

Motiveringsnota – Rooilijn – integrale heraanleg – Braemkasteelstraat te Gentbrugge

22 augustus 2022

Entiteit

Departement Stedelijke Ontwikkeling
Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen

Contactpersoon

DWBW.CelGrondBeheer@stad.gent

1. Inleiding

Huidig rooilijndossier heeft betrekking op de Braemkasteelstraat. Dit is een onderdeel van “de integrale heraanleg van de cluster Braemkasteelstraat te Gentbrugge” waarvan de ontwerpplannen reeds goedgekeurd zijn in het college van burgemeester en schepenen van 8/05/2020 met referentie 2020_CVB_04582.

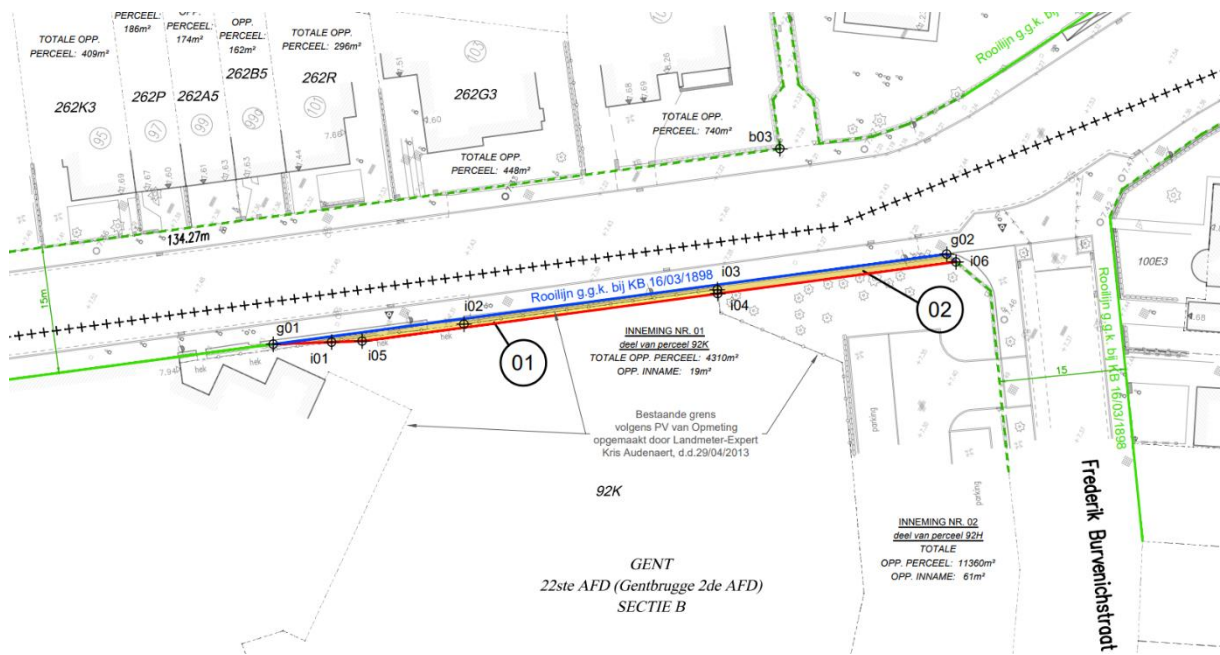
De werken zijn noodzakelijk om de veiligheid en comfort van alle weggebruikers te verhogen. Het plan van de wegenis is opgemaakt om een oplossing te bieden aan deze problemen. Tevens bestaat de noodzaak tot het vervangen het van bestaande gemengd rioleringsstelsel door een gescheiden stelsel.

Het ontwerp is maximaal opgemaakt binnen het bestaande openbaar domein. Op een beperkt aantal locaties is echter gebleken dat voor de realisatie van het gewenste profiel een minimale inname nodig is van private percelen. Hierdoor is het noodzakelijk de rooilijn op sommige locaties te verleggen. Het gaat enkel om percelen in eigendom van de stad Gent.

2. Problematiek en doelstelling

In de straat zijn er reeds bestaande rooilijnen. De bestaande rooilijnen en de wijzigingen zijn aangegeven op het plan in bijlagen. Er zijn 3 plaatsen waar er wijzigingen van de rooilijn noodzakelijk zijn voor de realisatie van de weg. Hieronder worden de 3 plaatsen toegelicht. Deze zijn terug te vinden op het plan in bijlage.

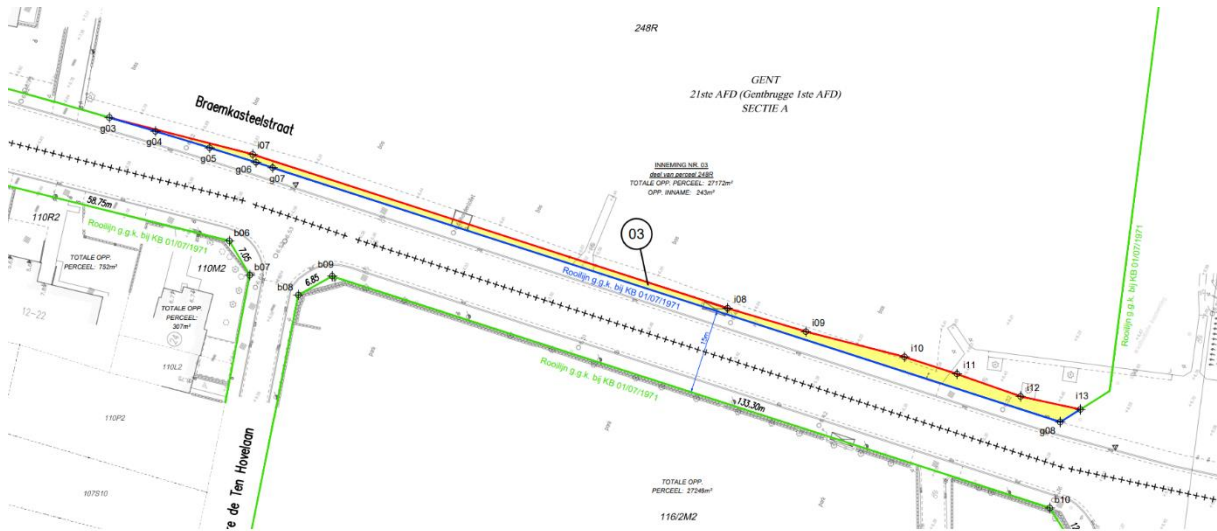
Percelen 44362B0092/00K000 en 44362B0092/00H000 rooilijn g.g.k. bij KB 16/03/1898



De percelen zijn gelegen langs de Emanuel Hielstraat ter hoogte van de Frederik Burvenichstraat.

Eén van de belangrijkste uitgangspunten voor de opmaak van een ontwerp door de stad Gent is het STOP-principe: prioritair zijn de stappers, dan de trappers, vervolgens het openbaar vervoer en ten slotte het privé-vervoer. Dit zou betekenen dat er binnen de bestaande breedte van 15,6m enkel ruimte zou zijn voor voetpaden, fietspaden en de rijbaan. Voor deze zone is daarom beslist een beperkte inname te doen van een strook met een breedte van ongeveer 50cm: Dit maakt het mogelijk fietspaden en voetpaden te voorzien op comfortbreedte en een rijloper met minimale afmetingen om het kruisen van bussen mogelijk te maken van 6,7m in combinatie met parkeervakken met bomen. De voetpaden zijn 1,7m breed voorzien, fietspaden zijn 1,75m breed en aan de kant van de parkeerplaatsen gescheiden door middel van een veiligheidsstrook van 0,5m. De parkeerplaatsen zijn 2m breed. Om het gewenste profiel te realiseren is 16,1m breedte nodig waar we vandaag beschikken over ongeveer 15,6m.

Perceel 44022A0248/00R000 rooilijn g.g.k. bij KB 01/07/1971

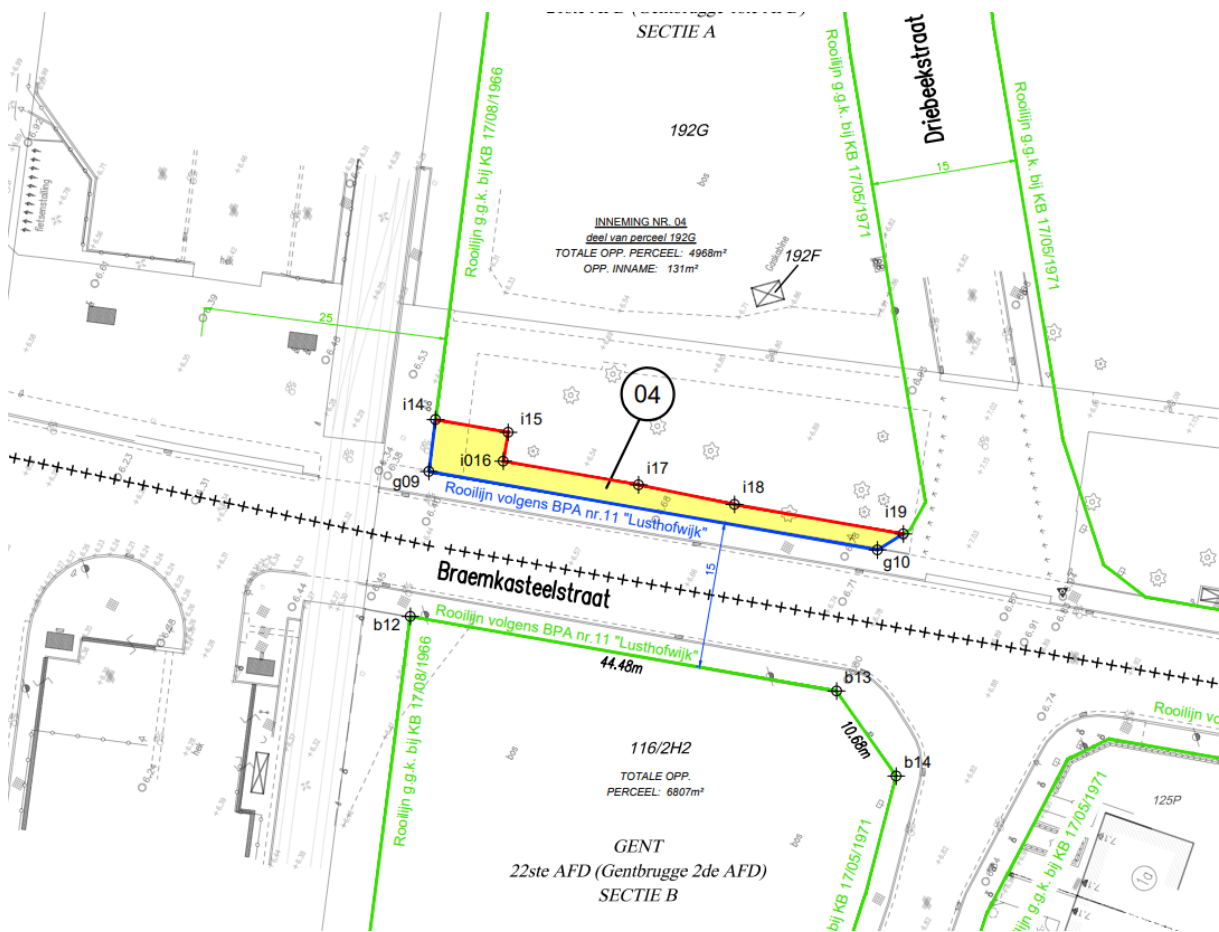


Het perceel is gelegen aan de noordzijde van de Braemkasteelstraat langs de westzijde van de E17.

De inname van dit perceel start met een breedte van ongeveer 1,1m en loopt uit tot een maximum van 2,7m.

Het eerste deel van de inname maakt het mogelijk fietspaden en voetpaden te voorzien op comfortbreedte en een rijloper met minimale afmetingen om het kruisen van bussen mogelijk te maken in combinatie met parkeervakken met bomen. De voetpaden zijn 1,7m breed voorzien, fietspaden zijn 1,75m breed en aan de kant van de parkeerplaatsen gescheiden door middel van een veiligheidsstrook van 0,5m. De parkeerplaatsen zijn 2m breed. Om het gewenste profiel te realiseren is 16,1m breedte nodig waar we vandaag beschikken over ongeveer 15m.

Richting E17 gaan de parkeerplaatsen over in verhoogde bushaltes aan beide zijden die ongeveer 1,2m innemen. Vanaf daar start ook de middengeleider die fietsers de mogelijkheid geeft om in twee keer de oversteek te maken en ruimte biedt voor een linksafslagstrook. De middengeleider gaat geleidelijk aan naar een breedte van 2m. Hierdoor verbreedt ook de in te nemen strook met een totale maximale rooilijnbreedte van 17,5m.



Het perceel is gelegen aan de noordzijde van de Braemkasteelstraat langs de oostzijde van de E17.

Binnen de bestaande rooilijnen is 15m beschikbaar. Dit is onvoldoende om een rijloper te voorzien die voldoende breed is voor het kruisen van bussen van 6,7m in combinatie met een voetpad van 1,5m, fietspaden van 1,75m en veilige bushaltes met aan één zijde een haltehaven die samen 5,7m innemen. In het meest brede deel is de inname ongeveer 4,5m, in het smalle deel beperkt de inname zich tot 2,5m. De totale nieuwe rooilijnbreedte gaat van 17,2m tot ongeveer 19,5m.

3. Feitelijke en juridische toestand

De Braemkasteelstraat is een gemeenteweg gelegen tussen de Emanuel Hielstraat en de Bruiloftstraat te Gentbrugge.

De Braemkasteelstraat is de voormalige buurtweg nr. 3 en de voormalige buurtweg nr. 21bis, met breedte volgens de Atlas van de Buurtwegen.

De bestaande rooilijnen en hun respectievelijke oorsprong zijn aangegeven op het nieuwe rooilijnenplan. Rooilijnen en BPA die betrekking hebben op de Braemkasteelstraat:

- Rooilijnplan: Aflijningsplan der Ongerijstraat goedgekeurd bij koninklijk besluit van 16/03/1898
- Rooilijnplan: Wijziging van het rooiplan van een gedeelte van de Kasteelstraat goedgekeurd bij koninklijk besluit van 01/07/1971

- Rooilijnplan: Van Cyriel Buysse straat (nu Hypoliet persoonsstraat) goedgekeurd bij koninklijk besluit van 12/06/1934
- BPA nr10.bis 'spel en sport' goedgekeurd bij koninklijk besluit van 10/06/1952
- Rooilijnplan: Aflijningsplan voor een gedeelte van den Buurtweg Nr. 4, genaamd Driesstraat goedgekeurd bij koninklijk besluit van 7/12/1925
- Rooilijnplan: goedgekeurd bij koninklijk besluit van 01/07/1971
- BPA nr. 11 lusthofwijk

Het project is niet gemeentegrensoverschrijdend en de weg waarvoor de rooilijnwijziging wordt doorgevoerd sluit niet aan op openbare wegen in beheer van andere overheden dan de Stad Gent.

4. Gemeentelijk beleidskader

4.1 Bestuursakkoord Stad Gent 2019-2024

De doelstellingen van het project beantwoorden aan het bestuursakkoord

In het bestuursakkoord van de Stad Gent 2019-2024 wordt sterk ingezet op veilig en comfortabel fiets –en wandelverkeer. In het hoofdstuk “Veilig en vlot door Gent” is hierover het volgende opgenomen: De Gentenaar wordt mobieler door een dalende autoafhankelijkheid. Het verbeteren van de duurzame mobiliteitsmogelijkheden in combinatie met het verbeteren van de leefkwaliteit maakt van Gent een levendige, aangename en bereikbare stad.

Pg.23: Iedereen stapt. Iedereen is op een bepaald moment voetganger. De voetganger is daarom de maat voor de aanleg van het openbaar domein. Er komt een volwaardig actieplan. We installeren een voetgangersbewegwijzering die afstanden in tijd weergeeft. We stellen een netwerk op van veilige voetgangersroutes doorheen woonwijken en in de deelgemeenten. We verbeteren in alle wijken de voetpaden en zorgen voor kwalitatieve trage wegen. Daartoe werken we op maat van kinderen en van senioren. Het moet mogelijk zijn voor zowel kinderen als senioren om zich veilig en zelfstandig door de wijk te verplaatsen. Het wandelnetwerk is veilig, aantrekkelijk en uitdagend voor een kind en verbindt plaatsen om te spelen. Zo blijft stappen een logische verplaatsingsvorm binnen de wijk. Alle drukke wegen krijgen veilige oversteekpunten. We maken het openbaar domein beter toegankelijk voor rolstoelen en kinderwagens, en bewaken dit principe ook bij werken. Een doordachte inplanting van objecten in het openbaar domein is daarbij cruciaal. Ondanks stevige investeringen in de heraanleg van trottoirs worden bijkomende budgetten voorzien. We experimenteren met slimme verkeerslichtenregeling, bijvoorbeeld sneller groen voor voetgangers als het regent, en ijveren voor conflictvrije kruispunten.

Pg.24: We bouwen versneld voort aan het regionale netwerk van fietssnelwegen voor lange afstand, ook in het havengebied, en aan comfortabele invalroutes naar de binnenstad. Dat doen we onder meer door de aanleg van fietsstraten. We bouwen ook verder aan fietsverbindingen naar en tussen de deelgemeenten en tussen randgemeenten en Gent. We creëren bijkomende capaciteit in functie van al bestaande en toekomstige stijgingen. We installeren een fietsersbewegwijzering die duidelijk in elkaar zit en we investeren in fietscomfortmaatregelen. Voor kinderen van 10 jaar moet het mogelijk zijn om veilig alleen door de wijk te fietsen. Elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling en haar omgeving worden gescreend op fietsvriendelijkheid.

4.2 Mobiliteitsplan 2015

Ook in het Mobiliteitsplan (2015) wordt er sterk ingezet op zachte weggebruikers

Hoofdstuk 6.2.2: Verblijfsgebieden

Het integraal plan publiek domein (IPOD) van de stad Gent omvat richtlijnen voor het ontwerpen van de publieke ruimte. Het STOP-principe is als uitgangspunt meegenomen voor het bepalen van het profiel. Voor elke straat wordt een voorkeursprofiel geschetst. De restruimte gaat naar de zachte weggebruikers of een groener straatbeeld. Bij heraanleg is ook de keuze van het bestratingsmateriaal van belang, onder meer in functie van geluidshinder.

Hoofdstuk 6.3.2: Integraal Fietsbeleid

pg. 93: Fietsers moeten voldoende ruimte krijgen. Gent wil daarmee hun comfort verhogen (bv. brede, afgescheiden fietspaden), hun veiligheid verbeteren (bv. opstelstrook voor fietsers aan verkeerslichten) en een sensibiliserende boodschap geven aan de andere weggebruikers (bv. fietsparkeerplaatsen dichterbij de bestemming inrichten dan autoparkeerplaatsen).

Pg. 94: Het stimuleren van fietsen in de binnenstad zit al in de lift, maar de stad wil ook inzetten op het fietsen naar Gent en tussen de deelgemeenten, zowel vanuit de deelgemeenten als vanuit de buurgemeenten, zowel voor werknemers als bezoekers. Hiervoor moeten veilige en continue fietsassen beschikbaar zijn, maar ook kwalitatieve fietsenstallingen, park & bikes en flankerende maatregelen zoals bewegwijzering, communicatie, ... dragen hiertoe bij.

4.3 Stadsregionaal fietsnetwerk

Het gedeelte van de Braemkasteelstraat ten noorden van de E17 is opgenomen in het stadsregionaal netwerk als 'primaire stedelijke fietsroute', het gedeelte onder de E17 is gecategoriseerd als 'aanvullende stedelijke fietsroute'. Dit stadsregionaal fietsroutenetwerk werd, inclusief nota, goedgekeurd door het college van Burgemeester en Schepenen van de Stad Gent op 15/11/2018.



4.4 Beleid ten dienste van het Algemeen Belang

Zoals hierboven beschreven wordt de laatste jaren sterk ingezet op de uitbouw van fietsinfrastructuur op alle beleidsniveaus.

Het Stadsbestuur zet dan ook sterk in op alternatieve vervoersmodi en wil zich concreet inspannen om zowel voor de fietser als voor de voetganger het comfort en de bereikbaarheid te verbeteren. In het woon-werkverkeer moet de keuze voor de fiets nog evidenter worden en in nieuwe ontwikkelingen wordt de fiets en de voetganger een toetssteen.

5. De voorgestelde nieuwe rooilijn doet geen afbreuk aan de doelstelling om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, in het bijzonder om aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen

De weg behoudt zijn functie zowel op recreatief als functioneel vlak. De nieuwe rooilijn heeft geen negatieve impact op eventueel netwerk trage wegen enz.

6. De voorgestelde nieuwe rooilijn kadert in een geïntegreerd beleid van de gemeente dat onder meer gericht is op de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau

Zie punt 5: gemeentelijk beleidskader. Het ontwerp en de wijziging van de rooilijn zijn volledig in functie van de opgesomde gemeentelijke beleidskaders. Deze beleidskaders hebben onder meer het doel om een veilig lokaal wegennet uit te bouwen.

7. De voorgestelde nieuwe rooilijn kadert in een geïntegreerd beleid van de gemeente dat onder meer gericht is op de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak

De weg behoudt zijn functie zowel op recreatief als functioneel vlak. De nieuwe rooilijn heeft geen negatieve impact op eventueel netwerk trage wegen enz.

8. De voorgestelde nieuwe rooilijn staat ten dienste van het algemeen belang

De riolering wordt uitgevoerd volgens de Europese Richtlijn Stedelijk Afvalwater. Het spreekt voor zich dat een betere sanering van afvalwater, het scheiden van regenwater ten gunste zijn van leefmilieu en mens.

Door het regenwater te scheiden in de Braemkasteelstraat kunnen ook de zijstraten op termijn gescheiden worden afgevoerd, en kan het voorgaande tracé van de Emiel Verhaerenlaan gescheiden worden aangesloten.

Ook heeft dit dossier, en de bijhorende wijziging van de rooilijn, betrekking tot de aanleg van veilige fietsinfrastructuur conform de maatvoering opgenomen in het vademecum fietsvoorzieningen en waar nodig eveneens conform de maatvoering opgenomen in het vademecum voetgangersvoorzieningen.

De aanleg van de fiets -en voetgangersinfrastructuur zorgt voor een verbetering van de kwaliteit van zwakke weggebruiker. Het stimuleren van ecologisch alternatieven en het creëren van veilige fietsverbindingen voor zowel functionele als recreatieve verplaatsingen (de aanwezigheid van de Gentbrugse Meersen) zijn zaken die elke burger ten goede komen.

Alle bovenstaande punten tonen aan dat deze wijziging van de rooilijn ten dienste staat van het algemeen belang.

9. De voorgestelde nieuwe rooilijn is een uitzonderingsmaatregel

Bij ontwerp wordt altijd eerste onderzocht of de noden van de verschillende weggebruikers in de bestaande breedte van de weg kunnen voorzien worden. Gezien de verschillende noden van de verschillende weggebruikers is dit hier niet altijd mogelijk zonder daarbij de veiligheid in gedrang te brengen.

Hierop is gestreefd naar een ontwerp waarbij we maximaal percelen die reeds eigendom zijn van de stad zijn.

Het aanpassen van de rooilijn in dit ontwerp is zo beperkt mogelijk gehouden en is een uitzonderingsmaatregel.

10. De verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen

Aan de percelen waar er een rooilijnwijziging is wordt er niet gewijzigd aan de bestaande ontsluiting van de percelen. Hierdoor is er ook geen impact op de verkeersveiligheid van de ontsluitingen voor deze percelen.

11. De voorgestelde nieuwe rooilijn moet zo nodig beoordeeld worden in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief

De uitgevoerde werken vinden zicht uitsluitend op grondgebied Gent plaats. Het verkeer nog de rooilijnwijziging zal impact hebben op andere gemeenten.

12. Bij de afweging voor de wijziging aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.

De actuele functie van de gemeenteweg wijzigt niet, maar er wordt meer rekening gehouden met de groeiende zachte weggebruiker. De volledig volgens de gemeentelijke beleidskaders.

13. Rechtsgrond

Het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.