

Principe overeenkomst

Ontwikkeling en ontsluiting Technologiepark Ardoyen

ADDENDUM 1 – Noordelijke ontsluitingsweg

#Universiteit Gent

#Stad Gent

#Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer

#vzw Ardoyen

#VVM De Lijn

14 februari 2021

De ondergetekenden:

1. De Stad Gent, zetelend te Gent aan de Botermarkt 1, vertegenwoordigd door de gemeenteraad waarvoor optreden mevrouw Sofie Bracke, schepen van Economie, Handel, Sport en Haven, en mevrouw Mieke Hullebroeck, algemeen directeur, en die handelen in uitvoering van het gemeenteraadsbesluit d.d. ;
2. Vlaamse overheid, Agentschap Wegen en Verkeer, zetelend te Graaf de Ferrarisgebouw, Koning Albert II-Laan 20 bus 4 - 1000 Brussel, vertegenwoordigd door ir. Tom Roelants, administrateur-generaal;
3. Universiteit GENT (hierna “UGent”), ondernemingsnummer 0248.015.142, openbare instelling met rechtspersoonlijkheid, waarvan de bestuurszetel gevestigd is te 9000 Gent, Sint-Pietersnieuwstraat 25, hierbij vertegenwoordigd door rector Rik Van de Walle;
4. Vzw Ardoyen, ondernemingsnummer BE 0875.102.821, Technologiepark-Zwijnaarde 82, 9052 Gent, hierbij vertegenwoordigd door dhr. Wim Goemaere
5. de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn (hierna genoemd “De Lijn”), een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap, met als maatschappelijke zetel Motstraat 20, 2800 Mechelen en ondernemingsnummer 0242.069.537, vertegenwoordigd door mevrouw Ann Schoubs, directeur-generaal;

Hierna te noemen partijen;
elk afzonderlijk “een partij”

Komen overeen als volgt:

RUP Ardoyen: Noordelijke ontsluitingsweg en aansluiting op N60

Aanvulling en verduidelijking bij artikel 3.1 van de overeenkomst:

Partijen zijn het eens dat de mobiliteit op en rond de site van het Technologiepark een grondige aanpak vereist, waarbij voortschrijdend inzicht en haalbare alternatieven niet uitgesloten moeten worden in het RUP, wanneer deze als conform met het MER en het al doorlopen planproces kunnen beschouwd worden.

Zo is de aanduiding van een zone voor wegenis vervangen door een generieke bepaling voor de aanleg van een interne ontsluitingsweg, om nog enige flexibiliteit te geven voor de exacte uitwerking van deze interne ontsluitingsweg.

Ook de aanname dat deze ontsluitingsweg altijd ter hoogte van de parvis zou moeten aansluiten op de N60 kan hierbij worden heroverwogen, waarbij een meer noordelijke aansluiting als ontsluitingsalternatief alsnog kan meegenomen worden in de uitwerking van de interne ontsluiting en de ontwerpstudies voor de N60. Uit bijkomend juridisch advies blijkt dit immers niet automatisch in strijd met het MER.

Het voorstel om de interne ontsluitingsweg niet ‘ter hoogte van de parvis’ maar op een punt tussen de parvis en de te suppresseren op - en afrit van de E40 op de N60 te laten aansluiten, is eveneens in overeenstemming te brengen met de conclusies uit het plan-MER (zie p. 631 van het plan-MER) : *“Om negatieve effecten maximaal te vermijden gaat de voorkeur naar de omvorming van de N60 tot een opeenvolging van enkel verkeerslichten geregelde kruispunten (scenario N60-B of N60-C-tris). Ook in de disciplines Mens-gezondheid en Geluid en trillingen komen deze scenario 's als de te verkieszen scenario 's naar voren, al zijn de verschillen erg beperkt.”*

De plan-MER kiest voor een aansluiting op de N60 die moet heraangelegd worden met 3 opeenvolgende lichtengeregelde kruispunten en suggereert dat nog bijkomend onderzoek nodig is om dit te concretiseren (zie pagina 613: *“Detailonderzoek m.b.v. een microverkeersmodel is nodig om na te gaan of de ontsluiting van Ardoyen al dan niet dient te worden gecombineerd met de ontsluiting van Bollebergen.”*)

Belangrijk is evenwel dat dit juridisch advies niet oordeelt over de opportuniteit voor de Noordelijke aansluiting, maar enkel een uitspraak doet over een voorgeschreven verplichting in het ontwerp-RUP om de interne ontsluitingsweg ter hoogte van de parvis te laten aansluiten op de N60.

In de generieke voorschriften van de ‘ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer’ (2.3) wordt de verplichting om de interne ontsluitingsweg op de Grotesteenweg Noord (N60) te laten aansluiten via de parvis, weggelaten (tweede streepje uit de opsomming van de voorwaarden). De voorwaarde dat de weg maar op één punt kan aansluiten op de Grotesteenweg Noord wordt bovendien in die zin genuanceerd dat deze verplichting enkel geldt voor het gemotoriseerd verkeer en dus de mogelijkheid blijft om een aparte toegang te voorzien voor collectief/openbaar vervoer en noodverkeer.

Als gevolg daarvan wordt ook het inrichtingsvoorschrift van de zone voor pleinen aangepast, waarin de aansluiting voor autoverkeer enkel als ‘mogelijkheid’ wordt opgenomen (‘kan worden gerealiseerd’ in plaats van ‘wordt gerealiseerd’). Bovendien wordt ook hier de mogelijkheid voor de aanleg van infrastructuur voor fietsers, voetgangers, collectief en openbaar vervoer geëxpliciteerd.

Op die manier zal het RUP géén hypotheek leggen op een mogelijk toekomstige keuze voor de noordelijke aansluiting, als na verder studiewerk zou blijken dat dit een betere keuze zou inhouden.

Belangrijk is wél dat de effectieve keuze nog niet is gemaakt en pas kan gemaakt worden als volgende voorwaarden zijn vervuld :

- > De zgn. ‘centrale’ variant is niet mogelijk. De Noordelijke aansluiting kan enkel in overweging worden genomen nadat voldoende bewezen is dat de zone voor pleinen én de bijhorende reservatiestrook uit het RUP onvoldoende ruimte biedt om de ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer op een ruimtelijk kwalitatieve manier in te passen, en dit in combinatie met veilige én comfortabele fietsverbindingen en een vlotte doorstroming voor het openbaar en collectief vervoer.
- > De Noordelijke aansluiting voldoet aan alle andere voorwaarden uit het plan MER en het RUP, wat betekent dat het voorstel
 - in lijn ligt met de conclusies uit de effectbeoordeling en een minstens gelijkaardig resultaat behaalt als de ontsluitingsalternatieven, zoals onderzocht in het plan MER;
 - géén vrijgeleide betekent voor een verhoging van het autoverkeer en dus géén afbreuk doet aan de vooropgestelde modal split;
 - géén extra verharding met zich meebrengt. Niet-waterdoorlatende verharding die er door de aanleg van deze weg bij komt, dient binnen het plangebied gecompenseerd te worden door een gelijke mate van ontharding.
 - vertrekt vanuit de principes van boomsparend ontwerpen en bovendien zoveel mogelijk rekening houdt met de waardevolle vegetatie, zoals aangeduid op de biologische waarderingskaart. Hierbij dient aangetoond dat het voorstel voor een noordelijke ontsluiting minstens een gelijkaardig resultaat behaalt als de ontsluitingsalternatieven, zoals onderzocht in het plan MER.

Partijen onderschrijven dat men maar kan aantonen dat aan bovenstaande voorwaarden is voldaan op basis van een geïntegreerd onderzoek van de betrokken zones op het Technologiepark, waarin de verkeerstechnische en infrastructurele afweging wordt gekaderd binnen een uitgewerkt ruimtelijk en stedenbouwkundig ontwerp. Dit ontwerp beperkt zich uitdrukkelijk niet tot de contouren van de weg maar kadert het voornemen binnen een stedenbouwkundig ontwerp voor de ruime omgeving dat minstens de aanpalende bouw- en parkzones omvat. Het geïntegreerd onderzoek dient opgemaakt door een studie bureau of consortium dat in staat is om de verschillende disciplines (infrastructureel, mobiliteit, stedenbouwkundig ontwerp) te combineren.

De UGent zal in overleg en samenwerking met alle partijen instaan voor de organisatie en uitwerking van dit onderzoek op het Technologiepark. Dit onderzoek naar en de afwegingen van de 'noordelijke variant' (o.a. ontsluitingsweg in de campus, de impact op groen en milieu, de toetsing aan de voorwaarden van het plan-MER,...) zullen in opdracht en ten laste van de UGent gebeuren.

AWV voert – in nauw overleg met Stad Gent, UGent en De Lijn – bij de studies voor de heraanleg van de ovonde en de realisatie van de fietsverbinding verder onderzoek naar de mogelijkheid om de interne ontsluitingsweg ter hoogte van de parvis te laten aansluiten op de N60, en dit in uitvoering van de analyses en conclusies uit het RUP en het plan MER. Daarnaast zal AWV voor de 'noordelijke variant' instaan voor het verkeerskundig en verkeerstechnisch onderzoek, met opmaak van een conceptplan, uitvoering van een

microsimulatie, aanduiding van het ruimtelijke beslag van het knooppunt (o.a. aantal rijstroken, lengte van opstelstroken, ...). AWV draagt hiervoor de kosten. Alle partijen zullen hierbij hun constructieve medewerking verlenen.

Enkel indien uit dit onderzoek zou blijken dat de zone voor pleinen en de reservatiestroken uit het RUP onvoldoende ruimte bieden om de ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer op een ruimtelijk kwalitatieve manier in te passen - en dit in combinatie met veilige en comfortabele fietsverbindingen en een vlotte doorstroming van openbaar en collectief vervoer – kan overwogen worden om de aansluiting op de N60 te voorzien op een punt tussen de parvis en de oude op- en afrit van de E40 (zgn. ‘Noordelijke aansluiting’). De nieuwe aansluiting dient bovendien aan alle voorwaarden uit het plan MER en het RUP te voldoen. Dit alles kan maar worden aangetoond op basis van een **geïntegreerd onderzoek**, waarin de verkeerstechnische en infrastructurele afweging wordt gekaderd binnen een uitgewerkt ruimtelijk en stedenbouwkundig ontwerp.

Ondertekend te Gent, (#datum)

Voor Stad Gent.

(Handtekening)	Voor de voorzitter van de gemeenteraad bij delegatiebesluit van 26 november 2019
Mieke Hullebroeck Algemeen directeur Stad en OCMW Gent	(Handtekening) Sofie Bracke Schepen van Economie, Handel, Sport en Haven

Voor Agentschap Wegen en Verkeer,

Nagezien door ir. Lucie Pertry,
regiomanager

ir. Tom Roelants
administrateur-generaal

Voor Universiteit Gent,

Rik Van de Walle
Rector

Voor vzw Ardoyen,

Wim Goemaere
Voorzitter vzw Ardoyen

Voor de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn,

Ann Schoubs
Directeur-generaal