

MOTIVERINGSNOTA

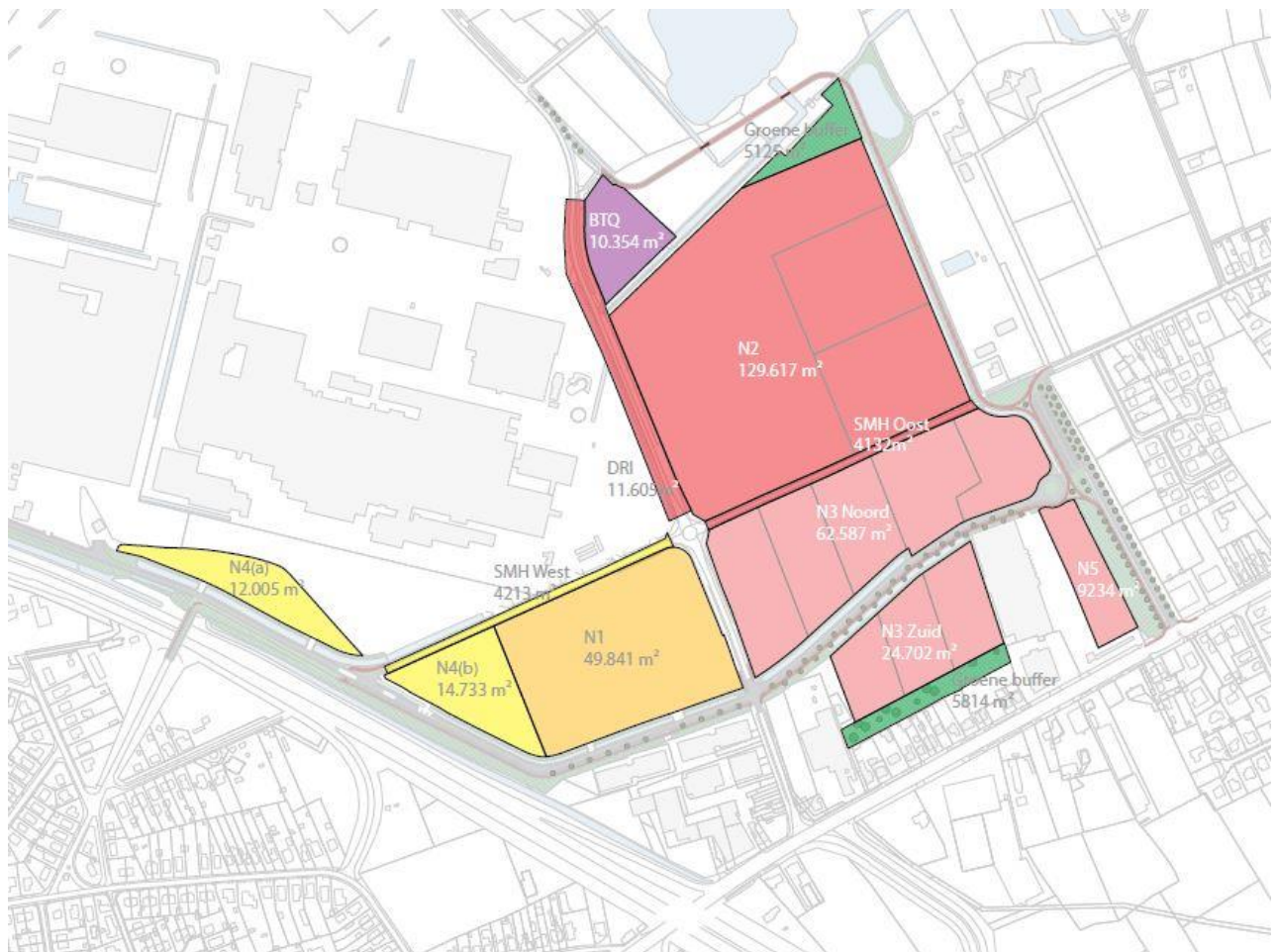
Inleiding

1. Algemeen

De ontwikkeling van het project voor het **gemengd regionaal bedrijventerrein R4/N70 Oostakker Noord** is de aanleiding voor de vaststelling van het rooilijnplan m.b.t. een nieuw aan te leggen omleidingsweg voor de Drieselstraat.

Het gemengd regionaal bedrijventerrein heeft een oppervlakte van circa 26 ha. Het bedrijventerrein is gelegen op grondgebied van deelgemeente Oostakker van de stad Gent, langs de R4 ten noorden van de N70 en voorziet in bedrijfskavels ten behoeve van de uitbreiding van de site van Volvo Trucks en haar toeleverbedrijven.

De ontwikkeling van het bedrijventerrein gaat samen met de **herstructurering van de bestaande lokale wegennet**. De aanpassing van de ontsluitingsstructuur wordt opgelegd door het **Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent** – deelplan 18 Regionaal bedrijventerrein R4 / N70 Oostakker Noord uit 2005 (hierna: het GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent).



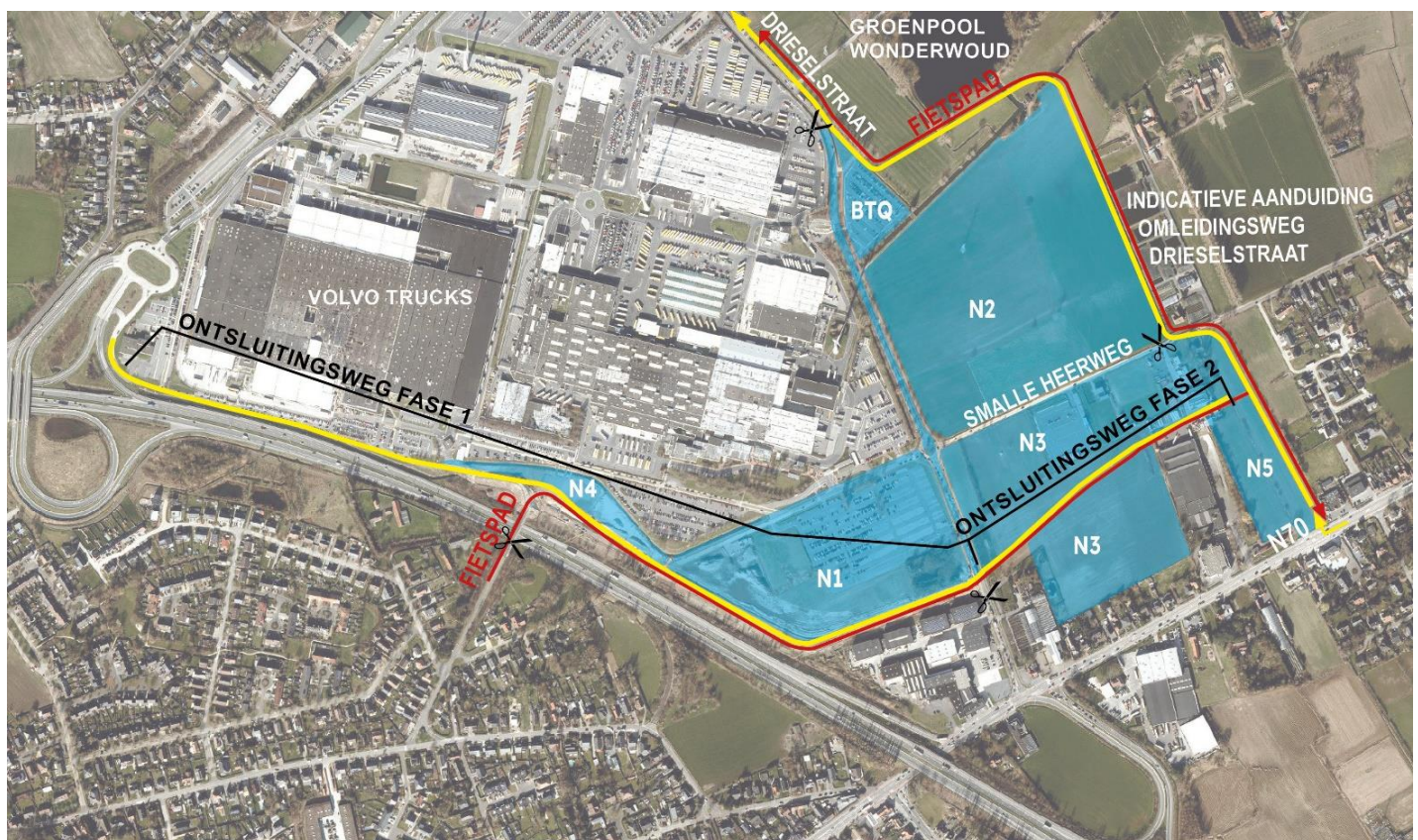
Figuur 1 : aanduiding project gemengd regionaal bedrijventerrein R4 Oostakker Noord met de deelzones en de geraamde oppervlakte per deelzone

Het GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent legt de afbakening van het gemengd regionaal bedrijventerrein vast en bepaalt de stedenbouwkundige voorschriften voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Het GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent werd in 2014 deels gewijzigd door het **Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Volvo Trucks Gent** (hierna GRUP Volvo Trucks).

Het GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent legt **een strikte scheiding op in de verkeersstromen tussen het economische en het lokale verkeer** waarbij het het bedrijventerrein R4/N70 Oostakker Noord enkel via een ontsluitingsweg naar het knooppunt 33 (Schansakker) wordt ontsloten. Dit heeft tot gevolg dat de lokale verbindingfunctie van de wegen doorheen het gemengd regionaal bedrijventerrein, met name de Drieselstraat en de Smalle Heerweg, niet kan behouden blijven.

In het inrichtingsplan opgemaakt in opdracht van sogent zijn verschillende scenario's wat betreft de gewenste lokale ontsluitingsstructuur uitgewerkt. Het voorkeursscenario gaat uit van de realisatie van twee nieuwe wegen met name een **ontsluitingsweg** naar knooppunt Schansakker (parallelweg) voor het economische verkeer en de **omleidingsweg Drieselstraat** (hierna: omleidingsweg) voor het lokale verkeer. De aanleg van de nieuwe wegen gaat samen de realisatie van een knip voor het lokale verkeer op de beide bestaande lokale wegen ter hoogte van de grens met het bedrijventerrein.

De ruimtelijke onderbouwing van het voorstel komt verder in de motiveringsnota aan bod.



Figuur 2 : schematische voorstelling aanpassingen lokale ontsluitingsstructuur

2. Een gefaseerde aanleg van het regionaal bedrijventerrein

Sogent voorziet in overleg met de stad Gent in een gefaseerde uitvoering van de infrastructuurwerken ten behoeve van de realisatie van het gemengd regionaal bedrijventerrein R4 Oostakker Noord.

In **de eerste fase** van de infrastructuurwerken werd in de periode 2019 – 2022 uitgevoerd en omvat de aanleg van een eerste deel van de **ontsluitingsweg** (Yvonne Fontainestraat) tussen het knooppunt Schansakker en de Drieselstraat. De verbinding voor gemotoriseerd verkeer vanuit de nieuwe Yvonne Fontainestraat naar de Drieselstraat is afgesloten met een poort. De Smalle Heerweg ten westen van het rondpunt met de Drieselstraat is ter hoogte van het rondpunt eveneens afgesloten met een poort. Het stuk Smalle Heerweg vanaf het rondpunt met de Drieselstraat tot aan de Yvonne Fontainestraat werd afgeschaft en wordt overgedragen aan Volvo Trucks Gent.

De eerste fase voorzag ook in de omvorming van de Smalle Heerwegbrug naar een fiets- en wandelbrug. De Smalle Heerwegbrug is afgesloten voor het gemotoriseerd verkeer en er werd een nieuwe fiets- en wandelhelling aan oostzijde van de R4 aangelegd. De bestaande talud aan de zijde van Volvo Trucks Gent werd daarbij afgegraven tot op het brughoofd en bij de herinrichting van de brug werd een deel van het brugdek als groendek aangelegd. De nieuwe helling sluit aan op het nieuwe fietspad langs de Yvonne Fontainestraat. Deze ingrepen zorgen voor een verbetering van de functionele oost-west fietsroute tussen Lochristi en Gent (Oostakker / St-Amandsberg). Fietsers kunnen nu conflictvrij doorrijden tot de Drieselstraat om dan via het vrijliggend fietspad langs de Drieselstraat aan te sluiten op de bestaande functionele fietsroute langs de Smalle Heerweg.

Na de eerste fase van de infrastructuurwerken kunnen de zones N1 en N4 overgedragen aan Volvo Trucks Gent en wordt de Volvo Trucks site direct naar de R4 ontsloten.

In **de tweede fase** wordt de **omleidingsweg** aangelegd samen met het doortrekken van de Yvonne Fontainestraat voor de **ontsluiting van de bedrijfskavels in de zone N3**. De wegdelen van de Drieselstraat en de Smalle Heerweg gelegen binnen het bedrijventerrein worden, na de realisatie van de omleidingsweg en ontsluitingsweg, afgesloten voor het lokaal verkeer en afgeschaft.

3. Inhoud van de motiveringsnota

De procedure voor de vaststelling van het rooilijnplan heeft enkel betrekking op de **omleidingsweg**.

Het rooilijnplan bepaalt de contouren van het tracé van de omleidingsweg vanaf de aansluiting met de bestaande Drieselstraat in het noorden tot de aansluiting op de gewestweg N70 in het zuiden.

Het rooilijnplan loopt deels op grondgebied van de gemeente Lochristi met name het stuk ten zuiden van de Smalle Heerweg en deels op grondgebied van de stad Gent met name het stuk noordelijk van de Smalle Heerweg.

De procedure voor de vaststelling van het rooilijnplan gebeurt parallel door de stad Gent en de gemeente Lochristi. Ook het openbaar onderzoek m.b.t. de vaststellingsprocedure wordt in en door de stad Gent en de gemeente Lochristi gelijktijdig georganiseerd. De behandeling van de eventuele bezwaren en opmerkingen in het kader van het openbaar onderzoek gebeurt door de stad Gent en de gemeente Lochristi gezamenlijk. Er wordt één gezamenlijk verslag van het openbaar onderzoek opgemaakt.

Na de definitieve vaststelling van het rooilijnplan volgt de verwerving van getroffen percelen die momenteel niet in eigendom zijn van sogent waarbij, ingeval het minnelijke traject niet tot een akkoord over de verwerving leidt, een onteigeningsprocedure kan opgestart worden. Vervolgens worden het definitief gecoördineerd voorontwerp en de aanvraagdossier omgevingsvergunning opgemaakt met daarna het uitvoeringsontwerp, de aanbesteding en de uitvoering van de werken voor de aanleg van de nieuwe weg.

Problematiek en doelstelling

1. Scheiding economisch en lokaal verkeer

Het GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent legt de **scheiding tussen het economische verkeer en het lokale verkeer** op als een algemeen inrichtingsprincipe. Dit betekent dat alle verkeer binnen het bedrijventerrein dient te worden afgesloten van het lokale verkeer van en naar de N70, Lochristi, Oostakker en de woonwijken ten zuiden van de R4 (en omgekeerd).

Het bedrijventerrein wordt doorkruist door twee wegen met name de Drieselstraat en de Smalle Heerweg met een lokale verbindingsfunctie. Deze wegen verwerken het lokaal verkeer tussen Oostakker, Lochristi (Hijfte, crematorium Westlede) en de N70.

De scheiding tussen het economische en lokale verkeer is niet mogelijk zonder deze wegen (gedeeltelijk) te supprimeren voor het lokale verkeer.

In het inrichtingsplan en de bijhorende mobiliteitsstudie opgemaakt door Sweco in 2018 – 2019 werden verschillende verkeersscenario's uitgewerkt en de gevolgen ervan doorgerekend.

Als conclusie van de mobiliteitsstudie (MOBER) is het volgende opgenomen:

“De Drieselstraat is een lokale weg type II, gebiedsontsluitingsweg. Wanneer deze geknipt wordt, en er geen omlegging wordt voorzien, is er geen weg die de functie van lokale weg type II overneemt. Het verkeer verdeelt zich via de primaire weg R4 en lokale wegen type III, zoals de Groenstraat, Hollenaarstraat en Hijftestraat.

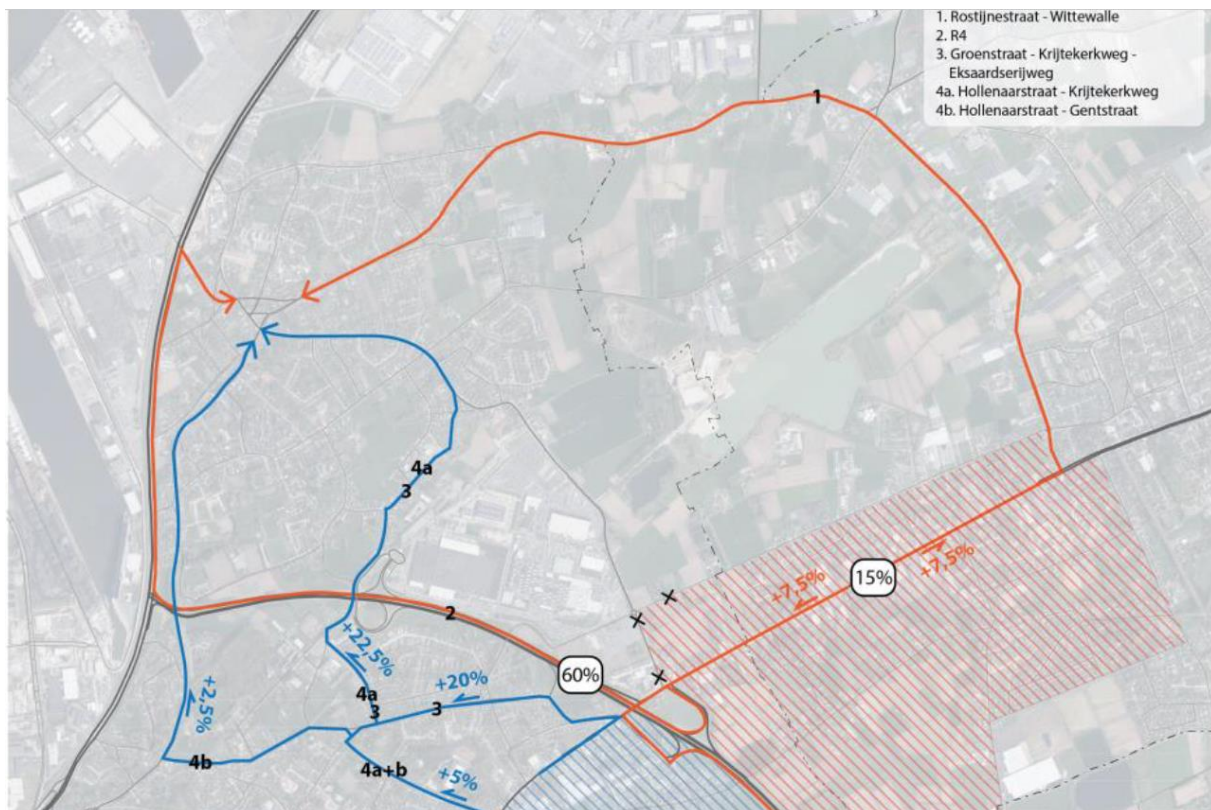
In de bestaande toestand wordt de wijk Groenstraat – Eksaardserijweg reeds gekenmerkt door een drukke verkeersbelasting in de avondspits in termen van verkeersleefbaarheid en -veiligheid. De knip Drieselstraat zonder omlegging zorgt er voor dat het verkeer in de Groenstraat en Krijtekerkweg verder toeneemt.

Het knippen van de Drieselstraat zorgt er mede voor dat de intensiteiten op de Sint-Laurentiuslaan in het verlengde van de Drieselstraat in Oostakker centrum fors dalen. Door het knippen van de Drieselstraat, als gebiedsontsluitingsweg, zonder omlegging verminderen de intensiteiten dan wel op deze hoofdstraat van Oostakker centrum doch het zijn vooral de lokale woonstraten Hollenaarstraat en/of Groenstraat en Krijtekerkweg die de ontsluitingsfunctie van de Drieselstraat overnemen.

Vanuit het oogpunt van verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid is dit niet aan te bevelen. (...)”

Algemeen kan gesteld voor het **grondgebied van de stad Gent** dat na de knip van de Drieselstraat en de Smalle Heerweg zonder omleidingsweg het lokale verkeer zich zal verdelen over de lokale wegen type III en dus zal zorgen voor het toenemen van de verkeerdruk in lokale woonstraten zoals Eksaardserijweg, Groenstraat, Krijtekerkweg en Hollenaarstraat. Langs de Gentstraat en de Eksaardserijweg liggen verschillende kleuterscholen, lagere scholen en het EDUGO-scholencolplex. Bijkomend (omrijdend) lokaal verkeer is ook daarom in deze straten niet wenselijk. Ook op het **grondgebied van de gemeente Lochristi** zal er na de knip van de Drieselstraat en de Smalle Heerweg zonder omleidingsweg bijkomende verkeersdruk zijn op de N70, in de Palingstraat en op de as Rostijnestraat-Hijftestraat.

Op basis van deze conclusie besliste de colleges van burgemeester en schepenen van de stad Gent en gemeente Lochrist de omleidingsweg aan te leggen.



Figuur 3 : schematisch overzicht (verwachte) omrijbewegingen (bron: Sweco, MOBER april 2018)

2. Doelstelling

2.1 Algemeen

Het project voor het gemengd regionaal bedrijventerrein R4/N70 Oostakker Noord voorziet in de aanleg van nieuwe bedrijfskavels voor de uitbreiding van Volvo Trucks Gent en voor in de vestiging of uitbreiding van toeleverbedrijven van Volvo Trucks Gent.

De aanleg van het bedrijventerrein dient samen te gaan met

1. de herstructurering van het lokale wegennet met het oog op een gescheiden ontsluiting van het economische (vracht)verkeer van en naar het bedrijventerrein zonder dat de aanpassingen van het lokale wegennet zorgen voor bijkomende verkeersdruk in de omliggende woonstraten en schoolomgevingen;
2. de verbetering van de bestaande bovenlokale functionele fietsverbinding tussen Lochristi en Gent (Oostakker / Sint-Amandsberg).

2.2 Heldere ontsluitingsinfrastructuur voor het gemengd regionaal bedrijventerrein

Er wordt voorzien in **een heldere ontsluitingsstructuur** voor het regionaal bedrijventerrein met een ontsluitingsweg naar knooppunt Schansakker en de R4. Alle toegangen tot de bedrijven in het bedrijventerrein worden geënt op de ontsluitingsweg. Ook bestaande bedrijven sluiten aan op de ontsluitingsweg. De aanleg van de ontsluitingsweg wordt uitgevoerd in twee fases:

- In een **eerste fase** werd de Yvonne Fontainestraat aangelegd parallel aan de R4 in 2019 - 2022.
- Een **tweede fase** van de ontsluitingsweg wordt aangelegd in het verlengde van de Yvonne Fontainestraat om de bedrijfspercelen in de zone N3 te ontsluiten. De nieuwe ontsluitingsweg

zal ook de ontsluiting voor de bestaande bedrijven in de zone N3 (Vega Trans en De Vreese Transport) naar het knooppunt Schansakker vormen. De ontsluiting naar de Smalle Heerweg van de bestaande bedrijven zal na de aanleg van de ontsluitingsweg en de afschaffing van de Smalle Heerweg opgeheven worden.

2.3 Afsluiten van delen van de Drieselstraat en de Smalle Heerweg

De scheiding van het lokaal en economisch verkeer heeft tot gevolg dat een deel van de Drieselstraat en een deel van de Smalle Heerweg niet langer kunnen gebruikt worden voor het lokaal verkeer. De wegdelen van de Drieselstraat en de Smalle Heerweg gelegen binnen het bedrijventerrein worden, na de realisatie van de ontsluitingsweg en omleidingsweg, afgeschaft en overgedragen aan Volvo Trucks Gent.

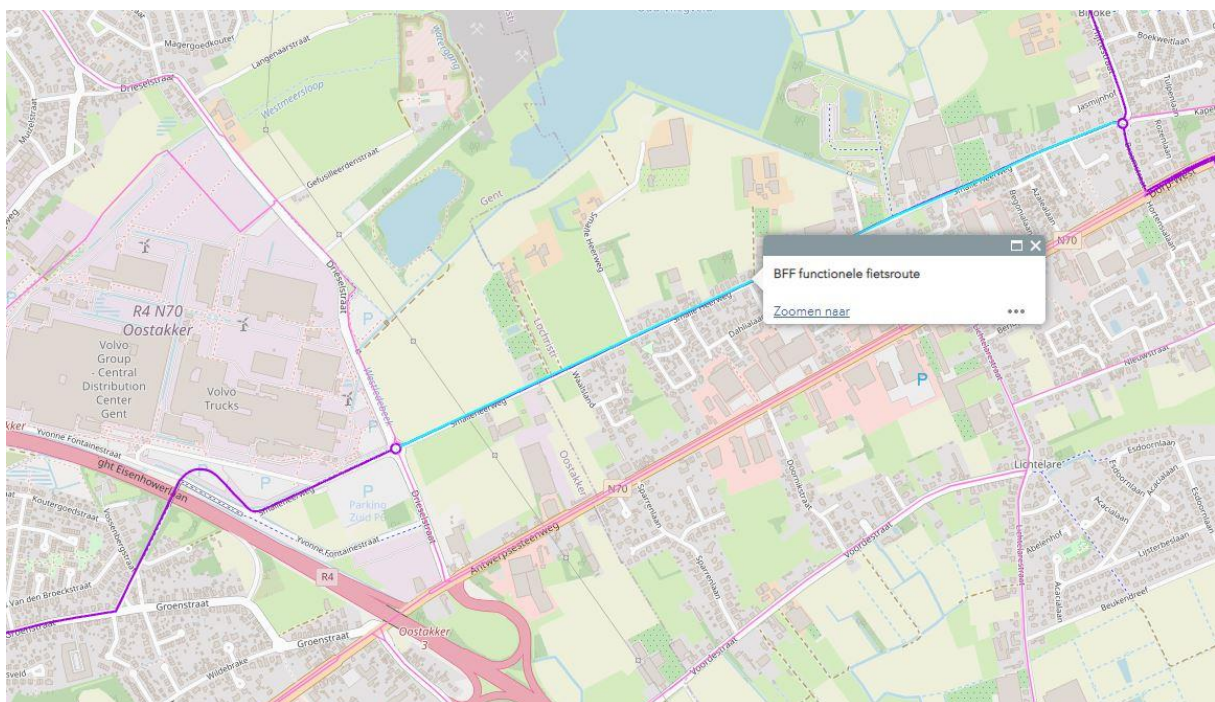
De ontsluiting via de Drieselstraat van de bestaande bedrijven Welda en het tuincentrum Van Eekhout zal behouden blijven.

2.4 Omlegging Drieselstraat

De Drieselstraat wordt omgeleid zodat de bestaande verbinding type II voor gemotoriseerd verkeer tussen Oostakker en de N70 behouden blijft. De omleidingsweg takt ook aan op de Smalle Heerweg zodat de verbinding via de Smalle Heerweg naar Oostakker en de N70 behouden blijft.

2.5 Verbetering van de bestaande bovenlokale functionele fietsverbinding

Langs de bestaande Smalle Heerweg ligt een bovenlokale functionele oost-west fietsverbinding als verkeersluw(er) alternatief voor de N70 voor o.a. de fietsverbinding tussen Lochristi en Gent (o.a. de EDUGO-scholencampus).



Figuur 4 : aanduiding bestaande bovenlokale fietsverbinding (bron: <https://geoportal.oost-vlaanderen.be/Extern/Fietsnetwerk/>)

Het verbeteren van deze fietsverbinding is een belangrijke doelstelling. Het bestaande gelijkgronds aanliggend fietspad wordt in het bedrijventerrein vervangen door nieuwe vrijliggende fietspaden. De fietspaden worden op zo'n manier aangelegd dat het aantal kruisingen met bedrijfstoegangen beperkt wordt en de fietspaden krijgen een herkenbaar profiel:

- Er is gekozen voor dubbelrichting fietspad met een breedte van 4m;
- Het fietspad wordt uitgevoerd in een betonverharding;
- Er worden geen aparte voetpaden voorzien in de typeprofielen. Wel is er voldoende ruimte voor een gemengd gebruik van het fietspad.

Ten oosten (op grondgebied Lochristi) en ten westen (over de R4) van het bedrijventerrein wordt een verkeersveilige aansluiting op de Smalle Heerweg voorzien.

Het fietspad langs de omleidingsweg zorgt voor een comfortabele fietsontsluiting van de Groenpool Wonderwoud vanuit de Drieselstraat en vanuit de N70.

In de **eerste fase** werd een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad langs de Yvonne Fontainestraat aangelegd samen met de omvorming van de Smalle Heerwegbrug tot fiets- en wandelbrug en de realisatie van een nieuwe fietshelling aan de zijde van Volvo Trucks Gent.

Bij de inrichting van de fietsvoorzieningen wordt rekening gehouden met de fietsbereikbaarheid van de site van Volvo Trucks Gent.

Feitelijke en juridische toestand

Het betreft de vaststelling van een nieuw rooilijnplan voor een nieuwe weg. De nieuwe weg is niet opgenomen in de Atlas der buurtwegen. Er is geen rooilijnplan dat werd vastgesteld in een RUP of een BPA.

1. Aanpassing bestaande wegen en rooilijnplannen

De rooilijn van de omleidingsweg sluit aan op de Drieselstraat en de Smalle Heerweg. Deze beide wegen zijn voormalige buurtwegen, respectievelijk buurtweg 26 (Drieselstraat) en buurtweg 30 en 9 (Smalle Heerweg).

Drieselstraat

Voor de Drieselstraat is er een geldig rooilijnplan (MB 29 juli 1988).

De bestaande rooilijn zal wijzigen ter hoogte van de aansluiting van de omleidingsweg Drieselstraat.

Na de realisatie van de aanleg van de omleidingsweg wordt het deel Drieselstraat gelegen in het bedrijventerrein fysiek afgesloten voor het lokale verkeer en nadien afgeschaft en overgedragen aan Volvo Trucks Gent.

Het betreft concreet het deel Drieselstraat tussen de noordelijke knip ter hoogte van de aansluiting van de omleidingsweg Drieselstraat en de zuidelijke knip gelegen ten zuiden van de ontsluitingsweg (Yvonne Fontainestraat).

De procedure voor de afschaffing van het deel Drieselstraat zal volgen na realisatie van de omleidingsweg en ontsluitingsweg.

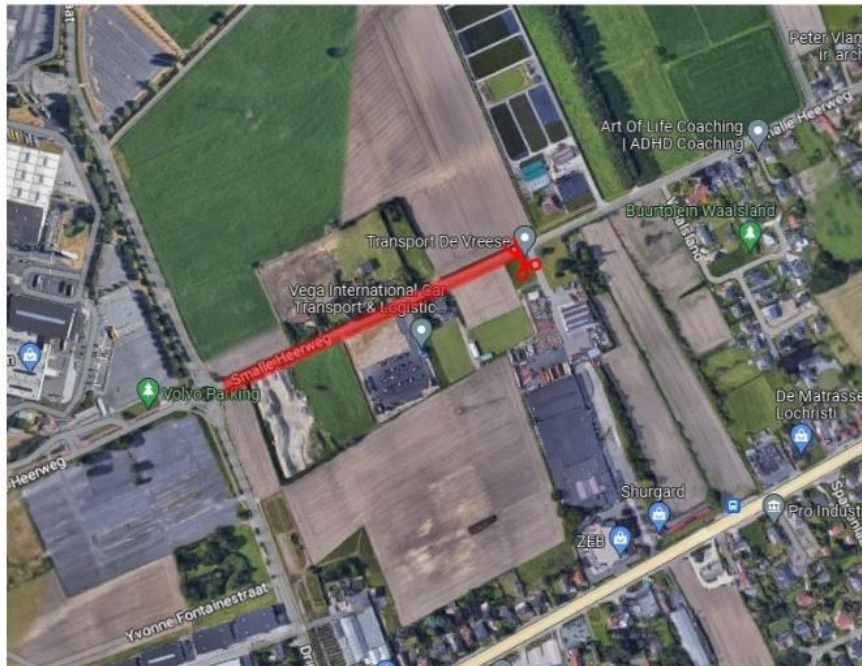


Figuur 5 : indicatieve aanduiding afschaffing Drieselstraat en knip

Smalle Heerweg

De Smalle Heerweg is een voormalige buurtweg (nr. 30 en nr. 9) met breedte volgens de Atlas van de Buurtwegen. Voor de Smalle Heerweg is geen rooilijnplan vastgesteld.

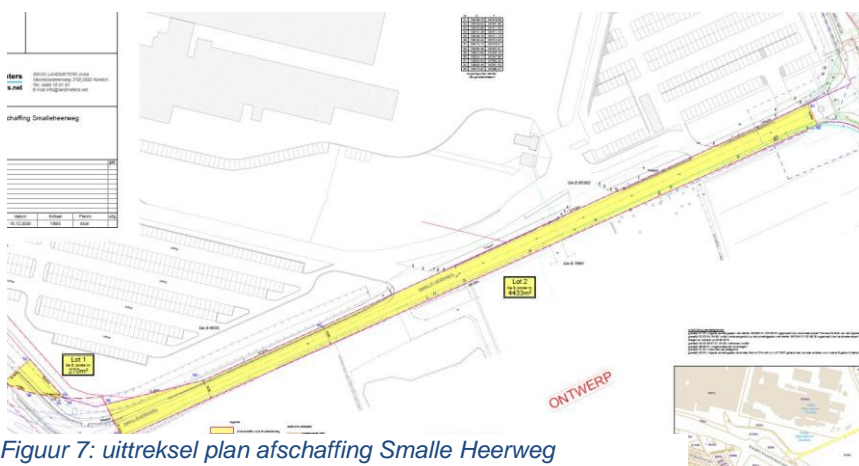
De rooilijn van de omleidingsweg sluit aan op de bestaande Smalle Heerweg. Na de aanleg van de omleidingsweg en de ontsluitingsweg wordt het deel Smalle Heerweg gelegen in het bedrijventerrein fysiek afgesloten voor het lokale verkeer. De ontsluiting naar de Smalle Heerweg van de bestaande bedrijven in de zone N3 zal opgeheven worden na de aanleg van de ontsluitingsweg en omleidingsweg en na de afschaffing van de Smalle Heerweg. De bestaande bedrijven (Vega Trans en De Vreese Transport) zullen naar de nieuwe ontsluitingsweg richting het knooppunt Schansakker en de R4 ontsluiten.



Figuur 6: indicatieve aanduiding afschaffing Smalle Heerweg en knip

Met de beslissing van de gemeenteraad van de stad Gent van 28 maart 2022 werd de afschaffing van een eerste deel Smalle Heerweg, met name het wegdeel gelegen ten westen van het rondpunt met de Dieselstraat, definitief vastgesteld. Dit deel Smalle Heerweg zal overgedragen worden aan Volvo Trucks Gent.

De procedure van de afschaffing van het tweede deel Smalle Heerweg zal volgen na de realisatie van de ontsluitingsweg en de omleidingsweg.



Figuur 7: uittreksel plan afschaffing Smalle Heerweg

2. Eigendomsverwerving

De aanleg van de omleidingsweg heeft een impact op de bestaande eigendomsstructuur en sogent zal voor de aanleg van de omleidingsweg een aantal percelen dienen te verwerven. Voor de realisatie van het rooilijnplan m.b.t. de omleidingsweg zijn de percelen of delen van percelen opgenomen in overzichtstabel in bijlage bij deze nota noodzakelijk. Hieronder volgt een kort bespreking per eigenaar van de eerdere stappen, de te volgen aanpak en vervolgstappen.

Percelen in eigendom van sogent

Het merendeel van de percelen nodig voor de aanleg van de omleidingsweg zijn in eigendom van sogent. Na de aanleg van de omleidingsweg worden deze percelen overdragen aan de stad Gent en de gemeente Lochristi voor de wegdelen gelegen op hun grondgebied.

Percelen in eigendom van Volvo Trucks

De percelen in eigendom van Volvo Trucks zijn door hen verkregen ingevolge een verkoop van sogent aan Volvo d.d. 17 december 2017 en 22 februari 2019. Een beperkte deel van deze percelen zal door sogent terug aangekocht worden en na de aanleg van de omleidingsweg overdragen aan de stad Gent.

Perceel in eigendom van De Vlaamse Waterweg

De procedure is om de percelen in eigendom van De Vlaamse Waterweg te verwerven werd opgestart. Ook voor deze percelen geldt dat na de aanleg van de omleidingsweg een overdracht aan de stad Gent zal gebeuren.

Waterloop in eigendom van Polder Moervaart en Zuidlede

De procedure is reeds opgestart om de percelen (waterlopen) in eigendom van De Polder Moervaart en Zuidlede te verwerven en ook voor deze percelen geldt dat na de aanleg van de omleidingsweg een overdracht aan de stad Gent zal gebeuren.

Perceel in eigendom van De Vreese Renting

Het nieuwe rooilijnplan loopt over het private bedrijfskavel van De Vreese Renting nv. Het betreft een deel van het perceel gelegen te 9041 Oostakker, Smalle Heerweg 124 kadastraal gekend onder Gent, 17de afdeling, sectie B, perceel 741/00M2.

Er zijn geruime tijd gesprekken lopende tussen de eigenaar en sogent over een minnelijke verwerving van dit stuk terrein. Deze gesprekken hebben tot op heden niet tot een minnelijk akkoord geleid. Daarom kan, na de vaststelling van het rooilijnplan en ingeval geen minnelijk akkoord kan worden gevonden, een onteigeningsprocedure voor de verwerving van dit stuk terrein opgestart worden.

Na de verwerving van het deel van het perceel door sogent en de aanleg van de omleidingsweg zal de overdracht gebeuren naar de stad Gent.

Perceel in private eigendom (Smalle Heerweg 81)

Het nieuwe rooilijnplan loopt over de private eigendom gelegen Smalle Heerweg 81 te Oostakker. Het betreft een zeer klein deeltje van het perceel kadastraal gekend onder Gent, 17de afdeling, sectie B, perceel 741/E. Het betreft een stuk van 52,54 m² van een gracht

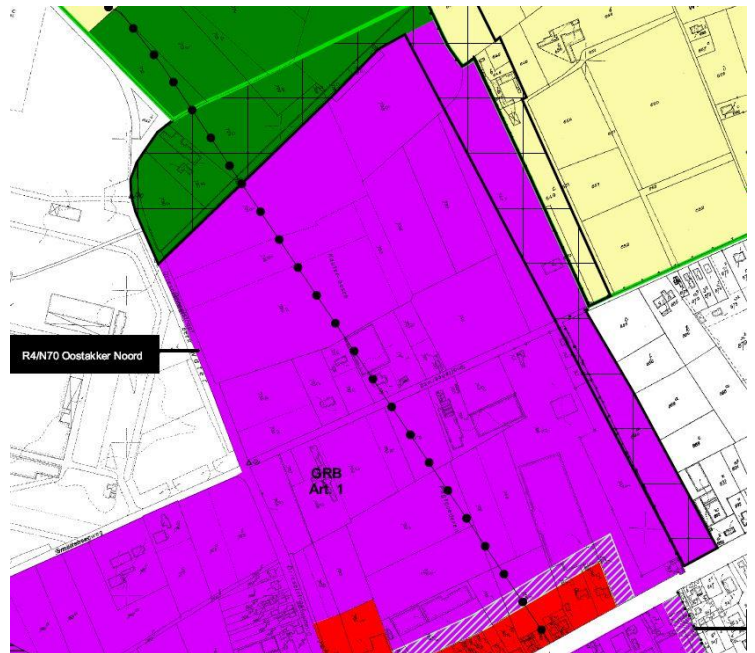
Sogent beoogt de minnelijke verwerving van dit stukje terrein. Ingeval geen minnelijk akkoord kan worden gevonden, kan een onteigeningsprocedure voor de verwerving van dit stukje terrein opgestart worden. Na de verwerving van het deel van het perceel door sogent en de aanleg van de omleidingsweg zal de overdracht gebeuren naar de stad Gent.

3. Planologische context

Het tracé is gelegen in de zone **Gemengd regionaal bedrijventerrein** (artikel 1) volgens het GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent (Verordenend grafische plan 18 / Deelproject Gemengd regionaal bedrijventerrein R4 / N70 Oostakker Noord (3A)) en gelegen in de zone **Recreatief bosgebied** (artikel 2) volgens het GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent (Verordenend grafische plan 18 – deelproject Vliegveld Lochristi-Oostakker (6A)).

Het tracé loopt door de zone **Gemengd regionaal bedrijventerrein** (artikel 1.1) en door de zone **Gebied voor waterbeheersing** (artikel 5) volgens het GRUP Volvo Trucks.

Het tracé ligt deels binnen de afbakening van **de overdruk 'Portaal'** opgenomen zowel in het GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent als in het GRUP Volvo Trucks.



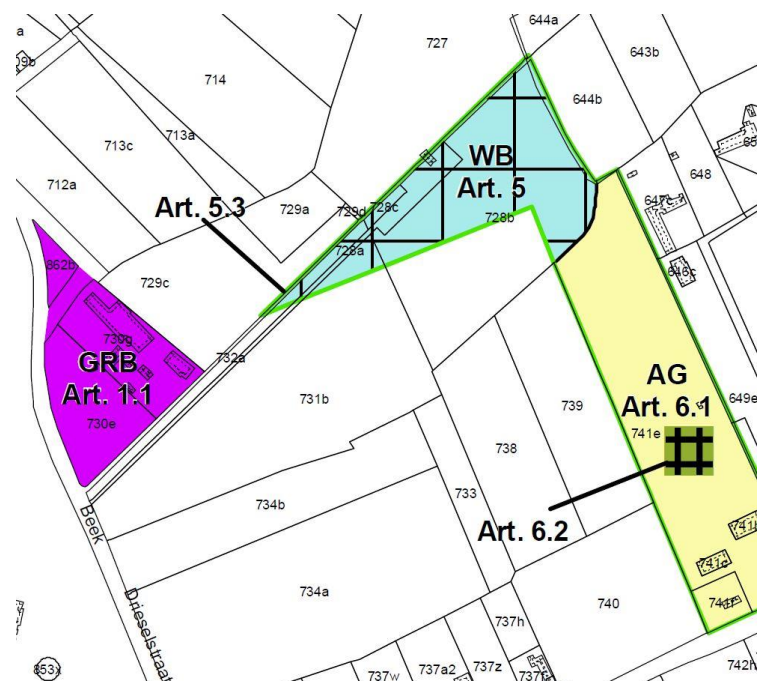
Figuur 8 : uittreksel uit het grafisch plan GRUP Afbakening Grootstedelijk gebied Gent

Het GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent bepaalt het volgende wat betreft de overdruk 'Portaal':

In het met een overdruk (portaal) aangeduide gebied is het aanbrengen van onthaalinfrastructuur (parkeerterreinen en bijhorende wegenis, fietsenstalplaatsen, infoborden, onthaalruimte met infoloket, conciërgewoning, horeca, ...) ten behoeve van de groenpool toegestaan. De portalen worden gerealiseerd als een park of als een bosrijke omgeving of in overeenstemming met de in grondkleur aangegeven bestemming. De portalen worden toegankelijk gemaakt door de omlegging van de Drieselstraat en vanaf de Antwerpse Steenweg. (eigen onderlijning) (...)

In het GRUP Volvo Trucks bepaalt Artikel 5.3 Portaal het volgende:

In het met een overdruk portaal aangeduide gebied is het aanbrengen van onthaalinfrastructuur (parkeerterreinen en bijhorende wegenis, fietsenstalplaatsen, infoborden, onthaalruimte met infoloket, conciërgewoning, horeca, ...) ten behoeve van de groenpool toegestaan.



Figuur 9 : Uittreksel uit het grafisch plan GRUP Volvo Trucks

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming portaal zijn mogelijk voor zover de hoofdfunctie (artikel 5.1) niet in het gedrang komt.

Voor de delen van het tracé van de omleidingsweg gelegen binnen de bestemmingszone **Gemengd regionaal bedrijventerrein** (artikel 1) volgens het GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent en **Gemengd regionaal bedrijventerrein** (artikel 1.1) volgens het GRUP Volvo Trucks die niet gelegen zijn binnen de zone met de overdruk 'Portaal', kan een vergunningsaanvraag gemotiveerd worden conform artikel 4.4.7 van de VCRO (handelingen van algemeen belang).

O.a. in Bijlage IIIa : toelichtingsnota bij het GRUP Volvo Trucks (blz. 17) wordt hiernaar expliciet verwezen :

“(...) (er) is geopteerd om het indicatieve tracé van de verlegde Drieselstraat niet bestemmingsmatig mee op te nemen in voorliggend plan. De exacte inplanting van de verlegde Drieselstraat (...) kan immers momenteel nog niet met zekerheid vastgelegd worden, (...). Er is geen planinitiatief nodig voor de verlegde Drieselstraat.”

4. Vastlegging wegtracé van de omleidingsweg

Het rooilijnplan volgt het tracé voor de omleidingsweg dat loopt vanaf het zuiden aan de N70 tot in het noorden aan de Drieselstraat en legt de contouren van het tracé vast. Het tracé is tot stand gekomen op basis van een weloverwogen ruimtelijke afweging tussen verschillende scenario's en tracévoorstellen.

Bijlage IIa : toelichtingsnota bij het GRUP Volvo Trucks bespreekt ook op verschillende plaatsen de ligging van de nieuwe omleidingsweg. De toelichtingsnota verwijst naar het positief planologisch attest waarin de volgende voorwaarden werden opgenomen :

“(blz. 12) Met betrekking tot de lange termijn ontwikkeling gelden volgende voorwaarden:

- Garanties inzake waterbeheersing. Het waterbeheer op het terrein en in relatie met de omgeving. Gezien de huidige situatie en de voorgenomen wijzigingen daarin wordt hierin de ruime omgeving van het plangebied betrokken.
- Het uitwerken van passende begeleidende maatregelen voor de aanwezige landbouwactiviteiten in het gebied. (...)
- Het uitwerken van maatregelen voor het optimaal benutten van bestaand industriegebied (...)
- De inrichting van de buffers van het gehele terrein (...) wordt afgestemd met de realisatie van de groenas (...) ('en) met de toegangszone (portaal) voor de groenpool en de omlegging van de Drieselstraat.
- De interne en externe ontsluiting van het bedrijventerrein en zijn omgeving, met inbegrip van de omlegging van de Drieselstraat en de bereikbaarheid van de groenpool en de omgeving van het crematorium van Lochristi, met het oog op een volwaardige en verkeersveilige ontsluiting. (eigen onderlijning)
- Het integreren van de resultaten van het milieueffectenonderzoek.

“(blz. 13) Het plan speelt in eerste instantie in op de gewijzigde noden van Volvo Trucks door het voorzien van bijkomende ruimte voor bedrijvigheid aansluitend op de bestaande site van Volvo. (...) In tweede instantie regelt het voorliggende plan de begrenzing en randafwerking van de bestaande en nog verder geplande bedrijvigheid t.h.v. de site van Volvo Trucks en Oostakker Noord. Dit betreft de volgende elementen:

- Planologische mogelijkheid tot een betere afwerking/koppeling tussen de site van Volvo en de bewoning aan de zuidzijde van de Eksaardserijweg door de realisatie van een koppelingsgebied. (...)
- Aanpassing van de ligging van de verlegde Drieselstraat aan de gewijzigde context zodat deze wel degelijk kan fungeren als ontsluitingsas voor het lokale verkeer op de grens van de bedrijvigheid van Oostakker Noord en Volvo. De realisatie van de verlegde Drieselstraat is

gekoppeld aan de realisatie van bedrijvigheid ter hoogte van Oostakker Noord en het voornemen om – mede dankzij de realisatie van het complex Schansakker op de R4 – een volledige scheiding te realiseren van economisch verkeer en ander verkeer. De realisatie van de verlegde Drieselstraat heeft dan ook pas zin in samenhang met deze andere ontwikkelingen. De inplanting van de verlegde Drieselstraat als grens van de bedrijvigheid heeft een positief effect op de ruimtelijke en landschappelijke structuur. De mogelijke ligging ervan ter hoogte van een woning in de Smalleheerweg vormt een potentieel negatief effect en wordt dan ook bij voorkeur vermeden. Indien dit niet mogelijk is, dienen de nodige milderende maatregelen te worden getroffen. Ook de toegankelijkheid van het transportbedrijf De Vreese in de Smalle Heerweg vormt een aandachtspunt bij de verdere concretisering van dit planelement. (eigen onderlijning) gezien het voorziene tracé zich op zeer korte afstand van de bedrijfstoegang bevindt. Voor het overige worden een aantal eerdere algemene aanbevelingen inzake de inrichting van de weg en de aansluiting ervan op de bestaande wegenis (N70) geformuleerd. Verder onderzoek omtrent dit laatste is nodig in functie van de concretisering op projectniveau.

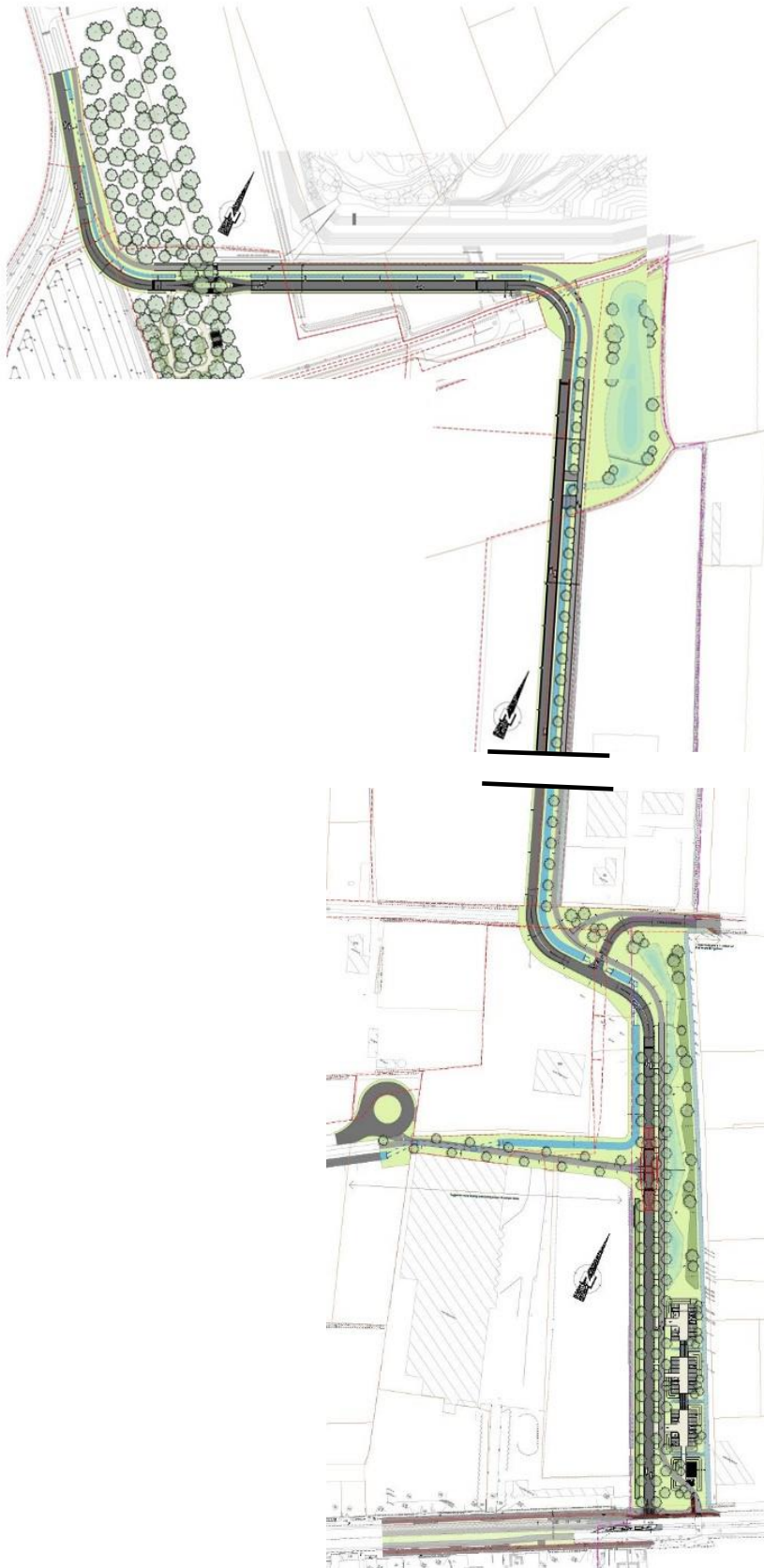
- Een gedeelte van de waterbuffer voor het afstromende hemelwater van het bedrijventerrein Oostakker Noord wordt gerealiseerd op de grens van het bedrijventerrein. (...)
- Tenslotte omvat het plan de planologische vertaling van de bestaande feitelijke toestand voor een woongebied en een tuinbouwbedrijf. (...)

“(blz. 23) De verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein vormt een ruimtelijk geheel binnen de te verleggen Drieselstraat. De toegangen tot de groenpool Vliegveld Lochristi wordt dan gevormd door een overgangszone die het bedrijventerrein buffert naar zijn omgeving.

Een globale aanpak op het vlak van buffering en landschappelijke inpassing is daarvoor vereist. De inname van het meest zuidelijke uitbreidingszone voor Volvo Trucks vereist wel een herschikking van de voorziene verplaatsing van de Drieselstraat, van de waterbeheersingswerken, van de buffering van het bedrijventerrein en het herdenken van de toegangszone naar de groenpool vanaf de N70. Daarbij moet bewaakt worden dat de doelstellingen van een volwaardige groenpool niet in het gedrang komen. Het garanderen van de verkeersveiligheid is daarbij een essentieel uitgangspunt.

Het ontwerp van het tracé is vastgesteld rekening houdend met onderstaande randvoorwaarden.

- Beperken van de terreininname van de site van Volvo Trucks (zone N2);
- Vermijden van de inname van het perceel met particuliere woning (Smalle Heerweg 81);
- Beperken van de terreininname ter plaatse van bedrijfsperceel ‘De Vreese’;
- Integratie van maatregelen op vlak van waterbeheersing;
- Optimalisatie van de aansluiting op de N70;
- Integratie van een parkeercluster;
- Integratie van ontsluiting van groenpool Wonderwoud (Portaal).”



Figuur 10 : uittreksel uit het voorontwerp omleidingsweg, Evolta (©2019)

4.1 Beperken van de terreininname van de site van Volvo Trucks (zone N2)

De zone N2 werd door Volvo Trucks Gent verworven en is bedoeld voor de uitbreiding van haar bedrijfssite. De zone N2 is gelegen ten noorden van de bestaande Smalle Heerweg en meet ongeveer 11 ha. De zone N2 is aan westelijke zijde gescheiden van de bestaande site van Volvo Trucks Gent door de Drieselstraat. Het voorkeustracé voor de omleidingsweg beperkt de impact op de ontwikkeling van deelzone N2.

Het tracé loopt als volgt van noorden naar het zuiden: via de bestaande BTQ-parking wordt aangesloten op de Drieselstraat. Het tracé loopt vervolgens verder in oostelijke richting net onder de grens van het projectgebied van de groenpool 'Wonderwoud'. Voorbij het bestaande opvoergemaal wordt de Westledebeek gekruist om dan aan de uiterst noordoostelijke grens van de zone N2, naast het perceel van Boomkwekerij De Coninck Paul, verder zuidwaarts door te lopen richting Smalle Heerweg.

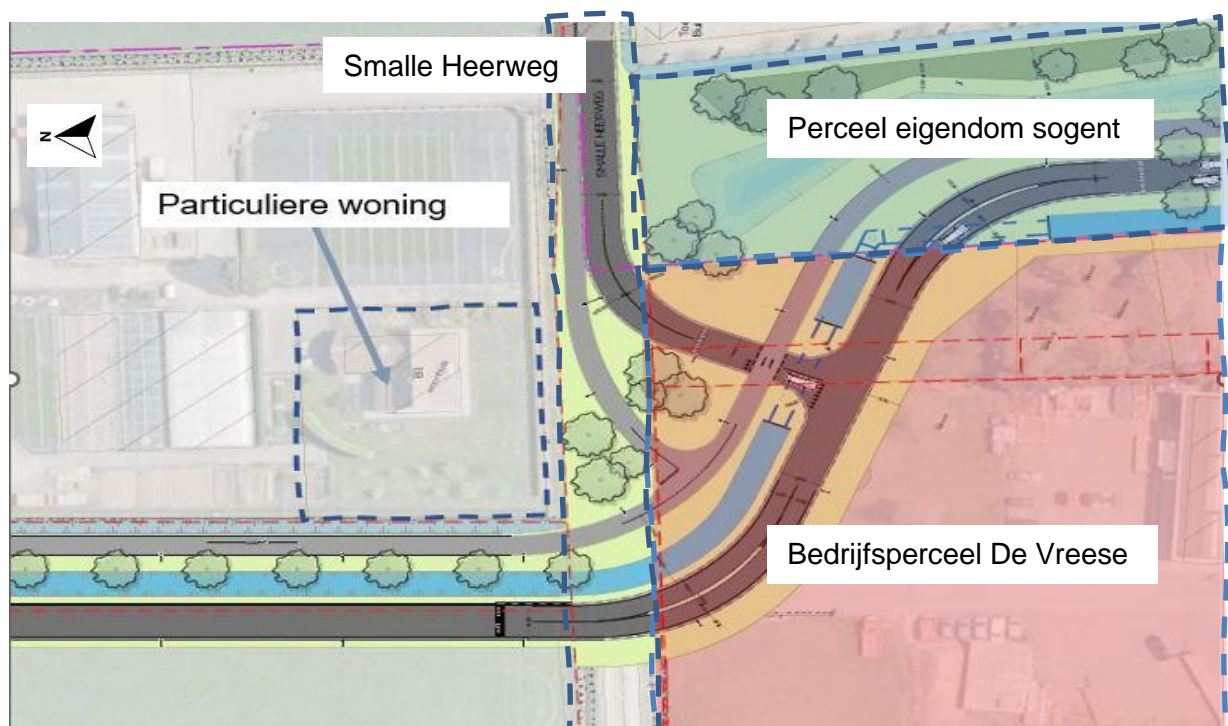
De kruising van de Westledebeek wordt zover mogelijk in het oosten van het projectgebied voorzien (voorbij het opvoergemaal) zodat de inname van de zone N2 beperkt kan blijven. Het tracé beperkt bovendien maximaal de terreininname ter hoogte van de parking BTQ.

4.2 Vermijden van de inname van het perceel met particuliere woning (Smalle Heerweg 81)

Ter hoogte van de kruising van de omleidingsweg met de Smalle Heerweg wordt een S-bocht voorzien en een T-kruispunt voor de aantakking op de Smalle Heerweg. De bochtstralen van de nieuwe omleidingsweg zijn afgestemd op een snelheidsregime van 30 km/u. Er wordt voorzien in een verkeersveilige T-aansluiting op de Smalle Heerweg.

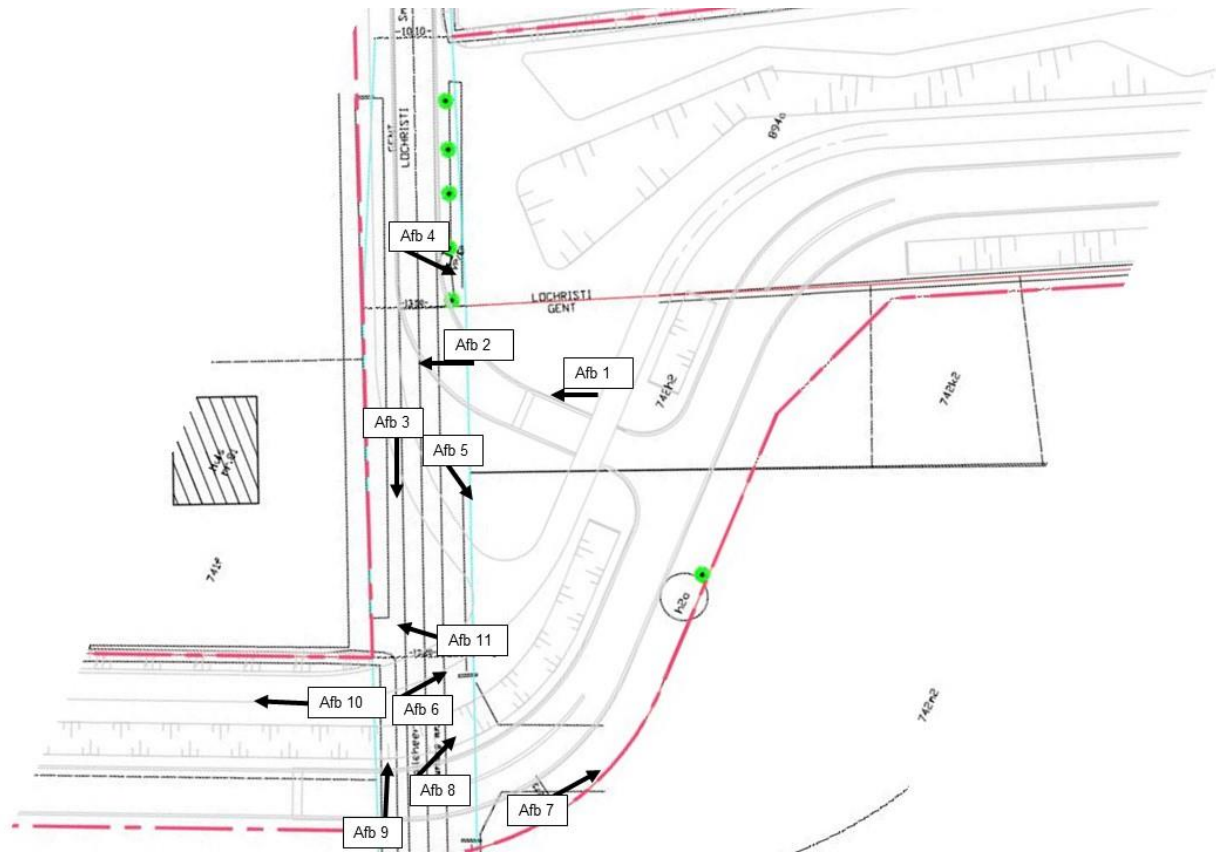
Met de S-bocht en het nieuwe T-kruispunt ten zuiden van de Smalle Heerweg wordt een terreininname ter hoogte van een perceel met een particuliere woning aan de noordzijde van de Smalle Heerweg vermeden.

Sogent is de eigenaar van het perceel gelegen ten oosten van het bedrijfsperceel De Vreese. De particuliere woning op dit perceel werd gesloopt en het perceel is momenteel onbebouwd.



Figuur 11: detail voorontwerp, Evolta (©2019) ter hoogte van aansluiting Smalle Heerweg

De fotoreportage geeft een beeld van de huidige situatie ter hoogte van aansluiting op de Smalle Heerweg en de S-bocht in het tracé van de omleidingsweg. De foto's dateren van 4 mei 2023.



Figuur 12 : grondplan met aanduiding foto's





Afb 5



Afb 7



Afb 6



Afb 8



Afb 9



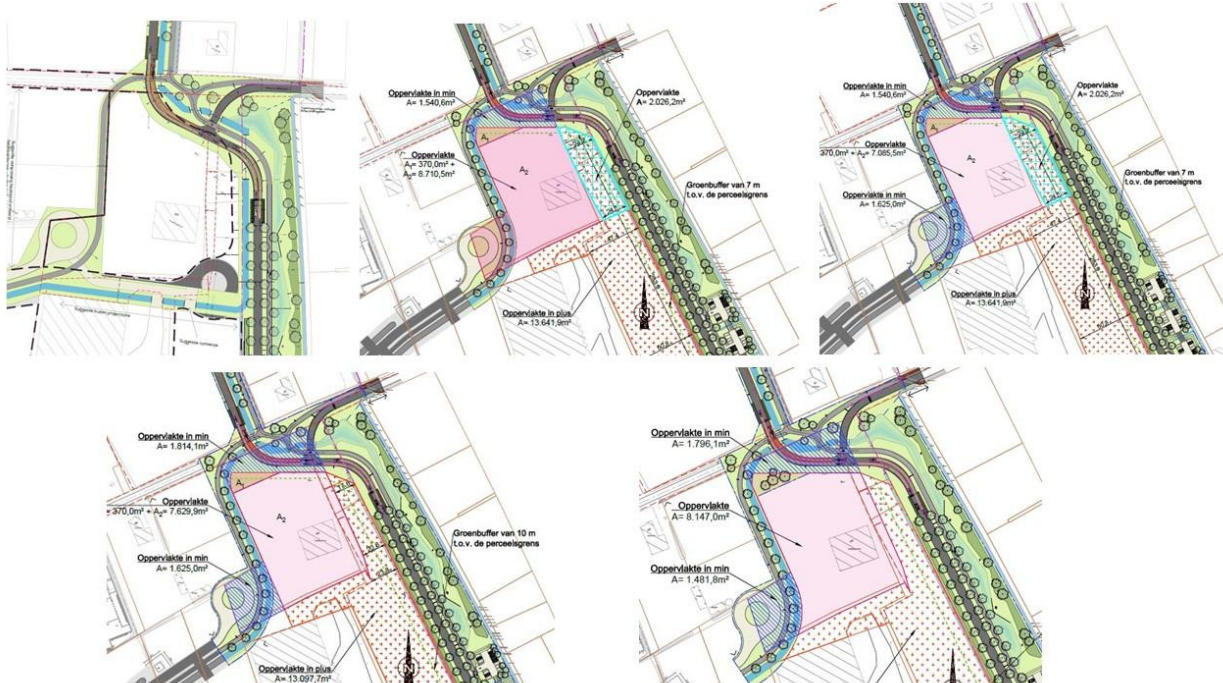
Afb 10



Afb 11

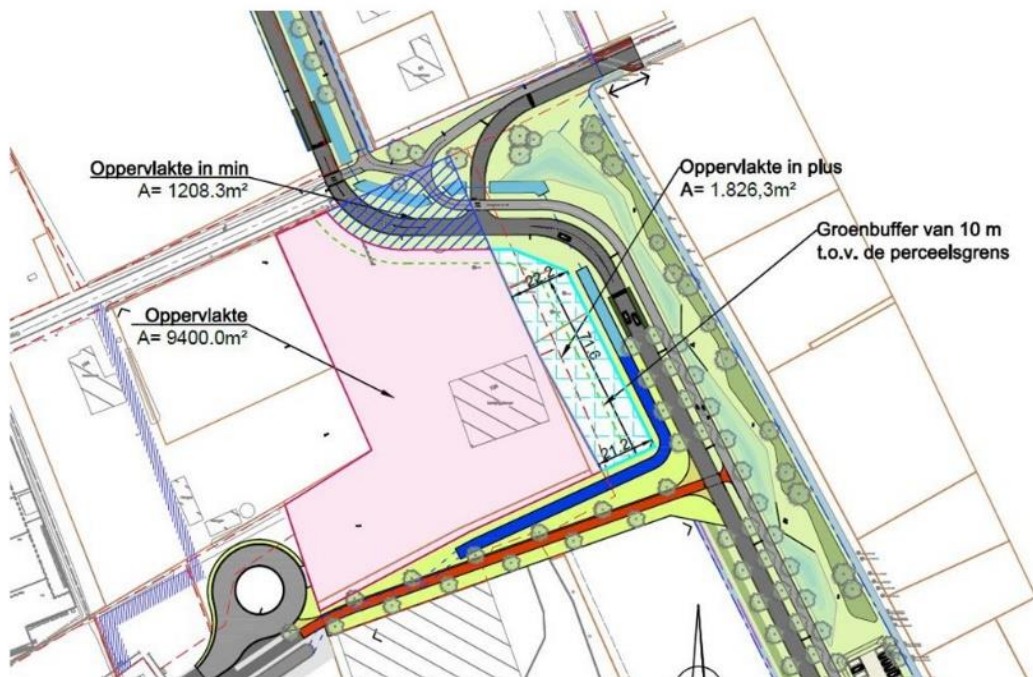
2.4.3 Beperken van de terreininname ter plaatse van bedrijfsperceel 'De Vreese'

Het tracé vereist een terreininname ter hoogte van het bedrijfsperceel van De Vreese Transport nv. De terreininname omvat een stuk onbebouwd terrein. Er werden verschillende scenario's uitgewerkt in de studie naar het maximaal beperken van de inname ter hoogte van het bedrijfsperceel van De Vreese Transport nv.



Figuur 13 : scenario-onderzoek beperken terreininname perceel 'De Vreese'

De configuratie van de wegen is aangepast zodat de terreininname kon teruggebracht worden naar 1.208,3 m² waarbij bovendien een mogelijkheid gecreëerd is voor een uitbreiding van het bedrijfsperceel aan de noordoostelijke zijde van het huidige perceel.



Figuur 14: voorkeurstracé ter hoogte van aansluiting Smalle Heerweg

In de afweging tussen een inname van een braakliggend deel van het bedrijfsperceel en de inname van het perceel met particuliere woning gaat de voorkeur uit naar het tracé met de inname van een deel van het bedrijfsperceel. Aan dit tracé zijn de laagste maatschappelijke kosten verbonden. De impact van een inname van een deel van een bedrijfsperceel op de bedrijfsvoering van de firma De Vreese wordt aanzienlijk geringer ingeschat dan de impact van het alternatieve tracé met een inname van een perceel met particuliere woning waarbij de omleidingsweg vlakbij de voor- en zijgevel van de particuliere woning zou komen te liggen en wat tot een ongewenste situatie op vlak van leefbaarheid in deze particuliere woning zou leiden.

4.4 Integratie van maatregelen op vlak van waterbeheersing

De aanleg van de omleidingsweg laat een optimale integratie toe van de noodzakelijke maatregelen op het vlak van waterbeheersing. Er worden open infiltratiegrachten (gracht 4/4 met een breedte van 3m) en een bufferbekken voorzien. Bij de aanleg van de omleidingsweg wordt ruimte voor de groenblauwe structuur en voor maatregelen i.f.v. in functie van waterbeheersing (de buffering, de vertraagde afvoer en de infiltratie van hemelwater) voorzien.

4.5 Optimalisatie van de aansluiting op de N70

Het voorgestelde tracé gaat uit van een rechts in – rechts uit ontsluiting naar de N70 in afwachting van de herinrichting van de N70 door het Agentschap Wegen en Verkeer op grondgebied van de gemeente Lochristi. De herinrichting van de N70 op grondgebied van de gemeente Lochristi sluit aan op het lopende project met de heraanleg van de N70 ter hoogte van de op- en afritten van de R4 op grondgebied Gent en loopt door tot aan de doortocht ter hoogte van de bebouwde kom van de gemeente Lochristi.

4.6 Integratie van een parkeercluster

Ter hoogte van de N70 wordt de aanleg van een parkeercluster met een 50tal parkeerplaatsen voorzien. Deze parkeercluster wordt landschappelijk geïntegreerd en zal een multifunctioneel gebruik krijgen.

4.7 Integratie van ontsluiting van groenpool Wonderwoud (Portaal)

De omleidingsweg Drieselstraat krijgt een landschappelijke inbedding met een consequent ontworpen en gevarieerde groenstructuur. De omleidingsweg zorgt de ontsluiting vanuit N70 en vanuit Drieselstraat naar de groenpool 'Wonderwoud' voor auto's, fietsers en voetgangers. De aanleg van de omleidingsweg wordt optimaal afgestemd op de toegangen naar de groenpool 'Wonderwoud'.

Gemeentelijk beleidskader

1. Ruimtelijke structuurvisie 2030 – Ruimte voor Gent (2018)

De stad Gent heeft de Structuurvisie 2030 – Ruimte voor Gent in mei 2018 definitief vastgesteld. Het bedrijventerrein Oostakker (R4/N70) wordt in de structuurvisie benoemd als strategisch project en als lopend kernproject uit het Ruimtelijk Structuurplan Gent dat verder dient afgewerkt te worden.

De inhoudelijke opties uit het Ruimtelijk Structuurplan Gent zullen tijdens de verdere uitvoering overeind blijven en worden niet opnieuw uitgewerkt.

2. Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Gent (2003)

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Gent (2003) is het gemengd regionaal bedrijventerrein R4/N70 Oostakker Noord opgenomen als een te optimaliseren regionaal bedrijventerrein.

Het projectgebied is gelegen ten noorden van de N70, die wordt aangeduid wordt als een van de vijf hoofdinvallswegen van Gent en eveneens geselecteerd wordt als een hoofdstamlijn van het openbaar vervoer.

Het projectgebied bevindt zich tussen de groenpool Oud Vliegveld (nu: groenpool 'Wonderwoud') en de te verbeteren en te ontwikkelen groene ring R4. De Groene Ring R4 is een kwalitatief te versterken kralenketting van stedelijke groengebieden. Voor de vier activiteitenconcentraties langs de R4 (waarvan Oostakker er één is), wordt bepaald dat de natuurwaarden aanwezig dienen te blijven tussen en binnen de bedrijventerreinen. De natuurwaarden kunnen mee de aantrekkelijkheid van de bedrijfsomgeving bepalen. Ter hoogte van de onthaalzone (portaal) zal deze natuurwaarde het sterkst aanwezig zijn.

3. Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Lochristi (2011)

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Lochristi uit 2011 zijn verschillende verwijzingen opgenomen naar het project voor de ontwikkeling van het gemengd regionaal bedrijventerrein R4/N70 Oostakker. Het plan verwijst op blz. 32 naar het volgende :

“Gemengd regionaal bedrijventerrein R4/N70 Oostakker-noord. De grens van het deelgebied loopt tot de grens met Lochristi en sluit in het noorden aan op de groenpool. De ruimtelijke context van deze locatie wordt vooral bepaald door de R4, Volvo, de activiteiten-as Antwerpse Steenweg en de gemengde woonomgeving tussen Antwerpse Steenweg en Smalle Heerweg. De Smalle Heerweg is een belangrijke fietsverbinding tussen Lochristi en de scholenconcentratie in Oostakker. De Smalle Heerweg geeft ook toegang tot het crematorium van Lochristi, gelegen ten oosten van het deelproject. Het lange perceel tussen Antwerpse Steenweg en Smalle Heerweg op grondgebied van de gemeente Lochristi wordt mee opgenomen om de weg tussen Antwerpse Steenweg en de groenpool te kunnen realiseren. Deze weg zal bij de uitvoering op het grondgebied van de stad Gent komen te liggen. Dit in overeenstemming met het inrichtingsplan dat werd opgemaakt, in opdracht van het AGSOB en na overleg met AWV, in functie van de ontwikkeling van het deelproject R4/N70 Oostakker-Noord en de ontsluiting van de groenpool.

Het afbakeningsvoorstel en bijhorend voorgesteld aanbodbeleid zijn vertaald in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP). Dit RUP werd op 16 december 2005 definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering.”

Verder wordt verwezen naar het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Gent (blz. 44), naar het streefbeeld R4-Oost met een expliciete verwijzing naar aanpassing van de ontsluiting van het bedrijventerrein (blz. 51), naar de nood aan ingrepen stroomopwaarts de Westlede (thv Volvo Trucks) om problemen met wateroverlast stroomafwaarts te vermijden (blz. 63). De site van Volvo Trucks

wordt vermeld als een belangrijke economische ontwikkelingspool (blz. 74), de verkeersproblematiek op de N70 als gevolg van regionale ontwikkelingen met o.a. Volvo Trucks wordt vermeld (blz. 17),

4. Mobiliteitsplan Gent (2015)

Het nieuwe mobiliteitsplan werd in 2015 goedgekeurd en vervangt het mobiliteitsplan van 2003. De recente vernieuwing van het mobiliteitsplan is het resultaat van het in 2009 opgestarte proces van het 'verbreden en verdiepen' van het bestaande plan.

Investeren in de veiligheid en kwaliteit van het bestaande fietsnetwerk blijft één van de prioriteiten in Gent. Nieuwe (randstedelijke) ontwikkelingen en kunstwerken creëren bijkomende hoofdstedelijke fietsroutes en de focus wordt verruimd naar een stadsregionaal netwerk dat de fietsverbindingen met de buurgemeenten valoriseert.

5. Mobiliteitsplan Lochristi (2005)

Het mobiliteitsplan van de gemeente Lochristi dateert van 2005. In het mobiliteitsplan worden de mobiliteitseffecten van de ontwikkeling van het gemengd regionaal bedrijventerrein R4/N70 Oostakker Noord vermeld. Het regionaal bedrijventerrein wordt aangeduid als een strategisch project met als neveneffect het versterken van (...) verkeersproblematiek zoals filevorming en verkeersonveilige toestanden (blz. 6). In het mobiliteitsplan wordt als krachtlijn geformuleerd dat "omgevingshinder ten gevolge van het de afwikkeling van zwaar verkeer moet geminimaliseerd worden." (blz. 16)

Strategische projecten worden in het mobiliteitsplan beschouwd als projecten die een belangrijke impact kunnen teweegbrengen of die naar verkeersafwikkeling belangrijke wijzigingen veroorzaken. "(...) Het bundelen van ruimtelijke en verkeerskundige impulsen in eenzelfde ontwikkelingsproject wordt als strategisch beschouwd indien een coherent maatregelenpakket een belangrijke meerwaarde op weg naar duurzaamheid biedt. (...)" (blz. 17)

Het mobiliteitsplan bespreekt ook de voor Lochristi relevante strategische projecten (blz. 18) in het kader van het GRUP Afbakening grootstedelijk gebied Gent.

"(Deze projecten) kennen een verkeersimpact in eerste instantie op het hogere wegennet, in tweede orde op de (gewest)wegen in de gemeente. Zowel de uitbouw van de groenpool als de ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein (...) genereren immers bijkomende verkeersstromen naar de site – in hoofdzaak gemotoriseerd verkeer ongeacht de diverse vervoersmotieven resp. recreatief, woon-werk en toelevering, en commercieel verkeer. (...) Het is evenwel duidelijk dat in de gewenste verkeersstructuur rekening dient gehouden met deze ontwikkelingen. Waar de infrastructurele aanpassing van het knooppunt R4 / N70 in het kader van het programma "Aanpakken van de gevaarlijke punten" hiermee reeds rekening houdt, dient ook de gewenste openbaar vervoerstructuur en fietsroutenetwerken (relaties Lochristi <> Gent) hierop in te spelen om een multimodaal bereikbaarheidsprofiel te waarborgen."

6. Gewestelijk RUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent (2005)

In het GRUP Afbakening grootstedelijk Gent wordt in het Verordende Grafisch Plan nr. 18 een onderscheid gemaakt tussen het deelproject R4/N70 Oostakker Noord (3A), het deelproject Kleinhandelszone R4/N70 Oostakker Zuid (3B) en het deelproject Vliegveld Lochristi-Oostakker (6A).

6.1 Deelproject R4 / N70 Oostakker Noord (3A)

R4/N70 Oostakker Noord is bestemd als gemengd regionaal bedrijventerrein en wordt ontwikkeld met het oog op de uitbreiding van Volvo Trucks en toeleverende bedrijven. Er kunnen zich productie- en overslagbedrijven en logistieke bedrijven vestigen, en kantoren en onderzoeksactiviteiten als ondersteunende activiteit. Sevesobedrijven kunnen toegelaten worden.

Voor de ruimtelijke ontwikkeling van het terrein worden de volgende principes vooropgesteld:

- Een ontsluiting via een nieuwe hoofdontsluitingsweg parallel met de R4 naar een nieuw aan te leggen knooppunt op de R4 (knooppunt 33), in casu Schansakker;
- De opname van de huizengroep langs de Drieselstraat in het bedrijventerrein;
- Een gecompartmenteerde invulling van het bedrijventerrein in functie van Volvo;
- Een front van imagorijke gebouwen langsheen de R4;
- Langsheen de R4 wordt in het GRUP een bouwvrije strook van 30m gehanteerd. In de zone tot 10 m van de R4 is er een absoluut bouwverbod;
- Een zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik: schakelen, stapelen en groeperen;
- De toegang tot de groenpool en de Westlede als basis voor een buffer van het bedrijventerrein;
- Het behoud van de Antwerpsesteenweg (N70) als activiteiten-as.

In het verordenend grafisch plan 18, deelproject Noord, wordt in het **artikel 1** het volgende gemeld:

“De ontsluiting van het gebied voor economisch verkeer gebeurt uitsluitend via een te realiseren aansluitingsweg naar het knooppunt 33 van de primaire weg R4-oost. Deze weg is uitsluitend toegankelijk voor economisch verkeer. Woonverkeer of fietsverkeer is niet toegelaten. De bestaande ontsluiting via de Drieselstraat naar de N70 kan tijdelijk behouden blijven als hoofdontsluiting zolang het knooppunt 33 en de bijbehorende ontsluitingsweg niet gerealiseerd is. “

Voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van het gebied worden een aantal sturende principes vooropgesteld in de Toelichtingsnota (p.96) van het GRUP Afbakening grootstedelijk gebied Gent. Deze hebben o.a. betrekking op de ontsluiting van de site.

Site gekoppeld aan de (nog te ontwikkelen) openbaar vervoersas N70

De N70 wordt ontwikkeld als één van de openbaar vervoersassen vanuit Gent. Aangename en veilige doorsteken voor voetgangers en fietsers worden voorzien naar een bushalte op de N70. In de lus van het afrittencomplex wordt de aanleg van een Park&Ride infrastructuur voorzien (mobiliteitsstudie regio Gent).

De zone is in de eerste plaats gericht op een grote autobereikbaarheid en – toegankelijkheid. De ligging aan de N70 creëert de mogelijkheid om de winkels ook met het openbaar vervoer goed bereikbaar te maken.

In het kader van zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik wordt gesteld dat wat parkeerplaatsen betreft er gestreefd kan worden naar gedeelde parkeerruimte. In plaats van parkeerruimte rondom de gebouwen kunnen ook gegroepeerde ondergrondse parkeerruimten worden voorzien.

Als acties ter realisatie worden in het GRUP o.a. de realisatie van de nieuwe hoofdontsluitingsweg en de inschatting van de mobiliteitseffecten op de N70 aangegeven.

Bij de stedenbouwkundige voorschriften wordt gesteld dat de hoofdontsluiting van het gebied rechtstreeks naar het hoofdwegennet R4 gebeurt. Deze hoofdontsluiting dient ten minste gelijktijdig gerealiseerd te worden met de ontwikkeling van het terrein. Bestaande toegangen naar bestaande woningen en bedrijven naar de N70 kunnen behouden blijven.

6.2 Deelproject Vliegveld Lochristi-Oostakker (6A)

Het deelproject voorziet de ontwikkeling van natuurwaarden en bos in een grootschalig groengebied met recreatief medegebruik.

Op het grafisch plan is een overdruk 'Portaal' weergegeven. In het met een overdruk (portaal) aangeduide gebied is het aanbrengen van onthaalinfrastructuur (parkeerterreinen en bijhorende wegenis, fietsenstaplplaatsen, infoborden, onthaalruimte met infoloket, conciërgewoning, horeca, ...) ten behoeve van de groenpool toegestaan.

De portalen worden gerealiseerd als een park of als een bosrijke omgeving of in overeenstemming met de in grondkleur aangegeven bestemming. De portalen worden toegankelijk gemaakt door de omlegging van de Drieselstraat en vanaf de Antwerpse Steenweg.

In de toelichtingsnota (blz. 124ev.) wordt verder verwezen naar het deelproject als een project gelegen op grondgebied van de gemeente Lochristi en de stad Gent. Een belangrijk deel wordt ingenomen door het voormalig vliegveld van Lochristi, dat bestond uit twee gekruiste landingsbanen. De aanleg van het vliegveld heeft een belangrijke landschappelijke impact gehad op het gebied en de natuurlijke loop van de Westlede werd gewijzigd. Het vliegveld werd nooit in gebruik genomen en vanaf 1969 werd het terrein in ontginning gebracht als zandwinningsgebied. Een activiteit die nog voortduurt. In het westen aansluitend op het vliegveld ligt het Executieoord (herdenkingsplaats). Op de zuidoostelijke uitloper van het vliegveld werd eind jaren '80 het crematorium Westlede gebouwd.

Het oorspronkelijke traditionele landschap is grotendeels vervangen door een 'nieuw landschap', dat als gevolg van de ontginningen.

In de toelichtingsnota (blz. 127ev) wordt verwezen naar de vier groenpolen die worden voorzien in het grootstedelijk gebied Gent. De groenpolen moeten instaan voor een grootschalige groenvoorziening met een multifunctioneel recreatief gebruik. Het voormalige vliegveld kan ontwikkeld worden als een groenpool die een duidelijke rand vormt aan het grootstedelijk gebied en een (groene) afwerking vormt van de nog te ontwikkelen bedrijfsuitbreiding van Volvo en de bebouwingsstrip langs de Antwerpse Steenweg. Een van de ruimtelijke concepten is de hoofdtoegang gericht op de Antwerpsesteenweg via *omgelegde Drieselstraat*

(blz. 129) *“De recreatieve functie van deze groenpool moet optimaal ondersteund worden door een goede bereikbaarheid, zowel voor langzaam verkeer als voor autoverkeer en openbaar vervoer. Daarom wordt de toekomstige hoofdtoegang met parkeerfaciliteiten voorzien net ten oosten van het nieuw regionaal bedrijventerrein R0/R4/N70 en ten zuiden van Westlede. Tussen deze hoofdtoegang en de Antwerpsesteenweg wordt een nieuwe weg voorzien voor autoverkeer en fietsers en voetgangers die de groenpool ontsluit. Op die manier wordt een vlotte aansluiting gegarandeerd op de OV-as Antwerpsesteenweg. Deze verbinding, hoofdtoegang-Antwerpsesteenweg, vormt een onderdeel van de nieuw aan te leggen buffer van het regionaal bedrijventerrein en moet benadrukt worden als eenduidelijke toegangsroute. Het punt waarop de nieuw ontsluitingsweg aantakt op de Antwerpsesteenweg kan heringericht en uitgewerkt worden als een belangrijk herkenningspunt die de toegang naar de groenpool markeert. Op deze plek wordt de aanwezigheid van de groenpool in functie van het stedelijk gebied duidelijk gemaakt. Secundaire toegangen voor fietsers en voetgangers worden voorzien aansluitend op de Veldstraat in het noorden, op de Hijftestraat in het oosten en op de Drieselstraat in het westen.*

7. Gewestelijk RUP Volvo Trucks Gent (2014)

Het GRUP Volvo Trucks wijzigt het GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Gent naar aanleiding van het positief planologisch attest uit 2012 verleend aan Volvo Group Belgium. Het GRUP Volvo Trucks voorziet de gedeeltelijke wijziging van het Verordend Grafisch Plan 18 en van het deelproject R4/N70 Oostakker Noord (3a) en het deelproject Vliegveld Oostakker – Lochristi (6a).

Het planologisch attest vindt zijn oorsprong in de uitbreiding van (tijdelijke) auto-, truck- en trailerparkings. Door de specifieke locatie-eisen verbonden aan deze parkings kwam de beschikbare ruimte op eigen terrein hiervoor niet in aanmerking:

- De beschikbare ruimte lag buiten de gates van het bedrijf en bovendien te ver af van de productie-eenheden om in aanmerking te komen als truck/ trailerparking;
- De beschikbare ruimte lag niet centraal ten opzichte van de bedrijfsgebouwen, zodat ze slechts voor een deel van de werknemers interessant was als autoparking.

De toekomstplannen van en rond Volvo met uitbreiding van bedrijfsgebouwen en het verlies van ruimte voor de aanleg van het knooppunt Schansakker en de hoofdontsluitingsweg maakten het geschetste ruimteprobleem nog urgenter.

Aan de gevraagde uitbreidingen werden een buffering van het bedrijventerrein, ruimte voor waterbeheersingswerken en het herdenken van de toegangszone naar de groenpool vanaf de N70 gekoppeld.

Het GRUP Volvo Trucks houdt op hoofdlijnen de realisatie van volgende bestemmingen in:

- Het gebied ten noorden van Volvo uitbouwen als kwalitatieve buffer met gemengd ruimtegebruik;
- Juridisch bevestigen groep zonevreemde woningen ter hoogte van de Drieselstraat;
- Gemengd regionaal bedrijventerrein in functie van uitbreidings-behoefte Volvo Trucks i.f.v. auto- en truck/trailerparking;
- Gebied voor waterbeheersing i.p.v. gebied voor bosgebied ten zuiden van de Westlede;
- Agrarisch gebied met nabestemming natuur- en bosontwikkeling op een zone ten zuiden van dit bosgebied, grenzend aan de gemeentegrens met Lochristi;
- De overdruk 'portaalzone' uit het oorspronkelijk GRUP wordt hertekend.

8. Groenpool Wonderwoud

In Gent worden 5 groenpolen ontwikkeld: het Parkbos, de Gentbrugse Meersen, de Vinderhoutse Bossen, het Wonderwoud (Oud Vliegveld) en de Bourgoyen-Blaarmeersen-Ossemeersen. De groenpool Wonderwoud ligt deels op het grondgebied van Oostakker (Gent) en deels op het grondgebied van Lochristi. De toekomstige groenpool wordt ca. 200 hectare groot en wordt in gefaseerd gerealiseerd.

Het Agentschap Natuur en Bos (ANB) maakte in overleg met de stad Gent, de gemeente Lochristi en de Vlaamse Waterweg een inrichtingsplan op voor het gebied dat in een eerste fase wordt aangelegd. Het inrichtingsplan is goedgekeurd op 4 juli 2022 en op 2 februari 2023 keurde de Provincie Oost-Vlaanderen de omgevingsvergunning goed. In 2023 starten de werken voor de aanleg van de eerste fase. De volgende fases zullen worden aangelegd na de aanvulling van de bestaande zandwinningsputten.

De voorgestelde nieuwe rooilijn doet geen afbreuk aan de doelstelling om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, in het bijzonder om aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen

Na de realisatie van de omleidingsweg en de ontsluitingsweg kan het economische verkeer ten behoeve van het gemengd regionaal bedrijventerrein R4 / N70 Oostakker Noord losgekoppeld worden van het lokale verkeer. Het economische verkeer kan direct aansluiten naar de R4. Het verkeer op het lokaal wegennet wordt beperkt tot het lokaal bestemmingsverkeer en zullen minder (vracht)verkeer te verwerken krijgen. Het verkeersluwer maken van woonstraten en schoolomgevingen leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid.

De nieuwe wegen zijn voorzien van een modelprofiel met een vrijliggend fietspad. De fietspaden zorgen voor een comfortabele en verkeersveilige functionele oost-west fietsverbinding.

De voorgestelde nieuwe rooilijn kadert in een geïntegreerd beleid van de gemeente(n) dat onder meer gericht is op de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau

Zie punt 3. en 4.

De voorgestelde rooilijn kadert in een geïntegreerd beleid van de gemeente dat onder meer gericht is op de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak

Het scheiden van het economische en lokale verkeer zorgt voor het verminderen van het (vracht)verkeer op de lokale wegen. De lokale wegen worden verkeersluwer en verkeersveiliger met positieve gevolgen voor de lokale woonstraten en schoolomgevingen.

Het economische verkeer zal uitsluitend via de R4 ontsluiten van en naar het bedrijventerrein. Het vrachtverkeer op de omliggende lokale wegen zal verminderen en conflicten tussen het zware verkeer en zwakke weggebruikers zullen ook dalen. Ook het woon-werkverkeer van en naar het bedrijventerrein wordt van de lokale wegen gehaald wat eveneens zal leiden tot minder verkeer op de omliggende lokale wegen en tot een verbetering van de verkeersleefbaarheid in deze straten.

Er wordt in het bedrijventerrein een vrijliggend fietspad aangelegd dat de bestaande bovenlokale functionele oost-west fietsverbinding zal verbeteren.

De voorgestelde rooilijn staat ten dienste van het algemeen belang

De lokale (woon)straten in de omgeving van het bedrijventerrein kennen een aanzienlijk verkeersdrukte mede als gevolg van woon-werkverkeer en vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein. De lokale wegen worden als sluiproute gebruikt om files en drukte op het hoofdwegnet of op de N70 te vermijden.

Met de aanleg van de omleidingsweg en ontsluitingsweg wordt het economische verkeer (vrachtverkeer en woon-werkverkeer) gescheiden van het lokale verkeer. Het weghalen van het verkeer van en naar het bedrijventerrein uit de lokale straten zal de verkeersdrukte doen dalen en de

verkeersleefbaarheid en -veiligheid verbeteren. Andere positieve effecten zijn te verwachten op vlak van geluids- en trillingshinder en op vlak van luchtkwaliteit in de lokale straten.

Het behoud van een verbinding voor het lokale bestemmingsverkeer tussen Oostakker, Lochristi en de N70 via de (omgelegde) Drieselstraat en Smalle Heerweg vermijdt *omrijbewegingen* in omliggende lokale woonstraten en voorkomt bijkomende negatieve gevolgen op vlak van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid.

De voorgestelde rooilijn is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd

In afwijking op de gebruikelijke aanpak waarbij de procedure tot opheffing van de bestaande gemeenteweg parallel loopt met de procedure tot vaststelling van het rooilijnplan is er in voorliggend dossier gekozen de procedure tot vaststelling van het rooilijnplan afzonderlijk te voeren van de procedure tot opheffing van de bestaande gemeentewegen.

De argumentatie voor deze uitzonderingsaanpak ligt in de mogelijke noodzaak tot opstarten van een onteigeningsprocedure na de definitieve vaststelling van het rooilijnplan. Er dient immers rekening gehouden te worden met de noodzaak tot opstarten van een onteigeningsprocedure ingeval de lopende onderhandelingen over de verwerving van het deel van het bedrijfsperceel De Vreese niet tot een minnelijk akkoord leiden.

Pas na het vonnis in de gerechtelijke onteigeningsprocedure en de daarmee samenhangende duidelijkheid wat betreft de mogelijkheid tot verwerving van dit perceel kan het dossier voor de aanleg van de omleidingsweg verdergezet worden met de opmaak van een definitief ontwerp voor de omleidingsweg, de opmaak van een vergunningsaanvraag en de uitvoering van de werken voor de aanleg van de omleidingsweg na het verkrijgen van de omgevingsvergunning.

Conform artikel 8 van het Gemeentewegendecreet blijven de bestaande gemeentewegen open voor publiek tot de aanleg van de nieuwe omleidingsweg.

De opheffing van de bestaande gemeentewegen zal een afzonderlijke procedure volgen met openbaar onderzoek.

De verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen

Er wordt voorzien in een verkeersveilig ontwerp van aantakking in het noorden met de bestaande Drieselstraat, in het zuiden met de gewestweg N70 en ter hoogte van de kruising van de Smalle Heerweg voorzien. De nieuwe omleidingsweg krijgt ter hoogte van de bochten een snelheidsregime 30 km/h en daarbuiten een snelheidsregime van 50 km/h. Deze snelheidsregimes zijn ingegeven vanuit een streven naar maximale verkeersveiligheid. Er zijn geen ontsluitingen voorzien naar private aangrenzende percelen. Het GRUP laat niet toe om een aantakking te maken met percelen gelegen in het gemengde regionaal bedrijventerrein. De ontsluiting van alle aangrenzende percelen bij de beoogde wijzigingen aan het wegennet blijft verzekerd. Deze wijzigingen zullen geen problemen vormen voor de ontsluiting van aangrenzende percelen.

De voorgestelde nieuwe rooilijn moet zo nodig beoordeeld worden in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief.

Het rooilijnplan zal door zowel de stad Gent als door de gemeente Lochristi vastgesteld worden voor de delen op hun respectievelijke grondgebied. De beoogde verkeerseffecten zijn

gemeentegrensoverschrijdend. De positieve gevolgen op vlak van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid zijn te verwachten in de lokale wegen op zowel op het grondgebied van de stad Gent als op het grondgebied van de gemeente Lochristi.

Bij de afweging voor de wijziging aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.

De nieuwe omleidingsweg zorgt voor het behoud van de verbinding voor het lokale bestemmingsverkeer tussen Oostakker, Lochrist en de N70 en vermijdt negatieve gevolgen op vlak van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in de omliggende straten in de stad Gent en de gemeente Lochristi.

Rechtsgrond

Het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.

Overzicht figuren

Figuur 1 : aanduiding project gemengd regionaal bedrijventerrein R4 Oostakker met deelzones en geraamde oppervlakte

Figuur 2 : schematische voorstelling aanpassingen lokale ontsluitingsstructuur

Figuur 3 : schematisch overzicht (verwachte) omrijbewegingen (bron: Sweco, MOBBER april 2018)

Figuur 4 : aanduiding bestaande bovenlokale fietsverbinding (bron: <https://geoportal.oost-vlaanderen.be/Extern/Fietsnetwerk/>)

Figuur 5 : indicatieve aanduiding afschaffing Drieselstraat en knip

Figuur 6: indicatieve aanduiding afschaffing Smalle Heerweg en knip

Figuur 7: uittreksel plan afschaffing Smalle Heerweg

Figuur 8 : uittreksel Grafisch plan GRUP Afbakening Grootstedelijk gebied Gent

Figuur 9 : Uittreksel Grafisch plan GRUP Volvo Trucks

Figuur 10 : uittreksel uit het voorontwerp omleidingsweg, Evolta (°2019)

Figuur 11: detail voorontwerp, Evolta (°2019) ter hoogte van aansluiting Smalle Heerweg

Figuur 12 : grondplan met aanduiding foto's

Figuur 13 : scenario-onderzoek beperken terreininname perceel 'De Vreese'

Figuur 14: voorkeurstracé ter hoogte van aansluiting Smalle Heerweg

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Waarderingsnota

Bijlage 2: Overzichtstabel getroffen percelen

Overzicht bijhorend rooiplannen

Rooiijnplan A_gemeente Lochristi

Rooiijnplan B_stad Gent deel 1

Rooiijnplan B_stad Gent deel 2

Rooiijnplan B_stad Gent deel 3