

**MOTIVERINGSNOTA ONTEIGENINGSBESLUIT :
FIETSSNELWEG F42 RINGVAART WONDELGEM**

Inhoud

1	INLEIDING	3
2	PROBLEMATIEK	3
2.1	Stimuleren zachtere vormen van mobiliteit	3
2.2	Aangepaste infrastructuur voor stijgende fietspopulatie en stijgende fietspopulatie door aangepaste infrastructuur = de realisatie van de F42	5
2.3	Nood veilig alternatief gevaarlijke N456 voor de zwakke weggebruiker	7
3	DOELSTELLING VAN HET DOSSIER	9
4	ALGEMEEN NUT	9
5	ONTEIGENINGSNOODZAAK	9
5.1	Het tracé gekoppeld aan de noordoostzijde van de spoorlijn 58 : de beste keuze	9
5.2	Volgende alternatieve tracés voor de F42 werden eveneens onderzocht, maar niet weerhouden	10
5.2.1	Tracé gekoppeld aan de N456 Christoffelweg – Evergemsesteenweg (noordoostzijde): 10	
5.2.2	Tracé gekoppeld aan de N456 Christoffelweg – Evergemsesteenweg (zuidwestzijde):	10
5.2.3	Tracé gekoppeld aan zuidwestzijde spoorlijn 58:	11
5.3	Het tracé gekoppeld aan de noordoostzijde van de spoorlijn 58 : noodzakelijk en conform het evenredigheidsbeginsel	11
6	ONTEIGENDE INSTANTIE	12
7	RECHTSGROND	12
8	OMSCHRIJVING VAN DE TE ONTEIGENEN GOEDEREN.....	12

1 INLEIDING

Huidig dossier heeft betrekking op de aanleg van een nieuw fietspad te Wondelgem langs de spoorlijn L58 tussen Heinakker en de Ringvaartweg-Wondelgem.

In samenwerking met De Vlaamse Waterweg, de Provincie Oost-Vlaanderen en de gemeente Evergem wenst de stad Gent over te gaan tot de realisatie van een gedeelte van de fietssnelweg F42 Gent – Eeklo - Brugge. Dit omvat de bouw van een fietsers- en voetgangersbrug over de Ringvaart te Wondelgem en (kant Gent) het toeleidend fietspad richting R4 waar het zal aansluiten op het nog te realiseren knooppunt W9 van het project R4WO, en de aansluiting naar Heinakker.

Het tracé van de fietssnelweg F42 loopt vanaf Gent tot Eeklo parallel met dat van de spoorlijn L58. In het huidige projectgebied is langs de spoorlijn L58 geen openbaar domein beschikbaar voor de aanleg van dit nieuwe fietspad.

Bijgevolg moet er worden overgegaan tot de verwerving van 5 innemingen. Niettegenstaande de Stad Gent volop in minnelijke gesprekken zit en hoopt op een akkoord tussen partijen wenst ze als laatste redmiddel de onteigeningsprocedure op te starten. Dit moet worden aanzien als ultimatum remedium als het minnelijke overleg niet slaagt.

Met de aanvraag van de omgevingsvergunning nr. OMV_2020075995 werd in toepassing van artikel 12 van het decreet op de gemeentewegen ook een rooilijn vastgelegd. Deze omgevingsvergunning had betrekking op het aan te leggen fietspad en fietsbrug. De onteigeningsprocedure zal worden gevoerd ter realisatie van deze rooilijn.

2 PROBLEMATIEK

2.1 Stimuleren 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.

Hoofdstuk 6.2.2: Verblijfsgebieden

Het integraal plan publiek domein (IPOD) van de stad Gent omvat richtlijnen voor het ontwerpen van de publieke ruimte. Het STOP-principe is als uitgangspunt meegenomen voor het bepalen van het profiel. Voor elke straat wordt een voorkeursprofiel geschetst. De restruimte gaat naar de zachte weggebruikers of een groener straatbeeld. Bij heraanleg is ook de keuze van het bestratingsmateriaal van belang, onder meer in functie van geluidshinder.

Hoofdstuk 6.3.2: Integraal Fietsbeleid

pg. 93: Fietsers moeten voldoende ruimte krijgen. Gent wil daarmee hun comfort verhogen (bv. brede, afgescheiden fietspaden), hun veiligheid verbeteren (bv. opstelstrook voor fietsers aan verkeerslichten) en een sensibiliserende boodschap geven aan de andere weggebruikers (bv. fietsparkeerplaatsen dicht bij de bestemming inrichten dan autoparkeerplaatsen).

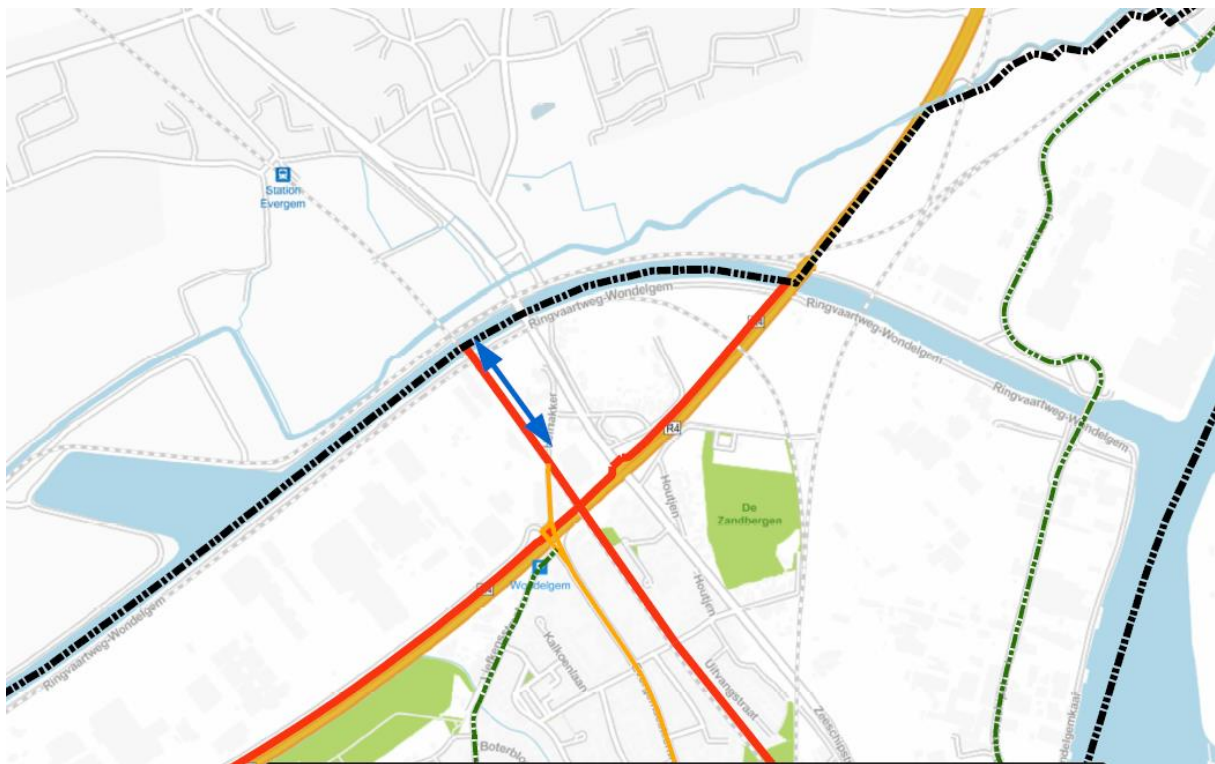
Pg. 94: Het stimuleren van fietsen in de binnenstad zit al in de lift, maar de stad wil ook inzetten op het fietsen naar Gent en tussen de deelgemeenten, zowel vanuit de deelgemeenten als vanuit de buurgemeenten, zowel voor werknemers als bezoekers. Hiervoor moeten veilige en continue fietsassen beschikbaar zijn, maar ook kwalitatieve fietsenstallingen, park and bikes en flankerende maatregelen zoals bewegwijzering, communicatie, ... dragen hiertoe bij.

2.2 Aangepaste infrastructuur voor stijgende fietspopulatie en stijgende fietspopulatie door aangepaste infrastructuur = de realisatie van de F42

De vijf Vlaamse Provincies werken actief mee aan de uitbouw van een netwerk van Vlaamse fietssnelwegen, zodat fietsers nog vlotter en veiliger op hun bestemming geraken. De fietssnelwegen zijn fietsroutes tussen steden of regionale centra die zo'n 15 à 20 km van elkaar liggen. Ze bieden de mogelijkheid om snel naar school of naar het werk te fietsen en krijgen in die zin vooral een functionele invulling. Maar uiteraard zullen ook recreatieve fietsers deze routes vlot kunnen gebruiken.

Het nieuwe fietspad langs de spoorlijn L58 tussen de Ringvaart en Heinakker is op Vlaams niveau geselecteerd als fietssnelweg F42 (M.B. 15/03/2018 houdende de aanwijzing van de fietssnelwegen) en is onderdeel van het netwerk van Vlaamse en Provinciale Fietssnelwegen maar ook als stadsregionale fietsverbinding opgenomen in het Stadsregionaal Fietsroutenetwerk Gent.

Dit stadsregionaal fietsroutenetwerk werd, inclusief nota, goedgekeurd door het college van Burgemeester en Schepenen van de Stad Gent. Op de afbeelding hieronder wordt het deeltracé van deze stadsregionale verbinding aangeduid:



Categorie fietsweg	
	Stadsregionale verbindingen
	Primaire stedelijke fietsroute
	Aanvullende stedelijke fietsroute
	Locale fietsroute
	Wondelgem

Vandaag kent de Stad Gent een stijgende fietspopulatie. De Gentse fietstelpalen registreerden een stijging van circa 10% per jaar. (In september 2021 - eerste maand die min of meer weer normaal verlopen is na covid - zijn aan de telpalen Visserij en Coupure zo 30% meer fietsers geregistreerd dan in september 2018.)

Onderstaande tabel geeft de jaarlijkse evolutie weer van het aantal fietsers per etmaal op een aantal belangrijke Gentse fietsassen. De telpunten zijn zoveel mogelijk gekozen op de stadinwaarste fietsassen of "fietspoorten" in de omgeving van de R40.

Location	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Yearly growth
Blauwe Fietsbrug N9		2.017	2.395	2.942	2.892	2.841	2.524	3.122	2.860	3.025	5,2%
Coupure (oktober)					8.078	8.601	8.576	9.455	9.504	9.469	5,4%
STAM onderdoorgang	1.528	1.931	2.307	2.290	1.976	2.181	2.269	2.320	2.764	2.778	6,9%
Groendreef onderdoorgang		2.100	2.399	2.940	2.983	3.026	3.023	3.269	3.535	3.801	7,7%
Phoenix onderdoorgang	2.388	2.413	2.658	2.786	2.930	3.320	4.532	4.078			7,9%
Visserij (oktober)				2.407	2.628	3.234	3.700	3.970	4.410	4.851	8,1%
Lindenlei	2.992	4.294	4.361	4.894	5.095	5.583	5.179	5.619	6.451	7.283	10,4%
Muinkkaai		2.219	2.543	2.868	2.336	2.830	3.351	3.064	3.839	4.614	11,0%
Gentbrugge sluis		664	(narrow bridge)				2.169	2.831	2.413	3.029	11,8%
Drongen Spoorbrug	231	196	160	373	445	678	622	805	810	1.022	18,0%
Gaardeniersweg				458	619	1.014	1.201	1.234	1.402	1.745	25,0%

Naast de sterke jaarlijkse groei in het aantal fietsers kan uit deze tabel ook worden afgeleid dat de hoeveelheid fietsers spectaculair stijgt in de eerste jaren kort na de bouw van nieuwe infrastructuur zoals kunstwerken (fietsbruggen, fietstunnels) of volgend op de (her)inrichting van nieuwe primaire fietsroutes of fietssnelwegen.

Deze tendens zet zich ook door in de rand met Evergem . Als we kijken naar het projectgebied van dit dossier zijn er 4 fietsassen waar te nemen, namelijk de Zeeschipstraat, Evergemsesteenweg, Liefkensstraat en de Industrieweg

Op basis van recente tellingen wordt hier ook een groot aantal fietsers waargenomen.

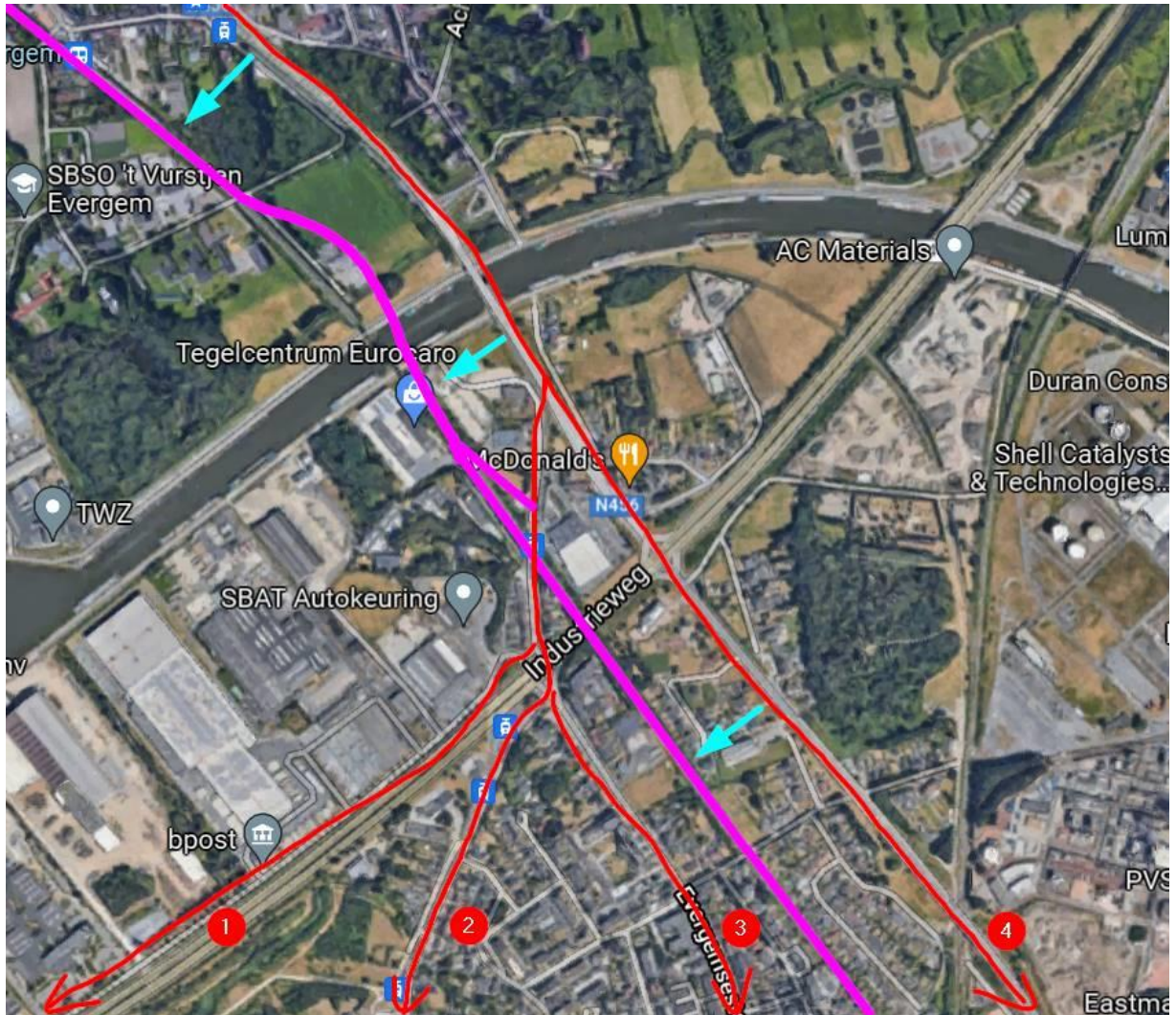
Tellingen ochtendspits (cijfers omgerekend naar dagintensiteiten):

- Zeeschipstraat (thv Spesbroekstraat): 1490 (telling 2019)
- Evergemsestwg (thv Vierweegse): 930 (telling 2014)
- Liefkensstraat (thv Helmkruidstraat): 490 (telling 2017)
- Industrieweg (thv Schouwingstraat): 580 (telling 2018)

Deze fietsassen zijn reeds het voorwerp van verschillende projecten waarbij de kwaliteit en veiligheid van de fietser zal worden gewaarborgd en verbeterd. Doch fietsers die van Evergem naar Gent en omgekeerd rijden, zijn verplicht om de N456 gebruiken.

Met een nieuwe fietsbrug/fietspad krijgt men een volwaardig alternatief dat tevens een verzamelfunctie van deze 4 fietsassen zal vervullen. Deze functie van verzamelweg is meteen ook de reden waarom een aftakking van de fietssnelweg/fietsbrug richting Heinakker wordt voorzien. Zo

kunnen fietsers van de Evergemsesteenweg, Industrieweg en Liefkensstraat aantakken op de F42 en omgekeerd. Deze aftakking garandeert ook een lokale verbinding naar het bedrijventerrein langsheen de R4 en naar de omliggende (woon)buurten.



Conclusie is dan ook dat het gepland fietsproject groot potentieel heeft naar gebruik. Na realisatie zal het fietsgebruik op deze route en in de onmiddellijke omgeving ongetwijfeld gevoelig stijgen.

In het centrum van Evergem zijn heel wat functies aanwezig, waaronder bijvoorbeeld een grote school, een wekelijkse markt, tal van winkels,... Maar ook in omgekeerde richting zal het voor inwoners van Evergem in de toekomst veel gemakkelijker worden om per fiets het centrum van Wondelgem of Gent te bereiken, of de school in de Vroonstallestraat, of de uitgebreide KMO-zone langsheen de R4-Industrieweg.

2.3 Nood veilig alternatief gevaarlijke N456 voor de zwakke weggebruiker

Zoals hoger vermeld wil de provincie Oost-Vlaanderen op haar grondgebied en in overleg met de lokale overheden een sluitend netwerk van hoogwaardige fietsverbindingen realiseren. De fietssnelwegen vormen de hoofdroutes van dit netwerk van functionele fietsverbindingen. Deze

hoofdroutes van het BFF vormen verbindingen tussen belangrijke steden, gemeenten en andere functionele attractiepolen. De provincie Oost-Vlaanderen tekende dit fietsnelwegennetwerk uit met de bestaande en vroegere lijninfrastructuur als drager.

Fietsnelweg F42 moet op termijn de verbinding vormen tussen Gent, Evergem, Waarschoot, Eeklo, Maldegem en Brugge. Tussen Gent en Eeklo staat de fietsnelweg ingetekend langs spoorlijn L58 Gent-Eeklo.

De fietsnelweg F42 is essentieel als veilige en vlotte fietsverbinding tussen Gent en Evergem, als alternatief voor de drukke en gevaarlijke N456. Zo werden het kruispunt van de N456 met Heinakker en de N456 met de N458 en de Pantsterschipstraat in 2021 nog als “zwart punt” geselecteerd. Deze hoge quoteringen (conform de nieuwe selectiecriteria) zijn voor een groot deel het gevolg van ongevallen met zwakke weggebruikers.

Binnen het PPS-project ‘Ombouwen van de R4 West en Oost tot primaire wegen’ van de Vlaamse Regering, prioritair binnen de regeerperiode 2014-2019, wordt een gedeelte van de F42 gerealiseerd. Verschillende kruispunten van de R4 zijn voorrangsgeregeld of lichtengeregeld. Aan meerdere knooppunten treedt echter congestie op en op dit deel van de R4 gebeuren er regelmatig ongevallen. Per knooppunt wordt nu een oplossing op maat uitgewerkt om tot een vlottere en veiligere verkeersafwikkeling te komen. De ideale oplossing hier is het weghalen van de zwakke weggebruiker uit het (hoofd)wegennet voor auto’s en deze een grondig alternatief aan te bieden.

Daarom werd er voor de passage van de fietsnelweg F42 ter hoogte van het knooppunt W9 een oplossing uitgewerkt door middel van een fietsbrug over de R4 vanaf Spesbroekstraat tot Heinakker.



Kaart III: Overzichtsplan knooppunt W9

3 DOELSTELLING VAN HET DOSSIER

Met huidig dossier wordt een vervolgtraject geboden voor de fietssnelweg F42, voor het gedeelte vanaf Heinakker richting Evergem. Er wordt een fietspad voorzien naast en op dezelfde hoogte als de spoorlijn L58, met ter hoogte van de Ringvaart een nieuwe fietsers- en voetgangersbrug die de verbinding maakt met grondgebied Evergem.

Zo wordt er een verbinding gerealiseerd tussen Evergem en Wondelgem op maat van de zachte weggebruiker, als alternatief voor de drukke en gevaarlijke N456.

Concreet zal deze verbinding de uitbouw creëren van een veilige, comfortabele en functionele fietsverbinding tussen de kernen van Evergem, Wondelgem en Gent en meer algemeen een verbinding naar bestemmingen in de ruimere Gentse stadsregio voorzien. Een aftakking van de fietssnelweg op Heinakker garandeert de lokale verbinding naar het bedrijventerrein langsheen de R4 en naar de omliggende (woon)buurten.

4 ALGEMEEN NUT

Het dossier heeft betrekking op de aanleg van een fietssnelweg.

De aanleg van de fietssnelweg tussen Heinakker en de gemeente Evergem zorgt voor een verbetering van de kwaliteit van de infrastructuur ten voordele van de zwakke weggebruiker en dit zowel voor fietsers als voetgangers. Huidig dossier streeft in eerste instantie de inrichting van veilige fietspaden na en stimuleert het gebruik van de fiets als duurzaam vervoermiddel.

De realisatie van het fietspad zorgt voor een veilig en volwaardig autovrij alternatief voor de drukke N456. Het stimuleren van duurzame vervoersalternatieven en het creëren van veilige fietsinfrastructuur en voetpaden voor zowel functionele als recreatieve verplaatsingen zijn zaken die elke burger ten goede komen.

De nefaste impact van autoverkeer op gezondheid en levenskwaliteit is algemeen bekend; daar waar het gebruik van de fiets juist tot een verbetering van deze aspecten leidt.

Dit alles belangt het algemeen nut aan.

5 ONTEIGENINGSNOODZAAK

5.1 Het tracé gekoppeld aan de noordoostzijde van de spoorlijn 58 : de beste keuze

Bij het onderzoek naar geschikte tracés voor de fietssnelweg F42 werden in eerste instantie een aantal scenario's naar haalbaarheid onderzocht en objectief vergeleken. Het beperken van onteigeningen

was daarbij steeds één van de uitgangspunten, naast andere belangrijke criteria zoals routelengte, potentieel fietscomfort, herkomst en bestemmingen, verkeersveiligheid, etc.

In algemene zin staan bij de keuze van het tracé van een fietssnelweg het comfort en de veiligheid van de fietser echter centraal. Dit betekent in de meeste gevallen een zo rechtlijnig mogelijk tracé, met zo weinig mogelijk stops of kruispunten. Fietssnelwegen worden om die reden dan ook vaak gekoppeld aan bestaande lijninfrastructuur zoals spoorwegen en waterlopen.

Voor de fietssnelweg F42 werd dit tussen Gent en Eeklo gekoppeld aan de spoorlijn 58. Het lokaal verleggen van de fietssnelweg tussen Heinakker en de gemeente Evergem, weg van spoorlijn 58 en naar bestaand openbaar domein, om zo verwervingen te vermijden, zou dan ook haaks komen te staan op de inrichtingsprincipes van een fietssnelweg.

Een tracé gekoppeld aan noordoostzijde van spoorlijn 58, kwam als meest interessant tracé naar voren:

- ruimtelijk makkelijkst inpasbaar. Op veel plaatsen is er parallel aan noordoostzijde van spoorlijn 58 reeds een pad of landbouwweg aanwezig, in tegenstelling tot de andere spoorzijde (bijvoorbeeld: parallel aan Hekstraat Evergem, tussen Spoorwegstraat en Vurstjen en tussen Vurstjen en Ringvaart)
- minder (en minder ingrijpende) onteigeningen noodzakelijk
- interessantste tracé naar herkomst-bestemming van de gebruikers
- verkeerskundig de makkelijkste en veiligste oplossing (interactie met aanpalende wegenis, aantakking kruispunten, zichthoeken thv aansluitpunten,...). De fietsers richting de (belangrijke) dorpskern van Evergem sluiten aan op Vurstjen en de Spoorwegstraat en moeten bijvoorbeeld niet eerst nog een viaduct door.
- interessante aansluiting op geplande fietspadenstructuur in het kruispunt W9
- het tracé van de F42 is relatief makkelijk inpasbaar tussen Brico Wondelgem en de spoorweg en tussen Stenenkruis en de spoorweg. In deze zones blijven de noodzakelijke verwervingen beperkt.

5.2 Volgende alternatieve tracés voor de F42 werden eveneens onderzocht, maar niet weerhouden

5.2.1 Tracé gekoppeld aan de N456 Christoffelweg – Evergemsesteenweg (noordoostzijde):

- moeilijke of gevaarlijke interactie met de op N456 aansluitende wegenis: kruispunten Brielken, Bibliotheekstraat-Ommegangstraat, Westbekesluis, Waalbrugstraat,...
- te complexe oversteek over R4
- geen directe aftakking mogelijk naar Heinakker-Schouwingstraat ifv bediening Liefkensstraat, Evergemsesteenweg en KMO-zone langsheen Industrieweg

5.2.2 Tracé gekoppeld aan de N456 Christoffelweg – Evergemsesteenweg (zuidwestzijde):

- moeilijke of gevaarlijke interactie met de op N456 aansluitende wegenis: kruispunten Brielken, Spoorwegstraat, Heinakker,...
- te complexe oversteek over R4

- moeilijk of niet inpasbaar omwille van plaatsgebrek (Kwadeweg, Brielken, Ahlhornstraat, Heinakker, Evergemsesteenweg)

5.2.3 Tracé gekoppeld aan zuidwestzijde spoorlijn 58:

- verwerving woningen thv Schoonstraat noodzakelijk
- moeilijk inpasbaar thv viaduct Stationsplein (Ralingen-Vurstjen)
- moeilijke interactie met en te grote impact op KMO-zone 't Vurstjen
- moeilijke interactie met en te grote impact op KMO-zone tussen Ringvaartweg en Schouwingstraat
- verwerving woningen thv Schouwingstraat noodzakelijk
- verwerving woningen thv Evergemsesteenweg noodzakelijk
- minder interessante aansluiting op geplande fietspadenstructuur thv kruispunt W9

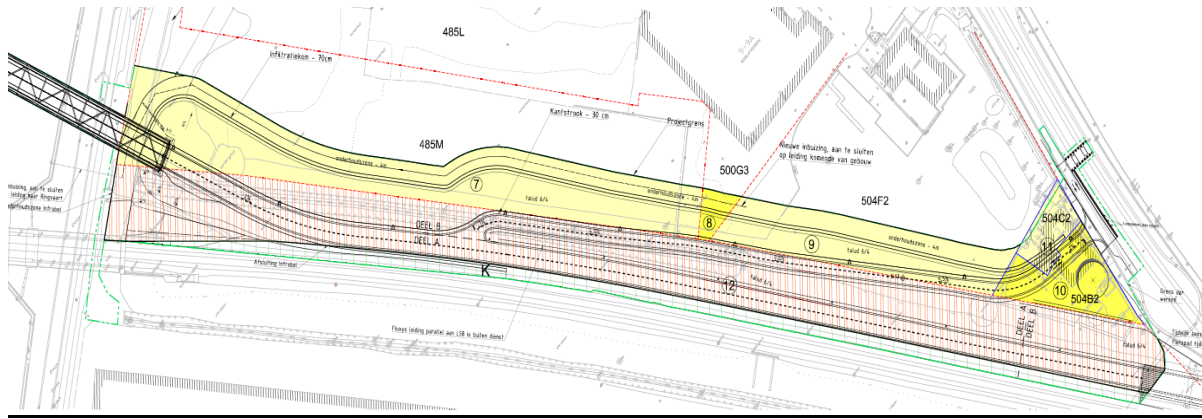
5.3 Het tracé gekoppeld aan de noordoostzijde van de spoorlijn 58 : noodzakelijk en conform het evenredigheidsbeginsel

Om de impact op de private percelen te beperken, wordt de fietssnelweg zo geclusterd mogelijk met de bestaande spoorwegophoging voorzien. Hierbij wordt rekening gehouden met de minimale afstanden die door Infrabel worden opgelegd vanaf het spoor.

Net voor de brug buigt het fietspad daarom af, weg van de spoorlijn, om op grondgebied Evergem net naast het bestaande Fluxysstation te landen. De beschikbare ruimte tussen de spoorlijn en het Fluxysstation is immers te beperkt om op een comfortabele manier een nieuwe fietssnelweg te integreren, zonder daarbij een brandweg en minimale afstanden in functie van het spoor te hypothekeren.

Zowel ter hoogte van Heinakker als ter hoogte van de Ringvaart dient de fietssnelweg voldoende hoog te liggen om de vereiste vrije hoogte voor tramverkeer (Heinakker) en scheepvaart (Ringvaart) te kunnen garanderen. Gezien de inrichtingsprincipes van fietssnelwegen blijft de fietssnelweg dan ook op hoogte tussen beide bruggen. Om het hoogteverschil tussen de nieuwe fietssnelweg en de naastgelegen percelen te realiseren is om landschappelijke en klimaatrobuuste redenen geopteerd voor een groen talud. Om de helling van dit talud te beperken, wordt dit verstevigd met geogrids zodat een helling 6/4 kan worden aangehouden.

Het fietspad zelf komt voor een groot stuk op gronden in eigendom van Infrabel te liggen (3634,37 m²). Er is echter onvoldoende ruimte beschikbaar voor de realisatie van het talud, de gracht en de onderhoudsstrook, evenals de verkeersveilige aansluiting op Heinakker.



Zonder verwervingen is het niet mogelijk om te voldoen aan de hierboven beschreven inrichtingsprincipes, de noodzakelijke breedtes en de minimale afstanden tot het spoor en het Fluxysstation.

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 en heeft reeds verschillende onderhandelingen gehad met de betrokken eigenaars doch zonder een definitief akkoord. Bijgevolg is ze genoodzaakt om de onteigeningsprocedure op te starten.

6 ONTEIGENDE INSTANTIE

Stad Gent

7 RECHTSGROND

Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017

8 OMSCHRIJVING VAN DE TE ONTEIGENEN GOEDEREN

De onteigening heeft betrekking op de percelen kadastraal gekend als :

- Lot 7 : Gent 30^e afdeling sectie D 485 M
- Lot 8 : Gent 30^e afdeling sectie D 500 G3
- Lot 9 : Gent 30^e afdeling sectie D 504 F 2
- Lot 10 : Gent 30^e afdeling sectie D 504 B 2
- Lot 11 : Gent 30^e afdeling sectie D 504 C2

//