



Vergadering van 14 januari 2026

**2026\_GR\_00045 De aanleg en aanpassing van gemeentewegen in kader van OMV\_2025051884 R - aanvraag omgevingsvergunning voor het omleggen van de Drieselstraat en de aanleg van de 2de fase van de ontsluitingsweg en fietspad voor het gemengd regionaal bedrijventerrein R4 Oostakker Noord + het exploiteren van een tijdelijke bronbemaling + TOP voor de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel - met openbaar onderzoek - Smalleheerweg, 9041 Gent - Goedkeuring**

**Bevoegd:** Christophe Peeters

### **Juridisch kader**

**De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:**

- Het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikel 31
- Het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, artikel 8

**De beslissing wordt genomen op grond van:**

- Het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, artikel 31
- Het Besluit van 27 november 2015 betreffende de omgevingsvergunning, artikel 47
- Het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, artikel 12

### **Motivering**

Johannes De Vleeschauwer namens Stadsontwikkeling Gent (sogent) AUTOGEMB diende een omgevingsvergunningsaanvraag in voor gronden gelegen aan Smalleheerweg 124 en 128 kadastraal gekend als sectie D nrs. 644A, 644B, 886D2, 886E2, 889G, 889E, 889S, 892C2, 892B2, 894A, afdeling 17 sectie B nrs. 712A, 727\_, 728A, 728D, 729D, 729A, 729C, 730K, 736C, 736B, 737C, 737F, 737Z, 741E, 741F, 742C2, 742N2, 742M2, 742K2, 742H2, 746X2, 746Y2, 747H, 749\_, 751\_, 752A, 753Y, 753Z, 754D, 757\_, 758D, 759A, 762N, 762M, 762K, 763V5, 764E, 764F, 766E, 766G, 766H, 769R3, 769P3, 853D2, 862F, 862G, 1689E, 1689F, 1703B, 1703A, 1714B, 1714D, 1714C en 1714A.

De aanvraag heeft betrekking op een provinciaal project, met name een project op het grondgebied van twee gemeenten, om die reden is de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen de vergunningverlenende overheid.

Deze aanvraag werd op 16/07/2025 ingediend bij de deputatie. Op 16/07/2025 werd aan het college van burgemeester en schepenen gevraagd een openbaar onderzoek te organiseren en de aanvraag voor te leggen aan de gemeenteraad. Er werd ook gevraagd advies uit te brengen.

Op 18 september 2025 deed het Grondwettelijk Hof uitspraak over het beroep tot vernietiging (nr. 122/2025, rolnr. 8357) van het derde lid van artikel 15/1 van het

Omgevingsvergunningsdecreet (OVD). Het Vlaams Parlement keurde op 19 november 2025 een voorstel van decreet goed om het decreet van 25 april 2014 over de omgevingsvergunning te wijzigen. De Vlaamse Regering bekrachtigde dit op 21 november 2025. Het Omgevingsvergunningendecreet werd aangepast zodat alle gemeentelijke dossiers waarbij een milieueffectrapport of een project-m.e.r.-screening is gevoegd, overgeheveld worden naar de deputatie. Voorliggend project, ingediend door het Gentse stadsontwikkelingsbedrijf, is te beschouwen als een aanvraag op initiatief van het college van burgemeester en schepenen in de zin van artikel 15/1 OVD. Voor aanvragen uitgaand van het college, geeft het college geen advies aan de vergunningverlenende overheid. Omwille van deze reden heeft het college van de stad Gent dus geen advies gegeven op deze vergunningsaanvraag.

**Beschrijving aanvraag:**

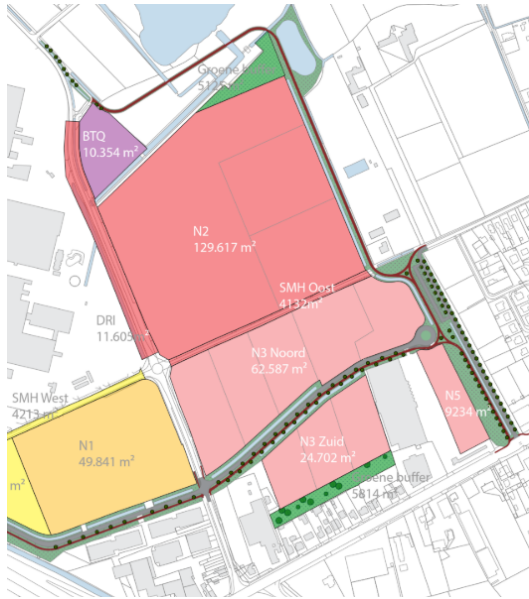
Het project betreft (1) de aanleg en inrichting van de omleidingsweg Drieselstraat, (2) het herinrichten van de Smalleheerweg en te behouden deel van de Drieselstraat en (3) de vaststelling van de rooilijn voor de 2de fase van de ontsluitingsweg voor het gemengd regionaal bedrijventerrein R4/N70 Oostakker Noord en de aanleg en inrichting van die nieuwe weg. Dit naar aanleiding van de uitbreiding van het bedrijventerrein.

De terreinen liggen in het GRUP Afbakening grootstedelijk Gent in het Verordende Grafisch Plan nr. 18, deelproject R4/N70 Oostakker Noord (3A). In dit verordenend grafisch plan 18 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.”*

*“Bij de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning of een verkavelingsvergunning voor een project dat een terreinoppervlakte beslaat van meer dan twee ha of voor een nieuw bedrijf, wordt door de aanvrager een inrichtingsstudie bijgevoegd.”*

In opdracht van sogent werd in 2019 voor het hele bedrijventerrein het Inrichtingsplan Regionaal Bedrijventerrein R4/N70 Oostakker Noord opgemaakt waarin bovenstaand voorschrift uit het GRUP vertaald is naar een afbakening van het wegenstracé en een opdeling van de contour in ontwikkelingszones.



De eerste fase betrof de aanleg van de Yvonne Fontainestraat goedgekeurd door de gemeenteraad op 25 juni 2019. Dit is de weg ter ontsluiting van het gemengd regionaal bedrijventerrein R4/N70 Oostakker-Noord parallel aan de Dwight Eisenhowerlaan (R4) ter hoogte van Volvo Trucks aansluitend op de ovonde van het Schansakkercomplex richting de Drieselstraat. Huidige vergunningsaanvraag betreft fase 2 van de ontsluiting van de zones N3 en N5 van het bedrijventerrein en de scheiding van het woon- en economisch verkeer met de omgelegde Drieselstraat.

Op 26 juni 2023 hebben de gemeenteraden van de stad Gent en de gemeente Lochristi de plannen tot bevestiging van de rooilijn van de omleidingsweg Drieselstraat voorlopig vastgesteld. Op 23 oktober 2023 keurde de gemeenteraad van de stad Gent de definitieve vaststelling van de rooilijn van de omleidingsweg Drieselstraat goed. Het rooilijnplan werd onderverdeeld in vier deelplannen, waarvan drie deelplannen op grondgebied van de stad Gent en één deelplan op grondgebied van de gemeente Lochristi.

#### (1) De aanleg en inrichting van de omleidingsweg Drieselstraat

De eerste handeling betreft de aanleg en inrichting van de omleidingsweg Drieselstraat binnen de nieuwe rooilijn vastgesteld op 23 oktober 2023.

De nieuwe omleidingsweg Drieselstraat wordt heringericht voor het nieuwe snelheidsregime van 50km/u. De verharding van de nieuwe rijweg bestaat uit een asfaltverharding op een steenslagfundering en een onderfundering type II. Deze asfaltverharding heeft een breedte van 5,80m over de volledige lengte met één rijstrook in beide richtingen. Aan beide zijdes zal de asfaltverharding begrensd worden door betonnen kantstroken met een breedte van 0,30m elk. Er worden geen opstaande boordstenen voorzien, gezien de infiltratie van het afstromende regenwater in de aanliggende bermen gebeurt. Er worden aan beide zijden van de rijweg nieuwe bomen voorzien. De onderlinge afstand tussen de bomen bedraagt 20m. De verlichting wordt hiertussen geplaatst om de 40m in de strook tussen de rijweg en het fietspad.

De verharding van het fietspad wordt voorzien in een 4m brede cementbetonverharding van 20cm dikte, met een schraalbetonfundering van 15cm, met uitzondering van de beide uiteindes van het fietspad, waar de aansluiting gemaakt wordt op de bestaande

verkeerssituatie. Er worden geen boordstenen voorzien. Fietsers en voetgangers maken samen gebruik van dit fietspad.

Zowel ter hoogte van de Groenpool (parking Noord) als ter hoogte van de Antwerpsesteenweg (parking Zuid) wordt een parking voorzien.

*Omleidingsweg Drieselstraat noordelijk deel (volgens rooilijnplan 4) met parking Noord*

De rijweg Drieselstraat t.h.v. de voetgangersoversteek aan de nieuwe parkeerpocket Wonderwoud wordt uitgerust als een verkeersplateau met bijkomend een middeneiland (tot 4,20m breed) met uitbuiging van de rijstroken in beide richtingen tot gevolg.

De voetgangersoversteek (3m breed) wordt uitgevoerd in uitgewassen cementbetonverharding. Voetgangers kunnen vanuit de parkeerpocket in twee stappen de weg oversteken via het aangepaste middeneiland richting het natuurgebied. Ook hier zijn er nergens opstaande boordstenen. Voor noodvoertuigen is er een verharding in grasbetondallen voorzien richting de bestaande ingang.

De extra trage ontsluiting naar het natuurgebied Wonderwoud in de noordoostelijke hoek van het projectgebied bestaat voornamelijk uit grind.

Parking Noord bij de ingang van de Groenpool Wonderwoud wordt ingericht als een rijweg in cementbetonverharding met een breedte van 6m. De parkeerplaatsen voor de andersvaliden zijn opgebouwd uit grijze betonstraatstenen, de gewone parkeerplaatsen bestaan uit straatkasseien met brede grasvoeg. Rondom zijn er oppervlakkige wadi's voorzien ter infiltratie van het afstromende regenwater. Er zijn in totaal 43 parkeerplaatsen op deze parking. Deze parking staat in functie van bezoekers van de groenpool.

Het voet- en fietspad richting de fietsenberg van VOLVO achteraan en richting oversteekplaats naar Wonderwoud wordt uitgevoerd in 3m betonnen verharding zonder boordstenen.

*Omleidingsweg Drieselstraat midden (volgens rooilijnplan 2)*

Ter hoogte van de bochten in de Drieselstraat komt er een bochtverbreding met rijstroken van 3,50m (i.p.v. 3,20m incl. kantstrook) en een overrijdbare tussenstrook van max. 0,50m.

Het oostelijke gedeelte van de Smalleheerweg richting Lochristi, takt aan met een rijweg in asfalt van 5m breedte en 2 betonnen kantstroken van 0,30m. Om de verkeersveiligheid nog te verhogen, wordt het gehele kruispunt verhoogd aangelegd (verkeersplateau met prefab sinusoidale drempel-elementen).

*Omleidingsweg Drieselstraat zuidelijk deel met parking Zuid*

Dit deel van de straat wordt aangelegd zoals hierboven beschreven. In het zuidelijk deel van de omleidingsweg Drieselstraat komt er een ondiepe wadi of infiltratiekom (20cm diep) tussen rijweg en fietspad, maar ook een iets ruimere bufferzone (max 50cm diep) achter de bomenrij van de rijweg en achter de bomenrij naast het fietspad (percelen Lochristi).

Ter hoogte van de bochten in de Drieselstraat komt er een bochtverbreding met rijstroken van 3,50m (i.p.v. 3,20m incl. kantstrook) en een overrijdbare tussenstrook van max. 0,50m. Het oostelijke gedeelte van de Smalleheerweg richting Lochristi, takt aan met een rijweg in asfalt van 5m breedte en 2 betonnen kantstroken van 0,30m. Om de verkeersveiligheid nog te verhogen, wordt het gehele kruispunt verhoogd aangelegd (verkeersplateau met prefab sinusoidale drempel-elementen).

Parking Zuid (P&R openbaar vervoer) wordt uitgevoerd in een 6m brede rijweg in cementbetonverharding. De parkeerplaatsen zelf worden infiltrerend uitgevoerd in betongrasdallen met een waterdoorlatende steenslagfundering, begrensd door trottoirbanden type ID1 met stut en fundering in schraal beton. Enkel de andersvalidenparkings zijn uitgevoerd in grijze betonstraatstenen met een fundering in schraal beton. Er zijn in totaal 47 parkeerplaatsen op deze parking. Het voetpad tussen de overdekte fietsenstalling en de N70 wordt uitgevoerd in grijze betonstraatstenen. De verschillende 'parkeereilandjes' worden omzoomd door bomen en taluds (80cm) en met elkaar verbonden door middel van een 'karrenspoor' in cementbeton met aanliggende grasbetontegels.

Dit deel van het projectgebied ligt op grondgebied van de gemeente Lochristi en valt niet binnen de bevoegdheid van de gemeenteraad van de stad Gent.

### (2) Het herinrichten van de Smalleheerweg en het zuidelijk deel van de bestaande Drieselstraat als fietspad

De Smalleheerweg (west) en ook de bestaande Drieselstraat (t.h.v. Volvo) worden geknipt voor gemotoriseerd vervoer, volledig opgebroken en vervangen door een dubbelrichting fietspad met aanliggende groenbermen. De verharding van het fietspad, wordt voorzien in een 4m brede cementbetonverharding. Het fietspad volgt hier het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) Oostakker-Lochristi.

Dit 4m brede dubbelrichtingsfietspad loopt eveneens verder ten zuiden van het bestaande rondpunt aan de huidige Drieselstraat tot aan de nieuwe ontsluitingsweg voor de te ontwikkelen industriezone N3 met aantakkingen naar de bestaande fietspaden in de Yvonne Fontainestraat en richting de N70 Antwerpsesteenweg.

Het aanpassen van de rooilijn ter hoogte van het bestaande rondpunt waar de Drieselstraat en de Smalleheerweg elkaar kruisen maakt geen onderdeel uit van deze aanvraag. De aanpassing van de rooilijn zal meegaan met de procedure voor de afschaffing van het deel Drieselstraat tussen het rondpunt en de aansluiting van de omlegging Drieselstraat en zal volgen na realisatie van de aanleg van de omleidingsweg en ontsluitingsweg.

### (3) De vaststelling van de rooilijnen voor de 2de fase van de ontsluitingsweg en de inrichting van die nieuwe wegen

De nieuwe ontsluitingsweg voor de ontwikkeling van de zuidelijke industriezone N3 komt uit op de Yvonne Fontainestraat en ontsluit zo verder naar het op- en afrittencomplex Schansakker en niet langer via de oude Drieselstraat en de N70. De toekomstige fietsverbinding richting BFF Smalleheerweg met de afbuiging van het fietspad over de percelen 753S en 753Y (dwarsprofiel 52, dubbelrichtingsfietspad 4m breedte), wordt ook voorzien.

De opbouw van de rijweg bestaat uit een cementbetonverharding op een dunne asfaltlaag met een fundering in schraal beton. De rijbaan heeft een breedte van 7m. Het vrij liggende dubbelrichtingsfietspad van 4m breedte is opnieuw in cementbetonverharding op een schraalbeton fundering. Er zijn geen kantstroken of boordstenen en het regenwater loopt af naar de onverharde bermen en de nieuwe open langsgrachten die 0,90-1,50m dieper zijn dan het maaiveld. De RWA-grachten lopen af richting de bestaande gracht in het westelijk deel van de Smalleheerweg.

Er wordt ook een rondpunt aangelegd op het einde om draaibewegingen van de vrachtwagens in de industrieweg mogelijk te maken. De rijweg op het rondpunt is 7m breed met nog een overrijdbare strook in grasbetontegels (2m) langs de binnenkant. Vanaf dat nieuwe rondpunt

wordt in de aanvraag ook een 7m brede weg in cementbeton voorzien richting de nieuwe Drieselstraat, doch er niet op aansluitend. Die weg is enkel voor privaat gebruik ter ontsluiting van de toekomstige bedrijven daar bedoeld en dat deel is dus geen onderdeel van voorliggend besluit gezien het geen openbare wegenis betreft.

De fietsverbinding (dubbelrichtingsfietspad 4m breedte) tussen het nieuwe rondpunt en de Smalleheerweg wordt gecombineerd met een brandweertoegangsweg aangelegd in lijnvormige betongrassdallen. Deze aansluiting is enkel toegestaan voor fietsers, bromfietzers en de hulpdiensten. Er wordt infrastructuur voorzien om deze doorsteek te vrijwaren van ongewenst gemotoriseerd verkeer, zoals opgenomen in het GRUP.

Alle gronden waarop deze vergunningsaanvraag betrekking heeft behoren ofwel tot het openbaar domein hetzij zijn eigendom van sogent, met uitzondering van volgende onroerende goederen:

*1° Een huis op en met grond te 9041 Oostakker, Smalle Heerweg 104, met een oppervlakte van 02a09ca, kadastraal bekend onder Gent, 17° afdeling, sectie B, perceel 753/00S000, zijnde inneming 753/S van het onteigeningsplan 1 (hierna: perceel 753S);*

*2° Een serre op en met grond te 9041 Oostakker, Smalle Heerweg + 104, met een oppervlakte van 62a 33ca, kadastraal bekend onder Gent, 17° afdeling sectie B, perceel 753/00Y000, zijnde inneming 753/Y van het onteigeningsplan 1 (hierna: perceel 753Y).*

Op 21 februari 2024 diende het autonoom gemeentebedrijf sogent een verzoek tot onteigeningsmachtiging in bij de Stad Gent voor de hierboven vermelde onroerende goederen.

Wat betreft de gevoerde administratieve onteigeningsprocedure door sogent voor de onteigening van de twee hoger vermelde percelen ter realisatie van het regionaal bedrijventerrein R4 Oostakker kon er door de gemeenteraad geconcludeerd worden dat er voldaan werd aan zowel de interne als de externe wettigheid als aan de voorwaarden, zoals vermeld in artikel 3 van het onteigeningsdecreet, waaraan een dergelijke procedure en besluitvorming moet voldoen.

De gemeenteraad verleende in haar zitting op 24 maart 2024 een machtiging aan sogent om over te gaan tot het vaststellen van een definitief onteigeningsbesluit ter realisatie van het regionaal bedrijventerrein R4 Oostakker.

#### **Procedure:**

Een eerste openbaar onderzoek liep voor zowel de gemeente Gent als de gemeente Lochristi van 11 september 2025 tot en met 19 oktober 2025. Tijdens dit openbaar onderzoek werden 10 bezwaarschriften ingediend bestemd aan beide gemeenten.

Naar aanleiding van een wijzigingslus werd een tweede openbaar onderzoek georganiseerd. Dit liep voor de gemeente Gent van 27 oktober 2025 tot en met 26 november 2025 en voor de gemeente Lochristi van 29 oktober 2025 tot en met 29 november 2025. Tijdens dit openbaar onderzoek werden 4 bezwaarschriften ingediend bestemd aan beide gemeenten.

Er zijn dus in totaal 14 bezwaarschriften, waarvan 1 gebundeld bezwaarschrift met 4 ondertekenaars, ingediend over een periode van twee openbare onderzoeken.

In voorliggend besluit brengen we alle bezwaren in beeld die betrekking hebben op de handelingen op het grondgebied van de Stad Gent, ook al zijn een aantal van de bezwaarschriften ingediend bij de gemeente Lochristi en ook al zijn een aantal van de bezwaarschriften enkel binnen de OO-termijn van Lochristi tijdig ingediend.

Aangezien de aanvraag wegenwerken omvat waarvoor de gemeenteraad beslissingsbevoegdheid heeft, neemt de gemeenteraad daarover een besluit.

De gemeenteraad neemt daarbij kennis van de standpunten, opmerkingen en bezwaren die zijn ingediend tijdens het openbaar onderzoek. Normaliter is de samenvatting en bespreking van de bezwaren een verplicht onderdeel van het advies van het college van burgemeester en schepenen. Aangezien deze aanvraag te beschouwen is als een initiatief van de Stad zelf, brengt het college geen advies uit en staat de vergunningverlenende overheid dus zelf in voor de behandeling van de bezwaren uit het openbaar onderzoek. Omdat de gemeenteraad wel kennis moet nemen van de resultaten van het openbaar onderzoek om tot een besluit te komen over de aanleg en inrichting van deze openbare wegen, is het wel nodig een samenvatting en bespreking ervan op te nemen in dit besluit.

**De bezwaarschriften worden als volgt samengevat en besproken:**

### **1/ Nieuwe rooilijn**

#### **Fietspad:**

De gewenste omgevingsvergunning beoogt o.a. de aanleg van een fietspad dwars over het onroerend goed (753/S en 753/Y) van de cliënten van de bezwaarindiener. De aanvrager is dus geen eigenaar en de cliënten van de bezwaarindiener verzetten zich tegen de inname van hun grond.

#### **Bespreking:**

*Een omgevingsvergunning heeft een zakelijk karakter en kan dus geen afbreuk doen aan burgerlijke rechten van derden. Dat betekent ook dat de vergunning pas uitvoerbaar is als de aanvrager over de nodige zakelijke rechten beschikt.*

*Op 20 december 2023 werd door de raad van bestuur van sogent een voorlopig onteigeningsbesluit genomen met betrekking tot de hoger vermelde onroerende goederen op basis van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, het uitvoeringsbesluit van 24 februari 2017 en het Decreet Ruimtelijke Economie van 13 juli 2012. Het besluit voldoet aan de voorwaarden van artikel 10-12 van het Onteigeningsdecreet.*

*Wat betreft de gevoerde administratieve onteigeningsprocedure door sogent voor de onteigening van de twee hoger vermelde percelen ter realisatie van het regionaal bedrijventerrein R4 Oostakker kon er door de gemeenteraad geconcludeerd worden dat er voldaan werd aan zowel de interne als de externe wettigheid als aan de voorwaarden, zoals vermeld in artikel 3 van het onteigeningsdecreet, waaraan een dergelijke procedure en besluitvorming moet voldoen.*

*De gemeenteraad verleende in haar zitting op 24 maart 2024 een machtiging aan sogent om over te gaan tot het vaststellen van een definitief onteigeningsbesluit ter realisatie van het regionaal bedrijventerrein R4 Oostakker met betrekking tot volgende onroerende goederen:*

*1° Een huis op en met grond te 9041 Oostakker, Smalle Heerweg 104, met een oppervlakte van 02a09ca, kadastraal bekend onder Gent, 17° afdeling, sectie B, perceel 753/00S000, zijnde inneming 753/S van het onteigeningsplan 1 (hierna : perceel 753S);*

*2° Een serre op en met grond te 9041 Oostakker, Smalle Heerweg + 104, met een oppervlakte van 62a 33ca, kadastraal bekend onder Gent, 17° afdeling sectie B, perceel 753/00Y000, zijnde inneming 753/Y van het onteigeningsplan 1 (hierna : perceel 753Y).*

*Gelet op dat machtigingsbesluit, kan de gemeenteraad in voorliggend besluit ook uitspraak doen over de opname van de geplande wegenis op Gents grondgebied in het openbaar domein van de Stad Gent.*

**Knip:**

Er wordt voorzien in de knip van de Smalleheerweg ter hoogte van de omgelegde (nieuwe) Drieselstraat. Door die knip, en het voorzien uitbreken van de rijbaan zou de woning van mijn cliënten onbereikbaar worden, met alle schadelijke gevolgen vandien. Ook daarom wordt bezwaar aangetekend met vraag om de knip van de Smalleheerweg te verplaatsen tot net voorbij de woning van mijn cliënten, die overigens nog steeds door mevrouw De Geest wordt bewoond. Door die aanpassing komt de doelstelling van het project, nl. de ontkoppeling van lokaal en economisch verkeer in het RUP niet in gevaar.

**Bespreking:**

*Het deel tussen de R4 en het kruispunt met de Drieselstraat, Smalleheerweg West, zal op korte termijn volledig uit het openbaar domein gehaald worden om overgedragen te worden aan Volvo Trucks. Wanneer dit het geval is, zullen fietsers en wandelaars niet meer toegelaten zijn. Deze weggebruikers zullen in dat geval aangewezen zijn de Yvonne Fontainestraat. Dit alles kadert in de visie om het woonverkeer en economisch verkeer te scheiden en het ontwikkelen van de zone N3 als industriële zone zoals ook voorgeschreven is in het GRUP. Het verplaatsen van de knip past niet binnen deze toekomstvisie. De concrete uitvoering van de vergunning zal gefaseerd gebeuren waarbij er aandacht zal zijn voor de bereikbaarheid en signalisatie tijdens de werken.*

**2/ Inrichting openbaar domein - deelplan 1**

**Inrichting fietspaden:**

- De nieuwe bomen ter hoogte van de oversteek van de noordelijke parkeerpocket naar het Wonderwoud lijken nefast voor de zichtbaarheid van overstekende voetgangers (en fietsers). Hier zou best expliciet opgenomen worden dat er gekozen wordt voor bomen met een voldoende hoge kruin.
- De aansluiting van het fietspad naar de voetgangers- en fietsersbrug richting Wonderwoud versmalt sterk naar het fietspad toe. In het huidige ontwerp zullen fietsers immers al voordat ze afslaan, in de bocht van het doorgaande fietspad moeten vertragen of zelfs stoppen (als er meer dan één voetganger zich al op het pad bevindt), terwijl dat daar niet te verwachten valt. Dit vergroot het risico op aanrijdingen. Bovendien zal de halfverharding op zich al genoeg zijn om fietsers te laten vertragen zodra ze het pad oprijden én is er na de brug nog een versmalling voorzien op een minder problematische locatie. Voor een veilige inrichting stellen de bezwaarindieners voor om het pad te verbreden ter hoogte van de aansluiting en minstens ook de rechte hoeken af te ronden in lijn met het Vademecum fietsvoorzieningen.

**Bespreking:**

*De groeninrichting van het openbaar domein gebeurt steeds in samenspraak tussen de verschillende stadsdiensten, waarbij bij het bepalen van voorwaarden voor groeninrichting (bomen, heesters en grassen) ook voldoende aandacht is voor de verkeersveiligheid. Dit is inderdaad belangrijk, maar de concrete boom- of plantensoorten hoeven daarom niet per se vastgelegd te worden in de vergunning.*

*De bochtstralen van het fietsvademecum worden hier niet toegepast, vermits dit een aansluiting is waar geen functioneel fietsverkeer doorheen het Wonderwoud aangemoedigd wordt, omdat dit geen rol heeft op netwerkniveau. Een beperkte bochtstraalaanpassing (naar R4 bvb) kan voor het fietscomfort van het lokaal fietsverkeer, maar zou potentieel teveel fietsers aantrekken. Dit zou mogelijks een risico kunnen zijn voor de beleving van het gebied.*

### **3/ Inrichting openbaar domein - deelplan 2**

#### **Inrichting fietspaden:**

- Er wordt een aantakking voorzien van de nieuwe rotonde richting de achterzijde van Antwerpsesteenweg 1001 (voor lokaal en fietsverkeer), maar er lijkt geen aanwijsbare reden te zijn om nog een stuk te verharderen parallel met de nieuwe weg. Het zou logischer zijn om de fietsoversteek in het verlengde van de weg te leggen. Deze inrichting hypothekeert ook de toekomstige (nog niet gekende) inrichting van het perceel In ieder geval is de fietsaansluiting veel te smal; deze moet op 4 meter gebracht worden. Merk ook op dat deze oversteek zal gebruikt worden door zowel (snelle) fietsers als voetgangers (in het bijzonder gebruikers van de bushalte) van en naar de N70.

#### **Bespreking:**

*Dit bezwaar duidt op een inconsistentie tussen plannen en andere dossierstukken van projectinhoudversie 4 (PIV 4). De verbinding tussen het rondpunt van de nieuwe bedrijfsweg en de omgelegde Drieselstraat wordt door de bezwaarschrijvers gelezen als een openbare fiets- en wandelverbinding, terwijl het nieuwe rooilijnplan dit niet als nieuwe openbare weg vermeldt en dat ook niet het opzet is.*

*Naar aanleiding van dit bezwaar werd een nieuwe projectinhoudversie (PIV 5) ingediend waarbij het gedeelte tussen de nieuwe rotonde en de verlegde Drieselstraat duidelijk als een private oprit wordt ingetekend in functie van de ontwikkelingszone N5. Op de nieuwe plannen is ook geen fiets- en wandelverbinding meer aanwezig tussen de nieuwe bedrijfsweg en de omgelegde Drieselstraat. Op die manier wordt ook tegemoetgekomen aan de in dit bezwaar geuite bezorgdheden vanuit verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers.*

- Het lijkt onmogelijk voor een automobilist die de parkeerpocket aan de N70 uitrijdt, om te wachten tussen het fietspad en de autoweg, zonder fietsers te hinderen. Voor zover dit inpasbaar is, zou er best minstens voldoende tussenruimte zijn voor een typische personenwagen.
- De toegang tot de fietsenstalling aan de Antwerpsesteenweg is onduidelijk. De geschrante rechthoeken (stapstenen?) lijken uit te komen op de blinde muur van de stalling en zijn dus nutteloos. Het samenvoegen van het voetpad en fietspad net in de bocht waar de zichtbaarheid beperkt is, lijkt nodeloos gevaarlijk. Mogelijk is het een betere oplossing om het voetpad aan de andere kant van het fietspad te leggen, wat in het bijzonder ook een kruising met het fietspad elimineert voor de busreizigers.

#### **Bespreking:**

*Dit deel van het projectgebied ligt op grondgebied van de gemeente Lochristi en valt niet binnen de bevoegdheid van de gemeenteraad van de stad Gent.*

#### **Groenbuffer ter hoogte parking Antwerpsesteenweg (N70):**

Er wordt geen groenbuffer aangelegd ter hoogte van de parking Zuid wat zorgt voor inking en

lichtinval van aanrijdende auto's in de aanpalende tuinen en woningen. De bezwaarindiener vraagt zich af waarom er daar geen groenbuffer wordt aangelegd.

Bespreking:

*Dit deel van het projectgebied ligt op grondgebied van de gemeente Lochristi en valt niet binnen de bevoegdheid van de gemeenteraad van de stad Gent.*

#### **4/ Inrichting openbaar domein - deelplan 3**

**Inrichting fietspaden:**

- De bereikbaarheid van het perceel 753z (VEGA) en het woonhuis Smalleheerweg 104 is op de voorgestelde plannen niet gegarandeerd. Voor zover er opritten worden voorzien naar de nieuwe Fontainestraat, moeten deze ingetekend en uitgevoerd worden, om te voorkomen dat de fietsweg hiervoor misbruikt wordt.

Bespreking:

*De erfontsluitingen voor de aan de noordzijde gelegen bedrijfsperven zijn momenteel niet gekend en zullen worden vastgelegd bij de verdere ontwikkeling van deze bedrijfsperven.*

*Op 20 december 2023 werd door de raad van bestuur van sogent een voorlopig onteigeningsbesluit genomen met betrekking tot percelen perceel 753S en 753Y op basis van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, het uitvoeringsbesluit van 24 februari 2017 en het Decreet Ruimtelijke Economie van 13 juli 2012. Het besluit voldoet aan de voorwaarden van artikel 10-12 van het Onteigeningsdecreet.*

*De gemeenteraad verleende in haar zitting op 24 maart 2024 een machtiging aan sogent om over te gaan tot het vaststellen van een definitief onteigeningsbesluit ter realisatie van het regionaal bedrijventerrein R4 Oostakker.*

- De aansluiting op de oude Drieselstraat is onlogisch. Fietsers van noord naar zuid en omgekeerd moeten op het fietskruispunt zelf een slalombeweging maken, wat een negatieve impact heeft op de veiligheid ter plekke; voor fietsers van zuid naar noord leidt het ook de aandacht af die nodig is voor de oversteek van de autoweg. De fietsweg ten zuiden van de Fontainestraat wordt best verbreed tot 4 meter in de lijn van de noordelijke fietsweg, waarna de asverschuiving kan gecombineerd worden met de splitsing in twee éénrichtingsfietspaden.

Bespreking:

*De opmerkingen omtrent het 'fietskruispunt' werden ontwerpmatig getoetst aan alle geldende richtlijnen en worden als verkeersveilig beoordeeld. De zichtbaarheid is voldoende. De bochtstralen zijn luw genoeg om aan een verlaagde snelheid vlot befietsbaar te zijn en dienen juist als snelheidsremming om de weggebruiker potentiële conflicten tijdig te laten inschatten.*

- Voor de ingetekende parking ten zuiden van de Fontainestraat zou de omgevingsvergunningaanvraag lopende zijn. Het lijkt niet wenselijk om deze oprit te vergunnen, zolang deze parking niet ook vergund is. In ieder geval moet minstens de fietsaansluiting verbreed worden om voldoende veiligheid te bieden.

Bespreking:

*De vergunningaanvraag voor de toekomstige ontwikkeling van het bedrijf Tropac op de zone N3 Zuid werd goedgekeurd door het college op 24 april 2025. De lopende aanvraag waarnaar dit bezwaar verwijst, betreft een aanpassing aan de invulling van het nieuwe gebouw en biedt een*

*antwoord op de bijzondere voorwaarden uit de goedgekeurde vergunning. Intussen is ook deze aanvraag vergund.*

*De wegenis die aangelegd wordt in de omgevingsvergunning van Tropac is bijgevolg een private oprit vanaf de Drieselstraat naar het terrein van Tropac in afwachting van de aanleg van de ontsluitingsweg en is in hun vergunningsaanvraag dus geen openbare weg of openbare fietsverbinding.*

## **5/ Overige**

### **Overbodige parking Antwerpsesteenweg (N70):**

Langs de Antwerpsesteenweg bevinden zich reeds meerdere parkings in de nabijheid van openbaar vervoer. De bestaande Park&Ride in Oostakker wordt nauwelijks gebruikt. De bezwaarindiener vindt de investering in een nieuwe parking niet verantwoord.

#### **Bespreking:**

*De parking heeft 2 functies, namelijk als P+R en als parking voor het Wonderwoud. De noordelijke parking is beperkt van grootte en is voornamelijk gericht om mensen met verminderde mobiliteit toch een vlotte toegang te bieden tot de groenpool. De parking aan de N70 kent, naast zijn functie als P+R, de rol van overloopparking of parking voor mensen die de wandeling naar het Wonderwoud als deel van de beleving zien. Het wandel- en fietspad is voldoende breed, veilig, comfortabel en gelegen tussen het groen om de belevingswaarde te verhogen. Dit alles om foutparkeren langs de nieuwe wegenis te vermijden, op piekmomenten.*

#### **Alternatieve ontsluiting:**

Bezwaarindiener merkt op dat er enkele honderden meters verder een bestaande ontsluitingsweg ligt naar het industriegebied die geen enkele woonwijk belast.

#### **Bespreking:**

*De geldende voorschriften voor dit gebied, bepaald in het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan "Afbakening Grootstedelijk gebied Gent - Verordenend grafisch plan 18 - Deelproject R4/N70 Oostakker Noord (3A)", bepalen dat de ontsluiting van het gebied voor economisch verkeer uitsluitend gebeurt via een te realiseren aansluitingsweg naar het knooppunt 33 van de primaire weg R4-oost. Deze parallelweg 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. Ondertussen is knooppunt 33 met bijhorende Yvonne Fontainestraat gerealiseerd en wordt er verwacht dat al het economisch verkeer zich via die weg ontsluit. De omgelegde Drieselstraat maakt deel uit van dit mobiliteitsvraagstuk. Op deze manier wordt het economisch verkeer gescheiden van het woonverkeer. De omleidingsweg zal dus enkel dienen voor woonverkeer, terwijl het economisch verkeer via het knooppunt Schansakker verloopt. De huidige aansluiting van de Drieselstraat op de Antwerpsesteenweg voldoet niet aan de voorschriften van het GRUP en zal niet meer toegankelijk zijn als doorsteek voor economisch verkeer.*

#### **Fietstunnels:**

In het plan van de omleidingsweg Drieselstraat gebeurt de kruising tussen de fietsers en voertuigen op hetzelfde niveau. Het gebruik maken van fietstunnels zou hier een veel veiliger alternatief zijn. In deze fase van het project zou dit volgens de bezwaarindiener een kleine

aanpassing zijn met geringe financiële impact maar een groot verschil in veiligheid van onze kinderen en andere fietsers.

**Bespreking:**

*Een ongelijkgrondse kruising zal inderdaad altijd beter scoren naar verkeersveiligheid, maar heeft ook verschillende nadelen. Zo heeft deze een groot ruimtebeslag, grote impact op de ondergrond en waterhuishouding en een hoge kostprijs. Dit moet kosten/baten afgewogen worden. De verwachte verkeersintensiteiten en de rol van deze weg binnen het netwerk verantwoorden een gelijkgronds kruispunt. Dit kruispunt is gekozen met een combinatie van snelheidsremming (plateau + asverschuivingen), met de fietsers in de voorrang. Een fietstunnel hier zou ook onmogelijk aan de eisen van het fietsvademecum kunnen voldoen, wegens de beperkte ruimte.*

**Geluidsimpact:**

De geplande groenaanplanting is onvoldoende als geluidsbuffer om de geluidsimpact van de nieuwe weg te beperken, zeker in perioden zonder bladerdek. Het gebied kent nu al een aanzienlijke geluidsbelasting van 50 à 55 dB(A), wat volgens WHO- en EU-richtlijnen gezondheidsrisico's inhoudt. Door de overheersende zuidwestelijke wind zal het geluid van het nieuwe tracé bovendien naar de woonzones worden versterkt, wat leidt tot een verdere verslechtering van het woon- en leefklimaat. De bezwaarindiener stelt dat de huidige plannen geen afdoende maatregelen voorzien en vraagt om een constructieve oplossing: de aanleg van een aarden geluidswal met beplanting langs de Waalslandstraat en de nieuwe Drieselstraat. De bezwaarindiener verzoekt dat hiermee rekening wordt gehouden bij de verdere planuitwerking en vergunningsbeslissing.

**Bespreking:**

*Groenaanplanting is inderdaad geen volledige geluidsbuffer. Het doel van de aanplanting die in dit ontwerp voorzien is, is niet uitsluitend geluidsreductie, maar draagt ook bij aan landschappelijke inpassing en biodiversiteit.*

*Er wordt vermeld dat het gebied nu al een aanzienlijke geluidsbelasting heeft volgens de WHO- en EU-richtlijnen. Dit klopt niet. De WHO- en EU-richtlijnen zijn verschillend. De WHO gezondheidskundige advieswaarden werden voor wegverkeerslawaai bepaald op 53 dB Lden, de EU-rapporteringsdrempels op Lden 55 dB. De wetgeving is gebaseerd op de EU-richtlijnen, de WHO-richtlijnen worden als aanbeveling gehanteerd.*

*De geluidsbelasting in het gebied ligt tussen 50 en 55 dB (Lden). Volgens de EU-richtlijnen overschrijdt dit niveau het comfortniveau en wordt het beschouwd als een zone waar hinder kan optreden, hoewel het nog relatief beperkt is. De drempelwaarde van 55 dB wordt genomen omdat dit een niveau is waarbij langdurige blootstelling kan leiden tot significante hinder en gezondheidsrisico's.*

*De geluidsimpact van de nieuwe weg is niet uitsluitend afhankelijk van de windrichting. Geluidsoverdracht wordt primair bepaald door afstand, hoogteverschillen en obstakels. De geplande weg is in afstand voorzien op minstens 80 m van nabije woningen, behalve ter hoogte van de aantakking van de N70 (Antwerpsesteenweg). Daarnaast zal de nieuwe weg enkel personenvervoer en geen vrachtvervoer van het industrieterrein bevatten. In het dossier bij de MER-screening wordt aangegeven dat de geluidsbijdrage van de R4 en N70 op het gebied het geluidsniveau bepaalt, de bijdrage van de omleidingsweg is hier ondergeschikt aan. Het bijkomend verkeer van het bedrijventerrein zal afgehandeld worden via de Yvonne Fontainestraat en niet via de verplaatste weg.*

*Er is ter hoogte van de aansluiting op de N70 (ter hoogte woonkern Lochristi) geopteerd voor een inrichting met minst geluidproducerende elementen, zijnde een parking en groeninrichting. Aan de parkings worden beperkte opgaande bermten voorzien.*

*Daarnaast dient meegegeven worden dat de weg die verplaatst wordt richting woonwijk enkel personenwagens zal vervoeren. Het geluidsklimaat van de nieuwe weg kan niet vergeleken worden met het zuidelijk deel van de huidige Drieselstraat dat bereden wordt door een mengeling van personenvervoer en vrachtvervoer. Het geluidsklimaat van de nieuwe omleidingsweg kan mogelijks wel vergeleken worden met het noordelijk deel van de huidige Drieselstraat, daar zien we dat op 80 m van de as van de weg het geluidsdruk Lden onder 55 dB zakt. Dit geluidsklimaat wordt aanvaardbaar geacht.*

*Het verleggen van de Drieselstraat is in zijn geheel een milderende maatregel om ervoor te zorgen dat de uitbreiding van het bedrijventerrein minder zal wegen op de leefbaarheid van de omgeving.*

### **Luchtpollutie**

De geplande werken zullen leiden tot een verhoogde uitstoot van fijnstof (PM10, PM2.5) en stikstofdioxide (NO2), wat een directe negatieve impact heeft op de gezondheid van de bezwaarindiener door de nabijheid van de geplande infrastructuur.

#### **Bespreking:**

*De invloed van de luchtmissie van het verkeer en aanlegfase van het project is in het dossier onder de MER-screening onderzocht. De emissies van de gebouwen of activiteiten van het industrieterrein worden pas onderzocht bij de verdere ontwikkeling, in de vergunningsfase van die respectievelijke gebouwen en activiteiten.*

*Tijdens de aanlegfase zullen de luchtmissies eerder beperkt en tijdelijk van aard zijn. Lokale stofvorming als gevolg van de bouwwerkzaamheden wordt beperkt door het nemen van volgende maatregelen:*

*- bij het afvoeren van het grondverzet richting de TOP kunnen de ladingen in de vrachtwagens worden afgedekt en/of besproeid om stofverspreiding langsheen het Visdiefpad te voorkomen.  
- om stofverspreiding van de TOP zelf tegen te gaan, kan worden ingezaaid. In afwachting van de plantengroei na de inzaaiing kan de TOP tijdelijk, en wanneer nodig, worden bevochtigd.  
Het verkeer gegenereerd tijdens de aanlegfase is van onderliggend belang dan dat gegenereerd tijdens de exploitatiefase. Gezien tijdens de exploitatiefase geen aanzienlijk negatieve impact wordt verwacht is dit ook niet in de aanlegfase.*

*Tijdens de exploitatiefase zal de nieuwe omleggingsweg enkel lokaalverkeer omvatten. Enkel fietsers en voetgangers kunnen via de omleggingsweg naar het bedrijventerrein. De 928 bijkomende verkeersbewegingen zijn gerelateerd aan de bijkomend te ontwikkelen zones van het bedrijventerrein, deze worden afgewikkeld op de Yvonne Fontainestraat richting complex Schansakker, dus niet op de omleggingsweg.*

*De te verwachten verkeersintensiteit van het lokale verkeer op de omleggingsweg is volgens de mobiliteitsstudie iets lager dan op de huidige Drieselstraat. Op de kaarten i.v.m. jaargemiddelde concentratie NO2, PM10 en PM2.5 (zie project-m.e.r.-screening, blz. 22-23) blijkt niet dat er op dit moment ter hoogte van de Drieselstraat een lokaal sterk verslechterde luchtkwaliteit is. Dit is dus in de nieuwe situatie met de omleggingsweg evenmin te verwachten.*

### **Geluidshinder werken:**

Door de werken palend aan de tuin van de bezwaarindiener zal er dagelijks ernstige lawaaihinder zijn wat een mingenot betekent voor de tuin.

#### **Bespreking:**

*Een bouwwerf brengt inderdaad een zekere overlast inzake geluid met zich mee, dit is echter onvermijdelijk bij een bouwproject. De geluidsoverlast tijdens de werffase is van tijdelijke aard en zal enkel plaatsvinden tijdens de normale werkuren, met uitzondering van de bemalingspompen. In de project-MER-screeningsnota wordt aangegeven dat de potentiële geluidshinder door gebruik van de verschillende werfmachines en het rollend materieel tijdens de aanlegfase zal beperkt worden door uitsluitend te werken met werktuigen die voldoen aan de gangbare standaarden voor geluidsproductie en die gekeurd zijn. Hoewel een zekere impact onvermijdelijk is, kan worden aangenomen dat de geluidshinder tot een aanvaardbaar niveau zal worden beperkt.*

### **Veiligheid parking Antwerpsesteenweg (N70):**

Bezwaarindieners zijn bezorgd dat de parking door het gebrek aan sociale controle gebruikt zal worden voor sluikestorten en criminaliteit in de hand werkt (drugshandel). De parking grenst aan tuinen van o.a. de woning van de bezwaarindiener, die vreest dat de parking een potentiële vluchtweg wordt voor inbrekers gezien er geen omheining voorzien wordt.

#### **Bespreking:**

*Dit deel van het projectgebied ligt op grondgebied van de gemeente Lochristi en valt niet binnen de bevoegdheid van de gemeenteraad van de stad Gent.*

### **Oneigenlijk gebruik parking Antwerpsesteenweg (N70):**

Bezwaarindieners zijn bezorgd dat de parking gebruikt zal worden als slaapplek door vrachtwagenchauffeurs van de omliggende bedrijven en andere activiteiten.

#### **Bespreking:**

*Dit deel van het projectgebied ligt op grondgebied van de gemeente Lochristi en valt niet binnen de bevoegdheid van de gemeenteraad van de stad Gent.*

### **Lichtpollutie**

De lichten van aan- en oprijdende voertuigen zullen rechtstreeks in de tuin en woning van de bezwaarindiener schijnen, wat leidt tot ernstige lichtoverlast. Ook de verlichting van de openbare weg en de parking zal veel hinder geven. Zonder degelijke visuele en auditieve afscheiding van de bestaande woonwijk, zal de overlast aanzienlijk zijn en de leefkwaliteit ernstig aantasten.

#### **Bespreking:**

*Dit deel van het projectgebied ligt op grondgebied van de gemeente Lochristi en valt niet binnen de bevoegdheid van de gemeenteraad van de stad Gent.*

**Concluderend wordt geoordeeld dat de ingediende bezwaren niet van die aard zijn dat zij de goedkeuring van het rooilijnplan en de aanleg en inrichting van de wegen die voorwerp zijn van deze vergunningsaanvraag, in de weg staan.**

In uitvoering van artikel 12 van het decreet over de gemeentewegen keurt de gemeenteraad een rooilijnplan goed. In uitvoering van artikel 31 van het decreet betreffende de Omgevingsvergunning neemt de gemeenteraad een beslissing over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg alvorens de bevoegde overheid een beslissing neemt over de vergunningsaanvraag. De gemeenteraad neemt daarbij kennis van de

standpunten, opmerkingen en bezwaren die zijn ingediend tijdens het openbaar onderzoek (zie hiervoor). De gemeenteraad spreekt zich ook uit over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg, en over de eventuele opname in het openbaar domein.

De gemeenteraad is van oordeel dat het voorstel van wegaanleg kan goedgekeurd worden om volgende redenen:

(1) De aanleg en inrichting van de omleidingsweg Drieselstraat

De eerste handeling betreft de aanleg en inrichting van de omleidingsweg Drieselstraat. Op 23 oktober 2023 keurde de gemeenteraad van de stad Gent de definitieve vaststelling van de rooilijn van de omleidingsweg Drieselstraat goed.

De nieuwe gemeenteweg zorgt voor de realisatie van de ruimtelijke doelstellingen vastgelegd in het GRUP Afbakening waarbij zowel extra economische ruimte wordt geambieerd direct aansluitend bij de bestaande industriële cluster in Oostakker en ook een grondige herstructurering van het lokale wegennet wordt beoogd om een strikte scheiding te maken tussen het economische verkeer van en naar het bedrijventerrein R4 Oostakker Noord en het lokale verkeer.

Met de infrastructuraanleg gaat een forse investering gepaard in de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur. Overal wordt een vrijliggend dubbelrichting fietspad aangelegd van 4m breed. Dit fietspad zorgt voor een fijnmazige fietsontsluiting van het bedrijventerrein én zorgt voor een verbetering zowel op kwalitatief vlak als op veiligheidsvlak van de bestaande bovenlokale functionele fietsverbinding tussen Lochristi en Gent.

(2) Het herinrichten van de Smalleheerweg en het zuidelijk deel van de bestaande Drieselstraat als fietspad

De aanleg van nieuwe fietspaden zorgen voor een veilige ontsluiting van het bedrijventerrein voor fietsers en voor een verbetering zowel kwalitatief als op vlak van verkeersveiligheid van de bovenlokale functionele fietsverbinding tussen Lochristi en Gent. Het knippen van de Smalleheerweg en Drieselstraat draagt bij aan de scheiding van het woon- en economisch verkeer en het verhogen van de verkeersveiligheid.

(3) De vaststelling van de rooilijnen voor de 2de fase van de ontsluitingsweg en de inrichting van die nieuwe wegen

De nieuwe rooilijn en de aanleg van de ontsluitingsweg fase 2 is het sluitstuk van de investering vanuit de Stad Gent en sogent in een reeks infrastructurele ingrepen voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein R4 Oostakker Noord en voor het herstructureren van het bestaande wegennet.

De ontsluitingsweg sluit aan op de Yvonne Fontainestraat en zorgt voor een vlotte ontsluiting van het bedrijventerrein en alle economische verkeer via knooppunt Schansakker naar het hoofdwegennet (R4, E17, E40, E34).

Het economische verkeer van en naar het bedrijventerrein R4 Oostakker Noord (met inbegrip van de Volvo site) wordt uit het omliggende (lokale) (woon)straten geweerd. De omliggende lokale straten worden voorbehouden voor het lokale verkeer wat zal zorgen voor een verbetering op vlak van verkeersveiligheid en -leefbaarheid.

Door de verbinding van het fietspad langs de ontsluitingsweg met het fietspad langs de omleidingsweg Drieselstraat wordt het fijnmazige fietsnetwerk verder versterkt: er wordt een veilige en comfortabele fietsverbinding gerealiseerd met Oostakker en de Groenpool 'Wonderwoud' komende vanuit Lochristi en vanuit Gent.

De realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg en de bijhorende rooilijnen voorzien in een vlotte ontsluiting van de aanliggende bedrijfspercelen naar het hoofdwegennet zonder verkeersimpact op de omliggende lokale wegen.

- De realisatie van een vlotte ontsluiting van economische bedrijvigheid is van algemeen belang;
- De verbetering van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid van lokale wegen is van algemeen belang;
- De aanleg van een veilige en comfortabele bovenlokale functionele fietsverbinding is van algemeen belang;
- De realisatie van de bij de infrastructuurwerken horende groenstructuur en bijhorende hemelwatervoorzieningen is van algemeen belang.

Voor alle nieuwe erfontsluitingen worden de nodige voorzieningen getroffen zodat een veilige ontsluiting steeds kan gegarandeerd worden.

De erfontsluitingen aan de zuidzijde van de ontsluitingsweg fase 2 kruisen het fietspad en de locatie van de erfontsluiting zijn zo vastgelegd dat maximaal rekening kan gehouden met zichtbaarheid o.a. voor vrachtwagens. De erfontsluitingen voor de aan de noordzijde gelegen bedrijfspercelen zijn momenteel niet gekend en zullen worden vastgelegd bij de verdere ontwikkeling van deze bedrijfspercelen.

De voorgestelde werken voldoen dus aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit. Er wordt voldaan aan de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.

### **Bijgevoegde bijlage(n):**

- rooilijnplan fase 2 ontsluitingsweg.pdf

### **Voorstel**

**Legt aan de gemeenteraad voor ter beslissing:**

#### **Artikel 1:**

Keurt het rooilijnplan zoals opgenomen in bijlage goed.

#### **Artikel 2:**

Keurt de ligging, breedte en uitrusting van de gemeentewegen, zoals ontworpen in de omgevingsvergunningaanvraag, gelegen Smalleheerweg 124 en 128 en kadastraal gekend als sectie D nrs. 644A, 644B, 886D2, 886E2, 889G, 889E, 889S, 892C2, 892B2, 894A, afdeling 17 sectie B nrs. 712A, 727\_, 728A, 728D, 729D, 729A, 729C, 730K, 736C, 736B, 737C, 737F, 737Z, 741E, 741F, 742C2, 742N2, 742M2, 742K2, 742H2, 746X2, 746Y2, 747H, 749\_, 751\_, 752A, 753Y, 753Z, 754D, 757\_, 758D, 759A, 762N, 762M, 762K, 763V5, 764E, 764F, 766E, 766G, 766H, 769R3, 769P3, 853D2, 862F, 862G, 1689E, 1689F, 1703B, 1703A, 1714B, 1714D, 1714C en 1714A, goed.

