

ADDENDUM

**Bij de SAMENWERKINGSOVEREENKOMST van 18 juli 2022 betreffende
het ruimtelijk ontwerpend onderzoek voor het knooppunt Afrikalaan-Vliegtuiglaan
incl. overige ongelijkvloerse kruispunten in de omgeving**

Occasioneel gezamenlijke opdracht

TUSSEN:

- **Het Vlaamse Gewest**, Departement MOW - Afdeling beleid, Agentschap Wegen en Verkeer en de Vlaamse Waterweg nv, hier vertegenwoordigd door mevrouw Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, hierna genoemd "Vlaams gewest".
- **Stad Gent**, met zetel op het stadhuis te 9000 Gent, Botermarkt 1 , vertegenwoordigd door de gemeenteraad, waarvoor optreden de heer Filip Watteuw, schepen van Mobiliteit, Publieke Ruimte en Stedenbouw en mevrouw Mieke Hullebroeck, algemeen directeur, hierna genoemd "Stad".
- **North Sea Port Flanders, nv van publiek recht**, hier vertegenwoordigd door de heer Peter Van Parys, COO, en de heer Daan Schalck, CEO, hierna genoemd "North Sea Port".
- **Provincie Oost-Vlaanderen**, hier vertegenwoordigd door de heer Kurt Moens, bevoegde gedeputeerde en de heer Steven Ghysens, Provinciegriffier, hierna genoemd "Provincie".
- **Infrabel, nv van publiek recht**, met zetel te 1060 Brussel, Marcel Broodthaersplein 2, hier vertegenwoordigd door de heer Jochen Bultinck, Chief Operations Officer, hierna genoemd "Infrabel".

Allen apart of gezamenlijk genoemd "Partij(en)"

WORDT VOORAFGAAND UITEENGEZET WAT VOLGT (verfijnd op basis van de inzichten vandaag):

In april 2021 werd de studie “Raamplan Voorlopige Zuidelijke Havenring” geactualiseerd. Voor het knooppunt Afrikalaan/Vliegtuiglaan wees de studie uit dat er extra ontwerp onderzoek noodzakelijk is.

Eind 2021 werd door alle betrokken partners (Vlaamse overheid, Stad Gent, North Sea Port, Infrabel en de Provincie Oost-Vlaanderen) bestuurlijk akte genomen van het gefinaliseerde eindrapport en werden twee overeenkomsten bestuurlijk goedgekeurd, een globale intentieovereenkomst d.d. 18/07/2022 en een eerste samenwerkingsovereenkomst d.d. 18/07/2022.

In de globale intentieovereenkomst wordt de intentie uitgesproken door alle partners om samen ruimtelijke ingrepen uit te voeren of verder onderzoek op te starten ter realisatie van de conceptueel uitgewerkte visie.

Een eerste samenwerkingsovereenkomst werd goedgekeurd om extra ruimtelijk ontwerp onderzoek op te starten, meer bepaald vanaf het knooppunt Afrikalaan-Vliegtuiglaan, en alle andere ongelijkvloerse spoor kruisingen tot en met de Maïsstraat.

In 2022 werd afgesproken om ook de haalbaarheid van de conceptueel uitgetekende fietsbrug op het knooppunt Hogeweg/Singel verder af te wegen in het kader van dit ruimtelijk ontwerp onderzoek.

Omwille van de hoge urgentie van het her in te richten knooppunt Afrikalaan – Vliegtuiglaan is diepgaander ruimtelijk ontwerp onderzoek nodig om op een gelijkwaardige manier alle mogelijke en haalbaar geachte redelijke alternatieven/sub-alternatieven te bepalen ter vergelijking. Alternatieven en te onderscheiden sub-alternatieven die niet haalbaar of redelijk worden geacht worden grondig gemotiveerd.

Het “spoor opgehoogd, waarbij de kruisende wegenis overal op maaiveld blijft” en het “spoor op maaiveld” vormen 2 redelijke alternatieven die zeker worden uitgewerkt ter vergelijking (vast mee te nemen) naast alle andere mogelijk en haalbaar geachte redelijke alternatieven en mogelijks te onderscheiden sub-alternatieven.

Het ruimtelijk ontwerp onderzoek heeft als doel om voor alle redelijke alternatieven/sub-alternatieven alle spoor kruisingen op een gelijkwaardige manier uit te werken en met elkaar te vergelijken.

Ongelijkvloerse spoor kruisingen worden uitgewerkt ter hoogte van:

- de Afrikalaan,
- de Meulesteedsesteenweg,
- de Terneuzenlaan,
- de Wiedauwkaai,
- de Maïsstraat,
- de Voorhaven,

- en de te realiseren fietskruising als verbinding tussen Houtdokpark en Muide/Meulestede.

Voor de conceptueel uitgetekende fietsbrug ter hoogte van de knoop Hogeweg/Singel wordt de technische en financiële haalbaarheid verder afgetoetst. Hierbij wordt eveneens onderzocht of een andere ongelijkvloerse oplossing technisch en financieel haalbaar is zonder aan fietscomfort in te boeten.

Voor alle benoemde kruisingen wordt een geïntegreerde oplossing in relatie tot de ruimere omgeving, beschermde monumenten en geldende beleidskaders uitgewerkt. Hierbij moet bewaakt worden dat de uitkomst van deze studie de heropening van een eventuele stopplaats Muide in de toekomst niet hypothekeert.

Eveneens wordt het conceptueel uitgetekende fietsnetwerk vanaf het knooppunt Hogeweg-Singel tot en met het fietsknooppunt ter hoogte van de Maïsstraat (via de Voorhaven) verder uitgewerkt conform de richtlijnen 'Vademecum Fietsvoorzieningen'. De inrichting van de aangrenzende groene ruimten, de te optimaliseren spoor- en weginfrastructuur, enz. ... wordt hierbij meegenomen. Hierbij dient voldoende ruimte voor water te worden voorzien conform de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening Hemelwater die sinds 2 oktober 2023 van toepassing is.

Het ruimtelijk ontwerpend onderzoek beoogt de stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing van de spoorweg-, de weg- en de fiets- en voetgangersinfrastructuur binnen deze gemengde omgeving. De ruimtelijke en functionele transformatie van deze omgeving moet namelijk als gevolg hebben dat we stad maken.

Belangrijke aandachtspunten om de verschillende haalbaar geachte alternatieven/sub-alternatieven op een gelijkwaardige manier in beeld te brengen en met elkaar te vergelijken zijn onder andere:

- de relatie met de aangrenzende bedrijventerreinen, woongebieden, groengebieden en (potentiële) natuurverbindingen;
- de nieuwe ontwikkelingen op het contactvlak tussen stad en haven aan weerszijden van het spoor;
- het doorsnijden van het beschermde stadsgezicht en de impact op de beschermde monumenten;
- het zoeken naar een goede interactie tussen het aangrenzende haven- en stedelijk gebied.

Het ruimtelijk ontwerpend onderzoek houdt voor zover mogelijk rekening met de ruimtelijke plannen die op de aangrenzende omgeving betrekking hebben.

Het ruimtelijk ontwerpend onderzoek dient in het bijzonder aan te geven op welke manier de spoorweg- (vandaag zonder bovenleidingen/in de toekomst mogelijks met bovenleidingen), de weg- en fiets- en voetgangersinfrastructuur landschappelijk, stedenbouwkundig en architecturaal op de best mogelijke manier worden ingepast in het delicate studiegebied zonder afbreuk te doen aan de erfgoedwaarden en natuurverbindingen die doorsneden worden. Doordacht maatwerk zal vereist zijn. Het ontwerpend onderzoek zal steeds de visuele, bouwkundige en landschappelijke impact op

ook het 'beschermd stadsgezicht' en de 'beschermd spoorwegbrug' en 'de Lieve' duidelijk en gedetailleerd in kaart brengen, zodat er ook een afweging vanuit erfgoedpunt kan gebeuren.

Het ruimtelijk ontwerpend onderzoek geeft ook aan wat de impact is op de directe omwonenden (schaduw, ...) en de omliggende wijken in zijn geheel.

Op basis van het ruimtelijk ontwerpend onderzoek wordt de te realiseren ruimtelijke kwaliteit inzichtelijker gemaakt en worden elementen aangereikt die de verdere procedure zullen bepalen om ongelijkvloerse kruisingen te kunnen realiseren ter hoogte van de Maïsstraat, de Wiedauwkaai, de Terneuzenlaan, de Meulestedsesteenweg en de Afrikalaan. Dit voor alle te onderzoeken redelijke alternatieven/sub-alternatieven.

Het ruimtelijk ontwerpend onderzoek wordt ondersteund door extra uit te voeren verkeers- en mobiliteitsonderzoek. Het verkeerstechnisch onderzoek heeft als doel de toekomstige verkeersstromen en kruispuntbelastingen te kunnen inschatten op basis van beschikbare informatie bij het Departement MOW en/of de Stad Gent. Voor alle weerhouden redelijke alternatieven/sub-alternatieven worden de huidige en toekomstige verwachte verkeersintensiteiten op het te realiseren netwerk in beeld gebracht en wordt de impact van de verkeersafwikkeling van de verschillende te onderscheiden verkeersmodi (spoor/weg/bus en tram/fiets en voetgangers) aangetoond. Voor potentiële conflictpunten, voor geplande nieuwe (commerciële) ontwikkelingen en mogelijke conflicterende verkeersstromen dienen gepaste oplossingen te worden aangereikt.

In een volgende stap wordt, per weerhouden redelijk alternatief en bijhorende sub-alternatieven, een experten oordeel geformuleerd over de milieu-impact (omgevingsimpact), meer bepaald met betrekking tot geluid, luchtkwaliteit en waterhuishouding.

Het expertenoordeel brengt de mogelijke knelpunten in beeld en stelt de gepaste milderende maatregelen ter optimalisatie van de opgemaakte inrichtingsplannen in het ruimtelijk ontwerpend onderzoek voor. Deze worden vervolgens verwerkt in het ruimtelijk onderzoek.

Dit expertenoordeel vormt zo ook een eerste insteek voor de opmaak van een formele plan- en/of project-MER volgend na deze studie. Bedoeling is om onaangename verrassingen in het formele traject te vermijden en nu al bepaalde risico's te signaleren.

Sinds oktober 2023 is de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening Hemelwater van toepassing. De impact van de verordening en dus de waterhuishouding, wordt, per weerhouden redelijke alternatief en sub-alternatieven in beeld gebracht. De noodzakelijke volumes en oppervlaktes om het hemelwater op te vangen worden in beeld gebracht en er dient bekeken waar dit in de plannen inpasbaar is volgens de afstroomrichtingen van het water.

Tot slot worden op basis van het ruimtelijk ontwerpend onderzoek en de in beeld gebrachte milieu-impact (omgevingsimpact), alle weerhouden redelijke alternatieven/sub-

alternatieven op een gelijkwaardige manier ten opzichte van elkaar vergeleken en onderworpen aan een juridische screening.

Op basis van de volwaardige vergelijking van de verschillende uitgewerkte varianten/sub-varianten wordt in samenspraak met de partners de mogelijke verdere procedures in beeld gebracht .

Finaliteit van het ruimtelijk ontwerpend onderzoek - vooronderzoek voor de latere plandoelstellingen

Het doel van de studie is om voor alle redelijke “alternatieven/sub-alternatieven” het spoor, weg- en fietsverkeer te ontvlechten en deze op een gelijkwaardige manier uit te werken en ten opzichte van elkaar te vergelijken, zonder hierbij een voorkeur uit te spreken.

Deze studie heeft niet als doel om technische uitvoeringsplannen op te maken, wel om voor alle haalbaar geachte redelijke alternatieven/sub-alternatieven gedetailleerde inrichtingsplannen op te maken die blijk geven van financieel, prijsbewust en technisch realisme.

Een team van ruimtelijke ontwerpers, bouwkundigen en milieudeskundigen is vereist ter uitvoering van deze opdracht.

Binnen deze opdracht wordt ook aandacht besteed aan participatie en stakeholdersmanagement. Er wordt voorzien in:

- 2 infomomenten voor de ruime buurt (zowel bewoners en bedrijven);
- 2 bilaterale overlegmomenten met VOKA/VEGHO;
- De opmaak van een begrijpbaar/eenvoudig artikel dat het studieresultaat op een vulgariserende manier weergeeft met doorkijk naar de volgende op te starten procedures en timing van eventuele realisaties.

Naar aanleiding van opmaak van een ontwerpbestek en de bespreking ervan tijdens de stuurgroep dd. 29 mei 2024 hebben de Partijen besloten dat de initiële raming van 200.000 euro incl. BTW, cfr. de samenwerkingsovereenkomst dd. 18 juli 2022 niet volstaat. Dit addendum heeft louter tot doel om de financiering zoals geregeld in artikel 4 aan te passen. Middels dit addendum wordt besloten om de studieopdracht te rammen op maximaal 300.000 euro incl. BTW. Dit betreft de enige wijziging.

WORDT OVEREENGEKOMEN WAT VOLGT:

ARTIKEL 1 - Voorwerp van de overeenkomst

Artikel 1 van de samenwerkingsovereenkomst van 18 juli 2022 blijft onverminderd van kracht.

ARTIKEL 2 – Occasionele gezamenlijke opdracht

Artikel 2 van de samenwerkingsovereenkomst van 18 juli 2022 blijft onverminderd van kracht.

ARTIKEL 3 – Leiding van de opdracht

Artikel 3 van de samenwerkingsovereenkomst van 18 juli 2022 blijft onverminderd van kracht.

ARTIKEL 4 - Financiering

De studieopdracht wordt geraamd op maximaal 300.000,00 euro incl. btw.

De kosten van de studieopdracht worden tussen de Partijen verdeeld volgens onderstaande verdeelsleutel:

Vlaams gewest: 35 %

Infrabel: 35 %

Stad : 10 %

North Sea Port : 10 %

Provincie : 10 %

Deze verdeelsleutel zal worden toegepast op het gegunde bedrag en eventuele aanvullende diensten of wijzigingen conform de Wet op de Overheidsopdrachten, art. 38 van het KB Uitvoering, die door alle betrokken Partijen bij consensus vooraf worden aanvaard.

Een Partij die op eigen initiatief een bijkomende opdracht geeft aan de dienstverlener die niet is voorzien in het bestek of waarover er geen overeenstemming bestaat tussen alle Partijen, staat zelf in voor de kosten daarvan.

In het bestek voor de opdracht 'Ruimtelijk ontwerp onderzoek voor het knooppunt Afrikalaan-Vliegtuiglaan incl. overige ongelijkvloerse kruispunten in de omgeving' zal worden bepaald dat de dienstverlener de facturen moet opsplitsen tussen de Partijen conform verdeelsleutel bepaald in artikel 4.

Elke Partij staat in voor de tijdige betaling van haar aandeel.

ARTIKEL 5 – Aansprakelijkheid

Artikel 5 van de samenwerkingsovereenkomst van 18 juli 2022 blijft onverminderd van kracht.

ARTIKEL 6 – Inwerkingtreding

Deze overeenkomst treedt in werking na ondertekening door alle Partijen.

Opgemaakt te Gent op _____ in 5 exemplaren waarbij elke Partij erkent een origineel te hebben ontvangen.

Namens het Vlaamse Gewest, Departement MOW - Afdeling beleid, Agentschap Wegen en Verkeer en de Vlaamse Waterweg nv,

Lydia Peeters Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	
--	--

Namens de Stad Gent,

Mieke Hullebroeck Algemeen directeur Stad en OCMW Gent	Voor de voorzitter van de gemeenteraad bij delegatiebesluit van 24 januari 2019 Filip Watteeuw Schepenen van Mobiliteit, Publieke Ruimte en Stedenbouw
--	--

Namens North Sea Port Flanders,

<p>Peter Van Parys COO</p>	<p>Daan Schalck CEO</p>
--------------------------------	-----------------------------

Namens de Provincie Oost-Vlaanderen,

<p>Steven Ghysens provinciegriffier</p>	<p>Kurt Moens eerste gedeputeerde</p>
---	---

Namens Infrabel,

<p>Jochen Bultinck Chief Operations Officer</p>	
---	--