

Opschrift

Vergadering van 11 april 2023

Nummer: 2023_MV_00205

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Stijn De Roo: Noordelijke Ontsluiting Technologiepark - Zwijnaarde

Raadslid(-leden):

Stijn De Roo - CD&V

Bevoegd: Filip Watteuw

Omschrijving van de vraag**Toelichting:**

De plannen voor een derde fietsbrug over de E40 in Zwijnaarde worden concreter. Op mijn parlementaire vraag laat de bevoegde minister weten dat er een budget van 7 miljoen euro voorzien is voor de aanbesteding van de fietsbrug ("Magnelbrug") in 2023. De openstelling van de brug zal allicht in 2025 zijn. Op dit moment wordt gewerkt aan het uittekenen van de plannen van de fietsverbinding. Het tracé wordt zodanig ontworpen dat het rekening houdt met de andere projecten en dat een eventuele noordelijke ontsluitingsweg niet gehypothekeerd wordt.

Die noordelijke ontsluitingsweg en het ontvlechten van verkeersmodi wordt door enkele stakeholders gezien als een essentieel onderdeel voor een veilige mobiliteitsoplossing: auto's krijgen een aparte (= noordelijke) in- en uitgang en het autoverkeer op de campus wordt maximaal gescheiden van fietsers en voetgangers. Het openbaar vervoer en fietsers rijden parallel op gescheiden rijvakken, dus niet door elkaar.

Er wordt in de planprocessen (o.a. van de fietsersbrug) al rekening gehouden met dit scenario, maar er zijn nog enkele drempels vooraleer de ontsluitingsweg planmatig en juridisch mogelijk kan worden gemaakt. In het advies van de GECORO over het RUP 148 Ardoyen staat bijvoorbeeld m.b.t. de noordelijke ontsluitingsweg: "Dit scenario dient uiteraard nog verder beoordeeld te worden, en dit zowel verkeerskundig als naar ruimtelijk-landschappelijke impact."

Vraag:

Ik had van de schepen graag een antwoord gekregen op volgende vragen.

1. Kan de schepen verduidelijken welke juridische en/of planmatige obstakels er zijn voor de definitieve keuze voor een Noordelijke Ontsluiting?
2. Welke onderzoeken in functie van de verkeersafwikkeling staan op de planning?

3. Wat is de visie van het schepencollege op de afwikkeling van het verkeer rondom de Technologicampus?
4. Wat is de rol van de stakeholders in het proces om te komen tot een beslissing?
5. Wanneer zal de knoop worden doorgehakt over de noordelijke ontsluiting?

Antwoord

Bedankt voor uw vraag. Sommige deelvragen verbazen me een beetje. De basis voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van het Technopark Ardoyen is het ruimtelijk uitvoeringsplan Technopark-Ardoyen. We hebben dit RUP met zijn allen goedgekeurd op de GR van 22 november 2021. Elke huidige (en toekomstige) verantwoordelijke bestuurder moet dus rekening houden met de bepalingen en voorschriften uit dit RUP.

Het RUP bepaalt dat de multimodale ontsluiting van het Technopark georganiseerd wordt ter hoogte van de bestaande toegang via de N60 ovonde.

De vraag van UGent naar een mogelijkheid voor een noordelijke ontsluiting kwam zeer laat in het planproces. Het was daarom een evenwichtsoefening om conform te blijven met het MER en het al doorlopen planproces niet te hypothekeren.

Op vraag van UGent werd een addendum aan het 'RUP Ardoyen' toegevoegd, waarbij een Noordelijke ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer alsnog een optie kan zijn. Dit kan enkel en alleen als er geen goede en veilige ontsluiting mogelijk is ter hoogte van de bestaande toegang. Hiervoor is verder onderzoek nodig (en lopende).

Een ev. noordelijke ontsluiting moet ook voldoen aan alle andere voorwaarden uit het plan MER en het RUP (effectbeoordeling, modal split, geen extra verharding, boomsparend ontwerpen, vegetatiewijziging, ...).

Dit is omschreven in een addendum op de principe-overeenkomst die tussen de vijf betrokken partijen werd afgesloten (Stad Gent, AWW, De Lijn, Ugent, vzw Ardoyen). Dit addendum vertrekt van een onderzoekscascade, waarbij eerst de zgn. 'centrale variant' wordt uitgewerkt. De Noordelijke ontsluiting wordt enkel in overweging genomen nadat bewezen is dat er ter hoogte van de bestaande toegang via de ovonde onvoldoende ruimte is om de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer op een kwalitatieve manier in te passen. Dit moet ook in combinatie met veilige en comfortabele fietsverbindingen en een vlotte doorstroming van openbaar en collectief vervoer.

Momenteel wordt een nieuw ontwerp van de knoop N60, met ontsluitingswegen, tracés voor actieve weggebruikers en OV-haltes uitgewerkt door AWW. Op dit ontwerp worden dan microsimulaties uitgevoerd om het ontwerp te evalueren aan alle doelstellingen.

Alvorens de microsim uit te voeren, stemt AWW eerst nog het uitgewerkte ontwerp af met alle partijen.

Ook op uw deelvraag naar de visie van het schepencollege op de afwikkeling van het verkeer rondom de Technologicampus verwijs ik naar het RUP. In het RUP combineren we de ambitie voor de verdere uitbouw van de bedrijvensites met een zo duurzaam mogelijk mobiliteits- en bereikbaarheidsprofiel. Zowel de ruimtelijke ontwikkelingen,

bestemmingen en de visie op de bereikbaarheid hebben we in dit huis samen goedgekeurd.

De samenwerking met de partners (Stad Gent, AWV, De Lijn, Ugent, vzw Ardoyen) verloopt goed. Op 29/03/2021 werd een principeovereenkomst afgesloten tussen de verschillende partners. Deze samenwerking is gebaseerd op een goede communicatie en samenwerking tussen alle partijen.

Van zodra de lopende onderzoeken afgerond worden kunnen we tot een conclusie komen over het ontwerp van deze knoop. Momenteel houdt het ontwerp voor de fietsverbinding dus al rekening met alle opties. We hopen dan ook dat het verdere ontwerp en realisatie voorspoedig worden afgewerkt.
