



MOTIVERINGSNOTA ONTEIGENINGSBESLUIT
TER UITVOERING VAN HET
ROOILIJNPLAN ONTSLUITINGSWEG BEDRIJVENTERREIN
GENT ZUID I

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
2.	Probleemstelling	4
2.1.	Gebrekkige ontsluiting van het bedrijventerrein via de Gestichtstraat	4
2.1.1.	Ongevallengegevens	5
2.1.2.	Tellingen	6
2.2.	Beleidsnota's 2020-2025.....	8
2.3.	Doortrekken R4-West zuidelijk deel	9
2.4.	Mobiliteitsnetwerken	10
2.4.1.	Fietsnetwerk	10
2.4.2.	Wegencategorisering	10
3.	Doelstelling	12
4.	ALGEMEEN NUT	13
5.	Onteigeningsnoodzaak.....	13
5.1.	De ontsluitingweg: een onderbouwde keuze binnen de R4- Zuid visie en herinrichting van het bedrijventerrein	13
5.1.1.	MER startnota R4-Zuid/ kennisgeving (2007)	13
5.1.2.	Project MER R4-zuid te Gent en Merelbeke	14
5.1.3.	Herinrichting bedrijventerrein en opstart bedrijventerreinmanagement Gent Zuid I (2011) 15	
5.2.	De ontsluitingweg: de beste keuze van alle alternatieven	17
5.2.1.	Mogelijke niet weerhouden alternatieven	17
5.2.2.	Weerhouden alternatief	17
5.3.	De ontsluitingsweg : een keuze met zo min mogelijk impact op de percelen van de onteigenden.....	20
5.4.	De ontsluitingsweg : realiseerbaar binnen de Ruimtelijke context	20
6.	Onteigenende instantie	23
7.	rechtsgrond	23
8.	Omschrijving van de te onteigenen goederen.....	23

1. INLEIDING

Huidig dossier situeert zich ten zuiden van het grondgebied van de stad Gent, aan weerszijden van de E17 tegen de Ringvaart. Ten westen en noordwesten bevinden zich de woonkernen Nieuw Gent en Steenakker, met nog noordelijker het UZ Gent Ziekenhuis. Ten noordoosten en ten oosten wordt de site omgeven door industrie dan wel Kmo's. Aan de zuidelijke zijde bevindt zich de Ringvaart, die door de E17 wordt gekruist, en waarachter het knooppunt E17/E40 zich bevindt. Langsheen de R4 loopt een bestaande fietsverbinding onder de E17 door.

In navolging van het doortrekken van de R4-Zuid van Zwijnaarde naar Merelbeke en de beleidsvisie omtrent mobiliteit en verkeersveiligheid van de Stad Gent moet de Gestichtstraat volledig worden afgesloten van de R4. Deze ingreep kan echter alleen wanneer er een alternatieve en veilige aantakking wordt voorzien voor het vrachtverkeer van het Bedrijventerrein Gent Zuid 1 van de CCEP site op het hogere wegennet.

Na verschillende studies en de afweging van alternatieven wordt er voor gekozen een ontsluitingsweg aan te leggen door een verlenging van een weg naast de Ghelamco naar het bedrijventerrein Gent Zuid I. Deze weg zal het bedrijventerrein in de toekomst rechtstreeks verbinden met de R4 (en E17 via de Ottergemsesteenweg Zuid) en zal het vrachtverkeer in de omliggende woonstraten verminderen.

Om dit te realiseren moeten er echter private percelen worden aangesneden en gekocht. Verschillende gesprekken met de eigenaars waren echter zonder resultaat waardoor de onteigeningsprocedure als laatste redmiddel wordt gebruikt.

Deze nota zal aantonen waarom de verwerving noodzakelijk is en dient samen te worden gelezen met de motiveringsnota van het rooilijnplan Ontsluitingsweg Bedrijventerrein Gent Zuid I waarvoor dit onteigeningsbesluit ter uitvoering wordt opgemaakt.



Figuur 1-1: Verlenging ontsluitingsweg bedrijventerrein Gent Zuid 1

2. PROBLEEMSTELLING

2.1. Gebrekkige ontsluiting van het bedrijventerrein via de Gestichtstraat

Vandaag wordt het bedrijventerrein waar de CCEP site is gelegen enkel ontsloten via de Heerweg-Noord en kan het vrachtverkeer enkel via woonstraten (o.a. Gestichtstraat) de R4 bereiken of verlaten. Hierdoor ondervinden de bewoners van de Gestichtstraat veel hinder, zowel in de vorm van onveiligheid (fietsers, voetgangers en ander gemotoriseerd verkeer) als van geluidshinder.

De Gestichtstraat is eigenlijk een woonstraat en ook de weginrichting is niet geschikt om hoge intensiteiten aan vrachtverkeer te verwerken. Bovendien legt de passage van vrachtverkeer druk op de verkeersveiligheid aan de schoolomgeving van de Campus Ebergiste De Deyne.



Figuur 2-1 Aansluiting Gestichtstraat/R4, foto richting Gestichtstraat



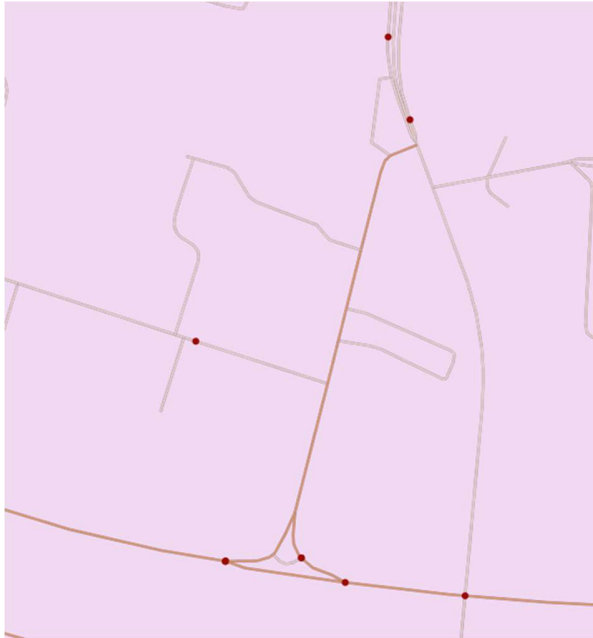
Figuur 2-2 Aansluiting Gestichtstraat/R4, foto richting R4

De ontsluiting van het bedrijventerrein is vandaag niet optimaal en is niet goed aangesloten op het hoger netwerk. De E17 is niet rechtstreeks verbonden, wat een vertraging en omrijfactor betekent voor al het verkeer dat van en naar de site rijdt (zowel vracht als personen). Om de R4 en de E17 te bereiken moet steeds door woonstraten worden gereden.

Op basis van onderstaande gegevens kan duidelijk worden besloten dat de Gestichtstraat een vrij drukke en onveilige straat is, waarbij de impact van het vrachtverkeer op de woonomgeving significant is.

2.1.1. Ongevallengegevens

Onderstaande uitsnede geeft de ongevallen weer tussen 2017 en 2019 in omgeving van de Gestichtstraat.



Figuur 2-3: Ongevallengegevens 2017-2019

Op de oprit van de R4 zijn er tussen 2017 en 2019 8 ongevallen voorgevallen (3 aanduidingen); 6 daarvan waren ongevallen van de aard brom/elektrische/gewone fiets met auto of bestelwagen. Eén ongeval viel voor tussen fiets en bromfiets en er was tevens één eenzijdig ongeval (auto die vermoedelijk de bocht gemist heeft).

Het ongeval op het kruispunt Gestichtstraat met Heerweg-Noord is tussen een voetganger en een bromfietser.

Alle ongevallen waren met lichtgewonde(n). In de Gestichtstraat zelf werden geen ongevallen geregistreerd met gewonden tussen 2017 en 2019.

Bij de politie van Gent werden tevens de ongevallengegevens opgevraagd. Onderstaande tabel geeft de ongevallen weer in de Gestichtstraat tussen 2017 en 2019.

Ongevallengegevens 2017 - 2021							
Overzicht van ongevallen per type:							
Type ongeval	2017	2018	2019	2020	2021	Totaal	Percentage
Ongeval met Doden	0	0	0	0	0	0	0,00%
Ongeval met Zwaar gewonden	0	0	0	0	0	0	0,00%
Ongeval met Licht gewonden	3	2	2	1	2	10	33,33%
Ongeval met Stoffelijke schade	1	8	2	2	7	20	66,67%

Figuur 2-4: Ongevallen 2017-2021 - Politie Gent

Er vielen in de periode 2017-2021 geen ongevallen voor met doden of zwaargewonden. 10 ongevallen waren met licht gewonden, 20 met stoffelijke schade.

Overzicht van betrokkenen volgens hoedanigheid:							
Betrokkenen	2017	2018	2019	2020	2021	Totaal	Percentage
Bestuurder	5	14	7	2	12	40	70,18%
Bromfiets	1	0	0	1	0	2	3,51%
Fietser	1	2	2	1	4	10	17,54%
Passagier	1	1	0	0	3	5	8,77%
Totaal betrokkenen hoedanigheid	8	17	9	4	19	57	100,00%

Figuur 2-5: Betrokken bij ongevallen 2017-2021 - Politie Gent

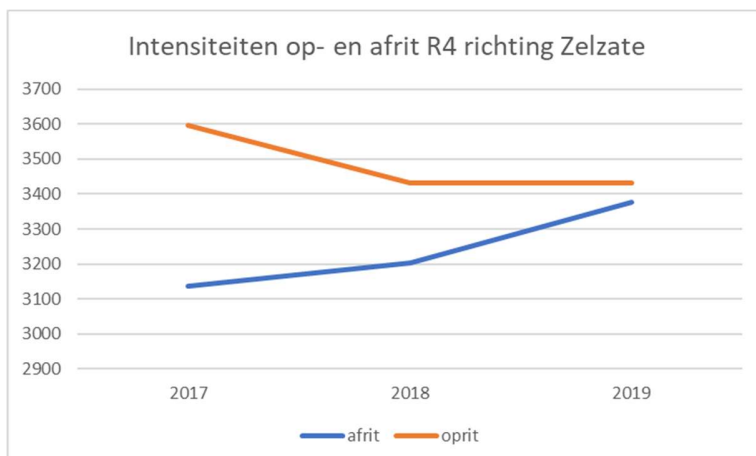
In bovenstaande tabel is te zien dat er verschillende keren (10) fietsers betrokken waren bij de ongevallen. Dit is voor de Gestichtstraat als woonstraat en schoolomgeving een groot aandachtspunt.

De diensten van de Politie controleren tevens frequent op overdreven snelheid in de Gestichtstraat. Sinds juni 2021 werden 17 anonieme snelheidscontroles gehouden in de Gestichtstraat en vatte er gedurende een week post in augustus 2021. In totaal passeerden 30.425 voertuigen de camera's, waarvan er 3.121 te snel reden. Gezien de overtredingsgraad bij anonieme controles blijft de Gestichtstraat voorlopig op de lijst van flitslocaties staan.

2.1.2. Tellingen

2.1.2.1. GESTICHTSTRAAT

Op alle op- en afritten van de R4 liggen meetlussen¹. Over de periode van 2017 tot 2019 is het daggemiddelde van een werkdag op de op- en afrit Gestichtstraat weergegeven:

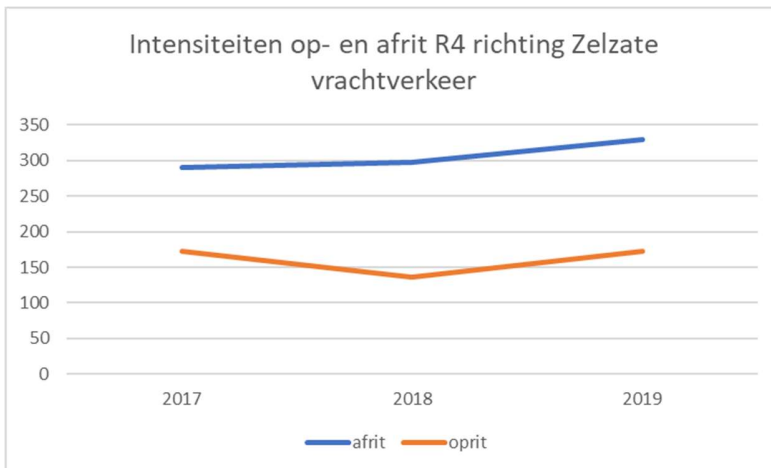


Figuur 2-6: tellingen intensiteiten op en afrit

¹ <http://indicatoren.verkeerscentrum.be/vc.indicators.web.gui/indicator/index>

Bovenstaande grafiek toont aan dat er dagelijks (werkdag) gemiddeld tussen de 3136 en 3376 pae (personenauto equivalent) vanuit de R4 de Gestichtstraat inrijden (260 – 280 pae/u (ASP)). Richting de R4 vanuit de Gestichtstraat is dit gemiddeld 3431 tot 3595 pae (285 – 300 pae/u (ASP)).

Voor een woonstraat zijn dit zeer hoge aantallen. De intensiteitslimiet voor een woonstraat volgens de interne aanbevelingen van de Stad Gent is 250 pae/u, beide richtingen samengeteld. We hebben hier dus te maken met meer dan het dubbele van de aanbevolen intensiteiten.

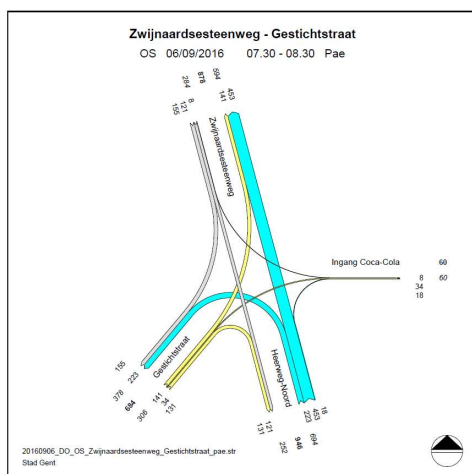


Figuur 2-7: tellingen intensiteiten op en afrit vrachtverkeer

Het totaal aantal vrachtwagens dat dagelijks gemiddeld (op een gemiddelde werkdag) door de Gestichtstraat rijdt ligt rond de 300 voertuigen richting de Heerweg-Noord en rond de 150 voertuigen richting de R4. Opnieuw zijn dit te hoge aantallen voor een woonstraat.

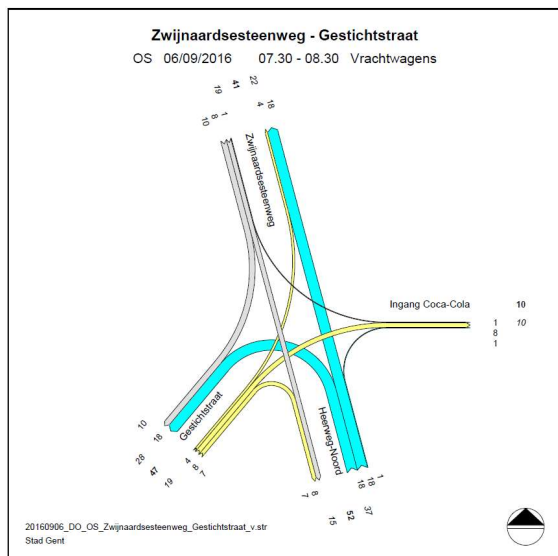
2.1.2.2. INGANG CCEP

Op dinsdag 6 september in 2016 vonden op het kruispunt van de Gestichtstraat en de Heerweg-Noord tellingen plaats. Ook de ingang van CCEP is hierbij geteld.



Figuur 2-8: Telling 06/09/2016 OSP – pae

Tijdens het ochtendspitsuur rijdt op de Heerweg-Noord richting het noorden ongeveer 600 pae per uur, richting het zuiden is dit ongeveer 250 pae. In de Gestichtstraat rijdt er 300-400 pae per richting in de ochtendspits. De ingang van CCEP kent samengeteld 60 pae.



Figuur 2-9: Telling 06/09/2016 OSP – vrachtverkeer

Er rijden tijdens de ochtendspits een 22-tal vrachtwagens richting het noorden en 15 richting het zuiden. In totaal rijden er in de Gestichtstraat samengeteld bijna 50 vrachtwagens per uur. De ingang van CCEP trekt 10 vrachtwagens per uur aan, waarvan de meesten vanuit de Gestichtstraat komen.

CCEP werkt volcontinu, wat wil zeggen dat er per etmaal 100 vrachtwagens aanrijden via de Gestichtstraat.

2.2. Beleidsnota's 2020-2025

Binnen het huidige beleid werden enkele relevante doelstellingen vastgelegd.

Beleidsnota Stedenbouw, Architectuur, Publieke Ruimte, Mobiliteit, Historisch Patrimonium en Erfgoed

Doelstellingen:

- Gevaarlijke verkeerssituaties oplossen
- Conflictvrije kruisingen voor fietsers creëren
- Aandacht voor het beveiligen van de routes van en naar bedrijven en bedrijventerreinen, met specifieke vermelding van de aansluiting in deze nota.

Beleidsnota Lucht & Geluid

De operationele doelstellingen binnen dit beleidsplan zijn gericht op het aanpakken van geluidshinder en de aanpak van de knelpunten.

Beleidsnota Ruimtelijke Planning, Stadsontwikkeling en Stedelijke Vernieuwing

Het aantal knooppunten waar verkeer de R4 op en af kan rijden, wordt verminderd. Sommige knooppunten verdwijnen, omdat zijstraten niet meer rechtstreeks zullen uitgeven op de R4. Door op- en afritten te schrappen wordt vrachtverkeer uit de woonkernen geweerd. Vruchtverkeer bereikt vlotter en rechtstreekser de haven en de bedrijventerreinen.

Bestuursakkoord 2019-2024

Bij de inrichting en het beheer van bedrijventerreinen vormt duurzaamheid (CO₂-neutraal, circulair, energie) een belangrijk aandachtspunt. We begeleiden, ondersteunen en stimuleren bedrijven en bedrijvenverenigingen. We vrijwaren woonzones zoveel mogelijk van zwaar vrachtverkeer. Zo worden nieuwe ontsluitingswegen aangelegd voor de bedrijventerzones Wijmenstraat, site CCEP en Zwijnaarde II-III.

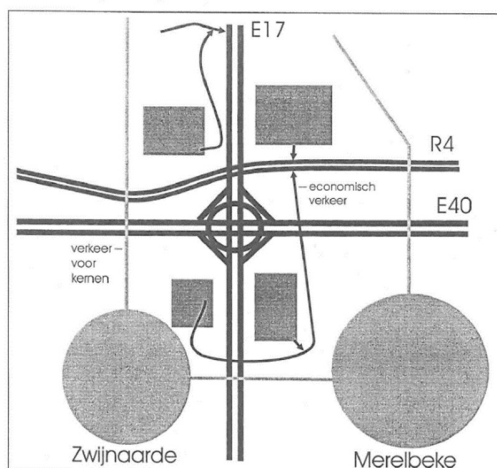
2.3. Doortrekken R4-West zuidelijk deel

De streefbeeldstudie R4-West zuidelijk deel werd opgesteld door de Studiegroep Omgeving in opdracht van AWW Oost-Vlaanderen in december 2000.

In het streefbeeld staat een specifieke passage met schets over de zone Zwijnaarde en is een duidelijke visie verwoord ten aanzien van de scheiding van het economisch verkeer van het woonverkeer:

“In de omgeving van het klaverblad E40-E17 bevinden zich heel wat economische activiteiten. Het verkeer van en naar deze bedrijven betekent een belangrijke hinder voor de woonkernen. Om deze hinder te vermijden wordt voorgesteld het economisch verkeer te scheiden van dat voor de woonkernen. Om dit te realiseren krijgen de verschillende bedrijfsites aparte aansluitingen op de R4 en worden zij afgesloten van Heerweg-Noord en de as Adolphe Della Faillelaan-Zwijnaardsesteenweg. Deze laatste wegen worden voorbehouden voor het verkeer van en naar de woonkernen en voor openbaar vervoer.”

figuur 3: concept voor Zwijnaarde



Figuur 2-9: Streefbeeld R4-West - concept Zwijnaarde

Het streefbeeld stelt ook: *“Zwijnaardsesteenweg is een stedelijke hoofdstraat en wordt niet aangesloten op R4.”* Dit impliceert dat de Gestichtstraat wordt afgesloten van de R4 en dat de afrit aan de Autokeuring wordt opgeheven. Voor CCEP en de bedrijven van Zwijnaarde II en III betekent dit concreet dat alle

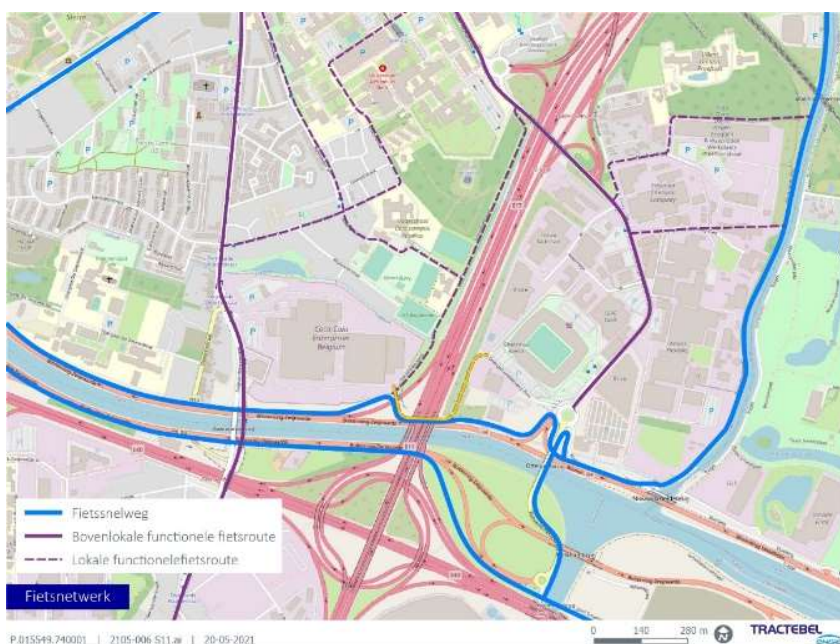
vrachtwagens eerst door woonstraten zullen moeten om het hoger wegennet te bereiken, indien zij geen aparte aansluiting naar de R4 krijgen.

Het doortrekken van de R4 werd gerealiseerd in 2014.

2.4. Mobiliteitsnetwerken

In onderstaande paragrafen worden de huidige knelpunten in het mobiliteitsnetwerk besproken.

2.4.1. Fietsnetwerk



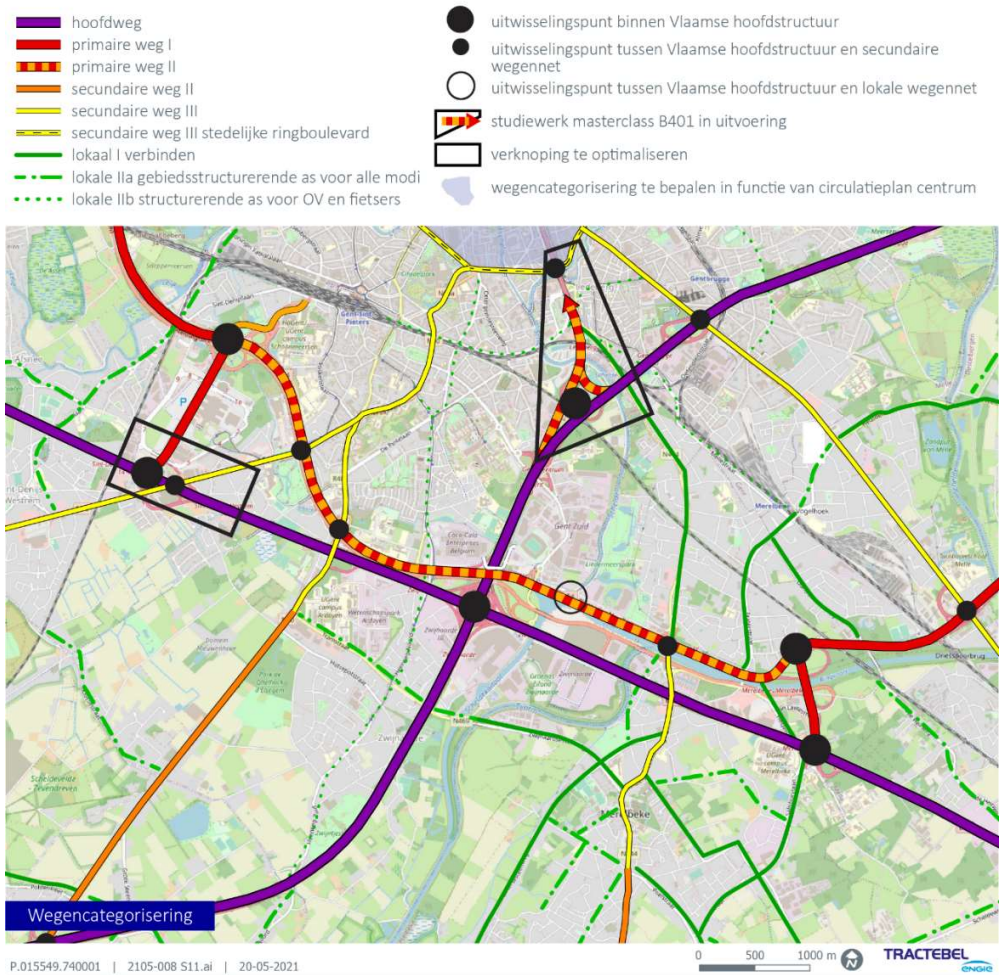
Figuur 2-10: Uitsnede Stadsregionaal fietsnetwerk Gent

Langsheen de Ringvaart is aan beide zijden de fietssnelweg F40 gelegen. Deze loopt ook langsheen Bedrijventerrein Gent Zuid 1, waarna onder de afrit door wordt gegaan om vervolgens aan te sluiten aan de rotonde ter hoogte van de Ottergemsesteenweg Zuid. Vanuit de fietssnelweg loopt ter hoogte van de nieuwe ontsluitingsweg aan de CCEP site een lokale functionele fietsroute. De Heerweg-Noord is geselecteerd als een bovenlokale functionele fietsroute. Dat op deze route ook veel vrachtverkeer rijdt is dus niet wenselijk en kan zorgen voor onveilige situaties voor het fietsverkeer.

2.4.2. Wegencategorisering

In Mobiliteitsplan van Gent (2015) wordt de visie voor de wegencategorisering weergegeven. Op onderstaande figuur is te zien dat zowel de E17 als de E40 geselecteerd zijn als hoofdweg. De R4 is geselecteerd als primaire weg II en de Zwijnaardsesteenweg als lokale weg IIb, structurerende as voor

openbaar vervoer en fietsers. Uit deze categorisering blijkt opnieuw dat deze as niet voorzien is voor het vrachtverkeer dat er vandaag rijdt.



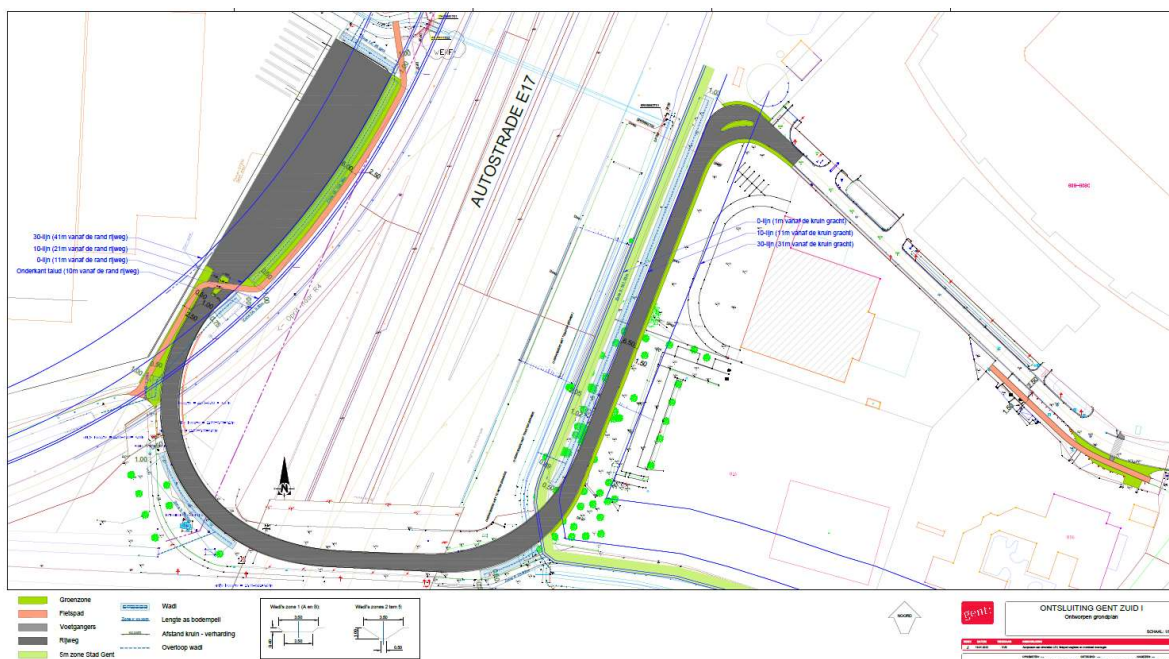
Figuur 2-3: Uitsnede mobiliteitsplan Gent - visie wegcategorisering

3. DOELSTELLING

De visie en het doel van voorliggend project is om de bewoners van de Gestichtstraat (en aanpalend woongebied) te ontlasten van het verkeer evenals tegemoet te komen aan het afsluiten van de R4 op- en afrit. Beide doelstellingen zijn complementair en onlosmakelijk met elk verbonden. Dit wil zeggen dat het vrachtverkeer vanuit het bedrijventerrein Gent Zuid 1 uit de woonstraten (Gestichtstraat, Heerweg-Noord) wordt geweerd ten voordele van de levenskwaliteit en veiligheid van de bewoners door het afsluiten R4 op- en afrit. Het spreekt voor zich dat het sluiten van deze oprit -en afrit enkel kan wanneer er een volwaardig alternatief wordt geboden voor het vrachtverkeer van de CCEP site. Dit wil zeggen een directe aansluiting naar de R4 (en de E17). Op deze manier kan het verkeer van en naar het bedrijventerrein direct aansluiten op het hoger netwerk, zonder door woonstraten te moeten rijden.

Het tracé van de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg zal lopen via de bestaande onderdoorgang onder de E17, langs de Leebeek noordwaarts om naar het oosten af te buigen aan de noordgrens van het voormalige bedrijf Kaasboer, tegen de zuidgrens van het Arteveldestadion (Ghelamco Arena).

Het vrachtverkeer zal door de realisatie van de ontsluitingsweg rechtstreeks ontsluiten naar de R4, Ottergemsesteenweg-Zuid en via de Ottergemsesteenweg-Zuid naar de E17. De Ottergemsesteenweg-Zuid wordt op die manier de centrale verbindingsas van het volledige terrein.



Figuur 3-1 inrichting ontsluitingsweg.

4. ALGEMEEN NUT

Het bovenvermeld doel behartigt overduidelijk het algemeen nut. Door de aanleg van de ontsluitingsweg zal aanpalend woongebied wordt ontlast van zwaar verkeer en zal er een veiligere leef- en woonomgeving worden gecreëerd. Zoals hoger vermeld is deze doelstelling complementair met de afsluiting van de R4 op- en afrit. Het spreekt voor zich dat de organisatie van het vlot functionerend wegennet tevens onder het algemeen belang valt.

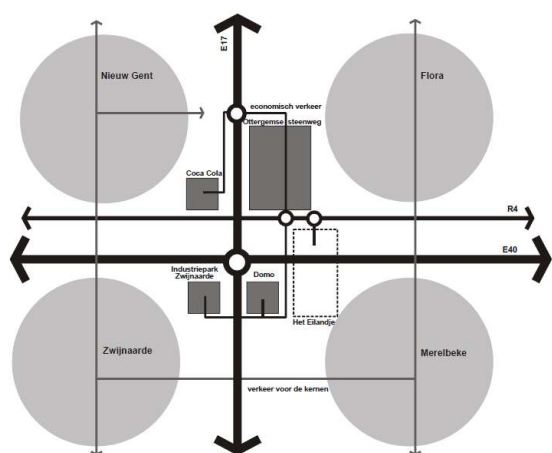
5. ONTEIGENINGSNOODZAAK

5.1. De ontsluitingsweg: een onderbouwde keuze binnen de R4-Zuid visie en herinrichting van het bedrijventerrein

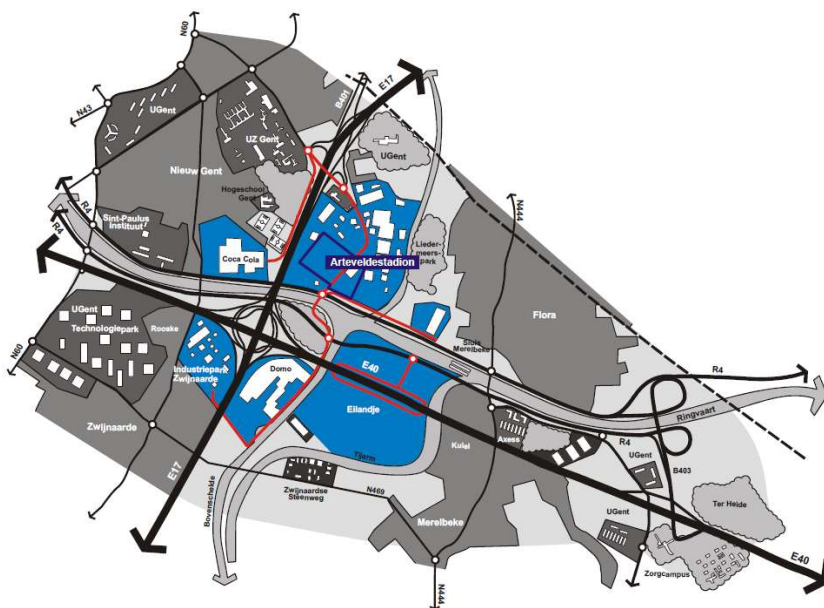
5.1.1. MER startnota R4-Zuid/ kennisgeving (2007)

In navolging van het streefbeeld van de R4 Zuid werd een startnota van de MER R4-Zuid opgemaakt. Daarbij wordt voor de zone Zwijnaarde de volgende paragraaf overgenomen:

“In de omgeving van het klaverblad E40-E17 bevinden zich heel wat economische activiteiten. Het verkeer van en naar deze bedrijven betekent een belangrijke hinder voor de woonkernen. Om deze hinder te vermijden wordt voorgesteld het economisch verkeer te scheiden van dat voor de woonkernen. Om dit te realiseren krijgen de verschillende bedrijfsites aparte aansluitingen op de R4 en worden zij afgesloten van Heerweg-Noord en de as Adolphe Della Faillelaan-Zwijnaardsesteenweg. Deze laatste wegen worden voorbehouden voor het verkeer van en naar de woonkernen en voor openbaar vervoer.”



Figuur 5-1: MER Startnota R4-Zuid - zone Zwijnaarde



Figuur 5-2: MER Startnota R4-Zuid - zone Zwijnaarde ontsluiting CCEP

De leesbare oplossing is: de bedrijvenfuncties ten noorden van de Ringvaart (CCEP, Kaasboer en Vandemoortele) takken aan op het knooppunt R4-binnenring. Het bedrijventerrein ten zuiden van de Ringvaart (Ontsluitingsweg Zwijnaarde II en III) wordt ontsloten via het aansluitingspunt R4-buitenring.

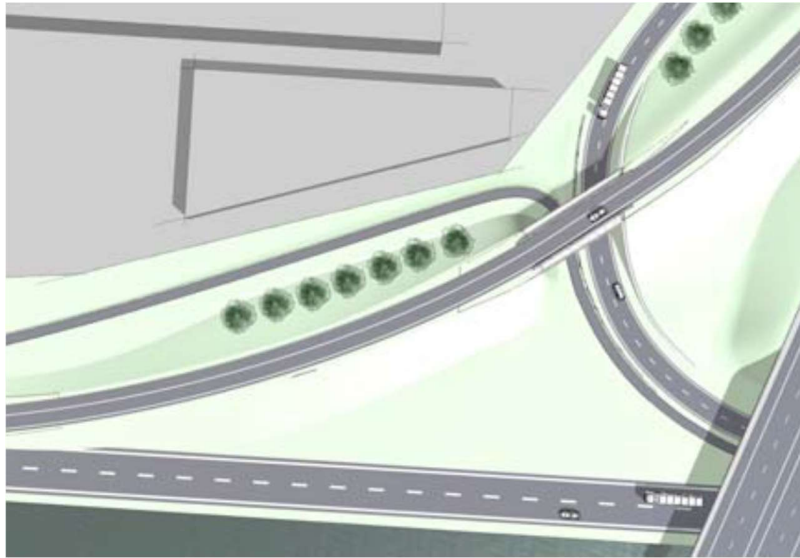
De ontsluitingsweg kan worden ingepast op de perceelsgrens van de bedrijven Versluys-Vandemoortele en het Arteveldestadion. Voor de ontsluiting van CCEP kan gebruik worden gemaakt van de voor dit doel gerealiseerde onderdoorgang van de E17/B401 ter hoogte van de R4-binnenring.

5.1.2. Project MER R4-zuid te Gent en Merelbeke

Het voornemen om de R4-Zuid in Gent en Merelbeke te voltooien (als primaire II) werd getoetst in een project MER in 2009.

Binnen het project worden een aantal ingrepen voorzien op de wegen en aansluitingspunten in de onmiddellijke omgeving van de R4-Zuid. Met als doel de globale doorstroming te verbeteren en de verkeersafwikkeling vlotter en veiliger te laten verlopen.

Een voorziene ingreep in de nabije omgeving van de nieuwe ontsluitingsweg is onder andere de aanleg van een uitrit vanaf de E17/B401, komend vanuit Gent-Centrum, naar de R4-binnenring (zoals voorgesteld in het streefbeeld R4-west). Hierbij wordt een koker onder de uitrit voorzien voor de doorgang van het fietspad langs de binnenring en van de toekomstige ontsluitingsweg tussen de site CCEP en de rotonde aan de R4-binnenring.



Figuur 5-3: MER R4-Zuid - Concept onderdoorgang bypass E17/B401 - R4

De relevante ingrepen voor voorliggend project zijn:

- Het realiseren van een bypass tussen de E17 en de R4-Zuid binnenring ten zuidoosten van de CCEP - site. Bij het realiseren van deze bypass wordt rekening gehouden met een mogelijk toekomstige ontsluitingsweg (inclusief fietstunnel voor CCEP richting de Ottergemsesteenweg-Zuid);
- De optimalisatie van de op- en afrit UZ van de E17 aan de Heymanslaan en de Ottergemsesteenweg-Zuid en ter hoogte van de aantakking van de Ottergemsesteenweg-Zuid met de nieuwe brug over de Ringvaart richting R4-Zuid Buitenring, de Sluisweg en de R4-Zuid Binnenring. Ook de ontsluiting voor de bedrijven Kaasboer en Vandemoortele takt hier op aan;
- Daarnaast is het van belang aan te geven dat na de realisatie van deze doortrekking, de Gestichtstraat niet langer zal aansluiten op de R4-Zuid. Deze laatste wijziging behoort niet tot het project van de R4-Zuid, maar is een bijkomende maatregel die het globaal verkeersconcept voor de R4-Zuid ondersteunt;
- Voorgaande maatregel kan niet los worden gezien van een alternatieve ontsluiting voor CCEP richting de Ottergemsesteenweg-Zuid. Dit is een bijkomende ondersteunende maatregel voor dit concept; ook de ontsluiting van de bedrijventerreinen in Zwijnaarde via de R4-Zuid (via Nieuwescheldestraat) is een dergelijke maatregel.

5.1.3. Herinrichting bedrijventerrein en opstart bedrijventerreinmanagement Gent Zuid I (2011)

De studie voor de herinrichting en opstart gezamenlijk bedrijventerreinmanagement voor het bedrijventerrein Gent Zuid I ambiert de realisatie van een kwalitatief en duurzaam bedrijventerrein. De studie bestaat uit drie deelopdrachten:

- Ontwikkelen van een visie betreffende de herinrichting van het bedrijventerrein Gent-Zuid I met een bijzondere aandacht voor een duurzame benadering en ruimtelijke kwaliteit. Naast zuinig ruimtegebruik wordt ook aandacht besteed aan optimalisering van de waterhuishouding, verbetering van de wegenis en duidelijk bewegwijzering.
- Opstart proces bedrijventerreinmanagement op bedrijventerrein Gent-Zuid I om een structurele samenwerking tussen de bedrijven – via een bedrijvenvereniging – op gang te brengen.
- Opmaak herinrichtingsplan en plan van aanpak voor het bedrijventerrein Gent-Zuid I. Definiëring van het bouwprogramma met opgave maatregelen en hun kostenraming.

In de bereikbaarheidsanalyse van het bedrijventerrein komt naar boven dat hoewel de deelzone CCEP vlak bij het knooppunt Zwijnaarde gelegen is, de zone moeilijk ontsloten is naar het hoofdwegennet. Afhankelijk van de herkomst of bestemming maakt het verkeer van en naar CCEP gebruik van de Gestichtstraat, Heerweg-Noord, Zwijnaardsesteenweg en R4 om van of naar de E17 of de E40 te rijden. De deelzones Proeftuinstraat en Akkerhage ontsluiten via de Ottergemsesteenweg-Zuid wel vlot naar de E17 (op- en afrit UZ Gent) en naar de R4.

Daar komt bij dat de Zwijnaardsesteenweg, Heerweg-Noord en Gestichtstraat een sterk woonkarakter hebben met een belangrijke betekenis voor fietsers, lokaal autoverkeer en openbaar vervoer. Dit maakt de bijkomende aanwezigheid van het vrachtverkeer problematisch. Dit is veel minder het geval voor de andere deelzones.



Figuur 5-4 Situering bedrijventerrein Gent Zuid I

5.2. De ontsluitingweg: de beste keuze van alle alternatieven

5.2.1. Mogelijke niet weerhouden alternatieven

- Alternatief 1: Het bedrijventerrein kent een **directe aansluiting op de R4**. Een directe aansluiting op de R4 is niet gewenst gezien de tussenafstand tussen de andere opritten op de R4 dan te kort zou zijn (volgens het Vademecum Weginfrastructuur VWI deel autosnelwegen). Te kort opeenvolgende opritten doen afbreuk aan de werking van de R4 en stroken niet met de functie als ringweg. Er is daarnaast onvoldoende ruimte om de weefzones van de op- en afritten op een veilige en kwalitatieve manier in te passen. Dit alternatief wordt niet weerhouden.

- Alternatief 2: De **Gestichtstraat wordt onteigend** in functie van een **uitbreiding van de oprit van de R4**. De Gestichtstraat onteigenen met als doel deze uit te breiden in functie van de R4 spreekt de ambities voor deze straat en de omgeving volledig tegen. Het doel is het woonkarakter van de straat te versterken en zwaar verkeer uit de straat weg te houden, ten voordele van de omwonenden en de schoolomgeving. De uitbreiding van de oprit zal echter meer verkeer naar de straat toetrekken en de belasting van de omgeving, en in het bijzonder de Gestichtstraat en de Heerweg-Noord/Zwijnaardsesteenweg, enkel maar verhogen; terwijl deze omgeving hier niet voor is uitgerust. Indien er geen bewoning meer zou zijn langsheen de Gestichtstraat, kan deze weg wel worden uitgerust als ontsluitingsweg, echter lost dit het probleem van een veilige schoolomgeving niet op. Dit alternatief wordt niet weerhouden.

- Alternatief 3: Het bedrijventerrein wordt ontsloten **via het aansluitingspunt R4-buitenring**. Ten aanzien van een alternatieve ontsluiting voor het bedrijf CCEP wordt in de MER startnota R4-Zuid (2007) gesteld deze niet te voorzien via het knooppunt Corneel Heymanslaan-Ottergemsesteenweg-E17 (deelproject P10). Dit is reeds een knoop waarop vijf wegen aantakken en een ontsluiting langs de E17 naar dit aansluitingspunt komt in conflict met de ontsluitingsstructuur van het UZ Gent naar deze knoop. Daarnaast heeft deze ontsluiting een grote ruimtelijk impact op verschillende percelen ten noorden van het bedrijventerrein. Dit alternatief wordt niet weerhouden.

5.2.2. Weerhouden alternatief

Ontsluiten **naar het knooppunt R4-binnenring**. De bedrijvenfuncties ten noorden van de Ringvaart (CCEP, voormalige Kaasboer/ Versluys en Vandemoortele) takken aan op het knooppunt R4-binnenring. De ontsluitingsweg kan worden ingepast op de perceelsgrens van de bedrijven Versluys-Vandemoortele en het Arteveldestadion. Voor de ontsluiting van CCEP kan gebruik worden gemaakt van de bestaande onderdoorgang van de E17/B401 ter hoogte van de R4-binnenring.

5.2.2.1. HAALBAARHEID

De haalbaarheidsstudie herinrichting CCEP bij realisatie ontsluitingsweg (2013) onderzoekt de haalbaarheid van de nieuwe ontsluitingsroute. Algemeen wordt er geconcludeerd dat als er een nieuwe ontsluiting wordt aangelegd, specifiek voor het vrachtverkeer, er heel wat opportuniteiten ontstaan m.b.t. zowel de verkeersdoorstroming als de verkeersveiligheid. De Gestichtstraat, maar ook de Heerweg-Noord en de Zwijnaardsesteenweg worden ontlast van doorgaand vrachtverkeer. Hierdoor neemt het risico op conflicten ter hoogte van de kruispunten en wegvakken danig af en verbetert de verkeersdoorstroming

op het kruispunt ter hoogte van de bestaande toegang van het bedrijf. Anderzijds verhoogt de kwaliteit van het verkeersnetwerk aangezien het verkeer wordt verplaatst naar een infrastructuur die beter geschikt is om bovenlokaal verkeer snel en efficiënt af te wikkelen.



Figuur 5-5 Schetsontwerp mogelijke herinrichting CCEP site (2013).

5.2.2.1.1. Technisch en ruimtelijk

De doortrekking van de ontsluitingsweg wordt ingeschat als technisch en ruimtelijk haalbaar, binnen de gestelde randvoorwaarden en met het beschreven schetsontwerp als uitgangspunt. De geraamde kost bedraagt ± 5,26 miljoen euro incl. BTW en studiekosten. Organisatorisch dient het verlies aan bedrijfsoppervlakte te worden opgevangen, is herlocalisatie van stockageruimte en opstelruimte voor wisseltrailers nodig, alsook herinrichtingen in functie van gewijzigde verkeersstromen op het terrein zelf.

5.2.2.1.2. Verkeersveiligheid

Ook op vlak van verkeersveiligheid is de voorziene ontsluitingsweg haalbaar. Voor de bocht die vrachtwagens dienen te nemen om van de westelijke tak af te slaan naar de R4 blijkt uit de analyse dat er geen conflicten zijn bij het maken van deze beweging.

In functie van de verkeersveiligheid van de werknemers van VDM en VERSL wordt in het ontwerp, naast een extra stuk fietspad, ook een zebapad uitgewerkt op de Ottergemsesteenweg Zuid om tot aan de bushaltes en het winkelcentrum te geraken.

5.2.2.1.3. Gebruik

Er wordt onderscheid gemaakt tussen de ontsluitingen van beide bedrijven gelegen in het bedrijventerrein, CCEP en Easy Post. De nieuw aan te leggen ontsluitingsweg, verbonden met de rotonde

ter hoogte van Ghelamco zal enkel CCEP ontsluiten. Easy Post kan niet via de nieuwe weg ontsloten worden, deze blijft op de Heerweg-Noord voorzien. Dit omdat EasyPost over het terrein van CCEP zou moeten rijden om de nieuwe ontsluitingsweg te bereiken. Dit is, omwille van beveiliging, voor CCEP niet uitvoerbaar.

Deze opsplitsing ligt in lijn met de doelstellingen van de nieuwe weg, die voornamelijk ambieert de vrachtwagens (afkomstig van of met bestemming CCEP) te elimineren uit de woonstraten. Easy Post heeft een heel ander mobiliteitsprofiel dan CCEP; hierbij zijn vooral bestelwagens van toepassing, die gewoonlijk voor minder overlast zorgen in de woonstraten.

Bijkomend wenst CCEP de bestaande ontsluiting via de Heerweg-Noord te behouden om te gebruiken als vluchtweg of in geval van calamiteiten op de nieuwe ontsluitingsweg. Dit kan bijvoorbeeld zijn wanneer de rotonde vast staat (bv bij voetbal). De ontsluiting aan de Heerweg-Noord kan eventueel voorzien worden met slagbomen of andere voorzieningen om de toegang te reguleren.

De nieuwe ontsluitingsweg wordt plaatselijk voorzien van fysieke afscheiding aan de zijde van het fietspad om gebruik door fietsers te vermijden. Dit betreft een afscheiding zoals een gracht, een heuvel, een groenmassief, een hekken, ...

5.2.2.2. EFFECTEN

5.2.2.2.1. Capaciteit rotonde

De bijkomende vrachtbewegingen zullen niet zorgen voor afwikkelingsproblemen op de rotonde. Er werd rekening gehouden met grote vrachtwagens die de beweging vanuit de westelijke tak van de Ottergemsesteenweg richting oprit R4 soms moeilijk in één beweging kunnen maken.

De invloed van het eventuele woon-werkverkeer heeft, gezien het ploegensysteem, een lage invloed op de capaciteit. De bijkomende belasting op de rotonde is verwaarloosbaar.

5.2.2.2.2. Verkeersveiligheid

Bij de realisatie van de ontsluitingsweg komen heel wat manoeuvreerbewegingen ter hoogte van de kruispunten, die een verhoogd risico op conflictsituaties met zich mee brengen, te vervallen.

Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is het best om de conflictpunten tussen het gemotoriseerd verkeer en zachte weggebruikers maximaal te beperken. In dat opzicht zullen er ter hoogte van de kruising met het ringfietspad en ter hoogte van Vandemoortele maatregelen worden getroffen om de oversteekbeweging onder de aandacht te brengen en eventueel te geleiden. Voor een verdere uitwerking wordt naar de projectnota verwezen.

5.3. De ontsluitingsweg : een keuze met zo min mogelijk impact op de percelen van de onteigenden

Voor de realisatie van de ontsluitingsweg worden er 8 percelen belast.

De loten 5 tot 8 opgenomen in het rooilijnplan zijn geen voorwerp van het onteigeningsplan aangezien er reeds afspraken zijn van de betrokken eigenaars. Voor de loten 5 en 7 eigendom van AWW en gedeeltelijk gelegen in de non aedificandi zone heeft de Stad Gent bij ministerieel besluit dd. 21/01/2022 een afwijking gekregen voor de aanleg van de ontsluitingsweg.

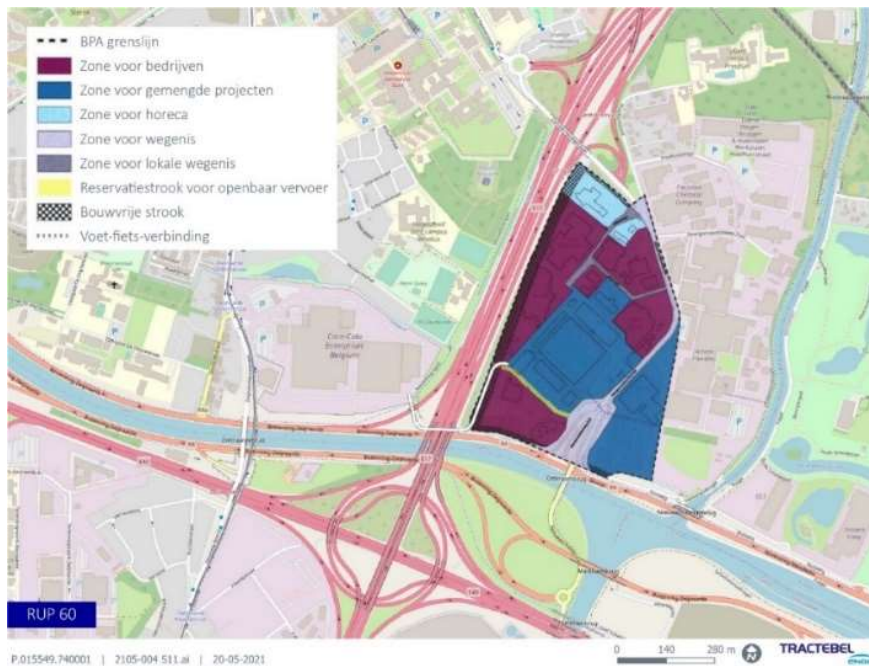
Lot 1 en 2 zijn reeds het voorwerp geweest van verschillende gesprekken met de eigenaars en hoogstwaarschijnlijk kan er een akkoord worden bereikt. Aangezien er echter nog geen officieel akkoord werd verkregen wordt pro forma hier de onteigeningsprocedure voor opgestart.

Voor de loten 3 en 4 waren er verschillende gesprekken met de eigenaars doch zonder resultaat. Bijgevolg zal hier effectief moeten worden onteigend. Bij de opmaak van de plannen van de ontsluitingsweg is naast het beste alternatief ook gekeken om zo min mogelijk impact te hebben op de percelen van de onteigenden. Zo wordt de weg grotendeels gepland op de perceelsgrenzen van de 2 aanpalende bedrijven met als visie de impact op het bedrijfsweefsel zo klein mogelijk te houden en de continuïteit van de bedrijven niet in het gedrang te brengen. Bovendien zal de impact op de groenzone van de bedrijven zijn en niet op de kern van het bedrijf. Voor de eigenaar van lot 4 is er geen impact op de oppervlakte van het te voorziene groen gekoppeld aan de vergunning van het bedrijf. Voor de eigenaar van lot 3 zal na verwerving van de nodige grond, niet meer voldoende groen overblijven, en zal het nodig zijn om een deel van het overgebleven terrein om te vormen tot groenzone. Dit beperkt verlies wordt gecompenseerd in het schattingsverslag

5.4. De ontsluitingsweg : realiseerbaar binnen de Ruimtelijke context

Volgende plannen en documenten zijn voor dit project van toepassing:

- **Gewestplan:** Het plangebied is geheel gelegen binnen het origineel gewestplan Gentse Kanaalzone. Verhandingen ten voordele van het industriegebied zijn toegestaan (Industriegebied) .
- **Gewestelijk RUP:** Het plangebied is gelegen binnen de contour van het Gewestelijke RUP Afbakening grootstedelijk gebied Gent, maar krijgt geen voorschriften binnen dit GRUP.
- **Gemeentelijk RUP:** RUP 60 Akkerhage – Ottergemsesteenweg: Binnen de grenzen van dit BPA zijn de voorschriften van het Gewestplan niet meer van toepassing, en worden deze vervangen door de voorschriften uit het RUP.



Figuur 5-5 RUP 60

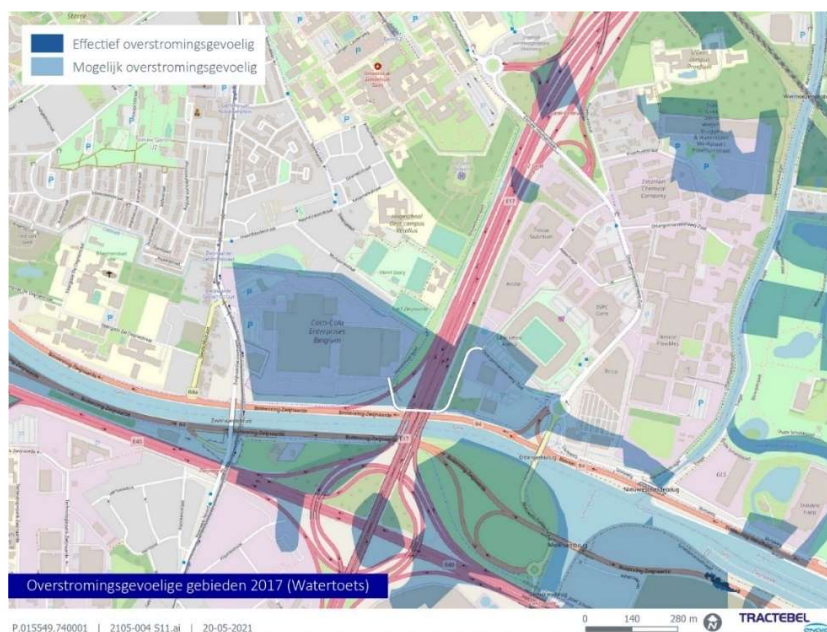
Gevolgen voor het project:

- Aanvragen binnen het RUP dienen worden vergezeld van een Watertoets-check.
- Verhardingen zijn toegelaten met aandacht voor het percentage begroeiing per gebruik perceel, en voor de optimale veiligheid van voetgangers (zone gemengde projecten, zone wegenis en zone bedrijven).
- Verhardingen zijn toegelaten indien kan worden aangetoond dat het gaat om een uitzonderlijk geval (bouwvrije zone).
- **Ruimtelijk Structuurplan Gent:** Onder de hoofding van de regionale bedrijventerreinen wordt het plangebied vernoemd. Daarbij merkt men op dat de sluiting van de R4 in het zuiden de mogelijkheid moet bieden om, bij verdere ontwikkeling van dit gebied, op die R4 rechtstreeks aan te sluiten.
- **Algemeen Bouwreglement Stad Gent²:** Het verharderen van oppervlaktes moet tot een minimum beperkt worden. De strikt noodzakelijke verhardingen moeten waar mogelijk als verharding met natuurlijke infiltratie of als waterdoorlatende verharding aangelegd worden (Artikel 12 – Beperken van verhardingen).
- **Biologische waarde:** Er zijn geen Habitatrichtlijngebied, VEN-gebieden, Vogelrichtlijngebieden, natuurreservaten of Ramsargebieden gelegen in of kortbij het plangebied. Er zijn wel Biologisch waardevolle elementen gelegen, voornamelijk flankerend aan de E17 en de R4.

² Verordening, versie met aanpassingen tot en met 20 december 2020

Element	BWK waarde
Verruigd grasland (hr en hr+)	Biologisch minder waardevol tot biologisch waardevol
Mesofiel hooiland (hu-)	Biologisch minder waardevol
Bomenrij met dominantie van Amerikaanse eik (Quercus rubra) (kbqr)	Biologisch waardevol
Bomenrij met dominantie van zomereik (Quercus robur) (kbq)	Biologisch waardevol
Jong loofbos (exclusief populier) (n)	Biologisch minder waardevol tot biologisch waardevol
Opslag van allerlei aard (sz)	Biologisch waardevol
Park (kp)	Biologisch waardevol
Eutroof water (ae-)	Biologisch waardevol
Bomenrij met dominantie van populier (Populus sp.) (kbp)	Biologisch waardevol
Bermen, perceelsranden, ... met rietland en andere vegetaties van het rietverbond (k(mr-)	Biologisch waardevol

- **Watertoets:** De planzone is grotendeels gelegen in mogelijk overstromingsgevoelig gebied. De gevolgen van het gekozen tracé, en hieruit voortkomende maatregelen moeten worden toegevoegd aan het dossier bij vergunningsaanvraag.



Figuur 5-6: Uitsnede Watertoets 2017

6. ONTEIGENENDE INSTANTIE

Stad Gent

7. RECHTSGROND

Het Vlaams onteigeningsdecreet in samenloop met het Decreet houdende de Gemeentewegen.

8. OMSCHRIJVING VAN DE TE ONTEIGENEN GOEDEREN

De te onteigenen deelpercelen hebben betrekking op de percelen kadastraal gekend onder volgende kadastrale gegevens:

Gent 8e Afdeling
Lot 1 H 602V2
Lot 2 H 611P

Gent 24e Afdeling
Lot 3 B 502E
Lot 4 B 506S

//