

**MOTIVERINGSNOTA ONTEIGENINGSBESLUIT : FIETS-  
EN WANDELPAD TUSSEN DE HOEVESTRAAT, DE  
VINKESLAGSTRAAT EN DE FRANS LOUWERSSTRAAT**

## Inhoud

1	Inleiding .....	3
2	PROBLEMATIEK.....	3
2.1	Hoge verkeersdruk Wondelgem.....	3
2.1.1	Openbaar Vervoer .....	3
2.1.2	Autoverkeer .....	4
2.1.3	Fietsnetwerk.....	4
2.1.4	Risico's hoge verkeersdruk.....	5
2.2	Moeilijke bereikbaarheid voor de lokale zwakke voetgangers & fietsers.....	6
2.3	Zachtere vormen van mobiliteit.....	8
3	DOELSTELLING VAN HET DOSSIER .....	11
4	DOELSTELLING IS VAN ALGEMEEN NUT .....	11
5	ONTEIGENINGSNOODZAAK .....	12
6	ONTEIGENDE INSTANTIE .....	15
7	RECHTSGROND .....	15
8	OMSCHRIJVING VAN DE TE ONTEIGENEN GOEDEREN .....	15

# 1 Inleiding

Huidig dossier heeft betrekking op de aanleg van een nieuw fiets –en wandelpad in Wondelgem dat kan worden gecatalogiseerd als trage weg met een belangrijke lokale ontsluitende functie voor onder andere de basisschool Mariavreugde, twee tramhaltes, supermarkten en de achterliggende woonwijk Lange Velden. De projectzone bevindt zich meer bepaald langsheen de tramspoorlijn Gent-Evergem tussen de Frans de Louwersstraat en de Hoevestraat.

Wondelgem wordt doorkruist door enkele belangrijke verkeersaders voor verschillende vervoersmodi wat maakt dat dit een welbepaalde verkeersdruk genereert voor de weggebruikers en meer specifiek hier voor de lokale trage weggebruiker.

Het opzet van deze nieuwe fiets –en voetgangersverbinding vindt zich in het voorzien van een veilig aantrekkelijk alternatief voor deze lokale fietsers en voetgangers om hun dagelijks verplaatsing richting school of winkels op een veilige manier te doen.

## 2 PROBLEMATIEK

### 2.1 Hoge verkeersdruk Wondelgem

De gemeente Wondelgem kan worden aanzien als een gebied met een hoge concentratie van verkeer, en dit via verschillende modi:

#### 2.1.1 Openbaar Vervoer

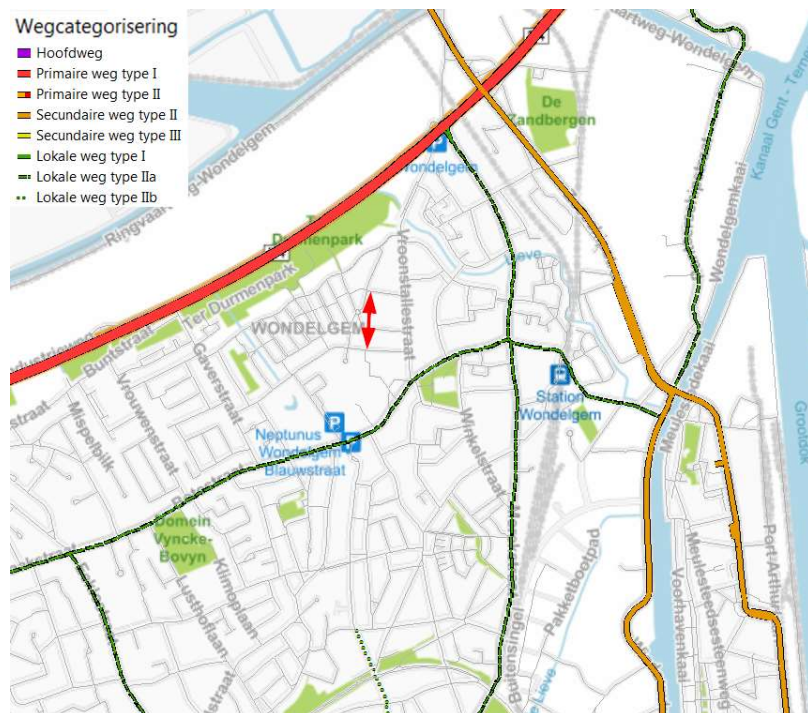
De deelgemeente Wondelgem wordt doorkruist door trein -en tramsporen. De lokale trein Eeklo – Ronse stopt o.m. aan Wondelgem Station. Tramlijn 1 verbindt Wondelgem met Evergem in het noorden en Gent-Centrum, Gent-Sint-Pieters en Flanders Expo in het zuiden. Ter hoogte van de projectzone telt deze tramlijn drie haltes, namelijk Langeveld, Hoevestraat en Vroonstallestraat. De bus op de buslijn N1 (nachtnet) verbindt het centrum met de P+R Wondelgem en stopt onder meer aan de haltes Vroonstalledries, Hoevestraat en Vroonstallestraat.



Kaart I: OV-net Wondelgem

## 2.1.2 Autoverkeer

Aan de noordkant grenst Wondelgem aan de R4, een primaire weg type I en aan de oostkant aan de Zeeschipstraat, een secundaire weg type II. Andere wegen die zijn opgenomen in de wegcatégorisering zijn de as Evergemstesteeuweg – Morekstraat en de as Botestraat – Vroonstalledries. Beiden zijn opgenomen als Lokale weg type IIa.



## 2.1.3 Fietsnetwerk

Wondelgem wordt doorkruist door verschillende fietsroutes op de vier niveaus die zijn opgenomen in het Stadsregionaal Fietsroutenetwerk (SRFN):

- Stadsregionale fietsverbindingen:
  - o R4
  - o Langsheen de spoorweg Gent - Eeklo
- Primaire stedelijke fietsroute:
  - o Zwanebloemstraat – Gaverstraat
- Aanvullende stedelijke fietsroute:
  - o Evergemstesteeuweg – Morekstraat
  - o Botestraat – Vroonstalledries
- Lokale fietsroute:
  - o Vroonstallestraat - Liefkensstraat
  - o Vroonstalledries - Westergemstraat

Elk van deze vier niveaus in het netwerk heeft zijn specifieke kenmerken. Waar de drie hoogste routes in het netwerk in eerste instantie zijn uitgewerkt voor verbindingen tussen de 5km en 15km of meer, hebben de lokale fietsroutes een vooral ontsluitende functie met een afstand tot 5km.



Kaart III: Uitsnede Stadsregionaal Fietsroutenetwerk – omgeving Mariavreugde

Heel wat trage wegen zoals het fiets –en wandelpad in dit dossier maken geen deel uit van het fietsroutenetwerk, maar hebben toch een belangrijke ontsluitende functie. Trage wegen bieden, zeker voor korte afstanden, vaak een alternatieve en verkeersveilige route voor bijvoorbeeld schoolgaande kinderen. Het trage wegen netwerk vertrekt dan ook vanuit de doelstelling om via trage wegen de afstanden voor zachte weggebruikers zo klein mogelijk te houden. Kenmerkend voor trage wegen is dat de focus, nog meer dan in het fietsnetwerk, ligt op alle type zachte weggebruikers. Het is dan ook van belang dat deze trage weg voldoende comfortabel, zowel in tracékeuze als maatvoering en materialisatie, wordt uitgevoerd. Rekening houdende met bovenstaande argumenten is het voor de Stad Gent dan ook belangrijk om te blijven inzetten om trage wegen zoals dit fiets –en wandelpad.

#### 2.1.4 Risico's hoge verkeersdruk

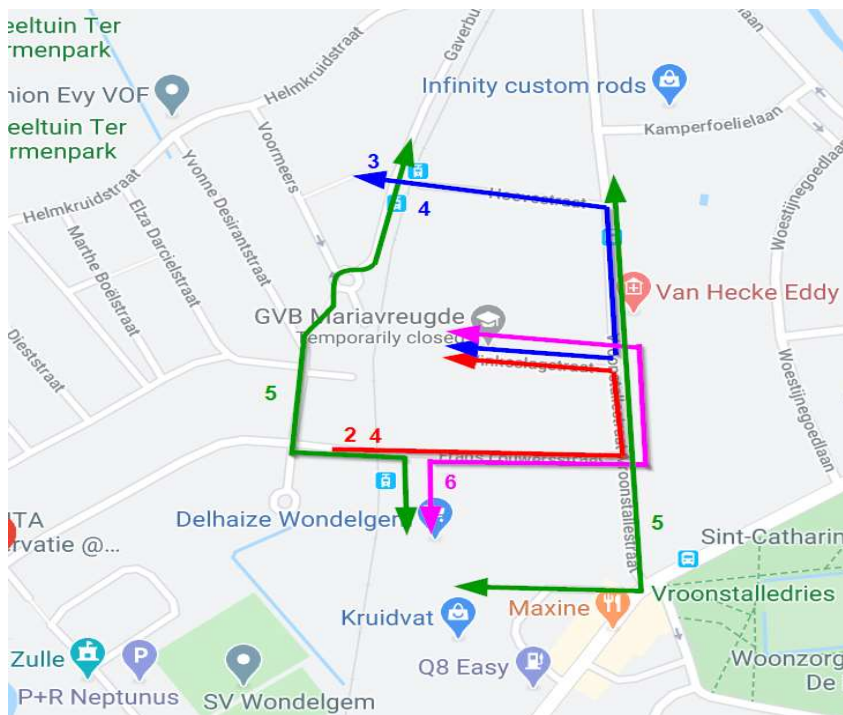
De hoge verkeersdruk in de omgeving kenmerkt zich door veel doorgaand verkeer in straten zoals de Vroonstallestraat. Niet toevallig is deze straat ook een belangrijke as voor het gemotoriseerd verkeer én fietsverkeer richting de R4 en de Evergemsesteenweg. Zeker in schoolomgevingen wordt dit verkeer vaak geconfronteerd met kinderen die nog niet alle verkeerssituaties goed kunnen inschatten. Naast een verkeersveiligheidsissue, brengt gemotoriseerd verkeer ook een slechtere luchtkwaliteit met zich mee wat nefast is voor voetgangers en fietsers in de straat.

## 2.2 Moeilijke bereikbaarheid voor de lokale zwakke voetgangers & fietsers

De projectzone bevindt zich vandaag in een gebied waar de laatste jaren enorm veel gezinnen met kinderen (Lange Velden) zich hebben komen vestigen. Om onderwijs te genieten zijn deze voornamelijk gericht op de gemeenteschool Mariavreugde.

Zowel voor de kinderen maar ook voor andere bewoners is de mogelijkheid om via zachtere mobiliteit zich te verplaatsen een streefdoel.

Om dit te realiseren moet de verplaatsing aantrekkelijk en veilig zijn. Vandaag zien we echter een aantal gevaarlijke situaties in de aangrenzende straten:



### 1. Problematieken Vroonstallestraat:

- a. **Faciliteiten voetgangers:** Het gedeelte van de Vroonstallestraat tussen de Hoevestraat en de Vinkeslagstraat heeft een zeer smal voetpad, waardoor voetgangers zich op straat moeten begeven. De school organiseert ook schoolrijen die zich via dit smalle paadje moeten verplaatsen. Noch de straat-, voetpad- of bermbreedte zijn hiervoor echter toereikend.
- b. **Faciliteiten fietsers:** In de Vroonstallestraat ligt er aan de westzijde een veel te smal fietspad en aan de oostzijde een veel te smalle fietssuggestiestrook. De Vroonstallestraat vormt als lokale fietsroute een belangrijke verbinding met o.a. het kruispunt van de Evergemsesteenweg en de R4 en trekt zodus ook veel fietsers aan die langere afstanden afleggen. In een zone 30 wordt er vaak gekozen voor gemengd verkeer, maar belangrijk hierbij is wel dat de verhouding tussen het aantal zachte weggebruikers en het gemotoriseerde verkeer goed zit en dat er rekening wordt gehouden met het type zachte weggebruikers. Zeker wanneer er zoals in de Vroonstallestraat veel kinderen fietsen en wandelen, wordt er best naar een alternatieve route gezocht.

- c. **Beperkte optimalisatiemogelijkheden:** Op termijn zal de stad de fiets –en voetgangersinfrastructuur in de Vroonstallestraat nog optimaliseren, maar de Vroonstallestraat is sowieso te smal om aangename, comfortabele en veilige fietspaden én voetpaden te voorzien. De enige mogelijkheid om extra breedte te kunnen gebruiken is het bijkomend verwerven op een diepte van 1.5 meter aan 11 tot 14 aanpalende woningen.
  - d. **Kruispunt Vinkeslagstraat:** De Vinkeslagstraat werd recent ingericht als schoolstraat omdat er veiligheidsissues optraden met fietsers en voetgangers. Deze kwamen namelijk steeds in conflict met wagens die manoeuvres uitvoerden. Bovendien bracht dit ook problemen met zich mee voor de doorgang van de brandweer. Met de schoolstraat zijn deze conflicten grotendeels verholpen, maar het probleem heeft zich nu deels verplaatst naar het kruispunt van de Vinkeslagstraat met de Vroonstallestraat.
  - e. **Intensiteiten en overdreven snelheid:** Uit de laatste tellingen blijkt dat er tussen 7:45 en 8:45 meer dan 240 motorvoertuigen door de Vroonstallestraat rijden ter hoogte van de Vinkeslagstraat. Volgens de laatste drie snelheidsmetingen in de Vroonstallestraat ter hoogte van de Vinkeslagstraat ligt de gemiddelde snelheid rond de 30 km/u. Een cijfer voor het meten van snelheidsproblematieken dat meer richtinggevend is, is de zogenaamde V85. De V85 geeft de snelheid aan die door 85% van de autobestuurders niet wordt overschreden. In de Vroonstallestraat ligt deze ook steeds hoger dan 40 km/u, wat beduidend meer is dan het toegelaten maximum van 30 km/u. De V85 ligt hoog voor een dergelijke straat, wat de veiligheid absoluut niet ten goede komt.
2. **Ontsluiting omgeving Zwembadstraat:** De kortste weg voor de stappende en fietsende bewoners van de Zwembadstraat en omgeving naar de GVB Mariavreugde loopt via de Frans Louwersstraat, de Vroonstallestraat en vervolgens de Vinkeslagstraat. Daarbij moeten fietsers richting de school de Vroonstallestraat ook twee keer oversteken wat gezien de beperkte ruimte voor fietsers in combinatie met de beperkte optimalisatiemogelijkheden en overdreven snelheid tot conflicten kan leiden. Bovendien telt deze omweg ca. 300m extra ten opzichte van het geplande autovrije fiets –en wandelpad.
3. **Ontsluiting omgeving Gaverbult:** De kortste weg voor de stappende en fietsende bewoners van de omgeving Gaverbult naar de GVB Mariavreugde loopt via de Hoevestraat, Vroonstallestraat en vervolgens de Vinkeslagstraat. Daarbij moeten fietsers vertrekkende van de school ook twee keer de Vroonstallestraat oversteken wat gezien de beperkte ruimte voor fietsers en voetgangers in combinatie met de beperkte optimalisatiemogelijkheden en overdreven snelheid tot conflicten kan leiden. Bovendien telt deze omweg ca. 250m extra ten opzichte van het nieuwe fiets –en wandelpad.
4. **Tramhaltes Hoevestraat en Langeveld:** Scholieren en bezoekers van de GVB Mariavreugde moeten nu steeds een omweg maken van respectievelijke ca. 300m en 250m naar de tramhaltes Hoevestraat en Langeveld en moeten hiervoor steeds via de drukke Vroonstallestraat. De realisatie van een pad dat de meest directe lijn volgt van de school naar de tramhaltes en waarbij op de weg er naar toe geen conflicten kunnen opduiken met

gemotoriseerd verkeer, zal voor een sterke stimulans zorgen om meer gebruik te maken van de tram voor woon-schoolverkeer.

5. **Ontsluiting winkels hoek Vroonstallestraat en Botestraat:** De autovrije verbinding tussen de Hoevestraat en de Frans Louwersstraat vormt tevens een verbinding voor de gehele buurt met de winkels op de hoek van de Vroonstallestraat en de Botestraat (Delhaize, Tom&Co, KBC, ...). Er kan immers direct worden aangesloten op het bestaande pad tussen de Frans Louwersstraat en de parking van de Delhaize. De scholieren van de GVB Mariavreugde en de bewoners aan de oostzijde van de tramsporen moeten hiervoor vandaag nog steeds via de Vroonstallestraat. Door de rechtstreekse verbinding met de gehele buurt zullen een groot aantal oversteekbewegingen voor fietsers en voetgangers in de Vroonstallestraat worden vermeden en zal de afstand eveneens kleiner worden. Dit in combinatie met de beperkte ruimte voor fietsers en voetgangers, de beperkte optimalisatiemogelijkheden en overdreven snelheid kan tot conflicten leiden.
6. **Parkeerproblemen:** Er zijn momenteel al afspraken met de Delhaize dat hun parking kan worden gebruikt als stopplaats voor ouders die hun kinderen willen ophalen / brengen met de auto. Door de aanleg van het fiets –en wandelpad zal deze optie veel interessanter worden dan nu het geval is. De problemen die zich nu voordoen aan het kruispunt van de Vinkeslagstraat met de Vroonstallestraat, waarnaar hierboven reeds werd verwezen, zullen daarbij sterk verminderen.

### 2.3 Zachtere vormen van mobiliteit

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

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

*Pg.23: Iedereen stapt. Iedereen is op een bepaald moment voetganger. De voetganger is daarom de maat voor de aanleg van het openbaar domein. Er komt een volwaardig actieplan. We installeren een voetgangersbewegwijzering die afstanden in tijd weergeeft. We stellen een netwerk op van veilige voetgangersroutes doorheen woonwijken en in de deelgemeenten. We verbeteren in alle wijken de voetpaden en zorgen voor kwalitatieve trage wegen. Daartoe werken we op maat van kinderen en van senioren. Het moet mogelijk zijn voor zowel kinderen*

*als senioren om zich veilig en zelfstandig door de wijk te verplaatsen. Het wandelnetwerk is veilig, aantrekkelijk en uitdagend voor een kind en verbindt plaatsen om te spelen. Zo blijft stappen een logische verplaatsingsvorm binnen de wijk. Alle drukke wegen krijgen veilige oversteekpunten. We maken het openbaar domein beter toegankelijk voor rolstoelen en kinderwagens, en bewaken dit principe ook bij werken. Een doordachte inplanting van objecten in het openbaar domein is daarbij cruciaal. Ondanks stevige investeringen in de heraanleg van trottoirs worden bijkomende budgetten voorzien. We experimenteren met slimme verkeerslichtenregeling, bijvoorbeeld sneller groen voor voetgangers als het regent, en ijveren voor conflictvrije kruispunten.*

Ook in het Mobiliteitsplan wordt er sterk ingezet op de zachte weggebruikers met daarbij extra aandacht voor het woon – school fietsverkeer en voetgangers.

*Hoofdstuk 6.3.4.: Extra aandacht voor woon – school fietsverkeer: Het aandeel dagelijkse fietsers dat een verplaatsing van of naar een school heeft, is in Gent zeer hoog. Toch is hier nog een belangrijke potentie weggelegd omdat er grote verschillen zijn in fietsgebruik tussen scholen onderling. Schoolvervoer met de fiets kenmerkt zich door sterk piekgebonden te zijn (zeer grote aantallen fietsers binnen een kort tijdsbestek). De schoolvervoerplannen zullen de ambitie hebben om niet enkel de directe schoolomgeving te gaan screenen maar ook de fietsinfrastructuur van en naar de scholencampussen te gaan screenen en op te waarderen in functie van comfort en verkeersveiligheid.*

*Hoofdstuk 6.2.8.1 Kinderen Ze zijn onze toekomst en moeten goed beschermd worden. Ze zijn vaak zeer kwetsbaar in het verkeer, waardoor het belangrijk is om op plaatsen waar ze vaak komen extra aandacht aan hen te besteden bij de inrichting van de weg. De komende jaren zal dan ook volop ingezet worden op veiliger schoolomgevingen en veiliger schoolroutes, door deze systematisch te gaan screenen in functie van toegankelijkheid en verkeersveiligheid met degelijke voetpaden en veilige oversteeken.*

De moeilijke ontsluiting van de school voor voetgangers en fietsers zorgt ervoor dat vele kinderen nog steeds met de auto naar school worden gebracht. De school heeft ca. 660 ingeschreven leerlingen. Van deze 660 leerlingen komt er 36% met de fiets, 2% met het openbaar vervoer en 19% te voet of met een step of iets gelijkaardigs. Maar het grootste aandeel, 43%, wordt met de auto of bromfiets naar school gebracht.

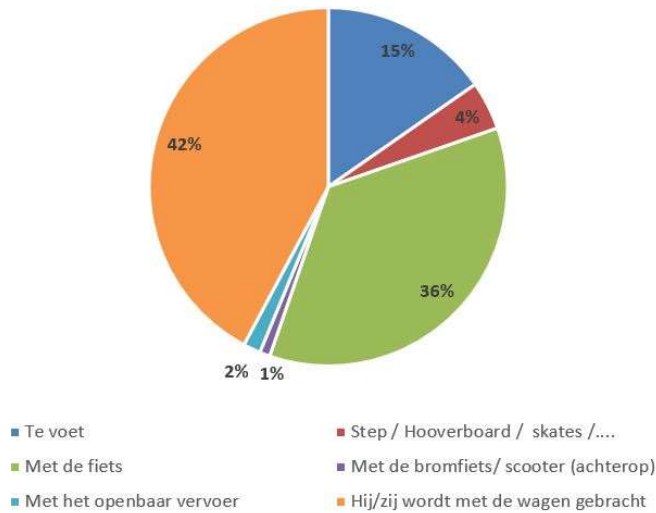
Met de inschrijvingsprocedure die er in Gent wordt gevolgd bij de schoolkeuze wordt er echter sterk ingezet op de nabijheid van de school. Eén van de voordelen van dit nieuwe inschrijvingsbeleid is dat schoolkinderen geen lange verplaatsingen meer moeten afleggen naar de school; wat een motivatie zou moeten zijn voor het gebruik van de fiets of te voet. In die zin is er dus zeker nog marge om de “modal split” van de zachte weggebruikers te verhogen.

De school heeft ondertussen al een aantal inspanningen geleverd voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving. Naast het inrichten van de schoolstraat, waarbij er dagelijks 2 keer inspanningen worden gevraagd van de school en de ouders (extra begeleiding), heeft de school

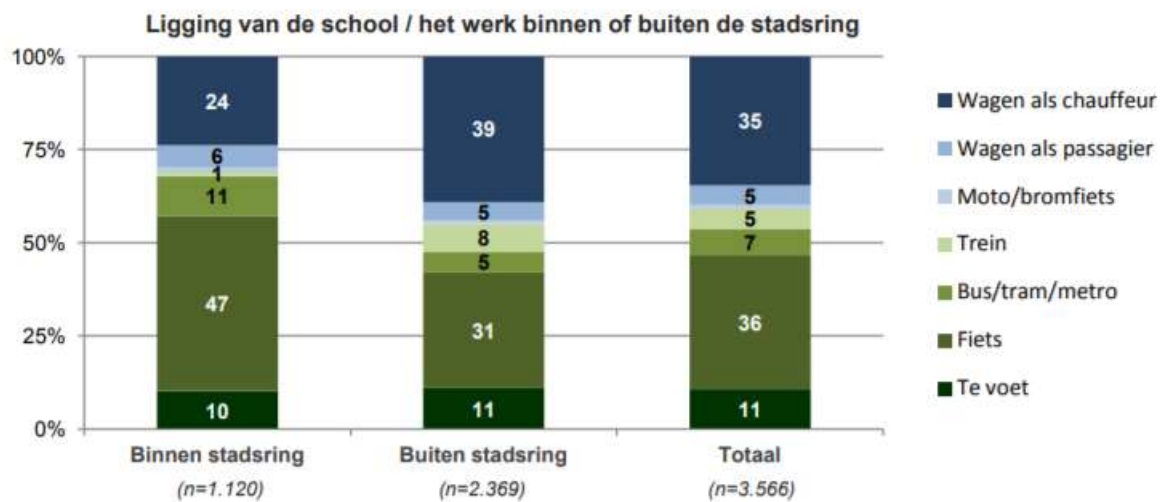
ook een nieuwe ingang ingericht in de Vinckelstraat met oog op het te realiseren fiets –en wandelpad.

### Modal Split VBS Mariavreugde

(Bron: Evaluatie 5 jaar schoolstraten 2017-2018)



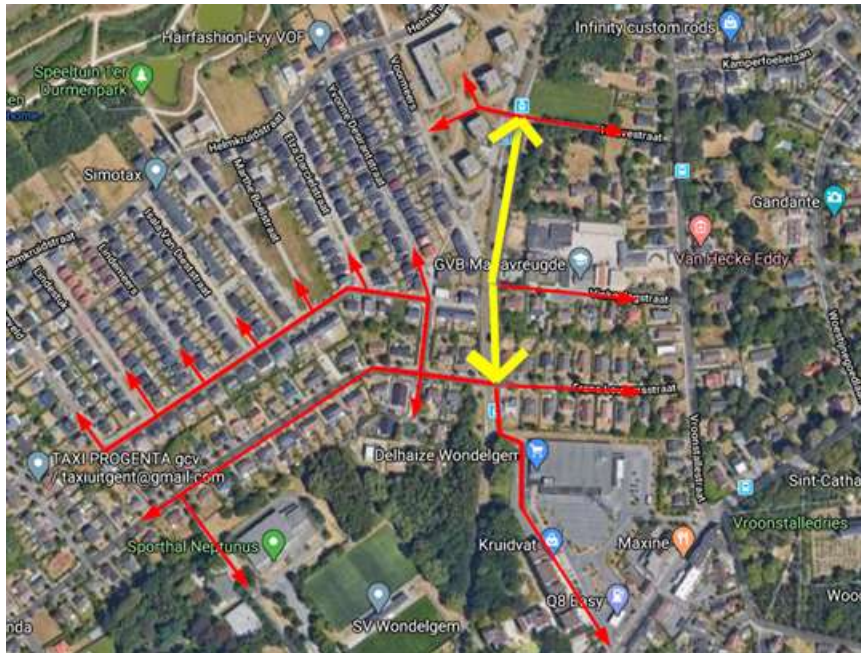
**Figuur 27: Hoofdvervoerswijze, naar ligging van de school / het werk binnen of buiten de stadsring R40 (Aantal verplaatsingen) (N totaal=3.566 verplaatsingen)**



Kaart : Grafiek uit "Mobiliteitsonderzoek bij Gentenaren", 2018

### 3 DOELSTELLING VAN HET DOSSIER

Met de aanleg van het fiets –en wandelpad langs de tramsporen tussen de Frans Louwersstraat en de Hoevestraat zal de bereikbaarheid van de school en de buurt, en de doorwaardbaarheid ervan door zachte weggebruikers, sterk worden verbeterd. Onderstaande kaart geeft duidelijk aan welke verbindingsmogelijkheden het nieuwe fiets –en wandelpad biedt.



Kaart IV: Omgeving projectzone en verbindingen

Zo zullen zowel scholieren komende vanuit de omgeving Zwembadstraat als de scholieren komende van de omgeving Gaverbult gebruik kunnen maken van de nieuwe verbinding van en naar de school Mariavreugde.

Daarnaast vormt de verbinding zowel voor buurtbewoners als voor de scholieren een veilige route richting de tramhaltes Langeveld en Hoevestraat, de winkels ten zuiden op de hoek van de Botestraat en de Vroonstallestraat en de parking van de Delhaize Wondelgem. Deze laatste wordt ook door ouders gebruikt voor het ophalen van hun kinderen.

Concreet zal deze verbinding een veilige verbinding creëren voor de schoolgaande jeugd en de buurtbewoners wat het gebruik van zachtere mobiliteit zal stimuleren.

### 4 DOELSTELLING IS VAN ALGEMEEN NUT

De realisatie van het fiets- en wandelpad zorgt voor een veilig en volwaardig autovrij alternatief voor de smalle en op sommige momenten drukke Vroonstallestraat. Het stimuleren van ecologisch alternatieven en het creëren van veilige fietsverbindingen voor zowel functionele als recreatieve verplaatsingen zijn zaken die elke burger ten goede komen. Dit alles belangt het algemeen nut aan.

## 5 ONTEIGENINGSNOODZAAK

### DE DOORSTEEK VINKENSLAG= DE BESTE KEUZE VAN ALLE ALTERNATIEVEN

Bij een analyse van de hoger vermelde problematiek en de zoektocht naar oplossingen werden verschillende alternatieven onderzocht maar deze werden niet weerhouden:

- Het realiseren van een bijkomende **tramoversteek** ter hoogte van de Vinkeslagstraat: De Lijn geeft heel duidelijk aan dat ze zowel op vlak van veiligheid als op vlak van doorstroming niet akkoord kan gaan met het realiseren van een extra tramoversteek op deze locatie. De huidige oversteken zijn voorzien ter hoogte van de tramhaltes in de Hoevestraat en Langeveld. Gezien de tram in de meeste gevallen sowieso moet stoppen aan de haltes, is de snelheid daar reeds lager. Een bijkomende oversteek zou ervoor zorgen dat de chauffeur vanuit veiligheidsstandpunt opnieuw moet vertragen. Dit heeft een negatief effect op de doorstroming van de tram, wat de aantrekkelijkheid van de tram als duurzaam vervoersmodus niet ten goede komt.



Tramoversteek Hoevestraat



Tramoversteek Frans Louwersstraat

- **Herinrichting Vroonstallestraat:** De Vroonstallestraat is een vrij smalle straat. Zonder het supprimeren van de parkeerplaatsen of het verwerven van privé-eigendom over

een lange lengte is het niet mogelijk om de voetpaden en fietsinfrastructuur sterk te verbeteren. In deze optie (en dus zonder aanleg van het nieuwe pad langsheen de tramsporen) zullen de omrijbewegingen waarnaar reeds werd verwezen hoe dan ook blijven bestaan. Daarnaast biedt deze piste ook geen oplossing voor de noodzakelijke oversteekbewegingen die fietsers moeten maken in de Vroonstallestraat.

Een waardig kwalitatief alternatief hier was de verwerving en onteigening van 11 tot 14 voortuinen in de Vroonstallestraat tussen de Vroonstalledries en de Hoevestraat. Vanuit proces-economisch en tevens de keuze van de minst schadelijke oplossing kon deze keuze niet worden verantwoord. Dit zou betekenen dat over een lengte van 380 meter een groot aantal woningen moest worden onteigend voor een resultaat dat nooit dezelfde efficiëntie zou hebben.

- Inrichting van de Vroonstallestraat als **schoolstraat**: Gezien de Vroonstallestraat een belangrijke verbinding is voor doorgaand verkeer tussen de Vroonstalledries en de Liefkensstraat is de inrichting van een schoolstraat niet mogelijk.

#### DE DOORSTEEK VAN VINKENSLAG : EEN ONTWERP MET ZO MIN MOGELIJK IMPACT

Bij het ontwerp van het fietspad heeft de Stad Gent nauw contacten met haar partner De Lijn gehad om zoveel mogelijk het fiets -en wandelpad op haar eigendom te gaan plaatsen. De Lijn hanteert wel een aantal veiligheidsmarges namelijk:

- Het voorzien van minimaal 2m tussen de buitenste spoorrail en de nieuwe afsluiting. Dit is noodzakelijk voor het veilig kunnen uitvoeren van onderhoudswerken en het beperken van tramonderbrekingen.
- Zowel aan de kant van de tramsporen als aan de kant van de woningen wordt een afsluiting geplaatst. Voor de kant van de tramsporen heeft De Lijn expliciet gevraagd om een afsluiting te plaatsen om incidenten op het spoor te vermijden. Tussen de afsluiting en het fiets - wandelpad wordt een schrikstrook, inclusief kantstrook of trottoirband, voorzien van 30 tot 40 cm. Deze schrikafstand is noodzakelijk om te vermijden dat fietsers met het stuur de afsluiting raken. Aan de kant van de school werd reeds zo'n afsluiting geplaatst voor de afbakening van de speelplaats, waarbij eveneens een schrikafstand van 30 tot 40 cm werd vrijgehouden.

Bijkomend volgt de Stad de aanbeveling van het vademecum fietsvoorzieningen. Om fietsers in dubbelrichting en voetgangers op het nieuwe fiets –en wandelpad elkaar te laten kruisen moet er voldoende circulatiebreedte worden voorzien. Het vademecum geeft als aanbevolen breedte voor een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad 2m50. Voor voetgangers wordt er aanbevolen om een breedte van minimaal 1m50 aan te houden. Gezien er op piekmomenten, m.n. voor en na schooltijd veel voetgangers en fietsers worden verwacht op dit fiets –en wandelpad is het dan ook wenselijk dat de nodige totaalbreedte wordt voorzien. Voor dit fiets –en wandelpad is een breedte ontworpen van 3m90, wat quasi overeenkomt met de cumulatieve breedtes voor zowel de voetgangers- als fietscirculatie.

In navolging van het bovenstaande kon de Stad Gent met de Lijn een erfdienstbaarheid van overgang sluiten van in totaal 620,47 m<sup>2</sup> met een breedte van gemiddeld 2.4 meter wat ook wil zeggen dat er



## **6 ONTEIGENDE INSTANTIE**

Stad Gent

## **7 RECHTSGROND**

Het Vlaams onteigeningsdecreet

## **8 OMSCHRIJVING VAN DE TE ONTEIGENEN GOEDEREN**

Inneming 1: Een perceel grond, gelegen te 9032 Gent - Wondelgem, Frans Louwersstraat 18, thans gekend bij het kadaster of het geweest zijnde onder Gent, 30<sup>ste</sup> afdeling, sectie C, deel van perceelnummer 88R, voor een gemeten oppervlakte van 93,48 m<sup>2</sup>.

//