug. De toegang tot het IBC voor vrachtwagens wordt verplaatst, dichterbij de R4 toe. Er komt ook een busparkeerplaats naast de schooluitgang.

Op voorstel van het college van burgemeester en schepenen

Beslist het volgende:

Artikel 1:

Keurt goed het wegtracé en de concrete inrichting zoals uitgewerkt in de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag nr. 2015/04138 (het aanleggen van fietsers- en voetgangersbruggen over de Ringvaart/R4 en over de E40 met omgevingsaanleg en aanleggen van een fietspad oude spoorwegbedding tussen Rijvisschestraat en E40 in het kader van het project Groenpool Parkbos), toegevoegd als niet digitale bijlage bij dit besluit.

Afdeling Stedenbouwkundige Vergunningen - Stedenbouw en Ruimtelijke Planning

Dit besluit kadert in volgende activiteit: AC34300 Behandelen van stedenbouwkundige vergunningen en verkavelingsaanvragen.

HET OPENBAAR ONDERZOEK

In toepassing van de Vlaamse codex Ruimtelijke Ordening en het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000, en latere wijzigingen, betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingsaanvragen, is de aanvraag onderworpen aan een openbaar onderzoek.

De aanvraag is verzonden naar de gemeente **GENT** voor de organisatie van het openbaar onderzoek. Het vond plaats van 18/09/2015 tot 18/10/2015. Er werden 3 schriftelijke bezwaren en 1 petitielijst ingediend. De bezwaren handelen over:

1. De realisatie van de voorgestelde bruggen wordt fundamenteel in vraag gesteld.

Door het opsplitsen van de noodzakelijke vergunningsaanvragen voor het volledige traject wordt het onderzoek naar mogelijke alternatieven voor de bruggen ondermijnd, en kan er geen zekerheid worden geboden over de realisatie van het volledige project.

De oorspronkelijke motivering was gesteund op het geplande wetenschapspark, nu deze zone is vernietigd door de Raad van State vervalt dit motief.

Bovendien zijn de eerder vergunde delen langsheen de oude spoorwegbedding nog niet aangevat en worden eerdere vergunningen nog betwist bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

Op 12/02/2015 werd de vergunning verleend voor de fietsersbrug over de R4/Ringvaart. In het geval dat de voorliggende aanvraag wordt vergund, welke van beide vergunningen primeert dan?

Volgens bezwaarindieners wordt deze aanvraag beschouwd als een economisch onverantwoorde uitgave en absoluut geen prioritaire noodzaak.

2. De aanvraag slaat niet enkel op openbaar domein, wat verkeerdelijk wordt vermeld in de nota. De onteigeningen zijn nog niet afgerond. Stad Gent als aanvrager wordt juridisch in vraag gesteld.

3. Het dossier is onvolledig en hierdoor onontvankelijk.

Er gebeurde ook een procedurele vormfout

Volgende tekortkomingen worden opgemerkt:

- Ontbreken van alle kadastrale gegevens
- Geen goedgekeurde inrichtingsstudie en reconversierapport voor de volledige Kasteelparkgebiedzone
- Geen machtiging van AWW
- Geen vermelding van het aantal te rooien en nieuw aan te planten bomen
- Onvolledige ruimtelijke en historische context
- Geen verwijzing naar besluit inzake voetgangersverkeer, fietsvademecum, toegankelijkheidstoets
- Geen natuurtoets en watertoets
- Geen melding van vrije stroken langs autosnelwegen (10 en 30 m)
- Vermelding van foutieve postcodes en titels (o.a. 9052 ipv 9000)
- Sommige foto's zijn niet actueel.

Procedurele vormfout: foutieve weergave van datum openbaar onderzoek op één van de bekendmakingsaffiches

4. De aanvraag is niet verenigbaar met de voorschriften van het RUP Parkbos.

De inrichting van de aanloophelling, brug en omgevingsaanleg in de Leebeekstraat strijdt met de voorschriften van het Kasteelparkgebied en de overdruk dreef en kunstwerken. De bouw van de bruggen strijdt met het algemeen voorschrift voor de groenpool parkbos.

5. De aanvraag bevat geen milieueffectenrapportage.

Overeenkomstig de Europese richtlijn 85/337/EEG is een milieueffectrapportage verplicht voor projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

Het project heeft nochtans grote gevolgen voor planten, dieren en ecosystemen, geluid en trillingen, het aanwezige erfgoed, bijkomend afval, volksgezondheid, privacyhinder, mobiliteit en veiligheid.

De oude spoorweg is wederrechtelijk ingericht als werfweg naar het Rijvisscheproject, aangezien de verleende vergunning slechts geldig was voor een termijn van 2 jaar, die op heden al verstreken is.

6. De aanvraag wordt niet gekaderd in een globale mobiliteitsstudie.

Er werd niet ten gronde onderzocht of alle bezoekers uit Gent gebaat zijn met de geplande bruggen.

7. De aanvraag voldoet niet aan een aantal technische vereisten (CEMT Classificatie ivf vrije doorvaarthoogte en veiligheid) en architecturale doelstellingen.

8. Inrichting De Pintelaan

Er is bezorgdheid bij het voorzien van niveauverschillen met vrees voor overlast.

Daarnaast wordt de bezorgdheid geuit omtrent de goede toegang tot de bestaande opritten na de heraanleg.

9. Inrichting Leebeekstraat

Er is onvoldoende ruimte voorzien voor de brandweer en Ivago.

Ter hoogte van de toegang naar de schuttersclub worden te weinig parkeerplaatsen voorzien.

Er wordt gevraagd om de opritten ter hoogte van huisnrs. 8 en 10 ook in betonstraatstenen uit te voeren.

Na onderzoek van de bezwaren en opmerkingen worden volgende standpunten hieromtrent ingenomen:

1. Er werd wel degelijk een onderzoek naar alternatieven gevoerd, met name in de startnota voor de fietsbruggen (procedure fietsfonds voor Provinciale auditcommissie en Regionale Mobiliteitscommissie). Tevens werden de krijtlijnen voor dit tracé vastgelegd in het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Parkbos Gent, dat op haar beurt kadert in een globaal inrichtingsplan waardoor er voldoende zicht is op het totaalbeeld om deze aanvraag te beoordelen.

In de vernoemde startnota werden enkele alternatieven voor deze fietsas bestudeerd. Een eerdere studie (Tuc Rail, Haalbaarheidsstudie fiets- en voetgangersbruggen over de Ringvaart/R4 en de E40) uit 2010 bestudeerde de verschillende types bruggen en bekeek ook een tunnelvariant. De startnota bespreekt tevens enkele varianten van de bruggen, voorgesteld door het plaatselijke actiecomité.

Het is op basis van de gevoerde onderzoeken samen met een afweging inzake prioriteit en kostprijs dat de uiteindelijke beleidskeuzes zijn gemaakt.

Het doel van de Parkbosbruggen is breder dan alleen maar de ontsluiting van het initieel geplande Wetenschapspark Rijvissche. Voornamelijk de bereikbaarheid van de groenpool Parkbos voor de inwoners van Gent vormt een belangrijke motivatie voor de Parkbosbruggen, wat in de verschillende studies werd onderbouwd en aangetoond. Het wegvallen van de motivatie van de overbrugging N60 (over de ovonde) door de vernietiging van het wetenschapspark heeft maar een minieme invloed op de noodzaak voor de aanleg van de Parkbosbruggen.

Het klopt niet dat iedere bezoeker de geplande Parkbosbruggen zal gebruiken om naar het Parkbos te komen. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de rol die de Parkbosbruggen zullen hebben voor recreatieve fietsers en voor functionele fietsers.

Het functioneel belang van de bruggen is voornamelijk van toepassing voor fietsers die van het zuiden van Gent komen (Sint-Martens-Latem, Deinze, Nazareth, De Pinte, Zwijnaarde ten westen van de N60 en Sint-Denijs-Westrem). Zij zullen de fietsbruggen gebruiken als korte en veilige route naar de schoolcomplexen of bedrijventerreinen ten zuiden van Gent. In de startnota werd een inschatting gemaakt van het potentieel aan fietsers dat de fietsbruggen zou kunnen gebruiken als functionele fietsroute. Het is om die reden dat de fietsas onderdeel uitmaakt van het netwerk Lange Afstandfietspaden (LAF) en het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF).

Daarnaast hebben de Parkbosbruggen ook een recreatieve meerwaarde. Het fietsroutenetwerk, dat nu de N60 volgt, zal na aanleg van de bruggen aangepast worden zodat deze over de bruggen en de Oude Spoorweg loopt. Deze route biedt immers meer belevingswaarde en is een veiligere route dan de huidige route over de N60.

Fietsers vanuit Merelbeke zullen inderdaad een andere route volgen. Fietsers vanuit het centrum van Gent of de oostelijke gemeenten (Ledeberg, Sint-Amandsberg) zullen eerder het fietspad langs de Ringvaart/R4 gebruiken tot aan de Parkbosbruggen (veiligere route) of volgen de De Pintelaan. Deze routes zijn korter dan een eventuele route langs Hamerlandtrageel, over de nieuwe bruggen aan de Ghelamco Arena, langs trekweg Boven-Schelde via centrum Zwijnaarde naar het Parkbos.

De functionele fietser die deze route moet doen, zal toch de kortste weg nemen en dat is via de De Pintelaan, over de bruggen richting Parkbos.

Fietsers uit het westen van Gent zullen langs de Ringvaart doorrijden naar de Parkbosbruggen ofwel via de Beukenlaan en het centrum van Sint-Denijs-Westrem het Parkbos bereiken. De drukke Kortrijksesteenweg, met zijn vele op- en afritten, dubbele tweevaksbaan en aanliggend fietspad, biedt geen veilige oplossing voor fietsers, die deze verkeersas veelal zullen mijden.

Op 17 november 2014 werden de werken aan de eerste fase van de oude spoorwegverbinding aangevat. Het project oude spoorwegverbinding met aansluitend twee fietsbruggen werd inderdaad in stukken opgedeeld om de realisatie te kunnen versnellen. Een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag in verschillende fasen kent bovendien zijn verklaring aangezien er verschillende opdrachtgevers verantwoordelijk zijn voor verschillende delen van het traject.

Er werd geen schorsingsverzoek ingediend voor de vergunning van de oude spoorwegverbinding. De Raad voor Vergunningsbetwistingen heeft zich op heden nog niet over dit dossier uitgesproken.

De bouwheer heeft wel degelijk kennis van de lopende procedures bij de Raad voor Vergunningbetwistingen, zowel tegen de herinrichting van de oude spoorweg tussen Rijvisscheen Klossestraat (2012/70012) als tegen de recent afgeleverde vergunning voor aanleg van de fietsbrug over R4 / Ringvaart (2014/70121). De lopende procedures weerhouden de bouwheer er echter niet van om deze vergunningen uit te voeren (er is immers geen schorsing uitgesproken), of alsnog een nieuwe aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning in te dienen.

Voorliggende handelingen zijn echter in principe niet noodzakelijk afhankelijk van andere ingrepen (bijvoorbeeld de eerder verleende vergunning voor de inrichting van de oude spoorwegbedding). De fietsbruggen en aansluitende stukken kunnen op zich volledig autonoom functioneren binnen de projectsite van het Parkbos. Met dit traject wordt het Parkbos rechtstreeks ontsloten met het centrum van Gent via een veilige voetgangers- en fietsverbinding, meerbepaald tussen de De Pintelaan en de Rijvisschestraat.

- In het geval dat over éénzelfde project meerdere vergunningen worden ingediend, zal steeds de meest recente vergunning gelden. Voorliggende vergunning voor de bouw van de parkbosbruggen, omgevingsaanleg en fietspad overschrijft dus de eerder verleende vergunning voor de fietsbrug over de R4/Ringvaart, omgevingsaanleg De Pintelaan en fietspad op de oude spoorwegbedding (dd. 12/02/2015).

- Het argument inzake de kostprijs van de bruggen is stedenbouwkundig niet relevant en dient bijgevolg niet in overweging genomen te worden bij de eigenlijke afweging naar de ruimtelijke inpasbaarheid van het project. Het uitvoeren van een maatschappelijke kosten-baten analyse is, in toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 aangaande de dossiersamenstelling van stedenbouwkundige aanvragen, niet noodzakelijk in functie van de stedenbouwkundige aanvraag.

2. Het feit dat er nog een onteigeningsprocedure loopt wordt vermeld in de beschrijvende nota. Aan de procedure voor gerechtelijke onteigening gaat steeds een minnelijke fase vooraf.

De onderhandelingen met betrekking tot dit dossier lopen nog. De onteigende heeft gevraagd om de mogelijkheid te bekijken zijn volledig perceel te kunnen verkopen. Het onderzoek daarover loopt bij het overheidsbedrijf Sogent. Ook voor het perceel op de oude spoorweg lopen de onderhandelingen tussen eigenaars en VLM als onteigenende instantie.

Betreffende de juridische waarde van de stad Gent als aanvrager van de stedenbouwkundige vergunning geldt het volgende. De aanvrager van een stedenbouwkundige vergunning hoeft niet noodzakelijk eigenaar te zijn van het

perceel of percelen in kwestie, noch over een machtiging te beschikken van de eigenaar of een bestuur. Het bekomen van eigendomsrechten, of een afgesloten onteigeningsprocedure is geen voorwaarde voor het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning.

In de samenwerkingsovereenkomst tussen de verschillende partners werd stad Gent als bouwheer aangewezen (met uitzondering van het deel tussen de brug over E40 en de Rijvisschestraat waarvoor VLM optreedt als bouwheer). Stad Gent zal ook eigenaar en beheerder van de bruggen worden. Een cofinanciering door verschillende partijen is geregeld via dezelfde samenwerkingsovereenkomst.

3. De stedenbouwkundige aanvraag werd op 2 september 2015 volledig en ontvankelijk verklaard.

Voor wat betreft de vernoemde tekortkomingen:

- Alle relevante kadastrale gegevens worden aangegeven in het dossier, zowel tekstueel als op plan.
- Bij de aanvraag werd een inrichtingsstudie bijgevoegd, zoals omschreven in de voorschriften van artikel 1 van het RUP. In dit artikel wordt niet aangegeven wat het statuut van deze inrichtingsstudie moet zijn. De inrichtingsstudie is een informatief document, waarop de vergunningverlenende overheid onder meer steunt bij de beoordeling van de vergunningsaanvraag. De studie geeft aan hoe het project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is binnen het gebied en/of de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied. Hiermee is voldaan aan de geldende voorwaarden van het GRUP.

Een reconversierapport is niet vereist bij voorliggende aanvraag, vermits er geen werken worden uitgevoerd aan bestaande gebouwen of nieuwe gebouwen worden opgericht, noch aanpassingen aan de recreatieve infrastructuur in het Maaltepark omvatten.

- Een machtiging van AWW vormt geen verplicht onderdeel van een vergunningsaanvraag. Louter informatief kan worden meegegeven dat het Agentschap Wegen en Verkeer op 28/05/2015 een afwijking verleende op de vrije 30 meterzone naast de snelweg.

- De te rooien bomen zijn aangeduid in de respectievelijke plannen en olopend genummerd.

Het aantal nieuw aan te planten bomen is niet in een overzicht opgenomen. Uit de deelplannen kan wel afgeleid worden hoeveel nieuw aan te planten bomen er komen.

- De historische context betreft geen verplicht onderdeel van de dossiersamenstelling en wordt enkel ter situering meegegeven.

- De verwijzing naar de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake wegen voor voetgangersverkeer in de stedenbouwkundige aanvraag is niet verplicht, doch dient deze te worden gerespecteerd (hetgeen hier het geval is). De hellingsgraad bedraagt minder dan 5%, hetgeen in overeenstemming is met de verordening.

De gewestelijke stedenbouwkundige verordening is inzake de bruggen niet van toepassing op de aanvraag. De fiets- en wandelverbinding zelf voldoet aan de verordening.

De aanvraag heeft geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone tot gevolg, zodat er geen passende beoordeling diende te worden toegevoegd aan de aanvraag. In de Mer-screeningsnota worden de mogelijke effecten van de aanvraag onderzocht en wordt besloten dat de aanvraag geen aanzienlijke milieueffecten veroorzaakt. Dit werd door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar bevestigd bij de verklaring tot volledigheid en ontvankelijkheid van het dossier.

In de beschrijvende nota wordt de afwatering van de bruggen en het fietspad besproken. De ingrepen aan de bestaande gracht aan de zijde van de Leebeekstraat/E40 worden onder paragraaf 4.3. toegelicht.

- De bouwrijpe zones langs de E40 worden wel degelijk aangeduid op de relevante plannen.

- Het voorwerp en ligging van de aanvraag wordt duidelijk omschreven op de diverse plandocumenten, aanvraagformulier en in de beschrijvende nota, waardoor deze vermeende fouten geen aanleiding kunnen geven tot misinterpretatie.

- Er zijn voldoende foto's in het dossier aanwezig die de actuele toestand van het gebied weergeven.

Procedurele vormfout: Alle bekendmakingsaffiches vermeldden begin- en einddatum van het openbaar onderzoek, respectievelijk 18/9 en 18/10. Bij nazicht bleek er één affiche twee maal de datum 18/9 te vermelden. Deze administratieve vergissing werd binnen de 1e week na aanvang van het openbaar onderzoek rechtgezet. De bekendmaking gebeurde voorts volledig cfr. de geldende procedure. Vermits de bezwaren binnen de wettelijke termijn van het openbaar onderzoek zijn overgemaakt aan het stadsbestuur, kan worden besloten dat de bezwaarindieners voldoende op de hoogte was van het openbaar onderzoek.

4. De aanvraag is niet in strijd met het algemeen voorschrift onder art 1.1. Groenpool Parkbos.

- Er is geen sprake van nieuwe weginfrastructuur, die niet voldoet aan de vernoemde uitzonderingen (in het bijzonder nieuwe voet- en fietswegen). De verschuiving van een deel van de Leebeekstraat dient weldegelijk als optimalisatie van het openbaar domein beschouwd worden. Het betreft geen nieuwe weginfrastructuur en het bestaande wegprofiel wordt niet verbreed.

- Het is correct dat in de stedenbouwkundige voorschriften voor de overdruk Dreef is omschreven dat de dreven worden uitgebouwd met symmetrisch en uniform aangepaste bomen aan weerszijden van de wegzate. Doch is hierover in artikel 1 (overdruk groenpool) een afwijkingmogelijkheid voorzien, namelijk dat, mits gunstig advies vanwege het Agentschap voor Natuur en Bos en – voor wat betreft de kasteelparken en dreven – gunstig advies van het Agentschap Ruimte en Erfgoed (nu: Agentschap Onroerend Erfgoed) kan worden afgeweken van de bepalingen met betrekking tot aanplantingen. Het Agentschap Onroerend Erfgoed bracht een voorwaardelijk gunstig advies uit over de voorliggende aanvraag, waarbij de inplanting en inrichting van de dreef niet in vraag werd gesteld. Bijkomend

kan worden verduidelijkt dat de aansluiting van de dreef op het grafisch plan indicatief is en niet tot in detail op perceelsniveau kan worden doorgetrokken.

In de genoemde delen van de Leebeekstraat en de De Pintelaan worden op dit ogenblik geen ingrepen uitgevoerd. In een latere fase kan hier alsnog een dreef uitgebouwd worden. Het tijdelijk niet uitvoeren van de dreef kan niet worden beschouwd als een strijdigheid met het RUP.

- De aanduiding van de 'kunstwerken' op het grafisch plan van het RUP is indicatief wat betreft de exacte inplanting en configuratie. De voorschriften laten verschillende mogelijkheden van type kunstwerk toe (brug, tunnel, ...) zonder reeds een uitspraak te doen over de exacte inplanting en configuratie. Bij de opmaak van het RUP was immers nog geen gedetailleerd ontwerp van de bruggen gekend. Het weergeven van beide constructies in detail op het grafisch plan zou zelfs beperkend werken en een goed ontwerp mogelijks in de weg staan. Doch kan worden besloten dat het voorliggend ontwerp voldoet aan alle voorwaarden gesteld in de stedenbouwkundige voorschriften en volgens de geest van het RUP. Beide bruggen situeren zich in het verlengde van de voormalige spoorwegbedding en op de aangegeven locaties van het grafisch plan. Ondergeschikt kan worden meegegeven dat de overdruk Kunstwerken een verfijsing betreft binnen de begrenzing van de groenpool parkbos, zoals voorzien in art. 1, en dat het voorzien van de parkbosbruggen op deze locaties in overeenstemming is met de overdruk.

- De aanvraag bevindt zich op de rand van de bestemming 'kasteelparkgebied' (art. 4).

In de toelichting wordt verduidelijkt dat de bruggen eveneens tot doel hebben om het portaal Maaltepark te verbinden met het stadscentrum, maar ook fungeren als landmark/baken.

De aanleg van fietspad en aanrijhelling van de fietsbruggen is wel degelijk te beschouwen als de aanleg van een pad. De landschapswaarden worden hierbij niet in het gedrang gebracht. Door de omgevingsaanleg wordt het landschap hier nog versterkt en wordt de bestaande ruimte tussen de haag van het Maaltebruggepark en de Leebeekstraat beter ingericht.

Verder wordt er verwezen naar volgende paragraaf uit de voorschriften: "Het park moet zodanig worden ingericht dat het zijn ecologische, landschappelijke en sociale functie blijvend kan vervullen, hetzij als privé-park, hetzij als openbaar park, en dat de karakteristieken van de kasteelparktuinen en de omgevende landschappen behouden blijven." De Leebeekstraat heeft historisch gezien een verbindende functie, en vormt dus een onderdeel van de sociale functies waarnaar het RUP verwijst. De realisatie van de bruggen herstelt deze verbindingsfunctie. Ook landschappelijk heeft deze nieuwe brug een meerwaarde, aangezien ze verwijst naar de voormalige spoorweg als baken in het historische landschap. Tot slot heeft de Leebeekstraat nooit deel uitgemaakt uit van het eigenlijke kasteelpark, waardoor met de realisatie van de brug geen negatieve impact wordt veroorzaakt op het landschap. Dit betekent dat ook de ecologische functie van het park wordt gevrijwaard en verder kan vervuld worden. Er dient ook vermeld dat het Agentschap Onroerend Erfgoed voorwaardelijk gunstig advies uitbracht over voorliggende aanvraag. Dat er ten aanzien van de geldende beschermingen geen bijzondere voorwaarden, andere dan het voorzien van dezelfde boomsoort om aan te sluiten bij het project oude spoorweg thv de Klossestraat, werden opgelegd.

5. Het dossier is vergezeld van een brief afkomstig van de dienst Mer (Vlaamse overheid) waarin uitdrukkelijk wordt gesteld dat deze aanvraag niet valt onder de milieubeoordelingsplicht, zoals bepaald in het MER-besluit van 10/12/2004. De in bijlage I en II aangeduide projecten hebben steeds betrekking op wegen bedoeld voor autoverkeer, hetgeen hier niet van toepassing is.

Dit werd verduidelijkt in de handleiding, opgesteld door de Dienst Mer (dd. 11 maart 2013), waarin volgende definitie van een 'weg' werd opgenomen: een openbare weg bestemd voor gemotoriseerd verkeer.

Het project komt wel voor op de lijst gevoegd als bijlage III van het Project-MER-besluit. De aanvraag heeft immers betrekking op een wijziging van projecten van bijlage I, II of III waarvoor reeds een vergunning is afgegeven en die zijn of worden uitgevoerd (rubriek 13).

Het dossier bevat een Mer-screeningsnota. Bij de ontvankelijkheids- en volledigheidsverklaring werd door de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar het volgende geconcludeerd:

'In de project-MER-screeningsnota die bij het dossier werd gevoegd, wordt aangetoond dat de milieueffecten van het voorgenomen project niet van die aard zijn dat zij als aanzienlijk moeten beschouwd worden. De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar verklaart zich akkoord met deze conclusie. De opmaak van een project-MER kan dus redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens bevatten over aanzienlijke milieueffecten. Derhalve is de opmaak van een project-MER niet nodig.'

- In het bijzonder voor wat betreft de aantasting van het aanwezige groen kan het volgende worden vermeld.

Het project Parkbos, waarvan de doelstellingen oa. in het RUP zijn opgenomen, heeft als doelstelling om een groenpool in het zuiden van Gent te realiseren. In die groenpool worden boskernen, natuurgebieden, dreven en andere landschapselementen ontwikkeld. Tevens zijn er doelstellingen rond mobiliteit, landbouw,... In het kader van de verschillende inrichtingsprojecten, kan het nodig zijn om bomen te verwijderen. Het verwijderen van enkele bomen doet echter geen afbreuk aan de projectdoelstellingen, gezien die een globale opwaardering van het landschap in de groenpool beogen. Er wordt echter steeds nauwlettend nagegaan of het verwijderen van groen al dan niet een significante impact heeft op de omgeving.

- Wat de impact op het nat natuurgebied Rijvissche betreft, is de landing van de brughelling op de Oude Spoorweg in nauw overleg met Agentschap Natuur en Bos besproken en verder uitgewerkt.

De brughelling wordt voornamelijk op palen geplaatst zodat er geen feitelijke barrière gevormd wordt in het natuurgebied. Er zal dan ook nagenoeg geen versnippering van het natuurgebied optreden.

Voor de plaatsing van de brug zal gebruik worden gemaakt van het oude tracé van de spoorwegbedding.

Tenslotte dient te worden vermeld dat met de keuze voor een brug i.p.v. een tunnel de impact op het nat natuurgebied tot een minimum wordt herleid; waar een ondertunneling zal leiden tot een grondwatertafelverlaging met een potentieel permanent biotoopverlies voor het nat natuurgebied, is hier bij de brug geen sprake van.

- Inzake privacy wordt opgemerkt dat bij de inplantingskeuze van de bruggen en het ontwerp van de omgevingsaanleg maximaal is rekening gehouden met het beperken van de hinder.

Het volledig wegnemen van enige inijk is weliswaar niet haalbaar, maar er worden zoveel als mogelijk milderende maatregelen voorzien zodat de gebruikers van de bruggen niet aangemoedigd worden om in de aanpalende woningen en tuinen te kijken, maar eerder de blik naar een andere kant te richten. Alle groenvoorziening op openbaar domein wordt onderhouden door de bevoegde (stads-)diensten.

De verschuiving van de spiraalhelling heeft vooral een grotere impact op het perceel met huisnr. 21. Ten aanzien van dit perceel worden specifieke maatregelen genomen (scherm met houten latten tot op ooghoogte in combinatie met een groenscherm op de perceelsgrens).

- Veiligheid.

De brug is breed genoeg ontworpen (3,5m voor de rechte hellingen en 4,5m voor de spiraalhelling) om een gemengd gebruik van fietsers en wandelaars mogelijk te maken.

Op de brug zelf zal het fietspad voldoende duidelijk leesbaar zijn, zodat foutieve bewegingen worden vermeden.

Er is door de ontwerper onderzoek gedaan naar de bestaande spiraalvormige hellingen in Moeskroen en Roeselare.

Het ontwerp houdt rekening met verkeersveilige kruising van de wegen.

Om conflicten te vermijden tussen fietsers en autoverkeer in de De Pintelaan maakt de omgevingsaanleg aan de landing deel uit van de bouwaanvraag. Het fietspad naast de brug wordt verhoogd aangelegd ten opzichte van de naastgelegen autostrook. Dit vergroot de veiligheid voor fietsers. De oversteekplaats voor fietsers en voetgangers is ontworpen aan de leerlingenuitgang van de school Bert Carlier. Hier wordt een asverschuiving in de rijbaan voorzien ifv het verminderen van de rijnsnelheid van auto's). De situatie voor fietsende scholieren zal verbeteren aangezien er een vrijliggende fietsas gecreëerd wordt en de scholieren niet meer gemengd worden met het autoverkeer langs de N60 of N43.

Er is rekening gehouden met de mogelijkheid tot strooien tegen sneeuw en ijzel op de bruggen. Zoutstrooiers kunnen indien noodzakelijk de brug oprijden.

- Het niet naleven van de opgelegde voorwaarden bij een voorgaande stedenbouwkundige vergunning, die betrekking had op een deel van het tracé van de fietsverbinding, heeft geen rechtsgevolgen voor de voorliggende stedenbouwkundige aanvraag. Op het plan bestaande toestand is de bestaande werfweg ('aangelegd door Rijvissche Invest') ingetekend, deze wordt verwijderd na de bouw van de nieuwe brug over de E40. Dit is aangegeven op het plan 'Grondplan 7/7', bovendien is deze werfweg op het plan nieuwe toestand zichtbaar verwijderd.

6. Vooreerst dient te worden benadrukt dat voor de voorliggende werken, nl. het bouwen van 2 fietsbruggen en de fietsverbinding op de oude spoorwegbedding, in toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 aangaande de dossiersamenstelling van stedenbouwkundige aanvragen, geen mobiliteitseffectenrapport dient te worden opgesteld.

Het belang van de oude spoorwegbedding kwam naar voor in een heel aantal studies rond mobiliteit in Gent zoals onder andere GRUP Parkbos, Portalenstudie, Gemeentelijke Ruimtelijk Structuurplan Gent, Mobiliteitsplan Gent.

De studie 'ontwikkelen huisstijl Parkbos + recreatieve visie + inrichting portalen' die opgemaakt werd in juli 2010 in opdracht van het Agentschap voor Natuur en Bos, schetst in hoofdstuk 4 op welke manier het Parkbos recreatief ontsloten kan worden en ook toegankelijk gemaakt wordt via openbaar vervoer, auto en fiets.

In de 'Startnota Fietsbruggen op de Oude Spoorwegbedding Gent – De Pinte ikv de groenpool Parkbos' werd de bereikbaarheid van de groenpool volgens verschillende scenario's onderzocht.

Hierbij is ook de bereikbaarheid van de groenpool via de N43 Kortrijksesteenweg en de N60 Oudenaardsesteenweg in overweging genomen.

De bereikbaarheid is onderzocht voor 3 scenario's:

- Scenario 0: er worden geen fietsbruggen gerealiseerd

- Scenario 1: er wordt enkel een fietsbrug gerealiseerd over de E40

- Scenario 2: zowel de brug over de E40 als over de Ringvaart worden gerealiseerd

Deze scenario's werden onderzocht op de bereikbaarheid voor fietsers, de directheid, de aantrekkelijkheid, de bereikbaarheid voor voetgangers en via het openbaar vervoer. Het scenario waarbij beide overbruggingen gerealiseerd worden, komt hier als beste scenario naar voor.

De startnota geeft tevens een uitgebreide onderbouwing voor de realisatie van beide fietsbruggen, vertrekkend vanuit diverse beleidsdocumenten.

Het is dan ook niet correct te stellen dat de aanvraag niet gekaderd is in een mobiliteitsonderzoek.

Bovendien werd de noodzaak en eventuele alternatieven wel degelijk onderzocht in de startnota.

Het klopt dat niet iedere bezoeker de geplande Parkbosbruggen zal gebruiken om naar het Parkbos te komen. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de rol die de Parkbosbruggen zullen hebben voor recreatieve fietsers en voor functionele fietsers.

Het functioneel belang van de bruggen is voornamelijk van toepassing voor fietsers die van het zuiden van Gent komen (Sint-Martens-Latem, Deinze, Nazareth, De Pinte, Zwijnaarde ten westen van de N60 en Sint-Denijs-Westrem). Zij zullen de fietsbruggen gebruiken als korte en veilige route naar de schoolcomplexen of

bedrijventerreinen ten zuiden van Gent. In de startnota werd een inschatting gemaakt van het potentieel aan fietsers dat de fietsbruggen zou kunnen gebruiken als functionele fietsroute. Het is om die reden dat de fietsas onderdeel uitmaakt van het netwerk Lange Afstandsfietspaden (LAF) en het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF).

Daarnaast hebben de Parkbosbruggen ook een recreatieve meerwaarde. Het fietsroutenetwerk, dat nu de N60 volgt, zal na aanleg van de bruggen aangepast worden zodat deze over de bruggen en de Oude Spoorweg loopt. Deze route biedt immers meer belevingswaarde en is een veiligere route dan de huidige route over de N60.

Fietsers vanuit Merelbeke zullen inderdaad een andere route volgen. Fietsers vanuit het centrum van Gent of de oostelijke gemeenten (Ledeberg, Sint-Amandsberg) zullen eerder het fietspad langs de Ringvaart/R4 gebruiken tot aan de Parkbosbruggen (veiligere route) of volgen de De Pintelaan. Deze routes zijn korter dan een eventuele route langs Hamerlandtrageel, over de nieuwe bruggen aan de Ghelamco Arena, langs trekweg Boven-Schelde via centrum Zwijnaarde naar het Parkbos.

De functionele fietser die deze route moet doen, zal toch de kortste weg nemen en dat is via de De Pintelaan, over de bruggen richting Parkbos.

Fietsers uit het westen van Gent zullen langs de Ringvaart doorrijden naar de Parkbosbruggen ofwel via de Beukenlaan en het centrum van Sint-Denijs-Westrem het Parkbos bereiken. De drukke Kortrijksesteenweg, met zijn vele op- en afritten, dubbele tweevaksbaan en aanliggend fietspad, biedt geen veilige oplossing voor fietsers, die deze verkeersas veelal zullen mijden.

De bezwaarschrijver suggereert een tunnel onder de E40 ter hoogte van de Kortrijksesteenweg.

Qua uitvoeringsmethode zijn er 2 opties:

OPTIE 1: De E40 moet opengemaakt worden ter hoogte van de kruising.

AWV heeft aangegeven tijdens werkgroepvergaderingen dat een dergelijke uitvoeringsmethode een heel grote verkeersimpact zal hebben op de E40. Dit is niet wenselijk gezien het belang van deze verkeersas.

OPTIE 2: Er moet onder de E40 geboord worden.

In de haalbaarheidsstudie van TUCRail werden 2 booralternatieven besproken:

“Een mogelijkheid om de E40 niet te onderbreken is het procédé toe te passen van het persen van prefab koker-elementen onder de E40. Gezien echter de grote afmetingen van de elementen is dit niet mogelijk zonder impact op de bedrijfszekerheid van het bovenliggende verkeer. Het persen van deze elementen op een geringe diepte geeft niet onbelangrijke zettingen. Door de grote weerstand zullen voorafgravingen aan het front noodzakelijk zijn (inwendig vanuit het koker-element) met té grote risico's voor het bovenliggende verkeer. Vandaar dat deze piste werd verlaten. Een alternatief procédé bestaat uit het onderboren onder gecontroleerde druk (een gesloten tunnelboormachine onder bentonietdruk). Dit vereist evenwel een ronde doorsnede en minimaal één tunneldiameter gronddekking boven de tunnel. Voor zo'n beperkt traject is dit economisch gezien niet verdedigbaar.”

De techniek met tunnelboormachine vereist minimum 1 tunneldiameter gronddekking: dit is een absolute technische vereiste bij deze techniek en betekent dat je over het volledige tracé die dekking zeker nodig hebt. Een gelijkgrondse fietstunnel is dus niet mogelijk met deze uitvoeringswijze. Ook is de vaste kost zeer hoog: vertrekschacht, ontvangtschacht en aan- en afvoer van de tunnelboormachine.

Beide uitvoeringsmethodes werden om bovenstaande redenen niet weerhouden.

Een fietstunnel verhoogt niet wezenlijk het fietscomfort. De fietser zal met deze oplossing gedwongen worden om langs de N43 te rijden. Deze drukke verkeers-as ontsluit woonzones, handelszaken, kantoren. Er zijn veel in- en uitritten zodat er meerdere conflictpunten zijn langs de N43 en het ongevalsrisico voor fietsers hierdoor verhoogt. Ook is de belevingswaarde voor fietsers nihil. De oversteekbaarheid voor fietsers is op de N43 verre van optimaal. Bovendien is op de N43 in de toekomst geen ruimte voor een dubbelrichtingsfietspad gegarandeerd. Omdat de N43 geselecteerd is als een secundaire weg type III (een openbaar vervoersas) wordt onderzocht of een tram op eigen bedding kan gerealiseerd worden op dit tracé.

Fietsers uit Gent-Centrum of De Pinte en Sint-Martens-Latem gebruiken nu, als alternatief voor de Kortrijksesteenweg, veelal de voorgestelde route. Voor een belangrijk aandeel van deze fietsers zal de route over de De Pintelaan – Parkbosbruggen – Oude Spoorweg echter een kortere route zijn dan degene die ze nu volgen.

- De mobiliteitsstudie die door studie bureau Traject wordt uitgevoerd in het kader van BUZZ Gent bouwt voort op het reeds uitgevoerde studiewerk voor het Parkbos. Het diept onder andere de studie van de Provincie Oost- Vlaanderen (raamplan mobiliteit – 2011) verder uit en werkt concrete doelstellingen voor het projectgebied uit. Voor de ontwikkeling van de langzame verkeersas op de Oude Spoorwegverbinding is reeds heel wat studiewerk gebeurd en is de besluitvorming lopende. De mobiliteitsvisie zal zich focussen op nog niet opgeloste mobiliteitsknelpunten uit of in de omgeving van het projectgebied.

Er is geen nulmeting voor de Oude Spoorwegverbinding. Grote delen van de toekomstige fietsas op de Oude Spoorwegverbinding waren tot voor kort amper toegankelijk (zone tussen Klossestraat en Rijvisschestraat).

Door de omvang van het gebied, de vele toegangen, het feit dat nog maar 1 deelgebied van het volledige project afgewerkt werd (portaal en boskern Grand Noble), het onmogelijk is een onderscheid te maken tussen recreatief en functioneel fietsverkeer in het projectgebied via fietstellingen, het gebied heel wat woonwijken bevat,... lijkt een nulmeting weinig relevant.

Eenmaal de fietsas op de Oude Spoorweg gerealiseerd is, zal de evolutie van het fietsverkeer op deze as via fietstellingen gemeten worden.

7. Het Westervak van de Ringvaart is slechts beperkt onderhevig aan waterpeilschommelingen. Enkel tijdens wassen stijgt het water op het Westervak tot enkele decimeter boven het normaal peil, op momenten dat het water van Leie

en Boven-Schelde niet snel genoeg kan afgevoerd worden naar zee. Een handhaving van het normaal peil op het Westervak is derhalve slechts in uitzonderlijke omstandigheden niet mogelijk. Vanaf een peil van 5,90 m TAW wordt 3-laagse containervaart verboden op het Westervak van de Ringvaart om Gent. Algemeen kan gesteld worden dat het normaal peil grotendeels gehandhaafd kan worden zodat er geen problemen zijn voor de 3-laagse containervaart. Verder is het zo dat tijdens wasperiodes de scheepvaart sowieso al beperkt is omdat, wegens de grote stroming op Leie en Boven-Schelde, veel schippers aan de kant gaan liggen.

De bruggen op het Albertkanaal worden inderdaad verhoogd naar 9,10m ten behoeve van 4- laagse containervaart. Het Albertkanaal is echter een klasse VI-waterweg. Het Westervak van de Ringvaart is op vandaag een klasse Va-waterweg. Er wordt niet verwacht dat de Ringvaart tot een klasse VI-waterweg zal evolueren.

Het verhogen van de Parkbosbruggen naar een vrije hoogte van 9,10m zal bovendien enkel maar nut hebben als alle andere bruggen op Westervak verhoogd worden. Het gaat hier over 20 bruggen waarvan 4 spoorbruggen. Daarnaast dienen ook alle bruggen op de andere waterlopen zoals Leie, Kanaal Gent-Oostende en Boven-Schelde verhoogd te worden om baten te kunnen hebben van deze hogere doorvaarthoogte. Het spreekt voor zich dat het over een zeer zware investering gaat.

Tenslotte wordt nog aangegeven dat de doorvaarthoogte een belangrijke impact heeft op de lengte van de aanloophellingen van bruggen. Een toename van de doorvaarthoogte met twee meter heeft een toename van de aanloophellingen met ca. 2 x 50m tot gevolg. Dit is niet alleen nadelig voor het comfort van de fietser, maar heeft ook belangrijke financiële en ruimtelijke gevolgen.

Door een doorvaarthoogte van 7,30m te voorzien, wordt geoordeeld dat de Parkbosbruggen voldoende toekomstgericht ontworpen zijn.

- Veiligheid

De brug is breed genoeg ontworpen (3,5m voor rechte aanloophellingen en 4,5m voor de spiraalhelling) om een gemengd gebruik van fietsers en wandelaars mogelijk te maken.

Op de brug zelf zal het fietspad voldoende duidelijk leesbaar zijn, zodat foutieve bewegingen worden vermeden.

Er is door de ontwerper onderzoek gebeurd naar spiraalvormige hellingen in Moeskroen en Roeselare (plaatsbezoek van 07/01/2013).

Het ontwerp houdt rekening met verkeersveilige kruisingen van de wegen, in zoverre deze onmiddellijk aansluiten op het tracé van de fietsverbinding.

Het rechtstreeks aansluiten van de brug over de Ringvaart op de fietspaden langs de R4 is technisch niet mogelijk, vermits de landing van de brug zich verderop bevindt.

Ter hoogte van het kruispunt Leebeekstraat-Maaltemeers worden in dit project geen werken uitgevoerd. In dit deel van de Leebeekstraat blijft, tussen beide brughellingen en omgevingsaanleg, het bestaande wegtracé behouden.

Om conflicten te vermijden tussen fietsers en autoverkeer in de De Pintelaan maakt de omgevingsaanleg aan de landing deel uit van de bouwaanvraag. Het fietspad naast brug wordt verhoogd aangelegd ten opzichte van naastgelegen autorijstrook. Dit vergroot de veiligheid voor fietsers. De oversteekplaats voor fietsers en voetgangers is ontworpen aan de leerlingenuitgang van de school Bert Carlier. Bovendien wordt een asverschuiving in de rijbaan voorzien in functie van het verminderen van de snelheid van de auto's.

De situatie voor fietsende scholieren zal eveneens verbeteren aangezien er een vrijliggende fietsas gecreëerd wordt en fietsverkeer niet meer gemengd worden met het autoverkeer langs de N60 of N43.

Er is rekening gehouden met strooien tegen sneeuw en ijzel op de bruggen. Zoutstrooiers kunnen de brug oprijden.

- Architectuur

De Vlaams Bouwmeester schrijft over deze bruggen: 'De kwaliteiten in het voorstel worden vooral gezien in het uitnodigende en de openheid van de brugstructuur die sober, slank en elegant ontworpen is. Het is een grotendeels betonnen brug die qua dimensionering vergelijkbaar is met stalen brugconcepten, wat een bijzondere prestatie is.'

De randvoorwaarde dat de bruggen een belangrijke bakenfunctie moeten hebben, is voor een deel afgezwakt in de projectdefinitie voor het wedstrijdontwerp. Hier werden de bruggen omschreven als belangrijke symboolwaarde voor de stad Gent. De woorden 'landmark' en 'statement' werden niet meer gebruikt.

Het niet volledig conform zijn van het voorliggend project met de genoemde 'Verantwoordingsnota fietsbruggen op de oude spoorwegbedding Gent-De Pinte i.k.v. de Groenpool Parkbos' is op zich geen argument om tot de conclusie te komen dat het project ruimtelijk niet verantwoord is, noch dat het in strijd is met de van kracht zijnde stedenbouwkundige voorschriften. De verantwoordingsnota is een beleidsinstrument van de stad Gent, welke geen verordenende kracht heeft.

8. Er wordt ter hoogte van de geplande as-verschuiving in de De Pintelaan geen niveaoverschil gerealiseerd voor doorgaand verkeer. De bestaande hoogte van het wegprofiel blijft behouden bij de asverschuiving in de De Pintelaan. Er wordt enkel een nieuwe laag asfalt voorzien. Op het asfalt worden wegmarkeringen aangebracht. De ergonomische toegang tot de bestaande opritten blijft verzekerd, ook na de heraanleg.

9. Voor wat betreft de toegangsweg naar huisnummers 1-5 in de Leebeekstraat wordt specifiek verwezen naar het plan '2/4: Typedwarsprofiel Leebeekstraat kant R4'. De simulatie toont aan dat door het aanleggen van een strook grasbetontegels langs de toegangsweg (breedte 1,50m X 15m lang), de toegang voor de brandweer gegarandeerd is. In de Leebeekstraat kant E40 is er voldoende wegbreedte voorzien (4,75m) zodat leveringen kunnen blijven gebeuren. De strook voor de erftoegangen van woningen nrs 14 en 16 bedraagt 9,80m met een keerpunt voor wagens in grasdallen. Grotere voertuigen (bv vrachtwagens type Ivago) zullen tot aan de inrit van de percelen

kunnen rijden en achteruit terug moeten wegrijden (in realiteit zullen ze wellicht achteruit de doodlopende weg inrijden). Er is draaimogelijkheid ter hoogte van de nieuw aan te leggen erftoegangen.

De brandweer heeft de uitwerking van de plannen mee opgevolgd en hun advies hierop gegeven.

Zij kunnen aanrijden en zich ook opstellen op de strook wegnis tussen de brug en de inritten naar woningen nrs. 14 en 16 (breedte 9,80m).

- De bedoelde activiteiten van de schuttersclub betreffen slechts occasionele evenementen (1 à 2x per jaar). De omgevingsaanleg afstemmen op zulke uitzonderlijke gebeurtenissen is niet opportuun. Er zal dan ongewild een aantrekkingskracht komen voor wagens doorheen de wijk. De parkeerplaatsen achteraan de Leebeekstraat zijn enkel bedoeld voor zeer lokaal verkeer.

De schuttersclub maakt deel uit van het park en dient in hoofdzaak de parkparking te gebruiken aan de Kortrijksesteenweg, zeker bij activiteiten met een groter bezoekersaantal.

Indien nodig zal de Stad Gent een schrijven richten om hen hierop te wijzen. Via handhaving dient er over gewaakt te worden dat er niet foutief wordt geparkeerd.

- Het realiseren van een oprit in betonstraatstenen voor huisnrs. 8 en 10 wordt meegenomen in de werken omgevingsaanleg en zal beantwoorden aan de geldende normen voor aanleg van opritten bij de stad Gent (vooral breedte is gestandaardiseerd).

Uit voorgaande bespreking van de bezwaren kan besloten worden dat de bezwaren ontvankelijk, doch grotendeels ongegrond bevonden worden.

Er wordt tegemoet gekomen aan de opmerking over het voorziene materiaalgebruik aan de Leebeekstraat nr. 8 en 10. De oprit ter hoogte van deze woningen zal ook in betonstraatstenen worden uitgevoerd.

HISTORIEK

15/01/2013: vergunning voor de inrichting van de Oude Spoorwegbedding – deel tussen de Klossestraat en Rijnvissepark (Zwijnaarde) en Louis van Houttepark (De Pinte). Het project omvatte de aanleg van wandel-, fiets- en ruiterpaden, de herinrichting van wegbermen, het rooien van plantsoen, de aanplant van bomen en de herinrichting van wegen en gevaarlijke knooppunten.

12/02/2015: vergunning voor de bouw van een fietsers- en voetgangersbrug over de Ringvaart/R4 met omgevingsaanleg en aanleg van een fietspad op de oude spoorwegbedding tussen de Rijnvissestraat en de E40 in het kader van de groenpool Parkbos.

In oorsprong omvatte deze aanvraag ook de bouw van een tweede brug, nl. over de E40. Ingevolge het ongunstig advies van het Agentschap Wegen en Verkeer voor het oprichten van de noordelijke (spiraal)helling binnen de 10m- en 30m-zone van de snelweg E40, werd de brug over de E40 uit de vergunning gesloten.

Voorliggende aanvraag herneemt het volledige project, waarbij de spiraalhelling bij de brug over de E40 een 15tal meter in noordoostelijke richting wordt opgeschoven, waardoor deze zich buiten de 10m-lijn van de snelweg bevindt.

BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING EN DE AANVRAAG

De parkbosbruggen en de aanleg van het fietspad op de oude spoorwegbedding kaderen in de realisatie van het project groenpool Parkbos. Over de Ringvaart/R4 en over de E40 worden twee fietsbruggen gerealiseerd, tussen de brug over de E40 en de Rijnvissestraat wordt een fiets- en wandelpad voorzien op de oude spoorwegbedding. De bruggen vormen een noodzakelijke schakel voor het creëren van een langzaam verkeersverbinding op de oude spoorwegbedding tussen de stad Gent enerzijds, en de groenpool Parkbos en de woonkernen ten zuiden van Gent anderzijds.

De aanvraag omvat het brugontwerp, de aansluitende omgevingsaanleg en het ontwerp van het fiets- en wandelpad op de oude spoorwegbedding. Bijzondere aandacht werd besteed aan de aansluiting van de brughellingen op de aangrenzende wegnis, het herpositioneren van erftoegangen t.g.v. de brughellingen en het integreren van een schermfunctie tussen de aanloophellingen en de nabijgelegen woningen.

Het fietspad wordt gerealiseerd langs het verlaten spoorwegtracé dat op heden op twee plaatsen wordt onderbroken, nl. door de E40 en door de Ringvaart en R4.

Het project situeert zich in deelgemeente Zwijnaarde van de stad Gent. Beide overbruggingen liggen op vrij korte afstand van elkaar en worden met elkaar verbonden door de Leebeekstraat.

De te realiseren overbrugging over de Ringvaart en R4 ligt in het verlengde van de De Pintelaan in het noorden, en de Leebeekstraat in het zuiden. De De Pintelaan heeft een vrij breed wegprofiel met

aanliggende fietspaden en parkeerstroken aan weerskanten. Aan de noordzijde zijn een 10-tal woningen gelegen, aan de zuidzijde bevindt zich het Instituut Bert Carlier. Ter hoogte van de Ringvaart geeft de De Pintelaan ook aansluiting op de R4 (Binnenring Zwijnaarde).

De Leebeekstraat is een rustige en doodlopende straat. Door de bomenrijen aan weerszijden van de weg en de brede voortuinstroken heeft de straat een zeer groen karakter. Ten noorden van de Leebeekstraat ligt het Maaltebruggepark, dat vanaf de Kortrijksesteenweg toegankelijk is voor recreanten. In het park is een schuttersclub gevestigd. Ten zuiden van de Leebeekstraat bevindt zich een groep woningen.

In de De Pintelaan wordt de rechte toegangshelling van de brug over de R4/Ringvaart ingeplant naast de bestaande weginfrastructuur, aan de zijde van de school Instituut Bert Carlier. De dienstingang van het IBC wordt verplaatst richting R4. De bestaande op- en afrit met de R4 wordt behouden.

Fietsers komende van en/of op weg naar de (fiets)paden langs de R4 bevinden zich op die manier al aan de zijde van de aanloophelling, hetgeen de veiligheid verhoogt.

Er worden slechts enkele beperkte aanpassingen (heraanleg van bepaalde wegdelen, aanpassen van de wegmarkering met verf) voorzien aan de landing van de brughelling. Er wordt een asverschuiving van de rijbaan gecreëerd om de snelheid van de voertuigen te matigen bij de schoolomgeving. Het wegdek wordt uitgevoerd in asfalt, de fietspaden in een betonverharding.

Het hellingspercentage van de aanbrug bedraagt 4%, de nuttige breedte van het pad is 3,5m.

De brug over de Ringvaart/R4 wordt gekenmerkt door een S-vormig tracé en steunbenen met een karakteristieke V-vorm.

Boven de R4 wordt een doorrijhoogte van 5m boven de rijstroken gegarandeerd, en een doorrijhoogte van 3m boven de fietspaden. Boven de Ringvaart wordt een doorvaartgeul van minimum 36m x 7,3m verzekerd. Aan beide zijden van de brug wordt signalisatie voorzien voor de scheepvaart.

In de Leebeekstraat wordt de rechte toegangshelling van de brug ingeplant aan de kant van het Maaltebruggepark en evenwijdig met de as van de weg. De as van de Leebeekstraat wordt plaatselijk herlegd in functie van de brughelling. Om inkijk naar de aanpalende woningen te beperken wordt een rij bomen voorzien tussen de helling en de verlegde straat. Aan de kant van het Maaltebruggepark wordt ruimte voorzien voor fietsenstallingen en enkele autoparkeerplaatsen.

De aansluiting met het fietspad R4 gebeurt via een betonnen overgangszone van 3m breed.

De toegangen tot de prive-eigendommen worden voorzien in betonstraatstenen. De toegang naar het Maaltepark wordt afgewerkt met een halfverharding.

Ter hoogte van het doodlopend deel van de Leebeekstraat worden plaatselijk grasdallen voorzien aan beide zijden van de weg i.f.v. de toegankelijkheid voor de afvalophaling, de hulpdiensten en zeldzaam zwaar verkeer.

Het hellingspercentage van de brug bedraagt hier 4,3%, omdat ervoor gekozen werd de landing van de brughelling vóór de kruising met de waterloop Leebeek te voorzien. Hierdoor zijn er geen ingrepen vereist aan de waterloop. De nuttige breedte van het pad is eveneens 3,5m.

De brug over de E40 ligt in het verlengde van de Leebeekstraat in het noorden en de oude spoorweg in het zuiden. Het zuidelijk deel van de Leebeekstraat ontsluit een 5-tal woningen.

Het te realiseren fiets- en wandelpad op de oude spoorwegbedding sluit aan op de brug over de E40. De oude spoorwegberm ten zuiden van de E40 is momenteel niet ingericht voor verkeer, en slechts toegankelijk voor voetgangers. Aan weerszijden bevindt zich het lager gelegen nat gebied Rijvissche.

Aan het zuidelijke uiteinde van de Leebeekstraat, aan de zijde van de E40, wordt een spiraalhelling geplaatst. Deze spiraalhelling wordt uitgevoerd in 2 niveaus en heeft een bredere betonplaat van 4,5m, om voldoende gebruiksgenot te verschaffen aan de fietsers, het kruisen vlot mogelijk te maken en het overzicht en de zichtbaarheid tussen stijgende en dalende fietsers te waarborgen. De spiraal is gevormd door het aankoppelen van 4 halve cirkels met een radius die telkens 1,5m kleiner wordt zodat de bovenplaat deels boven de onderplaat ligt. Voor voetgangers wordt een trap voorzien die aansluit bovenaan de helling.

De keuze voor de spiraalhelling is ingegeven uit zowel het principe van zuinig ruimtegebruik als het beperken van de ruimtelijke impact. De bestaande bomen die de dreefstructuur accentueren worden maximaal behouden. De helling wordt achteraan de Leebeekstraat ingeplant, met een minimale verstoring van de huidige bestaande weginfrastructuur. De spiraalhelling wordt, ten aanzien van de

inplanting zoals voorzien in de voorgaande vergunningsaanvraag (onze ref. 8.00/44021/39592.2) een 15tal meter in noordoostelijke richting opgeschoven zodat de constructie zich buiten de 10m bouwrijpe strook van de snelweg E40 bevindt. Door het Agentschap Wegen en Verkeer werd terzake ook een afwijking toegestaan voor het bouwen binnen de 30m zone aan de snelweg.

De Leebeekstraat wordt in noordelijke richting opgeschoven, ter hoogte van de laatste twee woningen is een aanpassing aan de erftoegang vereist.

Het bestaande akoestische scherm ter hoogte van de E40 wordt een deel verlengd. Aan de zuidoostelijke zijde van de spiraalhelling wordt plaatselijk en op ooghoogte een scherm voorzien, bestaande uit verticale stijlen en horizontale houten latten, in dezelfde stijl van het Parkbosmeubilair. Achter het scherm wordt een groene buffer voorzien zodat de vegetatie op termijn de schermfunctie kan overnemen.

De aanwezige grachten ter hoogte van de woningen nr. 14 en nr. 21 worden ingebuisd. Langs de E40 wordt de bestaande gracht aan de zijde van de Leebeekstraat verbreed en met een licht hellend talud uitgevoerd om het volume van de ingebuisde grachten te compenseren.

De brug over de E40 kenmerkt zich aan de noordzijde (zijde spiraalhelling) door twee eenvoudige steunbenen, aan de zuidzijde worden V-vormige steunbenen voorzien.

Over de E40 wordt een doorrijhoogte van 5,30m verzekerd.

Aan de zijde van de oude spoorweg wordt terug een rechte aanloophelling, met een nuttige breedte van 3,5m voorzien. De helling is volledig voorzien op het tracé van de bestaande spoorberm. Aan de voet van de aanloophelling wordt een betonplaat van 4m voorzien om plasvorming te vermijden.

Tussen de aanloophelling en de Rijvisschestraat wordt een nieuw gescheiden wandel- en fietspad aangelegd naar analogie met de oude spoorwegbedding (fase 1 – project op de oude spoorwegbedding tussen de Rijvisschestraat en de Klossestraat, vergund op 15/01/2013). Het fietspad heeft een breedte van 3m en wordt tonrond aangelegd in porfiersteenslag met toegevoegd cement. Het wandelpad wordt gescheiden van het fietspad door een grazige berm en een bomenrij, is anderhalve meter breed en wordt voorzien als gefundeerd graspad. Op specifiek uitgekozen plekken wordt de nodige infrastructuur (bewegwijzering, zitbanken, infoborden,...) voorzien. Langs het fietspad wordt een groot rustpunt aangelegd met picknickbanken en een verwijzing naar het voormalige spoorwegtracé met o.a. een stalen wagon op treinbilen.

Beide bruggen zijn opgebouwd uit een stalen koker met een constante breedte van 1m en een variabele hoogte en een betonnen brugdekplaat.

WATERTOETS

Overeenkomstig artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid dient de aanvraag onderworpen te worden aan de watertoets. Het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 (BS 31/10/2006) en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. De aanvraag werd getoetst aan het watersysteem, aan de doelstellingen van artikel 5 van het decreet integraal waterbeleid, en aan de bindende bepalingen van het bekkenbeheerplan.

Het voorliggende project voorziet in het oprichten van twee fietsbruggen, de aanleg van een fiets- en wandelpad en omgevingsaanleg en dit veroorzaakt mogelijk een significant effect op het watersysteem. Het mogelijk schadelijk effect werd onderzocht door de bevoegde waterbeheerder.

Op 8/10/2015 bracht de Deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen voorwaardelijk gunstig advies uit:

De aanvraag is gelegen in het stroomgebied van waterloop nr. 7.06 en 7.08 van 2^{de} categorie.

De aanvraag bevindt zich volgens de overstromingskaarten niet binnen een mogelijk/effectief overstromingsgevoelig gebied, een recent overstroomd gebied (toestand 21/03/2011) of een risicozone voor overstroming (KB 28/02/2007 inzake natuurrampen).

In het project wateren de nieuwe te verhardende oppervlaktes zoveel mogelijk af naar de omliggende gras- en groenstroken. Op de aanloophellingen naar de bruggen wordt het regenwater via afvoerbuisjes in het dek afgevoerd naar onderliggende groene zones. Het hemelwater op het centrale gedeelte van de brug over de Ringvaart wordt via deze afvoerbuisjes rechtstreeks naar de Ringvaart afgevoerd.

Op de gedeeltes van de beide bruggen boven de rijweg (E40, R4) wordt een afwateringsgoot voorzien. Via deze goot loost het regenwater in de langsrachten van beide wegstructuren.

Langs de Leebeekstraat (kant R4) wordt het water (afkomstig van een verharde oppervlakte van 812m²) afgevoerd naar een gracht tussen het Maaltepark en de wegenis. Deze gracht staat in open verbinding met de Leebeek, een overstromingsgevoelige waterloop. Door de dienst Integraal Waterbeleid wordt gevraagd om tussen de gracht en de Leebeek een schot te voorzien, zodat de gracht als buffer kan fungeren en het water niet versneld wordt afgevoerd naar de Leebeek. Het schot moet zo ontworpen worden, dat de gracht minstens een volume van 20m³ kan bufferen (812m² x 250m³/ha) en infiltreren.

Op 12/10/2015 bracht nv Waterwegen en Zeekanaal – Afdeling Bovenschelde voorwaardelijk gunstig advies uit:

WENZ houdt vast aan het eerder gegeven voorwaardelijk gunstig advies van 8/10/2014. De voorwaarden in dit vorig advies betroffen:

- De voorziene scheepvaartsignalisatie dient op de plannen te worden aangeduid.

- Bij de plaatsing van de brug is stremming enkel toegelaten op zondag.

Inzake de scheepvaartsignalisatie werd door de vergunningsaanvrager een bijkomend plan aangeleverd, waarop de locatie van de borden A10 en D1 op de brug wordt weergegeven. Bijgevolg kan worden aangenomen dat hiermee voldaan is aan de voorwaarde van Wenz. Dit plan wordt als bijlage aan deze beslissing gehecht.

De voorwaarde dat stremming enkel toegelaten is op zondag, is niet stedenbouwkundig van aard. Dit wordt als aandachtspunt meegegeven aan de aanvrager.

NORMEN EN PERCENTAGES BETREFFENDE DE VERWEZENLIJKING VAN EEN SOCIAAL OF BESCHIEDEN WOONAANBOD

////

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

De aanvraag is principieel in overeenstemming met de geldende voorschriften voor de zones woongebied, natuurgebied, kasteelparkgebied, groenpool en de overdrukken dreef en kunstwerken van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening grootstedelijk gebied Gent – deelproject 6C Parkbos, definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 9/07/2010.

Het belang van de verlaten spoorinfrastructuur tussen de Pinte en Gent als beeldbepalende structuurdrager werd in het GRUP erkend. De realisatie van bruggen en/of tunnels over of onder de E40 en Ringvaart/R4 is nodig om de oude spoorwegberm verder te kunnen uitbouwen als de belangrijkste langzaam vervoerverbinding met de stad Gent.

Overwegende dat voorliggende aanvraag uitvoering geeft aan het inrichtingsplan ‘Parkbos Gent – Oude spoorwegbedding’, gesitueerd in de groenpool Parkbos.

Dat de realisatie van een langzaamverkeerass met twee fietsbruggen, die het stedelijk centrum van Gent verbindt met de groene buitenrand, een belangrijk structurerend element is in deze groenpool. Het voormalige spoorwegtracé wordt terug tastbaar en beleefbaar gemaakt en in eer hersteld. De as vormt de ruggengraat waarop andere recreatieve assen aantakken.

Dat beide fietsbruggen de missing link waren in deze belangrijke langzaamverkeerass. Door het overbruggen van zowel de E40 als de R4/Ringvaart kan op een veilige manier de verbinding naar het stadscentrum worden gemaakt.

De bruggen hebben door hun sobere opbouw, bestaande uit een stalen koker en een betonnen brugdekplaat, eerder een uitnodigend karakter dan dat zij als landmark worden ervaren. Door de eenvoudige, doch slanke en elegante architectuur van de bruggen wordt de aandacht op de verbindingfunctie van deze constructies gevestigd. De enige cirkelvormige helling, in de Leebeekstraat, zal door het groene en dichte karakter van de Leebeekstraat en de aanwezigheid van de akoestische wand beperkt zichtbaar zijn vanaf de E40.

Door de sobere uitvoering van beide bruggen wordt bovendien rekening gehouden met de landschappelijke context. In tegenstelling tot de oorspronkelijke opvatting dat de bruggen een bakerfunctie dienden te vervullen, hetgeen mogelijks had geresulteerd in een massieve brug zoals een tuibrug, boogbrug of brug met tubulair vakwerk, werd het concept van de bruggen bijgesteld waarbij de nadruk ligt op de inpasbaarheid in de ruimere omgeving en de verbindingfunctie van deze bouwwerken.

Overwegende dat bij de inplantingskeuze van de bruggen en het ontwerp van de omgevingsaanleg maximaal rekening is gehouden met het beperken van hinder naar aanpalende eigendommen. Door het

nemen van de nodige milderende maatregelen, zoals de aanplant van bomen, groenvoorzieningen en een houten scherm ter hoogte van de spiraalhelling, worden de gebruikers van de bruggen niet aangemoedigd om in de aanpalende eigendommen te kijken, maar eerder de blik naar de andere zijde te richten.

Gelet dat de gemeenteraad het tracé van de wegen en de concrete inrichting heeft goedgekeurd in haar zitting van 25/01/2016.

Gelet het gunstig advies van het Agentschap voor Natuur en Bos, het Departement Landbouw en Visserij en het Agentschap Wegen en Verkeer.

Gelet het voorwaardelijk gunstig advies van de Deputatie, nv Waterwegen en Zeekanaal – Afdeling Bovenschelde en het Agentschap Onroerend Erfgoed.

Gelet dat er tijdens het openbaar onderzoek 3 bezwaarschriften werden ingediend, waarvan één petitie lijst. Dat de inhoud van de bezwaren werd onderzocht (zie paragraaf 'openbaar onderzoek') en ontvankelijk doch grotendeels ongegrond verklaard. Dat mits het opleggen van een bijzondere voorwaarde kan worden tegemoet gekomen aan de gegronde bezwaren.

MER-screening

Het ontwerp komt voor op de lijst gevoegd als bijlage III van het Project-MER-besluit. Het betreft immers de wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I, II of III waarvoor reeds een vergunning is afgegeven (rubriek 13). Bijgevolg dient de vergunningverlenende overheid de aanvraag te screenen.

Een screening houdt in dat nagegaan wordt of het project, in het licht van zijn concrete kenmerken, de concrete plaatselijke omstandigheden en de concrete kenmerken van zijn potentiële milieueffecten, aanzienlijke milieueffecten kan hebben. Zo er aanzienlijke milieueffecten kunnen zijn, dan moet een milieueffectrapport worden opgemaakt.

Op 2/09/2015 verklaarde de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar zich akkoord met de bij de aanvraag gevoegde project-MER-screeningsnota, waarin wordt aangetoond dat de milieueffecten van het voorgenomen project niet van die aard zijn dat zij als aanzienlijk moeten beschouwd worden. De opmaak van een project-MER kan dus redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens bevatten over aanzienlijke milieueffecten. Derhalve is de opmaak van een project-MER niet nodig.

Gelet het bovenstaande kan worden besloten dat de aanvraag, mits het naleven van de onderstaande voorwaarden, in overeenstemming is met de goede plaatselijke ruimtelijke ordening en voor vergunning in aanmerking komt.

ALGEMENE CONCLUSIE

De stedenbouwkundige vergunning wordt verleend, mits de onderstaande voorwaarden strikt worden nageleefd.

BIJGEVOLG WORDT OP

HET VOLGENDE BESLIST:

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar geeft de vergunning af aan de aanvrager, die ertoe verplicht is

1° het college van burgemeester en schepenen en de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar per beveiligde zending op de hoogte te brengen van het begin van de werkzaamheden of handelingen waarvoor vergunning is verleend, ten minste acht dagen voor de aanvatting van die werkzaamheden of handelingen;

2° de volgende voorwaarden na te leven:

- **De voorwaarden opgelegd door het Agentschap Onroerend Erfgoed:**
Voor de aanplant van de bomen langsheen het fietspad op de spoorwegbedding moeten streekeigen en standplaatsgeschikte soorten gekozen worden. Teneinde de inrichting van de spoorwegberm aan te sluiten op de reeds vergunde inrichting van de spoorwegberm richting De Pinte, wordt er bij voorkeur voor dezelfde boomsoort gekozen.

- **De opritten ter hoogte van de woningen nr. 8 en 10 in de Leebeekstraat dienen aangelegd in betonstraatstenen.**
- **De voorwaarde opgelegd door de Deputatie:**
Er moet een schot worden voorzien tussen de gracht langs de Leebeekstraat en de Leebeek, zodat minstens 20m³ kan gebufferd en geïnfiltreerd worden in de gracht.

De volgende aandachtspunten worden meegegeven aan de aanvrager:

- De bepalingen inzake de vondstmelding, zoals aangehaald in het schrijven van het Agentschap Onroerend Erfgoed.
- Bij de plaatsing van de brug is stremming enkel toegelaten op zondag (zie het advies van nv Waterwegen en Zeekanaal – Afdeling Bovenschelde)

Deze vergunning stelt de aanvrager niet vrij van het aanvragen en verkrijgen van eventuele andere vergunningen of machtigingen, nodig als uitvoering van andere regelgevingen.

Een afschrift van dit besluit wordt gezonden aan:

1. het college van burgemeester en schepenen van **GENT**,
2. de Coördinator Erfgoedbeheer van onroerend erfgoed,
3. het Agentschap voor Natuur en Bos,
4. het Agentschap Wegen en Verkeer,
5. het Departement Landbouw en Visserij,
6. nv Waterwegen en Zeekanaal – Afdeling Bovenschelde,
7. de Deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen.

Te Gent,

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar,
ir. Marc Odou

Belangrijke bepalingen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening

Geldigheidsduur van de stedenbouwkundige vergunning

Art. 4.6.1. Een stedenbouwkundige vergunning geldt voor een onbepaalde duur, behoudens indien uitdrukkelijk anders vermeld.

Art. 4.6.2. §1. Een stedenbouwkundige vergunning voor onbepaalde duur vervalt van rechtswege in elk van de volgende gevallen:

- 1° de verwezenlijking van de stedenbouwkundige vergunning wordt niet binnen twee jaar na de afgifte van de vergunning in laatste administratieve aanleg gestart;
- 2° de werken worden gedurende meer dan twee jaar onderbroken;
- 3° de vergunde gebouwen zijn niet winddicht binnen drie jaar na de aanvang van de werken.

De termijnen van twee of drie jaar, vermeld in het eerste lid, worden geschorst zolang een beroep tot vernietiging van de stedenbouwkundige vergunning aanhangig is bij de Raad voor vergunningsbetwistingen, behoudens indien de vergunde handelingen in strijd zijn met een vóór de definitieve uitspraak van de Raad van kracht geworden ruimtelijk uitvoeringsplan. In dat laatste geval blijft het eventuele recht op planschade desalniettemin behouden.

Indien de stedenbouwkundige vergunning voor onbepaalde duur uitdrukkelijk melding maakt van de verschillende fasen van het bouwproject, worden de termijnen van twee of drie jaar, vermeld in het eerste lid, gerekend per fase. Voor de tweede en volgende fasen worden de termijnen van verval dientengevolge gerekend vanaf de aanvangsdatum van de betrokken fase.

§2. [...]

§3. Het verval van een stedenbouwkundige vergunning voor onbepaalde duur geldt slechts ten aanzien van het niet afgewerkte gedeelte van een bouwproject. Een gedeelte is eerst afgewerkt indien het, desgevallend na slooping van de niet afgewerkte gedeelten, kan worden beschouwd als een afzonderlijke constructie die voldoet aan de bouwfysische vereisten.

Art. 4.6.3. De Vlaamse Regering kan nadere regelen bepalen op het vlak van de stedenbouwkundige vergunningen voor een bepaalde duur, in het bijzonder de minimale en maximale geldigheidsduur ervan.

Openbaarheid van de vergunning

Art. 4.7.26. §4. Ten aanzien van ontvankelijke vergunningsaanvragen wordt verder gehandeld overeenkomstig de hiernavolgende regelen:

- 1° (...)
- 6° een mededeling die te kennen geeft dat de vergunning is verleend, wordt door de aanvrager gedurende een periode van dertig dagen aangeplakt op de plaats waarop de vergunningsaanvraag betrekking heeft. De aanvrager brengt de gemeente onmiddellijk op de hoogte van de startdatum van de aanplakking. De gemeentesecretaris of zijn gemachtigde waakt erover dat tot aanplakking wordt overgegaan door de aanvrager binnen een termijn van tien dagen te rekenen vanaf de datum van de ontvangst van een afschrift van de uitdrukkelijke beslissing tot verlening van de vergunning. De Vlaamse Regering kan, zowel naar de inhoud als naar de vorm, aanvullende vereisten opleggen waaraan de aanplakking moet voldoen;
- 7° de gemeentesecretaris of zijn gemachtigde levert op eenvoudig verzoek van elke belanghebbende, vermeld in artikel 4.7.21, §2, een gewaarmerkt afschrift van het attest van aanplakking af.

Van een vergunning, afgegeven binnen de bijzondere procedure, mag gebruik worden gemaakt vanaf de zesendertigste dag na de dag van aanplakking. Deze bepaling geldt onverminderd artikel 4.5.1, §2.

§5. De Vlaamse Regering kan nadere formele en procedurele regelen bepalen voor de toepassing van dit artikel.

Verhouding met de milieuvergunning en de milieumelding

Art. 4.5.1. §1. Een stedenbouwkundige vergunning voor een inrichting waarvoor een milieuvergunning vereist is, wordt voor de toepassing van artikel 5, §2, van het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning beschouwd als:

- 1° definitief verleend: vanaf de datum waarop van de stedenbouwkundige vergunning gebruik kan worden gemaakt overeenkomstig artikel 4.7.19, §3, artikel 4.7.23, §5, dan wel artikel 4.7.26, §4, tweede lid;
- 2° definitief geweigerd: vanaf de datum waarop in laatste administratieve aanleg beslist werd om de stedenbouwkundige vergunning niet af te leveren.

§2. Een stedenbouwkundige vergunning voor een inrichting, waarvoor een milieuvergunning nodig is of die onderworpen is aan de meldingsplicht conform het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning, wordt geschorst zolang de milieuvergunning niet definitief werd verleend overeenkomstig artikel 5, §1, van het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning of de melding niet is gebeurd. Als het gaat om met toepassing van artikel 4.2.2 meldingsplichtige handelingen, wordt de uitvoerbaarheid van de melding opgeschort.

In het geval, vermeld in het eerste lid, gaat de termijn van twee jaar, bepaald in artikel 4.6.2, §1, eerste lid, 1°, pas in op de dag dat de milieuvergunning definitief wordt verleend, respectievelijk de melding is gebeurd.

Wordt de milieuvergunning evenwel definitief geweigerd in de zin van artikel 5, §1, van het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning, dan vervalt de stedenbouwkundige vergunning van rechtswege. Het verval van de stedenbouwkundige vergunning wordt door de instantie die de milieuvergunning heeft geweigerd onverwijld meegedeeld aan de aanvrager en de overheid die de stedenbouwkundige vergunning heeft verleend. Als het gaat om met toepassing van artikel 4.2.2 meldingsplichtige handelingen, kunnen deze handelingen niet worden uitgevoerd.

Beroepsmogelijkheden

Art. 4.8.1. Er wordt een Raad voor vergunningsbetwistingen opgericht, hierna de Raad te noemen.

Art. 4.8.2. De Raad doet als administratief rechtscollege, bij wijze van arresten, uitspraak over de beroepen die worden ingesteld tot vernietiging van:

- 1° vergunningsbeslissingen, zijnde uitdrukkelijke of stilzwijgende bestuurlijke beslissingen, genomen in laatste administratieve aanleg, betreffende het afgeven of weigeren van een vergunning;
- 2° valideringsbeslissingen, zijnde bestuurlijke beslissingen houdende de validering of de weigering tot validering van een as-buittattest;
- 3° registratiebeslissingen, zijnde bestuurlijke beslissingen waarbij een constructie als "vergund geacht" wordt opgenomen in het vergunningenregister of waarbij een dergelijke opname geweigerd wordt.

Art. 4.8.11. §1. De beroepen bij de Raad kunnen door de volgende personen worden ingesteld:

- 1° de aanvrager van de vergunning of van het as-buittattest, respectievelijk de persoon die beschikt over zakelijke of persoonlijke rechten ten aanzien van een constructie die het voorwerp uitmaakt van een registratiebeslissing, of die deze constructie feitelijk gebruikt;
- 2° de bij het dossier betrokken vergunningverlenende bestuursorganen;
- 3° elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kan ondervinden als gevolg van de vergunnings-, validerings- of registratiebeslissing;

- 4° procesbekwame verenigingen die optreden namens een groep wiens collectieve belangen door de vergunnings-, validerings- of registratiebeslissing zijn bedreigd of geschaad, voor zover zij beschikken over een duurzame en effectieve werking overeenkomstig de statuten;
- 5° de leidend ambtenaar van het departement of, bij afwezigheid, diens gemachtigde voor vergunningen die afgegeven zijn binnen de reguliere procedure, behalve in de gevallen, vermeld in artikel 4.7.19, §1, derde lid;
- 6° de leidend ambtenaar of, bij afwezigheid, diens gemachtigde van het departement of agentschap waartoe de adviserende instantie behoort, aangewezen krachtens artikel 4.7.16, §1, eerste lid, respectievelijk artikel 4.7.26, §4, 2°, op voorwaarde dat die instantie tijdig advies heeft verstrekt of ten onrechte niet om advies werd verzocht;
- 7° het college van burgemeester en schepenen voor vergunningen, afgegeven binnen de bijzondere procedure, op voorwaarde dat het tijdig advies heeft verstrekt krachtens artikel 4.7.26, § 4, eerste lid, 2°, of ten onrechte niet om advies werd verzocht.

De persoon aan wie kan worden verweten dat hij een voor hem nadelige vergunningsbeslissing niet heeft bestreden door middel van het daartoe openstaande georganiseerd administratief beroep bij de deputatie, wordt geacht te hebben verzaakt aan zijn recht om zich tot de Raad te wenden.

§2. De beroepen worden ingesteld binnen een vervaltermijn van vijfenveertig dagen, die ingaat als volgt:

- 1° wat betreft vergunningsbeslissingen:
 - a) hetzij de dag na de betekening, wanneer een dergelijke betekening vereist is;
 - b) hetzij de dag na de startdatum van de aanplakking, in alle andere gevallen;
- 2° wat betreft valideringsbeslissingen:
 - a) hetzij de dag na de betekening, wanneer een dergelijke betekening vereist is;
 - b) hetzij de dag na de opname in het vergunningenregister, in alle andere gevallen;
- 3° wat betreft registratiebeslissingen:
 - a) hetzij de dag na de betekening, wanneer een dergelijke betekening vereist is;
 - b) hetzij de dag na de opname van de constructie in het vergunningenregister, in alle andere gevallen.

Mededeling

Deze gegevens kunnen worden opgeslagen in een of meer bestanden. Die bestanden kunnen zich bevinden bij de gemeente, bij de provincie, en ook bij Ruimte Vlaanderen. Ze worden gebruikt voor de behandeling van uw dossier. Ze kunnen ook gebruikt worden voor het opmaken van statistieken en voor wetenschappelijke doeleinden. U hebt het recht om uw gegevens in deze bestanden in te kijken en zo nodig de verbetering ervan aan te vragen.

Zoekadres

De teksten van de Vlaamse codex ruimtelijke ordening evenals de diverse uitvoeringsbesluiten, zijn terug te vinden op de website: www.ruimtelijkeordering.be.