

UITTREKSEL UIT HET REGISTER DER BERAADSLAGINGEN VAN DE GEMEENTERAAD VAN DE
STAD IEPER

Zitting van 3 februari 2020

Aanwezig: Ann-Sophie Himpe, Voorzitter
Emmily Talpe, Burgemeester
Philip Bolle, Patrick Benoot, Ives Goudeseune, Valentijn Despeghel, Diego Desmadryl, Dimitry Soenen, Eva Ryde, Schepenen
Thijs Descamps, Sarah Bouton, Gaetan Dumoulin, Isabelle Duquesne, Edouard Wallays, Andy Verkruysse, Jan Delie, Katrien Desomer, Jo Baert, Jan Breyne, Peter De Groot, Stephaan De Roo, Miet Durnez, Jan Laurens, Els Morlion, Stefaan Williams, Jordy Sabels, Sam Vancayseele, Nancy Six, Saskia Dehollander, Raadsleden
Stefan Depraetere, Algemeen directeur
Verontschuldigd: Evelyn Bouchaert, Dieter Deltour, Raadsleden

GR/2020/012	Omgevingsvergunningsaanvraag - zaak der wegen - OMV_2019121833 - O/2019/561 - het aanleggen van de collector (93.546hc) - overwelfde leperlee lot 2b fase 4 - stadsvernieuwing de Leet
-------------	---

OVERWEGEND GEDEELTE

Juridische grondslag en bevoegdheden

Het Decreet over het lokaal bestuur van 22.12.2017 en latere wijzigingen, in bijzonder de artikel 2, 40,41 en 56, inzake de bevoegdheden van de gemeenteraad en het College van Burgemeester en Schepenen.

Gecodificeerde decreten Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening) van 15/05/2009.

Decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.

Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.

Besluit van de gemeenteraad van 25 februari 2019, vaststelling van de gemeentelijke procedure voor het uitvoeren van uitrustings- en infrastructuurwerken bij verkavelings- en groepswoonbouwprojecten en goedkeuring van het stappenplan voor het bekomen van een omgevingsvergunning voor het verkavelen of bijstellen van een verkaveling of een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen voor een bouwproject met openbare wegenis.

Feiten, context en informatie

Zaak der wegen

In toepassing van art. 47 van het besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning neemt de gemeenteraad een beslissing over de voorgestelde wegenwerken en neemt zij daarbij kennis van de standpunten, opmerkingen en bezwaren die zijn ingediend tijdens het openbaar onderzoek teneinde deze mee te nemen in de bespreking.

Het openbaar onderzoek liep van 15 oktober 2019 tem 13 november 2019. Daarbij werden 11 reacties ontvangen die in bijlage toegevoegd worden.

Onder de zaak der wegen wordt begrepen: de aanleg van nieuwe wegenis, de wijziging van het bestaand tracé of de opheffing van wegenis. Bij onderhavige aanvraag wordt voorzien in de opheffing van het wegdeel Janseniusstraat tussen de Delaerestraat en De Brouwerstraat.

Beschrijving van de nieuwe aanleg

Het project is gelegen op het grondgebied van de stad Ieper, meer bepaald in Ieper centrum, en bevat een deel van de oude historische stadkern. Het project strekt zich uit vanaf het Sint-Maartensplein en Vandenpeereboomplein met de Lakenhallen, Belfort, Sint-Maartenskerk en Schouwburg tot en met het Astridpark. In het zuiden grenst het project aan de Boterstraat en Neermarkt waar verschillende winkels gevestigd zijn. Via de Neermarkt komt men uit op de Grote markt. Ten noorden van het project komt men uit op de Oude Veemarkt.

Binnenin het project bevindt zich dichte bebouwing die voornamelijk bestaat uit woningen. In de Coomansstraat zijn verschillende horecazaken aanwezig, net zoals op het Vandenpeereboomplein. Op

datzelfde plein bevinden zich ook verschillende winkels, een grotere buurtwinkel, kledijzaak, opticiën, Boven deze winkels is er woongelegenheid aanwezig. Daarnaast zijn een aantal diensten, banken, CM en een aantal reca-zaken aanwezig.

Dit project, gesitueerd in het centrum van de stad Ieper, is de vierde fase van het Aquafin-project 93.546 'Collector overwelfde Ieperlee'. Het volledige Aquafinproject situeert zich in het centrumgebied van Ieper (oude stadskern) en betreft het bouwen van een afvalwatercollector in de binnenstad langsheen de overwelfde Ieperlee vertrekkende vanaf de noodoverlaatconstructie van het wachtbekken "Verdronken Weiden" tot aan de bestaande afvalwatercollector ter hoogte van het kruispunt van de J. Vanderghotenlaan met de Weverijstraat die het afvalwater verder naar het zuiveringsstation van Ieper voert. Door de realisatie van deze afvalwatercollector wordt zoveel mogelijk afvalwater afgekoppeld van de overwelfde Ieperlee zodat deze in de toekomst het oppervlaktewater van de binnenstad zal afvoeren.

Fase 1 en fase 2 van het volledige project is al uitgevoerd, fase 3 is momenteel in uitvoering. Het voorwerp van deze aanvraag betreft het uitvoeren van de werken voor fase 4. Het projectgebied situeert zich in het oude centrum van de stad en heeft betrekking op de volgende straten:

Coomansstraat, Vandenpeereboomplein, Elverdingestraat (t.h.v. kruispunt met Vandenpeereboomplein), Boezingepoortstraat, Kloosterpoort, De Brouwerstraat, Delaerestraat, Janseniusstraat en Sint- Maartensplein.

Naar aanleiding van de geplande rioleringswerken besliste de stad Ieper om de bovenbouw en inrichting van het oude stadscentrum te vernieuwen. Het stadsvernieuwingsproject 'de Leet' heeft als doel het oude stadscentrum, waar de oorsprong van de stad ondergronds verborgen ligt en met een rijke geschiedenis zichtbaar door de Lakenhallen, Belfort en Sint-Maartenskerk, terug een volwaardig onderdeel te laten worden van het stadshart. Dit stadsvernieuwingsproject omvat werken aan de wegenis en de bestaande groenzones rondom de kathedraal en in het Astridpark. De bestaande wegen worden volledig heringericht en de groene zones rondom de kathedraal worden samengevoegd met het Astridpark en verder vergroend zodat de stad een binnenstedelijke parkruimte van formaat krijgt.

Rioleringswerken

In de huidige toestand is ter hoogte van het Sint-Maartensplein, de Janseniusstraat, de De Brouwerstraat, Delaerestraat en Kloosterpoort een gemengde riolering aanwezig. Deze bestaande gemengde leidingen zijn allen afwaarts aangesloten op de overwelfde Ieperlee.

Fase 4 van het project is, net zoals alle andere fasen van het project, een samenwerking tussen Aquafin en de stad Ieper. Het gedeelte dat ten laste is van Aquafin vertrekt vanaf de nieuwe overstortconstructie O9+W7+W11 (aansluitend op fase 3), ter hoogte van het kruispunt van de Coomansstraat met de Neermarkt/Boterstraat/Grote Markt en loopt via het Vandenpeereboomplein tot aan de Elverdingestraat. Daar wordt het afvalwater opgepompt en via de Boezingepoortstraat naar de Veemarkt geleid, waar het aansluit op fase 2 van het totale project. Gelijktijdig met de aanleg van deze collector wordt het gemeentelijk project gerealiseerd waarbij een gescheiden stelsel wordt aangelegd in volgende aansluitende straten: Sint- Maartensplein, Janseniusstraat, De Brouwerstraat, Delaerestraat en Kloosterpoort. De DWA-leidingen worden aangesloten op overstortconstructies O7 en O8 in respectievelijk de Kloosterpoort en Sint- Maartensplein (ook ten laste van Aquafin) die het afvalwater verder afvoeren naar de collector in het Vandenpeereboomplein. Alle RWA-leidingen worden aangesloten op de overwelfde Ieperlee. Door de aanwezigheid van gesloten bebouwing langs het tracé, kan er geen volledig gescheiden stelsel aangelegd worden, en wordt er bijgevolg gekozen voor een optimaal gescheiden stelsel. Hierbij wordt het principe toegepast dat alle straatoppervlakte wordt afgekoppeld en dat het hemelwater van de daken maximaal afgekoppeld wordt.

De rioleringswerken beperken zich tot het openbaar domein. Op basis van artikel 10.4° van het Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van handelingen waarvoor geen stedenbouwkundige vergunning nodig is, zijn deze werken niet-vergunningsplichtig.

Wegeniswerken

Voor een overzicht van de huidige toestand van de wegenis wordt verwezen naar het grondplan wegenis bestaande toestand en de fotoreportage. In de nota is een samenvatting weergegeven van de bestaande inrichting van de wegenis per straat. Deze is ook schematisch terug te vinden op de dwarsprofielen bestaande toestand. Het kruispunt Neermarkt / Boterstraat, de Coomansstraat, Sint-Maartensplein, Vandenpeereboomplein, Elverdingestraat, Boezingepoortstraat, Kloosterpoort, De Brouwerstraat, Delaerestraat, Janseniusstraat worden in detail beschreven (p 5-7 nota).

Daarnaast is ook een kleine zone rondom de kathedraal volledig verhard met kasseien. De totale verharding van het projectgebied in bestaande toestand bedraagt ± 19.548 m².

Ten slotte is er ook op verschillende plaatsen halfverharding aanwezig, meer bepaald rode gravel. Deze bevindt zich op de voetpaden rondom het Astridpark en de wandelwegen binnenin het park zelf, alsook op de wandelwegen in de groene zones rondom de kathedraal.

Het stadsvernieuwingsproject 'de Leet' bestaat uit vier grote delen met elk een eigen materialisering. Zo worden de Coomansstraat en het Sint-Maartensplein aangelegd in blauwe porfier. Het Vandenpeereboomplein en begin van de Elverdingestraat worden aangelegd in rode porfier en de Kloosterpoort, Debrouwerstraat, Delaerestraat en Janseniusstraat in gele kleiklinkers. De bestaande verharding van de Janseniusstraat tussen de De Brouwer- en Delaerestraat wordt opgebroken om het Astridpark te kunnen aansluiten met de andere groene zones rondom de kathedraal zodat een binnenstedelijke parkruimte wordt gecreëerd. Om het nieuwe groene gebied rond de kathedraal te benadrukken als een aparte entiteit, wordt het stadspark omzoomd met een parkrand bestaande uit een blauwe hardsteen. Deze hardsteen is 80cm dik en heeft een variërende hoogte variërend. Ten slotte is er nog de Boezingepoortstraat die een overgang is van het oude stadscentrum naar de Oude Veemarkt. Deze straat krijgt opnieuw een kasseien verharding. Het kruispunt van de rijweg Coomansstraat met de Neermarkt/Boterstraat wordt aangelegd in een uitgewassen betonverharding (nota p 8-10).

In ontworpen toestand blijft de verharde oppervlakte in de Coomansstraat, Elverdingestraat (begin), Boezingepoortstraat, Kloosterpoort, De Brouwerstraat en Delaerestraat behouden, enkel het type en materiaal van de verharding verandert. Bij het ontwerp van de rijweg is rekening gehouden met de draaicirkel van grotere voertuigen.

Voor de aanleg van de binnenstedelijke parkruimte, wordt op sommige plaatsen de verharding vervangen door vegetatie. Zo wordt door het aansluiten van het Astridpark met de groene zones rondom de kathedraal de Janseniusstraat tussen de De Brouwer- en Delaerestraat opgebroken en vervangen door gazon.

De verharde oppervlakte in het resterend deel van de Janseniusstraat blijft behouden, maar wordt vervangen door een ander type en materiaal. Naast de Janseniusstraat wordt ook een deel van het Vandenpeereboomplein, met name de plaatsen waar de toeristenbussen momenteel halt houden, toegevoegd aan de parkruimte. Hetzelfde geldt voor het Sint-Maartensplein waar een deel van de parkeerplaatsen bij het kruispunt met de Janseniusstraat vervangen wordt door vegetatie. Een deel van de bestaande groenzone ten noordoosten van de kathedraal wordt een parking in grasbetontegels. Het betreft geen uitbreiding van de verharding. In totaliteit zal er dus na uitvoering van dit project minder verharde oppervlakte zijn, nl. ± 2815 m².

Ook de bestaande halfverharding in het Astridpark en de andere groenzones rondom de kathedraal (behalve de zone waar de parking wordt aangelegd) worden opgebroken. Er worden minder paden in het park aangelegd.

De totale verharding van het projectgebied in ontworpen toestand bedraagt ± 16.733 m²

Rooien bomen

Het stadsvernieuwingsproject 'de Leet' wil leper terug een dicht, groen stadshart geven. Het Astridpark en plantsoen rondom de kathedraal worden daarom samengevoegd. Het uitgangspunt van het project is het behouden van zoveel mogelijk waardevolle bomen en een voldoende groot bomenbestand. Er zijn echter ook wat bomen en struiken aanwezig die geen bijdrage leveren aan een kwalitatief bomenbestand en sommige plaatsen zeer dicht en donker maken. In dit project zullen dus bomen en struiken worden geroid, behouden of nieuw aangeplant. In totaal zullen 44 bomen behouden blijven en 66 geroid worden.

Parkaanleg – groenaanplant

In totaal zullen 19 bomen aangeplant worden (sommige met een grote plantmaat).

In het nieuwe stadspark worden ook paden aangelegd in zandkleurige halfverharding. Er zijn twee paden. Het ene pad verbindt de groene zones langs weerszijden van de westingang van de kathedraal met elkaar. Via datzelfde pad kan ook de zuidingang van de kathedraal bereikt worden. Het andere pad bevindt zich in de zone van het vroegere Astridpark. Langs de Surmont de Volsberghestraat zijn er twee ingangen waar een pad vertrekt. Dit pad loopt dan langs de De Brouwerestraat (waar ook een ingang is naar het park) naar de Kloosterpoort. Vanaf de Kloosterpoort loopt het pad verder naar het kruispunt van de Janseniusstraat met de Delaerestraat. De paden in het park zijn bedoeld als doorsteek voor fietsers en is niet bedoeld als hoofdwandelroute.

Op de plekken in het stadspark waar geen bomen, struiken of wandelpaden zijn, wordt gazon aangelegd. In de schaduwzones onder de bomen wordt geopteerd voor schaduwminnende planten. Er zijn zeven zones waar deze planten aangelegd zullen worden. Vijf zones bevinden zich langs de kant van de De Brouwerestraat en Kloosterpoort. De overige twee zones bevinden zich aan beide kanten van de westingang van de kathedraal. Iedere zone van schaduwminnende planten bestaat uit dezelfde samenstelling die te zien is in onderstaande tabel. Er wordt geopteerd voor een samenstelling uit bodembedekkers, aangevuld met structuurplanten en seizoensplanten (bollen). Per soort van bodembedekker, structuurplanten of bol wordt ook de onderlinge verdeling weergegeven.

Integrale toegankelijkheid

Een advies nota van Inter werd opgemaakt op basis van het masterplan beeldkwaliteitsplan stadvernieuwing De Leet dd nov 2017. De adviezen geformuleerd in de nota zijn maximaal meegenomen in de uitwerking van het ontwerp.

Resultaten openbaar onderzoek wat betreft de zaak van de wegen

De ontvangen bezwaren die betrekking hebben op de 'zaak der wegen' worden hierna opgelijst per deelbezwaar waarna de evaluatie volgt:

Tijdens het openbaar onderzoek werden 9 bezwaarschriften of reacties (B01-B09) ontvangen tijdens de periode van het openbaar onderzoek.

2 reacties (B10 en B11) werd ontvangen buiten de termijn van het openbaar onderzoek waardoor B10 en B11 onontvankelijk zijn.

De reacties B01 tot en met B09 kunnen als volgt samengevat en geëvalueerd worden:

1) Vraag tot schrappen 2 parkeerplaatsen ter hoogte van de Janseniusstraat voor het gelijkvloers appartement hoek Delaerestraat-Janseniusstraat.

Evaluatie:

Bij de inrichting van het openbaar domein wordt het parkeeraanbod op geschikte locaties ingeschoven. Hierbij kan geen rekening worden gehouden met een woonfunctie die uitkijkt op het openbaar domein. Voorstel om het deelbezwaar 1 ontvankelijk doch ongegrond te verklaren.

2) Vraag om paaltjes op de hoek van de Janseniusstraat met de Delaerestraat zodat de vooruitspringende hoek van niveau +1 en +2 niet beschadigd wordt door voorbijrijdende vrachtwagens. Verder wordt duiding gevraagd over de aangeduide boog op het plan, over de verharding groenparking, verharding paden alsook over de timing uitvoering werken.

Evaluatie:

De nieuwe aanleg voorziet bredere voetpaden, waarbinnen de parkeerplaatsen aangelegd worden. De hoek van de nieuwbouw houdt meer afstand van de voetpadrand. Na aanleg wordt de situatie geëvalueerd om schade aan het gebouw uit te sluiten.

Voorstel om het deelbezwaar 2 ontvankelijk doch deels gegrond te verklaren.

Na aanleg wordt de situatie ter hoogte van de hoek Janseniusstraat-Delaerestraat geëvalueerd.

3) Voor de 6 garages aan de De Brouwerstraat zou het in- en uitrijden door de hoek van 90° achter de hoek van woning Surmont de Volsberghestraat 15 onmogelijk zijn.

Evaluatie:

In huidige situatie wordt ook ingereeden vanuit de Surmont de Volsberghestraat. In de binnenstad kan niet gegarandeerd worden dat elke garage via één vlot manoeuvre kan worden bereikt.

Voor deze ontworpen situatie werd teruggekoppeld met het ontwerp bureau:

De breedte van de rijweg tussen de parkrand en de gevel van de woning nr 1 is ca 4,3m.

Rekening houdende met de breedte van een voertuig van 2,5m is het mogelijk om onder een straal van 3m de De Brouwerstraat in te rijden. Op de ontworpen publieke ruimte kan voor het nemen van de bocht licht uitgeweken worden naar rechts.

Voorstel om het deelbezwaar 3 ontvankelijk doch ongegrond te verklaren.

4) Vraag voor een goede afwatering van het plein voor deze 6 garages De Brouwerstraat.

Evaluatie:

Het verharde plein dient af te lopen naar een regenwaterafvoerleiding die aansluit op het rwa-rioolstelsel. Gezien op het plan geen aanduiding hiervan weergegeven wordt, wordt dit expliciet meegenomen naar uitvoering toe.

Voorstel om het deelbezwaar 4 ontvankelijk doch gegrond te verklaren.

Het verharde plein ter hoogte van de garages De Brouwerstraat dient af te lopen naar een regenwaterafvoerleiding die aansluit op het rwa-rioolstelsel. Gezien op het plan geen aanduiding hiervan weergegeven wordt, wordt dit expliciet meegenomen naar uitvoering toe.

5) Vraag om de hinder tijdens de werken ter hoogte van de De Brouwerstraat alsook de duur van de werken tot een minimum te beperken.

Evaluatie:

Elke toegang tot woningen, diensten, handelsruimtes, recazaken, ... wordt tijdens de werf maximaal gegarandeerd. 'Minder hinder' wordt opgenomen in het bestek en dient door de aannemer strikt nageleefd om de toegang voor alle aanpalenden te garanderen.

Tijdens de duur van de werken in de De Brouwerestraat zal de autotoegankelijkheid onmogelijk zijn.

Wel wordt de naleving van de optimalisering van de toegankelijkheid van alle aanpalenden met de nodige communicatie hieromtrent opgelegd in de bijzondere voorwaarden.

Voorstel om het deelbezwaar 5 ontvankelijk doch ongegrond te verklaren.

6) Het verslag van Inter op het nieuwe ontwerp is niet bekend. De datum van het advies van Inter op november 2017 is niet correct gezien er een aangepast advies werd uitgebracht op 12 september 2018.

Evaluatie:

Tijdens de omgevingsvergunningsaanvraag werd advies gevraagd aan Inter, dit kan niet toegevoegd zijn bij de omgevingsvergunningsaanvraag. Dit advies werd op 8 oktober 2019 opgevraagd en werd op 17 oktober 2019 ontvangen:

Voorwaardelijk gunstig advies: *In toepassing van art. 4.2.19.§1. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, adviseren we de voorwaarden opgenomen in dit advies op te leggen. Dit advies bekijkt de wettelijke voorschriften op basis van de op plan afleesbare elementen in de vergunningsfase. Dit advies doet dus geen uitspraak over de integrale toegankelijkheid van de constructie na volledige afwerking. De toegankelijkheid van het geheel wordt immers in grote mate mede bepaald door afwerkingselementen die niet van het plan afleesbaar zijn.*

U kan, tijdens het project, bij ons inlichtingen verkrijgen of een integraal begeleidingstraject volgen om de toegankelijkheid van uw project te garanderen.

Voorstel om het deelbezwaar 6 ontvankelijk doch ongegrond te verklaren.

7) In de verantwoordingsnota staat op blz. 8 dat de breedte van de Elverdingestraat 3,40m is. Op het

plan staat 5,40m.

Evaluatie:

Oorspronkelijk werden parkeervakken voorzien, deze werden geschrapt in functie van de draaicirkel trekker – oplegger. De breedte van de rijweg is hierdoor 5,40 m. In tegenstelling tot de vroegere maat van 3,40 m waarbij parkeerplaatsen nog ingetekend waren.

Voorstel om het deelbezwaar 7 ontvankelijk en gegrond te verklaren.

De breedte van de rijweg Elverdingestraat is 5,40 m.

8) Een aangepaste materiaalkeuze voor gans de site de Leet (rode porfier, blauwe porfier en grijze platinen = glad) is noodzakelijk in functie van het maximaal vermijden van valincidenten. De blauwsteen parkrand als voetpadverharding is zeer glad! Het boucharderen van het oppervlak is onvoldoende. Er dient geopteerd voor materialen zoals beschreven door het 'Vademecum

Toegankelijke Publiek Domein', een document met richtlijnen i.v.m. met materiaalkeuze: solide en duurzaam loopoppervlak, anti-slip bij alle weersomstandigheden, geen oneffenheden, onvervormbaar, niet glad onder alle weersomstandigheden. Bij intensief betreden paden: (gekleurde) asfalt of beton, uitgewassen beton, gebakken klinkers, betonstraatstenen of straattegels. Houtsnippers, boomschors, zand, riviergrind, gras zijn niet toegankelijk. Ook is de materiaalkeuze niet conform het Vademecum en het advies van Inter van 2017. De materiaalkeuze dient bovendien duurzaam te zijn. Ook dienen de blindengeleidelijnen met ribbel- en noppentegels vermeld te worden bij de legende.

Evaluatie:

De oppervlaktebewerking om de gladheid te beperken wordt nagegaan met de leverancier van de natuurstenen. De blindegeleidingslijn wordt tekstueel geduid op de plannen zelf. Daarnaast wordt meegegeven dat de omgevingsvergunningsaanvraag niet gelijk gesteld wordt met het aanbestedingsdossier waar de technische uitvoering tot in detail beschreven wordt in het bestek.

Voorstel om het deelbezwaar 8 ontvankelijk en deels gegrond te verklaren.

De oppervlaktebewerking van de natuursteen wordt bekeken in functie van het beperken van de gladheid.

9) Er dient minstens één toegankelijk toilet voorzien te worden voor mensen met een beperking. Het aanbod in de Lakenhalle is niet toegankelijk en te ver van de speelzone in het park.

Ook tijdens de werken dient een alternatief voorzien voor de publieke toiletten Lakenhallen.

Evaluatie:

Het voorzien van publiek toegankelijk sanitair dient op ruimere schaal bekeken te worden in samenhang met het reeds bestaande aanbod binnen de publieke gebouwen.

Voorstel om het deelbezwaar 9 ontvankelijk doch ongegrond te verklaren.

10) In functie van de integrale toegankelijkheid moet de ondergrond bij zitbanken, paden, infoborden, ... reeds integraal toegankelijk worden voorzien. Er dient een toegankelijk pad tot het podium alsook voor de speelzones te worden voorzien. De zitbanken dienen onderrijdbaar te zijn, de infoborden op juiste hoogte (90 cm tot 120 cm, 60 cm diep en 90 cm breed).

Evaluatie:

Er wordt een onderrijdbare zitbank voorzien, waarbij het onderrijdbaar deel toegankelijk is vanop het pad. Bij plaatsing van de eventuele infoborden zal rekening gehouden worden met de vereiste hoogte. Het podium ligt binnen het gras. Gezien echter hier een vrij gebruik, op niveau grasveld, voorzien wordt en dit niet anders is dan het gebruik van gazon, wordt voorgesteld om een bijkomende verharding te voorzien naar dit element. Dit wordt niet als podium benoemd maar als 'historische verwijzing naar het bisschoppelijk paleis'.

Voorstel om het deelbezwaar 10 ontvankelijk doch ongegrond te verklaren.

11) Het aantal fietsstallingen is onduidelijk. Het aantal fietsstalplaatsen is niet in evenredigheid met het aantal parkeerplaatsen voor auto's. Er dient voldoende comfortabele stalruimte voor fietsen,

bakfietsen,... met laadpunten voorzien. Een overdekte fietsstalruimte is wenselijk. Bovendien wordt in vraag gesteld of deze voldoen aan de toegankelijkheidsnormen en zijn deze langs weerszijden (voor en achter) bereikbaar voor de gebruiker? Tijdelijke fietsstalruimte in functie van evenementen is wenselijk.

Evaluatie:

Er worden 86 fietsstalplaatsen voorzien binnen het project. Het aantal is aanzienlijk hoger ten opzichte van het aanbod in het stedelijk gebied. Na aanleg wordt het aantal fietsstalplaatsen geëvalueerd in functie van eventuele verhoging van het aanbod. De fietsstalplaatsen worden voldoende toegankelijk voorzien. Het laadpunt aan de oostzijde van het Sint-Maartensplein werd te weinig gebruikt. De autonomie van elektrische fietsen is toegenomen waardoor de noodzaak van laadpunten verminderd is.

Voorstel om het deelbezwaar 11 ontvankelijk doch ongegrond te verklaren.

12) Worden de aanleg en de verharde paden in het park alsook de weg naar de monumentale gebouwen voorzien van geleiding voor blinden en slechtzienden. Ook de oversteekplaatsen dienen voldoende veilig aangelegd door geleide- en noppentegels.

Evaluatie:

De integrale toegankelijkheid van het project werd besproken en geadviseerd door Inter en werd in voorliggend ontwerp gevolgd waardoor de integrale toegankelijkheid gegarandeerd wordt.

Voorstel om het deelbezwaar 12 ontvankelijk doch ongegrond te verklaren.

13) Voldoende rustbanken, deze dienen te voldoen aan het advies van Inter, nl zithoogte tussen 46 en 54 cm,

geplaatst en op een verhard plateau met ernaast een vrije zone van min 90cm x 140cm. Dit geldt ook voor de picknickbanken.

Evaluatie:

De integrale toegankelijkheid dient nageleefd. De zitelementen zullen de vereiste hoogtes respecteren zoals gesteld in het advies van Inter: *Om als volwaardige bank te worden aanzien moet de parkband een hoogte tussen 46-54 cm hebben.*

Alsook wordt rekening gehouden met voldoende vrije verharde ruimte.

Het project werd besproken en geadviseerd door Inter en werd in voorliggend ontwerp gevolgd waardoor de integrale toegankelijkheid gegarandeerd wordt.

Voorstel om het deelbezwaar 13 ontvankelijk en gegrond te verklaren.

De zitelementen zullen de vereiste hoogtes respecteren zoals gesteld in het advies van Inter: *Om als volwaardige bank te worden aanzien moet de parkband een hoogte tussen 46-54 cm hebben.* Alsook wordt rekening gehouden met voldoende vrije verharde ruimte.

14) Rond de waterpartij dienen noppentegels de blinde mensen te waarschuwen.

Evaluatie:

Er wordt voorzien in een lijngoot rondom de waterpartij, deze volstaat als blindegeleiding.

Voorstel om het deelbezwaar 14 ontvankelijk doch ongegrond te verklaren.

15) Dwarshellingen ter hoogte van garage uitritten kunnen slechts 2% zijn.

Evaluatie:

De hellingen worden minimaal gehouden, doch dienen noodzakelijke hoogteverschillen te overbruggen. Anderzijds is het belangrijk om voldoende gravitaire afvoer te voorzien. Dit wordt naar uitvoering toe opgevolgd.

Voorstel om het deelbezwaar 15 ontvankelijk en gegrond te verklaren.

De hellingen doorheen het volledige project worden minimaal gehouden, rekening houdend met de noodzakelijke te overbruggen hoogteverschillen.

16) Er dient voorzien in aangepaste en integraal toegankelijke toegang voor de Schouwburg, naar de Kathedraal (dorpel ter hoogte van openbaar domein wegwerken).

Evaluatie:

De integrale toegankelijk is voorzien en wordt bewaakt in uitvoering.

Voorstel om het deelbezwaar 16 ontvankelijk en gegrond te verklaren.

17) Terrassen moeten duidelijk afgebakend worden zodat er geen mogelijkheid is om stoelen bij te schuiven. De loopzone moet volledig vrij blijven van obstakels.

Evaluatie:

De gootlijn geeft de rand van de terraszone op het Vandenpeereboomplein weer, bovendien dient het terrasreglement strikt nageleefd te worden.

Voorstel om het deelbezwaar 17 ontvankelijk en gegrond te verklaren.

18) Is de plaats voor wagen en zwakke weggebruikers voldoende onderscheiden in de drempelloze aanleg.

Evaluatie:

Het legpatroon in combinatie met de goot als lijnelement duidt het onderscheiden gebruik voor de verschillende gebruikers.

Voorstel om het deelbezwaar 18 ontvankelijk doch ongegrond te verklaren.

19) Er dienen aanvullend voorbehouden parkeerplaatsen aangelegd ter hoogte van het park. De voorbehouden parkeerplaatsen dienen voorzien van een verharde ondergrond en dienen toegankelijk te zijn via een toegankelijke pad. De langsliggende aangepaste parkeerplaatsen langs de rijweg worden afgeraden. Om in en uit te stappen is er een veilige ruimte van 150 cm naast de woning nodig.

Evaluatie:

Binnen het project worden voldoende voorbehouden parkeerplaatsen voorzien, gespreid over de site. In kader van de bestemming is het wenselijk om de parkeerplaatsen aan die straatzijde te behouden (langsparkeren). De breedte zal worden aangepast zodat veilig kan uitgestapt worden aan de zijde van de rijweg.

Voorstel om het deelbezwaar 19 ontvankelijk en deels gegrond te verklaren.

De breedte van de voorbehouden parkeerplaatsen aan de CM – Vandenpeereboomplein 55 - zal worden aangepast zodat veilig kan uitgestapt worden aan de zijde van de rijweg.

20) Er dient gestreefd naar een leefbare stad, een aangename stad, een bewoonbare én bewoonde stad, een levendige stad, een sociale stad. Vraag om minder auto's in de stad. Verdichting van bewoning waarbij een leefruimte gecreëerd moet worden, met minder auto's in de stad, een ander parkeerbeleid, minstens 1 knip in het centrum, het weren van doorgaand verkeer en het bevorderen van zacht verkeer. Dit leidt tot een voordeel op vlak van gezondheid (daling fijn stof). Het sociale weefsel wordt versterkt door publieke ruimte te voorzien. Het pleingevoel dat voorzien was bij het eerste ontwerp is verdwenen. Wat je zult zien is een rij auto's op de linkerkant en een halve rij op de rechterkant. Het zal een mooiere (en dure) parking zijn! En ertussen een rijweg. Geen beleving meer van een plein maar van een autoparking.

Evaluatie:

Een deel van het bezwaar gaat ruimer dan het voorliggend projectgebied. Het voorzien van een bepaald aantal parkeerplaatsen betreft een beleidskeuze.

Voorstel om het deelbezwaar 20 ontvankelijk en ongegrond te verklaren.

21) De rijweg die nu voorgesteld wordt op het Vandepereboomplein heeft precies dezelfde breedte en

profiel (mét gootjes) als de Boterstraat (ter hoogte van de Hema), een onveilige weg en geef voorbeeld. En het wordt op de Leet zelfs nóg gevaarlijker dan in de Boterstraat! Door haaks geparkeerde auto's links (die moeten manoeuvreren om achteruit de parking uit te rijden) en geparkeerde auto's rechts (shop and go) tot tegen de rijweg (geen schutstrook!) is uitwijken bovendien onmogelijk. Bovendien wordt de weg ter hoogte van de Coomanstraat nog 60 cm smaller (3.60m) al is daar voldoende plaats om minstens dezelfde maatvoering als op het Vandepereboomplein aan te houden. Ten opzichte van nu wordt het voor fietsers niet beter. Nu rijdt men altijd mee met het autoverkeer, in de toekomst wordt het ook in tegenovergestelde richting. Om het veiliger te maken wordt het best meteen een fietsstraat of woonerf. Indien dit niet het geval is voorspellen wij dat de fietsers die uit de Elverdingestraat komen zullen rijden tussen de rij geparkeerde auto's en de fontein. Dit is vanuit veiligheidsoverwegingen te vermijden. Vrees dat door deze uitvoering de fietser het plein dat als wandelzone is bedoeld zal worden op geduwd wat dan opnieuw niet meer veilig is voor de voetgangers en al zeker niet ter hoogte van de voorziene fontein.

De Leet onderdeel is van een belangrijke noord-zuid-fietsas. Het haakse parkeren op de Leet maakt het voor fietsers heel gevaarlijk. Het voorgestelde plan is niet conform de regelgeving van de Vlaamse Overheid. Huidig ontwerp dwingt tot een eenrichtingsverkeer, niet wenselijk voor deze centrale as. Niet alle mogelijke alternatieven werden onderzocht ter deze er wel zijn.

Evaluatie:

Voor de Coomansstraat en het Vandenpeereboomplein wordt voorgesteld om de rijweg te verbreden naar 4 m exclusief goten. Het betreft een zone 30 met gemengd verkeer.

Voorstel om het deelbezwaar 21 ontvankelijk en deels gegrond te verklaren.

Voor de Coomansstraat en het Vandenpeereboomplein wordt voorgesteld om de rijweg te verbreden naar 4 m exclusief goten.

22) De fontein dienen 's nachts uitgeschakeld omwille van een storend geluid.

Evaluatie:

De fontein worden sowieso 's nachts uitgeschakeld.

Voorstel om het deelbezwaar 22 ontvankelijk doch ongegrond te verklaren.

23) De gootgreppel dient uitgevoerd in een vloeiend profiel of een goed overrijdbare metalen afvoer. Geen niveauverschillen voor fietsers.

Evaluatie:

De wegbreedte zal zo worden uitgevoerd zodat er op de rijweg voldoende ruimte is naast de goot.

Voorstel om het deelbezwaar 23 ontvankelijk doch ongegrond te verklaren.

24) Een fietssuggestiestrook voor fietsverkeer in de tegenrichting op het Vandenpeereboomplein.

Evaluatie:

Het betreft een zone 30 met gemengd verkeer, er is voldoende ruimte voor fietser in tegenliggende richting.

Voorstel om het deelbezwaar 24 ontvankelijk doch ongegrond te verklaren.

25) Fietsers spenderen meer dan automobilisten. Fietsers verdienen comfortabele fietsinfrastructuur. Het motto van het stadsbestuur "Een bereikbaar leper, waar iedereen zijn weg vindt" dient hierop in te zetten. Ieper de ideale schaal om fietsen en wandelen te stimuleren. Een goed doordacht parkeerbeleid is een hefboom om fietsen en wandelen te stimuleren. In functie van de handelszaken is kortparkeren een goede oplossing. Gemengd verkeer is in een zone 30 met het hoog aantal auto's moeilijk en onveilig. Een snelheidsregime van max 20 km/u, piste woonerf, is het onderzoeken waard. De realisatie van de nieuwe Leet kan een kans bieden om de omliggende straten om te dopen tot échte fietsstraten, waar de wagen welkom is, maar de fiets voorrang heeft en niet ingehaald mag worden. In de feiten zijn de meeste straten in de binnenstad zo smal dat wagens eigenlijk fietsers nooit reglementair (met respect voor de minimale afstand) kunnen inhalen. Fietsstraten maken dit voor iedereen duidelijker en kunnen ervoor zorgen dat fietsers minder vaak op het voetpad geduwd worden, met alle veiligheidsrisico's van dien.

Evaluatie:

Het parkeeraanbod op de site is een beleidsbeslissing. De omvorming naar een fietsstraat behelst het plaatsen van 2 extra verkeersborden thv de fietsstraat. Deze keuze staat los van de omgevingsvergunningsaanvraag die op zich de stedenbouwkundig vergunningsplichtige handelingen voorstelt.

Voorstel om het deelbezwaar 25 ontvankelijk doch ongegrond te verklaren.

26) Toeristenbussen dienen buiten het stadscentrum gehouden te worden. De Grote Markt is als stationeerplaats geen goede optie (verleggen probleem). Een totaalvisie ontbreekt.

Bannen van alle bussen niet wenselijk, voor senioren/ mindervaliden is centrale afzetplaats wenselijk

Evaluatie:

Er liggende verschillende opties voor het stationeren van toeristenbussen buiten de projectzone voor, het bestuur dient hierin nog een keuze te maken.

Voorstel om het deelbezwaar 26 ontvankelijk doch ongegrond te verklaren.

27) Het project Stadsvernieuwing De Leet bepaalt in belangrijke mate de toekomstige identiteit en het functioneren van Ieper. Daarom vonden de Ieperse adviesraden, het van meet af aan belangrijk om op een constructieve wijze mee te denken over de toekomst voor dit gebied. Met succes, in 2017 werden de initiële gecontesteerde plannen van het stadsbestuur bijgestuurd richting een breed gedragen ontwerp. Het huidige stadsbestuur verkoos om dit ontwerp opnieuw aan te passen. Jammer genoeg werden de Ieperse adviesraden hierover deze keer niet geconsulteerd.

Evaluatie:

De planwijziging waarbij het parkeeraanbod in meer werd voorzien alsook de aanpassing van het waterelement zijn een keuze van het huidige bestuur.

Voorstel om het deelbezwaar 27 ontvankelijk doch ongegrond te verklaren.

28) In functie van het in deze legislatuur aangekondigde mobiliteitsplan kan de inrichting van het projectgebied de toekomstige te overwegen scenario's niet hypothekeren of uitsluiten.

De doelstellingen en de visie op deze mobiliteit (parkeervoorzieningen, gebruik van deze publieke ruimte door de verschillende gebruikers) worden in de verantwoordingsnota bij de omgevingsvergunning niet uitgewerkt. Normaal moet een mobiliteitsplan het eerste zijn. Daarna volgen de ingrepen. Hier doet Ieper het juist andersom: eerst de Leet aanleggen en pas daarna een mobiliteitsplan voorleggen. De verkeerscirculatie ontbreekt, het parkeeraanbod brengt meer verkeer doorheen de historische binnenstad.

Het 4^e uitgangspunt uit het bestuursakkoord klonk veelbelovend maar draait uiteindelijk alleen uit op het vermijden van het taboe van de auto en op het centraal stellen van de auto. De andere vervoersmodi komen door de beperkte ruimte in de verdrukking. De visie die uit dit plan naar voor komt blijft voor ons steken in het midden van de 20e eeuw. Het plan is er op gericht om de auto centraal te houden. Het is onze visie dat mensen die moeilijk te been zijn, moeten toegang hebben met de wagen, maar dat andere niet-bewoners naar de randparking dienen verwezen te worden. Deze werden aangelegd met het oog de stad verkeersluwer te maken. Er wordt geen verantwoording gegeven voor het nauwelijks verminderen van het aantal parkeerplaatsen. De groene parking leidt tot een breuk tussen het park en het Sint-Maartensplein. Door het aantal en de inplanting van het aantal parkeerplaatsen, de breedte van de rijbaan en de invoering van éénrichtingsverkeer over bepaalde straatsdelen is het reëel dat er heel wat zoekverkeer zal ontstaan. Het STOP-principe wordt hier omgekeerd.

Sinds 2008 zijn er 600 extra parkeerplaatsen uitgebouwd, 16 % van het totaal aantal parkeerplaatsen in de stad (3581 in 2008 volgens het mobiliteitsplan). We missen in de nota een parkeerbalans op de schaal van de stad die de eventuele nood aan het behoud van zo veel parkeerplaatsen in de binnenstad motiveert en het optimaal gebruik van de randparkings stimuleert.

Op het niveau van het project is er nood aan duidelijke, objectieve cijfers over de evolutie van parkeermogelijkheden in het projectgebied (met inbegrip van de Surmont de Volsberghestraat), zoals gebruikt in het eerdere ontwerp.

Er wordt een parkeerplein aangelegd i.p.v. een belevingsplein. Dit is geen herinrichting maar een fatsoenering van de huidige toestand. En daarom ook niet consequent. Op weekdagen ligt het parkeergebruik lager dan huidig aanbod.

Een herinrichting moet gedragen worden door een visie. De visie hier wordt bepaald door parkeerplaatsen en doorstomend verkeer vanuit een obsessie voor parkeerplaatsen. Ieper gaat voor verkeer en parkeren terwijl alle andere middeleeuwse steden gaan voor verkeersvrij. Het volstaat te kijken naar de winkelstraten en centrale ruimtes in de ons omliggende steden. Hun herinrichting wordt gekenmerkt door een échte visie. Visie staat ook voor visionair. Dit plan is een voorbijgestreefd concept uit het midden van de 20ste eeuw.

Dit gebrek aan visionaire inzichten en aanpak catapulteert ons mooie stadscentrum in de degradatie. Er komt een moment waarop binnen- en buitenlandse studenten zullen komen kijken hoe het niet moet.

En dit alles door het protest van een beperkt aantal handelaren van de Leet. De Leet is er niet alleen voor het handjevol Leet-handelaars alléén.

Ook hier in de plannen moet de fietser terug dezelfde rijstrook op zoals de auto. En dit nog eens in beide richtingen. Dan heb je terug dezelfde situaties zoals in de Boterstraat. Veel te smal, geen plaats, gevaar voor parkerende auto enz. Het plein is zo groot dat er zeker moet plaats kunnen gevonden worden voor een veilig fietspad.

Evaluatie:

De bestaande visie op de gewenste mobiliteit is neergeschreven in het huidige mobiliteitsplan dat zal worden verbreed en verdiept. Het voorliggende ontwerp is het resultaat van een ontwerpproces van 2015-2019, de bijsturing van het ontwerp binnen huidige legislatuur behelst een beleidsbeslissing. Voorstel om het deelbezwaar 28 ontvankelijk doch ongegrond te verklaren.

29) Het plan dat voorligt doet afbreuk aan de geschiedenis van onze stad. Het historische kader van de Ieperlee komt onvoldoende aan bod. De fonteintjes (met gekleurde LEDverlichting) op het Vandenpeereboomplein verbeelden de ondergrondse Ieperlee onvoldoende. Een aanleg met een ondiep watervlak is sterker en kan watervrij gemaakt worden bij evenementen.

Evaluatie:

De bijsturing van het waterelement behelst een beleidsbeslissing.

Voorstel om het deelbezwaar 29 ontvankelijk doch ongegrond te verklaren.

30) Autoverkeer tussen de Donkere Poort en kathedraal is nefast voor de beleving. Een mooie en verkeersvrije wandelas tussen de Donkere Poort, de kathedraal en bij uitbreiding de groene ruimte rondom de kathedraal, is cruciaal voor een kwaliteitsvolle beleving van het Sint-Maartensplein. Daarom is het onaanvaardbaar dat er nog steeds autoverkeer mogelijk zou blijven tussen de Janseniustraat en het Vandenpeereboomplein. We stellen dan ook voor om op deze plek een knip te voorzien in de verkeerscirculatie ter hoogte van de Donkere Poort. Die knip is infrastructureel, maar hindert de passage van de brandweer niet. Verkeer dat van de Janseniustraat komt en parkeert op het gedeelte Sint-Maartensplein tussen Nieuwerck en Donkere Poort moet dan via de Janseniustraat opnieuw weg richting Diksmuidestraat. Dit zou als gevolg hebben een veel rustiger Sint Maartensplein dat niettemin bereikbaar blijft.

Evaluatie:

Bij een verkeersknip dienen keerpunten voorzien te worden aan beide zijden van de knip. Dit vraagt ruimte en leidt tot conflicten. Het opsplitsen van een parkeerzone leidt tot meer zoekverkeer.

Voorstel om het deelbezwaar 30 ontvankelijk doch ongegrond te verklaren.

31) 'Verdampbare' parkeerplaatsen zijn geen garantie voor kwaliteit. De rij parkeerplaatsen tegen de Lakenhallen doet afbreuk aan de grandeur van de Lakenhallen. Dit plan mist de kans om de Lakenhalle op de piëdestal te plaatsen die ze verdient. De eerste fase hiervan was reeds voltooid door aan de kant van de Grote Markt te voorzien in een groot autovrij plein in blauwe hardsteen. Om de grandeur van de Lakenhalle te herstellen wordt nu ook aan de kant van het Sint-Maartensplein een uitvoering voorzien in blauwe hardsteen. Dat deze dient om over bijna de helft van het gebouw te parkeren doet de Ieperse geschiedenis oneer aan. Zeker gezien het aangekondigde omvangrijke én dure, doch noodzakelijke renovatieplan.

Om tegemoet te komen aan de vraag naar voldoende parkeerplaatsen stellen we voor om deze parkeerzone te benutten op piekmomenten, bijvoorbeeld in het weekend en op andere momenten wanneer de parkeerplaatsen op de Grote Markt niet beschikbaar zijn door kermis of evenementen. Buiten deze piekmomenten, wanneer de parkeerdruk in het projectgebied laag is, blijft deze zone parkeervrij. Auto's worden op deze momenten de toegang verhinderd door bijvoorbeeld verzinkbare paaltjes. Het is immers duidelijk dat op werkdagen de parkeerzone Sint-Maartensplein onderbezet is, vaak sterk onderbezet.

Evaluatie:

Het parkeergebruik zal regelmatig worden geëvalueerd.

Voorstel om het deelbezwaar 31 ontvankelijk doch ongegrond te verklaren.

32) De archeologienota was niet op het omgevingsloket terug te vinden in het kader van het openbaar onderzoek. Dit werd gemeld aan de dienst.

Evaluatie:

Op het omgevingsloket worden niet alle dossierstukken van de omgevingsvergunningsaanvraag in fase van openbaar onderzoek gepubliceerd. Voor inzage van de volledige bundel van de omgevingsvergunningsaanvraag dient inzage genomen te worden op de dienst omgeving-RO van de stad Ieper.

Voorstel om het deelbezwaar 32 ontvankelijk doch ongegrond te verklaren.

33) De laad- en loszone op het Vandenpeereboomplein betekent een toelevering van de winkels en horecazaken over de rijbaan. Dit zorgt opnieuw voor onveilige situaties alsook voor te vermijden obstructie van doorgaand verkeer.

Evaluatie:

Het parkeren ter hoogte van de supermarkt gebeurt frequenter dan het laden en lossen. Het omkeren van de laad- en loszone en het parkeren leidt immers meer kruisende bewegingen met meer hinder tot gevolg.

Voorstel om het deelbezwaar 33 ontvankelijk doch ongegrond te verklaren.

Aanvullend worden de reacties van de infomarkt hierover opgenomen die nog niet aan bod kwamen in de voormelde deelbezwaren.

Volgende voorwaarden worden meegenomen als bijzondere voorwaarden:

- a. Na aanleg wordt de situatie ter hoogte van de hoek Janseniusstraat-Delaerestraat geëvalueerd.
- b. Het verharde plein ter hoogte van de garages De Brouwerstraat dient af te lopen naar een regenwaterafvoerleiding die aansluit op het rwa-rioolstelsel. Gezien op het plan geen aanduiding hiervan weergegeven wordt, wordt dit expliciet meegenomen naar uitvoering toe.
- c. De toegang tot de aanpalende eigendommen dient zo optimaal mogelijk te worden verzekerd, waarbij ook elke aanpassing van deze toegankelijkheid voorafgaand gecommuniceerd wordt met de omwonenden / eigenaars. Minimaal dient de voetgangerstoegankelijkheid op een veilige wijze gegarandeerd te worden.
- d. De breedte van de rijweg Elverdingestraat bedraagt 5,40 m.
- e. De oppervlaktebewerking van de natuursteen wordt bekeken in functie van het beperken van de gladheid.
- f. De zitelementen zullen de vereiste hoogtes respecteren zoals gesteld in het advies van Inter: Om als volwaardige bank te worden aanzien moet de parkband een hoogte tussen 46-54 cm hebben. Alsook wordt rekening gehouden met voldoende vrije verharde ruimte.
- g. De hellingen doorheen het volledige project worden minimaal gehouden, rekening houdend met de noodzakelijke te overbruggen hoogteverschillen.
- h. De breedte van de voorbehouden parkeerplaatsen aan de CM – Vandenpeereboomplein 55 - zal worden aangepast zodat veilig kan uitgestapt worden aan de zijde van de rijweg.
- i. Voor de Coomansstraat en het Vandenpeereboomplein wordt de rijweg verbreed naar 4 m exclusief goten.

BESCHIKKEND GEDEELTE

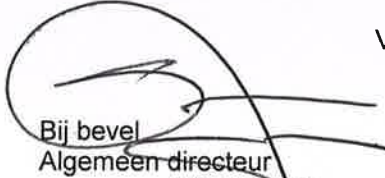
Op basis van deze overwegingen besluit de gemeenteraad met 16 ja stemmen en 13 onthoudingen (de raadsleden De Roo, Laurens, Morlion, Desomer, Breyne, Williams, Durnez, De Groote, Baert; Six, Dehollander, Sabels en Vancayseele) :

Artikel 1 : In functie van de bespreking kennis te hebben genomen van de standpunten, opmerkingen en bezwaren met betrekking tot de zaak van de wegen die zijn ingediend tijdens het openbaar onderzoek en de bezwaren deels gegrond, deels ongegrond te verklaren. Volgende elementen worden meegenomen bij de verdere behandeling van de omgevingsvergunningsaanvraag:

- a. Na aanleg wordt de situatie ter hoogte van de hoek Janseniusstraat-Delaerestraat geëvalueerd.
- b. Het verharde plein ter hoogte van de garages De Brouwerstraat dient af te lopen naar een regenwaterafvoerleiding die aansluit op het rwa-rioolstelsel. Gezien op het plan geen aanduiding hiervan weergegeven wordt, wordt dit expliciet meegenomen naar uitvoering toe.
- c. De toegang tot de aanpalende eigendommen dient zo optimaal mogelijk te worden verzekerd, waarbij ook elke aanpassing van deze toegankelijkheid voorafgaand gecommuniceerd wordt met de omwonenden / eigenaars. Minimaal dient de voetgangerstoegankelijkheid op een veilige wijze gegarandeerd te worden.
- d. De breedte van de rijweg Elverdingestraat bedraagt 5,40 m.
- e. De oppervlaktebewerking van de natuursteen wordt bekeken in functie van het beperken van de gladheid.
- f. De zitelementen zullen de vereiste hoogtes respecteren zoals gesteld in het advies van Inter: Om als volwaardige bank te worden aanzien moet de parkband een hoogte tussen 46-54 cm hebben. Alsook wordt rekening gehouden met voldoende vrije verharde ruimte.
- g. De hellingen doorheen het volledige project worden minimaal gehouden, rekening houdend met de noodzakelijke te overbruggen hoogteverschillen.
- h. De breedte van de voorbehouden parkeerplaatsen aan de CM – Vandenpeereboomplein 55 - zal worden aangepast zodat veilig kan uitgestapt worden aan de zijde van de rijweg.
- i. Voor de Coomansstraat en het Vandenpeereboomplein wordt de rijweg verbreed naar 4 m exclusief goten.

Artikel 2 : Goedkeuring wordt verleend aan 'de zaak der wegen' binnen de omgevingsvergunningsaanvraag OMV_2019121833, met name het wegentracé, de rooilijn en de plannen van omgevingsaanvraag opgesteld door het studie bureau Arcadis met het oog op de uitvoering van de uitrustings- en infrastructuurwerken.


De Algemeen directeur,
(get) STEFAN DEPRAETERE


Bij bevel
Algemeen directeur
STEFAN DEPRAETERE

Voor eensluidend verklaard afschrift,



De Voorzitter,
(get) ANN-SOPHIE HIMPE


Voorzitter
ANN-SOPHIE HIMPE

