

BEZWAARSCHRIFT

VOOR :

1. Naam en adres geanonimiseerd
2. Naam en adres geanonimiseerd
3. Naam en adres geanonimiseerd
4. Naam en adres geanonimiseerd
5. Naam en adres geanonimiseerd
6. Naam en adres geanonimiseerd
7. Naam en adres geanonimiseerd
8. Naam en adres geanonimiseerd
9. Naam en adres geanonimiseerd
10. Naam en adres geanonimiseerd
11. Naam en adres geanonimiseerd
12. Naam en adres geanonimiseerd
13. Naam en adres geanonimiseerd
14. Naam en adres geanonimiseerd
15. Naam en adres geanonimiseerd
16. Naam en adres geanonimiseerd
17. Naam en adres geanonimiseerd
18. Naam en adres geanonimiseerd
19. Naam en adres geanonimiseerd
20. Naam en adres geanonimiseerd
21. Naam en adres geanonimiseerd
22. Naam en adres geanonimiseerd
23. Naam en adres geanonimiseerd
24. Naam en adres geanonimiseerd
25. Naam en adres geanonimiseerd
26. Naam en adres geanonimiseerd
27. Naam en adres geanonimiseerd
28. Naam en adres geanonimiseerd
29. Naam en adres geanonimiseerd
30. Naam en adres geanonimiseerd
31. Naam en adres geanonimiseerd
32. Naam en adres geanonimiseerd
33. Naam en adres geanonimiseerd
34. Naam en adres geanonimiseerd
35. Naam en adres geanonimiseerd
36. Naam en adres geanonimiseerd
37. Naam en adres geanonimiseerd
38. Naam en adres geanonimiseerd
39. Naam en adres geanonimiseerd
40. Naam en adres geanonimiseerd
41. Naam en adres geanonimiseerd

42. Naam en adres geanonimiseerd
43. Naam en adres geanonimiseerd
44. Naam en adres geanonimiseerd
45. Naam en adres geanonimiseerd
46. Naam en adres geanonimiseerd
47. Naam en adres geanonimiseerd
48. Naam en adres geanonimiseerd
49. Naam en adres geanonimiseerd
50. Naam en adres geanonimiseerd
51. Naam en adres geanonimiseerd
52. Naam en adres geanonimiseerd
53. Naam en adres geanonimiseerd
54. Naam en adres geanonimiseerd
55. Naam en adres geanonimiseerd
56. Naam en adres geanonimiseerd
57. Naam en adres geanonimiseerd
58. Naam en adres geanonimiseerd
59. Naam en adres geanonimiseerd
60. Naam en adres geanonimiseerd
61. Naam en adres geanonimiseerd
62. Naam en adres geanonimiseerd
63. Naam en adres geanonimiseerd
64. Naam en adres geanonimiseerd
65. Naam en adres geanonimiseerd
66. Naam en adres geanonimiseerd
67. Naam en adres geanonimiseerd
68. Naam en adres geanonimiseerd
69. Naam en adres geanonimiseerd
70. Naam en adres geanonimiseerd
71. Naam en adres geanonimiseerd
72. Naam en adres geanonimiseerd
73. Naam en adres geanonimiseerd
74. Naam en adres geanonimiseerd
75. Naam en adres geanonimiseerd
76. Naam en adres geanonimiseerd
77. Naam en adres geanonimiseerd
78. Naam en adres geanonimiseerd
79. Naam en adres geanonimiseerd
80. Naam en adres geanonimiseerd
81. Naam en adres geanonimiseerd
82. Naam en adres geanonimiseerd
83. Naam en adres geanonimiseerd
84. Naam en adres geanonimiseerd
85. Naam en adres geanonimiseerd
86. Naam en adres geanonimiseerd
87. Naam en adres geanonimiseerd

88. Naam en adres geanonimiseerd
89. Naam en adres geanonimiseerd
90. Naam en adres geanonimiseerd
91. Naam en adres geanonimiseerd
92. Naam en adres geanonimiseerd
93. Naam en adres geanonimiseerd
94. Naam en adres geanonimiseerd
95. Naam en adres geanonimiseerd
96. Naam en adres geanonimiseerd
97. Naam en adres geanonimiseerd
98. Naam en adres geanonimiseerd
99. Naam en adres geanonimiseerd
100. Naam en adres geanonimiseerd
101. Naam en adres geanonimiseerd
102. Naam en adres geanonimiseerd
103. Naam en adres geanonimiseerd
104. Naam en adres geanonimiseerd
105. Naam en adres geanonimiseerd
106. Naam en adres geanonimiseerd
107. Naam en adres geanonimiseerd
108. Naam en adres geanonimiseerd
109. Naam en adres geanonimiseerd
110. Naam en adres geanonimiseerd
111. Naam en adres geanonimiseerd
112. Naam en adres geanonimiseerd
113. Naam en adres geanonimiseerd
114. Naam en adres geanonimiseerd
115. Naam en adres geanonimiseerd
116. Naam en adres geanonimiseerd
117. Naam en adres geanonimiseerd
118. Naam en adres geanonimiseerd
119. Naam en adres geanonimiseerd
120. Naam en adres geanonimiseerd
121. Naam en adres geanonimiseerd
122. Naam en adres geanonimiseerd
123. Naam en adres geanonimiseerd
124. Naam en adres geanonimiseerd
125. Naam en adres geanonimiseerd
126. Naam en adres geanonimiseerd
127. Naam en adres geanonimiseerd

De bezwaarindieners doen woonstkeuze bij Mr. Griet CNUUDE, LEXECO Advocaten,
Mechelsesteenweg 64, B101, 2018 Antwerpen,

BOUWHEER : Stad Gent

INZAKE : De aanvraag stedenbouwkundige vergunning BraVoKo : uitvoeren van wegen-; spoor- en rioleringswerken en archeologie in de Brabantdam, Vogelmarkt en Kouter en aanpalende straten te Gent.

BOUWPLAATS: Kouter, Vogelmarkt, Gouvernementsstraat, Korte Dagsteeg, Brabantdam, Watermolenstraat, François Laurentplein, Sint – Jansvest, Zwaardsteeg, Hippoliet Lippensplein, Vlaanderenstraat, Kuiperskaai, Lange Boomgaardstraat.

I. FEITEN EN RELEVANTE GEGEVENS

1. Voorwerp van de aanvraag

Het voorwerp van de door de bezwaarindieners betwiste aanvraag is het uitvoeren van wegen-, spoor- en rioleringswerken in de Brabantdam, Vogelmarkt en Kouter.

De aansluitingen met de Korte Dagsteeg, de Gouvernementsstraat en de Watermolenstraat worden vernieuwd en het François Laurentplein wordt heraangelegd. De Zwaardsteeg, de Kuiperskaai en de Lange Boomgaardstraat worden voorzien van nieuwe bestrating. Dit blijkt niet met zoveel woorden uit de omschrijving van de aanvraag maar wel uit het administratief dossier en de nota's van Arcadis.

Het project situeert zich op het grondgebied van de Stad Gent (Plannen bestaande toestand - Plannr. 2.1, 2.2). Dit traject is een drukke as in het historisch stadscentrum van Gent en situeert zich in de kern van het winkelgebied.



Actueel is het verkeer gemengd. Er is geen afzonderlijk fietspad voorzien. De voetpaden liggen hoger dan de rijweg. Het tramverkeer verloopt er in twee richtingen. Het autoverkeer verloopt er in één richting in het gedeelte van de Brabantdam van het Hippoliet Lippensplein tot aan het Laurentplein.

Taxi's en hulpdiensten zijn in de Brabantdam van het Hippoliet Lippensplein tot aan het Laurentplein toegestaan in beide richtingen. Het verkeer verloopt in twee richtingen in het gedeelte van de Brabantdam voorbij het Laurentplein en op de Vogelmarkt. Op de Kouter is het verkeer in enkele richting toegelaten.

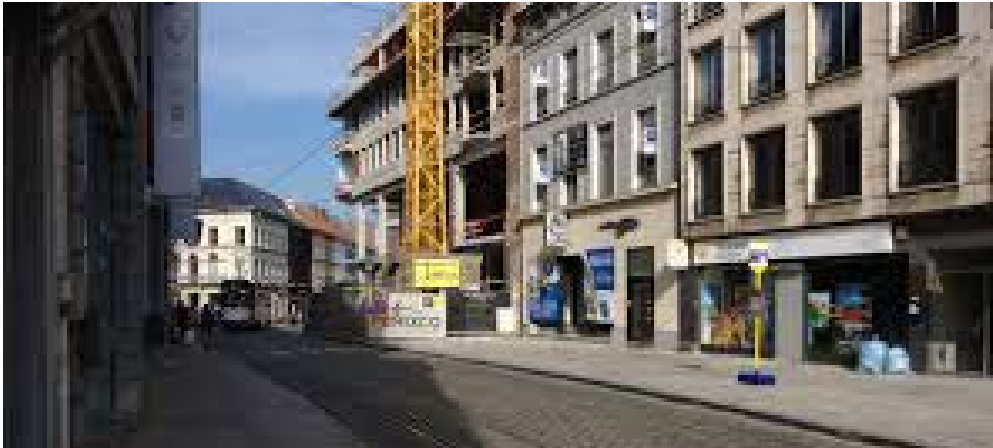
Huidige Brabantdam tussen het Laurentplein en het Hippoliet Lippensplein



Huidige Brabantdam tussen het Laurentplein en de Vogelmarkt



Huidige Vogelmarkt



Huidig lippensplein



De rijweg in de Brabantdam en de Vogelmarkt welke actueel in kasseien is aangelegd wordt conform het nieuwe ontwerp vervangen door uitgewassen beton. De trambedding heeft er een breedte die variabel is met 5,7 meter in de nauwere secties. De voetpaden bedragen minimaal 1,5 meter. Volgens de aanvraag is gekozen voor beton omwille van duurzaamheid (lange levensduur) en comfort voor de fietsers. De voetpaden worden heraanlegd in rode porfier. Ze worden op het niveau van de rijweg gelegd. Ter hoogte van de Kouter is er enkel voorzien om de rijweg te vernieuwen.

Binnen de tramloper verlopen de sporen (noot: 1 spoor= het geheel van 2 rails) in functie van optimale bochtstralen en/of aansluitingen aan de haltes. De 2 rails van 1 spoor liggen as op as 1 meter uit elkaar. De ruimte tussen de sporen is minimaal 2 meter.

De tramlijn die door het projectgebied loopt is tramlijn 22.

Reisweg : <http://gent.delijn.be/werven-en-werken/heraanleg-heerweg-noord-en-zuid> Gent Kouter -> Gent St. Pieters – Gentbrugge DC en [Zwijnaarde]

De werken aan de lijn worden gefaseerd uitgevoerd. De heraanleg van de Papegaaistraat, de Annonciadenstraat en de Gebroeders Vandeveldestraat geschiedde de afgelopen jaren.

De Lijn trekt tramlijn 21/22 binnenkort door tot aan de Heerweg-Zuid. De Stad Gent grijpt deze werken aan om de Heerweg-Noord en een deel van de Heerweg-Zuid aan te pakken. Tramlijn 21/22 wordt doorgetrokken tot in Zwijnaarde Dorp. De tramlijn zal Zwijnaarde Dorp verbinden met het Sint-Pietersstation, het stadscentrum, Gentbrugge en Ledeborg. Er komt een nieuwe tramverbinding, fietspaden, voetpaden, buurtparkings en een nieuwe eindhalte voor de tram. De werken startten in oktober 2013 en zouden halverwege augustus 2015 voltooid moeten zijn (zie <http://gent.delijn.be/werven-en-werken/heraanleg-heerweg-noord-en-zuid>). Straten: Adolphe della Faillelaan, Dorpsstraat, Gestichtstraat, Heerweg-Noord, Heerweg-Noord, Hutsepotstraat, Isabella van Oostenrijkstraat, Jan Sonnevillestraat, Klaartestraat, Laurierstraat, Nederzwijnaarde, Rooskenstraat, Schaarkenstraat, Ter Linden, Tramstraat, Zwijnaardsesteenweg.

Hieronder vindt u het huidige parcours.





Het Rekenhof onderzocht het tramproject voor de uitbreiding van Lijn 22 en keek na of De Lijn de beslissingen tot uitvoering zorgvuldig onderbouwde en het voorbereidingstraject goed uitvoerde. Het constateerde dat De Lijn niet aantoonde waarom de betrokken tramlijn prioritair is, noch dat de alternatieven voldoende waren onderzocht. De informatie die De Lijn aan haar raad van bestuur of de Vlaamse Regering voorlegde, bevatte geen, beperkte of foutieve gegevens over cruciale elementen, zoals kostprijs, reizigerspotentieel, aldus het Rekenhof. Ook de voorbereiding van het project vertoont een aantal tekortkomingen volgens het Rekenhof. Zo bracht De Lijn tijdens de uitvoering van studieopdrachten en de gunningsprocedure nog grote wijzingen aan, die aanzienlijke kostprijsverhogingen meebrachten. Bij gebrek aan objectieve criteria en voldoende onderbouwing is het echter niet duidelijk waarom het project prioriteit kreeg. Een duidelijke probleemanalyse en doelstelling ontbreekt. Andere oplossingen dan een tram overwoog De Lijn niet.

Het traject werd te beperkt of te weinig objectief onderzocht. Bovendien besteedde De Lijn te weinig aandacht aan alternatieve oplossingen en tracés. Er werd door De Lijn geen voorafgaande maatschappelijke kosten-batenanalyse opgemaakt.

Het verslag staat op de website van het Rekenhof en is vernietigd voor de werken die in Gent worden uitgevoerd door de Lijn (zie <https://www.ccrek.be/nl/> -> rubriek publicaties -> rubriek mobiliteit -> meest recente document : Besluitvorming en onderbouwing van tramprojecten door De Lijn).

Voor de werken op Lijn 22 Papegaaistraat, Gebroedres Vandeveldestraat, Kouter, Brabantdam met een lengte van meer dan één kilometer is geen milieu effect rapport terug te vinden.

2. Stedenbouwkundige voorschriften, feitelijke omgeving en beleidsregels

2.1. Stedenbouwkundige voorschriften

Bij de beoordeling van het project dient rekening te worden gehouden met de stedenbouwkundige voorschriften. Het projectgebied is volgens het Gewestplan gelegen in een woongebied met cultureel, historisch en/of esthetisch belang.

Volgens het KB van 28.12.1972 zijn dit de gebieden waar de wijziging van de bestaande toestand onderworpen is aan bijzondere voorwaarden, gegrond op de wenselijkheid van het behoud.

2.2. Beleidsdocumenten en richtlijnen

Tevens dient rekening te worden gehouden met de beleidsvisie van de gemeentelijke en gewestelijke overheid op diverse domeinen die zijn bepaald in de structuurplannen, richtlijnen, vademecums, edm.

→ Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is een langetermijnvisie van de overheid op de ruimtelijke ontwikkeling van een bepaald gebied. Het formuleert in grote lijnen een visie op het gebruik van de ruimte voor maatschappelijke functies zoals wonen, werken, recreatie, natuur, handel enz.

Het gaat uit van een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur. Om stedelijke gebieden leefbaar te houden, moet in bepaalde delen de automobiliteit verminderen. Dat vereist een locatiebeleid, het aanmoedigen van andere, zachtere vormen van verkeer (te voet en per fiets) en efficiënt en betaalbaar openbaar vervoer. Deze beleidsvisie dient zich ook vertaald te zien in voorliggende bouwaanvraag.

→ Ruimtelijk Structuurplan Gent

Volgens het Ruimtelijk Structuurplan Gent is *“de binnenstad (.) een autoluw gebied met voldoende ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Het gebruik van deze vervoersmodi wordt gestimuleerd.”* (pg. 206). De uitvoering van deze richtlijn moet zich tevens uiten in de voorliggende bouwaanvraag.

→ IPOD

Het IPOD betreft de Inrichting van het Openbaar Domein (IPOD) en bevat richtlijnen van de Stad Gent inzake onder meer de materiaalkeuze en de maatvoering van de bouwwerken. Tevens is er het STOP principe in uiteengezet dat bepaalt dat de mobiliteitsmogelijkheden bepaald worden in een rangorde: stappers (voetgangers), trappers (fietsers), openbaar (en collectief) vervoer en personenwagens (of privaat gemotoriseerd vervoer).

→ Het Fietsvademeccum

Dit is een handleiding van het Vlaamse Gewest, Departement Mobiliteit en Openbare werken. Deze handleiding is tot stand gebracht met het oog op het uitwerken van voorzieningen voor de fietsers die hun veiligheid ten goede komen. Ondergeschikte besturen moeten er zich in hun beleid naar schikken.

→ Het vademecum voetgangersvoorzieningen

Dit vademecum bevat richtlijnen voor de aanleg van voor voetgangers veilige infrastructuur. Het is een initiatief van de Vlaamse Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie. In dit vademecum wordt ook aandacht besteed aan mensen die minder beweeglijk zijn : kinderen, ouderen, mensen die slechthorend of slechtziend zijn en zich in een rolstoel verplaatsen. Het is dienstig als referentiekader en moet worden gehanteerd bij de uitvoering van infrastructuurprojecten.

→ De Gentse minimummaten en comfortmaten

Hierin worden de maten voor allerlei infrastructurele voorzieningen bepaald.

→ Het Mobiliteitsplan

Het ontwerp mobiliteitsplan 2014 licht het beleid toe dat de Stad wilt voeren o.v.v. mobiliteit. Het plan zou de leefbaarheid en de bereikbaarheid van Gent beogen. Het Mobiliteitsplan omvat een locatiebeleid, het aanmoedigen van andere, zachtere vormen van verkeer (te voet en per fiets) en efficiënt en betaalbaar openbaar vervoer.

→ Het Gents Bestuursakkoord

Hierin zijn de principes uiteengezet van het bestuur van de Stad Gent voor de periode 2013 -2018. Er zijn meerdere doelstellingen in geformuleerd die zich in voorliggende bouwaanvraag zouden moeten vertalen (zie verder).

3. Relatie tussen de geplande werken en de omgeving

Voor elk project dienen de relaties bekeken te worden met de ruimtelijke context. Dit betekent : planmatig inspelen op aanknopingspunten en omgevingskarakteristieken, zoals bebouwingstypologie, nabij gelegen voorzieningen en scholen, aanwezige verkeersinfrastructuur, verkeerscirculatie, haltes voor het openbaar vervoer, vrijwaren van belangrijke zichtassen, groenstructuur (parken, pleinen, groenassen), aanwezigheid van waterlopen, doorstroming van het voetgangers- en fietsverkeer binnen en buiten het project, enz. Voor grote projecten of kleine projecten die deel uitmaken van een groter project is een stedenbouwkundige studie onontbeerlijk. Hierbij wordt op macroniveau gekeken hoe een nieuw project kan worden ingepast in de omgeving.

3.1. Kouter, Vogelmarkt, Brabantdam en aanpalende straten

Het projectgebied maakt deel uit van het historisch stadscentrum van Gent en is waardevol voor zijn onroerend erfgoed. Het overgrote gedeelte van de gebouwen van het projectgebied zijn opgenomen in de Inventaris van het Onroerend erfgoed. Heel wat van de gebouwen zijn gebouwd tussen de 17^{de} en 20^{ste} eeuw en vertegenwoordigen verschillende bouwstijlen. Het gebied heeft in de geschiedenis van de stad een belangrijke betekenis gehad en vormt een onderdeel van de kern van het winkelgebied van de Stad. De bouwkundige en historische kenmerken ervan zijn van groot belang voor de belevingswaarde van de bewoners, bezoekers, toeristen, winkeliers e.a.

De Kouter is een rechthoekig plein dat geflankeerd wordt aan alle zijden door een straat met voetpaden en gebouwen. Deze gebouwen doen dienst als bankfilialen, appartementsgebouwen voor bewoning, horeca en winkels. De Kouter wordt door voetgangers en fietsers gebruikt die komen van de omliggende winkelstraten : Veldstraat, Korte Dagsteeg, Brabantdam, Kalandenberg, enz... Dit plein wordt op zondag gebruikt als bloemenmarkt en doet regelmatig dienst voor allerlei publieksactiviteiten.

Het gedeelte van de Brabantdam tussen het Hippoliet Lippensplein en de Vogelmarkt is een zeer belangrijke winkelstraat. Elke pand is er zonder uitzondering dienstig als winkel of handelsruimte. De straat sluit aan op de Korte Dagsteeg, de Koestraat en de Gouvernmentstraat alsook op het François

Laurentplein waar tevens winkels gevestigd zijn. De straat maakt deel uit van het winkelcentrum van Gent.

Alle panden op de Vogelmarkt doen tevens dienst als winkel- en of handelsruimte. De Vogelmarkt sluit aan op de Kouter, de Brabantdam, Korte dagsteeg en Koestraat.

In alle richtingen van de omgeving van dit projectgebied zijn heel wat scholen gevestigd. Het gebied wordt doorkruist door studenten komende van de universiteit en scholen die hoger gelegen zijn, meer bepaald van de St. Pietersnieuwstraat, de Blandijnberg, de Lammerstraat, de Bagattenstraat, de Jozef Plateaustraat, de Savaanstraat, enz... Het projectgebied wordt ook doorkruist door studenten komende van de Universiteitstraat, St. Lucas dan wel afkomstig van St. Anna (sociale school), enz...

Daarnaast bevinden zich links en rechts van deze as een concentratie aan lagere en middelbare scholen. O.a. Sint Bavo, Sint Paulus, Sint Barbara en basisschool de Oogappel.

Het projectgebied ligt met andere woorden centraal voor heel wat fietsers die het noodzakelijkerwijze moeten doorkruisen op hun tocht.



Van belang is tevens het feit dat er een fietsersbrug zal worden aangelegd die loopt van 'De Krook' over het water tot aan de Brabantdam waar de fietsers het verkeer zullen moeten kruisen, met inbegrip van de tramsporen. Aankomend tramverkeer lijkt zich moeilijk te verzoenen met een kruising van fietsers komende van een brug (remafstand met droge sporen tussen de 30 en 40 m).

Fietsersbrug die aankomt in de Brabantdam



3.2. Impact van de werken op de mobiliteit en de verschillende weggebruikers

De uitvoering van de werken impliceert dat het tweerichtingsverkeer van de tram wordt bestendig, het huidige tweerichting personenverkeer mogelijk blijft en het bestaande niveauverschil tussen de voetpaden en de rijweg/trambedding wordt weggewerkt.

Er worden geen fietsvoorzieningen aangelegd. De tramsporen worden vlak naast het voetpad gelegd.

De straat wordt niet autoluw of autoarm en blijft een as voor het openbaar vervoer dat passagiers in en buiten de stad brengt. Zwaar verkeer blijft mogelijk.

Het voetpad dat bij aankomend verkeer ook noodzakelijkerwijze dienst moet doen als fietspad, blijft op de meeste plaatsen te smal inachtgenomen kruisend voetgangersverkeer al of niet voorzien van winkelzakken, fiets, buggy's,(zie verder).

De kasseien bestrating verdwijnt en wordt op de Vogelmarkt en de Brabantdam niet ingeruild door natuurstenen bestrating zoals voorzien in het Integraal Plan Openbaar Domein (IPOD stad Gent).

In de Brabantdam en de Vogelmarkt wordt telkens één boom voorzien.

4. Project – milieu effectrapportage

De bouwvergunningaanvraag werd niet onderworpen aan een MER screening, noch aan de opmaak van een milieu effect rapport.

5. Stedenbouwkundige vergunningsprocedure

5.1. Pre adviezen

Preadvies dienst stedenbouw en ruimtelijke planning

Dit advies is gunstig.

Preadvies departement milieu, groen en gezondheid

Dit advies is voorwaardelijk gunstig.

Preadvies dienst stadsarcheologie

Dit advies is gunstig onder voorwaarden.

Preadvies mobiliteitsbedrijf

Dit advies is voorwaardelijk gunstig.

Preadvies Leiding Cel Architectuur

De Cel betreurt dat het typisch element, de kasseien, verdwijnt uit de historische stad maar geeft toch positief advies. De Cel doet geen alternatief voorstel van bestrating conform het IPOD.

Beslissing CBS inzake ontwerpplans dd. 10.07.2014

Het CBS heeft haar eigen stad gunstig advies onder voorwaarden.

5.2. Openbaar onderzoek

Het openbaar onderzoek startte op 5.11.2014 en loopt tot 5.12.2014.

II. IN RECHTE

§1. Belang van de bezwaarindieners

Alle bezwaarindieners zijn werkzaam, wonen of gebruiken het projectgebied als wandelaar, fietser, bewoner, bezoeker, handelaar, enz... of hebben zakelijke rechten op één of meerdere panden in het gebied.

Zij hebben belang gelet op de te verwachten onveilige situatie van het projectgebied, het feit dat de werken afbreuk doen aan de historische waarde van de site, de gezondheid van haar gebruikers en bewoners miskennen en de belangen van de zwakke weggebruikers schaden. De aantrekkingswaarde van de winkels en panden zal worden aangetast en daardoor ook de omzet van de winkels.

Er zal sprake zijn van een overwegend smal voetpad dat hetzelfde niveau kent als de straat waar in twee richtingen wordt gereden ondanks het feit dat het projectgebied ter hoogte van de Brabantdam en de Vogelmarkt relatief smal is. Onveilig is de afwezigheid van een afzonderlijke fietszone waardoor fietsers bij aankomend tramverkeer noodzakelijkerwijze op het 'voetpad' moeten rijden dat te smal is voor de combinatie van voetgangers en fietsers. Bovendien zullen auto's en vrachtwagens bij het

kruiden met de tram mogelijk ook gebruik maken van de voetgangerszone waardoor de veiligheid van de voetgangers en fietsers niet kan gewaarborgd worden.

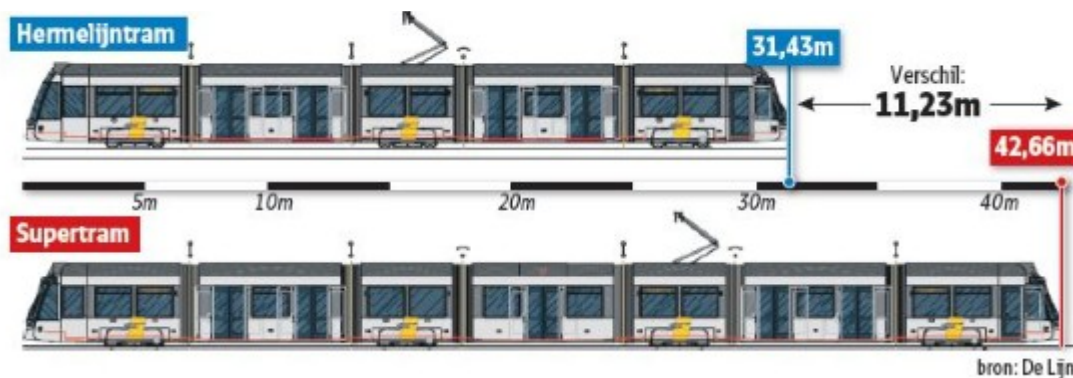
Er is geen veiligheidszone tussen het voetpad en de trambedding die tevens dienst doet als rijzone voor personenvervoer. Dit is bijzonder onveilig, in het bijzonder voor kinderen, blinden en bejaarde personen. De bezwaarindieners zullen deze nadelen persoonlijk, zakelijk of in familiaal verband ondervinden. Bovendien raakt het aan de belangen en veiligheid van hun cliënteel dan wel het cliënteel van hun huurders.

De bezwaarindieners weten zich ook geschaad door de nefaste gevolgen van het project voor de mobiliteit en de gezondheid van haar gebruikers. Het verkeer wordt aangemoedigd in de projectzone door het voorzien van een vlakke bestrating die de kasseien bestrating vervangt en de voorziene tramsporen impliceren dat tweerichtingstramverkeer met files van aanschuivend autoverkeer feitelijk blijft. De aanpak van de straat impliceert niet dat het autoverkeer en vrachtverkeer er zal verdwijnen dat nu de Brabantdam kiest als oprit naar de autostrade met grote concentraties fijn stof op de piekuren. De snelheid van de wagens die actueel afgeremd wordt door de kasseien bestrating, zal kunnen toenemen door de vlakke weg.

Door het vervangen van de waterdoorlatende kasseien door een egale waterdichte bevoering zal het fijn stof dat nu gedeeltelijk afwatert via de open voegen, maximaal in de huizen en op de voetpaden terecht komen met alle gezondheidsgevolgen van dien voor bewoners, handelaars, bezoekers, fietsers, wandelaars, enz...

Alle bezwaarindieners hebben tevens belang gelet op de esthetische en visuele minwaarde die wordt gecreëerd door de gewassen beton met tramsporen in beide richtingen en extra lange trams. De esthetische kwaliteit van de straat gaat er zwaar op achteruit. De straat verliest een belangrijk deel van zijn historische uitstraling en charme.

Door het aanleggen van een straat als bedding voor spoorinfrastructuur wordt ten aanzien van het aanwezige vastgoed niet alleen een minwaarde veroorzaakt maar verdwijnt ook de aantrekkelijkheid van deze straat als winkelstraat. De uitdrukkelijke ambitie van De Lijn om haar snelheid in deze smalle winkelstraat te verdubbelen (ref. mobiliteitsplan 2014 Gent) én gelijktijdig stadstreinen in te zetten (FLEXITY 2) geschikt voor 380 man betreft een ernstige miskenning van meerdere aspecten met betrekking tot de goede ruimtelijke ordening welke de bezwaarindieners nadelen berokkenen.



Deze aspecten worden hierna verder uiteengezet in het gedeelte omtrent de juridische bezwaren.

De aard van de aanleg van spoorbeddingen in gewassen beton en hun impact op het historische stadscentrum blijkt uit de onderstaande foto's.

Effect van sporen en gewassen beton : zie de site van de drie Torens



Hierboven ziet men wat de impact is van de keuze voor gewassen beton en tramsporen in het historisch stadscentrum.

De heraanlegde Papegaaistraat en de Gebroeders Vandeveldestraat



De heraanleg van deze straat in gewassen beton en de articulatie van de breed ingebedde sporen reduceren deze straat tot een spoorbedding en realiseren zo een minwaarde op alle items met betrekking tot goede ruimtelijke ordening. Precies deze omgevingsaanleg is voorzien in de smalle

maar belangrijke en drukke winkelas Vogelmarkt – Brabantdam welke behoren tot het historische centrum van stad Gent.

§2. De juridische bezwaren

(1.)

EERSTE MIDDEL :

Schending van art. 4.3.1.,§1,1° Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (hierna genoemd : ‘VCRO’), 4.3.1.,§2, 1° VCRO, art. 1.1.4 VCRO en de richtlijnen en beleidsvisie van de overheid op diverse domeinen (zie verder), samen met de schending van het zorgvuldigheidsbeginsel, het redelijkheidsbeginsel, het proportionaliteitsbeginsel en het vertrouwensbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur meer bepaald door de handhaving en creatie van een voor zwakke weggebruikers kennelijk onveilige situatie.

→ Schending van art. 4.3.1.,§1,1° VCRO

Art. 4.3.1. §1., 1°, b) VCRO bepaalt : *“Een vergunning wordt geweigerd 1° indien het aangevraagde onverenigbaar is met: (.) b) een goede ruimtelijke ordening;”*

→ Schending van art. 4.3.1.,§2, 1° VCRO

Art. 4.3.1., §2,1° VCRO bepaalt:

*“De overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld met in achtneming van volgende beginselen: 1° Het aangevraagde wordt, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op **de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen**, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van art. 1.1.4.;”* (eigen aanduiding in vet)

→ Schending van art. 1.1.4. VCRO

Art. 1.1.4. VCRO bepaalt :

*“De ruimtelijke ordening is gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden. Daarbij worden **de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen. Op deze manier wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit.**”* (eigen aanduiding in vet)

→ Schending van de beleidvisie en richtlijnen van de overheid inzake fietsvoorzieningen, voetgangersvoorzieningen, maatvoeringen van de weginfrastructuur enz. (zie verder)

Zowel voor de voetgangers als de fietsers is de situatie die zal resulteren uit de uitvoering van de voorliggende stedenbouwkundige aanvraag kennelijk onveilig.

Actuele situatie

Actueel is de situatie onveilig voor fietsers vanwege de kasseien wegbedekking in de Brabantdam en op de Vogelmarkt die bijzonder oneffen is alsook de tramsporen die het gevaar impliceren dat fietsers verstrikt geraken tussen de tramsporen en tot val komen. Bovendien is de actuele afstand tussen de trambedding en het voetpad dermate smal dat fietsers genoodzaakt zijn om in de trambedding te rijden. Van zodra er een tram aankomt, zijn zij evenwel gedwongen om de trambedding te verlaten en op het voetpad te springen bij gebreke aan afdoende fietsruimte. Deze situatie is bijzonder gevaarlijk. In het bijzonder voor ouders met kinderen, senioren of mensen die minder behendig zijn, is een dergelijk manoeuvre gedoemd om ongevallen te veroorzaken.

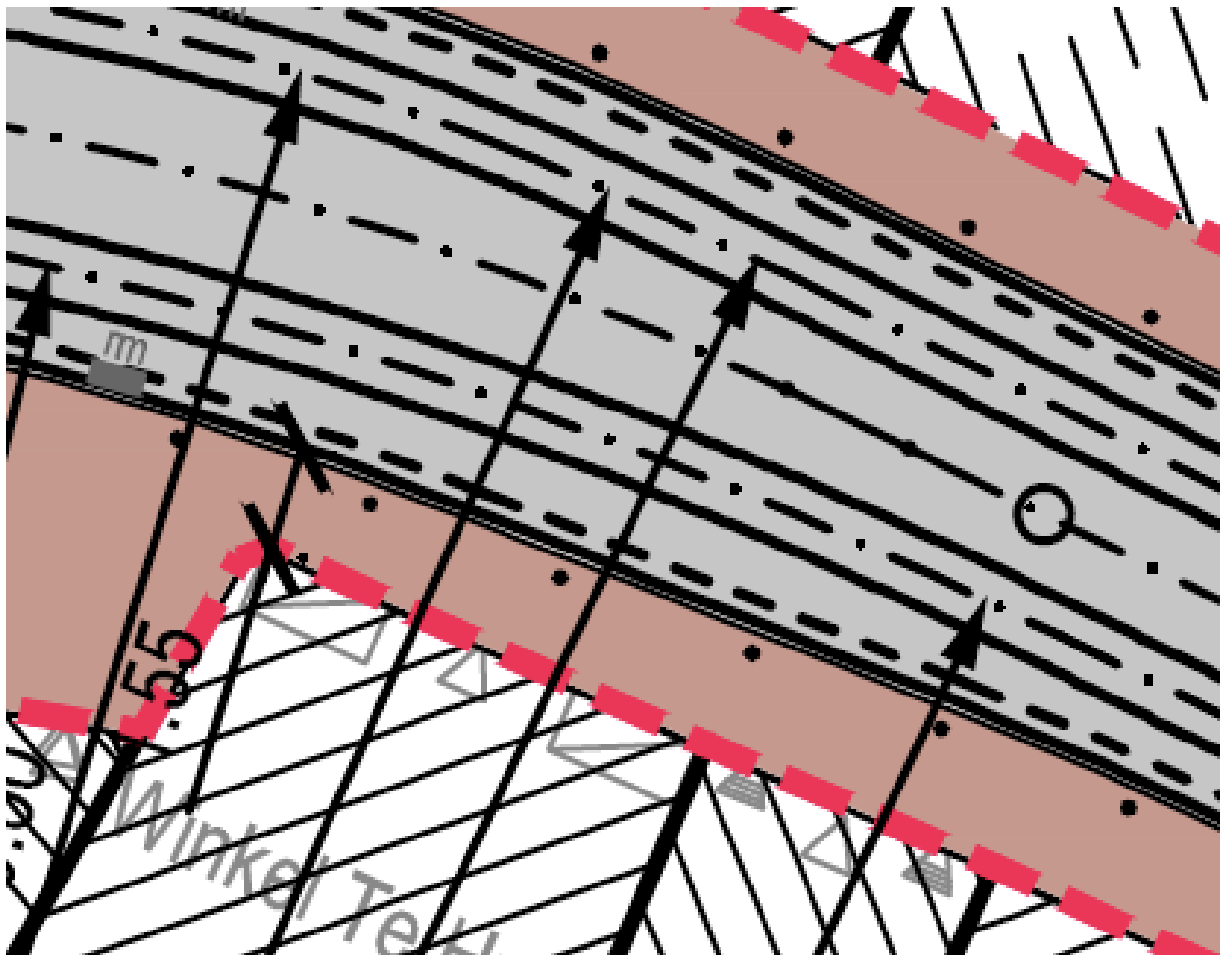
Voor de voetgangers is de huidige situatie ook onveilig om meerdere redenen. Fietsers zijn genoodzaakt om op het voetpad te rijden bij gebreke aan fietspad en bereikbare baan waardoor zij voetgangers in gevaar brengen, vooral zij die uit een huis- of winkeldeur komen. Bovendien is het voetpad op gevaarlijke punten te smal, in het bijzonder in de bochten van de straten. Hier is geen kruisend voetgangersverkeer mogelijk. Indien voetgangers elkaar voorbij willen steken via de baan en dit net na de bocht, riskeren zij in meer gegrepen te worden door een voertuig of fiets welke hen niet vlot kan zien aankomen van achter de hoek.

Toekomstige situatie

De voorliggende aanvraag voorziet een bestrating in gewassen beton met een verbreding van de trambedding zonder veiligheidszone tussen de bedding en het voetpad met in meer een 'voetpad' dat op hetzelfde niveau komt te liggen als de rijbaan.

Het voetpad blijft op bepaalde plaatsen manifest te smal gelet op het plaatselijk gebruik dat er van gemaakt wordt en is daar extra gevaarlijk nu er geen buffer meer is tussen de baan en het voetpad. Voertuigen kunnen tot tegen de gevels rijden zo zij dat willen/daartoe genoodzaakt zijn.

Bovendien is er geen ruimte voorzien voor fietsers. Zij zijn in de nieuwe situatie ook verplicht om tussen de trambedding te rijden en kunnen niet ontwijken bij aankomend tramverkeer. Zij kunnen dit enkel door gebruik te maken van het voetpad waarbij zij dan de voetgangers in gevaar brengen en zichzelf, zeker op plaatsen waar het voetpad slechts 1m55 is.



Gegeven het feit dat de voetpaden op meerdere plaatsen minder de 2 meter breed zijn en plaatselijk slechts 1m50 halen, is het totaal onverantwoord om ze in meer op gelijk niveau van de straat aan te leggen. Kinderen, slechthorenden, slechtzienden, mindervalide personen alsook automobilisten kunnen hierdoor moeilijk het verschil herkennen tussen de straat en het voetpad. Hierdoor is de kans op conflicten tussen de verschillende modi en aanrijdingen veel hoger. De voorziene werkwijze is voor een straat waar men tweerichtingsverkeer voorziet en op bepaalde plaatsen slechts 9m70 breed is, niet aangewezen en manifest onzorgvuldig.

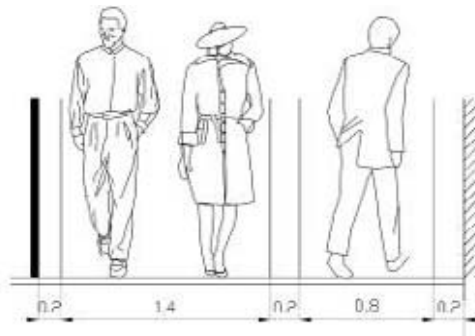
Ook het vademecum voetgangersvoorziening maakt duidelijk dat de voorziene voetpaden onveilig zijn. Dit vademecum voorziet dat voetgangers die in tegengestelde richting lopen, ten opzichte van elkaar 80 cm elk nodig hebben en steeds een zekere privacy-afstand wensen bewaren. Deze privacy-afstand bedraagt circa 20 cm.

Onderstaande figuur toont aan hoe breed het voetpad moet zijn in zoverre het gebruikt wordt door voetgangers in tegengestelde richting : **0,8 m + 0,8 m + 0,2 m = 1,8 m.**

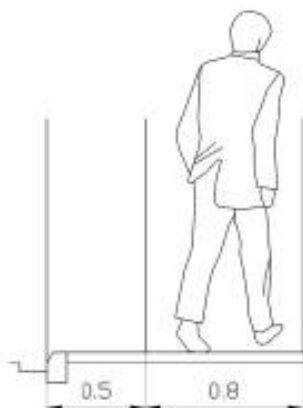


Het vademecum wijst er op dat men in meer een veiligheidsafstand hanteert ten aanzien van hindernissen zoals gevels. Deze bedraagt ook **0,2 m**.

Figuur 5.8 Veiligheidsafstand t.o.v. vaste hindernissen



Het vademecum stelt dat wanneer het voetpad vlak naast de rijweg ligt de voetganger steeds een veiligheidsafstand bewaart tot de scheidingslijn rijweg-voetpad. Hiervoor is een breedte van **0,5 m** aangewezen.



Dit resulteert in een totaal vereiste breedte van **2,5 m** ($0,8 + 0,8 + 0,2 + 0,2 + 0,5$) bij kruisend voetgangersverkeer.

Het vademecum stelt ook dat bij het bepalen van de vereiste voetpadbreedtes behalve met de benodigde breedtes voor de gebruikers zelf en de gehanteerde veiligheids- en privacyafstanden, ook rekening moet worden gehouden met voorwerpen die tijdelijk tegen de gevels staan: vuilbakken,

fietsen, fietsrekken, reclameborden (die er weliswaar niet altijd thuishoren maar er wel vaak staan), brievenbussen, en vooral mensen die nu eenmaal in een winkelstraat in de etalage kijken. Voor de meeste van hoger genoemde hindernissen wordt gerekend met een benodigde breedte van **0,5 m**.

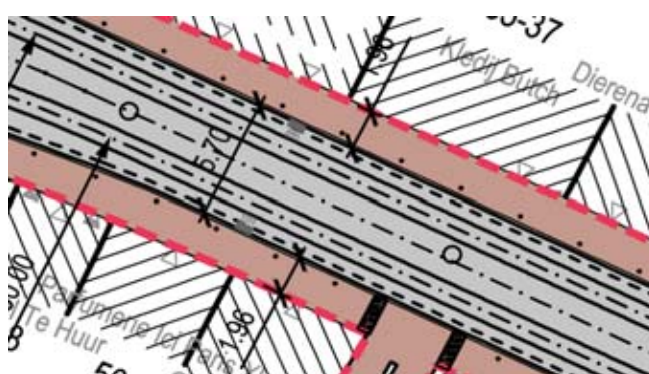
Bij kruisend verkeer betekent dit een noodzakelijke totale breedte van **3 m**.

Benodigde breedte hindernissen



Wanneer rekening gehouden wordt met deze richtlijnen is in casu - gegeven het feit dat de Brabantdam en de Vogelmarkt hoofdwinkelstraten zijn met kruisend verkeer en een varia aan types zwakke weggebruikers (ouders met buggy's, rolwagens, fiets aan de hand, mensen met zakken, ouders met kinderen aan de hand, zeer veel mensen die stilstaand naar een etalage kijken, enz...) - **een minimale breedte van 3 meter** over de ganse lengte van het traject noodzakelijk teneinde de veiligheid van de zwakke weggebruikers te waarborgen.

Dit geldt des te meer nu er **geen fietspad** is voorzien en er geen veiligheidszone is tussen de trambedding en het voorziene voetpad.



De straatbreedte die beschikbaar is en voorzien in het BRAVOKO project :

5.70 m voorzien voor snelle stadstreinen tot 380 man in twee richtingen, gelijktijdig bestemd voor auto's en fietsers met aan beide zijden gemiddeld 1.96 m voetpad en dit alles samen in de smalle straatbreedte van 9,62 m.

Miskening van de veiligheid en de belangen van de fietsers

In het Fietsvademecum Vlaanderen stelt men : *“Binnen het huidige mobiliteitsbeleid is de fiets steevast bezig met het terugwinnen van de rol waarvoor hij uiteindelijk geschapen werd: een functioneel vervoermiddel voor korte verplaatsingen (< 10 km). De fiets is hét duurzame vervoermiddel bij uitstek en dient dan ook een hoofdrol te spelen binnen een duurzaam mobiliteitsbeleid.”*

Volgens het fietsvademecum wordt de fiets gebruikt voor het toeristisch-recreatieve verkeer en scoort hij *“meer en meer als vervoermiddel om te winkelen, om naar het werk te gaan en uiteraard om naar school te gaan.”*

Uit de nationale enquête naar de mobiliteit van de huishoudens blijkt dat ruim 20% van de Vlamingen dagelijks gebruik maakt van de fiets en 41% minstens één keer per week (tegenover 3,3% bij de Walen en 1,3% bij de Brusselaars). Het fietsgebruik vertegenwoordigt 12,3% van het totaal aantal verplaatsingen in Vlaanderen. Dit is 89,6% van alle fietsverplaatsingen in België. 34% van de woon-schoolverplaatsingen gebeurt met de fiets¹. Anderzijds blijkt globaal gesproken dat per fiets rijden onveilig is. 13% van de verkeersongevallen in 2000 gebeurde met een fietser². Volgens het fietsvademecum maakt dit de fiets in verhouding tot de gebruiksfrequentie tot het tweede meest riskante vervoermiddel (na de motorfiets). Om die reden zou een verhoogde verkeersveiligheid voor fietsers een topprioriteit zijn.

Volgens het fietsvademecum spreekt het voor zich dat hoe groter de verkeersintensiteit en hoe hoger de rijsnelheid op een weg zijn, hoe noodzakelijker het uit veiligheidsoogpunt is om fiets- en autoverkeer van elkaar te scheiden³.

Ook in het mobiliteitsplan van de Stad waarover verder meer, wordt het fietsen geprezen en een beleid voorgesteld dat de fietser in ere herstelt en diens veiligheid behartigt. Het bestuursakkoord anderzijds wenst de onveilige situaties resoluut te bannen uit de binnenstad. Van deze mooie doelstellingen en beleidsvisie vinden we in deze bouwaanvraag van de Stad zelf echter niets terug, integendeel.

Er is conform de voorliggende plannen geen plaats voor het wettig en veilig fietsen in de Brabantdam en op de Vogelmarkt. Tussen de trambedding en het voetpad is geen veiligheidszone voorzien. De tram rijdt dus tot tegen het voetpad.

Naast de trambedding is er enkel ruimte voor een veelal te smal voetpad dat op vele plaatsen gecombineerd voetgangers- en fietsersverkeer totaal onmogelijk maakt. Des te meer omdat het drukke winkelstraten betreft met continu uitgaande shoppers die met pak en zak de deur uitgaan en niet minder de velen die naar de etalages kijken. Er werd in dit plan dan ook op volstrekt ontoelaatbare wijze verzuimd rekening te houden met de feitelijkheid dat de aanleg plaatsgrijpt in drukke winkelstraten.

Het fietsen in de trambedding is geen oplossing voor dit probleem. Fietsers dienen bij naderend tramverkeer de trambedding te verlaten.

¹¹ Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 1994-1995, Vlaams Gewest dept. Lin, Mobiliteitscel, Brussel.

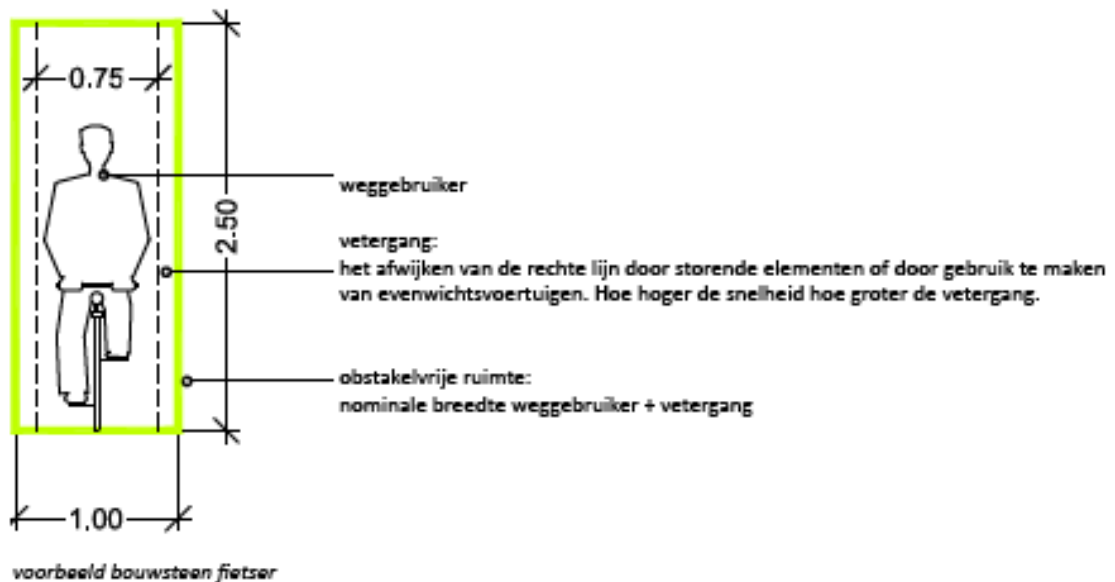
² Jaarverslag van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (2000).

³ Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, 'De fiets, een duurzaam vervoermiddel dat bijzondere verkeers- en bouwtechnische oplossingen vereist n Bijlage bij OCW Mededelingen 82.

Zie Titel II van de Wegverkeerscode: "Regels voor het gebruik van de openbare weg, Artikel 12. Verplichting voorrang te verlenen. 12.1. Elke weggebruiker moet voorrang verlenen aan de spoorvoertuigen." Daartoe moet hij zich zo snel mogelijk van de sporen (kunnen) verwijderen.

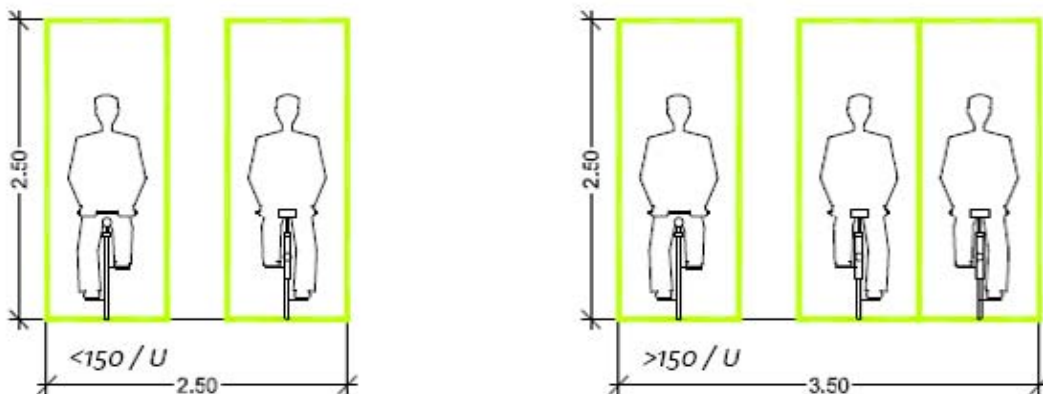
Uitwijken naar een voetpad dat op vele plaatsen geen 2 meter breed is en occasioneel zelfs slechts 1 meter 50 en daar al te smal is voor kruisende voetgangers of voetgangers met kinderen aan de hand, met een rolstoel of andere, is uitgesloten gezien voetgangers het aanwezige tekort aan breedte meer dan volledig nodig hebben (zie hierboven) en dit in combinatie met de benodigde breedte voor een fietser niet volstaat.

Het technisch reglement van de wegcode heeft de breedte van een fiets vastgelegd op 0.75m en van zijn eventuele aanhangwagen op 1.00m. Als bouwsteen hanteert het IPOD **1m00**: 0.75m fiets vermeerderd met een vetergang van 0.25m. Het gaat in dat geval om een fietser die in rechte lijn rijdt. Een fietser die uitwijkt, heeft bij het uitwijken (wiel gaat deels in de breedte) uiteraard meer plaats nodig.

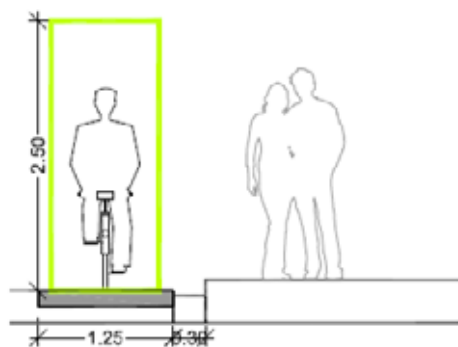


In het geval van tweerichtingsverkeer worden onderstaande breedtes als richtlijn gegeven :

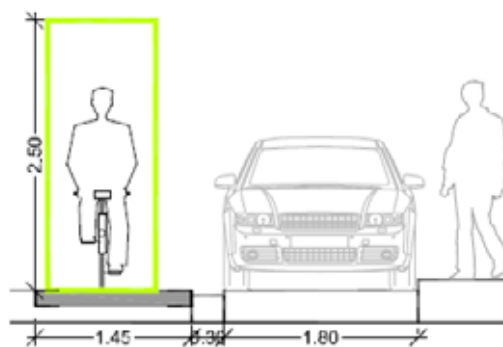
tweerichtingsverkeer



In het geval geen fietspad kan worden voorzien en gewerkt wordt met een fietssuggestiestrook worden volgende maten als richtlijn gegeven :

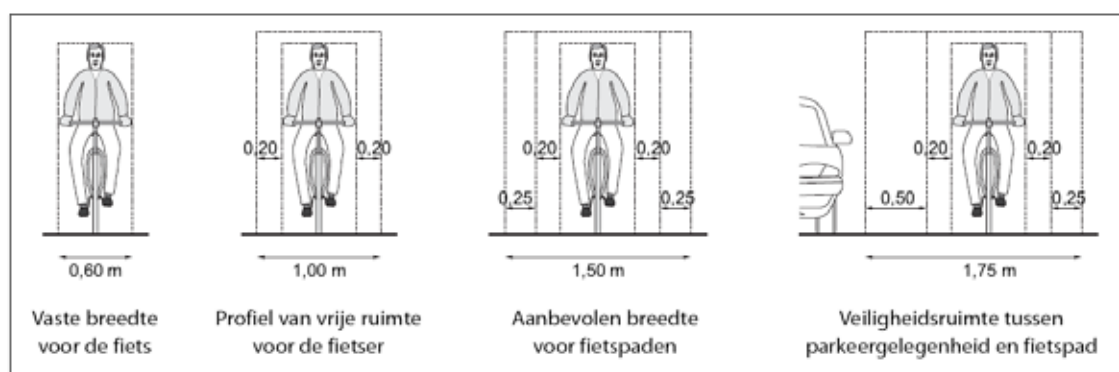


fietsuggestiestrook



fietsuggestiestrook met geparkeerde wagens

Volgens het vademecum inzake fietsvoorzieningen gleden volgende breedtes voor fietsers teneinde hun veiligheid te garanderen :



Deze afmetingen zijn « universele » standaardmaten waarmee bij het ontwerp van fietsinfrastructuur rekening moet worden gehouden. De Belgische wegbeherende overheden hebben ze in hun praktische aanbevelingen verwerkt. Zie o.m. het Vademecum Fietsvoorzieningen, Mobiel Vlaanderen.

Het is derhalve onmogelijk om reglementair en veilig te fietsen in de Brabantdam en de Vogelmarkt. Het hernieuwen van een straat met bestending van een verkeersonveilige situatie voor de zwakke weggebruikers is een manifeste schending van bovengenoemde wettelijke bepalingen, de zgn. beleidsvisie van de stad, het mobiliteitsplan, het IPOD en de richtlijnen van de Vlaamse overheid.

VEREISTE WEGBREDTE REKENING HOUDEND MET DE VERSCHILLENDE VEREISTE BREEDTES

Al bij de eerste schetsen van het wegenisontwerp is het van belang om te weten welk type weg het meest aangewezen is voor dat specifieke project. Het type weg is afhankelijk van het type verkeer : vrachtverkeer, landbouwvoertuigen, openbaar vervoer (bijv. De Lijn), hulpdiensten, autoverkeer: plaatselijk of doorgaand, vuilnisdiensten, bromfietsen, fietsen.

Volgens de VMSW is er een wegbreedte vereist van 6, m tot 6,5 meter indien er veel zwaar vrachtwagenverkeer of doorgaand verkeer dient te passeren.

Indien er openbare diensten zoals busdiensten voorzien worden, zijn er bijkomende voorwaarden. Deze zijn afhankelijk van het snelheidsregime:

- 30 km/uur: minimale rijstrookbreedte van 2,80 m
- 50 km/uur: minimale rijstrookbreedte van 3,05 m

- 70 km/uur: minimale rijstrookbreedte van 3,35 m

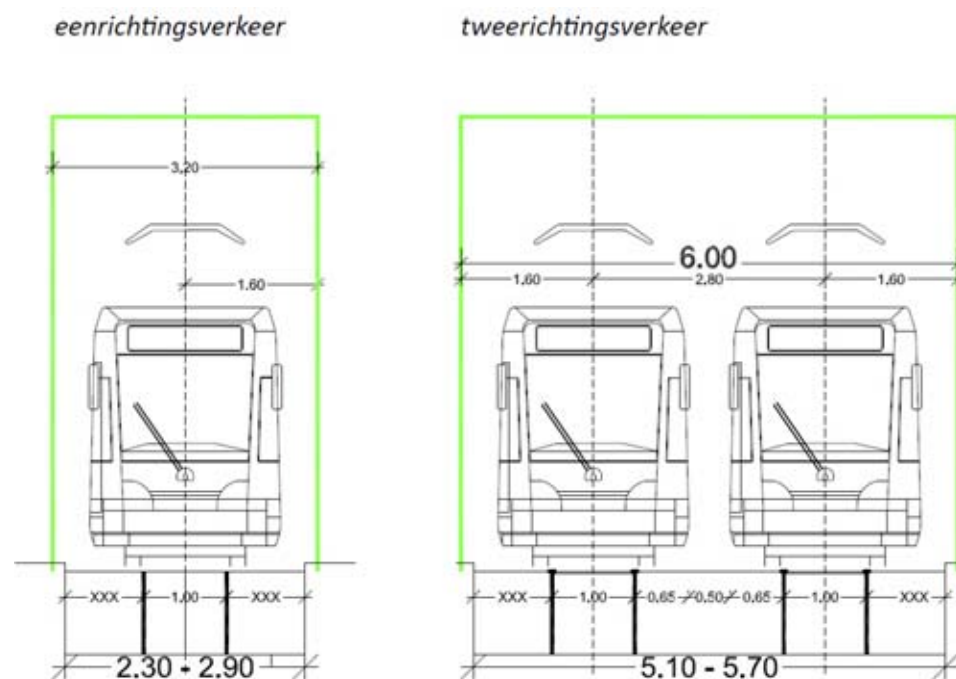
De opgegeven breedtes zijn er voor rijstroken in rechte lijn.

Deze maatvoering veronderstelt altijd een obstakelvrije ruimte (geen lichtmasten, verkeersborden, bomen, bovenleidingspanelen enz.) van **30 tot 50 cm** aan de rechterzijde van het voertuig met voldoende zicht op de tegenliggers.

Door de Vogelmarkt en Brabantdam is er vrachtverkeer in enkele en dubbele richting die op en af rijden en veelal ook de straten gebruiken om op te rijden naar de autostrade. Alle types van vervoer zijn er toegelaten. Taxi's, ambulances en politiewagens gaan in twee richtingen. Trams gaan ook in twee richtingen. Fietsers zijn toegelaten in beide richtingen. Aan beide zijden van de baan is er een voetpad.

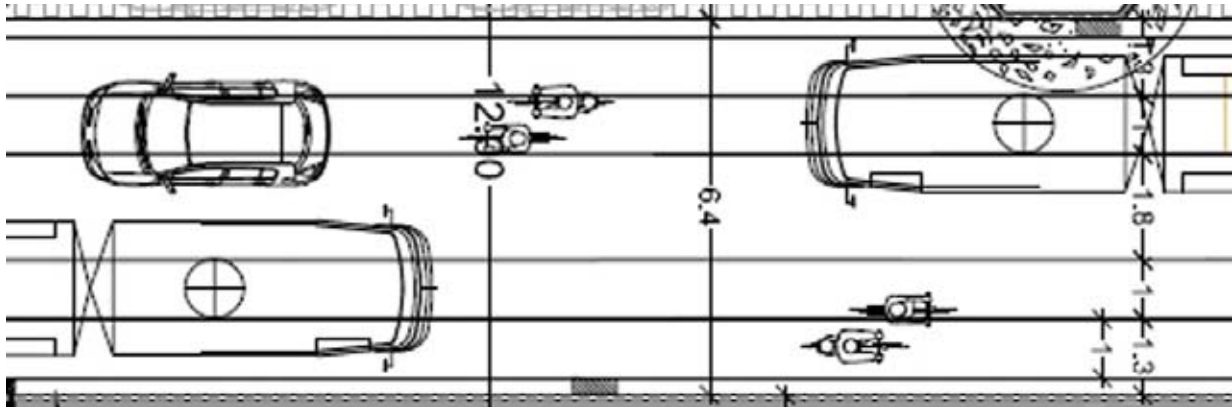
TRAMVERKEER

Volgens het IPOD dient er bij tweerichtingstramverkeer een minimale vrije ruimte van **6.00m** en een **rijbaan van 5.10m - 5.70m** te worden gerespecteerd. De afstand tussen beide spoorassen bedraagt **2,80m** (2,60m als uiterst minimum.)

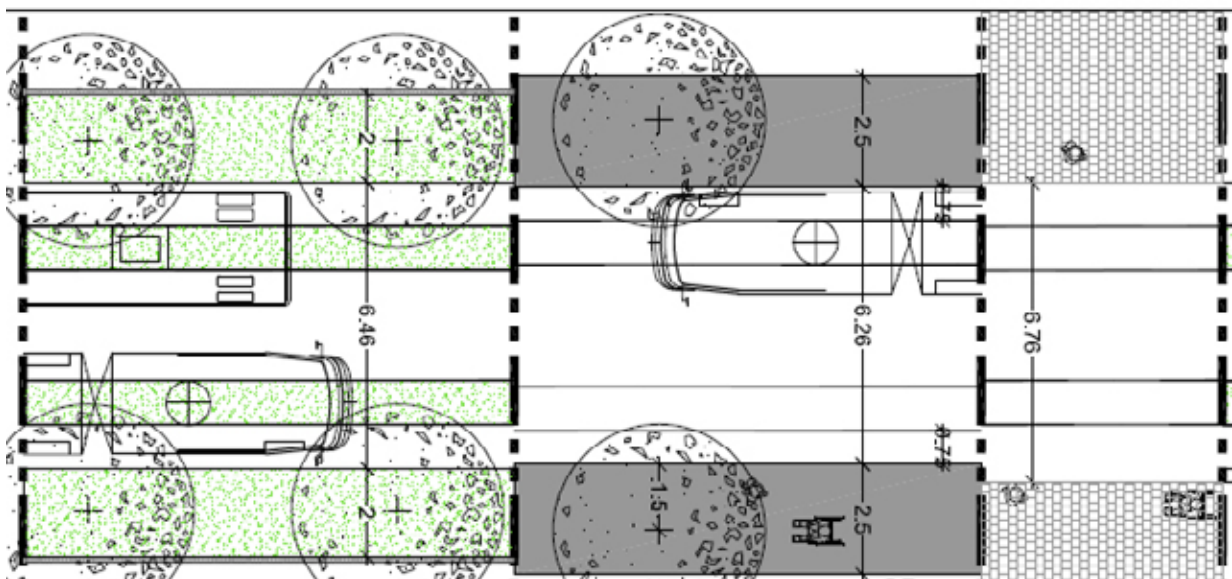


XXX=	afstand tot berm	0.65m
XXX=	afstand tot perron < 0.25m	0.70m
XXX=	afstand tot perron > 0.25m	0.75m
XXX=	afstand tot voetpad	0.80m
XXX=	afstand tot rijweg	0.95m

Nazicht van de plannen leert ons dat de rijbaan die tegelijkertijd samenvalt met de vrije ruimte op een groot deel van het traject maar 5m70 breed is.



Het IPOD p. 89 (Integraal Plan Openbare Ruimte stad Gent) stelt dan ook dat bij kruisend tramverkeer **6,4 meter** vereist is.



Het IPOD p. 117 stelt dat bij een vrij tram - busbaan reeds meer nodig is dan hier wordt voorzien in een niet vrije baan voor openbaar vervoer.

VASTSTELLING 1 :

De straat is **te smal** volgens het IPOD voor tweerichtingstramverkeer gezien er maar een maximaal vrij ruimte is van 5m70 die samenvalt met de totale breedte van de rijbaan zonder enige marge voor veiligheidszones ten aanzien van voetgangers en fietsers.

VRACHTVERKEER IN COMBINATIE MET TRAMVERKEER

Er is in het projectgebied echter ook sprake van vrachtverkeer. De breedte van een beladen vrachtwagen, gemeten met al de uitstekende delen inbegrepen, mag de volgende maxima niet te boven gaan:

- a. 2,55 m: auto, bespannen voertuig of hun aanhangwagen.
- b. 2,60 m: indien het voertuig een breedte heeft van 2,60 meter overeenkomstig het technisch reglement van de auto's, zoals bv. koelwagens.

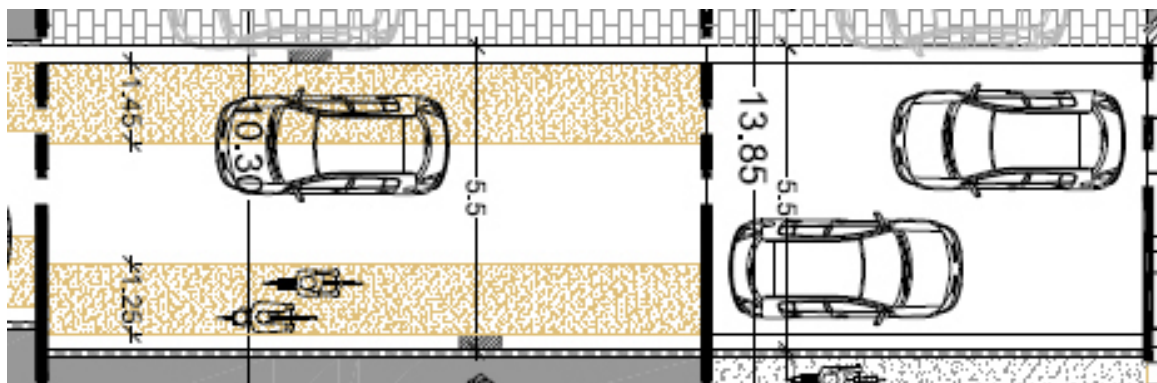
- c. 2,75 m: wanneer de lading bestaat uit graangewassen, vlas, stro, paarden- of veevoeder in bulk, met uitsluiting van de geperste balen, mag de breedte van het geladen voertuig 2,75 m bedragen;
- d. 3,00 m: wanneer de lading is samengesteld zoals hierboven gezegd en vervoerd wordt binnen een straal van 25 km van de plaats van lading.

Volgens het IPOD dient er een beschikbaar ruimte te zijn van **6m40** indien er sprake is van bussen en vrachtwagens in beide richtingen. Het IPOD geeft niet aan welke beschikbare ruimte er moet zijn voor trams en vrachtwagens die elkaar kruisen in tegenovergestelde richtingen. Evenwel blijkt een korte rekenoefening aan te geven dat er in dat geval **minimum 5m30 aan rijbaan** nodig is (tram van 2m30 en vrachtwagen van 3 m) met een bijkomende veiligheidsafstand aan beide buitenzijden van **50 cm** voor het voetgangersverkeer en een veiligheidsafstand tussen de voertuigen **van 50 cm = 6m80**.

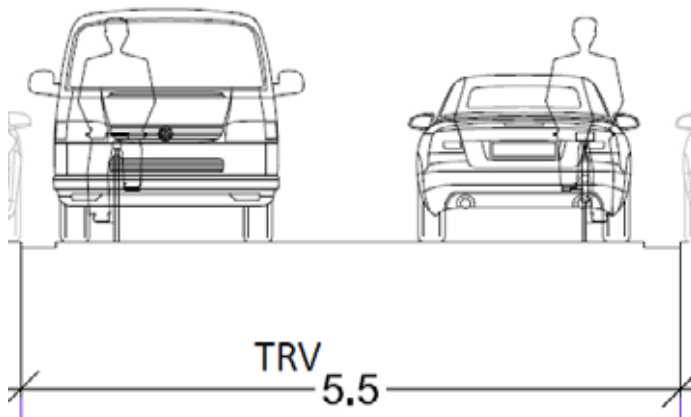
De breedte van de weg die is aangeduid op de plannen is slechts 5m70 en er zijn geen veiligheidsafstanden ten aanzien van het voetgangersverkeer. Het is dan ook duidelijk dat het in de Brabantdam niet mogelijk is om tweerichtingstramverkeer te voorzien in combinatie met vrachtverkeer.

VASTSTELLING 2 : Indien een vrachtwagen moet kruisen met een tram die geen manoeuvreerruimte heeft en een veiligheidszone nodig heeft tav het voetpad, dient deze vrachtwagen gevaarlijk dicht bij de tram te komen door de benodigde veiligheidsafstand tussen de voertuigen volledig te reduceren, dan wel te kiezen voor een gedeeltelijk overlappen van het voetpad aan de chauffeurskant dat zoals reeds meermaals toegelicht op vele plaatsen geen 2 meter breed is en occasioneel slechts 1m50 breed is. **Dit is totaal onverantwoord in een drukke winkelstraat.**

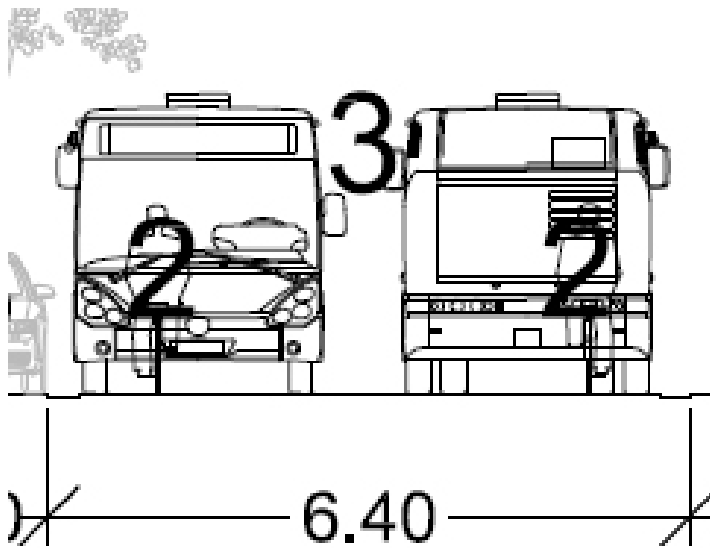
AUTOVERKEER IN COMBINATIE MET VRACHTVERKEER



IPOD p.89



Ipod p.96



Ipod p. 72

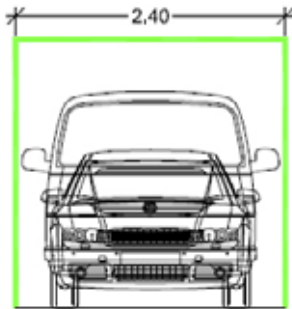
Ipod p. 54: Voor een rijbaan met autoverkeer in beide richtingen wordt een rijbaan voorzien van 5.00m - 5.50m. Bij een rijbaanbreedte van 5.00m wordt vrachtverkeer slechts in één richting toegelaten. Bijgevolg moet in één van de richtingen een C27-verbod worden ingesteld.

VASTSTELLING 3 :

Wanneer ambulances of taxi's bvb. in tegenovergestelde richting met een vrachtwagen moeten kruisen die 3 meter breed is, is er geen voldoende veiligheidsafstand tussen beide voertuigen enerzijds en tussen de voertuigen en de respectievelijke voetpaden anderzijds, nu de rijweg slechts 5 meter 70 breed is.

Ook dit is qua veiligheid onaanvaardbaar.

TRAMVERKEER IN COMBINATIE MET PERSONENVERKEER



VASTSTELLING 4 :

Voor een enkele tram is er volgens het IPOD een minimale vrije ruimte van **3 meter 20** nodig met een rijbaan van 2.30m - 2.90m. De theoretische rijbaanbreedte enkel voor personenauto's is volgens het IPOD minimum **2 meter 40**. De maximumbreedte van de voertuigen klasse I en II bedraagt echter **2 meter 55**. In die omstandigheden is de rijbaan opnieuw **te smal voor kruisend verkeer** gegeven het feit dat de rijbaan slechts **5 meter 70** breed is.

KRUISEND AUTOVERKEER (bvb. taxi en personenwagen)

VASTSTELLING 5 :

Volgens het IPOD dient er bij tweerichtingsverkeer een **minimale vrije ruimte van 6.00m** en een **rijbaan van 5.10m - 5.70m** te worden gerespecteerd. Aangezien de vrije ruimte slechts 5m70 is, is dit te weinig om kruisend verkeer op veilige manier mogelijk te maken.

BRANDWEERWAGEN IN COMBINATIE MET VRACHTWAGEN

VASTSTELLING 6 :

Brandweerwagens mogen in beide richtingen rijden en zijn **2m50 breed**. Het kruisen van een brandweerwagen met een vrachtwagen die **tot 3m** breed kan zijn, is in een straat met een rijbaan van 5m70 onveilig en onverantwoord.

TRAMVERKEER IN BEIDE RICHTINGEN EN FIETSVERKEER

VASTSTELLING 7 :

Zoals hierboven is toegelicht is dit totaal onmogelijk nu de rijbaan volledig ingenomen wordt door het tramverkeer en fietsers derhalve genoodzaakt zijn om bij effectief tramverkeer op hun parcours uit te wijken naar het voetpad en dit voetpad veel te smal is om gecombineerd voet- en fietsersverkeer mogelijk te maken op veilige wijze. Des te meer onveilig nu het een drukke winkelstraat betreft met de hoogste concentratie aan beide zijden aan schoolgaande en fietsende jeugd.

TOEPASSING van het STOP Principe

STOP staat voor de rangorde van vervoersvormen welke stelt 'eerst voorzieningen maximaliseren voor Stappers dan Trappers pas dan Openbaar vervoer en laatst Personenwagens'. In 2009 werd het STOP-principe vastgelegd in het Mobiliteitsdecreet en werd het opgenomen in het Regeerakkoord 2009-

2014. Voldoende brede en toegankelijke voetpaden en veilige fietspaden waar nodig is dan ook de aangewezen aanzet om te voldoen aan dit decreet.

Het Mobiliteitsplan bepaalt :

“Door nadrukkelijk te kiezen voor het STOP-principe, nodigt het mobiliteitsbeleid uit om duurzamere vervoerswijzen te gebruiken. Doorgedreven investeringen en een voelbare kwaliteitssprong in de infrastructuur voor voetgangers en fietsers, moet hun aandeel in de modal split sterk vergroten. Het uitbouwen van een heuse stap- en trapcultuur geeft een extra duw in de rug. Ook de verdere uitbouw van een regelmatig, betrouwbaar en comfortabel openbaarvervoersnetwerk biedt een aantrekkelijk alternatief, ook voor de langere afstanden. Al die duurzame vervoersalternatieven worden extra interessant bij de keuze voor een autoluwere binnenstad, waarbinnen fysiek meer ruimte kan worden gegeven aan Stappers, Trappers en het Openbaar vervoer⁴.”

Indien de werkelijke ruimte niet toereikend is voor het voorgestelde juridische systeem, zal volgens de bepaalde rangorde moeten worden doorgeredeneerd.

1. voetgangers minimale maat + intensiteiten en restmaat
2. fietsers minimale maat + intensiteiten en restmaat
3. hulpdiensten vaste maat bepalend voor het profiel
4. openbaar vervoer vaste maat bepalend voor het profiel
5. groen minimale maat + afhankelijk van restmaat
6. signalisatie vaste maat
7. privévervoer parkeren vaste maat
8. privévervoer rijrichtingen vaste maat
9. goederenvervoer minimale maat

De straat is in het tweede gedeelte van de Brabantdam (tussen Laurentplein en Lippensplein) op vele plaatsen 9,70 meter breed. Ook de straat ter hoogte van de Vogelmarkt is eerder smal.

Beginnend met de voetgangers , is er aan beiden kanten van de het tweede gedeelte van de Brabantdam gelet op de intensiteit van het voetgangersverkeer en gegeven het feit dat er sprake is van een winkelstraat met passage van schoolgaande kinderen, fietsers met de fiets aan de hand bij gebreke aan fietspad, rolstoelgebruikers, enz... nood aan een breedte van 3 meter aan elke kant.

Nemen we de breedte die aan beide kanten van de weg nodig is dan hebben we in totaal voor de voetpaden 6 meter nodig. Het voorzien van minder dan 2 meter laat staan plaatselijk 1,5 meter is manifest te weinig gelet op het gebruik dat van de straat gemaakt wordt en in meer gelet op het feit dat het voetpad geen niveauverschil kent met de rijweg en er ook geen centimeter veiligheidszone voorzien wordt in de voorliggende aanvraag.

⁴ Pg. 29 Nieuw Mobiliteitsplan.

IN REDELIJKHEID BENODIGDE RUIMTE VOETGANGERS

	Min. breedte voor kruisende voetgangers
Links	3,0 meter
Rechts	3,0 meter
TOTAAL	6,0 meter
REST	3,7 meter

Aangezien het projectgebied een winkelgebied is, is het voorzien van een voetpad aan beide kanten onontbeerlijk. De totale benodigde ruimte is derhalve 6 meter.

Rest er dan resp. nog 3,7 meter breedte voor andere voorzieningen.

Indien er rekening wordt gehouden met een voetpad voor kruisend verkeer en een fietspad aan één zijde van de weg, komen we tot het volgende resultaat :

IN REDELIJKHEID BENODIGDE RUIMTE VOOR VOETGANGER + FIETSER

	Min. breedte voor kruisende voetgangers	Aanbevolen breedte voor fietspad
Links	3 meter	1,5 meter
Rechts	3 meter	1,5 meter
TOTAAL	6 meter	3,0 meter
TOTAAL GEHEEL	9 meter bij dubbel voetpad en dubbel fietspad	7,5 meter bij dubbel voetpad en enkel fietspad
REST	0,7 meter	2,4 meter

COMBINATIE VAN VORIGE MIDDELEN EN HULPDIENSTEN

Ambulances zijn tot 2,5 meter breed. Brandweerwagens zijn ook 2,5 meter breed. Links en rechts is een veiligheidszone nodig t.a.v. het fietspad.

Aangezien zij onontbeerlijk zijn, is geen dubbel fietspad mogelijk tenzij dit toegankelijk blijft voor hulpdiensten.

Bij combinatie van de voetpaden voor kruisend verkeer, één fietspad en een rijbaan voor hulpdiensten en leveringen komen we tot volgend resultaat :

MODI	Breedte
Voetpad links	3
Voetpad rechts	3 m
Fietspad links en rechts of midden	minimum 2 x 1m = 2m
Hulpdienst en leveringen	2,5 m + (2 x 0,45 m) veiligheidszone = 3,4 m
TOTAAL	3m + 3m + 2m + 3,4 m = 11,4 m
TEKORT	1,7 meter

Dit tekort kan enkel via een versmalling van de voetpaden worden opgelost tenzij gekozen wordt voor een voetgangerszone welke leveringen voor 11 uur conform de gebruiken toestaat en fietsers stapvoets aanvaardt.

COMBINATIE VAN VOETGANGER, FIETSER, HULPDIENTEN, ENKELE RICHTING VERKEER, TRAM

Het verkeer in één richting, behoeft een totale rijbaan van 2,4 meter met een veiligheidszone in extra ten aanzien van het voetpad links en rechts van 2 x 0,45 m. Dit verkeer is combineerbaar met hulpdiensten in één richting of een tram in één richting met een benodigde breedte van 3,2 meter.

MODI	Breedte
Voetpad links	3 m
Voetpad rechts	3 m
Fietspad links of rechts	1,5 m (fietspad in midden 2.5m)
Hulpdienst, verkeer in één richting, tram in één richting	3,2 m
TOTAAL	3 m + 3m + 1,5 m of 2,5 m + 3,2 m = 10,7 m of 11,7 m
TEKORT	1 of 2 meter

Dit tekort kan enkel via een versmalling van de voetpaden worden opgelost tenzij gekozen wordt voor een voetgangerszone welke leveringen voor 11 uur conform de gebruiken toestaat en fietsers stapvoets aanvaardt.

Het stopprincipe en de feitelijkheid van een smalle maar drukke winkelstraat met haar benodigde reglementaire breedtes voor voetpaden en deze voor de fietsers gezien de concentratie aan fietsverkeer staan een goedkeuring van het voorliggende Bravoko project niet toe.

Andere combinaties, met name met twee tramsporen of verkeer in beide richtingen zijn volgens dit STOP principe absoluut onmogelijk.

De plannen wijken dan ook manifest af van de beleidsvisie en richtlijnen van de stad zelf en brengen de veiligheid in het gedrang door een te hoge concentratie van verkeer mogelijk te maken op een te smalle weg die te intensief gebruikt wordt door de diverse gemotoriseerde vervoerstypes en tramverkeer.

SCHENDING VAN HET MOBILITEITSPLAN

De plannen zijn bovendien flagrant in strijd met de principes en doelstellingen van het mobiliteitsplan.

Volgende passages uit het mobiliteitsplan zijn van belang in het kader van de voorliggende stedenbouwkundige vergunningsaanvraag :

“We bouwen aan een verkeersveilige en leefbare stad voor iedereen. Verkeersslachtoffers moeten koste wat het kost vermeden worden. Een verkeersveilige stad creëren is een belangrijke doelstelling van dit plan. Verder blijkt dat verkeer en mobiliteit in heel sterke mate bepalend zijn voor hoe de

kwiteit van de onmiddellijke leefomgeving wordt ervaren. Inzetten op een duurzaam mobiliteitsbeleid is de sleutel om luchtverontreiniging en geluidshinder op lokaal niveau aan te pakken en zo te bouwen aan een leefbare stad voor iedereen⁵."

Deze passage dient te worden gelezen samen met volgende vaststelling uit het Rapport Ruimtelijke Ontwikkelingsstructuur Stad Gent van 1993. In het rapport "Ruimtelijke Ontwikkelingsstructuur Stad Gent 1993" stelt men op pg. 30 : *"Het fietsverkeer is de voorbije decennia sterk teruggelopen ten gevolge van verdringing door autoverkeer, algemene onveiligheid en een bijna volledig gebrek aan voorzieningen. Het naar school brengen van de kinderen met de wagen uit veiligheidsoverwegingen is hiervan ondermeer een gevolg. De problematiek van de fietsveiligheid stelt zich in het bijzonder op belangrijke kruispunten: enerzijds door de agressiviteit van het steeds intenser wordende autoverkeer, anderzijds door de fysieke inrichting van de rijweg. Gladde kasseien en tramsporen zijn gevaarlijk(.)"*

Voor korte afstanden (tot 5 km) is de fiets het aangewezen stedelijk vervoermiddel. Welnu, het is in Gent onmogelijk om 1 km door het stadscentrum te fietsen zonder risico op tramspoorongevallen. Een ruimtelijk beleid om de stad compact te maken verhoogt de mogelijkheden van de fiets in sterke mate, aldus Tritel in haar eindrapport 'Duurzame Mobiele steden', opgemaakt i.o.v. de Vlaamse overheid. Gent plant op heden met het voorliggend project echter opnieuw tramspoortrajecten met intens gemotoriseerd verkeer en absolute miskennis van de minimum vereiste voetgangerszone voor voetgangers en faciliteiten voor de fietsers. Dit is des te prangender nu het projectgebied omgeven is door scholen en universiteiten die druk gebruik zouden moeten kunnen maken van de wegen. Bovendien zal het gebruik van de fiets in de komende jaren aanzienlijk toenemen. Zoals hierboven reeds vermeld is een deel van de Universiteit Gent gevestigd in de Universiteitstraat op een boogshoot van de Vogelmarkt en de Brabantdam, het St. Barbaracollege in Gent op enkele honderden meters, St. Bavo aan de Reep, de Oogappel aan de Reep, de Hoge School Gent in de voormalige Nationale Bank, de Vlerickschool op de Reep, een deel van de Universiteit Gent in de St. Pieternieuwstraat, de Hoge School in de St. Pieternieuwstraat, de sociale school aan St. Anna, het conservatorium op de Nederkouter en het Sint Baafsplein, enz...

In het mobiliteitsplan lezen we : *"Gent wordt een kindvriendelijke stad en zet hierdoor actief in op het tegengaan van mobiliteitsarmoede. Een duurzaam mobiliteitsbeleid moet streven naar een kleiner ruimtegebruik door verkeer. Veel van de verharde ruimte voor verkeer wordt immers ontzettend inefficiënt gebruikt. Stadverlaters halen aan dat naast het gebrek aan betaalbaarheid ook het gebrek aan speelruimte voor jonge kinderen een belangrijke factor is om de stad te verlaten. Maar de ambitie om een kindvriendelijke stad te worden overstijgt ook de belangen van het kind. De groeiende groep ouderen en andere mobiliteitsarme doelgroepen hebben ook baat bij een kindvriendelijke omgeving. Op die manier kunnen ook zij zich autonoom, veilig, vlot en comfortabel blijven verplaatsen op het openbaar domein. Het bestrijden van mobiliteitsarmoede is tegelijkertijd het bestrijden van sociale uitsluiting en het faciliteren van deelname aan het maatschappelijk leven⁶."*

En : *"Stadsvlucht van jonge gezinnen met kinderen is ondanks de totale bevolkingstoename nog steeds een feit. In de analyse van de Gentse verhuisbewegingen is duidelijk terug te vinden dat jonge gezinnen*

⁵ Pg. 9 Nieuw Mobiliteitsplan.

⁶ Pg. 12 Nieuw Mobiliteitsplan.

de wijken in het centrum verlaten voor wijken aan de rand (interne migratie) Maar ook dat Gent jonge gezinnen verliest aan andere gemeenten (externe migratie), hierbij valt op dat vooral de buurgemeenten die deel uitmaken van het stadsgewest Gent, hierbij het aantrekkelijkst zijn. De keuze om uiteindelijk de stad te verlaten heeft naast betaalbaarheid van de woning ook te maken met het gebrek aan speelruimte voor jonge kinderen. Ook verkeersleefbaarheid heeft vermoedelijk invloed op de stadsvlucht⁷.”

Het project is het toonbeeld van hoe **kindonvriendelijke** straten worden aangelegd en van hoe men tweeverdieners met kinderen de stad kan uitjagen. Een voetpad voorzien dat veel te smal is gezien het gebruik dat er van gemaakt wordt en niet gebufferd wordt ten aanzien van een veel te smalle rijweg die als een quasi oprit naar de autostrade dienst doet voor vrachtwagens en personenvoertuigen in twee richtingen, is onverantwoord gevaarlijk. Wanneer een ouder met kind aan de hand over een voetpad van minder dan 2 m loopt zelfs plaatselijk 1m50 loopt en een tram rijdt rakelings voorbij, is het vrij duidelijk dat het kind tegen zijn vader of moeder moet ‘geplakt’ worden teneinde te vermijden dat er zich een ongeval voordoet. Gezellig en ontspannen winkelen is daarbij uitgesloten. Onderstaande foto geeft de bestaande situatie weer. De aanvraag die voorligt, impliceert dat het tramspoor nog dichterbij de voetgangerszone komt. De tramsporen liggen tot tegen de grens.



Het consolideren van een bestaande uiterst gevaarlijke toestand met een totaal nieuwe omgevingsaanleg waarbij het voetpad in een drukke winkelstraat geen twee meter breed is en er geen plaats werd voorzien voor fietsers, gaat in tegen elke norm, reglement of decreet welke de toepassing van goede ruimtelijke ordening expliciteert.

Verder lezen we in het Mobiliteitsplan : *“We bouwen aan een verkeersveilige en leefbare stad voor iedereen. Objectief wordt niet langer meer aanvaard dat verkeerslactoffers de prijs zijn die een*

⁷ Pg. 27-28 Nieuw Mobiliteitsplan.

gemeenschap betaalt om bereikbaar te kunnen zijn. Maar ook subjectief, vb. uit de bevraging van de stadsmonitor, blijkt dat verkeer en mobiliteit in heel sterke mate bepalend zijn voor hoe de kwaliteit van de onmiddellijke leefomgeving wordt ervaren⁸.”

De Vogelmarkt en de Brabantdam worden niet gebruikt voor lokaal verkeer maar voor ‘doorgaand’ verkeer. Verkeer dat deze straten gebruikt om zich te begeven naar andere straten en in het bijzonder naar de autostrade. Het is met andere woorden geen plaatselijk verkeer en het kan perfect vermeden worden (zie verder). Dit geldt evenzeer voor het tramverkeer.

“Te veel doorgaand gemotoriseerd verkeer in de binnenstad bemoeilijkt de bereikbaarheid voor fietsers, openbaar vervoer én bestemmingsverkeer per auto.⁹”

“Investeren in de veiligheid en kwaliteit van het bestaande fietsnetwerk blijft een van de prioriteiten in Gent.¹⁰”

“Kinderen. Ze zijn onze toekomst en moeten goed beschermd worden. Ze zijn vaak zeer kwetsbaar in het verkeer, waardoor het belangrijk is om op plaatsen waar ze vaak komen extra aandacht aan hen te besteden bij de inrichting van de weg. De komende jaren zal dan ook volop ingezet worden op veiliger schoolomgevingen en veiliger schoolroutes, door deze systematisch te gaan screenen in functie van toegankelijkheid en verkeersveiligheid met degelijke voetpaden en veilige oversteken¹¹.”

“Personen met een fysieke beperking. Slecht geplaatste paaltjes, te smalle voetpaden, obstakels op de weg,... een persoon met een beperking wordt vaak nog meer beperkt in zijn mobiliteit doordat de infrastructuur onvoldoende op hen voorzien is. Vaak dienen zij zich dan ook onbeschermd op de openbare weg te begeven. Verschillende types beperking vragen telkens een andere aanpak. Deze verschillende beperkingen moeten maximaal meegenomen worden in de aanleg van voetgangersnetwerken en bij uitbreiding, bij aanleg van het openbaar domein. Binnen het TAP, maar ook bij de screening van schoolomgevingen zal hier extra aandacht naar moeten gaan¹².”

“Meestal is fietsen de snelste, gezondste, goedkoopste en milieuvriendelijkste oplossing. Bovendien is de fiets ook een sociaal en toegankelijk vervoermiddel. De aantrekkingskracht moet heel divers zijn: een kwalitatief netwerk, voldoende (diefstalveilige en overdekte) fietsenstallingen, servicepunten, openbare fietspompen, degelijk onderhoud van fietspaden, aandacht bij wegenwerken,Deze promotie houdt rekening met alle doelgroepen: schoolgaande jeugd, woonwerkverkeer, recreatief verkeer, etc. (.) Het concept ‘fiets’ is in volle ontwikkeling. Er duiken steeds meer varianten op (elektrische fietsen, bakfietsen...). De fiets is steeds makkelijker te combineren met andere vervoersmodi (bv. plooi-fiets in de trein), of te gebruiken voor andere doelen (bv. bakfiets voor boodschappen, kinderen, fietstaxi, ...). De stad wil inspelen op nieuwe trends door bijvoorbeeld sommige fietsvoorzieningen aan te passen aan de opkomst van fietsvarianten. Niet alleen nieuwe fietstypes maar ook de verschuiving van fietsbezit naar fietsgebruik wil de stad activeren door op korte termijn een fietsdeelsysteem op te zetten op maat van Gent. (.) Fietsers moeten voldoende ruimte krijgen. Gent wil daarmee hun comfort verhogen (bv. brede, afgescheiden fietspaden), hun veiligheid verbeteren (bv. opstelstrook voor fietsers aan verkeerslichten) en een sensibiliserende boodschap

⁸ Pg. 26 Nieuw Mobiliteitsplan.

⁹ Pg. 34 Nieuw Mobiliteitsplan.

¹⁰ Pg. 34 Nieuw Mobiliteitsplan.

¹¹ Pg. 85 Nieuw Mobiliteitsplan.

¹² Pg. 85 Nieuw Mobiliteitsplan.

geven aan de andere weggebruikers (bv. fietsparkeerplaatsen dichterbij de bestemming inrichten dan autoparkeerplaatsen). (.) Nieuwe stadsontwikkelingen moeten al van bij de start een fietsgerichte uitwerking krijgen. De stad gaat systematisch de fietsvriendelijkheid van de ontwerpen na. (.) Het stimuleren van fietsen in de binnenstad zit al in de lift, (.) Net als bij andere beleidsdomeinen, is de communicatie en sensibilisering rond fietsbeleid essentieel. Door doelgroepgericht te werken wil de stad inspelen op de verschillende types fietser: kinderen en volwassenen, functionele en recreatieve fietsers, bewoners en bezoekers. In deze sensibilisatie wordt er werk gemaakt om zowel de voordelen van fietsen te benadrukken, als het gewenst fietsgedrag te verduidelijken¹³.”

“Om de Gentse binnenstad (en andere kernwinkelgebieden) te beheren en te promoten als aantrekkelijk winkelcentrum, door het weren van doorgaand verkeer, wordt de binnenstad vlotter, veiliger en aangenamer bereikbaar voor wie er ook echt een bestemming heeft, en dat zowel met de fiets, het openbaar vervoer als met de auto. Bovendien zorgt dit voor een aangenaam en aaneengesloten winkel-wandelcircuit, met bijkomende ruimte voor terrassen van horecazaken¹⁴.”

“Stimuleren van wandelen en fietsen in de stad Het terugdringen van de toegelaten snelheid voor het gemotoriseerde verkeer in stedelijke omgeving tot 30 km/u verhoogt de concurrentiepositie van het fietsen en wandelen ten opzichte van de auto. Hierdoor gaat de reistijd een steeds minder belangrijke rol spelen bij de vervoerskeuze, zeker voor korte verplaatsingen. De verhoogde verkeersleefbaarheid en –veiligheid maakt verplaatsingen met de fiets en te voet aantrekkelijker. Het veiligheidsgevoel verhoogt bij de zachte weggebruikers bij lagere snelheid van het gemotoriseerd verkeer¹⁵.”

“Tenslotte is het de bedoeling om het aandeel van de fiets te verhogen in de modal split. Ook dit is op zich een verkeersveiligheidsmaatregel. Uit onderzoek is immers gebleken dat de relatieve ongevalskans daalt, naarmate er meer gefietst wordt¹⁶.”

Al deze principes en doelstellingen zijn werkelijk dode letter m.b.t. het voorliggend project dat bij uitstek een aanvraag van de stad zelf is.

Ook de hierna genoemde bepalingen uit het bestuursakkoord blijken voor het project dode letter te zijn.

Tekst uit het bestuursakkoord :

*‘Om die groeiende verkeersdruk te keren moeten we kiezen voor een stadsvriendelijke mobiliteit waarbij **het openbaar vervoer, de fiets en voetganger centraal staan volgens het STOP-principe** (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Personenwagen). Dat is noodzakelijk om voor iedereen een leefbare woonomgeving en een vlotte bereikbaarheid van de hele kernstad en andere woonkernen te garanderen. Naar analogie met de trend in andere grote Europese steden werken we daarom aan een verkeersconcept dat de gefaseerde overstap naar duurzame vervoerswijzen voor brede lagen van de bevolking mogelijk maakt. Gebruiksgemak, bereikbaarheid, betaalbaarheid en **veiligheid** staan daarbij voorop. Deze overstap stimuleren we zowel door het sensibiliseren van de bevolking om tot een mentaliteitswijziging te komen, als door het stapsgewijze ontmoedigen van het autogebruik voor verplaatsingen in de stad en door de uitbouw van volwaardige alternatieven.’*

¹³ Pg. 91 Nieuw Mobiliteitsplan

¹⁴ Pg. 137 Nieuw Mobiliteitsplan.

¹⁵ Pg. 148 Nieuw Mobiliteitsplan.

¹⁶ Pg. 248 Nieuw Mobiliteitsplan.

(.)

Daarmee willen we voor elke Gentenaar vooral **de leefbaarheid en de veiligheid verbeteren, de milieuhinder afbouwen** en belangrijke stappen zetten in de richting van een klimaatneutrale stad. **Fiets** en tram zijn daarbij de speerpunten in het mobiliteitsbeleid. Dit nieuwe verkeersconcept wordt stap voor stap opgebouwd in functie van het realiseren van alternatieven. Kortom: Gent heeft de ambitie om koploper te zijn in Vlaanderen op het vlak van duurzame mobiliteit en daarbij de **leefbaarheid** van alle Gentenaars maximaal te waarborgen.

Het stadsbestuur zal erop staan dat het mee zeggenschap krijgt over het beleid en de investeringen in het openbaar vervoer die door De Lijn in de Gentse regio worden ontwikkeld. Dit moet onder meer concreet gestalte krijgen door een apart directiecomité voor de Gentse regio waarin het Gentse stadsbestuur een directe vertegenwoordiging krijgt.

(.)

Wij blijven ons inzetten voor een doorgedreven uitbouw van **een fijnmazig en veilig fietsnet met als doel alle belangrijke voorzieningen, scholen, stations en recreatieve plekken veilig per fiets bereikbaar te maken**. Daarbovenop komt er een netwerk van snelfietspaden voor veilige verbindingen op lange afstand **tussen het centrum, de wijken, de haven en de voorstadskernen**. Waar veel fietsers voorbijkomen kunnen **fietsstraten – straten met voorrang voor de fietsers** - worden overwogen. Er komen voldoende veilige fietsenstallingen (onder meer fietstrommels) in woonwijken, bij winkelcentra, culturele en recreatieve infrastructuur en bij administratieve diensten. Op de drukst bezochte plekken zijn deze stallingen overdekt.”

“De fietsambtenaar wordt een fietsmanager. Zijn taak bestaat er in het fietsgebruik in de stad te promoten en te zorgen voor meer voorzieningen voor fietsers. (.) Hij ziet er op toe dat de fietsambities op papier ook wel degelijk op het terrein worden waargemaakt.”

“Er komen meer stimulerende voorlichtings- en sensibiliseringsacties naar fietsgebruik. Zo blijft Gent meedoen met de campagne ‘Met belgerinkel naar de winkel’ en stimuleert op die manier zo veel mogelijk mensen om hun boodschappen met de fiets te doen. Daarnaast zet de Stad Gent projecten op om jongere en oudere Gentenaars (beter en veiliger) te leren fietsen.”

“We willen **zoveel mogelijke comfortabele en veilige obstakelvrije voetpaden met voldoende ruimte zodat rolstoelgebruikers en kindervagens gemakkelijk door kunnen**. Obstakels op voetpaden, pleinen en in voetgangersgebied, worden weggewerkt of kunnen vermeden worden via een aangepast alternatief. **Hiermee wordt nauwgezet rekening gehouden bij het uitreiken van nieuwe vergunningen** voor nutsvoorzieningen, publiciteitspanelen of straatmeubilair. Net zoals voor uitstallingen en terrassen, moet de overheid in haar ontwerpen en haar vergunningenbeleid, bijzonder streng zijn inzake vrije doorgang op trottoirs.”

“We kiezen voor het creëren en inrichten van **veilige en comfortabele voetgangersnetwerken**, ook buiten het voetgangersgebied.”

“Om de verkeersleefbaarheid in de binnenstad te verhogen onderzoeken we hoe doorrijtrajecten kunnen worden geknipt. Daarbij wordt nagegaan hoe het in- en uitgaand verkeer via de parkeergeleiding rechtstreeks naar de parkings in de binnenstad van en naar de R40 (kleine stadsring)

en het hoofdwegennet (R4/E40/E17) geleid kan worden. Dit kan de mogelijkheid bieden om bijkomende gebieden in het centrum autovrij te maken.

3.47 De toegang tot het voetgangersgebied in de binnenstad wordt effectief beperkt en gecontroleerd (inclusief het doorrijverbod) met behulp van camerabewaking met nummerplaatherkenning.”

“Wanneer de vraag komt van een beduidende meerderheid van de buurtbewoners onderzoeken we hoe we die buurt autoluw kunnen maken (met enkel bestemmingsverkeer).”

“Gevaarlijke kruispunten worden heringericht op maat van de jonge fietser en voetganger, waarbij zoveel mogelijk naar conflictvrije regelingen wordt gestreefd.”

“Het stadsbestuur overlegt structureel met alle stakeholders bij het uittekenen en de uitvoering van het mobiliteitsbeleid. Op deze wijze doen we beroep op hun expertise en betrokkenheid bij het mobiliteitsvraagstuk. Via participatiemethodieken gaan we ook in rechtstreekse dialoog met bewoners en weggebruikers over de kansen voor een andere mobiliteit.”

“4.1 Zowel bij grote projecten, bij de aanpak van de 19de-eeuwse gordel als bij de verdere verdichting van de kernstad staat de ambitie centraal om Gent als een leefbare **stad** te behouden en de selectieve stadsvlucht te keren. Daarom wordt er prioritair rekening gehouden met **de bekommernissen van (gezinnen met) kinderen. Gent wil zich ook in die zin onderscheiden als de kindvriendelijkste stad in Vlaanderen.**”

(.)

“Woonstraten, pleinen en parken worden zoveel mogelijk **op maat van kinderen** ingericht. We zorgen er voor dat kinderen zich op een **veilige manier kunnen verplaatsen naar school**, naar speelruimtes en naar recreatievoorzieningen. Er wordt in elke wijk en buurt werk gemaakt van een gebiedsdekkend en aaneengesloten speelruimteweefsel.

Het voetgangersgebied wordt waar noodzakelijk heringericht zodat het volwaardig aan deze functie beantwoordt.”

“Cruciaal in het behoud van de leefbaarheid van de wijken is **het respect voor de ruimtelijke draagkracht en het verhogen van de kwaliteit van de ruimte**. Aandacht voor coherente stads- en schaalpatronen per buurt, wijk of deelgemeente zijn daarbij belangrijk. Waar nodig worden beeldkwaliteitsplannen opgemaakt.” (eigen aanduiding in vet).

<p>CONCLUSIE : Uit al deze gegevens blijkt dat er gelet op het plaatselijke gebruik, enkel veilige ruimte is in het projectgebied voor voldoende brede voetpaden aan beide kanten van de weg, te combineren met ruime en veilige fietsmogelijkheden waarbij nauwelijks tot geen ruimte rest voor éénrichtingsverkeer. Alle andere mogelijkheden zijn volgens het IPOD uitgesloten. De aanvraag is dan ook <u>niet vergunbaar</u>.</p>
--

(2.)

TWEEDE MIDDEL :

Schending van art. 4.3.1.,§1,1° VCRO, 4.3.1.,§2, 1° VCRO, art. 1.1.4. VCRO en het IPOD samen met de schending van het zorgvuldigheidsbeginsel, het redelijkheidsbeginsel, het proportionaliteitsbeginsel en het vertrouwensbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur meer bepaald door het miskennen van de visuele context van het projectgebied en haar cultureel, historische en esthetische waarde.

Huidige kenmerken van de straten die deel uitmaken van het project

De Kouter, de Vogelmarkt en de Brabantdam maken deel uit van het historisch centrum van Gent. Het projectgebied is gelegen in een woongebied met cultureel, historisch en/of esthetische waarde. Niettegenstaande het feit dat de Kouter en zijn omgeving niet geklasseerd is als beschermd stadsgezicht, is de historische erfgoed waarde ervan niet te miskennen. Dit blijkt genoegzaam uit de Inventaris van het Onroerend Erfgoed. Het volledige gebied maakt deel uit van de Middeleeuwse Stads kern. Uniek aan dit gebied als onderdeel van de historische stads kern is de aanwezigheid van een mix van waardevolle bouwstijlen uit de verschillende bouwperiodes.

DE KOUTER



Volgens de Inventaris van het Onroerend Erfgoed is de Kouter als volgt gedefinieerd :

“De Kouter : Rechthoekig met olmen beboomd plein gekenmerkt door een bebouwing van enkele typisch XVIII-monumenten en enkele meer eenvoudige XIX-gebouwen, doch thans vooral gedomineerd door belangrijke bankinstellingen in classicistische stijl uit XX en agressieve nieuwbouw. Het omvat 16 gebouwen die voorkomen op de Inventaris van het Onroerend Erfgoed en de fraaie kiosk, een gietijzeren constructie, is gedateerd 1878; een steen in de plint vermeld .A. Martiny & G. Vanacker constructeurs Gand”. De Z.-kant bleef lange tijd onbebouwd tot de St.-Sebastiaansgilde zich daar in de XVI vestigde en in het midden van het plein hun schietbaan aanlegde (gesloopt in 1795). Hun complex werd in XX a vervangen door verschillende drankgelegenheden die op hun beurt gesloopt werden.”

DE VOGELMARKT

Volgens de Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed : *“Oorspronkelijk een smal straatje leidend van de Kouter naar de Brabantdam en voorheen genaamd Kouterstrate te Vierwegscheede, Grote Koutersteeg of Rudderstraat; verkreeg haar huidige benaming in 1812. Verscheidene keren verbreed o.m. in 1595 met de oprichting van het Klein Vleeshuis waarvoor enkele woningen gesloopt werden; in 1777 werd een gedeelte afgebroken aan de kant van de voormalige Wolleweverskapel (Korte Dagsteeg); in 1822, na afbraak van het Klein Vleeshuis in 1821, en in 1828 vonden de laatste verbredingen plaats. Vertoont een heterogene bebouwing met grote schaalverschillen: naast enkele eenvoudige bepleisterde lijstgevels uit XIX A, twee ruime woningen met neoclassicistisch-getinte gevels en voorts recente hoge bouw.”*

Het bevat verschillende beschermde gebouwen.

DE BRABANTDAM

Volgens de Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed :

“Vanouds belangrijke invalsweg komende uit de richting Brabant en leidend naar de zuidoostelijke toegangspoort van de middeleeuwse stad; thans in het verlengde gelegen van de Brusselse Steenweg. Het gedeelte van deze lange rechte straat dat binnen de middeleeuwse stadsomwalling lag heette vroeger de Brabantstraat: zij leidde van de Vogelmarkt naar de Brabant- of Braampoort, een van de vier middeleeuwse stadspoorten, gelegen aan de Nederschelde of de Reep. In de onmiddellijke nabijheid van de Braampoort bevond zich sinds eind 13de eeuw een watermolen van de stad; de molensluizen, bijgenaamd "Molengaten" of de "Braamgaten" maakten deel uit van de verdedigingsgordel van de stad en waren bedoeld om in geval van nood het omringende land onder water te laten lopen. De laatste resten van de Braampoort verdwenen in 1779. Ook de watermolen van de stad werd in 1881 gesloopt. Het huidig François Laurentplein, ontstaan door overwelving van een gedeelte van de Reep in 1884, geeft nog steeds duidelijk de scheiding weer die oorspronkelijk bestond tussen de vroegere Brabantstraat en Brabantdam. Eerst genoemde straat werd in 1822 aanzienlijk verbreed en langs beide zijden voorzien van voor die tijd zeer typische empiregetinte lijstgevels die twee haast ononderbroken en horizontaliserende gevelwanden vormen. Thans belangrijke winkelstraat. Het eerste straatgedeelte ligt binnen de zogenaamde Kuip; het hier besproken gedeelte loopt dus van de voormalige watermolenbrug en Braampoort (middeleeuwse stadsversterking), ter hoogte van het huidige François Laurentplein, naar de Zuidstationstraat. Oude invalsweg vanuit Brabant. Noordzijde verbreed bij Koninklijk Besluit van 1869; in twee delen opgesplitst door het stervormige kruispunt met Hippoliet Lippensplein en tevens voorzien van een aangepaste aflijning in 1883 volgens het "Zollikofer - De Vigneplan" waarbij men de rechtstreekse verbinding voorzag van de nieuwe Sint-Annakerk en het Zuidstation met het oude stadscentrum (Kouter). Interessant straatbeeld met sporen van de oude bebouwing opklimmend tot de 17de of 18de eeuw tussen de statige burgerhuizen uit vierde kwart 19de eeuw met overwegend neoclassicistische inslag. Begane gronden doorgaans verbouwd tot moderne winkelpuien. Door het verspringen der rooilijn werd voor de huidige zogenaamd "Protestantse tempel" een pleintje gevormd.”

Enkele van de vele gebouwen in het gedeelte van de Brabantdam dat voorwerp uitmaakt van de werken en welke vermeld worden op de inventaris van het bouwkundig erfgoed worden hierna vermeld. Het volledige overzicht is te vinden op de Inventaris van het Onroerend Erfgoed en te groot om hier integraal te worden opgenomen.

Brauwertje de Kausse (ID: 18936), Brabantdam 56.



Voormalige zogenaamde "Brauwertje de Kausse". Volgens de Inventaris : *"Fraai enkelhuis van zeven traveeën en twee bouwlagen met mansardedak (leien); gevel in Lodewijk XIV-stijl volgens bouwaanvraag daterend van 1730. Bepleisterde lijstgevel op plint van natuursteen met keldervensters. Middenrisaliet van drie traveeën met bovenbouw geritmeerd door pilasters met composiet kapiteel en bekroond met een driehoekig van een oculus voorzien fronton. Rechthoekige vensters met interessant houtwerk in een vlakke, verticaal doorlopende omlijsting. Bovenbouw afgelijnd met pilasters met composiet kapiteel. Gedrukte rondboogpoort in arduinen hol geprofileerde omlijsting met kroonlijst, volgens bouwaanvraag van 1777. Vernieuwde dakkapellen. Drie gecementeerde achterpuntgevels. "*



Typologie: burgerhuizen, winkels, Datering: vierde kwart 18de eeuw, vierde kwart 19de eeuw, vóór WO I, Stijl: classicisme. Volgens de Inventaris : *"Breedhuis van zeven traveeën en drie bouwlagen, deels afgedekt met mansardedak (leien) en deels met plat dak; laat-classicistische gevel uit vierde kwart 18de eeuw. Bepleisterde lijstgevel met bovenbouw geritmeerd door vlakke uitspringende penanten, waartussen rechthoekige vensters en verdiepte borstweringen. Links houten, afgeronde erker met bekronend balkonhek uit eind 19de eeuw. Fraaie winkelpui met glasramen in art-nouveaustijl uit eerste kwart 20ste eeuw."*



Adres: Brabantdam 124-132. Typologie: burgerhuizen, winkels. Datering: vóór WO I. Beschrijving in de Inventaris *“Rijhuis van twee traveeën en vier bouwlagen onder zadeldak (pannen); bak- en hardstenen gevel met neoclassicistische inslag uit eerste kwart 20ste eeuw. Rechthoekige entresolvensters in hardstenen omlijsting. Linkertravee uitgewerkt als rechthoekige, arduinen erkers waarvan hoogste van recentere datum. Flankerende travee met rechthoekige vensters in neoclassicistische arduinen omlijsting, versierde borstwering en platte banden. Recentere winkelpui met geglazuurde tegels.”*



Brabantdam 10-12, burgerhuis in Empire, eerste kwart 19^{de} eeuw. Omschrijving volgens de Inventaris : *“Fraaie empiregevel van drie traveeën en drie bouwlagen uit eerste kwart 19de eeuw, voornamelijk opvallend door zijn rijke versiering. Bepleisterde lijstgevel begrensd door kolossale pilasters welke opeenvolgend gecanneleerd zijn met Toscaans kapiteel, geblokt, en voorzien van empire-ornament. Sokkel en gedeelte begane grond van marmer, vermoedelijk gewijzigd in de 20ste eeuw: korfboogvormig venster en twee deuren met ijzervulling gescheiden door pilasters die eenvoudig entablement schragen. Houten loggia op tweede bouwlaag geflankeerd door rondboogvensters met geprofileerde booglijst op imposten met empireleuning en bekroond door paneel met typische empiremotieven. Bovenste bouwlaag met imitatiebanden en rechthoekige vensters afgedekt door palmettenfries en rechte druiplijst. Gevelbekroning door middel van gelede architraaf, fries met opgehangen festoenen en kroonlijst op klossen.”*



Brabantdam 21 -23. Eerste kwart 19^{de} eeuw, voor WOI. Omschrijving in de Inventaris : *“Breedhuis van drie traveeën en vijf bouwlagen met zadeldak, uit eerste kwart 19de eeuw. Oorspronkelijk drie bouwlagen hoge lijstgevel in empirestijl, verhoogd met twee bouwlagen en voorzien van neo-Lodewijk XVI-versiering in eerste kwart 20ste eeuw. Horizontale geledingen van bepleisterde lijstgevel aangegeven door kordonlijsten. Rondboogvensters met geprofileerde booglijst op imposten en empireleuning; rechtstanden en boog later verrijkt met lintfestoenen en sluitsteen met medaillon; horizontale band gevormd door aan strikken opgehangen bloemenkransen. Overige bovenvensters: rechthoekig in vlakke omlijsting met oren, strik en festoentjes. Toegevoegde bouwlagen versierd met panelen met bloemen, kransen en strikken. Totaal gewijzigde begane grond.”*



Brabantdam 6-8, 7-19, 14-18, 22-26. Omschrijving in de Inventaris : *“Burgerhuizen in eenheidsbebouwing. Eerste helft 19^{de} eeuw. Twee bepleisterde gevelwanden van drie bouwlagen bestaande uit lijstgevels met tussen twee en vier wisselend aantal traveeën uit eerste helft 19de eeuw; tweede bouwlaag met rondboogvensters voorzien van geprofileerde booglijst op imposten en empire- of andere 19de-eeuwse gietijzeren leuning; penanten met horizontale imitatiebanden. Bovenste verdieping voorzien van imitatiebanden, rechthoekige vensters met tot kordonlijst verbonden lekdrempels. Gevelbekroning door middel van een doorlopend eenvoudig hoofdgestel met gelede*

architraaf, onversierde fries en kroonlijst op klossen die hier en daar vervangen werd. Begane gronden gewijzigd en vervangen door winkelpuien uit de 20ste eeuw.”



19^{de} eeuw. Hoek van Brabantdam met Watermolenstraat 20-24. Omschrijving in de Inventaris : *“Hoekhuis van twee traveeën en drie bouwlagen uit eerste helft 19de eeuw, wit bepleisterde lijstgevel aansluitend bij de gevelwand in de Gouvernmentstraat, doch met rechthoekige bovenvensters.”*



Brabantdam 28-30, eerste helft 19^{de} eeuw. Omschrijving in de Inventaris : *“Hoekhuis van twee bouwlagen met afgewolfd zadeldak uit eerste helft 19de eeuw. Zes traveeën brede bepleisterde lijstgevel, thans gesplitst in twee winkelhuizen. Rechthoekige deurvensters van tweede bouwlagen met geprofileerde omlijsting, afgedekt door fries met festoensiering en rechte kroonlijst op consoles, waarop gietijzeren leuning met opvallend hartmotief. Een zelfde doorlopende leuning op balkon van de drie rechtertraveeën. Bovenste deurvensters gevat in een omlijsting met oren. Gevel afgedekt door een onversierd hoofdgestel. Gewijzigde begane grond; nummer 28 met houten winkelpui waarvan deur bekroond is door gebogen fronton op pilasters.”*



Brabantdam 2, Eerste helft 19^e eeuw, eerste helft 20^e eeuw. Omschrijving in de Inventaris : *“Hoekhuis van drie bouwlagen met zeven traveeën brede voorgevel onder afgewolfd zadeldak (mechanische pannen), uit eerste helft 19de eeuw. Tijdens eerste helft 20ste eeuw opnieuw bepleisterde lijstgevel, voorzien van rechthoekige bovenvensters met empireleuningen. Kroonlijst op klossen. Totaal gewijzigde begane grond. Zijgevel van drie traveeën met zelfde ordonnantie.”*



Brabantdam 1 – 5, eerste kwart 19^{de} eeuw. Omschrijving in de Inventaris : *“Ruim hoekhuis in empirestijl van drie bouwlagen onder afgewolfd zadeldak (leien), uit eerste kwart 19de eeuw. Voorgevel van zeven traveeën in Gouvernmentstraat (nummer 9): bepleisterde lijstgevel met uitspringend middenrisaliet van vijf traveeën versierd met imitatiebanden; rondboogvensters met geprofileerde booglijst op imposten op de tweede bouwlaag van het risaliet. Overige muuropeningen rechthoekig, op de bovenste bouwlaag met kordonlijst. Balkon op rolwerkconsoles met empireleuning voor de bovenvensters van Gouvernmentstraat nummer 9. Eenvoudig hoofdgestel als de gevelbekroning: gelede architraaf, onversierde fries en kroonlijst, gekornist en op klossen boven het risaliet. Begane grond gewijzigd tot winkelpui. Zijgevel aan Brabantdam van negen traveeën met rechthoekige bovenvensters en zelfde gevelbekroning. Begane grond eveneens totaal gewijzigd door drie winkelpuien.”*



Brabantdam 39, interbellum. Omschrijving in de Inventaris : *“Rijhuis van drie bouwlagen in typische stijl van de jaren 1930, parement van geel geglazuurde tegels met bruine tegels als vensteromlijsting. Halfgrond uitgebouwde linkertravee op bovenverdieping. Verbouwde begane grond.”*



Brabantdam 60-64. Derde kwart achttiende eeuw. Omschrijving in de Inventaris : “ *Breedhuis van zes traveeën en twee bouwlagen afgedekt met mansardedak (kunstleien, pannen), met een bewaard dakvenster, op fries gedateerd MDCCLY (zie bouwaanvraag 1752). Vanouds opgesplitst in twee woningen. Bepleisterde en verankerde lijstgevel geritmeerd door drie geblokte pilasters met rocailleconsoles. Gekoppelde rechthoekige vensters. Verbouwde begane grond.*”



Brabantdam 46, tweede kwart 17^{de} eeuw. Omschrijving in de Inventaris : “ *Traditioneel huis van twee bouwlagen afgedekt met zadeldak (leipannen); cartouche met bouwjaar "Anno 1647" aangebracht bij de grondige restauratiewerken midden 20ste eeuw. Voorgevel van vier traveeën uitlopend in een trapgevel (7 treden + topstuk). Gekoppelde kruiskozijnen met sponning (baksteen) overspannen met gekoppelde ontlastingsboogjes van een rollaag. Lelieankers aangebracht bij de restauratie. Vensterregisters afgelijnd door waterlijst. Beluikt zoldervenster en laadvenster in de geveltop. Winkelpui gedateerd 1947. Zijgevel (door het verspringen der nieuwe rooilijn) van één travee. Beluikt kruiskozijn en getrap dakvenster daterend van de restauratie.*”



Brabantdam 63-67. Omschrijving in de Inventaris : “ *Eenheidsgebouw. 4^{de} kwart 19^{de} eeuw. Neobarok. Eenheidsbebouwing van vier en drie traveeën met drie bouwlagen onder zadeldak (pannen); beschilderde bak- en hardstenen lijstgevels in neobarokstijl volgens opschrift gebouwd naar ontwerp van "L. Morial en A. Terztweil Archit. constrs." circa 1885. Drie zijtraveeën, afgelijnd door*

superposerende pilasters, van elkaar gescheiden door inspringende middentravee en voorzien van bel-etagevensters met doorlopend gietijzeren balkon tussen postamenten; geaccentueerde middentravee door de vensterbekroningen. Rechthoekige vensters in geprofileerde omlijstingen, op de bel-etage bekroond met gebroken frontons of kroonlijsten op consoles. Gekornist hoofdgewel. Winkelpui met entresol gevat in arduinen, geblokte steekbogen, verfraaid met gietijzeren sierelementen."

HET FRANCOIS LAURENTPLEIN

Beschrijving in de Inventaris van het Onroerend Erfgoed :

"Zogenaamd naar professor François Laurent (1810-1887), hoogleraar in het burgerlijk recht aan de Gentse universiteit. Rechthoekig plein, in 1884 aangelegd op de overwelfde Nederschelde waardoor enkel de westzijde van het plein behoort bij de Kuip. In het zuiden, bij de Brabantdam, afgesloten door een blinde muurwand met hulde-monument aan gesneuvelden van de Eerste Wereldoorlog; ertegenover monumentaal bronzen standbeeld van prof. Laurent naar ontwerp van J.P. Van Biesbroeck door vereniging van oud-studenten en advocaat Willecquet hier opgericht in 1908. Een huldebetoon van de stad en curriculum vitae staat achteraan op de arduinen sokkel. Heden begraasd en beboomd plein met parking met behouden eind-19de-eeuwse architectuur langs de westzijde." Omvat meerdere historisch waardevolle gebouwen die vermeld worden in de Inventaris.

DE ZWAARDSTEEG



Op de hoek van de Zwaardsteeg bevindt zich een waardevol pand daterend Vande 18de eeuw, tweede kwart 19de eeuw met volgende omschrijving in de inventaris : *"Onderkelderd hoekhuis van drie bouwlagen afgedekt met plat dak, gevel daterend van 1828, doch met 18de-eeuwse kern. Bepoetste en beschilderde lijstgevel van acht traveeën. Horizontaal belijnd door kordons, doorgetrokken lekdrempels en kroonlijst op klossen. Eenvoudige rechthoekige vensters. Rechthoekige deur met bekronend balkon op voluutconsoles voor deurvensters. Vier traveeën brede zijgevel in de Zwaardsteeg op verschillende bouwlaaghoogte. Overluidend laadvenster onder zadeldakje. Gecementeerde achtergevel van zes traveeën en twee en een halve bouwlaag; uitziend op de Nederschelde."*

KORTE DAG STEEG

Volgens de Inventaris van het Onroerend Erfgoed : *"Voorheen ook "Bij 't Wevershuis" genoemd naar het godshuis met kapel van de wolwevers, die de meeste gronden tot aan de Walpoort bezaten. De straat leidde van het centrum naar de Walpoort, een van de grenspoorten van de stadskuip, gelegen bij de Ketelvest. Eind 18de eeuw werd het godshuis verbeurd verklaard en werden talrijke huizen op de gronden gebouwd. Het straattracé bij de Vogelmarkt werd begin 19de eeuw rechtgetrokken, het Klein Vleeshuis afgebroken en een gevel opgetrokken voor de Wolweverskapel. Heden vrij drukke*

winkelstraat met nog homogeen gehouden bebouwing uit eind 18de of uit 19de eeuw doch met aangepaste recente winkelpuien.”

De steeg kent meerdere belangrijke, historische panden die opgenomen zijn in de Inventaris.

VLAANDERENSTRAAT

Beschrijving volgens de Inventaris van het Onroerend Erfgoed : *“Getrokken in 1883, doorheen de kleine straatjes en beluiken van de wijk zogenaamd "Overschelde", bij de uitvoering van het zogenaamde "Zollikofer-De Vigneplan", dat door middel van een brede winkelstraat voorzag in de rechtstreekse verbinding van het Zuidstation met het oude centrum, waarbij het perspectief op de historische monumenten een belangrijke rol speelde. Thans nog steeds belangrijke invalstraat komende van de E 3. Brede lijnrechte straat afgezoomd met vrij goed bewaarde gevelwanden van statige winkelhuizen, op de hoekpanden voorzien van afgeschuinde hoektraveeën. Sterk geritmeerd straatbeeld: gevelwanden opgesplitst in twee registers nl. de met winkelpuien opengewerkte begane gronden, vaak nog de oorspronkelijke arduinen pui, en de meer gevarieerde bovenbouw met afwisseling van top- en lijstgevels en van bakstenen en bepleisterd parement. Rijhuizen van drie bouwl. hoog, meestal afgedekt met een pseudo-mansardedak (leien) met dakkapellen of soms met zadeldak (pannen). Voorgevels in eclectische of neostijl, geïnspireerd op diverse stijlen doch overwegend met neobarokke en neoclassicistische invloeden. Op de begane grond winkelpui en eventueel entresol. Bel-etage voorzien van doorlopend balkon met gietijzeren hek, op de verdieping erboven individueel balkon of leuning. Nummers 1 tot 57 met eerder gewone achtergevels of achterhuizen in de Winkelstraat (anno 2014: Notarisstraat). Talrijke gevels zijn voorzien van gevel- of plintopschriften met architecten, soms aannemers en/of bouwjaar: Nummers 20, 68, 98-108, 110 van L. Morial & A. Tertzweil, nummer 20 gedateerd 1885. Nummers 30-38 J. De Leu-Laureys, 1887. Nummer 42 J. Van Crombrugge. Nummer 44 J. De Raeve. Nummers 45-53, daterend van 1885 (laatst genoemde gedateerd door middel van muurankers). Nummers 56-62 Mommens, 1886. Nummers 64, 93, 124 Jan Hache, eerst genoemde van 1889 en laatst genoemde van 1888. Nummer 66 in cartouche "anno 1889", eertijds met inscriptie J. De Bosscher. Nummers 75-79 Adrien Ledoux. Nummer 82 muurankers 1885. We onderscheiden volgende geveltypes: top- en lijstgevels geïnspireerd op de traditionele en barok- of renaissancearchitectuur, opgetrokken uit bak- en hardsteen. Aan de 17de eeuw ontleende stijkenmerken: de vorm der vensters, variërend van rechthoekige, rondboogvormig tot kruiskozijnen en drielichten, speklagen, hoekblokken, reliëfdecoratie, kroonlijsten, pilasters en sierankers. Bijvoorbeeld nummers 7, 9, 49-51, 64, 86-90, 94, 96, 112-114. Bepleisterde lijstgevels met voornamelijk neobarokke en classiciserende inslag. De neobarokke invloed komt het best tot uiting in de fraaie gebosseerde arduinen of houten puien, vaak met neobarokke deur tussen grote winkelramen en in de dakkapellen, afgelijnd met voluten en bekroond met fronton. Voorts herinneren ook bepaalde vensterbekroningen en geveldecoraties, zoals kroonlijsten en frontons, aan de barokstijl. Gevelbepleistering, het silhouet van de gevel en de verticale ritmering daarentegen sluiten meer aan bij de classicistische richting. Als de meest representatieve voorbeelden citeren we: nummers 2-6, 8-18, 20-22, 30-38, 40, 42, 43, 54, 56-62, 64, 68, 78, 93, 110, 116, 124 (1351-1353, 1338, 1354, 1339, 1355, 1341, 1342, 1356, 1357, 1343, 1337, 1358, 1344). De andere huizen behoren eerder tot het doorsneetype en zijn minder belangrijk op zichzelf doch zijn belangrijk voor de continuïteit van het straatbeeld: nummers 1-5, 11, 13, 15-21, 24-28, 35, 37, 46-52, 55, 57, 72, 84, 95, 99, 101-103, 105, 118, 120-122.”*

Heel veel panden uit deze straat komen voor in de Inventaris.

KUIPERSKAAI

In de inventaris is volgende beschrijving opgenomen : *“In 1883 aangelegde kaai langs de Bovenschelde nadat de oude Scheldearm gedempt werd vanaf de Vanderdonckdoorgang. Deel van het Zollikofer-De Vigneplan waarbij het gehele gebied tussen de Nederschelde en het Zuidstation aangelegd werd. De Kuiperskaai vormt de rechte verbinding tussen het Burgemeester Lippensplein en het Frankrijkplein bij de Marcellisbrug. Na een vrij homogeen huizenblok in de bocht van de Schelde volgt de straat het verloop van het water; de kaaimuur is afgezet met een ijzeren leuning. De l. straatwand blijft tot op heden bebouwd met overwegend eind XIX-burgerhuizen waarvan de functie wel enigszins gewijzigd is. De meeste gelijkvloerse verd. werden nl. omgevormd tot snack of dancing waardoor de kaai bekend werd als een der meest bezochte uitgaanscentra van de stad. De bovenverd. van de huizen blijven meestal onbewoond wat een geleidelijke verkrotting meebrengt en de gehele buurt bedreigt met grondige sanering. Het hoekpand met het Burgemeester Lippensplein en het pand naast de hoek met de Vlaanderenstraat werden reeds vervangen door nieuwe bouw. Overwegend breedhuizen met neoclassicistisch getinte voorgevels: drie bouwl. en meestal drie trav. onder zadeldak. Horizontaal gemarkeerde bovenverd. met omlijste rechth. vensters, op de beletage verrijkt met druiplijsten of frontons en vaak voorzien van een ijzeren balkon (nr. 9, 11, 13, 14, 17, 19, 21-23, 37). Nr. 11 is gesigineerd J.G. Semeij, bouwmeester. Nr. 14 vormt het hoekpand met zijgevel uitziend op een driehoekig beboomd pleintje tussen de bochtaanzet van de Schelde en de rechte straat. De huizen nr. 33-35 en 47-51 van resp. vijf en vier trav. leunen aan bij hetzelfde type maar de ordonnantie van de benedenverd. bleef behouden.”*

Verschillende panden van de Kuiperskaai zijn opgenomen in de Inventaris.

LANGE BOOMGAARDSTRAAT

De Inventaris omschrijft deze straat als volgt : *“Oude Boomgaard- of Bogaertstraat tussen de Brabantdam en de vroegere Zakkebandstraat, nu Apostelhuizen. Het huidige verloop van de straat tussen het Hippoliet Lippensplein afbuigend naar de Keizer Karelstraat, werd voornamelijk bepaald circa 1883-1884 met de uitvoering van het Zollikofer-De Vigneplan, waarbij de meeste terreinen verkaveld werden door de "Compagnie immobilière de Belgique". Vrij homogeen behouden bebouwing uit vierde kwart 19de eeuw met middelgrote en grote burgerhuizen in neoclassicistische stijl. Bepleisterde rij- en hoekhuizen met drie bouwlagen en meestal drie traveeën onder zadeldak. Horizontaal belijnde lijstgevels met imitatiebanden op de begane grond en kordons die de omlijste bovenvensters, met verrijkende sluitsteen en panelen, verbinden (nummers 1, 2, 3, 7, 13-, 15-17, 21, 23, 25, 2, 10-12-14, 16, 20-22, 44-48, 50-54, 64). Hoekpanden met afgesnuite travee en balkon of erker op de bel-etage (nummers 7, 29-31, 56, 58, 60). Verschillende panden vertonen een rijkere en plastischere ordonnantie. De rechterstraatwand, ter hoogte van de Seminariestraat tot de Keizer Karelstraat behield een oudere bebouwing en achterin gelegen beluik (nummer 74-114). Bepleisterde en gecementeerde straatwand met twee bouwlagen onder zadeldak daterend van 1843, geleed door een doorlopend kordon en geritmeerd door rechthoekige vensters (nummers 116-138). Nummers 116, 126, 128, 130, 132 en 138 behielden een houten winkelpui op de begane grond. De linkerstraatwand is bepaald door de nieuwe schoolgebouwen van Sint-Bavo Humaniora (Reep nummer 3-5).”* Meerdere panden zijn afzonderlijk opgenomen in de Inventaris vanwege hun historische waarde.

HIPPOLIET LIPPENSPLEIN

Volgens de inventaris van het Onroerend Erfgoed : *“Ontstaan in 1883-1885 bij de uitvoering van het Zollikofer - De Vigneplan en sinds 1918 genoemd naar burgemeester Hippoliet Lippens. Bijgenaamd "t Rond Punt". Kruispunt van de Vlaanderenstraat, de Brabantdam, de Lange Boomgaardstraat en de Kuiperskaai. Drie hoeken met de Vlaanderenstraat worden gevormd door hoekpanden in neobarokke en neoclassicistische stijl aansluitend bij de bebouwing van de Vlaanderenstraat, op een spievormig plattegrond met een afgeschuinde hoektravee gemarkeerd door een bijzonder uitgewerkte ingang. De benedenverdieping met entresol werden oorspronkelijk als winkelpui gebouwd en behielden deze functie zonder al te diepgaande verbouwingen. De hoeken met Lange Boomgaardstraat en Vlaanderenstraat, en met de Kuiperskaai zijn vervangen door storende en karakterloze recente hogere flatgebouwen met winkelruimte.”*

CONCLUSIE : Uit deze gegevens blijkt overduidelijk dat het belang van het projectgebied historisch en bouwkundig niet te onderschatten is en dat de bijzondere waarde die het heeft ingevolge de opname in een woongebied met cultureel, historische en/of esthetische waarde dan ook noopt tot respect voor zijn bijzondere kenmerken wat zich moet uiten o.m. in de keuze van de materialen bij het heraanleggen van de straten.

Impact van de werken en de materiaalkeuze op de historische waarde van de straten

Actueel ligt de Brabantdam en de Vogelmarkt er slecht bij. Door het zware vrachtvervoer dat op en af rijdt door de straten, alsook het eerdere busverkeer heeft de weg zwaar te lijden gehad. Hierdoor is er sprake van een oneffen wegdek. De bestrating rond de Kouter daarentegen is tamelijk nieuw en nog in goede staat.

MATERIAALKEUZE BRABANTDAM EN VOGELMARKT

Aan de Vogelmarkt (zie plannr. 5.1 - Typedwarsprofiel AA) en in de Brabantdam (zie plannr. 5.1 - Typedwarsprofiel BB-CC) zal de rijweg en trambedding aangelegd worden in een **cementbetonverharding** (uitgewassen beton) met een minimale breedte van 5,70m. Ter hoogte van bochten is er een overbreedte voorzien voor het mogelijk maken van kruisende bewegingen (vrachtwagens, brandweerwagen, ...). De tramhalte en voetpadzone worden in **Italiaanse rode porfier** voorzien. De bestaande kasseien worden dus uitgedroefd.

AANSLUITINGEN MET KORTE DAGSTEEG, GOUVERNEMENTSTRAAT EN WATERMOLENSTRAAT

De aansluitingen met de Korte Dagsteeg (breedte 6.16m), de Gouvernementstraat en Watermolenstraat zullen bestaan uit **asfalt** en dit volgens de bestaande toestand. (zie plannr. 5.2- Typedwarsprofiel FF en GG). De voetpadzones in **graniet**.

OP HET KRUISPUNT VLAANDERENSTRAAT

Het kruispunt Vlaanderenstraat wordt in **beige asfalt** aangelegd (rijweg en trambedding). De voetpadzone in Italiaanse porfier.

IN DE KUIPERSKAAI EN LANGE BOOMGAARDSTRAAT

De Kuiperskaai en Lange Boomgaardstraat in **asfalt** met behoud van de boordsteen en de weggoot.

De storende materiaalkeuze

Bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede plaatselijke ordening dient prima facie rekening te worden gehouden met de ordening in de onmiddellijke omgeving. Deze beoordeling dient in concreto te geschieden. De Stad Gent kiest in strijd met haar eigen richtlijnen om de kasseien in de Brabantdam en de Vogelmarkt te vervangen door gewassen beton. Andere opties die evengoed tot de veiligheid van de gebruikers van de weg kunnen bijdragen, werden niet overwogen. Deze zijn er nochtans wel degelijk : zo kan men de kasseien dicht aaneensluitend uitvoeren, zelfs de voegen ingieten om de groeven te verwijderen en het geheel een effen vlak resultaat te geven.

Er kan ook gekozen worden voor kleinere kasseien die gemakkelijker een effen wegdek aanleveren. Nog een andere mogelijkheid is het voorzien van een gewone kasseien bestrating met stroken links en rechts in een ander materiaal om de fietsers een effen wegdek te garanderen.

Conform winkelstraten in de voorbeeldsteden kon men ook een effen fietspad voorzien van 3 m in het midden van de straat en links en rechts een keuze uit een honderdtal opties in natuursteen. Tevens kan er geopteerd worden voor het vervangen van de kasseien door een natuurstenen bestrating zoals op de Korenmarkt bvb. waar vlot gefietst kan worden. Ook arduinen platen of graniet behoren tot de mogelijkheden (ref. Sint Baafsplein) om conform de eigen richtlijnen van stad Gent te kiezen in het historische centrum voor een bestrating in natuursteen.

De keuze voor gewassen beton is bijzonder onesthetisch en onredelijk gegeven de mogelijke aanvaardbare alternatieven die wel de bijzondere waarde van het gebied respecteren.

In tegenstelling tot gewassen beton participeren straten in natuursteen en kasseien, de historische identiteit van het centrum en optimaliseren de belevingswaarde van de omgeving. Het moet dan ook niet verbazen dat de Koninklijke commissie voor Monumenten en Landschappen het behoud van kasseien fel promoot en ook kanttekening maakt bij de zgn. nadelen die veelal ingeroepen worden om over te schakelen op bvb. beton. De Koninklijke Commissie Monumenten en Landschappen stelt het volgende :

*“(.) Tegenover de ongemakken die men er vaak aan toeschrijft, (kunnen) verschillende argumenten naar voor worden geschoven die pleiten voor hun behoud. Geplaveide straten en pleinen zijn **kenmerkend voor historische stadscentra**. Ze maken integraal deel uit van het stedelijk erfgoed en geven **uitdrukking aan de continuïteit in het gebruik van de openbare ruimte**. Hierdoor behoren ze tot **het collectieve geheugen** en **versterken ze de identiteit van de plaats**. Als **beeldbepalend element** kunnen ze **de leesbaarheid van het stratennet** bevorderen. In wijken waar weinig monumentaal erfgoed aanwezig is of die gaandeweg een heterocliete structuur en bebouwing kregen, vormen ze een **belangrijk element in de samenhang** van het stedelijke landschap. Kasseibestratingen leveren voorts een niet te verwaarlozen bijdrage aan **het ecologisch beheer** van de stad. **De afvloeiing van het regenwater** gebeurt er geleidelijk waardoor de rioleringen bij stortbuien minder snel overbelast worden en wateroverlast in kelders en lager gelegen wijken wordt vermeden. In tegenstelling tot andere materialen, zoals beton en asfalt, spelen kasseien ook een **regulariserende rol in het stedelijke klimaat**: ze zorgen voor **een natuurlijke afkoeling** in de zomer en **houden de warmte langer vast in de winter**. Natuurstenen kasseien beantwoorden ook volledig aan de doelstellingen van **duurzame***

stadsontwikkeling. Hun levensduur is immers quasi onbeperkt, ze zijn **herbruikbaar** en lenen zich uitstekend tot de aanleg en het beheer van voorraden. Door hun plaatsingswijze kunnen **lokale reparaties** worden doorgevoerd en leidingen geïnstalleerd zonder grootschalige wegenwerken. Vanzelfsprekend vormen kasseien niet altijd het meest geschikte materiaal voor bestratingen. Het grootste ongemak – het rolgeluid dat wordt voortgebracht door het snel doorgaand verkeer, is echter voornamelijk te wijten aan **een gebrek aan onderhoud of een onaangepaste plaatsing.** De aanleg en het vernieuwen van de betonfunderingen vergen ook dure en luidruchtige wegenwerken die veel tijd in beslag nemen, veel afval produceren en zware vervoermiddelen mobiliseren. Wanneer kasseien correct worden geplaatst en onderhouden, zijn kasseibestratingen wel **gebruiksvriendelijk.** Hierbij is het niet alleen nodig de kasseiensoort goed te kiezen in functie van hun gebruik en locatie (kasseien met gereguleerde afmetingen, mozaïekkeien, trottoirkeien, porfier, gres, graniet, enz.), maar ook om de traditionele plaatsingswijze te eerbiedigen. Nauw aansluitend geplaatst op een zandbed, gevoegd met een mengsel van zand en bitumen, bieden kasseien de nodige elasticiteit om schokken en trillingen te absorberen. Een vakkundige plaatsing, in combinatie met boordstenen in blauwe hardsteen, verhindert ook dat de kasseien kantelen of draaien en zo fietsers en voetgangers hinderen. De traditionele plaatsing vergt wel het nodige vakmanschap. Door die technieken opnieuw systematisch te gaan toepassen opent men dan ook **perspectieven voor opleiding en werkgelegenheid.**” (eigen aanduiding in vet).

De hierboven gegeven toelichting bevat meerdere argumenten in meer om niet te kiezen voor betonnen bestrating maar wel voor natuursteen.

Het bestendigen van de tramlijn en het vervangen van de authentieke bestrating met industriële materialen, doet kennelijk afbreuk aan de historische waarde van de natuurstenen weg en de harmonie dat deze bestrating kent met de historische gebouwen. Kiezen voor gewassen beton in een straat met historische gebouwen is zoals een gerecht van een meesterkok serveren op een plasticen bord. Het eten is hetzelfde maar de ervaring van het eten zelf een pak minder. De keuze die men maakt met de bestreden bouwaanvraag dreigt bovendien voor zeer lang een minwaarde te bezegelen : Schepen Watteeuw liet weten dat openbare werken normaliter een levensduur moeten hebben van 100 jaar.... Dat daarbij de waterdoordringbaarheid van beton naar de onderliggende bodem nul is in functie van vertrapte regenwaterafvoer kan natuurlijk niet.

Bovendien stellen we vast dat de voorziene werken niet zomaar uit te breken zijn. Hieronder een foto van de werken die de afgelopen jaren op het traject werden uitgevoerd in de Papegaaistraat. Dergelijke ongeziene zwaar bewapende betonstructuren dwars doorheen een historisch centrum maken om vele redenen onterecht aanspraak op eeuwenlang bestaan. Deze optie is de minst aangewezen, met de geringste flexibiliteit naar de toekomst toe en gelijktijdig esthetisch de verst mogelijke verwijderde van elke intentie kenmerkend aan onze Europese historische steden.



Niet minder zal de keuze afstralen in negatieve zin op het omliggende gebied : de eenheid met de andere historische straten , gaat door de gemaakte keuze een deel verloren. Er wordt een breuk gecreëerd met het omliggende gebied waarin wel gekozen is voor natuursteen.

Tevens berokkent een dergelijk uitvoering een financiële minwaarde aan al het aangrenzend vastgoed.

Deze uitvoeringswijze berokkend in hoofde van de overheid schade aan derden. De aantrekkelijkheid van de stad gaat uitvoering na uitvoering verloren door deze onesthetische en onaangepaste materiaalkeuze. De consensus in alle Europese historische steden omtrent een gepast materiaal gebruik expliciet alom benoemd als een keuze voor natuursteen wordt hier tegen de eigen voorschriften van de stad niet nagevolgd.

Het voorliggend project staat in meer in schril contrast met de beleidsvisie en beloftes van de Stad zoals uiteengezet in haar Beleidsplan :

“We kiezen voor meer en kwalitatieve publieke ruimte. De publieke ruimte is de woonkamer van de stad. Bij elk stadsontwikkelingsproject gaat daarom aandacht naar voldoende publieke ontmoetingsruimte (parken en pleinen). We werken daarbij naar meer samenhang, aandacht voor herkenbaarheid en geborgenheid (identiteit van de buurt) en een beheer in samenspraak met de omwonenden.”

In IPOD I stelt p. 12 onder ‘sterke punten ‘ van stad Gent: *‘de inrichting van het openbaar domein waarbij veel natuursteen is gebruikt;’*



Foto uit Ipod 1 met vermelding als sterk punt van Stad Gent 'duurzaam materiaal gebruik' en 'waarbij veel natuursteen is gebruikt.'

IPOD 1 (Integraal Plan Openbare Domein 1- stad Gent) p. 48 stelt:

"A. Oude ontwikkelingsperiode: etaleringsgebied

Het scenario spreekt zich uit over de beeldvorming van straten en pleinen waar openbare en toeristische functies, zoals winkels, horeca, musea, etc. in belangrijke mate aanwezig zijn.

Door gebruik te maken van homogeen materiaal (natuursteen) waarvan de maatvoering, kleur en structuur afhankelijk is van de betekenis van de plek wordt het historische karakter van het domein benadrukt. De keuze valt hier op inlandse steensoorten omdat die ook in het verleden werden toegepast. Het kan gaan om eenvoudige natuursteen, zoals blauwe hardsteen voor kasseien of platines en zandstenen plavuizen in kleine formaten en grove afwerking.

Het kan ook dure natuursteen betreffen zoals: graniet en porfierplaten en platines, grotere formaten en platen met een gladde, meer verfijnde afwerking."

IPOD 1 p. 56 stelt:

"E. Oudeontwikkelingsperiode: infrastructuur

Het scenario omschrijft de beeldvorming van een zone waar sprake is van doorgaand verkeer van en naar stedelijke voorzieningen en/of parkeergarages. Deze zone valt soms samen met de routes voor het openbaar vervoer. De hier bedoelde infrastructuur betreft alleen de secundaire en lokale wegen, zoals aangeduid in het Mobiliteitsplan, de wegen van lagere orde maken hier geen deel van uit.

Bij de inrichting van het rijbaangedeelte in het historische (kern)gebied rijzen wel eens problemen met betrekking tot de technische eisen die aan de infrastructuur worden gesteld. Het gaat daarbij zowel om maatvoering als materiaalgebruik. Toch gaan wij in dit scenario uit van een natuursteen als basismateriaal, waarbij bijzondere uitvoeringstechnische eisen aan het materiaal en de toepassing moeten worden gesteld."

IPOD I p. 53 stelt:

“Scenario’s voor de verschillende gebiedscategorieën

Deel 3 Oude ontwikkelingsperiode

Uitgangspunten:

- comfortabele natuurstenen bestrating”

IPOD 1 p. 61 benoemt natuursteen als referentieel te gebruiken materiaal en accentueert haar beleidsbeslissing met foto’s:



IPOD 1 stelt als te volgen richtlijn dat in een *“oude ontwikkelingsperiode”* meer bepaald het etaleringsgebied *‘de beeldvorming van straten en pleinen waar openbare en toeristische functies, zoals winkels, horeca, musea, etc. in belangrijke mate aanwezig zijn’* dat deze worden uitgevoerd in natuursteen. Diverse opties in natuursteen worden met aanschouwelijke foto’s met mooi aangesloten voegen getoond als voorbeeld. We stellen vast dat wat voorligt als bouwaanvraag van de Stad Gent geenszins deze adviezen qua materiaal gebruik navolgt.

De keuze van cementbeton en ook het in twee richtingen doorkruisen van hoofdwinkelstraten met trams die binnenkort dubbel zo lang zullen zijn als de huidige (terecht benoemd als stadstreinen) en in meer met vrachtverkeer en autoverkeer is onbegrijpelijk. Het projetgebied krijgt zo de aanblik van een perron ipv een winkelstraat.

Neem in schril contrast tot wat hier gekozen wordt, het historisch centrum van Brugge die als werelderfgoedstad is gekozen door de Unesco. Stel u voor dat de kasseien bestrating daar zou vervangen worden door beton en de drukste winkelstraten doorkruist met twee richtingstramverkeer en autoverkeer. Evenwel is dat in Brugge niet denkbaar. Terecht stelt men in het Managementplan UNESCO-zone Brugge dat Brugge in de jaren '70 werd geconfronteerd werd met vier aftakelingsverschijnselen waar ook andere Belgische steden en gemeenten mee te kampen hadden en waar o.i. Gent op vandaag nog steeds mee kampt :

*“1. Een socio-morfologisch verval door het wegtrekken van de woonfunctie uit de stadskern. De belangstelling voor sociale patronen en ruimtelijke structuren van de (historische) steden raakte verloren. **Het collectief geheugen en de ethisch/spirituele waarden** werden bewust of onbewust verdrongen door een economische en technologische visie. Hierdoor ontstond een lacune in politieke initiatieven om (historische) steden leefbaar en bewoonbaar te houden. De initiatieven die wel naar voor kwamen werden vaak beperkt tot het restaureren van enkele uitzonderlijke monumenten.*

*2. Een concentratie aan tertiaire sector in zowel de kernen van de steden en de rand, met vooral diensten en toeristische functies die de woonfunctie in de stadscentra vervingen. In een eerste fase vulden ze de reeds bestaande dienstenfuncties aan die zich in de stedelijke centra en de traditionele hoofdstraten bevonden. In een tweede fase volgden ze de suburbanisatie waardoor er distributie- en bedrijfzones ontstonden langsheen de invalswegen van de agglomeraties en de regionale expreswegen en ringen. Dit alles onder het mom van tewerkstelling en ondersteund door een **ongeordende automobiliteit**. Hierdoor kregen de winkelstraten een transformatie tot **distributiezones waar kettingdistributie** ontstaat **en filiaalbedrijven** zich vestigen. Binnen de tewerkstelling is er een verschuiving van de secundaire sector naar de tertiaire sector.*

*3. Een ongeremde groei van autoverkeer in de binnenstad dat de bestaande stedelijke infrastructuur aantastte en volledig inpalmde. De auto werd in iedere stad onthaald waardoor straten snelle invalswegen werden, pleinen een parkeerfunctie kregen, **voetpaden** moesten plaats ruimen voor parkeerplaatsen of ze werden **versmald**. Hierdoor werden **stedelijke patronen gerationaliseerd** waarbij radiaal-concentrische structuren werden rechtgetrokken of afgebroken. **Kanalen, reien, kasseien en groen werden vaak het slachtoffer van deze politiek.**” (eigen aanduiding in vet)*

In Gent is het van hetzelfde laken een pak. De huidige bouwaanvraag ondersteunt het wanbeleid. Het drukke verkeer blijft en de kasseien moeten ruilen voor beton waardoor de esthetische waarde van de straten ten dele wordt vernietigd.

De impact daarvan is niet te onderschatten en kent zijn gevolgen op meerdere niveaus. Indien de aantrekkingskracht van het centrum inboet aan belang, is dit voelbaar op vele maatschappelijke terreinen. Het IPOD voorziet dan ook terecht in de verplichting om de straten in de historische stadskern enkel in natuursteen aan te leggen. Vanwaar de uitzondering op deze regel in het projectgebied ? De veiligheid van de fietsers gaat er zoals toegelicht niet op vooruit met het voorliggend plan gezien er geen veilige ruimte wordt voorzien voor fietsers wat betekent dat het leggen van beton voor de zgn. veiligheid van de fietsers een drogreden is. Anderzijds kan het garanderen van de veiligheid zoals reeds vermeld **ook** door ‘effen’ natuurstenen bestrating te voorzien via kleinere kasseien en/of betere ondergrond zodat kasseien of natuursteen stabiel liggen. Gewassen beton is een destructie van de historische waarde van het projectgebied en straalt negatief af op de omliggende straten.

Onroerend Erfgoed stelt heel terecht over de Gentse stadskern :

“Misvattingen en onbegrip of onwetendheid inzake monumentenzorg liggen dikwijls aan de basis van de onhandige en destructieve wijze waarop nog steeds met ons bouwkundig patrimonium wordt omgegaan. Doch een gebrek aan degelijke stedenbouwkundige voorschriften en een aangepast beleid zijn wel de voornaamste oorzaken van de wilde bouw in de stad. (.) De meeste oude straattracés in de binnenstad ondergingen slechts lichte wijzigingen: meestal bij het optrekken van nieuwe gebouwen werd de oude rooilijn van de straat verlegd. Ingevolge een aantal sterk verouderde Koninklijke Besluiten, waarvan het overgrote deel nog dateert uit de tweede helft van de negentiende eeuw, blijven de meeste middeleeuwse straten nog steeds met wijziging van het oorspronkelijk tracé, en uiteraard met verdwijning van de oorspronkelijke bebouwing, bedreigd. Daar in het Gentse portus nog steeds alle functies van de tertiaire sector gebundeld zijn en de vroegere woonfunctie sterk achteruit gaat, krijgt de stad met toenemende verkeersproblemen te kampen. Dit heeft al een weerslag gehad op het uitzicht van de stad: marktpleinen zijn getransformeerd tot parkings of vertrekplaats van stadsbussen (Vrijdagmarkt, Koornmarkt, Kouter), waterwegen werden om dezelfde redenen overwelfd (onder meer de Reep in 1960 ter voltooiing van het Zollikofer-De Vigneplan en de Leie ter hoogte van de Ajuinlei). Verscheidene plannen werden reeds naar voren geschoven waarbij voornamelijk gedacht werd gebruik te maken van de resterende stadswallen (Leie- en Lievebedding) opeenvolgend voor metro-en tramlijnen, voor een Noord-zuid-spoorlijnverbinding en zelfs voor de aanleg van autowegen ter verbinding van de invalswegen met het stadscentrum. Alhoewel de Gentse historische waterwegen ongetwijfeld een geïntegreerd deel uitmaken van het stedelijk landschap en zich in de directe omgeving ontelbare monumenten bevinden blijven zij nog steeds met demping bedreigd.

De verkeersproblemen zijn slechts een onderdeel van de hele stedenbouwkundige problematiek in Gent waarvoor nog altijd geen definitieve beslissingen en directe oplossingen in zicht zijn. Uit de groots opgezette, internationale, stedenbouwkundige ideeënwedstrijd "Gent Morgen" (1970) kwamen geen direct of praktisch realiseerbare plannen voort die de leefbaarheid van de historische stad voor de toekomst konden garanderen. Het enige resultaat, een memorandum "Gent Morgen", bevat een aantal algemene stedenbouwkundige principes die langzamerhand voor iedereen vanzelfsprekende regels geworden zijn. Maar toch worden elementaire stedenbouwkundige principes nog over het hoofd gezien en is het gevaar nog reëel dat hoge gebouwen in of onmiddellijk nabij de Kuip opgetrokken worden zonder rekening te houden bijvoorbeeld met de perspectiefassen van de grote monumenten in het stadscentrum.

Nogmaals kan men enkel besluiten dat een degelijk structuurplan voor de stad Gent meer dan ooit een dwingende noodzaak is: enkel op die manier kan een einde komen aan de toenemende pollutie, verkeersstroom, onbewoonbaarheid van de binnenstad, verkrotting en vernieling van het bouwkundig patrimonium.”

De bedenkingen die Onroerend Erfgoed maakt worden nauwelijks vertaald in het voorliggend plan door de gemaakte keuzes die helaas prioriteit geven aan voor een historisch centrum exuberant grootschalig tramverkeer, onverminderd autoverkeer met inbegrip van zwaar vrachtverkeer en industriële bestrating op de Vogelmarkt en de Brabantdam .

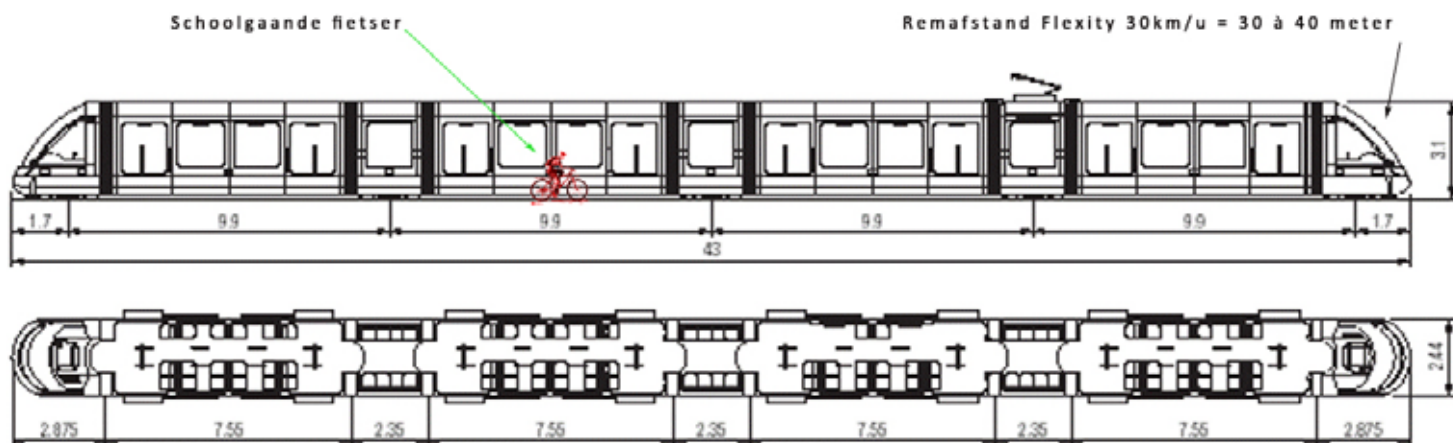
Hieronder een foto van de recentelijke transformatie van de Gebroeders Vandeveldestraat te Gent tot een spoorbedding in gewassen beton.



De keuzes die de betwiste bouwaanvraag voorstaat, zijn kennelijk onredelijk en schenden de genoemde bepalingen. De effecten ervan zijn niet alleen voelbaar voor de huidige generatie maar zullen zich ook laten voelen ten aanzien van de volgende generaties in een negatieve neerwaartse spiraal. Uit alle gegevens blijkt dat de aanvraag met betrekking tot de voorgestelde materialen zoals asfalt en in het bijzonder gewassen beton op rechte stukken waar geen enkele complexiteit van wissels zich voordoet op onredelijke wijze en tegen de regels in een afstandsname inhoudt ten aanzien van de richtlijn om natuursteen te gebruiken.

STADSTREINEN IN HET HISTORISCH CENTRUM OP EEN SPOORBEDDING IN GEWASSEN BETON.

De samenhang van stadstreinen aan een hogere gemiddelde snelheid en het materiaal gewassen beton maken van de winkelstraten verkeersinfrastructuur infrastructuur en ondersteunen geenszins de vele richtlijnen, adviezen normen en inspanningen die beleidsverklaringen voorstaan in functie van een verhoging van de aantrekkelijkheid en de leefbaarheid van de stad.



Flexity 2 - Stadstrein voor Gent centrum

Gent krijgt eind 2014 - begin 2015 de eerste 10 tweerichtingsspoorwegvoertuigen die uit zeven modules bestaan, met een totale lengte van ongeveer 43 meter en een capaciteit van 386 passagiers (uit brochure FLEXITY 2 Bombardier, topsnelheid 70 km/u). De komst van deze trams is de ware reden waarom vele straten 'dringend' heraangelegd worden.

Deze stadstreinen zijn geschikt voor brede lanen en verbindingen met randgemeentes maar niet voor smalle straten in een historisch centrum.

Deze stadstreinen laten circuleren over 14 centrumpleinen en doorheen acht smalle winkelstraten is een gevaarlijke ontoelaatbare keuze. De afwezige voorzienigheid en mank normatief inzicht om een gewicht van 60.000 kg (56,4 ton leeg ref Bombardier) te laten remmen op gladde sporen doorheen winkelstraten en over centrumpleinen is ontoelaatbaar. De remafstand is niet geschikt voor een gedeelde weg met fietsers, voetgangers en in het bijzonder waar kinderen aanwezig zijn. De remafstand is immers 30 à 40 meter bij een snelheid van 30 km/u en dit mits droge sporen. Bij natte sporen is de remafstand nog groter.

Geert Versnick voormalige schepen van openbare werken te Gent benoemt deze stadstreinen als volgt op zijn website:

"Megatrams voor Gent: miskoop van de eeuw door De Lijn

De Lijn heeft beslist om nieuwe trams van maar liefst 42,6 meter lang te bestellen voor Gent. Een absoluut verkeerde keuze voor een historische stad."

Het voorzien van spoorbeddingen in een historisch centrum bestemd voor grootschalige spoorverkeer meer bepaald stadstreinen voor 386 man betreft een grondige wijziging van de bestaande functionaliteit. Niet de schaal op zich van het openbaar vervoer vormt hier het probleem. Dergelijke vervoersmiddelen op grote stadslanen en hun verbindingen met randgemeentes via brede steenwegen of aparte spoorbeddingen zijn immers een correct antwoord op het mobiliteitsvraagstuk. Deze stadstreinen over 14 centrumpleinen laten circuleren en doorheen 8 winkelstraten overschrijdt echter de draagkracht van de historische stad.

Huidige tramsporen dateren nog van de tijd van de paardentram waarbij de smalle centrumstraten geschikt waren voor een spoortuig voor 25 man.

Diezelfde parcours transponeren via een betonnen spoorbedding doorheen het centrum van een stad, over zijn centrumpleinen en doorheen zijn belangrijkste winkelstraten heeft een volstrekt andere impact dan zo'n paardentram of de daarop volgende trammetjes.

De eenzijdige inbezitname van het historische centrum en zijn openbaar domein is niet conform aan het STOP- principe welke geenszins een bedreiging voor de Stappers en de Trappers toestaat.

CONCLUSIE :

De impact van de molecule 'spoorbedding in gewassen beton ' met ' stadstreinen voor 386 man' levert een substantiële andere realiteit aan ten aanzien van elke richtlijn met betrekking tot het belang van het historisch patrimonium, de veiligheid, kindvriendelijkheid, fietsvriendelijkheid, het STOP-principe, de goede ruimtelijke ordening, de richtlijnen ter ondersteuning van het toerisme, de horeca, de winkels, de voetganger, de mindervaliden, de leefbaarheid van de stad, de vlucht uit de stad van twee verdieners met kinderen, enz...

De impact op de gebouwde werkelijkheid over lange longitudinale delen van het stadscentrum van dit samenspel molecule '*spoorbedding in gewassen beton* ' met '*stadstreinen voor 386 man*' is bijzonder destructief ten aanzien van de vele doeleinden van de vele richtlijnen met betrekking tot de goede ruimtelijke ordening.

De aanvraag is dan ook om deze redenen niet vergunbaar.

HET TWEEDE MIDDEL IS GEGROND.

(3)

3^{DE} MIDDEL :

Schending van de artikelen 1, 2 en 4, leden 2 en 3 van Richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, zoals gewijzigd bij richtlijn 2003/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 mei 2003, gelezen in samenhang met de bijlagen II en III bij de richtlijn (hierna "Project-MER Richtlijn), van artikel 4 van het EU-verdrag, van artikel 260 van het Verdrag betreffende de werking van de EU, schending van bijlage III, 10,e) van het MER besluit en van art. artikel 4.3.2, § 2bis en § 3bis MER besluit samen met de schending van het zorgvuldigheidsbeginsel en het vertrouwensbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Miskenning van de MER screening plicht

Luidens artikel 2, lid 1, eerste alinea, van richtlijn 85/337 „[treffen] de lidstaten (.) de nodige maatregelen om te verzekeren dat een vergunning vereist is voor projecten die een aanzienlijk milieueffect kunnen hebben, onder meer gezien hun aard, omvang of ligging, en een beoordeling van hun effecten moet plaatsvinden alvorens een vergunning wordt verleend.”

De betrokken projecten worden omschreven in artikel 4 van richtlijn 85/337. Deze bepaling maakt een onderscheid tussen de in bijlage I genoemde projecten, die aan een milieueffectbeoordeling moeten worden onderworpen, en de in bijlage II genoemde projecten, waarvoor de lidstaten door middel van

een onderzoek per geval of aan de hand van door de lidstaat vastgestelde drempelwaarden of criteria moeten bepalen of zij al dan niet aan een dergelijke beoordeling moeten worden onderworpen.

Conform rubriek 10 van Bijlage III van het MER besluit moet voor volgende categorieën van projecten overeenkomstig artikel 4.3.2, § 2bis en § 3bis, van het decreet een project-MER of een project-m.e.r.-screeningsnota moet worden opgesteld :

“10. Infrastructuurprojecten

(.)

e) aanleg van wegen (projecten die niet onder bijlage I of II vallen)

(.)

g) trams, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies, welke uitsluitend of overwegend voor personenvervoer zijn bestemd (projecten die niet onder bijlage II vallen).”

In het kader van de project-m.e.r.-screening wordt onder “weg” verstaan “een openbare weg bestemd voor gemotoriseerd verkeer”. Onder de openbare weg verstaat men “het geheel van de voor het openbaar verkeer aangewende wegen”. Een openbare weg is elke weg die voor het openbaar verkeer te lande openstaat, ook als de bedding ervan een private eigendom is.

In het kader van de project-m.e.r.-screening dient onder “aanleg van wegen” verstaan te worden:

- de aanleg van een nieuwe wegen
- de verbreding, verlegging en verlenging van een bestaande weg

Het in bijlage I bij de M.e.r.-richtlijn gebruikte woord ‘aanleg’ is ondubbelzinnig en moet worden begrepen in zijn gebruikelijke zin: de realisatie van voorheen onbestaande bouwwerken of de wijziging, in materiële zin, van reeds bestaande bouwwerken¹⁷.

Het aangevraagde project is zonder twijfel een infrastructuurproject betreft zoals bedoeld in “Annex II van de project-MER” Richtlijn”. Op basis van deze gegevens is het duidelijk dat de aanvraag minstens diende te worden onderworpen aan **een MER screening** en mogelijk ook MER plichtig is.

Evenwel werd de aanvraag niet getoetst met het uitgangspunt de vraag op te lossen of er al dan niet een mogelijk aanzienlijk milieueffect kan optreden als een gevolg van de uitvoering van het project. Het ontbreken van een MER-screening heeft dan ook de onwettigheid tot gevolg van de aanvraag.

Miskenning van de ratio legis en rechtspraak inzake de criteria van de Europese MER-richtlijn

De categorieën van projecten waarvoor overeenkomstig artikel 4.3.2, § 2 en § 3, van het decreet een project-MER of een gemotiveerd verzoek tot ontheffing moet worden opgesteld worden bepaald in bijlage II van het MER besluit.

Bijlage II Rubriek 10,j) van het MER besluit betreft Aanleg van infrastructuur voor trams, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies, welke uitsluitend of overwegend voor personenvervoer zijn bestemd **met een lengte van 1km of meer**.

¹⁷ O.a. C-227/01 (Commissie v. Spanje) en C-431/92 (Commissie v. Duitsland).

Het project in kwestie betreft voor de werken die actueel in aanvraag zijn een traject van minder dan 1 km. De totale lengte van het project betreft meer dan dat maar er werd gekozen voor een opsplitsing van het project via meerdere deelprojecten (zie o.m. Pagegaaistraat). Evenwel volstaat dit niet om er van uit te gaan dat er geen MER plicht voorligt gezien de Europese rechtspraak inzake de Europese MER Richtlijn.

Artikel 2, lid 1 van de richtlijn 85/337/EEG van 27 juni 1985 betreffende milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten vermeldde richtlijn bepaalt:

“De lidstaten treffen de nodige maatregelen om te verzekeren dat een vergunning vereist is voor projecten die een aanzienlijk milieu-effect kunnen hebben, onder meer gezien hun aard, omvang of ligging, en een beoordeling van hun effecten moet plaatsvinden alvorens een vergunning wordt verleend. Deze projecten worden omschreven in artikel 4.”

Artikel 4 van dezelfde richtlijn luidt als volgt:

“1. Onder voorbehoud van artikel 2, lid 3, worden de in bijlage I genoemde projecten onderworpen aan een beoordeling overeenkomstig de artikelen 5 tot en met 10.

2. Onder voorbehoud van artikel 2, lid 3, bepalen de lidstaten voor de in bijlage II genoemde projecten:

a) door middel van een onderzoek per geval, of

b) aan de hand van door de lidstaten vastgestelde drempelwaarden of criteria, of het project al dan niet moet worden onderworpen aan een beoordeling overeenkomstig de artikelen 5 tot en met 10.

De lidstaten kunnen besluiten om beide [sub] a en b genoemde procedures toe te passen.

3. Bij het onderzoek per geval of bij de vaststelling van drempelwaarden of criteria bij de toepassing van lid 2 moet met de relevante selectiecriteria van bijlage III rekening worden gehouden.”

De richtlijn 85/337/EEG werd omgezet bij besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectenrapportage.

Bij arrest van 24 maart 2011 met nummer C-435/09 heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat voor zover de regelgeving van het Vlaamse Gewest **drempelwaarden en selectiecriteria** vaststelt die enkel met de omvang van het betrokken project rekening houden, dit niet aan de eisen van artikel 4, leden 2 en 3 van die richtlijn, gelezen in samenhang met de bijlagen II en III, voldoet. Het Hof van Justitie oordeelde vervolgens dat de regelgeving van het Vlaamse Gewest de verplichtingen niet is nagekomen die volgen uit de richtlijn 85/337 doordat niet de nodige maatregelen zijn genomen om artikel 4, leden 2 en 3, van deze richtlijn, gelezen in samenhang met de bijlagen II en III, correct of volledig uit te voeren. Daaruit volgt dat bijlage II van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectenrapportage, buiten toepassing moet worden gelaten (H.v.J., 24 oktober 1996 in de zaak C-72/95, Kraaijeveld).

Het Hof van Justitie heeft in zijn arrest van 7 januari 2004 met nummer C-201/02 overwogen dat artikel 2, eerste lid van de richtlijn 85/337/EEG, gelezen in samenhang met artikel 1, tweede lid en artikel 4, tweede lid ervan, rechtstreekse werking heeft.

De omzendbrief van 22 juli 2011 “LNE 2011/1 - Milieueffectbeoordeling en vergunningverlening voor bepaalde projecten ten gevolge van het arrest van het Hof van Justitie van 24 maart 2011 (C-435/09, Europese Commissie t. België)”, bevat “richtsnoeren voor de maatregelen die de advies- en vergunningverlenende instanties kunnen nemen in het kader van hun verplichting om de volle werking

van de bepalingen van richtlijn 85/337/EEG te waarborgen, in afwachting van de wijzigingen in de Vlaamse regelgeving die noodzakelijk zijn om het arrest van het Hof van Justitie uit te voeren”.

In de omzendbrief wordt gesteld dat, om te bepalen of het project dat het voorwerp vormt van de vergunningsaanvraag tot het toepassingsgebied van deze omzendbrief behoort, achtereenvolgens nagegaan moet worden of het project opgenomen is in (1) bijlage I van het Project-m.e.r.-besluit, (2) in bijlage II van het Project-m.e.r.-besluit (3) in de lijst die is opgenomen in de bijlage bij de omzendbrief. De lijst bedoeld onder (3) is de lijst van bijlage II bij richtlijn 85/337/EEG.

Volgens de bepalingen ervan houdt de omzendbrief op uitwerking te hebben zodra de wijzigingen in de Vlaamse regelgeving in werking treden.

Bij besluit van de Vlaamse regering van 1 maart 2013 werd het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectenrapportage, gewijzigd. Het werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van op 29 april 2013 en treedt in werking op datum van publicatie in het Belgisch staatsblad.

Artikel 1 van richtlijn 85/337/EEG, zoals gewijzigd door richtlijn 97/11/EG, bepaalt onder meer :

"1. Deze richtlijn is van toepassing op de milieu-effectbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

2. In deze richtlijn wordt verstaan onder:

Project:

- de uitvoering van bouwwerken of de totstandbrenging van andere installaties of werken,*
- andere ingrepen in natuurlijk milieu of landschap, inclusief de ingrepen voor de ontginning van bodemschatten".*

In zijn arrest C-275/09 van 17 maart 2011 herinnert het Hof van Justitie eraan dat uit de bewoordingen zelf van artikel 1, lid 2, van richtlijn 85/337 blijkt dat met het begrip 'project' materiële werken of ingrepen worden bedoeld en dat het woord 'aanleg' moet worden begrepen in zijn gebruikelijke zin, dat wil zeggen als verwijzend naar de realisatie van voorheen onbestaande bouwwerken of naar **de wijziging**, in materiële zin, van reeds bestaande bouwwerken en dat het Hof in zijn rechtspraak aan het begrip 'aanleg' een ruime uitlegging heeft gegeven, door te erkennen dat werkzaamheden ter verbetering van een bestaande weg, gelet op de omvang en modaliteiten ervan, kunnen worden gelijkgesteld met de aanleg van een nieuwe weg.

Uit het voorgaande volgt dat de “aanleg van wegen” zoals bedoeld in de **bijlage II** van richtlijn 85/337, niet enkel betrekking heeft op de aanleg, maar tevens kan betrekking hebben op de wijzigingen ervan. Uit de artikelen 2 en 4 van de Project-MER Richtlijn dat het doel van de Project-MER Richtlijn er precies in bestaat projecten die mogelijk een “aanzienlijk milieueffect” kunnen genereren, te onderwerpen aan een milieueffectrapportage, en dat dus de vraag of er **al dan niet een “aanzienlijk milieueffect”** kan worden gegenereerd **het uitgangspunt** dient te zijn van een wettige MER-screening, en er hierbij een ruime lezing dient te worden gegeven aan de begrippen in de richtlijn. Bovendien werd België in een belangrijk arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 24 maart 2011 België veroordeeld omdat onder meer de MER-regelgeving van het Vlaamse Gewest geen correcte omzetting vormde van de Europese “project-MER” Richtlijn.

Het Hof stelde vast dat de MER-plicht in het zogenaamde “Project-MER Besluit” (zijnde het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage) louter afhangt van de al dan niet overschrijding van drempelwaarden (.), terwijl de MER-richtlijn voorschrijft dat een “geval per geval” beoordeling noodzakelijk is, gelet op de omvang, de aard of de ligging van het project, teneinde te kunnen verifiëren of een project al dan niet een “aanzienlijk milieueffect” zou kunnen hebben.

Het gevolg van dit arrest is dat de “drempelwaarden” van het Project-MER Besluit niet langer het enige beoordelingscriterium zijn. In afwachting van aanpassing van de regelgeving, dienen de gemeenten als lokale overheden de drempelwaarden buiten toepassing te laten, en zelf een oordeel vellen of al dan niet een Project-MER dient te worden opgemaakt. Volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie dienen alle overheidsorganen, ook de regionale overheden, immers in geval van strijdigheid van nationale regelgeving met een richtlijn, de bepalingen van het nationale recht buiten toepassing te laten en de richtlijn toe te passen.

Miskening van de rechtspraak van het Europees Hof van Justitie inzake de interpretatie van de MER richtlijn zoals bepaald in Arrest C-275/09 van 17 maart 2011

In het verslag van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad over de toepassing en de doeltreffendheid van de m.e.r.-richtlijn (Richtlijn 85/337/EEG(1) als gewijzigd bij Richtlijn 97/11/EG(2)) –*“Hoe goed wordt de m.e.r.-richtlijn door de lidstaten in de praktijk gebracht?”* gaf de Commissie aan dat Vlaanderen voornoemde richtlijnen nog niet naar behoren had omgezet. Ondertussen is de omzetting wel gebeurd. In het Belgisch Staatsblad van 17 februari verscheen het Besluit van 10.12.2004 van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage. Er was om die reden een inbreukprocedure (zaak 1999/0350) tegen België wegens het niet meedelen van omzettingsmaatregelen voor Richtlijn 97/11/EG(1). Conform artikel 12 van RICHTLIJN VAN DE RAAD van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (85/337/EEG) (PB L 175 van 5.7.1985, blz. 40) dienden de Lidstaten de nodige maatregelen te treffen om binnen drie jaar na de kennisgeving van deze richtlijn aan deze richtlijn te voldoen.

Met andere woorden : ten laatste **5 juli 1988** diende Vlaanderen te voldoen aan de Richtlijn en sedert dien heeft ze ook rechtstreekse werking : De rechtstreekse werking van het Europese recht is, naast het voorrangsbeginsel, een basisbeginsel van het Europese recht dat door het Hof van Justitie van de Europese Unie (HJEU) werd vastgelegd. Dankzij dit beginsel kunnen particulieren zich ten overstaan van het gerecht rechtstreeks op het Europese recht beroepen, ongeacht het bestaan van regelgeving in het nationale recht.

Sinds het moment dat de oorspronkelijke M.e.r.-richtlijn (richtlijn 85/337) in Belgisch recht had moeten worden omgezet, hebben er **wijzigingswerkzaamheden aan de infrastructuur van de tramlijn 21/22 plaatsgevonden**, zonder dat een m.e.r. is uitgevoerd.

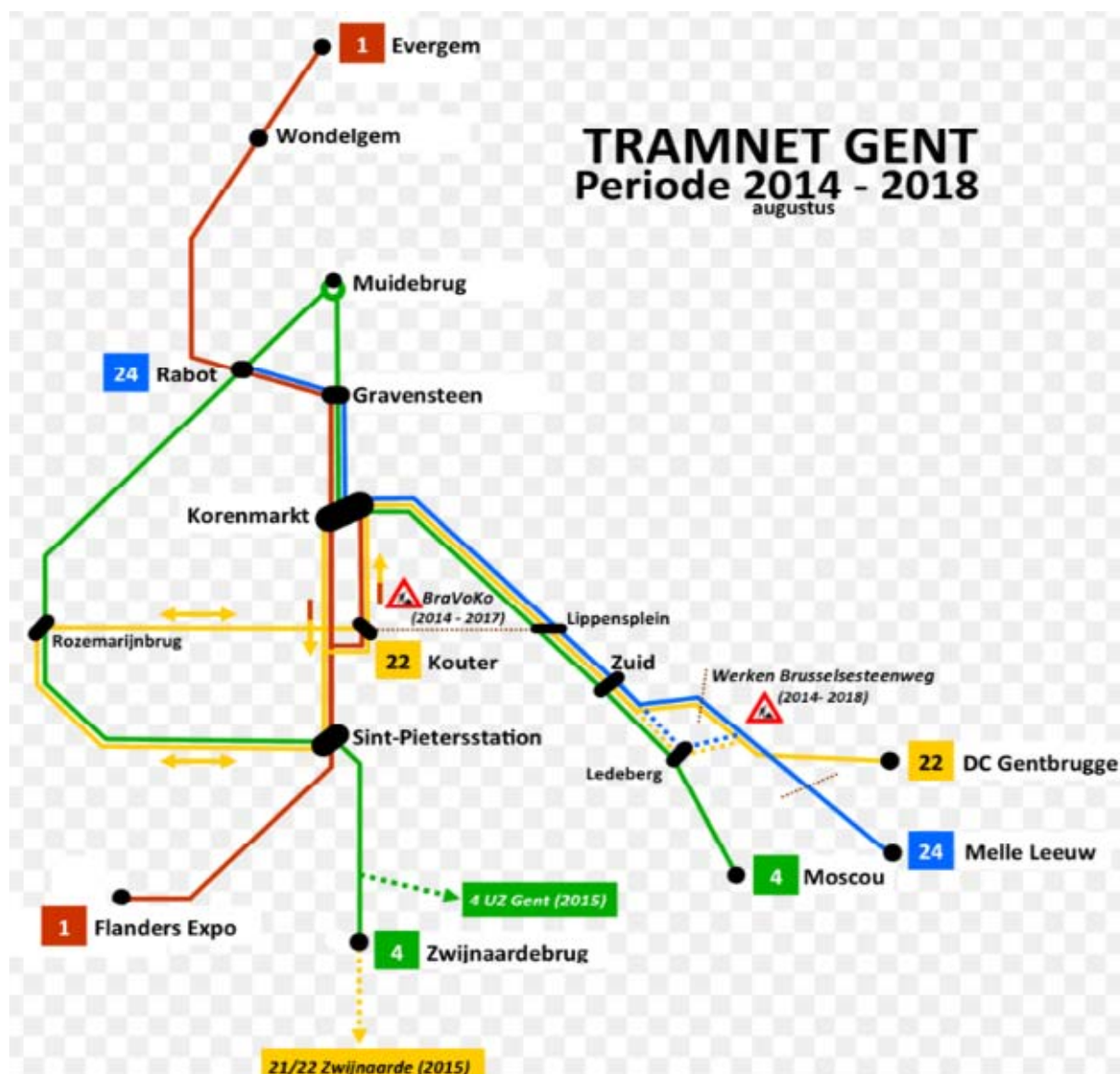
Een vergunning die niet formeel betrekking heeft op een activiteit die aan een m.e.r. in de zin van bijlagen I en II bij de M.e.r.-richtlijn moet worden onderworpen, kan toch de uitvoering van een m.e.r.

vereisen wanneer die maatregel een fase vormt van een procedure die uiteindelijk gericht is op de goedkeuring van een activiteit die een project in de zin van de M.e.r.-richtlijn oplevert.

Het Hof heeft beklemtoond dat de doelstelling van de regeling van de Unie niet mag worden gefrustreerd door **een opsplitsing van de projecten** en dat het buiten beschouwing laten van het cumulatieve effect ervan in de praktijk niet tot gevolg mag hebben dat projecten, hoewel zij in onderlinge samenhang beschouwd een aanzienlijk milieueffect in de zin van artikel 2, lid 1, van richtlijn 85/337 kunnen hebben, volledig aan de beoordelingsverplichting worden onttrokken (arrest Abraham).

Bij studie van het dossier staat vast dat sedert de inwerkingtreding van richtlijn 85/337 op het terrein van de traminfrastructuur aan de Lijn 21/22 ingrepen zijn verricht die als een project in de zin van deze richtlijn moeten worden beschouwd, zonder dat de milieueffecten ervan in een eerdere fase van de vergunningsprocedure aan een beoordeling zijn onderworpen. Om die reden moet daar in huidig stadium rekening mee gehouden worden en moet de nuttige werking van de richtlijn te worden verzekerd door ervoor te zorgen dat een dergelijke beoordeling ten minste in deze fase van de procedure wordt uitgevoerd.

De huidige tramlijnen 21 en 22 zijn eigenlijk verlengingen van de oude tramlijn 2. Het traject van tramlijn 2 is gedurende de voorbije eeuw vaak gewijzigd. Meerdere werken werden uitgevoerd. In 1999, **te weten na de inwerkingtreding van de richtlijn** werd lijn 21/22 verlengd van het Sint-Pietersstation tot Zwijnaardebrug (Gestichtstraat). De Lijn verlengde de lijn verder via de Heerweg-Noord en Heerweg-Zuid tot aan de nieuwe bibliotheek in Zwijnaarde. In 2015 zal lijn 21/22 verlengd worden van Zwijnaardebrug tot Zwijnaarde Hekers (ca. 2km). De voorbereidende werken startten in 2013, de eigenlijke werken vingen aan begin 2014. Voor de verlenging moeten twee nieuwe bruggen, één over de E40 en één over de Ringvaart, gebouwd worden naast de bestaande Zwijnaardebrug. Tramlijn 21/22 loopt straks door tot in Zwijnaarde Dorp. De nieuwe eindhalte komt aan bibliotheek Ter Linden. Momenteel lag het eindpunt nog aan het kruispunt van de Zwijnaardsesteenweg en de Haardstedestraat. (zie <http://gent.delijn.be/werven-en-werken/heraanleg-heerweg-noord-en-zuid>) De werken aan tramlijn 21/22 die actueel gepland worden middels voorliggende bouwaanvraag vormen een fase van een uit verschillende fasen bestaande vergunningprocedure die uiteindelijk gericht is op de uitvoering van activiteiten die een project in de zin van de M.e.r.-richtlijn oplevert.



Daarbij is relevant dat werkzaamheden tot vernieuwing van tramlijnen wel onder bijlage II bij deze richtlijn vallen voor zover zij met name gezien hun aard, omvang en kenmerken als een wijziging van het tramlijnparcours zelf kunnen worden beschouwd (zie HvJ EG 28 februari 2008, zaak C-2/07). Volgens het Europese Hof mogen de doelstellingen van de richtlijn niet worden gefrustreerd door opsplitsing van de projecten: het buiten beschouwing laten van het cumulatieve effect van projecten mag in de praktijk niet tot gevolg hebben dat projecten, hoewel zij in onderlinge samenhang beschouwd een aanzienlijk milieueffect kunnen hebben, volledig aan de m.e.r. worden onttrokken.

Aangezien er sinds de inwerkingtreding van de M.e.r.-richtlijn op het tramparcours 21/22 materiële werken of ingrepen zijn verricht die als een project in de zin van deze richtlijn moeten worden beschouwd, zonder dat de milieueffecten ervan in een eerdere fase van de vergunningsprocedure aan een m.e.r. zijn onderworpen, moet een dergelijke beoordeling ten minste in de fase van huidige aanvraag gebeuren. Aangezien er geen MER studie geschiedde, schendt de aanvraag het middel.

HET DERDE MIDDEL IS GEGROND.

(4.)

VIERDE MIDDEL :

Schending van art. 1.1.4. VCRO en schending van art. 4.3.1.,§1,1, b. VCRO samen met de schending van art. 4.3.1.,§2, 1 VCRO, het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Indien een MER zou zijn uitgevoerd voor het traject dat al gedeeltelijk werd heraangelegd (Papegaaistraat, Annonciadestraat) dan had men kunnen vaststellen dat er betere alternatieven zijn dan hetgeen actueel voorligt.

Het Bravoko project betreft een heraanleg van een winkelas welke het centrum van Gent doorkruist. De as kent delen van slechts 9 meter breed waarvan in het BRAVOKO project 5,30 meter bestemd is voor een dubbel tramspoor. Tevens zou het autoverkeer en zwaar vervoer verder zijn toegestaan. Het resterende smalle voetpad met trams die er rakelings passeren ondersteunen zo geenszins de aanwezige winkels noch de werking van een stadscentrum als attractieve plaats om er te vertoeven. In het bijzonder is er geen resterende ruimte voor de fietser. Openbaar vervoer welke de zwakke weggebruiker een bedreigend gevoel aanlevert kent geen voorbeeldigheid en dient best herdacht te worden omdat beter denkbaar is. De vaststelling dat in het BRAVOKO project kruisende smalle winkelstraten (Kruispunt Korte Dagsteeg, Vogelmarkt, Brabantdam) ook nog eens allerlei mechanisch verkeer moeten dragen ondersteunt geenszins de vele aanwezige handelspanden. De conclusie is dan ook in navolging van de vele Europese voorbeeldsteden dat het midden van een stad doorkruisen met openbaar vervoer een achterhaald idee is dat zich verwijderd houdt van duurzame mobiliteit.

Het centrum van een stad doorkruisen met het openbaar vervoer is een achterhaald vroeg twintigste eeuws idee eigen aan het modernisme (zie tekening links).

In navolging van de vele Europese voorbeeldsteden blijkt dat het midden van een stad doorkruisen met openbaar vervoer een achterhaald idee is dat zich verwijderd houdt van duurzame mobiliteit.

Sedert de aanleg van de paardentram is er nauwelijks iets gewijzigd aan het parcours van De Lijn in de Gentse binnenstad. Het middelste van het centrum van de stad wordt nog meer dan ervoor gezien als knooppunt van openbaar vervoer. Nochtans zijn de verwachtingen ten aanzien van het stadscentrum grondig gewijzigd. Het jaar na jaar uitbreiden van het middelste van een centrum van Gent als knooppunt van openbaar vervoer ondergraaft het doel van een stadscentrum. Van het midden van een stadscentrum een rangeerstation maken betreft een volstrekt achterhaalde visie met vele nadelen.

Over 14 centrumpleinen en doorheen 8 winkelstraten van de historische binnenstad spoorverkeer aanleggen is niet alleen onveilig maar berokkent ook schade aan de werking en de waarde van het stadscentrum.

Het opsplitsen van delen van het spoornetwerk en aanleg van spoorbeddingen in het historisch centrum mist afweging en overzicht op de totaliteit en de goede werking en doel van een stadscentrum. Een beleid dat doelbewust kiest voor opsplitsingen van delen van de totaliteit is er niet alleen op gericht te pogen te ontsnappen aan de MER –plicht (milieu-effecten rapportage) maar mist ook de bedoeling en de voordelen van deze plicht tot onderzoek. Immers grote werken met

impact zijn terecht verplicht na te gaan of de negatieve effecten door studie van varianten vermeden kunnen worden.

De schending van art. 4.3.1.,§2, 1 VCRO, het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur zijn hiermee dan ook aangetoond omdat voor de hand liggende varianten die het centrum onverminderd uitstekend bedienen zonder de nadelen ervan, niet werden onderzocht.

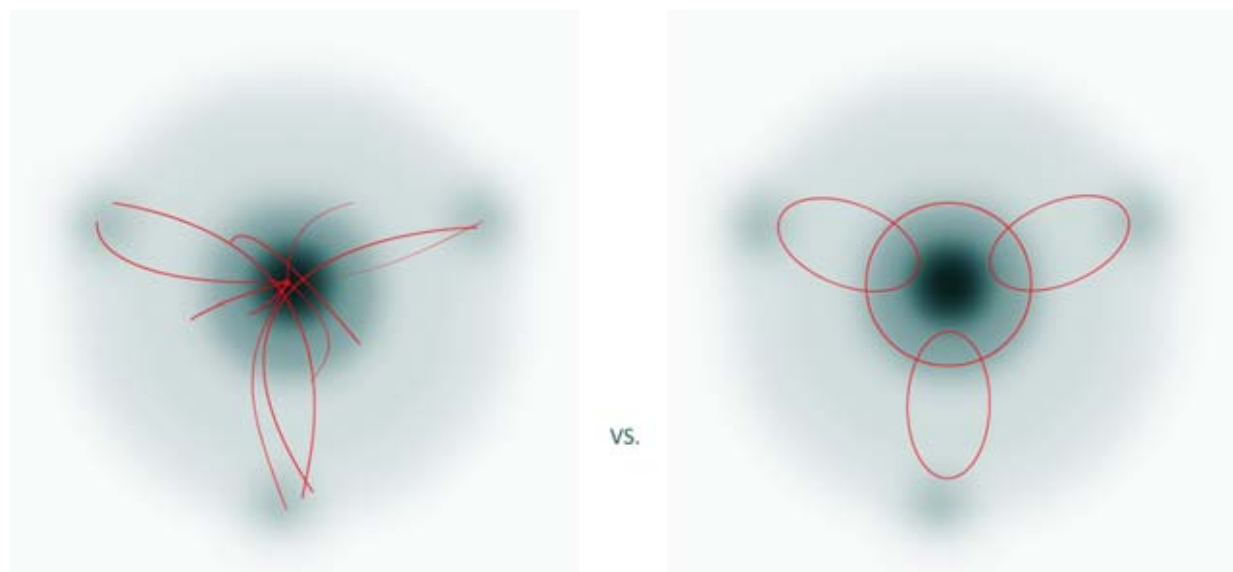
Het concept van aanleg van spoorbeddingen, stadstreinen en omstandig zwaar busverkeer over centrumpleinen en doorheen winkelstraten van het historische centrum kon vermeden worden. Dat het centrum wel goed bediend kan worden bij middel van openbaar vervoer zonder deze expliciete nadelen staat vast.

Gezien deze afwegingen onvoldoende werden verricht diende zich de noodzaak aan om aan te tonen dat het doel van de Mer plicht wel terzake is; namelijk onderzoeken welke mogelijkheden de minste nadelen veroorzaken en de meeste voordelen aanleveren.

De simpele bedenking dat het rendement van een stadstrein over drukke centrumpleinen en doorheen smalle winkelstraten lager zal liggen dan een parcours met haltes en lussen die precies deze grootste stedelijke drukte ontzien is niet gebeurd. De nood tot het serieus nemen van de Merplicht is hier dan ook uitzonderlijk van tel nu men stadstreinen voor 386 man op nieuwe spoorbeddingen in gewassen beton zal aanleggen doorheen vernoemde stadspoleinen en winkelstraten met het uitgesproken doel de snelheid en het rendement op te drijven. Deze schade berokkenende beleidsbeslissing en afwending van door wetten opgelegde onderzoeksmatige verplichtingen is wat we hier toelichten.

Eén en ander wordt duidelijker door aan te tonen dat er wel betere opties voor handen waren door centrumhaltes te voorzien zonder de bijzonder nefaste nadelen van het veelvuldig doorkruisen van centrumpleinen en winkelstraten van de meerderheid van de historische binnenstad.

Het centrum van een stad doorkruisen met het openbaar vervoer is een achterhaald vroeg twintigste eeuwse idee eigen aan het modernisme (zie tekening links).



De onderlinge verbinding van satellietgemeentes laten verlopen doorheen het midden van een stadscentrum betreft een infrastructureel gebruik van het stadscentrum. Het gebruik van lussen die

centrumhaltes bedienen maar het centrum niet doorkruisen is niet alleen rendabeler en performanter, het biedt ook plaats aan het midden van het centrum voor een meer gevarieerd gebruik (zie tekening rechts). Lussen verbinden daar het centrum met de stadsranden en de satelietgemeentes zonder dat ze de stad hoeven te doorkruisen. Minder lange lijnen aan een frequenter debiet en dichter bij meerderen ontsluiten het centrum en maken zo ruimte om eigentijdse verwachtingen van de stad plaats te geven. Gent kan ten voordele van 'een beter Gent' deze optie gemakkelijk implementeren.



Groen: aanduiding verkeersvrij gebied

Cirkel met straal 500 meter met St Baafs als middelpunt toont het autoluwe gebied.

De centrumhaltes vertoeven aan de rand van het verkeersvrije gebied.

In deze cirkel : enkel kleine elektrische pendelbusjes.

Openbaar vervoer in het stadscentrum kan beter niet in een stervorm doorheen het centrum maar met lussen rakend aan het centrum.

Voordelen:

- Minder vertragingen vanwege het toenemend aantal wandelaars en fietsers in het stadscentrum.
 - De lussen verbinden stadswijken die anders niet of slecht verbonden zijn.
 - Vrijkomen van de publieke ruimte voor; wandelaars, spelende kinderen, fietsers, stadsgenieters, rustplaatsen, groen en inventieve invullingen.
 - Het centrum wordt attractiever waardoor de plaatselijke economieën welvarender zullen zijn.
- Een hoog kwalitatief centrum creëert een hogere vraag naar huisvesting, wat dan weer meer middelen aanlevert.
- Noord-zuid verbindingen of oost-west verbindingen van de stad gaan vlugger rondom het centrum op de grote lanen.

Nadelen worden tot voordeel door het ondervangen met de alom opkomende kleine elektrische pendelbus.

Optimalisatie van het openbaar vervoer als ondersteuning van het stadscentrum.

Openbaar vervoer welke van de ene kant van de stad naar de andere kant gaat, kan evengoed rondom het centrum lopen. Immers wie aan de andere kant van de stad moet zijn heeft het centrum niet nodig. Wie in het centrum moet zijn kan evengoed een tram of bus nemen die een lus maakt tot aan het centrum maar er niet doorheen gaat waardoor een groter deel volledig verkeersvrij wordt.

Grenzend aan het midden voorziet bovenliggend voorstel meerdere centrumhaltes. Niets van het openbaar vervoer wordt geschrapt uit het centrum. Het openbaar vervoer stopt slechts iets vroeger ten voordele van het doel van het stadscentrum. En dat kleine verschil biedt een zeer groot voordeel.

De vervolmaking van het stadscentrum gaat samen met de vervolmaking van het openbaar vervoer mits respect voor het STOP principe : eerst de stappers en de trappers. Het gericht zijn van het openbaar vervoer als ondersteunende factor tot de werking van het stadscentrum is onverminderd cruciaal. Daartoe dient het openbaar vervoer met een hoge frequentie nabij het midden van het centrum diverse stopplaatsen te hebben.

Voor het tramverkeer kan dat via drie centrumhaltes :

- 'Centrumhalte het Koophandelsplein'
- 'Centrumhalte het Gravensteen'
- 'Centrumhalte het Zuid'

Voor de bussen komt daar 'Centrumhalte Sint Jacobs' bij.

De bezwaarindieners zijn evident voor een concentratie aan openbaar vervoer naar het stadscentrum maar tegen het doorkruisen van het midden van een stadscentrum door openbaar vervoer. In het midden van een stadscentrum vertoeven de meeste mensen, dat doorkruisen met openbaar vervoer is het doel van een stadscentrum niet begrijpen. Het idee dat iedereen op de Korenmarkt moet zijn en dat daarom elke omliggende gemeente daarmee een verbinding moet hebben is een vergissing. Een lus aan het Koophandelsplein (begin Veldstraat), een lus aan het Gravenkasteel en een lus aan het Zuid volstaan om Gent Centrum te bedienen. Wie niet gemakkelijk te been is, moet kunnen gebruik maken van kleine elektrische busjes die in het stadscentrum rijden.

De conclusie dient naar voren te worden geschoven om grootschalig openbaar vervoer per spoor eerder op grote brede lanen te laten circuleren. Dat is meer aangewezen dan doorheen de te smalle straten van het centrum. Een drietal lussen voor stedelijk spoorverkeer met centrumhaltes zorgen voor vrijwaring van het midden van het centrum tot voordeel van meer bewegingsruimte voor de

stedeling, kinderen, fietsers en aangenamer gebruik van het openbaar domein in het centrum. Immers precies in het centrum van de stad vertoeven de meeste mensen. Daar doorheen rijden kent geen voordelen noch noodzaak.

Het vrijmaken van het midden van het centrum van verkeer verhoogt de kwaliteit, de mogelijkheden en beantwoordt meer aan de actuele doelstellingen van een stadscentrum.

De jarenlang gewoontewerking dan wel misvorming door gewoonte, om fietsers met het openbaar vervoer op het voetpad te jagen of doorheen autovrije smalle drukke winkelstraten te rijden is daarmee verleden tijd.

De honderden bussen die de Korenmarkt, het Burgemeester Braunplein, het St Baafsplein, het Lippensplein, enz... passeren wie pleit daar nog voor? Trouwens waarom moeten bussen die naar Oostakker (N° 39), Drongen (N° 17 & 18) Evergem-Wondelgem (53, 53, 54) Zwijnaarde N° 39), Mariakerke (N° 3) en elders gaan, het middenste van het centrum van Gent door? De trillingsschade aan onze monumenten, oude en nieuwe gebouwen is bewezen, de bijdrage van de bussen aan de fijnstofpieken die zich voordoen tussen de gevelwanden van de binnenstad zijn bewezen (de aankomende zgn. zwak hybride bussen die max 10 % energie halen uit het remmen veranderen dat niet), het onveiligheidsgevoel dat leeft bij jonge fietsers en hun ouders maken het fietsen daardoor niet populairder.

Het doorkruisen van het stadscentrum met het openbaar vervoer 'van heinde en verre' is een gegeven dat in de architectuurwedstrijd 'Het Burgemeester Braunplein' dd. het jaar 2000 als randvoorwaarde naar voren werd geschoven. Mogelijks werd door attractiviteit van het omliggende stadsontwerp de kwestie van het openbaar vervoer door velen ongewild uit het zicht gesteld. Na de golf van aanpassing en adaptie rest de kale feitelijkheid van de vaststelling dat net naast dé Drie Torens van Gent een veelheid aan sporen het historisch overgeleverde architecturale patrimonium dermate bruskeert dat de waarde van de monumenten erdoor wordt ondergraven. Welke stad doet dat zijn eigen monumenten aan? Temeer omdat de zorgzaamheid voor monumenten een primordiale beschavingsgraadmeter is. Het stedelijk milieu loskoppelen van esthetiek is geenszins voorbeeldig. De vraag die zich stelt hoe we dit hebben bekomen is niet wat nu van tel is wel; hoe passen we de gewijzigde verwachtingen ten aanzien van de stad toe en verhinderen we verderzetting van deze actueel gemakkelijk te vermijden vergissing. Deze lelijkheid naast de Drie Torens kent weliswaar nog enige compensatie door de aanwezige pleinen. Een dergelijke open ruimte die deze infrastructuur compenseert ontbreekt echter in de Limburgstraat, de Zonnestraat, de Veldstraat, de Vlaanderenstraat, de Brabantdam, de Vogelmarkt en het Lippensplein.



Het BRAVOKO project dat een zoveelste parallelle doorkruising van het centrum betreft bezit deze compenserende ruimte niet. Met dit project worden de straten aldaar in hoofdzaak louter

infrastructuur voor het spoorverkeer. Het project hypothekeert hiermee het behoud van de historische waarde van dit deel van de stad voor de huidige en toekomstige generaties, de veiligheid van de gebruikers van de stad, de belevings- en gebruikswaarde van de stad. De gevolgen van dit project voor het leefmilieu alsook de culturele, economische en esthetische gevolgen betuigen een absoluut gemis voor ruimtelijke kwaliteit.

(5)

VIJFDE MIDDEL :

Schending van art. 1.1.4. VCRO en schending van art. 4.3.1.,§1,1, b. VCRO samen met de schending van art. 4.3.1.,§2, 1 VCRO, het zorgvuldigheidsbeginsel, het redelijkheidsbeginsel en het vertrouwensbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Zie de hieronder bijgevoegde pagina's.

De misleiding die uitgaat van de voorstelling van het project miskent het vertrouwensbeginsel van de burger. De voorstelling doet uitschijnen dat het project mooi en veilig zal zijn terwijl niets minder waar is. Zie de volgende pagina's die in groter formaat ook in bijlage zitten in de bundel 'voor een beter Gent'.

Analyse van het voorliggende voorstel 'GENT VERNIEUWT'



Analyseren we de foto aangewend in de voorlichtingsbrochure 'GENT VERNIEUWT' dan zien we dat de gekozen situatie geenszins met de realiteit overeenstemt. De afwezigheid van kruisende tramstellen welke dagelijks honderd fietsers op het voetpad jagen is feitelijk en gebeurt onophoudelijk en ontbreekt hier op de foto.

De schaal van de tramstellen neemt bij kruising het geheel van de baan in waarbij de spiegels van deze 'stadstreinen' rakelings langs de hoofden suizen van de winkelende burgers.

Het afwezig stellen van de nieuwe lange tramstellen welke gelijktijdig in beide richtingen rijden ontbreekt hier.

Dat heet opzettelijke misleiding en deformatie van de overheid die hiermee de bestaande gevaarlijke situaties ontkent en verbergt.

Immers naast de spoorlijnen rest er geen andere plaats voor de fietser om bij passage van een tram het voetpad op te vluchten.

De gegeven foto miskent dit ernstig probleem en werkt op deze wijze als verdringing van haar aansprakelijkheid door de 'vernieuwde straat' op identiek dezelfde plaats te herleggen en daarbij noch tramstellen, noch fietsers, auto's of zwaar vrachtvervoer aanwezig te stellen.



Toekomstbeeld' op moment dat er geen stedelijk spoorverkeer in deze smalle winkelstraat rijdt, noch fietsers op het voetpad gegaagd worden door aankomende tramstellen, noch enige impressie van het zeer vele autoverkeer.



Foto die wel de feitelijke problematische situatie weergeeft met kruisend tramverkeer en fietsers die het voetpad opgejaagd worden, waar wel zwaar verkeer en auto's in twee richtingen welkom zijn. Deze infrastructurele aanpak van een centrumstraat met een hoge concentratie aan winkels wordt daardoor in het aangereikte 'toekomstbeeld' van 'Gent vernieuwt' schadelooswendend miskend.



In een smalle straat in het centrum van een stad zowel kruisend spoorverkeer, als busvervoer, zwaar vrachtverkeer, én auto's in twee richtingen toestaan levert een ernstig gevaar op en is een miskenning van het jaarlijks toenemend fietsverkeer, de zwakke weggebruiker en de lokaal gebonden winkeliers.



Misleitend, ongeïnspireerd en nefast toekomstbeeld van een belangrijke winkelstraat in Gent

In navolging van het gewijzigd gebruik van de stad en het verdubbelen van het fietsverkeer is de aansprakelijkheid in het geding ten aanzien van de te voorspellen ongelukken door de combinatie van stedelijk spoorverkeer en het geen plaats voorzien voor fietsers.

Wat als een fietser hapert in een spoor of gewoonweg valt omdat hij moest uitwijken voor een tram net achter zich, en zo ten val komt en de tram zoals gekend nauwelijks kan remmen.

Is het voortbestendigen van een situatie waarbij fietsers niet anders kunnen dan op het voetpad te rijden uit zelfbehoud een aan te houden voorbeeldige oplossing ?

Is het rijden op het voetpad een voorbeeldige aanpak tot ondersteuning van de winkelstraat ? Het is duidelijk dat het Bravoko project de bestaande uiterst gevaarlijke (effectief levensbedreigende) situaties ongewijzigd laat voortbestaan. Tevens dat het BRAVOKO project het rijden op het voetpad bij een jaarlijks toenemend aantal fietsers aanhoudt.

Ook dat het BRAVOKO project zo geenszins het comfort van een winkelstraat ondersteunt, integendeel.

Dat het Bravoko project in het centrum van de stad gelijktijdig ook nog eens zwaar vrachtvervoer, bussen en auto's toestaat maakt dat dit project moet tegengehouden worden omdat Gent meer verdient dan dit objectief geklungel.

Het Bravoko project heeft dan ook niets geleerd van de Europese voorbeeldsteden en houdt een situatie aan die volstrekt is achterhaald en geenszins de geactualiseerde verwachtingen ten aanzien van een stadscentrum beantwoordt.



Zo wordt het BRAVOKO project misleitend voorgesteld:

Geen tramstellen.
Slechts enkele auto's in de verte.
Geen fietsers in de Brabantdam die op het voetpad gejaagd worden door aankomend stedelijk spoorverkeer.
Afwezigheid van zwaar verkeer.
Het lijkt wel een echte winkelstraat conform de Europese succesvolle voorbeeldsteden.



Hierboven een correcte voorstelling van het BRAVOKO project.

Stedelijk spoorverkeer in twee richtingen.
Fietsers die wel door het stedelijk spoorverkeer opgejaagd worden.
Kruisend tramverkeer.
Veel fietsers, gezien links en rechts de concentratie van scholen en de 40.000 duizend studenten te Gent.
Fietsers die wel dagelijks op het voetpad gejaagd worden tussen de voetgangers door aankomende stedelijk spoorverkeer.
Wel aanwezigheid van zwaar vrachtverkeer en bussen.
Miskening van de noden van een winkelstraat en van het centrum van een stad.

Conclusie: Het BRAVOKO project biedt geen antwoord op de gewijzigde situatie van de stad. Het betreft slechts een ongeïnspireerd herleggen van wat er ligt en is in die zin niet alleen volstrekt achterhaald maar door het voortbestendigen van een gevaarlijke situatie voor de zwakke weggebruiker ongepermitteerd. Komt daarbij het instandhouden van de fijnstofpleken, het ondergraven van de belangen van de bestaande commerciële activiteiten, en het miskennen van de nieuwe verwachtingen ten aanzien van een stadscentrum. Dit is dus nog erger dan 'zonde van het belastingsgeld'.



Zo wordt het BRAVOKO project andermaal misleidend voorgesteld:

Ook hier geen tramstellen.
Slechts enkele auto's in de verte.
Geen fietsers in de Brabantdam die op het voetpad gejaagd worden door aankomende stedelijk spoorverkeer.
Afwezigheid van zwaar verkeer.



Hierboven de bestaande situatie die in het BRAVOKO ongewijzigd wordt voortgezet.

Stedelijk spoorverkeer in twee richtingen.
Fietsers die wel door het stedelijk spoorverkeer opgejaagd worden en geen andere uitwijk mogelijkheid hebben dan het voetpad.
Kruisend tramverkeer.
Veel fietsers daar er zich links en rechts een concentratie bevindt van scholen.
Wel aanwezigheid van zwaar vrachtverkeer en bussen.
Miskening van de noden van een winkelstraat en van het centrum van een stad.

We zien onmiskenbaar dat de tramsporen ongewijzigd plaats nemen in de te smalle straat, tevens dat onverminderd de Brabantdam verder mag functioneren als oprit naar de autostrade terwijl elk pand een handelspand betreft en de voetpaden naar de feiten te smal zijn en de draagkracht van de straat objectief deze infrastructuur niet aankan.

Nadere analyse en aantoonbare uiterst gebrekkige aanpak op vlak van ruimtelijk ordening, verkeersveiligheid en inzicht in de werking van de meest rudimentaire stedelijke noden.



Ter hoogte van Brabantdam N° 42 versmalt het voetpad tot slechts één meter. Deze situatie beschouwt het Bravoko project als te behouden. De nabijheid van een tram wordt dan conform de huidige situatie onverminderd uiterst gevaarlijk. Het volstaat om daar eens een half uur te blijven staan en enkele tramstellen te laten passeren om de onverantwoordelijkheid ervan vast te stellen.

De bijzonderheid van het BRAVOKO project, zit hem niet in de waan van het woordgebruik dat uitpakt met de letters 'BRAVO' maar in het dramatische tegendeel ervan. Immers precies daar waar een fietser nog in de mogelijkheid was om uit te wijken op het voetpad voor een aankomend tramstel wordt een boom voorzien. Dat het BRAVOKO team uitpakt met het voorzien van drie bomen op deze kilometer lange as is hier niet de povere ambitie wel dat ze dit mager aantal niet eens weet te plaatsen. Want als een fietser moet uitwijken - wat hij onvermijdelijk met een dubbelspoor zal moeten doen dan zal hij op deze plaats een slalom moeten maken om de boom waarna hij ogenblikkelijk om de gevaarlijke smalle hoek een bocht moet nemen zonder te zien wie van achter de hoek komt. Nu in het BRAVOKO project er geen verschil meer is tussen de hoogte van het voetpad en de straat hoeft men geen glazen bol te hebben om te weten dat dit dodelijke gevolgen kan hebben.



BRAVOKO – as : toekomstbeeld



Zo wordt nogmaals het BRAVOKO project misleidend voorgesteld:

Geen tramstellen op de sporen.
Rustige wandelstraat, geen storend verkeer is zichtbaar.
Geen fietsers in de Brabantdam die op het voetpad gejaagd worden door aankomende stedelijk spoorverkeer noch fietsers die oversteken met kruisende tramstellen die nauwelijks remmogelijkheden hebben.
Afwezigheid van autoverkeer en zwaar verkeer in dit 'toekomstbeeld' terwijl deze onverminderd voorzien zijn.



Hierboven de bestaande echte situatie die in het BRAVOKO ongewijzigd wordt voortgezet.

Stedelijk spoorverkeer in twee richtingen.
Fietsers die wel door het stedelijk spoorverkeer opgejaagd worden.
Kruisend tramverkeer.
Veel fietsers, daar er zich links en rechts een concentratie aan scholen bevinden en een toenemend aantal fietsende studenten.
Gevaarlijke oversteek temidden van het centrum van Gent.
Precies daar waar twee winkelstraten elkaar kruisen mag alle mogelijke verkeer elkaar kruisen.
Wel aanwezigheid van zwaar vrachtverkeer en bussen.
Ernstige miskenning van de noden van een winkelstraat en van het centrum van een stad.

Conclusie: De bestaande gevaarlijke drukte wordt misleidend niet getoond. De gevaarlijke situaties door het voorzien van alle mogelijk verkeer in deze te smalle straten is onverantwoord bij een toegenomen aantal fietsers in de stad. Geenszins wordt de waarde van de plaatselijke economieën onderkend door een gepaste ruimtelijke ordening aan de draagkracht van de site.

BRAVOKO – as : toekomstbeeld



Zo wordt het BRAVOKO project andermaal misleidend voorgesteld:

Geen tramstellen op de sporen.
Rustige wandel- en winkelstraat, geen storend verkeer is zichtbaar.
Geen fietsers in de Brabantdam die op het voetpad gejaagd worden door aankomende stedelijk spoorverkeer noch fietsers die oversteken met kruisende tramstellen die nauwelijks remmogelijkheden hebben.
Afwezigheid van autoverkeer en zwaar verkeer in dit 'toekomstbeeld' terwijl deze onverminderd voorzien zijn.



Hierboven de bestaande echte situatie die in het BRAVOKO ongewijzigd wordt voortgezet.

Stedelijk spoorverkeer in twee richtingen.
Fietsers die wel door het stedelijk spoorverkeer opgejaagd worden.
Kruisend tramverkeer.
Gevaarlijke oversteek temidden van het centrum van Gent.
Kruispunt van winkelstraten met alle mogelijke verkeer die de zwakke weggebruiker als bevoorrechte gebruiker van het centrum miskennen.
Aanwezigheid van zwaar vrachtverkeer en bussen welke onverminderd in het BRAVOKO project aanwezig zullen blijven.
Ernstige miskenning van de noden van een winkelstraat en van het centrum van een stad.

Conclusie: Tweevoudig spoorverkeer doorheen een kruispunt van twee winkelstraten is een slecht idee. De bestaande onaangepaste verkeersdrukke blijft in het BRAVOKO project ongewijzigd maar wordt op misleidende wijze niet getoond. De risicovolle situaties in deze te smalle straten is des te meer onverantwoord omdat een jaarlijkse toename van het aantal fietsers in de stad feitelijk is. Dat daarmee ook de waarde van de plaatselijke handelszaken wordt miskend door een achterhaalde inschatting van de draagkracht van de site is een niet meer toegestane bestuurdersaansprakelijkheid.

Neen aan de leugen die hier wordt gehanteerd:

- alsof op de sporen geen kruisende tramstellen rijden,

- alsof de fietsers niet zoals heden het geval is op het voetpad gejaagd zullen worden door aanrijdende trams,

- alsof er geen auto's zullen rijden, erger; de Brabantdam niet verder beschouwd zal worden als de oprit naar de autostrade,

- alsof er verder geen zwaar verkeer door de straat zal rijden,

- alsof het een klantvriendelijke winkelstraat zou zijn,

- alsof kinderen hier veilig kunnen vertoeven in het stadscentrum.



Wat ons ernstig misleidend wordt voorgehouden

De actuele situatie die wordt aangehouden in het BRAVOKO project

Neen aan het BRAVOKO project omdat het de te smalle straten van het stadscentrum onverminderd geschikt acht voor een dubbele rij stedelijk spoorverkeer.

Neen aan het BRAVOKO project omdat het de Brabantdam verder beschouwd als oprit naar de autostrade.

Neen aan het BRAVOKO project omdat het een miskenning is van de actuele noden van een stad.

Neen aan het BRAVOKO project omdat daarmee langdurig de stad zich verwijderd van het voorbeeldige.

(6.)

HET ZESDE MIDDEL

Dreigende schending van art. 135§2 Nieuwe Gemeentewet samen met de dreigende schending van art. 1382 B.W. en art. 1384 eerste lid B.W., samen met de schending van het zorgvuldigheidsbeginsel als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur.

Krachtens art. 135, § 2, van de Nieuwe Gemeentewet heeft de gemeente tot taak te voorzien, ten behoeve van de inwoners, in een goede politie, namelijk te waken over de zindelijkheid, de gezondheid, de veiligheid en de rust op openbare wegen en plaatsen en in openbare gebouwen. Aan het gezag van de gemeenten is toevertrouwd: alles wat verband houdt met een veilig en vlot verkeer op openbare wegen, straten, paden en pleinen.

Dit artikel legt de gemeentelijke overheid de verplichting op **slechts veilige wegen** open te stellen. Ingevolge genoemde wetsbepaling rust op de Stad Gent de verplichting tot het voorkomen, door aangepaste maatregelen, van ieder abnormaal gevaar, tenzij een vreemde oorzaak, die haar niet kan worden aangerekend, haar verhindert haar veiligheidsverplichting na te komen (Cass. 26 mei 1994, R.W. 1994-95, 745).

Voor de aansprakelijkheid van de gemeente op grond van art. 135, § 2, Nieuwe Gemeentewet moet de benadeelde niet het bewijs leveren dat de gemeente kennis had van de gevaarstoestand (L. Cornelis, Beginselen van het Belgisch buitencontractuele aansprakelijkheidsrecht, nrs. 132-133). En wat betreft de vreemde oorzaak, die haar verhindert haar veiligheidsverplichting na te leven, ligt de bewijslast bij de gemeentelijke overheid.

Wanneer de gemeentelijke aansprakelijkheid niet kan weerhouden worden noch op grond van art. 135§2 van de nieuwe gemeentewet, noch op grond van art. 1382 B.W. kan de gemeentelijke toch nog worden aangesproken op grond van art.1384 eerste lid B.W. Artikel 135§2 van de nieuwe gemeentewet sluit deze aansprakelijkheid niet uit. Om de aansprakelijkheid van art. 1384, eerste lid, B.W. te weerhouden dient geen fout bewezen maar enkel het bestaan van een gebrek. Van zodra het gebrek kan worden aangetoond heeft verweer door de gemeente op dit punt nog verder weinig zin. Toch rest de gemeente alsdan nog een uitweg wanneer door een bevrijdende vreemde oorzaak in te roepen of een eigen fout in hoofde van het "slachtoffer".

Een arrest van het Hof van Beroep te Gent dat de vordering van een gevallen fietser afwees omdat de fout van de fietser – die geen rekening hield met het zichtbare en door hem gekende gebrek van de weg – de fout van de overheid doorbrak, werd door het Hof van Cassatie vernietigd. De voorkennis van het slachtoffer sluit de aansprakelijkheid van de overheid niet uit en de overheid kan aansprakelijk worden gesteld, ook al was de getroffen weggebruiker van de plaatselijke toestand op de hoogte (B. Weyts, o.c., nr. 46, met verwijzingen aldaar).

Zoals door de rechtspraak en rechtsleer reeds dikwijls herhaald, kan de omstandigheid dat een weggebruiker een fout begaat door geen rekening te houden met de door hem gekende plaatsgesteldheid – in toepassing van de equivalentieleer – wel leiden tot een verdeling van de aansprakelijkheid, niet tot de opheffing van de aansprakelijkheid van de overheid (B. Weyts, o.c., nr. 47, met verwijzingen aldaar).

Het inrichten en laten bestaan van een plaatsgesteldheid die een risico op ongevallen meebrengt, vormt een abnormaal gevaar dat de burgerlijke aansprakelijkheid van de gemeente in het gedrang brengt. De burgemeester kan strafrechtelijk verantwoordelijk worden gesteld op basis van een persoonlijke fout of nalatigheid (Pol. Brugge 18 december 2006, Corr. Brugge 22 juni 2007, Cass. 27 november 2007 en Corr. Kortrijk 12 september 2008, *T.Pol.* 2009, 10). Ook de bevoegde schepenen en alle leden van het CBS die de beslissing mee onderschreven hebben.

Door niet de nodige voorzieningen aan te brengen hoewel zij niet aantoon dat een reden die haar niet kan worden toegerekend haar daarvan weerhield, schiet de overheid tekort in haar veiligheidsverplichting (Van Oevelen, «De buitencontractuele aansprakelijkheid van de wegbeheerder», in E. Empereur, G. Vandenwijngaert, I. Van Giel en A. Van Oevelen, *Aansprakelijkheid van de wegbeheerder*, Brugge, Vanden Broele, 2006, (45), 90- 94).

De wegbeheerder kan ook aansprakelijk gesteld worden op grond van art. 1382-1383 B.W. Sinds het cassatiearrest van 7 maart 1963 wordt erkend dat de wegbeheerder slechts wegen mag aanleggen en voor het verkeer openstellen die voldoende veilig zijn. Door gepaste maatregelen dient ieder abnormaal gevaar, zowel zichtbaar als verborgen, voorkomen te worden. Een abnormaal gevaar is de toestand of hindernis die van aard is om het gewettigde vertrouwen van de weggebruiker, die op normale wijze van de openbare weg gebruik maakt, te verschalken.

De vraag of al dan niet gepaste maatregelen genomen werden om ieder abnormaal gevaar te voorkomen, zal beoordeeld worden door het gedrag van de wegbeheerder te toetsen aan dat van een normaal zorgvuldig en redelijk handelende wegbeheerder geplaatst in dezelfde concrete omstandigheden. In de rechtspraak zijn allerhande toepassingsgevallen bekend, waaronder oneffenheden in het wegdek, voorwerpen op het wegdek, maar ook ontbrekende, verwarrende of onaangepaste verkeerssignalisatie, het niet of onvoldoende signaleren van wegenwerken en van gevaarlijke verkeerssituaties.

Gelet op het feit dat de overheid bijzonder goed op de hoogte is van de veiligheidsproblematiek in het projectgebied en gezien de vele richtlijnen die bijzonder duidelijk maken wat veilig is en wat niet voor zwakke weggebruikers en fietsers, kan de bouwaanvraag in redelijkheid niet als zorgvuldig beschouwd worden. Indien de overheid deze aanvraag goedkeurt, zal een ongeval ten gevolge van de verkeersonveilige situatie haar burgerlijke en mogelijk ook strafrechtelijke aansprakelijkheid manifest in het gedrang brengen.

(7)

7^{DE} MIDDEL

Schending van de luchtkwaliteitsnormen, art. 23 G.W. , art. 1.1.4. VCRO samen met art. 4.3.1.§1,2° VCRO en art. 4.3.1.,§2,1 VCRO, het redelijkheidsbeginsel, het voorzorgsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Bij het opstellen van de Europese en Vlaamse normen hield men rekening met de gezondheidseffecten bij een bepaalde concentratie; of het technisch mogelijk is deze concentraties te behalen (technische haalbaarheid) en hoeveel het kost om deze concentraties te halen (economische haalbaarheid).

Ook de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) definieerde normen. Deze houden enkel rekening met de gezondheidsschade en zijn dan ook dikwijls strenger dan de Vlaamse of Europese normen. De WGO-normen zijn niet opgenomen in de wetgeving. Het zijn advieswaarden waarvan een overschrijding geen enkel gevolg heeft. In haar rapporten toetst de VMM de luchtconcentraties ook steeds aan deze adviserende WGO-normen.

Europese wetgeving

De belangrijkste wettelijke basis voor luchtkwaliteitsnormen is de Europese Richtlijn over de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (2008/50/EG).

Deze richtlijn formuleert een strategie om in Europa: de luchtkwaliteit via gemeenschappelijke methoden en criteria te beoordelen; de schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens en het milieu te voorkomen, te verhinderen of te verminderen; correcte informatie te verzamelen en de bevolking hierover in te lichten, onder andere door middel van informatie- en alarmdrempels en de goede luchtkwaliteit in stand te houden en die in andere gevallen te verbeteren.

De richtlijn behandelt de stoffen emissie van zwaveldioxide (SO₂); stikstofdioxide (NO₂); stikstofoxiden (NO_x); fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}); lood (Pb); koolstofmonoxide (CO); benzeen (C₆H₆); ozon (O₃).

Daarnaast is er een 4de dochterrichtlijn (2004/107/EG). Deze behandelt de pollutanten: arseen (As); cadmium (Cd); kwik (Hg); nikkel (Ni) en polycyclische aromatische koolwaterstoffen waaronder benzo(a)pyreen, B(a)P.

De Vlaamse Milieumaatschappij staat in voor het meten van de luchtkwaliteit en toetst de luchtconcentraties aan deze normen. Wanneer de normen niet gehaald worden, moet Vlaanderen actieplannen voorleggen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Als de Europese Commissie de actieplannen niet aanvaardt, riskeren de lidstaten veroordelingen door het Europees Hof van Justitie. Europa kan dan een fikse boete opleggen.

Wat betreft het aandeel van de verschillende modi was het wegverkeer in 2012 in Vlaanderen verantwoordelijk voor 85 % van de PM_{2,5}-emissie. Sommige stoffen in de lucht houden vanaf een bepaalde concentratie gevaar in voor onze gezondheid en voor het milieu. Daarom definieerden de Europese Unie en het Vlaamse Gewest bovengrenzen per vervuilende stof.

Gent heeft een meetpunt van fijn stof welke meet hoeveel fijn stof er in de lucht is. Er is een grenswaarde opgesteld van 50µg/m³. Deze waarde mag per jaar maar 35 keer overschreden worden. In 2008 heeft het meetpunt van Gent 55 keer een hogere grenswaarde dan 50µg/m³ gemeten. De 6 meetpunten in en rond Gent scoren slecht op vlak van luchtkwaliteit. Gent staat in Vlaanderen op de 10 plaats van de meetpunten met de slechtste luchtkwaliteit. Fijn stof is momenteel één van de belangrijkste luchtverontreinigende stoffen met nadelige gezondheidseffecten. Geassocieerde effecten zijn voornamelijk luchtwegaandoeningen. Bij kortstondige blootstelling zullen bestaande gezondheidsproblemen zoals luchtweginfecties en astma ernstiger worden. Bij chronische blootstelling treden effecten op zoals vermindering van longfunctie, toename van chronische luchtwegaandoeningen en verminderde levensverwachting. Volgens MIRA-T [MIRA-T, 2005] gaat er in Vlaanderen gemiddeld een derde van een levensjaar verloren bij levenslange blootstelling aan de huidige PM₁₀ en PM_{2,5} concentraties. Enkele cijfers: In Vlaanderen zijn er 13.000 vroegtijdige overlijdens door het toedoen van fijn stof. Dat is niet min...

Uit de studie van het VITO¹⁸ die werd uitgevoerd voor de Stad Gent blijkt dat de metingen een indicatie geven dat op plaatsen waar in Gent veel bussen komen de NO₂ concentratie in de omgevingslucht beduidend verhoogd is. Het belangrijkste luchtkwaliteitsprobleem waar Gent mee kampt is het aantal overschrijdingen van de dagnorm (50µg/m³, maximaal 35 keer per jaar te overschrijden). Op alle plaatsen in Gent wordt deze dagnorm vaker dan 35 keer/jaar overschreden.

Ook blijkt uit het rapport dat op plaatsen waar gebouwen de verspreiding van de luchtvervuiling hinderen, hogere concentraties voorkomen. Vooral in zgn. stadscanyons (smalle straten met aaneengesloten bebouwing) kan dat leiden tot een hogere vervuiling doordat de pollutanten er "blijven hangen".

Uit de studie blijkt in de lijn van deze wetmatigheid dat de hoogste concentraties voor PM₁₀ o.m. terug te vinden zijn in de Brabantdam, de delen nabij de Kouter en nabij het Laurentplein. De berekende verhoging ten gevolge van lokale verkeersemissies ligt er tussen 2 en 4 µg/m³ PM₁₀.

Ook voor NO₂ zijn er overschrijdingen in de Brabantdam, de delen nabij de Kouter en nabij het Laurentplein.

De hoge PM₁₀ en NO₂ concentraties is volgens het VITO deels toe te schrijven aan zwaar vervoer. Zo stelt het VITO : *"Het aandeel vrachtwagens is immers het grootst ter hoogte van de ring. Dit zwaar*

¹⁸ Onderzoek naar de invloed van verkeer op de luchtkwaliteit in de stad Gent, Studie uitgevoerd in opdracht van de stad Gent, 2008/IMS/R/30, VITO, Januari 2008 .

vervoer is ook de belangrijkste vervuiler in het ganse voertuigpark. Het is daarom belangrijk om zwaar vervoer zoveel mogelijk uit de stad te weren (uiteraard moet de bevoorrading nog mogelijk blijven). In verschillende andere steden worden daarom lengte beperkingen ingevoerd (die makkelijker te controleren zijn dan gewichtsbepalingen). Voor vrachtwagens die toch in de stad zelf moeten leveren kan gedacht worden aan de uitwerking van een vergunningsstelsel zoals dat op dit ogenblik door verschillende Duitse steden wordt ingevoerd (<http://www.tuev-nord.nl/Keuringen/Umweltplakette.htm>)”

De feitelijkheid dat de Vlaanderenstraat functioneert als afrit van de autostrade en de Brabantdam als oprit naar de autostrade, alsook het Laurentplein recentelijk een stop en haltplaats is geworden voor toeristenbussen, is de reden van deze onaanvaardbare plaatselijke overschrijdingen.

Ook dieselbussen worden verantwoordelijk gehouden voor de verhoogde emissies. Het VITO stelt daarom o.m. *“Als algemene regel kunnen we stellen dat moderne voertuigen moeten verkozen worden boven oudere en gemeenschappelijk vervoer boven persoonlijk vervoer. Voertuigen die het best scoren qua milieuvriendelijkheid zijn: de fiets (.).”*

Specifiek voor PM₁₀ stelt het VITO : *“Voor PM₁₀ is er wel een probleem omdat Gent nu reeds wordt geconfronteerd met overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnorm. Ondanks het feit dat dit grotendeels het gevolg is van de achtergrondvervuiling (fijn stof dat van elders komt aangewaaid) is een stijging van de lokale verkeersbijdrage niet gewenst. Een lokaal beleid kan een vermindering van de lokale verkeersbijdrage bereiken in de grootteorde van 1µg/m³. Voor PM₁₀ zijn er geen specifieke knelpunten. In tegendeel, op de knelpunten die uit de screening en de meetcampagne naar voor kwamen zien we vaak toch lokale verbeteringen tegen de algemene trend in. Dat wijst erop dat de lokale beleidsmaatregelen die al in het Mobiliteitsplan en in het model zijn opgenomen werken en dat er ook een grote verschuiving van verkeer in woonstraten naar gewestwegen is (cfr. de doelstelling van het stedelijk beleid).”*

Het probleem dat overblijft is een algemeen probleem dat bijna volledig te wijten is aan de sterke algemene stijging van het wegverkeer. Die stijging veroorzaakt een stijging in de emissies die groter is dan de verwachte daling door de Europese wetgeving.¹⁹

Uit deze analyse blijkt dat het projectgebied problematischer is dan de rest van de stad voor de concentraties PM₁₀ en NO₂. In alle redelijkheid mag men dan ook verwachten dat het voorliggend project van de stad daar rekening zou mee houden. Het verder toestaan van bussen die van het Laurentplein komen en elders in de stad , alsook het verder toestaan van doorgaand verkeer in de Brabantdam en op de Vogelmarkt als men weet dat er daar sprake is van corridors die de luchtverontreiniging vast houden is een schending van de hierboven genoemde bepalingen. Het voorzien van cementbeton wat impliceert dat er geen natuurlijke afwatering meer is van fijn stof dat bij regen ten dele via de groeven kon verdwijnen in de ondergrond, is des te meer onwenselijk. Hierdoor zal de concentratie van fijn stof in de lucht en de gebouwen toenemen.

¹⁹ Die verwachte daling van de emissies per kilometer is overigens iets kleiner dan theoretisch mogelijk omdat ook de gemiddelde snelheden op de lokale wegen dalen. Dat is op zich positief voor veiligheid en geluidshinder, en het effect (een iets kleinere daling van de emissies) kan onmogelijk de waargenomen toename van concentraties verklaren

CONCLUDEREND :

Gezien de hierboven uiteengezette middelen,

Verzoeken wij u onze bezwaren ernstig in overweging te nemen en de vergunning TE WEIGEREN.

Voor de bezwaarindieners,

Mr. Griet CNUUDE

BIJLAGEN :

Bundel : 'Voor een beter Gent'
Handtekeningen van de petitie