



---

**2021\_GRMW\_00421 Vaststelling definitief onteigeningsbesluit ter realisatie van het rooilijnplan voor het fiets- en wandelpad tussen de Hoevestraat, de Vinkeslagstraat en de Frans Louwersstraat - Goedkeuring**

**Beslissing:** Goedgekeurd in openbare vergadering van 26 april 2021

**Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:**

mevrouw Zeneb Bensafia, voorzitter  
de heer Mathias De Clercq, burgemeester; de heer Filip Watteeuw, schepen; mevrouw Sofie Bracke, schepen; mevrouw Elke Decruynaere, schepen; mevrouw Astrid De Bruycker, schepen; de heer Sami Souguir, schepen; mevrouw Tine Heyse, schepen; mevrouw Isabelle Heyndrickx, schepen; mevrouw Annelies Storms, schepen; de heer Bram Van Braeckvelt, schepen; de heer Rudy Coddens, schepen; de heer Christophe Peeters, ondervoorzitter; de heer Johan Deckmyn; mevrouw Karin Temmerman; mevrouw Gabi De Boever; mevrouw Anne Schiettekatte; mevrouw Elke Sleurs; mevrouw Sara Matthieu; mevrouw Stephanie D'Hose; de heer Veli Yüksel; de heer Sven Taeldeman; de heer Jef Van Pee; mevrouw Sandra Van Renterghem; de heer Mehmet Sadik Karanfil; de heer Gert Robert; de heer Carl De Decker; mevrouw Mieke Bouve; de heer Cengiz Cetinkaya; mevrouw Karla Persyn; mevrouw Evita Willaert; mevrouw Anneleen Van Bossuyt; mevrouw Hafsa El -Bazioui; de heer Tom De Meester; de heer Bert Mispion; mevrouw Tine De Moor; de heer Fourat Ben Chikha; mevrouw Anita De Winter; de heer Joris Vandenbroucke; de heer Manuel Mugica Gonzalez; mevrouw Yeliz Güner; mevrouw Patricia De Beule; de heer Mattias De Vuyst; de heer Yüksel Kalaz; de heer Stijn De Roo; de heer Christiaan Van Bignoot; mevrouw Adeline Blancquaert; mevrouw Caroline Persyn; de heer Ronny Rysermans; de heer Nicolas Vanden Eynden; mevrouw Alana Herman; mevrouw Els Roegiers  
mevrouw Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; de heer Danny Van Campenhout, adjunct-algemeendirecteur; de heer Luc Kupers, adjunct-algemeendirecteur

**Bevoegd:** Annelies Storms

**Betrokken:** Filip Watteeuw

**Juridisch kader**

**De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:**

- Het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, art 6,°1

**De beslissing wordt genomen op grond van:**

- Decreet houdende gemeentewegen van 3 mei 2019 art 27
- Het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 art 28 en 38

## **Motivering**

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 Hoestraat.

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.

Voor de uitvoering van deze nieuwe verkeersas moest er een nieuwe rooilijn worden getrokken in toepassing van het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen. Ter uitvoering van dit rooilijnplan werd er in toepassing van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 een onteigeningsprocedure opgestart.

Op 14 december 2020 werd het rooilijnplan voorlopig vastgesteld evenals het voorlopig onteigeningsbesluit goedgekeurd.

Vervolgens werd er een gezamenlijk openbaar onderzoek gehouden van 2 februari 2021 tot en met dinsdag 3 maart 2021.

Tijdens deze periode werden er 5 bezwaarschriften ingediend waaronder één gezamenlijk bezwaarschrift tegen het rooilijnplan en het voorlopig onteigeningsbesluit. Dit bezwaarschrift wordt behandeld in het verslag van het openbaar onderzoek gevoegd bij dit besluit en hiervan integraal deel uitmakend.

De bezwaarschriften tegen het rooilijnplan worden behandeld in het besluit van definitieve vaststelling van het rooilijnplan. In toepassing van artikel 38 van het Vlaams Onteigeningsdecreet zal de vaststelling van het definitief onteigeningsbesluit gebeuren na de definitieve vaststelling van dit besluit en dit binnen de 30 dagen.

Het verslag van het openbaar onderzoek geeft de formaliteiten van het openbaar onderzoek weer en gaat uitgebreid in op de bezwaarpunten. Hierbij worden alle bezwaarpunten weerlegd.

De bijgevoegde motiveringsnota, integraal deel uitmakende van dit besluit, geeft meer toelichting naar problematiek, het algemeen belang en de onteigeningsnoodzaak van dit project.

De bijgevoegde projectnota, integraal deel uitmakende van dit besluit, beschrijft het project en de te realiseren werken evenals de voorziene termijnen, realisatievoorwaarden en beheersmodaliteiten. Op basis van de geleverde bezwaarschriften in de rooilijnprocedure zal er een kleine wijziging gebeuren aan de rooilijn ter hoogte van inneming 4 waardoor de afbeelding in de nota wordt aangepast. Deze wijziging heeft geen invloed op onderhavige onteigeningsdossier maar wordt voor de volledigheid meegegeven.

Aan de gemeenteraad wordt gevraagd om het verslag van het openbaar onderzoek waarbij de bezwaren worden behandeld goed te keuren .

Vervolgens vragen we een definitieve goedkeuring van de motiveringsnota ,de projectnota en het onteigeningsplan waardoor het definitief onteigeningsbesluit wordt vastgesteld.

Er waren reeds verschillende minnelijke gesprekken met de eigenaar van inneming 1 (waarbij het schattingsverslag werd overlopen) doch deze gaf aan niet in te gaan op het minnelijke aanbod van de Stad Gent.

### **Bijgevoegde bijlage(n):**

- 20201112\_NO\_motiveringsnota.pdf (deel van de beslissing)
- onteigeningsplan (deel van de beslissing)
- bezwaarschrift inneming 1
- bijlage bezwaarschrift inneming 1
- 20210325\_NO\_definitieve projectnota Vinkenslagstraat.pdf (deel van de beslissing)
- verslag openbaar onderzoek (deel van de beslissing)

### **Niet-digitale bijlage(n):**

Volgende niet-digitale bijlagen maken deel uit van het gemeenteraadsdossier en liggen, van zodra de agenda voor de gemeenteraad wordt verstuurd, ter inzage bij de Dienst Bestuursondersteuning:  
(Oplijsting bijlagen)

### **Beslissing**

**Op voorstel van het college van burgemeester en schepenen**

**Beslist het volgende:**

- Met unanimitéit

#### **Artikel 1:**

Keurt goed het verslag van het openbaar onderzoek dat bij dit besluit wordt gevoegd.

#### **Artikel 2:**

Keurt definitief goed de motivering van het algemeen nut en de onteigeningsnoodzaak, zoals uiteengezet in de motiveringsnota die bij dit besluit wordt gevoegd .

#### **Artikel 3:**

Keurt definitief goed de projectnota die bij dit besluit wordt gevoegd.

**Artikel 4:**

Keurt definitief goed het onteigeningsplan dat bij dit besluit wordt gevoegd.

**Artikel 5:**

Stelt het definitief onteigeningsbesluit ter realisatie van het rooilijnplan voor het fiets- en wandelpad tussen de Hoevestraat, de Vinkeslagstraat en de Frans Louwersstraat vast.

**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

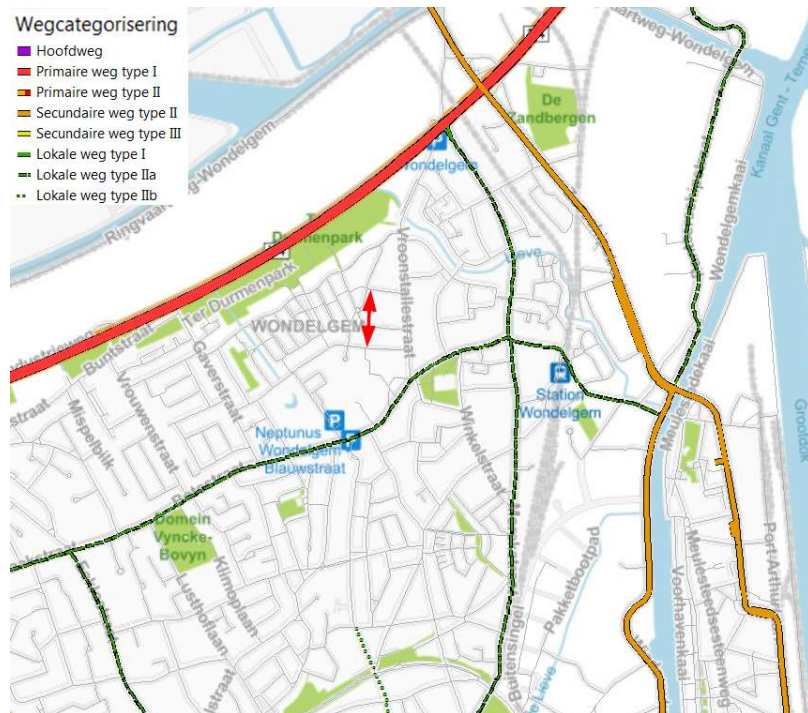
De deelgemeente Wondelgem wordt doorkruist door trein -en tramsporen. De lokale trein Eeklo – Ronse stopt o.m. aan Wondelgem Station. Tramlijn 1 verbindt Wondelgem met Evergem in het noorden en Gent-Centrum, Gent-Sint-Pieters en Flanders Expo in het zuiden. Ter hoogte van de projectzone telt deze tramlijn 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 Evergemstesteenweg – 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 Evergemstesteenweg – 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

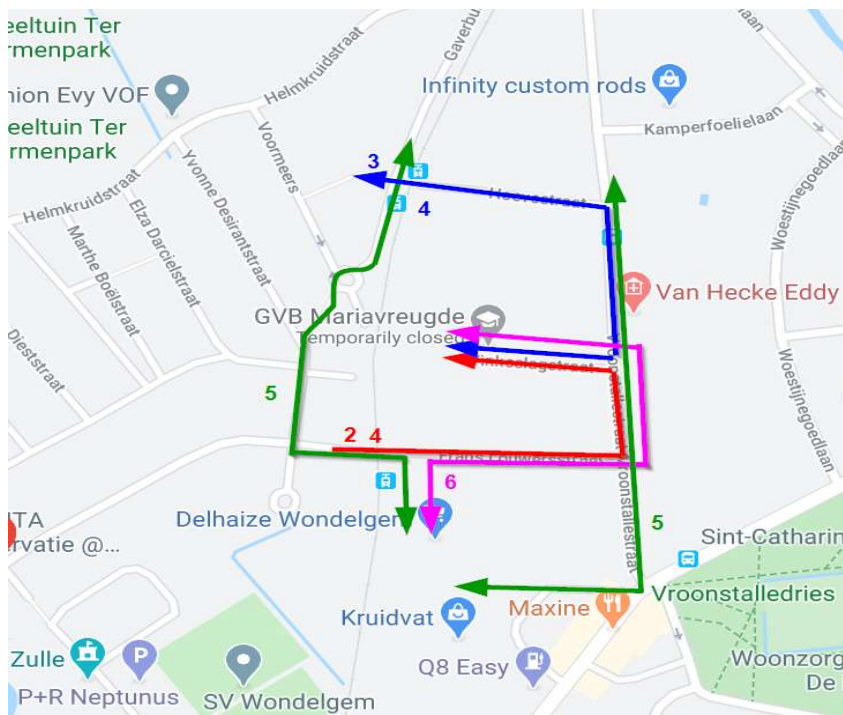
De hoge verkeersdruk in de omgeving kenmerkt zich door veel doorgaand verkeer in straten zoals de Vroonstallestraat. Niet toevallig is deze straat ook een belangrijke as voor het gemotoriseerd verkeer én fietsverkeer richting de R4 en de Evergemsesteenweg. Zeker in schoolomgevingen wordt dit verkeer 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:

- 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.
- 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.

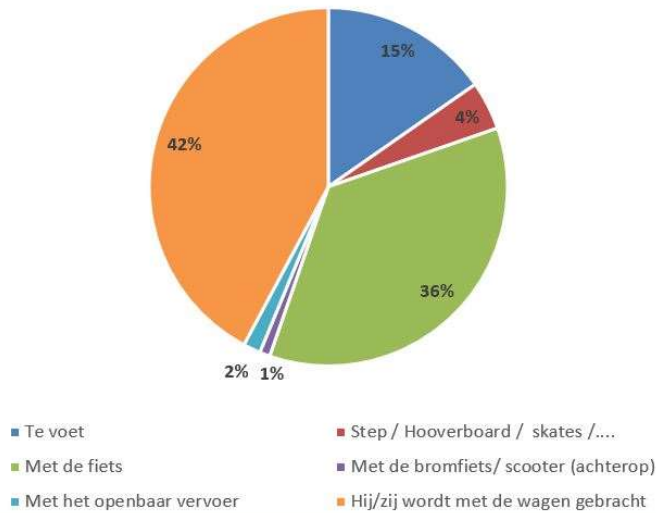
Met de inschrijvingsprocedure die er in Gent wordt gevolgd bij de schoolkeuze wordt er echter sterk ingezet op de nabijheid van de school. Eén van de voordelen van dit nieuwe inschrijvingsbeleid is dat schoolkinderen geen lange verplaatsingen meer moeten afleggen naar de school; wat een motivatie zou 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

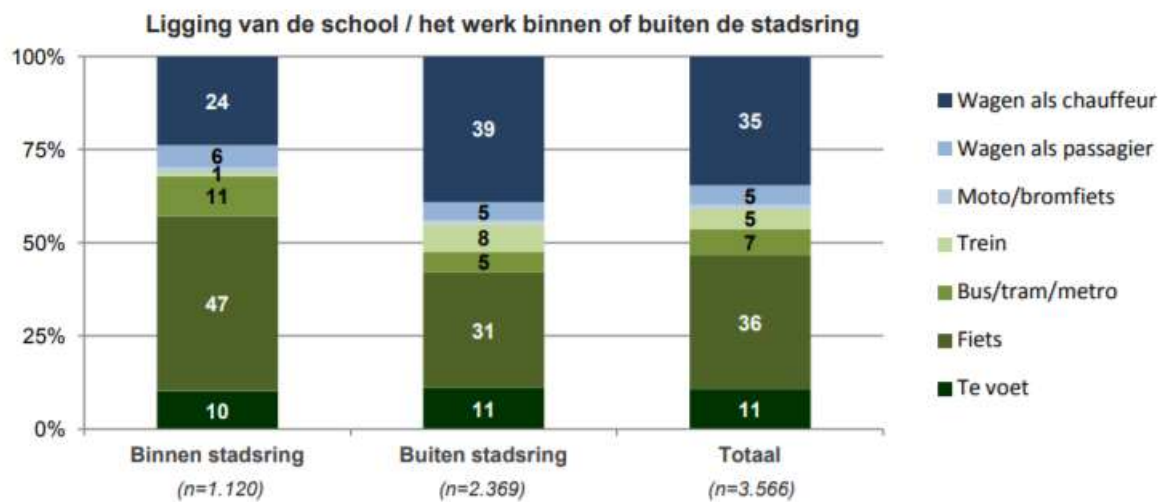
ook een nieuwe ingang ingericht in de Vinckelstraat met oog op het te realiseren fiets –en wandelpad.

### Modal Split VBS Mariavreugde

(Bron: Evaluatie 5 jaar schoolstraten 2017-2018)



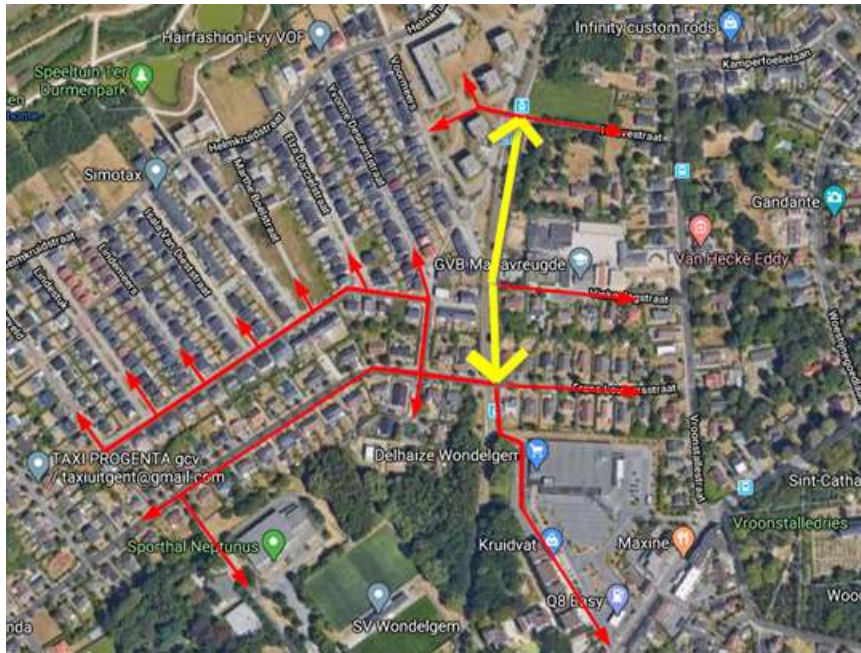
**Figuur 27: Hoofdvervoerswijze, naar ligging van de school / het werk binnen of buiten de stadsring R40 (Aantal verplaatsingen) (N totaal=3.566 verplaatsingen)**



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

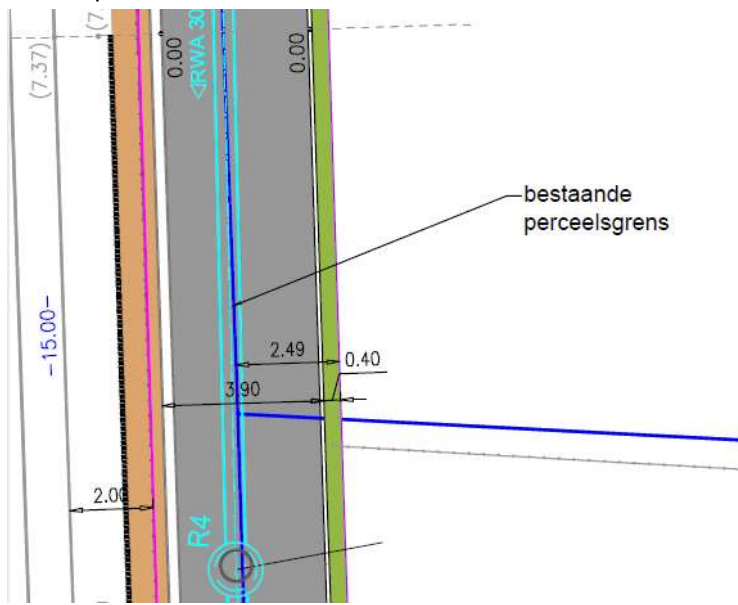
Bij het ontwerp van het fietspad heeft de Stad Gent nauw contacten met haar partner De Lijn gehad om zoveel mogelijk het fiets -en wandelpad op haar eigendom te gaan plaatsen. De Lijn hanteert wel een aantal veiligheidsmarges namelijk:

- 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.

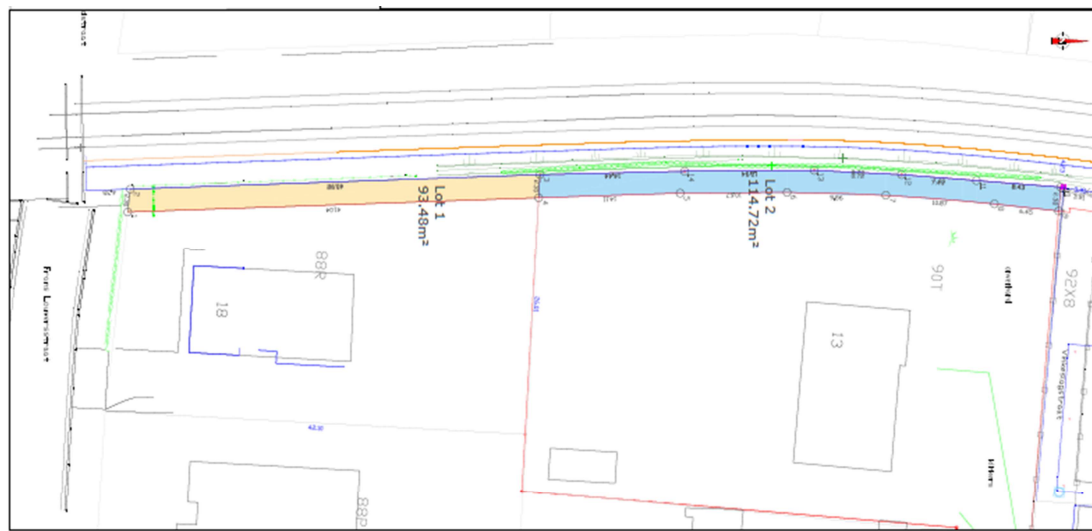
Bijkomend volgt de Stad de aanbeveling van het vademecum fietsvoorzieningen. Om fietsers in dubbelrichting en voetgangers op het nieuwe fiets –en wandelpad elkaar te laten kruisen moet er voldoende circulatiebreedte worden voorzien. Het vademecum geeft als aanbevolen breedte voor een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad 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

een tekort van 2,30 meter blijft bestaan voor de realisatie van een voldoende breed fiets -en wandelpad.



Daarom is de Stad Gent genoodzaakt om grond te gaan verwerven van de aanpalende percelen.



De Stad Gent hanteert het principe om altijd eerst een minnelijk akkoord te gaan bereiken met de eigenaars.

Dit traject resulteerde in een minnelijk akkoord met de eigenaars van inneming 2 en 3.

Voor de inneming 4 lopen er positieve eindgesprekken met de eigenaar in het kader van een verkavelingsvergunning waardoor een onteigeningsprocedure hier niet is aangewezen.

Voor inneming 1 werden ook verschillende gesprekken gevoerd maar kon geen akkoord worden bereikt.

Bijgevolge is de stad genoodzaakt om de onteigeningsprocedure hiervoor op te starten.

## **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>.

//



DEPARTEMENT PUBLIEKE RUIMTE

Projectbureau Ruimte  
Landmeetcel

GENT, 30e AFDELING WONDELGEM SECTIE C

PERCEELNUMMERS: 88R

Frans Louwersstraat 18  
Pad langs trambedding

Onteigeningsplan

DATUM: 5/10/2020

SCHAAL:1/250

ONDERTEKENDE  
LANDMETER-EXPERT

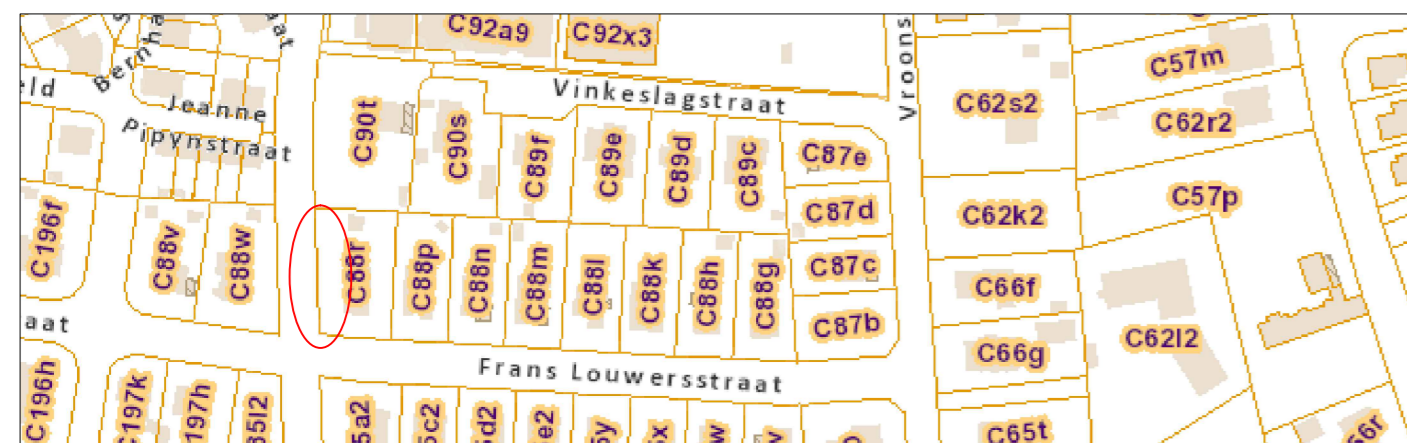
MARIJKE BRONDEEL  
KAD150010

GEZIEN EN GOEDGEKEURD DOOR DE  
ONDERGETEKENDE DIRECTEUR

Nele Somers, i.o.v. Ilse Verschoore

ILSE VERSCHOORE

Liggingplan (schaal:1/2500)



Voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van ....  
De algemeen directeur De voorzitter van de gemeenteraad  
Stad Gent en OCMW Gent

Mieke Hullebroeck Zeneb Bensafia

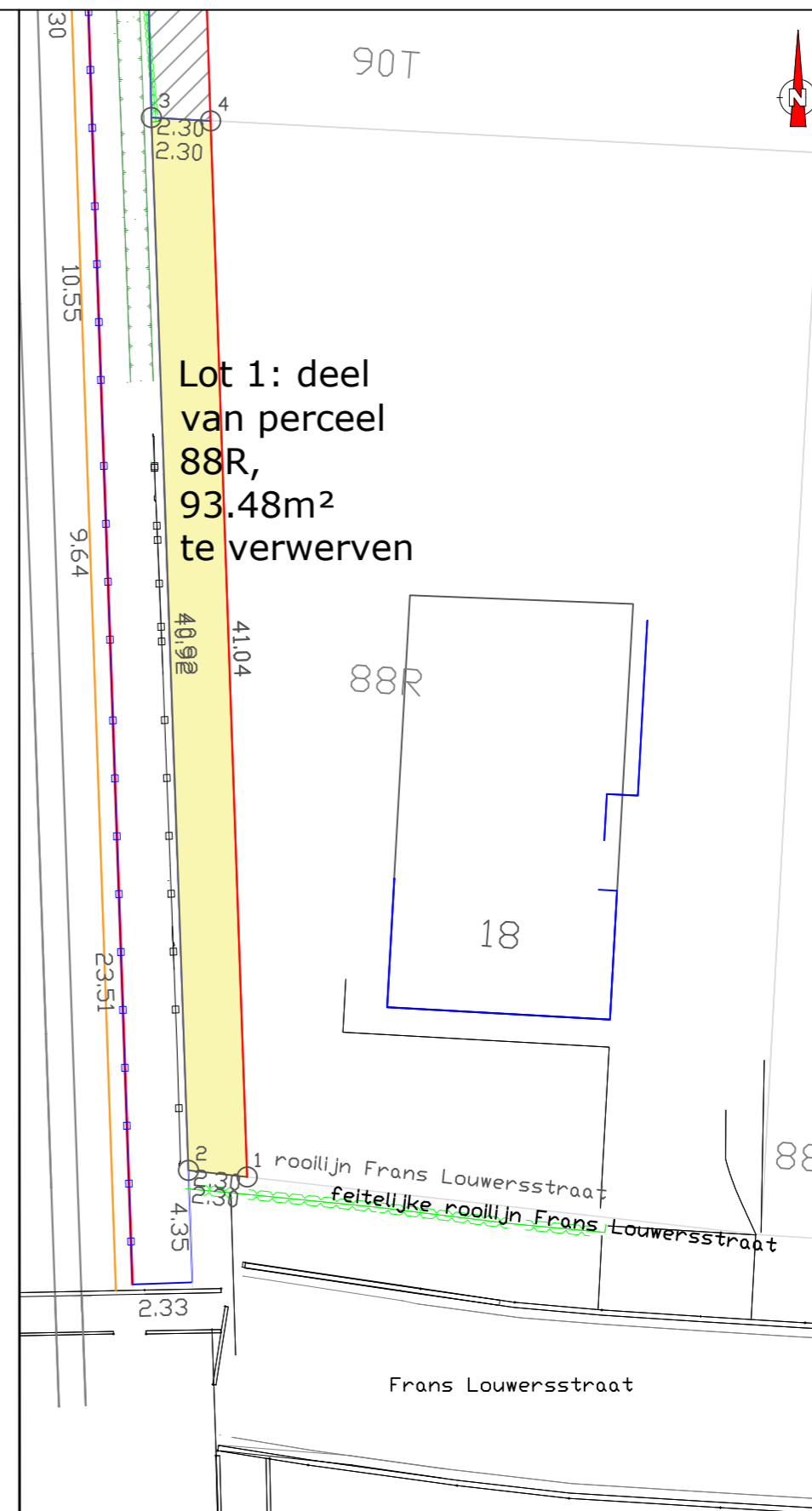
Het college van burgemeester en schepenen bevestigt dat onderhavig plan  
ter inzage van het publiek werd neergelegd van ..... tot.....

De algemeen directeur Voor de burgemeester  
(Bij delegatie van 24/01/2019)

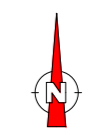
Mieke Hullebroeck Filip Watteuw  
eerste schepenen en Schepenen van Mobiliteit, Publieke Ruimte en Stedenbouw

Definitief vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van ....  
De algemeen directeur De voorzitter van de gemeenteraad  
Stad Gent en OCMW Gent

Mieke Hullebroeck Zeneb Bensafia



Lot 1: deel  
van perceel  
88R,  
93.48m<sup>2</sup>  
te verwerven



Puntenlijst [Lambert-72]		
Nr	X	Y
1	103625.27	197988.44
2	103622.98	197988.70
3	103621.54	198029.59
4	103623.84	198029.46

Legende:

- te onteigenen lot
- kadastrale grens (informatief)
- kadastraal gebouw (informatief)
- gemeten gebouw
- haag
- bestaande afsluiting
- sporen
- nieuwe rooilijn fietspad
- ontworpen afsluiting

Bij de opmaak van dit plan werd rekening  
gehouden met:

- de bestaande toestand
- het verkavelingsplan opgemaakt door Dhr Jan Van Reeth en goedgekeurd onder het nummer 1981WO023/00
- het proces-verbaal van meting opgemaakt door Dhr Wille Roger, op 12/10/1988
- het plan "Verlenging tramlijn-1 naar Wondelgem, liggingplan van de te onteigenen percelen, plannummer 1K/81/2386-02 opgemaakt door M.I.V.G. op 15/01/1980

Beschrijving van de grenzen:

- 1-2-3: huidige perceelsgrens, vastgelegd in het plan van landmeter Jan Van Reeth op 28 april 1987
- 1-4: nieuwe perceelsgrens, grens aan te leggen fietspad, rooilijn volgens het rooilijnplan opgemaakt door M. Brondeel op 5/10/2020

Lot 1: beschreven door de punten 1-2-3-4, deel van perceel 88R, Frans Louwersstraat 18, Wondelgem, met een oppervlakte van 93.48m<sup>2</sup>

nr	Kadastraal perceel	opp kad.perc.	opp te onteigenen	eigenaar	Onteigenende instantie
1	Gent 30e Afd Sie C, 88R	1001m <sup>2</sup>	93.48m <sup>2</sup>	Vanderghote Ivan, Audenaert Frieda,	Stad Gent

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

## Inhoud

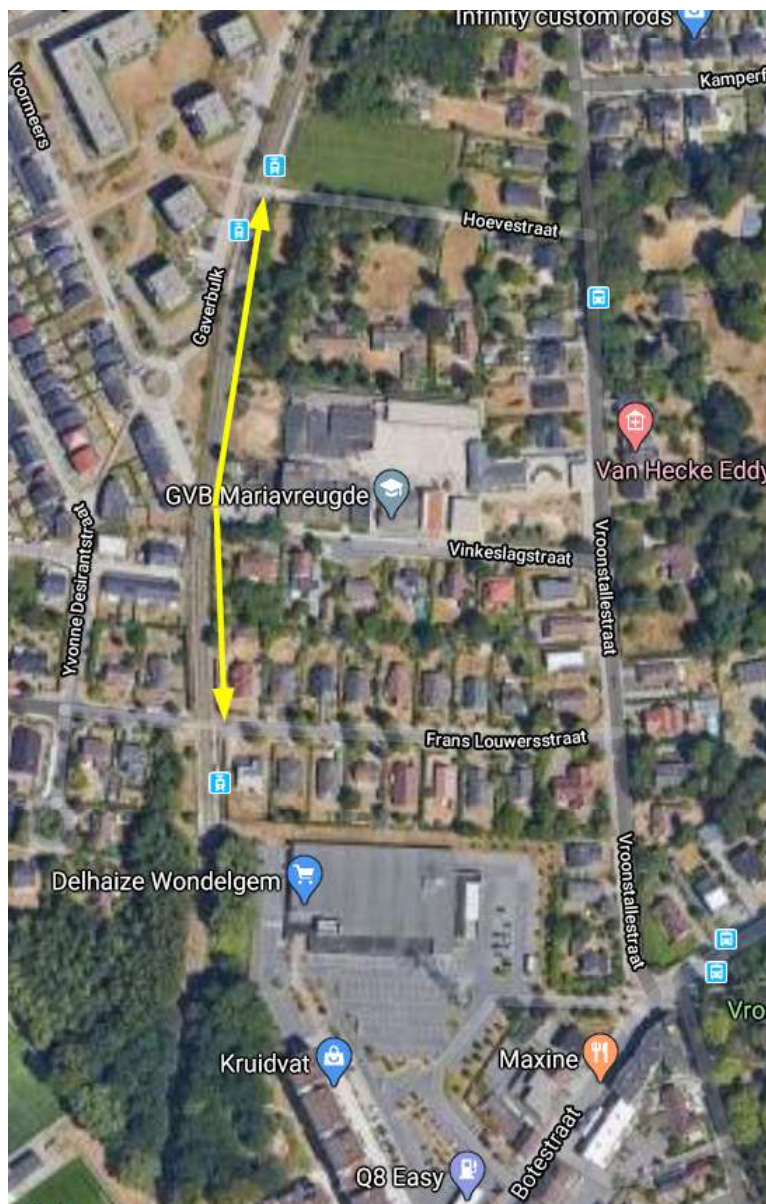
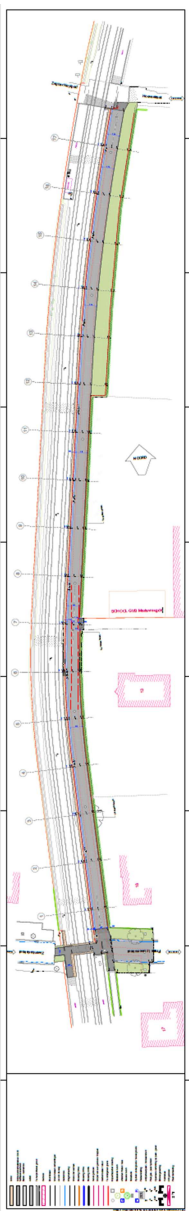
1. Projectplan .....	3
1.1. Plan .....	3
1.2. Beschrijving nieuw fiets –en wandelpad .....	4
1.3. Uit te voeren werken.....	4
2. Realisatietermijnen .....	5
3. Realisatievoorwaarden.....	5
3.1. Kostprijs project .....	5
3.2. Verwerving of verkrijgen erfdienstbaarheid .....	5
3.3. Inrichting.....	6
4. Beheersmodaliteiten van het openbaar domein. ....	6

# PROJECTNOTA: VINKENSLAG

## 1. Projectplan

### 1.1. Plan

De projectzone bevindt zich in de deelgemeente Wondelgem, meer bepaald langsheen de tramspoorlijn Gent-Evergem, tussen de Frans de Louwersstraat en de Hoevestraat. Het project betreft de realisatie van een fiets –en wandelpad van 3m90 breed, die de bereikbaarheid van de school GVB Mariavreugde en de tramhaltes en de doorwaarderbaarheid van de buurt sterk zal verbeteren.



Kaart I: Ontwerp

Kaart II: Situeringplan

## 1.2. Beschrijving nieuw fiets –en wandelpad

Het fiets –en wandelpad zal in dubbelrichting worden gebruikt. Om voetgangers en fietsers in dubbelrichting op het nieuwe fiets –en wandelpad comfortabel te laten kruisen moet er voldoende breedte worden voorzien. Het vademecum fietsvoorzieningen geeft als aanbevolen breedte voor een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad 2m50. Voor voetgangers wordt er aanbevolen om een breedte van minimaal 1m50 te voorzien. Gezien er op piekmomenten, m.n. voor en na schooltijd tezelfdertijd veel voetgangers en fietsers worden verwacht op dit fiets –en wandelpad is het dan ook wenselijk dat de nodige breedte voor zowel voetgangers als fietsers wordt ontworpen. Voor dit fiets –en wandelpad is een breedte voorzien van 3m90, wat quasi overeenkomt met de cumulatieve minimumbreedtes voor zowel dubbelrichting fiets- als voetgangersverkeer.

Daarnaast werd ook rekening gehouden met:

- De eis van De Lijn om een afstand te voorzien van minimaal 2m tussen de buitenste spoorrail en de nieuwe afsluiting. Deze 2m is dan ook noodzakelijk voor het veilig kunnen uitvoeren van onderhoudswerken aan het spoor en het beperken van tramonderbrekingen.
- Zowel aan de kant van de tramsporen als aan de kant van de woningen wordt een afsluiting geplaatst waarbij een schrikstrook, inclusief kantstrook of trottoirband, wordt voorzien van 30 tot 40 cm tussen de nieuwe afsluiting en het fiets –en wandelpad. 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 reeds een schrikafstand van 30 tot 40 cm werd vrijgehouden.

Het fietspad zal over de volledige lengte worden aangelegd in asfalt. Aan weerszijden van deze asfaltloper worden een kantstrook in beton of trottoirbanden voorzien. Deze kantstroken vormen eveneens de overgang naar het grind voor het onderhoudspad (kant tramsporen) en naar de grasberm (kant huizen).

Het project fiets –en wandelpad Vinkenslag zal langsheen de tramsporen op volgende locaties aansluiten op de bestaande wegenis:

- Ter hoogte van de Hoevestraat (in beheer van de Stad Gent)
- Ter hoogte van de Vinkenslagstraat (in beheer van de Stad Gent), meer bepaald op de 4 meter brede doorsteek die de school reeds realiseerde op het einde van de nu nog doodlopende Vinkenslagstraat
- Ter hoogte van de Frans Louwersstraat en de doorsteek naar de Delhaize Wondelgem (beide wegenis in beheer van de Stad Gent) en de tramoversteek (in beheer van De Lijn)

## 1.3. Uit te voeren werken

De uit te voeren werken zijn:

- aanleg van nutsleidingen (openbare verlichting) ;
- aanleg van een gescheiden gravitaire RWA riolering;
- aanleg van fietspad/wandelpad, met kantstroken en borduren ;
- plaatsen van afscheiding tussen privaat domeinen en De Lijn en afwerken

Het conceptontwerp voor deze werken is afgerond maar vooraleer deze werken kunnen worden aangevat, moet het voortraject tot realisatie van het project nog verder worden afgewerkt :

- uitwerking gecoördineerd voorontwerp tot ontwerp- en uitvoeringsdossier ;
- omgevingsvergunning voor de uit te voeren werken.

## **2. Realisatietermijnen**

De realisatietermijnen zijn momenteel nog niet gekend en hangen af van de onteigeningsprocedure.

Onder voorbehoud van een vlotte administratieve afhandeling van het dossier zijn volgende werken ingeschat om op te starten:

- aanleg van nutsleidingen (OV) : 2<sup>e</sup> kwartaal 2021 ;
- integrale heraanleg van het openbaar domein (aanleg riolering, wegenis, groenzones, ...) : 1<sup>e</sup> kwartaal 2022.

## **3. Realisatievoorwaarden**

Een cruciale realisatievoorwaarde is het verwerven of in gebruik krijgen van de als fiets- en wandelpad te verhardende terreinen.

Een andere cruciale realisatievoorwaarde is het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor de uit te voeren integrale heraanleg van het openbaar domein.

### **3.1. Kostprijs project**

Kostprijs project : de kostprijs voor aanleg van nieuwe fiets en voetpad (zoals vermeld onder punt 1.1. t.e.m. 1.2) wordt geraamd op € 143.000,- (excl. btw), dit is 100% voor Stad Gent.

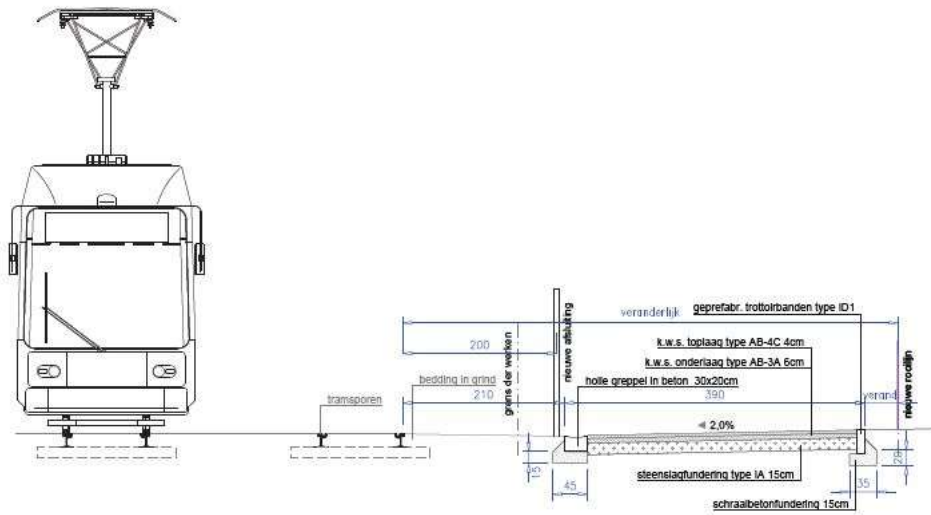
### **3.2. Verwerving of verkrijgen erfdienstbaarheid**

Voor de realisatie van het fiets –en wandelpad moeten 4 innemingen worden verworven. Vandaag is er voor 3 innemingen een akkoord met de eigenaars of is de Stad al eigenaar.

Voor de grondstrook in eigendom van De Lijn, die eveneens noodzakelijk is voor de realisatie van het fiets –en wandelpad, is een erfdienstbaarheid van overgang bedongen. De Lijn verplaatste reeds de tramhalte aan de Frans Louwersstraat naar de zuidkant van de Frans Louwersstraat om het nieuwe fiets- en wandelpad mogelijk te maken.

### 3.3. Inrichting

ONTWORPEN PROFIEL 1



## 4. Beheersmodaliteiten van het openbaar domein.

Na voorlopige oplevering maakt het fietspad onderdeel uit van het openbaar domein. Vanaf dan zijn de reguliere beheersmodaliteiten van de Stad Gent van toepassing.

//



# Verslag openbaar onderzoek in het dossier “Fiets en wandelpad tussen de hoevestraat , de Vinkeslagstraat en de Frans Louwersstraat”

## **Formaliteiten ter uitvoering van het openbaar onderzoek:**

De gemeenteraad heeft op 14 december 2020 het ontwerp van rooilijnplan voor een fiets- en wandelpad tussen de Hoevestraat, de Vinkeslagstraat en de Frans Louwersstraat en het daaraan gekoppelde onteigeningsbesluit voorlopig vastgesteld.

In toepassing van artikel 33 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 en het Decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019 werd over het ontwerp-rooilijnplan en het voorlopig vastgestelde onteigeningsbesluit van 1 februari 2021 tot en met 2 maart 2021 een gezamenlijk openbaar onderzoek gehouden.

Alle eigenaars en houders van een zakelijk recht op een perceel of een goed dat is opgenomen in het rooilijnplan (en onteigeningsplan) werden individueel per aangetekende brief in kennis gesteld van het openbaar onderzoek. De postbewijzen van de aangetekende zendingen zijn afgestempeld op 18 januari 2021.

Het openbaar onderzoek werd bekendgemaakt door aanplakking van een bericht aan het Stadhuis op 12 januari 2021, door aanplakking van een bericht ter plaatse op 15 januari 2021, door publicatie van een bericht in het Belgisch Staatsblad van 15 januari 2021 en door publicatie van een bericht op de website van Stad Gent op 24 januari 2021.

Het volledige dossier werd op 22 januari 2021 neergelegd in het Administratief Centrum Gent Zuid, Balie Bouwen, en was vanaf 25 januari 2021 digitaal ter inzage op de website van Stad Gent, waar het tot het sluiten van het onderzoek door iedereen kon ingekeken worden.

Er werden vijf bezwaarschriften ingediend.

Hiervan was er één bezwaarschrift dat zowel tegen het ontwerp-rooilijnplan als tegen het voorlopig onteigeningsbesluit werd ingediend.

Dit bezwaarschrift wordt hieronder behandeld.

## Behandeling van de bezwaarschriften

- Bezwaarschrift 1

### 1) De onteigening streeft geen algemeen belang na

- i) De bezwaarschrijver geeft aan dat het project niet afdoende het algemeen nut nastreeft door het verwijzen naar het voorzien van een veilig en volwaardig autovrij alternatief van de Vroonstallestraat en het verbeteren van de bereikbaarheid van de basisschool Mariavreugde.**

De aanleg van een veilig autovrij alternatief voor de zwakke weggebruiker (waaronder schoolgaande jeugd) evenals het stimuleren van ecologisch verantwoorde mobiliteitsmiddelen kan bezwaarlijk als geen doelstelling van algemeen belang worden aanzien.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

- ii) De bezwaarschrijver verwijst naar de motiveringsnota waarin wordt verwezen naar het te smalle voetpad en fietspad in de vroonstallestraat doch dit probleem zou worden aangepakt met de heraanleg van het verkeersplateau voorzien in 2021 en de mogelijke inrichting van een fietsstraat.**

De werken gepland in 2021 aan de Vroonstallestraat hebben geen impact op gans de straat maar zijn zeer lokaal. Hierbij zal er in één van de bestaande bermen (kant waar geen bomen staan) een voetpadbestrating worden aangelegd zonder aan de indeling van de straat te komen. Deze ingreep vloeit voort uit een klacht van de buurt die vaststelt dat bij regenachtige dagen de passanten door de grond/grind moeten lopen.

Het verkeersplateau zal tevens worden heraangelegd en een snelheidsremmend effect hebben, maar het feit blijft wel dat de straat te smal is om een voetpad aan twee zijden, fietspaden en een rijbaan te voorzien voor gemotoriseerd verkeer.

Er wordt bekeken om met de topaagvernieuwing van de Vroonstallestraat in 2022 een fietsstraat in te richten, maar dit zal zeker niet alle problemen met de Vroonstallestraat verhelpen:

- de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer zullen niet ineens dalen
- de manoeuvres waarnaar wordt verwezen op het kruispunt met de Vinkeslagstraat zullen ook niet ineens verdwijnen
- de infrastructuur voor de voetgangers verbetert, maar blijft suboptimaal voor een schoolomgeving

Het vermelden van deze heraanleg in de motiveringsnota had misschien voor de volledigheid wel beter worden gedaan maar zal in essentie geen afbreuk doen aan de motivering van het onteigeningsdoel van dit fietspad.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

- iii) De bezwaarschrijver verwijst naar de keuze om de voortuin van de 11 tot 14 aanpalende woningen niet als optie te weerhouden? De Vroonstallestraat heeft tussen de Frans Louwersstraat en de Hoevestraat langs één zijde parkeerplaatsen die zouden kunnen worden gesupprimeerd voor een fietspad. De inwoners hebben bovendien een parkeerplaats op eigen terrein zodat het supprimeren hiervan geen probleem is. Indien alsnog een onteigening nodig zou zijn zou dit veel beperkter zijn en bovendien met een impact die veel beperkter is aangezien er al een straat is gelegen en al verkeersbewegingen aanwezig zijn. De reden om deze keuze niet te maken is louter vanuit financiële overwegingen en niet vanuit algemeen belang om niet vanuit het algemeen belang om de meest verkeersveilige verbinding en omgeving te realiseren voor zachte weggebruikers**

Het supprimeren van parkeerplaatsen in de Vroonstallestraat zou sowieso niet voldoende zijn om hier zonder onteigeningen volwaardige fietspaden in te krijgen van minimaal 1m75 aan weerszijden conform het vademecum fietsvoorzieningen met daarnaast ook nog voetpaden.

De optie om gans de Vroonstallestraat te gaan onteigenen wordt in de motiveringsnota bekeken:

*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.*

Het inzetten op een volledig autovrije parallelle route voor fietsers en voetgangers die direct aansluit op de tramhaltes Hoevestraat en Lange velden en met een goede aansluiting op de Zwembadstraat en Gaverbult en bij uitbreiding al de aanliggende straten zal vanuit het standpunt van verkeersveiligheid steeds de te prefereren optie zijn.

Deze optie heeft een impact op slechts 5 percelen waarbij er maar bij 3 eigenaars effectief grond moet worden aangekocht. Hierbij gaat het om een strook grond gelegen naast de tramsporen die voornamelijk zij- of achtertuin is en die bovendien wordt afgesplitst van percelen die een grootte van 1000 m<sup>2</sup> en meer hebben.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

- iv) De bezwaarschrijver stelt dat door het herinrichten van de Vroonstallestraat tot een schoolstraat in combinatie met een herinrichting gericht op fietsers en voetgangers een antwoord kan worden geboden aan alle beschreven problematieken en dit alles ten goede komt aan alle weggebruikers. Vandaag zal het fietspad enkel de kwetsbare**

## **gebruikers gaan helpen zonder de kern van het probleem in de Vroonstallestraat aan te pakken**

In de motiveringsnota werd al geduid waarom een schoolstraat in de Vroonstallestraat geen optie is: *Gezien de Vroonstallestraat een belangrijke verbinding is voor doorgaand verkeer tussen de Vroonstalledries en de Liefkensstraat is de inrichting van een schoolstraat niet mogelijk.* Hierop ingrijpen zou ook een impact kunnen hebben op de verkeerscirculatie in de wijk. Daarbij mag ook niet worden vergeten dat een schoolstraat ook inspanningen vraagt van de school en ouders (extra begeleiding).

De 'kern van het probleem' in de Vroonstallestraat wordt zoveel mogelijk opgelost met het aanleggen van een voetpad, een verkeersplateau en het eventueel realiseren van een fietsstraat, maar dit zal niet alle problemen oplossen zoals hierboven reeds vermeld.

Door het realiseren van het fiets -en wandelpad willen we wel de **buurtbewoners én scholieren** stimuleren om zich vaker met de fiets, te voet of per tram te verplaatsen. Doordat voetgangers en fietsers gebruik kunnen maken van het nieuwe wandel -en voetpad zorgt dit voor meer ruimte voor de weggebruikers die wel in de Vroonstallestraat moeten zijn.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

- v) **De bezwaarschrijver verwijst naar de motivatienota die stelt dat voetgangers en fietsers vanuit de Zwembadstraat de Vroonstallestraat 2 maal moeten oversteken en dat dit een omweg zou betekenen ten opzichte van het aan te leggen fietspad. Dit fietspad zal ook de bereikbaarheid van de tramhaltes in de Hoevestraat en Langeveld verbeteren. Dit zal echter niet wegnemen dat er nog steeds fietsers , voetgangers en wagens via de Vroonstallestraat zullen komen omwille van de ligging van de fietsenstalling van de basisschool Mariavreugde, de doorsteek richting de Botestraat of Evergemsesteenweg. De oversteekbaarheid kan worden opgelost met een herinrichting van de straat. Bovendien zal het fietspad geen oplossing bieden aan de hoge snelheid op de Vroonstallestraat.**

Dat er nog steeds voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer gebruik zullen maken van de Vroonstallestraat klopt uiteraard. Dit is dan ook de reden om al wel ingrepen te doen in de Vroonstallestraat (aanleg voet aan één zijde, evt. fietsstraat, verkeersplateau om de snelheid naar omlaag te krijgen), maar zoals hierboven al aangehaald zal dit niet alle problemen in de Vroonstallestraat wegnemen. De oversteekbaarheid zou ook verbeterd kunnen worden, maar zal echter nooit zo veilig kunnen zijn als het autovrije fiets -en wandelpad.

Wat het argument van de fietsenstalling van de school betreft: het is heel duidelijk dat de school het fiets- en wandelpad heel sterk zal aanprijzen bij de leerlingen, ouders en leerkrachten gezien dit een volledig autovrij alternatief is voor de Vroonstallestraat. Met het oog op de realisatie van het fiets- en wandelpad realiseerde de school al een nieuwe ingang op de locatie hieronder aangeduid en bouwden ze hier vlakbij ook een nieuwe fietsenstalling die door alle scholieren gebruikt kan worden. Het klopt dat er nog steeds een fietsenstalling zal blijven ter hoogte van de Vroonstallestraat gezien deze

fietsenstalling nog steeds interessant zal blijven voor de fietsers komende van de straten ten oosten van de Vroonstallestraat.

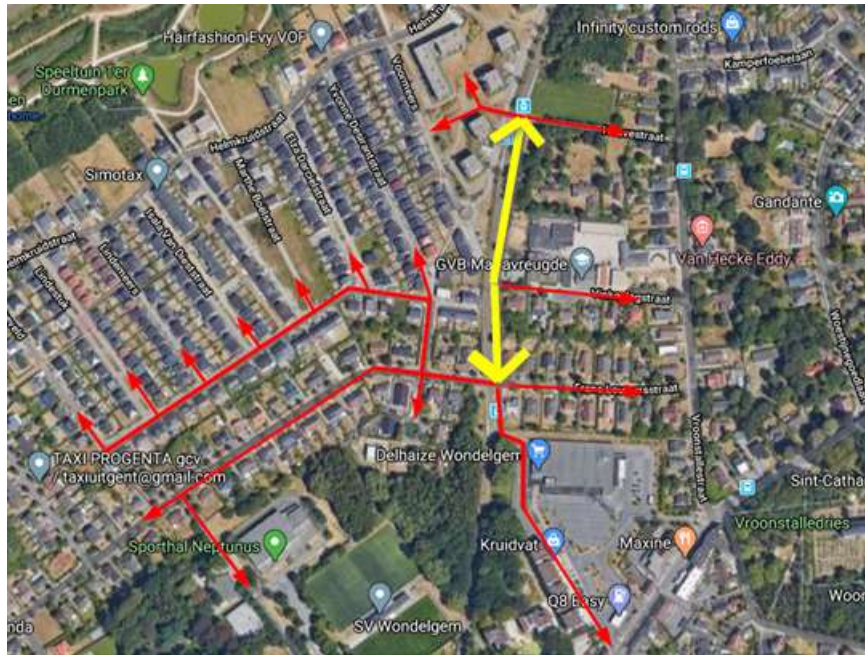


Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

- vi) De bezwaarschrijver geeft aan dat de onteigening in het belang van de school Mariavreugde is ingegeven i.p.v. van het algemeen belang. Een onteigeningdoel dat slechts beperkt functioneel zal zijn tijdens de schoolperiode/uren.

Het klopt dat de scholieren, ouders en leerkrachten van de school sterk gebaat zullen zijn bij het fiets- en wandelpad en dat het gebruik van het pad buiten de schoolperiode/uren minder intens zal zijn. Onderstaande kaart geeft echter ook wel het potentieel aan van dit fiets- en wandelpad voor de omliggende straten. Functies zoals de tramhaltes en de verschillende winkels aan de Botestraat worden beter bereikbaar op elk moment van de dag.

Concreet zal dit fiets- en wandelpad ten gunste van de schoolgaande jeugd en buurtbewoners zijn die zich op een aangename en veilige manier zullen kunnen verplaatsen.



Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

- vii) De bezwaarschrijver geeft aan dat de toegankelijkheid van winkels eveneens kan gebeuren via een doorsteek naar de parking van Delhaize en het fietspad niet noodzakelijk is, maar stelt dat de eigenaar van Delhaize niet op de hoogte is van een afspraak om deze parking te gaan gebruiken voor ouders die kinderen afhalen in de school. Bovendien is het zo dat deze parking geen oplossing biedt voor het verkeer van de Liefkensstraat en omgeving dat nog steeds de Vroonstallestraat zal gebruiken om dan hun kinderen af te zetten in Vinkeslagstraat aan het begin van het fiets- en wandelpad ter hoogte van zijn eigendom dit met alle parkeeroverlast tot gevolg.

De bezwaarschrijver geeft tegenstrijdige info door enerzijds zich te beroepen op de doorsteek naar de Parking Delhaize maar anderzijds deze in vraag te stellen aangezien de Delhaize niet op de hoogte zou zijn.

Vooreerst kan worden meegegeven dat de doorsteek naar Delhaize slechts een klein onderdeel van project omvat en zelfs niet in het rooilijndossier is vervat. Een groot deel van de schoolgaande jeugd zal van de Lange Velden komen en heeft op dat moment geen baat bij deze doorsteek. Vanzelfsprekend is deze doorsteek belangrijk voor de winkelende buurtbewoner evenals de ouders die hun kind komen ophalen.

In het verleden was er mondeling akkoord met Delhaize dat de ouders de parking mochten gebruiken om hun kinderen te komen ophalen. Deze gewoonte bestaat al jaren tot op vandaag. Recent contact met Delhaize bevestigde dat ze dit wandelpad willen behouden voor hun klanten. Het is bovendien niet uitgesloten dat diezelfde ouders ook klanten zijn van de winkel die snel voor de schoolbel hun boodschappen doen.

In de Vroonstallestraat geldt er enkelrichtingsverkeer in noordelijke richting tussen de Botestraat en de Kamperfoelielaan. Ouders die hun kinderen met de wagen afzetten

komen dus enkel vanuit het zuiden aangereden. De Vinkeslagstraat wordt in het begin en einde van de schooldag ingericht als schoolstraat en zover gekend blijft dit ook zo. Er zou zich dus geen parkeeroverlast mogen voordoen in de Vinkeslagstraat. Bovendien zijn we er ook van overtuigd dat dit voet- en wandelpad juist een stimulans zal zijn voor ouders, scholieren en leerkrachten om te kiezen voor duurzame vervoersmodi, nl. te voet, fiets of tram i.p.v. de wagen.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

## 2) De evenredigheidstoets

- i) **De bezwaarschrijver geeft aan dat de onteigening een enorme impact heeft op zijn leef- en woonkwaliteit. De voorziene inname heeft een impact op de meest waardevolle buitenruimte op het perceel van de bezwaarschrijver waar hij optimaal van de zon kan genieten. Door de impact van de inname zal zijn afsluiting tot tegen zijn terras komen en zal de kwalitatieve beplanting ( inclusief de grote waardevolle eik) worden verwijderd.**

Bij de opmaak van het onteigeningsplan werd zoveel mogelijk getracht de impact op de woning van de onteigende te beperken. Vandaag zal er een strook van 2.30 worden verworven. De nieuwe rooilijn zal gerekend op de hoeken van de woning respectievelijk 5.66 m en 7.10 meter van de woning staan. Zo is de impact van de verwerving op de tuin van de onteigende aanwezig maar is het zo dat de eigenaar het niet onmogelijk wordt gemaakt om alsnog op zijn huidig terras te kunnen zitten en te genieten van de zon. Het klopt inderdaad dat er een aantal planten en bomen zullen worden verwijderd maar deze worden meegenomen in de onteigeningsvergoeding.

De bezwaarschrijver heeft vandaag een perceel van 1001 m<sup>2</sup> wat maakt dat de impact van 93 m<sup>2</sup> aanvaardbaar is en het resterend stuk tuin vandaag nog steeds als groot kan worden aanzien.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

- ii) **Bezwaarschrijver geeft aan dat er wel rekening wordt gehouden met de verzuchtingen van de Lijn evenals de noodzaak om een maximaal breedte van het fiets en wandelpad zonder dat er rekening wordt gehouden met de impact op zijn woning en meent dat een pad van 2.5 meter breed voldoende is. Hij geeft ook aan dat de veiligheids en werkzone van 2 meter door de Lijn niet overal wordt gerespecteerd.**

In het verleden heeft De Lijn mogelijks afgeweken van deze 2 meter zone maar vandaag hanteert ze deze visie zeer strikt en wenst zij ook niet af te wijken van dit concept. Tijdens de onderhandelingen met de Stad Gent was de 2 meter duidelijk niet te bespreken.

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 2.5 meter. Voor voetgangers wordt er aanbevolen om een breedte van minimaal 1.50 meter 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 3.90 meter , wat quasi overeenkomt met de cumulatieve breedtes voor zowel de voetgangers- als fietscirculatie.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

**iii) Bezwaarschrijver vreest een trekpleister voor hangjongeren, vandalisme en sluikstorten en heeft weinig vertrouwen in het onderhoud door de Stad Gent**

De vrees van de eigenaar wordt meegenomen in de buurtwerking van de Stad Gent en is doorgegeven aan de dienst Lokale Preventie en Veiligheid die de klachten verder kan opvolgen.

Hogervermelde criminaliteitsfenomenen evenals een onveiligheidsgevoel mogen echter de ontwikkeling van projecten rond verkeersveiligheid en ecologisch mobiliteit niet tegenhouden.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

**3) De onteigeningsnoodzaak**

**i) De bezwaarschrijver verwijst naar de omzendbrief BB 2011/5 van 14 oktober 2011 evenals rechtsleer waaruit blijkt dat het verwerven van de gronden noodzakelijk moet zijn om het onteigeningsdoel te realiseren en stelt dat de verwerving hier niet noodzakelijk is.**

**Het is onjuist dat de doorsteek de beste van alle alternatieven is.**

**Het tweede alternatief “de herinrichting van de Vroonstallestraat” is een betere oplossing zoals eerder vermeld.**

**Het derde alternatief “de inrichting van de schoolstraat” wordt ook geschrapt doch wordt tegensproken door een zeer recent schrijven van 9 februari 2021 van de Stad Gent waarbij er een toplaagvernieuwing is gepland en de straat wordt omgevormd tot een fietsstraat waarbij de vraag kan worden gesteld of hier geen schoolstraat kan worden ingericht toegankelijk voor alle weggebruikers.**

**Bovendien zijn er verschillende alternatieven niet opgenomen, zijnde :**

- **een voorrangsregeling in de Vroonstallestraat,**
- **het voorzien van een beveiligde oversteek of tunnel ter hoogte van de rotonde waar alle weggebruikers uit de Lange Velden en Gaverbulk kunnen doorsteken**
- **de inname van een beperkte strook van de eigenaar om een pad van 2.50 meter aan te leggen.**

Vooreerst kan worden meegegeven dat het uitvoeringsbesluit van 27 oktober 2017, tot uitvoering van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, de omzendbrief BB 2011/5 heeft opgeheven. Dit neemt natuurlijk niet weg dat de onteigeningsnoodzaak een essentiële onderdeel van de onteigeningsprocedure is. Concreet: is de onteigening nodig om het onteigeningsdoel te realiseren. Hierbij is het dus bepalend dat het doel niet op

een andere wijze kan worden gerealiseerd maar met dien verstande dat er een evenwaardig kwalitatief alternatief kan worden gevonden. Hierbij is het ook belangrijk om de onteigening als ultimum remedium te gaan gebruiken en private eigendommen zo min mogelijk te belasten.

De **herinrichting van de Vroonstallestraat** evenals het aspect van de **schoolstraat** werd reeds hierboven besproken en bleek een minder goed alternatief.

**Het voorstel van de voorrangsregeling:** De voorrangsregeling die wordt voorgesteld, nl. het uitwerken van een voorrangsregeling voor fietsers ter hoogte van de Frans Louwersstraat, is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid geen goed idee. Zowel de Hoevestraat, Vinkeslagstraat als Frans Louwersstraat zijn duidelijk straten met lagere verkeersintensiteiten dan de Vroonstallestraat. De voorrangsregeling aan de Frans Louwersstraat dan toch omdraaien zal door de meeste chauffeurs niet goed worden begrepen en zal bijgevolg de kans op ongevallen verhogen. Bijkomend zal de Vroonstallestraat worden ingericht als fietsstraat wat betekent dat we de volledige Vroonstallestraat in de voorrang zullen steken naar analogie met de andere fietsstraten in Gent en zoals ook wordt aanbevolen door Fietsberaad Vlaanderen.

**De verwijzing naar een bijkomende beveiligde oversteek wordt in de motiveringsnota duidelijk besproken :** *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 oversteeken 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. De andere oversteeken aan de Hoevestraat en de Frans Louwersstraat opgeven, zou voor vele voetgangers en fietsers uit de wijk een grote omrijbeweging zijn.*

Het voorstel van een **tunnel** mag vanuit ruimtelijk aspect niet worden onderschat. Voor het inplannen van de hellingen aan weerszijden van de tramsporen heb je sowieso (nog meer) ruimte nodig. Hierbij komt nog eens de vertraging en overlast op het tramnet en de financiële kost wat maakt dat dit geen realistisch alternatief is. Daarbij komt dat de sociale controle in een tunnel nog veel slechter is dan deze op een gelijkgrondse oversteek. Zeker 's nachts zal deze tunnel dan door velen vermeden worden.

Het alternatief om de **breedte te beperken** werd hierboven reeds besproken.

Bijgevolg worden de voorgestelde alternatieven als minder goed beoordeeld en wordt dit punt verworpen.

- ii) De bezwaarschrijver verwijst naar het pad tussen de Delhaize en de Frans Louwersstraat dat slechts een breedte van 2 meter heeft waardoor een nieuw pad van 3,90 meter niet redelijk kan worden verantwoord.**

Zoals hierboven vermeld is dit pad een erfdienstbaarheid overeengekomen tussen de Delhaize en de aanpalende eigenaar .

Vandaag is dit pad niet conform de normen die we hanteren om een veilig fiets -en wandelpad te gaan inrichten. Het zou toch wel zeer bedenkelijk zijn om dan een fietspad te gaan aanleggen dat afwijkt van de normen van het Vademecum Fietsvoorzieningen evenals de veiligheidsnormen van De Lijn. Als wegbeheerder en aansprakelijke overheid is dit onaanvaardbaar.

Toekomstgericht zal de Stad Gent de verkeersontwikkeling op dit pad evenals het nieuw aan te leggen pad blijven opvolgen en net zoals in elke straat van Gent eventueel bijkomende (veiligheids)maatregelen nemen indien dit gewenst is.

Bijgevolg wordt dit punt verworpen.

//

(adjunct-) algemeen directeur

voorzitter

2021\_GRMW\_00421 - Vaststelling definitief onteigeningsbesluit ter realisatie van het rooilijnplan voor het fiets- en wandelpad tussen de Hoevestraat, de Vinkeslagstraat en de Frans Louwersstraat



QR Connect

Bekijk het document op  
<https://qrconnect.stad.gent>  
met code  
**Xkwt-qeq2-rdKm-9g9a**