

MOTIVERINGSNOTA : DWARSVERBINDING UGENT NAAR HAMERLANDTRAGEL

Inhoud

1	INLEIDING.....	1
2	PROBLEMATIEK.....	2
2.1	De gebrekkige fietsinfrastructuur ter hoogte van de site.....	2
2.2	Huidige en toekomstig ontwikkelingen op de bedrijvensite noodzaken het gebruik van alternatieven voor de wagen. 3	
2.2.1	Lokale schaarste in parkeerplaatsen.....	3
2.2.2	Meer verkeersdruk en meer fietsers tgv het nieuwe voetbalstadion.....	3
2.2.3	Beperkt aanbod openbaar vervoer.....	4
2.2.4	Ontwikkeling van de site Nucleaire Wetenschappen van UGent.....	5
2.3	Visie Stadsbestuur: promoten duurzame mobiliteit, ook in het woon-werk-verkeer.....	6
2.4	Fietsgebruik op de bedrijfssite tot 2010 en nieuwe evoluties sindsdien.....	7
2.5	Algemene toename van het fietsgebruik in het Gentse.....	8
2.6	Specifieke inschatting van het fietsgebruik in Gent Zuid I.....	9
2.7	Fietsinfrastructuur moet bovendien aangepast zijn aan piekbelasting.....	9
2.8	De Europese Richtlijn Stedelijk Afvalwater – Europese Kaderrichtlijn Water.....	9
3	DOELSTELLING VAN HET DOSSIER.....	10
3.1	Realisatie van 2 fiets- en voetgangersdoorsteken.....	10
3.2	Stimuleren fietsverkeer op bovenlokaal niveau.....	11
3.3	Antwoord bieden op vraag betere fietsinfrastructuur in Gent Zuid I.....	12
3.4	Antwoord bieden op sterke stijging aantal fietsers.....	12
3.5	Genereren van nog meer fietsverkeer.....	12
3.6	Duurzame Ontsluiting en Veilige Evacuatie Ghelamco-site.....	13
3.7	Duurzame Ontsluiting Campus UGent.....	13
3.8	Beide doorsteken zijn belangrijk.....	13
3.8.1	Dwarsverbinding 1: ligging en doelstelling.....	14
3.8.2	Dwarsverbinding 2: ligging en doelstelling.....	15
3.8.3	Fietsverbindingen 1 en 2 zijn complementair.....	15
3.8.4	Inrichting van een gescheiden riolering en collectieve sanering.....	16
4	ALGEMEEN NUT.....	18
5	ONTEIGENINGSNOODZAAK.....	18
6	ONTEIGENDE INSTANTIE.....	19
7	RECHTSGROND.....	19
8	OMSCHRIJVING VAN DE TE ONTEIGENEN GOEDEREN.....	19

Voor het gebied "Ottergemsesteenweg Zuid" werd een **economische visienota** opgemaakt, waarvan de opdracht door het College van Burgemeester en Schepenen op 20/12/2007 aan Idea werd gegund (*betreft de studie "Ontwikkelen van een integrale visie en economische positionering van het bedrijventerrein gelegen aan de Proeftuinstraat, in samenhang met de verwachte ontwikkeling op de zone Groothandelsmarkt"*).

Daarnaast werd voor deze zone ook een **herinrichtingsstudie** opgestart, die op 17/09/2009 door het college werd gegund aan Grontmij. (*"Herinrichting bedrijventerrein Gent-Zuid I en opstart bedrijvenmanagement"*). Deze studie had ook betrekking op de site Coca-Cola en omvatte dus een ruimere zone dan enkel het bedrijventerrein "Ottergemsesteenweg Zuid".

Beide studie bureaus hebben intensief samengewerkt en onderling op elkaar afgestemd, elk vanuit hun eigen expertise. Deze beide studies werden eind maart 2011 gezamenlijk afgerond.

Een belangrijke doelstelling in deze studies is dat zowel gevestigde als nieuwe bedrijven, handel en kennisinstellingen in deze zone kunnen beschikken over een aantrekkelijke vestigingslocatie. De bedrijventerrein moet als geheel dan ook op een duurzame manier worden ingericht en aantrekkelijk zijn voor alle gebruikers. Die aantrekkelijkheid naar mobiliteit situeert zich daarbij niet enkel rond de kwalitatieve inrichting van de auto-infrastructuur, maar ook in de **uitbouw en ondersteuning van alternatieve en meer duurzame vervoerswijzen** (fiets, openbaar vervoer, uitbouw carpooling,...)

Specifiek wat de fiets betreft zal het zaak zijn meer kwalitatieve fietsinfrastructuur aan te bieden, zowel naar netwerk, comfort, leesbaarheid als veiligheid. De huidige site scoort in al deze aspecten immers minder goed (zie verder).

Deze onteigeningsprocedure moet dan ook worden gekaderd in de verder uitbouw en optimalisatie van dit fiets(paden)netwerk.

Naast deze visie rond de fietsinfrastructuur moet de onteigeningsprocedure ook worden bekeken vanuit de Europese Richtlijn Stedelijk Afvalwater en de Europese Kaderrichtlijn water, die een verplichte afkoppeling en sanering van afval en regenwater opleggen.

2 PROBLEMATIEK

2.1 De gebrekkige fietsinfrastructuur ter hoogte van de site

Fietsnetwerk en categorisering: Vandaag is het bedrijventerrein voor fietsers enkel bereikbaar via het gewone wegennet. De centraal gelegen Ottergemsesteenweg Zuid is daarbij slechts een *aanvullende stedelijke fietsroute*. De omgevende fietsroutes Heerweg Noord, Zwijnaardsesteenweg, Hamerlandtrigel en R4-Zuid behoren daarentegen wel tot het *bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk* (BFF). Zowel Hamerlandtrigel (F404) als R4-Zuid/Sluisweg (F40) zijn bovendien geselecteerd als *fiets snelweg*.

Het gebied is echter omringd door zware infrastructuur (weg/ spoor/ water/ industrie), die slechts op een beperkt aantal plaatsen wordt overbrugd. Daardoor zijn vandaag geen dwarsverbindingen aanwezig tussen de centrale as Ottergemsesteenweg Zuid en de parallelle primaire fietsassen Hamerland-tragel en Zwijnaardsesteenweg, behalve via de R4-Zuid. Een belangrijk pijnpunt op Gent Zuid I is dan ook de fysieke fietsbereikbaarheid van dit bedrijventerrein.

Fietsinfrastructuur: Bovendien zijn veel fietspaden of -voorzieningen op terrein van povere kwaliteit, oncomfortabel of zelfs onveilig.

In algemene zin is het dan ook aangewezen om (1) de *fietsbereikbaarheid* van de aanwezige bedrijven (naar netwerk, reistijden en leesbaarheid) alsook (2) de hieraan gekoppelde *fysieke kwaliteit* van de fietsinfrastructuur (naar inrichting, fietscomfort en veiligheid) te verbeteren.

2.2 Huidige en toekomstig ontwikkelingen op de bedrijvensite noodzaken het gebruik van alternatieven voor de wagen.

2.2.1 Lokale schaarste in parkeerplaatsen

Opvallend is dat nogal wat bedrijven niet over voldoende autoparkeerruimte beschikken op eigen **privaat terrein**. Heel wat werknemers parkeren dan ook op het openbaar domein. Maar ook op de **openbare weg** is de parkeerruimte en -capaciteit in dit gebied erg beperkt. Veel straten in Gent Zuid I zijn dan ook te smal voor (langs)parkeren.

Bovendien is door de recente ontwikkelingen rondom de Ghelamco-arena de **parkeerdruk** in deze bedrijvenszone sinds 2010 nog bijkomend toegenomen.

Een groot aantal bedrijven geeft dan ook aan dat er in de buurt van hun vestigingen onvoldoende (openbare) parkeerplaatsen voorhanden zijn; of als er toch parkings zijn, dat deze **te veraf** gelegen zijn.

2.2.2 Meer verkeersdruk en meer fietsers tgv het nieuwe voetbalstadion

Door de komst van de Ghelamco Arena, op de locatie van de vroegere Groothandelsmarkt, is ook het **totaal aantal verplaatsingen** van en naar het bedrijventerrein Gent Zuid I verder gegroeid.

Eenzijds heeft het nieuwe **voetbalstadion in synergie een aantal nieuwe bedrijven aangetrokken**, wat op zijn beurt opnieuw meer verplaatsingen heeft gegenereerd. De complementaire functies situeren zich vooral op het vlak van grootschalige kleinhandel, logistiek, hotel en kantoren. De extra verplaatsingen situeren zich daarbij onder alle vervoersmodi, waaronder dus ook meer fietsverplaatsingen.

Daarnaast vallen vooral ook de extra fietsers op die in deze zone worden geregistreerd **voor en na de voetbalmatchen**. Het gaat daarbij dus om piekmomenten, met telkens een hoog aantal fietsers.

Dit is vooral te verklaren **door het beperkt aantal beschikbare parkeerplaatsen voor bezoekers** in de onmiddellijke omgeving van het stadion:

Het voetbalstadion heeft een capaciteit van 20.000 voetbalfans. Door een samenwerking met bedrijven worden in totaal 2365 gegarandeerde en bewaakte parkeerplaatsen aan particuliere abonneehouders aangeboden (in een straal van 1,2 km rond het stadion). Het gaat daarbij hoofdzakelijk om betalende parkeerabbonnementen voor een gans seizoen.

Direct rond het stadion zijn bijkomend nog eens 363 VIP-parkeerplaatsen voorzien en op de DAKAR-site rechtover het stadion nog eens 1500. In totaal kan het stadion dus slechts een goeie 4.000 parkeerplaatsen aanbieden, tegenover een totaal van 20.000 stadionsitjes. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen is dus zeer beperkt en er zijn weinig uitbreidingsmogelijkheden.

Bovendien is dit relatief beperkt aantal **parkeerplaatsen ook niet altijd vlot of snel bereikbaar**. Dit heeft te maken met de beperkte capaciteit van de omgevende wegenis, naar en op parkeerterreinen, en dit zowel op privaat als publiek domein.

Voetbalfans worden dan ook sterk aangemoedigd om op **alternatieve en meer duurzame manieren** naar de match te komen. In de eerste plaats worden hiertoe **pendelbussen** (shuttles) ingezet, vanaf de parkings aan de Land van Rodelaan en Gent Zuid. Heel wat fans doen ook aan **carpooling** en een deel gebruikt het **openbaar vervoer**. Maar daarnaast wordt vooral ook sterk ingezet op het gebruik van de **fiets** om het stadion te bereiken.

2.2.3 Beperkt aanbod openbaar vervoer

De bediening van de bedrijvensite Gent Zuid I was tot voor kort suboptimaal. Er was wel een lokale buslijn 65/67, maar deze had een eerder lage frequentie in verhouding tot het (toegenomen) potentieel aan bestemmingen en gebruikers binnen de site.

Recent is dit aanbod evenwel verhoogd door een bijkomende buslijn 8 in te leggen, die de site nu ook rechtstreekser met de binnenstad verbindt.

Hierbij moet wel worden opgemerkt dat beide buslijnen 8 en 65/67 binnen de site **enkel de centrale hoofdas Ottergemsesteenweg bedienen**.

Daarbij zijn er binnen het volledige gebied **slechts 2 haltes** gelegen. Voor reizigers naar bestemmingen in de meer perifere zones, zoals het Nucleair Instituut, bevinden deze buslijn en haltes zich al op te grote wandelafstand (respectievelijk 650m).

Een nog betere ontsluiting van de site (en haar periferie) door openbaar vervoer is op korte termijn niet aan de orde. In functie van de uitbouw van duurzame vervoerswijzen kan door de aanwezige bedrijven dus beter worden **ingezet op andere alternatieve vervoersmodi, zoals de fiets**.

2.2.4 Ontwikkeling van de site Nucleaire Wetenschappen van UGent

In de oksel tussen de E17, de spoorweg, de Schelde en de Stadswerkplaats Proeftuinstraat ligt het Instituut voor Nucleaire Wetenschappen. UGent geeft aan dat deze site op termijn geheel of gedeeltelijk wordt ontmanteld en een andere invulling krijgt. Het exacte programma is momenteel nog niet 100% concreet of gedefinieerd, maar bedoeling is in alle geval dat de huidige campus wordt uitgebreid.

Deze campus omvat vandaag al zo'n 130 personeelsleden en 170 studenten. Na realisatie van de eerst geplande uitbreiding- en vernieuwingsfase zal dit aantal gebruikers minstens verdubbelen tot 340 personeelsleden en 329 studenten. Of in totaal circa **670 gebruikers**. (bron: UGent Masterplan Campus Proeftuin).

Maar ook in latere fase wil UGent nog verdere uitbreidingsmogelijkheden op deze campus behouden. Er wordt rekening gehouden met een theoretisch maximale uitbreiding tot 1130 personeelsleden en 400 studenten. In totaal dus zo'n **1500 gebruikers**. (*De hydraulische dimensionering van het gezamenlijke DWA pompstation dient nu reeds met dit maximale cijfer rekening te houden*).

Het bedrijfsvervoerplan UGent voorziet voor haar **personeelsleden** tegen 2020 een mobiliteitsverhouding van 35% auto – 30% fiets – 35% openbaar vervoer + rest. **De bereikbaarheid van deze campus via openbaar vervoer is echter niet goed, waardoor nog meer moet worden ingezet op andere alternatieve vervoerswijzen, in het bijzonder de fiets.**

Wat de **studenten** betreft blijkt uit een enquête op de Campus Coupure dat maar liefst 64% van de bevrageden met de fiets komt. Op de Campus Nucleaire Wetenschappen zal dit aandeel wellicht nog veel groter zijn. UGent voorziet immers niet in parkeerplaatsen voor studenten, waardoor de reisweg tot andere Campussen of bestemmingen **vooral per fiets** zal worden afgelegd.

Het totaal aantal gebruikers (personeel + studenten) dat op een alternatieve manier naar de vernieuwde campus zal komen wordt **voor de korte termijn dan ook ingeschat op 550, wat in de praktijk dus vooral fietsgebruikers zullen zijn.**

Voor de **lange termijn** wordt het aantal gebruikers van alternatieve vervoersmodi naar de campus **ingeschat op maximaal 1265**.

Zoals reeds gesteld ligt de huidige campus binnen het bedrijventerrein Gent Zuid I echter zeer **geïsoleerd** tussen allerhande infrastructuur (E17/ spoor/ Schelde). **Voor fietsers is de bereikbaarheid van deze site zelfs ronduit "slecht" te noemen**, zowel naar netwerk (route) als fietsinfrastructuur (fietspaden, comfort,...).

UGent is dan ook vragende partij om een nieuwe dwarse fietsverbinding te realiseren, tussen de Proeftuinstraat en het jaagpad langs de Schelde, dat als fietssnelweg zal worden ontwikkeld (zie verder). Op die manier kan de vernieuwde site op een meer directe en duurzame manier worden ontsloten en ontwikkeld.

2.3 Visie Stadsbestuur: promoten duurzame mobiliteit, ook in het woon-werk-verkeer

In het bestuursakkoord van de Stad Gent 2019 -2024 wordt het volgende geschreven:

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.

We bouwen versneld voort aan het regionale netwerk van fietssnelwegen voor lange afstand, ook in het havengebied, en aan comfortabele invalroutes naar de binnenstad.

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.

Elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling en haar omgeving worden gescreend op fietsvriendelijkheid. Er komt voldoende fietstoegankelijkheid en fietsfaciliteiten.

Een vlotte mobiliteit voor een bloeiende economie. We verhogen de begeleiding voor bedrijven bij de opmaak en uitvoering van bedrijfsvervoersplannen. We merken dat woon-werkverkeer een steeds grotere uitdaging wordt, waar verschillende actoren aan uiteenlopende oplossingen werken.

Voor het zuiden van Gent bouwen we alternatieven uit voor bedrijven en werknemers via het mobiliteitscoördinatiecentrum.

Het stadsbestuur zet dus in op **alternatieve vervoersmodi** en wil zich concreet inspanssen om het **fietscomfort** en de **fietsbereikbaarheid** te verbeteren. In het woon-werk-verkeer moet de **keuze voor de fiets evidentier worden** en in nieuwe ontwikkelingen wordt de **fiets een toetssteen**. Er wordt werk gemaakt van de uitbouw van **fietssnelwegen** en de **capaciteit van fietsverbindingen** moet omhoog.

2.4 Fietsgebruik op de bedrijfssite tot 2010 en nieuwe evoluties sindsdien

Op het bedrijventerrein Gent-Zuid-I waren in **2010** in totaal circa **3000 werknemers** aan de slag (bron: economische visienota uit 2011, zie hoofdstuk 1). Een groot aandeel van deze werknemers, ongeveer

60%, is afkomstig uit de Gentse regio. Het merendeel daarvan komt zelfs uit de onmiddellijke omgeving: uit de Gentse binnenstad, Merelbeke, Zwijnaarde, Gentbrugge, Ledeborg en Sint-Denijs-Westrem. Ongeveer 15% komt van andere gemeenten in het zuiden van Oost-Vlaanderen, en bijna evenveel mensen komen uit het noorden van de provincie. 10% van de werknemers komt van buiten de provincie.

In 2010 reden dagelijks meer dan 2000 wagens van en naar Gent Zuid I voor het woon-werkverkeer, waarvan ongeveer 1400 tijdens de spits (een groot deel van de werknemers werkt in ploegen). Volgens tellingen in het kader van de inrichtingsstudie maakten toen 240 werknemers tijdens de spits gebruik van de fiets, of ongeveer 14% van het totaal aantal spitsverplaatsingen. Dit cijfer is vergelijkbaar met de globale "modal-split"-gegevens voor het woon-werkverkeer in Vlaanderen, waar we uitkomen op een aandeel fietsers van 14,7% fietsers (cijfers 2013). Het aandeel werknemers dat het bedrijventerrein te voet of met het openbaar vervoer bereikt is te verwaarlozen.

Het totaal aantal *verkeersbewegingen* van en naar het bedrijventerrein Gent Zuid I werd in 2010 ingeschat op 8400 per dag (dus zowel heen als terug). Het bestaande **totaal aantal fietsbewegingen** werd in die studie **nog ingeschat op 800, wat toen nog een relatief laag cijfer was.**

Tussen 2010 en 2019 is het totaal aantal bedrijven en werknemers in Gent Zuid I, en dus ook het totaal aantal verplaatsingen, echter **sterk toegenomen**.

Dit is het gevolg van een aantal nieuwe ontwikkelingen waarbij enerzijds het bedrijventerrein Gent Zuid I verder werd verdicht en anderzijds ook een **nieuw type bedrijven** werd aangetrokken (zie verder). Ook in de nabije toekomst worden nog nieuwe bedrijven of uitbreidingen verwacht. Volgens de laatste prognose zal het aantal werknemers in deze bedrijvenzone op korte termijn zo gestegen zijn tot zo'n **4000**.

Voorbeelden van recente (of snel te verwachten) ontwikkelingen zijn:

- Het nieuwe Arteveldestadion
- Nieuwe bedrijven rondom het stadion (Brico Planit, Partena, Delaware, Albert Heyn,...)
- Bouw van de Algemene Stedelijke Werkplaats in de Proeftuinstraat
- Geplande uitbreiding van de Campus UGent (minstens verdubbeling)
- Uitbreiding site Vandemoortele

Theoretisch zouden we het totaal aantal fietsbewegingen in vergelijking tot 2010 voor vandaag en de nabije toekomst zo kunnen extrapoleren tot zo'n **1100 verplaatsingen**.

In werkelijkheid zal dit aantal dus echter veel hoger liggen:

In vergelijking tot de reeds gevestigde bedrijven **gaat het bij de nieuw aangetrokken bedrijven om ontwikkelingen die procentueel een veel groter aandeel fietsers genereren.** Voor de **Campus UGent**

alleen al wordt ingeschat dat in de nabije toekomst zo'n **500 gebruikers** met de fiets zullen komen, met op termijn mogelijks zelfs een aandeel van circa **1000 fietsers** (zie hierboven).

Alleen al voor de campus komt dit dus neer op minstens 1000 tot 2000 fietsverplaatsingen per dag. (Hierbij wordt uitgegaan van de veronderstelling dat elke fietser per dag slechts 2 ritten doet - naar en van de campus - in de praktijk zal dit aantal ritten echter een onderschatting zijn.)

Supermarkten en dienstverlenende bedrijven genereren daarnaast sowieso veel fietsers. En bij de **stadsdiensten** komt circa 80% van de werknemers op een duurzame manier naar het werk.

Daarnaast werd specifiek in deze bedrijvengene Gent Zuid I ook sterk **gesensibiliseerd op duurzaam verplaatsingsgedrag** in het woon-werkverkeer (zowel vanuit de bedrijven als vanuit het stedelijk Mobiliteitsbedrijf). Een voorbeeld hiervan is de oprichting van het Mobiliteitscoördinatiecentrum voor de zogenaamde "Zuidelijke Mozaïek" in 2018.

2.5 Algemene toename van het fietsgebruik in het Gentse

Er dient bovendien ook rekening gehouden te worden met een **algemene sterke stijging van het fietsgebruik in het laatste decennium**. Dit betreft zowel een stijging van het aandeel fietsers in het woon-werk-verkeer als in de "modal split" in algemene zin. Deze sterke stijging van het aandeel fietsers is aan velerlei factoren te wijten, waarbij o.a. de opkomst van de **elektrische fiets** en de snelle **speed-pedelec** een grote rol hebben gespeeld.

Ook **vanuit het beleid** is de laatste jaren ook sterk ingezet op de uitbouw van de Gentse fietsinfrastructuur en heeft ook het Gentse circulatieplan een verdere "modal shift" richting fiets teweeg gebracht.

Volgens de cijfers uit het **Gentse Mobiliteitsonderzoek** (rapport Mobiliteitsbedrijf, 2016) is het aandeel fietsers in het Gentse woon-werk-verkeer tussen 2012 en 2016 gestegen van 22% naar 30%, of een stijging van 8% t.o.v. het totaal aantal verplaatsingen.

Volgens de meest recente cijfers is deze jaarlijkse stijging in het fietsgebruik van 2% sindsdien blijven aanhouden, waardoor we nu uitkomen op een verhouding van **35% fietsers in de modal split** voor het woon-werk-verkeer (Mobiliteitsbedrijf, 2019 - officieel rapport was op 8/02/2019 nog niet integraal vrijgegeven).

2.6 Specifieke inschatting van het fietsgebruik in Gent Zuid I

Toegepast op de 4.000 werknemers voor Gent Zuid I komt 35% fietsaandeel in de modal shift zo neer op zo'n 2.800 fietsverplaatsingen, er opnieuw van uitgaande dat elke pendelaar zijn fiets slechts 2x per dag gebruikt.

Als we alle voorgaande aspecten en factoren echter in rekening brengen dan wordt duidelijk dat we toekomstgericht best rekening houden met **dagelijks zo'n 3.500 à 4.000 fietsverplaatsingen** van en naar de bedrijvensite.

2.7 Fietsinfrastructuur moet bovendien aangepast zijn aan piekbelasting

De fiets wordt dus een zeer belangrijk alternatief om het bedrijventerrein te bereiken. De belasting op het fietspadennetwerk speelt in dit gebied vooral tijdens de spits. Maar los van dit gewone spitsverkeer moet de fietsinfrastructuur echter ook aangepast zijn aan piekmomenten. Deze **piekbelasting wordt vooral gegenereerd tgv de Ghelamco-arena** (het Arteveldestadion) en is het grootst vlak voor en vlak na een voetbalmatch.

De Arteveldesite is vandaag voor fietsers toegankelijk, zowel vanaf de R4 (Sluisweg), de Tuibrug, de Ottergemsesteenweg Zuid, als via de Hamerlandtrangel. Die laatste verbinding naar de Schelde is de meest rechtstreekse naar Gent Centrum, maar verloopt momenteel nog via een omweg, gezien de in deze nota beschreven dwarsdoorsteken vandaag nog niet gerealiseerd zijn.

In de directe omgeving zijn bij matches ongeveer **3500 gratis en bewaakte fietsenstallingen** voorzien, allemaal ter hoogte en dichtbij de site: zowel vlak voor het stadion, bovenop de Bricosite, op de Ottergemsesteenweg Zuid en aan de vroegere villa van de Dienst Markten en Foren. Dit aantal fietsparkeerplaatsen zal mogelijks nog verder worden uitgebreid.

Dit betekent dat bij het begin of einde van een match **minimaal ruimte moet zijn om minstens zo'n 3500 fietsers te evacueren**, of in totaal zo'n 7.000 fietsverplaatsingen per match. Het feit dat dit aantal fietsers in deze onmiddellijke omgeving bijzonder groot is (piekbelasting) pleit ervoor om deze fietsers **via meer dan één verbinding naar het hogere fietspadennetwerk** te loodsen. Een goede en comfortabele fietsontsluiting via meerdere ontsluitingsassen is dus ook vanuit veiligheidsoogpunt van groot belang.

2.8 De Europese Richtlijn Stedelijk Afvalwater – Europese Kaderrichtlijn Water

De Europese Richtlijn Stedelijk Afvalwater (RL 91/271/EEG, gewijzigd bij RL 98/15/EG) legt aan de Europese lidstaten modaliteiten op met betrekking tot de sanering van stedelijk afvalwater. Stedelijk afvalwater wordt aanzien als het mengsel van huishoudelijk afvalwater en/of bedrijfsafvalwater en/of afvloeiend hemelwater. In agglomeraties groter dan 10.000 IE wordt opgedragen dat er een volledig opvangsysteem (riolering en collectering) en een verdergaande behandeling (nutriëntenverwijdering) voor stedelijk afvalwater dient uitgebouwd te zijn. Deze data zijn verbonden aan de beslissing, om

gelet op de algemene eutrofiëringstoestand, alle oppervlaktewateren in het Vlaamse Gewest overeenkomstig artikel 5, lid 1 aan te duiden als kwetsbaar gebied. Deze doelstellingen werden eveneens opgenomen in Vlarem II.

De Europese Kaderrichtlijn Water is in het Vlaamse Gewest vertaald in het decreet betreffende het integraal waterbeleid van 18 juli 2003. Deze richtlijn stippelt voor heel de Europese Unie een uniform waterbeleid uit. Ze wil de watervoorraden en de kwaliteit van het oppervlaktewater en grondwater in Europa op lange termijn veilig stellen. Concreet stelt deze richtlijn dat het oppervlaktewater en grondwater in alle Europese wateren tegen eind 2015 een goede toestand moet halen. Maatregelen om die goede toestand te realiseren, worden uitgewerkt in stroomgebiedbeheerplannen en maatregelenprogramma's. Deze richtlijn legt geen concrete verplichtingen op naar investeringen in waterzuiveringsinfrastructuur (de verplichtingen van de Richtlijn Stedelijk Afvalwater blijven wel onverminderd van toepassing).

Vlarem II (artikel 2.3.6.4) bepaalt dat bij aanleg en heraanleg van riolering, ongeacht het gebied, een gescheiden stelsel moet worden aangelegd. Wat het hemelwater betreft, wordt op het openbaar domein prioriteit gegeven aan infiltratie, vervolgens aan een bovengrondse vertraagde afvoer via grachten en tenslotte opwaartse buffering. Hiermee wordt invulling gegeven aan het principe "vasthouden-bufferen-afvoeren" en kan slechts worden overgegaan naar een volgende stap indien de vorige technisch niet mogelijk is. Ook indien men optimaal gebruik maakt van bronmaatregelen kan een afvoersysteem noodzakelijk zijn.

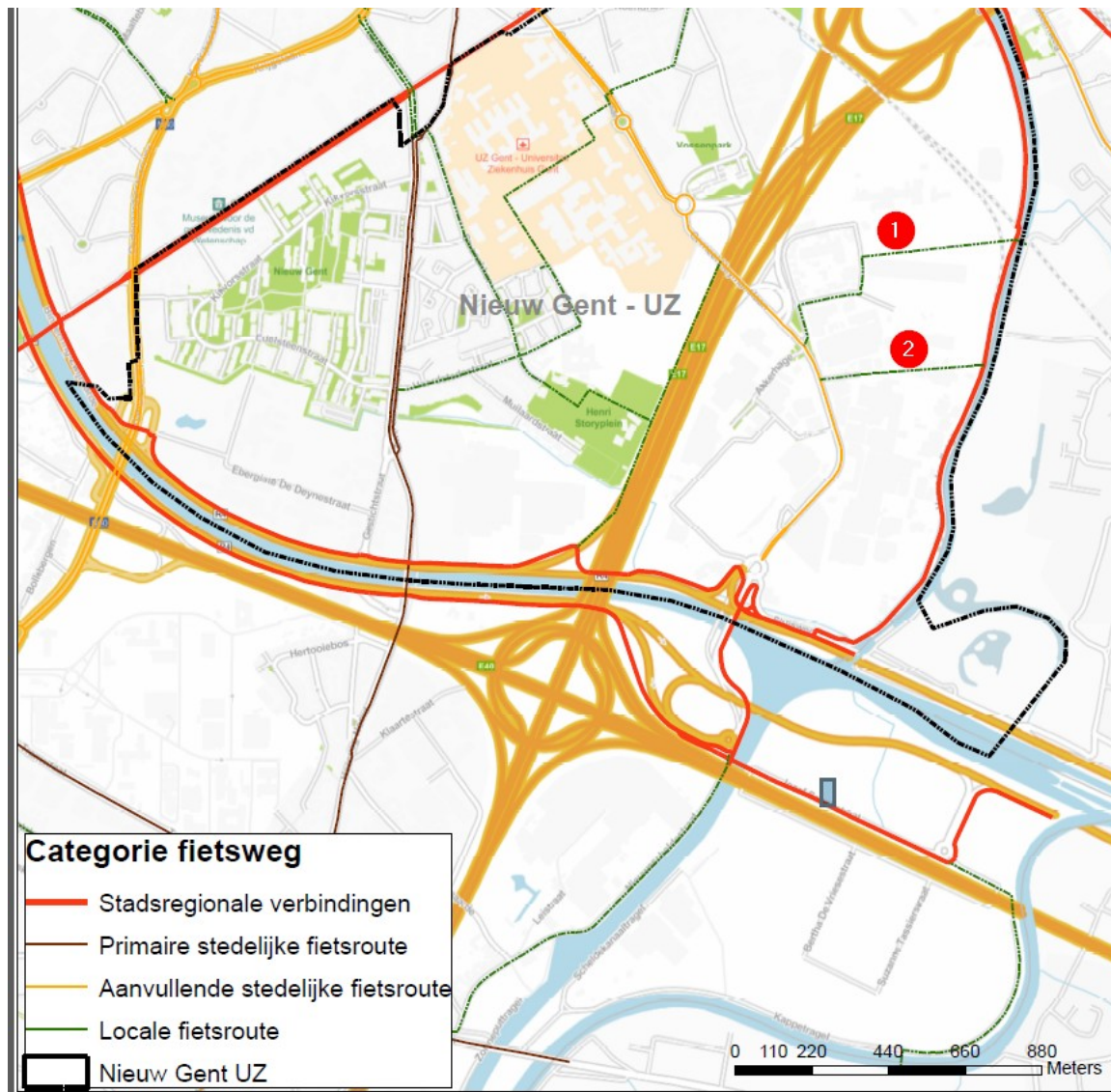
Vandaag loopt het afvalwater in de wijk rond de Proeftuinstraat via een privaat rioleringsstelsel van Ugent naar een oude kasteelgracht ("Oude Wal") waar dit wordt gebufferd. Dit afvalwater omvat hemelwater en afvalwater (stedelijke afvalwater) en wordt vervolgens vanaf het terrein van Ugent overgepompt naar de Schelde.

In se een situatie die niet volledig in overeenstemming is met de bovenvermelde richtlijnen en Vlaremwetgeving.

3 DOELSTELLING VAN HET DOSSIER

3.1 Realisatie van 2 fiets- en voetgangersdoorsteken

Binnen de hierboven vermelde studies werden twee fiets- en voetgangersdoorsteken onderzocht, namelijk één ter hoogte van het bedrijf Warrington Fire (WFR) en één ter hoogte van het Instituut voor Nucleaire Wetenschappen aan de Proeftuinstraat. **Beide verbindingen tussen het jaagpad langs de Schelde en de Ottergemsesteenweg Zuid werden toen en worden vandaag door het beleid aanzien als noodzakelijk**. Beide verbindingen zijn dan ook aangeduid als lokale fietsroute.



3.2 Stimuleren fietsverkeer op bovenlokaal niveau

Het jaagpad langs de Schelde (de Hamerlandtrigel) is op Vlaams niveau geselecteerd als **fietsnelweg F404** (M.B. 15/03/2018 houdende de aanwijzing van de fietssnelwegen).

In samenspraak met de Stad Gent en de beheerder De Vlaamse Waterweg zal de Provincie Oost-Vlaanderen deze Hamerlandtrigel als fietssnelweg heraanleggen. Dit jaagpad zal dan ook worden heringericht conform het fietsvademeccum en de ontwerprichtlijnen voor fietssnelwegen. Er wordt een aangepaste verharding voorzien en het fietspad krijgt een voldoende breedte en verlichting.

De aanleg en **inrichting van fietssnelwegen** is in algemene zin **slechts zinvol als er ook voldoende “toevoerwegen” zijn**. De fietssnelwegen richten zich immers niet enkel op het recreatief gebruik, maar in de eerste plaats ook op het functionele fietsgebruik, zoals het woon-werkverkeer, dienstverplaatsingen, leveringen met cargo-fietsen, etc. De fietssnelwegen werden dan ook zodanig in het stedelijk weefsel ingepast om een zo optimaal mogelijk “herkomst-bestemmingsverkeer” te kunnen garanderen.

Er is m.a.w. **voldoende interactie nodig tussen de fietssnelweg en het omringende “hinterland”**. Op welgekozen punten zijn dus aftakkingen of aansluitingen naar de omgevende wegenis en bestemmingen noodzakelijk. Deze aansluitingen zijn bij voorkeur niet te groot, maar ook niet te gering in aantal.

Door het realiseren van de 2 dwarse fietsverbindingen mag worden verwacht dat een **groot aandeel van de 3.500 à 4.000 geschatte fietsverplaatsingen zich rechtstreeks via deze nieuwe verbindingen naar het hogere fietssnelwegnetwerk zal verplaatsen**. Er moet dus niet langer worden omgereden via secundaire fietsroutes zoals de Ottergemsesteenweg.

3.3 Antwoord bieden op vraag betere fietsinfrastructuur in Gent Zuid I

Door de realisatie van deze 2 dwarsverbindingen tussen het bedrijventerrein en de fietssnelweg F404 willen we een **antwoord bieden op de sterk gestegen nood aan meer en betere fietsinfrastructuur**, en aan de **nood tot een verdere ontwikkeling van een goed uitgebouwd en fijnmazig fietsnetwerk in deze bedrijvenzone Gent Zuid I**.

De uitbouw van een dergelijk netwerk en infrastructuur past binnen de **visie van het stadsbestuur** en beantwoordt aan de visie om deze bedrijvenzone in de eerste plaats op een **duurzame manier** te ontsluiten.

De uitbouw van een aantal **veilige, comfortabele en functionele fietsverbindingen** tussen het bedrijventerrein en woongebieden en andere bestemmingen in Gent dringt zich op.

3.4 Antwoord bieden op sterke stijging aantal fietsers

Daarnaast willen we ook een antwoord bieden op de **huidige sterke stijging van het aandeel fietsers** in het algemeen en meer specifiek ook **op een stijging van het aandeel fietsers van en naar dit bedrijventerrein**.

3.5 Genereren van nog meer fietsverkeer

Een andere doelstelling van de aanleg van deze dwarsverbindingen is ook het genereren van nog **meer functioneel fietsverkeer**. De realisatie van goede fietsinfrastructuur is immers dé manier om de fiets te laten concurreren met de wagen als vervoersmiddel. Door directe en hoogwaardige fietsinfrastructuur te realiseren kan de fiets, zeker in het Gentse, zelfs sneller zijn dan de wagen. De realisatie moet zo het **aantal verplaatsingen met de wagen doen dalen** ten voordele van de fiets. De druk van het gemotoriseerd verkeer en ook de parkeerdruk zal daardoor afnemen.

Door de realisatie van deze fietsverbindingen willen we **concreet ook mikken op de pendelaars uit de onmiddellijke regio**. Dankzij de geplande fietssnelweg Hamerlandtragel, de reeds gerealiseerde Ottergembrug en de herinrichting van de zone rond Ghelamco Arena zijn er voor fietsers een aantal

nieuwe verbindingen ontstaan. Om fietsers vervolgens comfortabel tot in het bedrijventerrein te brengen, zijn de twee extra aansluitende dwarsverbindingen naar de Hamerlandtragel essentieel.

3.6 Duurzame Ontsluiting en Veilige Evacuatie Ghelamco-site

Daarnaast blijft ook de **fietsontsluiting van de Ghelamco-site** zeer belangrijk. Enerzijds in functie van de aan het stadion gelinkte werkgelegenheid. Anderzijds in functie van **een comfortabele en vlotte bereikbaarheid en vooral veilige evacuatie van grote aantallen fietsers voor en na voetbalmatchen**. De verbindingen naar de F404-Hamerlandtragel bieden zowel pendelaars als voetbalfans de kans om deze omgeving vlot en veilig te bereiken.

De 2 nieuwe dwarsverbindingen moeten er voor zorgen dat de minimaal 3.500 fietsers bij het begin en het einde van een voetbalmatch **veel sneller en comfortabeler naar het hogere fietspadennetwerk** worden geleid. Op die manier blijft er meer ruimte vrij op het gewone wegennet, waardoor de **hulpdiensten in geval van calamiteiten of evacuaties minder worden gehinderd**.

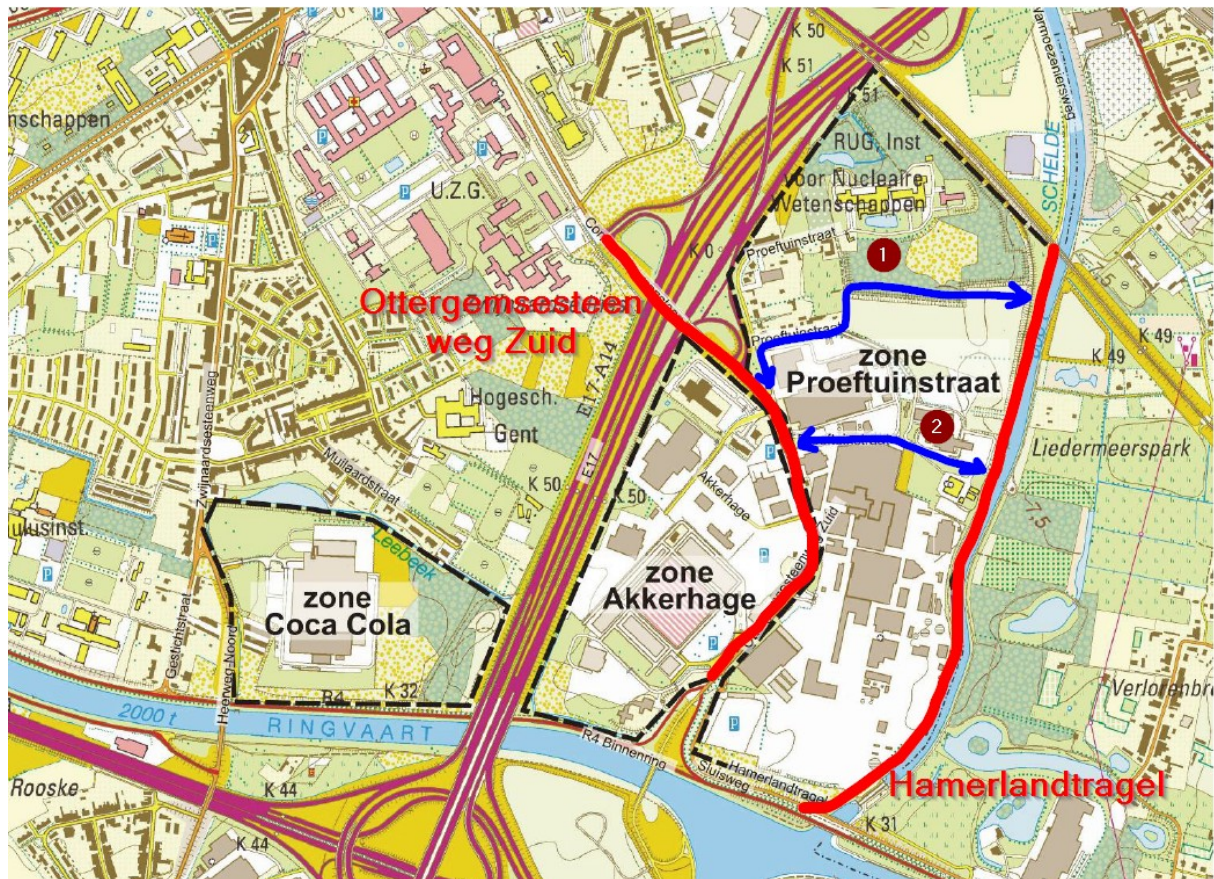
3.7 Duurzame Ontsluiting Campus UGent

De vernieuwde Campus UGent zal dagelijks, afhankelijk van het te realiseren bouwprogramma, zo'n **1.000 à 2.000 fietsbewegingen** genereren. Ook voor deze grote aantallen fietsers is het belangrijk zo **snel mogelijk aansluiting te vinden bij het hogere fietspadennetwerk**.

UGent ziet deze fietsverbinding dan ook bij voorkeur aan de zuidzijde van de campus, waar de vlotste aansluiting op het jaagpad langsheen de Schelde kan worden gerealiseerd. Daarbij moet worden aangesloten op één van beide rechtstreekse verbinding tussen de Proeftuinstraat en de Schelde, zoals onder 3.1 aangegeven.

3.8 Beide doorsteken zijn belangrijk

Het college heeft eerder haar goedkeuring gegeven om beide verbindingen verder uit te werken. Beide tracés zijn dan ook aangeduid als lokale fietsverbinding.



3.8.1 Dwarsverbinding 1: ligging en doelstelling

Ligging: Deze fietsverbinding volgt de Proeftuinstraat (zuidelijke tak) vanaf de Ottergemsesteenweg en situeert zich evenwijdig aan de noordzijde van de Stedelijke Werkplaats, om zo aan te sluiten op de Hamerlandtragedel (Schelde). Ter hoogte van de Stedelijke Werkplaats is de verbinding gelegen op het terrein van UGent, maar direct palend aan het terrein van de Stedelijke Werkplaats. De vrijgehouden tussenafstand tot de Stedelijke Werkplaats is belangrijk ivf brandveiligheid en afwatering (open afwateringsgracht).

Het laatste deel van het tracé tussen het stadsterrein en de Schelde situeert zich op een privaat perceel, dat in eigendom is van het bedrijf Amcor. Het gaat om een relatief kort traject in vergelijking tot de rest van het tracé.

Doelstelling: De locatie van deze dwarse fietsverbinding, in het noordoosten van het bedrijventerrein Gent Zuid I is in de eerste plaats belangrijk in functie van de algemene ontwikkeling van het **fietsnetwerk op het bedrijventerrein**.

Gezien de ligging in de noordoostelijke hoek van het bedrijventerrein ligt het potentieel van deze route echter meer specifiek in de ontsluiting van de **Campus UGent** en de **Stedelijke Werkplaats Proeftuinstraat**. Daarnaast zal met deze nieuwe doorsteek ook de **site Ivago** beter bereikbaar worden en kan ook de (nu nog geïsoleerde) **woonwijk Proeftuinstraat** beter worden ontsloten.

3.8.2 Dwarsverbinding 2: ligging en doelstelling

Ligging: Deze fietsroute volgt een zijtak van de Ottergemsesteenweg Zuid, tot aan het bedrijf Warrington Fire. De zijtak van de Ottergemsesteenweg Zuid is een private tweevaksweg, maar met openbaar karakter. De nu ontbrekende trajectsectie sluit hierop aan en situeert zich volledig op privaat terrein in eigendom van UGent en in gebruik door het bedrijf Warrington Fire (bedrijf gespecialiseerd in onderzoek rond brandbeveiliging).

Het te verwerven tracé heeft een totale lengte van circa 165m.

Doelstelling: Deze fietsverbinding is de **korst mogelijke route** tussen de Ottergemsesteenweg Zuid (aanvullende stedelijke fietsroute) en de Hamerlandtragedel (fietsnelweg F404). In die zin is deze fietsroute de meest aangewezen verbinding voor **snelle ontsluiting van de bedrijven op Gent Zuid I**, met uitzondering van die bedrijven die in de noordelijke lob zijn gelegen (deze hebben meer baat bij fietsverbinding 1, zie hierboven).

Ook **voor de fietsers komende van het (hogere) fietsnetwerk**, zoals de Ottergembrug (de tuibrug), de R4 of vanuit Zwijnaarde, is deze verbinding de **meest rechtstreekse link richting Schelde en Gent Centrum**.

Deze route is daarnaast ook specifiek van belang in functie van de ontsluiting van de Artevelde-site. In de eerste plaats gaat het hierbij over de **bereikbaarheid en evacuatie van de Ghelamco-arena**, waarvoor deze verbinding cruciaal is. Maar ook **omgevende bedrijven** zoals Brico Planit, Partena, Delaware, Albert Heyn,... zullen baat hebben bij deze nieuwe fietsverbinding.

3.8.3 Fietsverbindingen 1 en 2 zijn complementair

Beide fietsverbindingen richten zich dus grotendeels op een **ander gebruik en doelpubliek** en zijn in die zin complementair.

Wat de Ghelamco-arena betreft is het **in functie van snelle ontruiming en evacuatie veiliger dat het stadion via meerdere fietsverbindingen wordt ontsloten** richting Schelde. De fietsinfrastructuur moet immers zoveel mogelijk aangepast zijn aan piekbelasting en daarbij mag het netwerk niet op één tak blokkeren in geval van calamiteiten.

3.8.4 Inrichting van een gescheiden riolering en collectieve sanering

Teneinde de onder punt 2.8 vermelde Europese Richtlijnen uit te voeren en rekening houdend met de Vlaremplicht met betrekking tot gescheiden riolering werd via een waterhuishoudingstudie gekeken wat de meest effectieve en efficiënte oplossing is voor de behandeling van het huishoudelijk afval- en hemelwater was. Het projectgebied van de waterhuishoudingstudie is gelegen tussen de E17, de spoorlijn Brussel-Oostende, de Schelde en de Ringvaart. Meer bepaald dus het gebied rond de Proeftuinstraat, de Ottergemsesteenweg Zuid en Akkerhage.

In de waterhuishoudingstudie wordt via een scenario analyse gekeken om tot de optimale oplossing te komen voor het saneren van het huishoudelijke afvalwater (het afvalwater afkomstig van toiletten, lavabo's en dergelijke) (HAW).

Dit kan gebeuren door het HAW van de private percelen, te verzamelen op het openbare domein. Hiervoor moet het HAW van het regenwater (RW) gescheiden worden op de verschillende private percelen. Het regenwater en het huishoudelijke afvalwater worden dan gescheiden verzameld op het openbaar domein. Daarvoor moet een gescheiden rioleringsstelsel aangelegd worden op het openbaar domein d.m.v. een DWA (Droog Weer Afvoer) riolering en een RWA (Regen Water Afvoer) riolering. Het afvalwater uit de DWA riolering wordt dan gezuiverd via een zuiveringsinstallatie op openbaar domein en mag na zuivering naar het oppervlaktewater geloosd worden.

Een tweede manier om het huishoudelijke afvalwater te saneren, is het saneren op privaat domein. Dit gebeurt door een Individuele Behandelingsinstallatie voor het Afvalwater (IBA) per privaat perceel. Het gezuiverde water kan dan als regenwater geloosd worden in de openbare riolering of op het oppervlakte water (in grachten of beken).

Voor de zuivering van het afvalwater in het van de waterhuishoudingstudie werden verschillende scenario's bekeken en ten opzichte van elkaar afgewogen.

De onderzochte scenario's zijn:

- collectieve sanering met gravitair afwaterende riolering. In dit scenario moet voor een collectieve sanering van het huishoudelijk afvalwater op het openbaar domein een gravitair afwaterende DWA-riolering voorzien worden waar de percelen hun huishoudelijk afvalwater kunnen lozen.
- collectieve sanering met drukriolering. Het systeem drukriolering bestaat eruit dat het huishoudelijk afvalwater via een persleiding naar een Aquafin DWA-collector riolering wordt gepompt. Hiervoor wordt in geval van een bedrijf per perceel of per groep woningen een pomp geplaatst.
- een volledige individuele sanering. Voor een individuele sanering van het huishoudelijk afvalwater moet het huishoudelijk afvalwater per perceel gezuiverd worden. Hiervoor moet per perceel het huishoudelijk afvalwater van het regenwater gescheiden worden, en wordt het huishoudelijk afvalwater gezuiverd door een individuele behandelingsinstallatie voor afvalwater (IBA). Daarna kan het gezuiverde afvalwater als regenwater in de openbare riolering of op het oppervlaktewater geloosd worden.

- een gemengd scenario (deels collectief, deels individueel). In dit scenario werd gekeken om de bedrijven liggende langs de bestaande Aquafin DWA-collector riolering daarop aan te sluiten. De bedrijven liggende rondom het voetbalstadion worden bekeken om aan te sluiten op de DWA-riolering van het stadion.

Bij elk scenario werd de totale maatschappelijke kost berekend (bv. ook kosten voor scheiding van afvalwater en regenwater op privaat domein, de energie- en onderhoudskosten van een individuele sanering en drukriolering, ...). De collectieve sanering met gravitair afwaterende riolering werd op lange termijn als meest kostenefficiënte oplossing gekozen.

Concreet wordt er voor de wijk rond de Proeftuinstraat gekozen voor een gescheiden riolering waarbij er

Eenzijds wordt voor gekozen voor verzameling van vuil water via aanleg van een nieuwe DWA riolering die zal worden afgeleid naar een (bovengemeentelijke) Aquafin collector. Deze collector voert het verzamelde gemeentelijk afvalwater verder af naar een waterzuiveringsinstallatie.

Anderzijds zal het regenwater via een RWA riolering worden afgeleid. Hier bleek wel dat de RWA-afvoer niet kan behouden blijven via de terreinen van UGent omdat gebleken is dat dit hydraulisch en operationeel geen haalbare oplossing is. Er wordt voor de aanleg van een nieuwe RWA riolering op openbaar domein immers gekozen voor infrastructuur met 100% openbare exploitatie en om bijgevolg onafhankelijk te zijn van de huidige privatieve gravitaire en pompinstallaties van UGent.

Daarom werd een alternatief rioleringsontwerp voor RWA uitgewerkt dat gebruik maakt van de bestaande buffergracht met lozingspunt in de Schelde die is aangelegd samen met de bouw van de magazijnen van de Dienst-WBW van de stad Gent. De bestaande overloop van de buffergracht is momenteel reeds via een ondergrondse RWA leiding over het terrein van de firma Amcor Flexibels Transpac aangesloten op het bestaande lozingspunt Ø400mm. Het alternatief rioleringsontwerp maakt hierbij maximaal gebruik van voormelde bestaande afwatering. Na diameteroptimalisatie van de rioleringsstreng RWA voor bestaande overloop van de buffergracht, wordt voldaan aan de hydraulische eisen zoals opgelegd door de waterloopbeheerder van het ontvangende oppervlaktewater.

Na overleg tussen FARYS|TMVW en waterloopbeheerder Waterwegen en Zeekanaal (intussen *De Vlaamse Waterweg*) i.v.m. de buffer- en lozingsvoorwaarden in de Schelde werd immers een buffering van 250 m³/ha opgelegd en een vertraagde afvoer van 20 l/s/ha. Het rioleringsontwerp is vervolgens in een hydraulische modellering ingebracht en getest en er kan voldaan worden aan bovenvermelde voorwaarden. Het bestaande lozingspunt Ø400mm moet daarbij vervangen worden door een Ø700mm om ook te kunnen dienen als noodoverlaat in het geval van het falen van het RWA-pompstation tijdens een zware regenbui⇒.

4 ALGEMEEN NUT

Huidig dossier streeft de **inrichting van veilige fietspaden** na en **stimuleert het gebruik van de fiets** als duurzaam vervoermiddel.

Het is een publiek geheim dat de impact van autoverkeer nefast is voor gezondheid en levenskwaliteit.

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

Concreet zaken die overduidelijk het algemeen nut aanbelangen.

5 ONTEIGENINGSNOODZAAK

Vandaag wenst de Stad Gent de beide trajecten te realiseren, dus zowel het tracé dat naast het domein van UGent loopt (dwarsverbinding 1) als het traject langsheen het bedrijf Warringtonfire (dwarsverbinding 2).

Zoals meegegeven zijn beide trajecten van belang en opportuun en bieden zij elk op hun manier een antwoord op een aantal maatschappelijk noden.

Wat dwarsverbinding 1 betreft is de stad al eigenaar van een perceel waarvan een klein stuk zal worden aangesneden voor de inrichting van de dwarsverbinding.

Bovendien heeft de Stad Gent een akkoord met UGent voor de overdracht van **1740 m² grond, direct palend aan het terrein van de Stedelijke Werkplaats**.

Bij de ontwikkeling en onderhandelingen rond deze dwarsverbinding werd echter ook nog een derde eigenaar in een vroeg stadium betrokken. Het betreft het **bedrijf Amcor**, dat een klein perceel in beheer heeft tussen de Schelde en de Campus UGent. Voor het vervolledigen van de fietsroute tot de Schelde zou er ook een kleine inname moeten gebeuren van 146 m² op dit private perceel.

Het bedrijf Amcor is dan ook een essentiële partij bij de visievorming en besprekingen rond de geplande fietsverbinding. Reeds geruime tijd waren er dan ook gesprekken met de eigenaar, doch deze wenst niet over te gaan tot minnelijke verkoop van dit stukje perceel. Gezien nu geen billijke regeling in der minne mogelijk blijkt, wil de Stad Gent een onteigeningsprocedure opstarten.

Gelet op het specifiek karakter van wegenis zal ook worden gewerkt met een rooilijnprocedure teneinde zo de meest specifieke wetgeving toe te passen.

Wat de dwarsverbinding 2 betreft zal de stad Gent terug gesprekken aanknopen met UGent en hoopt zij hier op een gelijkaardig verloop zoals dwarsverbinding 1. Gelet op het gunstig verloop van de reeds gevoerde gesprekken en tevens de afwezigheid van reeds minnelijke gesprekken is het wenselijk en conform het Onteigeningsdecreet om vandaag geen onteigeningsprocedure op te starten.

De Europese Kaderrichtlijn Water legde oorspronkelijk een uiterlijke uitvoeringsdatum tegen eind 2015 op . Dit kon door geen enkele lidstaat worden gerealiseerd waardoor uitstel werd verleend tot 2021.

Gelet op de samenlopende doelstellingen wat waterkwaliteit en mobiliteit, de deadline van 2021 werd er logischerwijs ervoor gekozen om reeds te starten met de realisatie van dwarsverbinding 1.

6 ONTEIGENDE INSTANTIE

De Stad Gent zal hier zowel de minnelijke verwerving als onteigeningsprocedure uitvoeren.

7 RECHTSGROND

In toepassing van het Decreet houdende vaststelling en realisatie van de rooilijnen 8 mei 2009 en het Onteigeningsdecreet zal de onteigeningsprocedure worden gevoerd.

8 OMSCHRIJVING VAN DE TE ONTEIGENEN GOEDEREN

Een eerste te onteigenen stukje perceel heeft betrekking op het perceel kadastraal gekend onder Gent afdeling 8, sectie H , nummer 353 B 2 gelegen aan de Proeftuinstraat/ Hamerlandtrangel.

//