

via

| potentiescan

Complex Project Viaduct Gentbrugge

BOEK 1 INLEIDING

BOEK 2 POTENTIE- SCAN

BOEK 3 VERKENNINGS- SCENARIO'S

BOEK 4 INZICHTEN- NOTA & PROCESNOTA
--



	O1 METHODE
--	---------------

	O2 VIADUCT
--	---------------

	O3 INVENTARIS
--	------------------

	O4 THEMATISCHE LEZING
--	-----------------------------

	O5 TAXONOMIE VAN INZICHTEN
--	-------------------------------------

Leeswijzer.

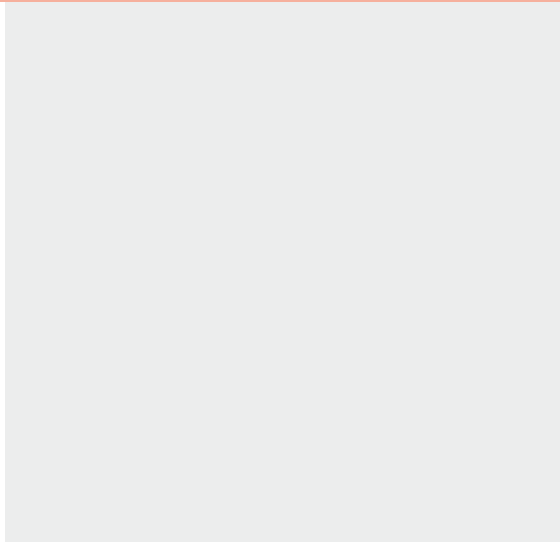
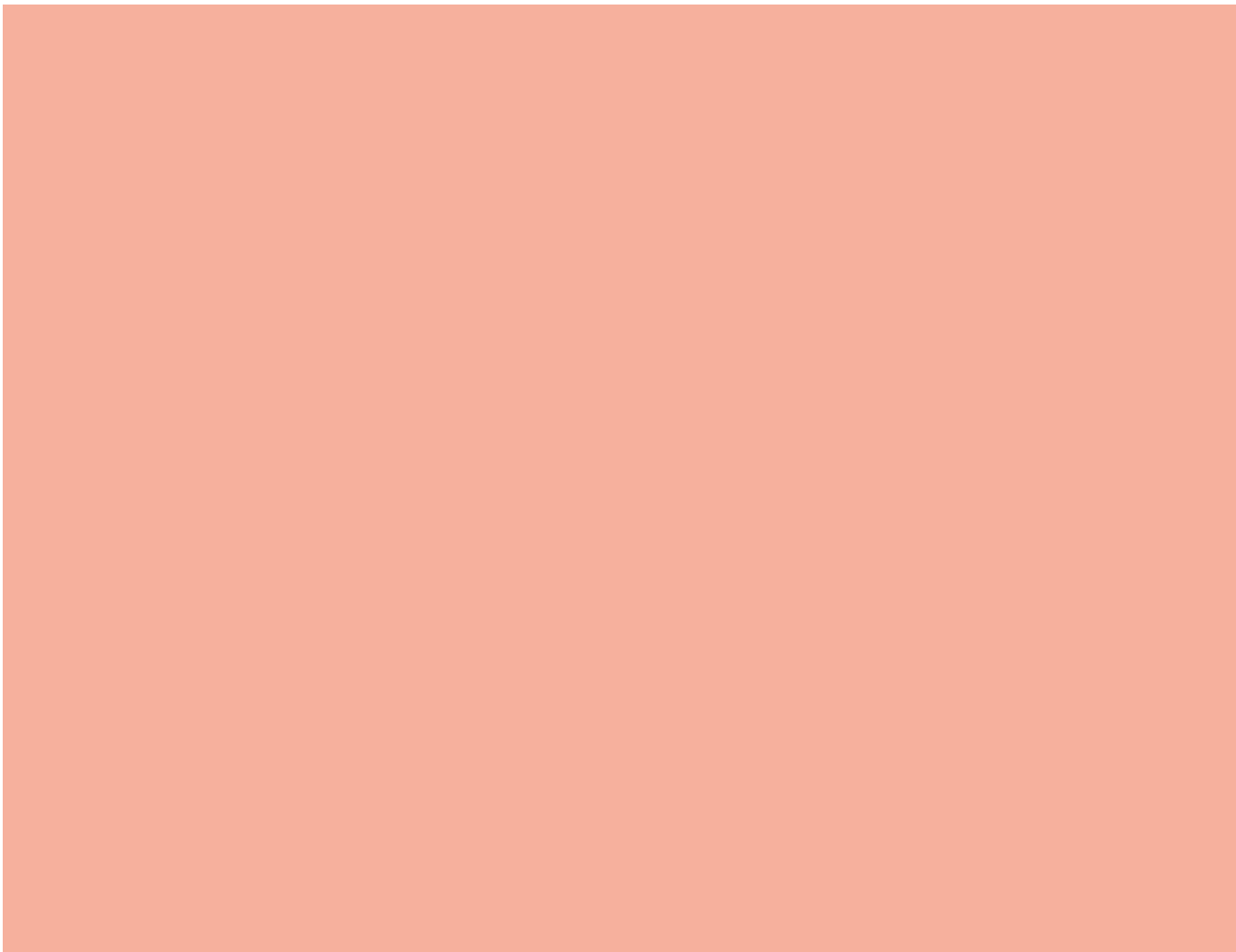
Voorliggend document, de Potentiescan, is het tweede boek van de vierdelige rapportering van de verkenningsfase van het Complex Project Viaduct Gentbrugge. Het is het resultaat van een analyse van relevante projecten, ambities, visies en opinies op basis van desktopwerk en bilaterale gesprekken.

Het document start met een korte toelichting van de gebruikte structuur voor de analyse: de verkenningsmatrix. Daarna volgt in het hoofdstuk 'Inventaris' een overzicht van de gebruikte documenten, gesprekken en gezamenlijke momenten. Vervolgens wordt in het onderdeel 'Thematische lezing' ingegaan op de inzichten die het materiaal opleverde per thema: mobiliteit & infrastructuur, ruimte & leefbaarheid, proces & belanghebbenden. Tot slot toont het hoofdstuk 'Taxonomie van inzichten' de verbanden, die doorheen het studiemateriaal en de gesprekken zichtbaar werden.

Inhoudstafel.

O1	METHODE	8
	Verkenningmatrix	10
	Intermezzo via betekenisvolle plekken	12
O2	VIADUCT	16
	De voorgeschiedenis	21
	Bouwtechnische informatie over het viaduct	29
O3	INVENTARIS	34
	Inventaris documenten	37
	via desktop	41
	Intermezzo via expertenpanel	60

O4	THEMATISCHE LEZING	62
	Scope van de verkenningfase	65
	Verkenningvragen	66
	<i>Thema mobiliteit & infrastructuur</i>	
	Netwerk	69
	Stromen	103
	Infrastructuur	143
	<i>Thema ruimte & leefbaarheid</i>	
	Stadsontwikkeling	155
	Leefkwaliteit	175
	Open ruimte	197
	<i>Thema proces & belanghebbenden</i>	
	Belanghebbenden	213
	Samenwerking	241
	Visievorming	251
	Agenda ontwikkeling	261
O5	TAXONOMIE VAN INZICHTEN	278
	Conclusies Potentiescan	281
	Intermezzo via zomerse inspiratie	288
	Intermezzo via gesprekken op het terrein	290

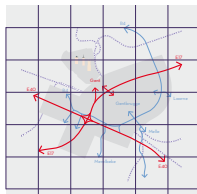


01

Methode

Deze matrix toont de integratie van de verschillende thema's en schalen.

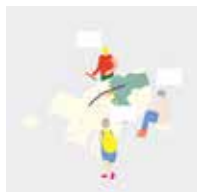
T1. mobiliteit & infrastructuur



T2. ruimte & leefbaarheid



T3. proces & belanghebbenden



S1. gewest



S2. stadsregio



S3. wijken



?

?

?

?

?

?

?

?

?

Verkenningmatrix.

Drie thema's en drie schaalniveaus

Het Complex Project Viaduct Gentbrugge wil ruimer kijken dan de infrastructuur van het viaduct of het mobiliteitssysteem waarvan zij deel uitmaakt. In de verkenningfase kijkt het studieteam naar drie thema's en hun onderlinge relaties. Elk thema heeft nog een aantal subthema's.

De drie thema's worden geanalyseerd op drie schaalniveau's: Gewestelijke schaal (tot Europese schaal), Regionale schaal en Lokale schaal of de schaal van de wijk. Om de geïntegreerde benadering in de praktijk te brengen, maakt het studieteam gebruik van een verkenningmatrix. Alle informatie die tijdens de verkenningfase verzameld wordt, krijgt hierin een plek.

via *betekenisvolle plekken*

Onze terreinverkenning leidt ons langs enkele betekenisvolle plekken voor het Complex Project Gentbrugge. Wij vroegen hiervoor aan burgerbewegingen, professionele actoren, lokale experts en (lokale) overheden om vanuit hun gebiedskennis plekken aan te brengen die volgens hen van belang zijn om inzicht te krijgen in het Complex Project.



Bedrijvencentrum De Punt



Houtstraat Destelbergen



Hanekamlos Destelbergen



Schaapsdam Heusden



Laarnebaan Heusden



Mussenstraat Heusden



NMBS PW Melle



Afrit N9 Melle



Terminus Melle Leeuw



Heiwijkstraat Flora



Koningin Fabiolapark Flora



Station Merelbeke



Ottergemsesteenweg Zuid



Kasteel Zwijnaarde



Hondelee Zwijnaarde



Heerweg Noord Zwijnaarde



Marie Popelinkaai Gent



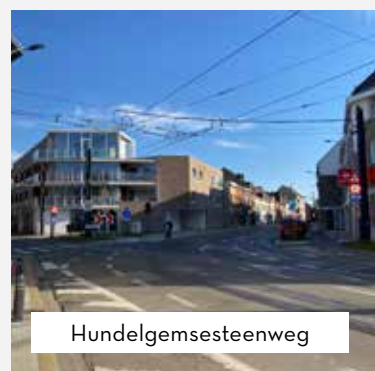
Wegpolitie + AWV



A. van Ooteghemstraat



Warmoezeniersweg



Hundelgemsesteenweg



Wijkpark De Porre



P+R Arsenaal



Ecowijk Gantoise



Kruising viaduct + spoorweg



Braemkasteel Gentbrugge



Dienstencentrum Gentbrugge



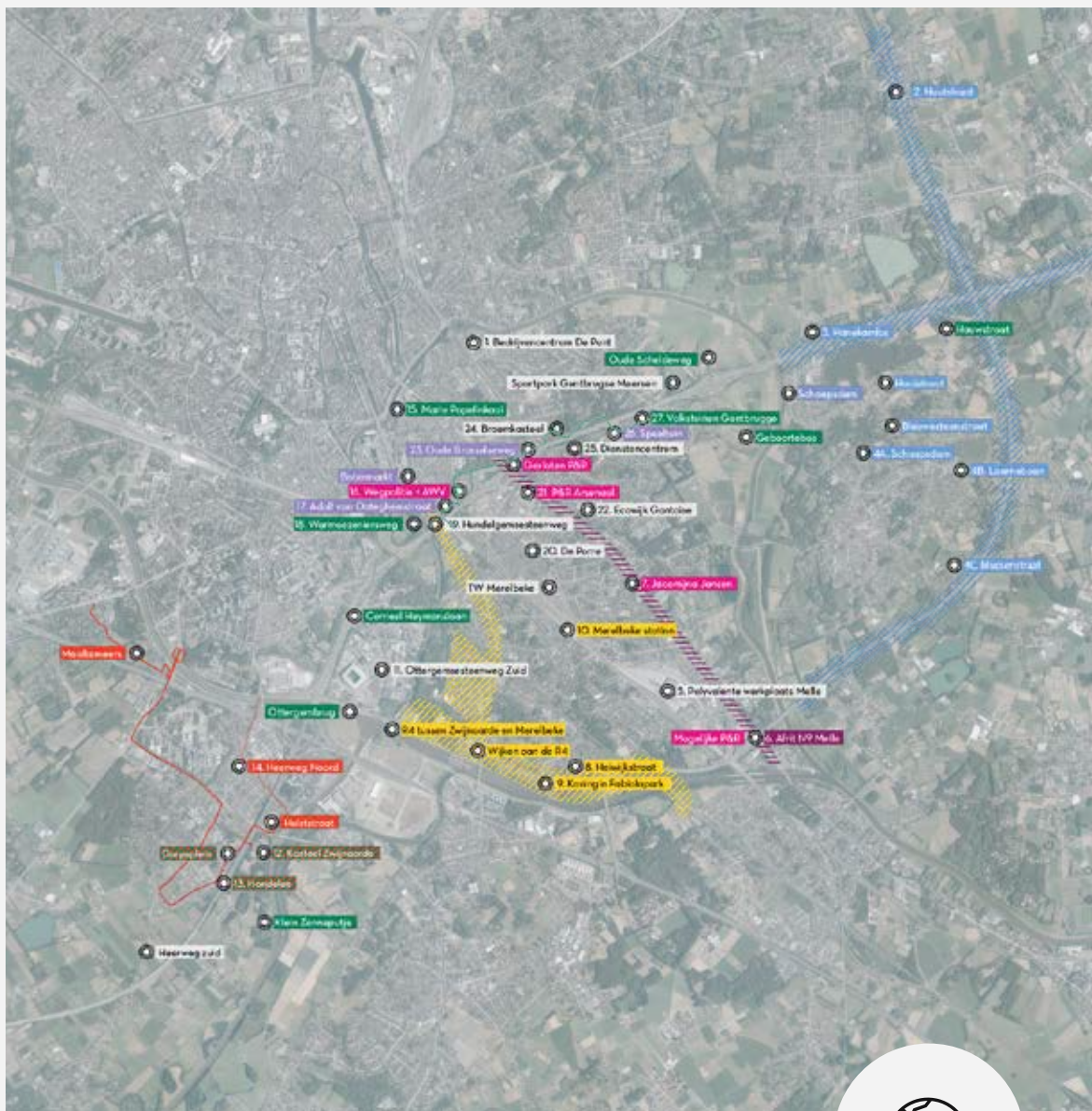
Speeltuin Gentbrugse Meersen



Volkstuinen Gentbrugge



Parking Truck Gentbrugge



Legende - actoren

Bewonersplatform Flora

MOW

Green 2e R17

Overlegplatform Zwijnaarde

Viadukkaduk

Voor een Beter Gent

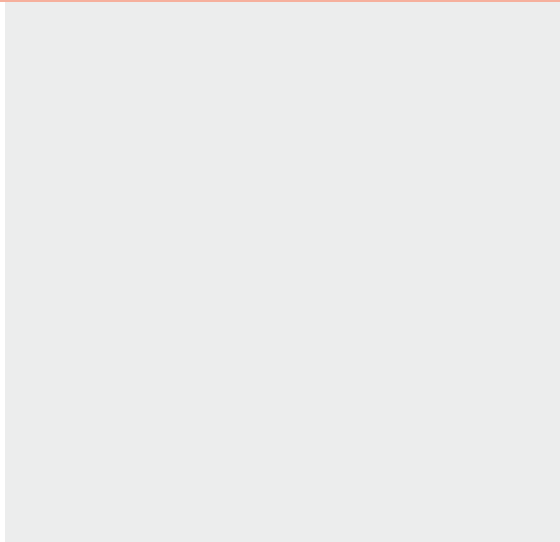
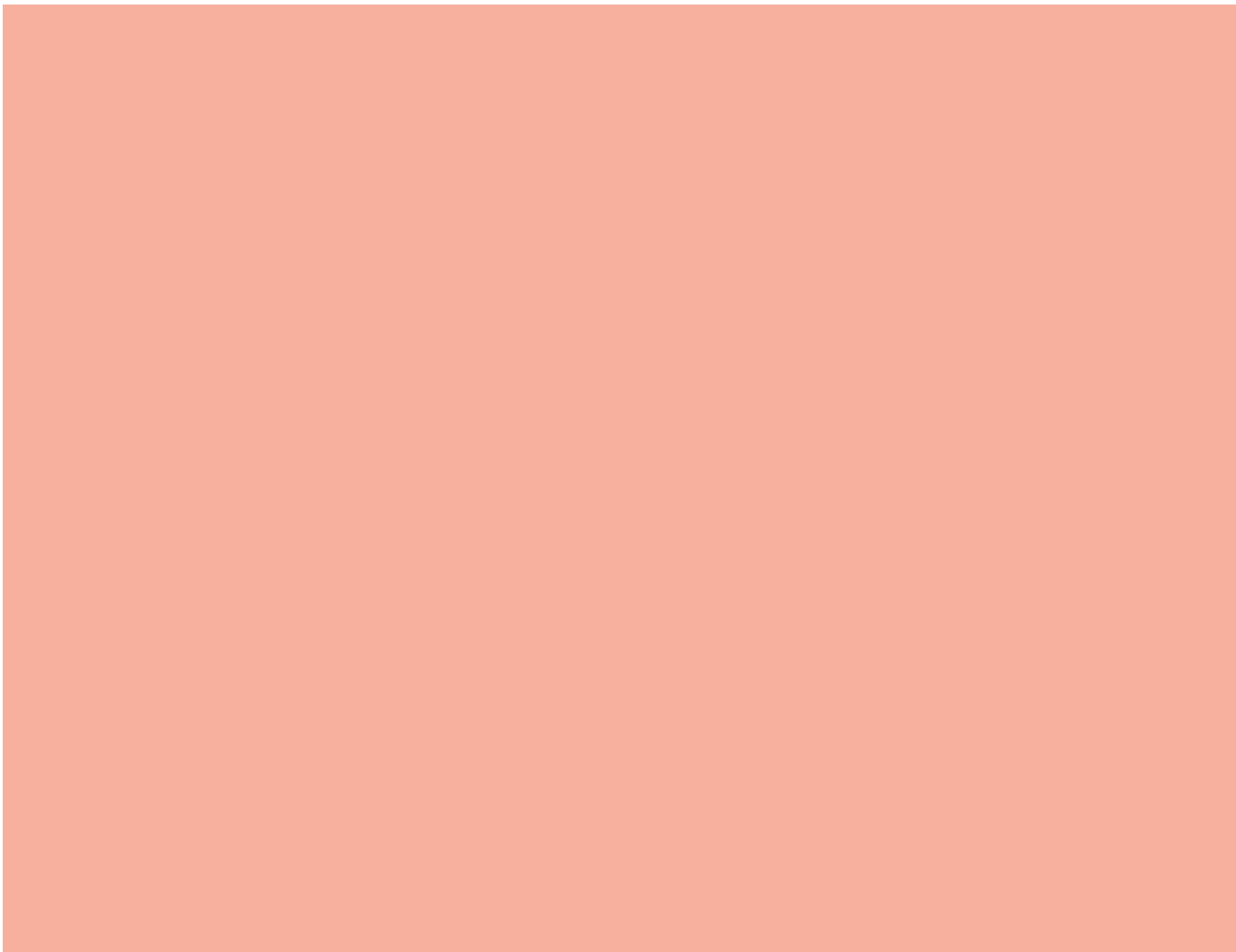
Burgemeester Melle

Kernteam



BEKIJK DE VIRTUELE TOUR VIA GOOGLE EARTH

Bekijk alle plekken via een Google Earth presentatie via deze link



02

Viaduct

Viaduct.

Dit hoofdstuk focust op de aanleiding van het Complex Project namelijk, het Viaduct Gentbrugge.

In het discours over de toekomst van het viaduct is het relevant om ook terug te kijken. Waarom koos men voor een viaduct? Welke afwegingen werden gemaakt? Waar is wel en geen rekening mee gehouden in het ontwerp? Hoe keken de belanghebbenden naar de komst van deze infrastructuur? De antwoorden op deze vragen komen aan bod onder de titel 'Voorgeschiedenis'. Daarna komt ook de bouwtechnische informatie aan bod. Het gaat dan over de toestand en de visie op de levensduur van het object.

*Het viaduct van de E17 eind
jaren 60 in Gentbrugge.
Uit de Beeldbank Gent.*



*Foto uit Krantenartikel met de
kop: "De bouw van de viadukt te
Gentbrugge (1.600 m. lang)
- een spectaculair geval.*



De voorgeschiedenis.

Voor dit onderdeel gingen we op zoek naar de fundamenteën van het viaduct en bespreken hieronder het proces van de totstandkoming en de evolutie van de tijdsgeest 1960 tot nu volgens de thema's mobiliteit & infrastructuur, ruimte & leefbaarheid, proces & belanghebbenden.

Mobiliteit & infrastructuur: de auto-ideologie

In de loop van de vorige eeuw won de auto aan populariteit door de stijgende welvaart en koopkracht, die van de auto een massaproduct maakte. De auto werd het symbool van de vrijheid van het individu en de economische vooruitgang. Het wegennetwerk van Europese landen was echter niet ingesteld op de grote getalen van dit vervoersmiddel. Dit leidde vanaf de jaren '50 tot de noodzakelijke uitbreiding van het Europese infrastructuurnetwerk, afgekort als de E-wegen. Het Viaduct Gentbrugge is onderdeel van een E-weg, namelijk de E17 (tot 1987 E3 genoemd) (Druwé & Lalush, 2011).

In de routekeuze van de eerste autosnelwegen woog vooral de efficiëntie door: de kortste weg van A naar B. Waarbij vanuit het perspectief van de automobilist werd gedacht en minder vanuit de impact van zulke infrastructuur op de omgeving. Dit verklaart waarom het eerste voorlopige ontwerp voor de snelweg E3 (1949) het hart van de gemeente Gentbrugge doorkruiste (Druwé & Lalush, 2012). Het duurde nog bijna 10 jaar alvorens de route definitief werd maar het doortrekken van de weg tot in het stedelijk weefsel bleef behouden (Stadsarchief Gent, 1953).

“De investering in grootschalige infrastructuur zoals het Viaduct Gentbrugge is een resultaat van deze tijdsgeest waarin infrastructuur als kunstwerk werd beschouwd en automobility symbool stond voor moderniteit”.

| via **BIERENS EN
DUVELIERS**
2018

Het was destijds nochtans gangbaarder om snelwegen op een bepaalde afstand van de steden aan te leggen. Maar er werd voor dit traject gekeken naar Amerikaanse voorbeelden waar autosnelwegen tot in het centrum van de stad leidden (Bierens & Duvillers, 2018). Dit leidde tot de cruciale vraag: diende de weg door het centrum te lopen, en wel via een tunnel of een viaduct, of eromheen geleid te worden. Het bleef lange tijd onzeker welke vorm, tunnel of viaduct, deze verbinding zou krijgen. Pas vlak voor de aanleg van het bouwwerk werd mede vanuit financiële overwegingen (hoge kosten voor de drainering van de waterige grond) besloten (op 15 juni 1965) om een viaduct te bouwen. De wijziging van tunnel naar viaduct bracht geen grote wijzigingen in de route met zich mee. Na de beslissing moest de bouw zo snel mogelijk volgen. Er was immers al veel tijd gespendeerd aan discussie en het functioneren van de E3 kwam in het gedrang (I.V.A. E3, 1968).

Op basis van de grote ingenieursambitie gingen de aannemers op 1 april 1967 over tot realisatie van dit grootschalige bouwwerk. Het viaduct strekt zicht uit van de Brusselsesteenweg tot de Emiel van Swedenlaan. Op dat moment is het met haar ruime 1,6 km het langste viaduct op het Europese vaste land (Coene, 1965: 35-39).

De pijlers van het viaduct zijn gebouwd op funderingszolen. Het viaduct zelf is geconstrueerd uit voorgespannen balken in beton, met overkragingen die een totale breedte van 20 meter tellen. Pijlers van 4 meter breed dragen deze overkragingen en deze pijlers zijn in de stad Gent gemiddeld 8 meter hoog – met het hoogste punt bij de spoorweg in Gentbrugge, waar de hoogte circa 14

meter bedraagt (Coene, 1965: 35-39). Deze hoogte van 14 meter is het gevolg van de lange discussie over tunnel of viaduct. Tijdens het debat ontstonden immers de plannen voor spoorlijn 59 en uiteindelijk moest het viaduct hier rond gebouwd worden. De uiteindelijke oplevering gebeurde in 1969. Daarna zouden er ongeveer elke 10 jaar onderhoudswerken nodig zijn. De laatste renovaties (2002) van de voegen leidde ertoe dat bij passerend vrachtverkeer er een hevig 'kadukaduk' te horen is. Dit zorgt voor grote ergernis in de omgeving. Stilaan doken meer en meer problemen op. Omwille van betonerosie kwamen brokstukken naar beneden. Dit leverde haar de bijnaam 'Brokkelbrug' op. Een geplande renovatie in 2020 en 2021 moet beide problemen oplossen. Het organiseren van deze werken is geen sinecure want intussen tellen we dagelijks tot 120.000 voertuigen op het viaduct. Dit intensieve gebruik bevestigt de cruciale positie van het viaduct, op zowel lokaal als internationaal schaalniveau.

Ruimte & leefbaarheid: een paradox

Het gebied rondom het viaduct was ooit het terrein van de Rietgracht. Die gaf samen met andere waterlopen de grens aan van het Gentse schependom, de feitelijke grens van Gent. Na 1866, het jaar waarin een zeer hevige cholera-epidemie uitbrak in Gent, zijn vele waterwegen gedempt. Deze epidemie vormde zo de katalysator voor de daaropvolgende saneringsplannen. Deze moerassige omgeving bleef immers lang tijd leeg en bood zo de ruimte om de E3 aan te leggen (Bierens & Duvillers, 2018). Zoals te zien op de kaart uit 1948 was het gebied rondom Gent ook minder dicht bebouwd dan tegenwoordig waardoor de ingenieurs in deze opengebieden ruim baan namen voor het inplannen van de snelweg. Meer zelf, het is door het uitbreidende netwerk van snelwegen in de Jaren 50 dat het wonen buiten de stad in combinatie met werken in de stad aantrekkelijker werd.

Uniek aan de route van de E3 is dat ze zowel landelijk als stedelijk gebied doorkruist. Toch ging er toen weinig aandacht naar het inpassen en verwerven van deze infrastructuur in de omgeving. Pas later kwam de bewustwording van de noodzaak om infrastructuur in samenhang met het omliggende landschap te ontwerpen. Men keek vooral met een economisch bril naar de komst van snelwegen. De centrale ligging in het Europese snelwegennetwerk zou ongekende kansen brengen. Vanuit dit perspectief fungeert de E3 als entree tot bedrijventerreinen en locaties die voorheen minder toegankelijk waren. Een sprekend voorbeeld hiervan is het argument van

"In de overweging voor de bouw van de E3 werd destijds weinig tot geen waarde gehecht aan het al dan niet toebrengen van schade aan groen en natuur. En ook de leefbaarheid in de stad ten gevolge van dit viaduct werd niet ter discussie gesteld; de focus lag op het economisch vraagstuk."

| via **Druwe
en Jalush**
2011

Ingenieur Hondermarcq ter stimulering van de bouw van het E3-tracé: 'het doorkruisen van groengebieden zoals de Damvallei zou enkel positief zijn doordat zodoende het recreatiegebied opengesteld kon worden voor publiek.' (Gregoire, 1985; Druwé & Lalush, 2011; Coene, 1973: 63-75).

Maar de keuze voor een viaduct had grote ruimtelijke gevolgen. De ruimte die de pijlers op het maaiveld innemen in combinatie met de wetgeving, die een vrije ruimte van 100 meter langs het viaduct voorschrijft, leidde ertoe dat bestaande gebouwen en wegen moesten wijken. De meeste tuinbouwbedrijven van eind 19de eeuw en rijen arbeiderswoningen langs de Brusselsesteenweg verdwenen. De omgeving rondom en onder het viaduct geraakte behoorlijk gefragmenteerd en bracht een ander type stedelijkheid in Gentbrugge. Het contrast tussen de Gentbrugse laagbouw en het grote bouwwerk van de E3 is groot (Bogaert, Lanclus & Verbeeck, 1983). De ruimte onder het viaduct zorgt dan wel voor circulatie en doorkijkmogelijkheden. Maar al snel zien we dat deze ingevuld werd door erg functionele programma's zoals een bus-steltplaats en een parking. Toch kan het bouwwerk van het viaduct ook ruimtelijke kansen bieden. Met behulp van (Lynch, 1960) kunnen we het viaduct zien als herkenningspunt (landmark), richtinggevend (path), plek van samenkomst/kruispunt (node) en begrenzing (edge). Deze interpretatie werpt een andere blik op de mogelijke toekomstperspectieven.

Proces & belanghebbenden: een dubbel discours

Het eerste ontwerp voor de snelweg E3 uit 1949 volgde het principe van de kortste route en doorkruiste daarmee de gemeente Gentbrugge. Dit leidde tot weerstand bij zowel de gemeente Gentbrugge als haar bewoners. De cruciale vraag in het toenmalige discours: diende de weg door het centrum te lopen, en wel via een tunnel of een viaduct, of eromheen geleid te worden? Deze vraagstelling zorgde voor een tweesplitsing, gevormd door enerzijds een optimistisch deel van de stedenbouwkundige dienst die dit zag als manier om de stad verder op deze wijze te saneren en anderzijds de mensen die dit zagen als begin van het "oncontroleerbaar dichtslibben en verdere verloederding van de stad" (Druwé & Lalush, 2011: 97).

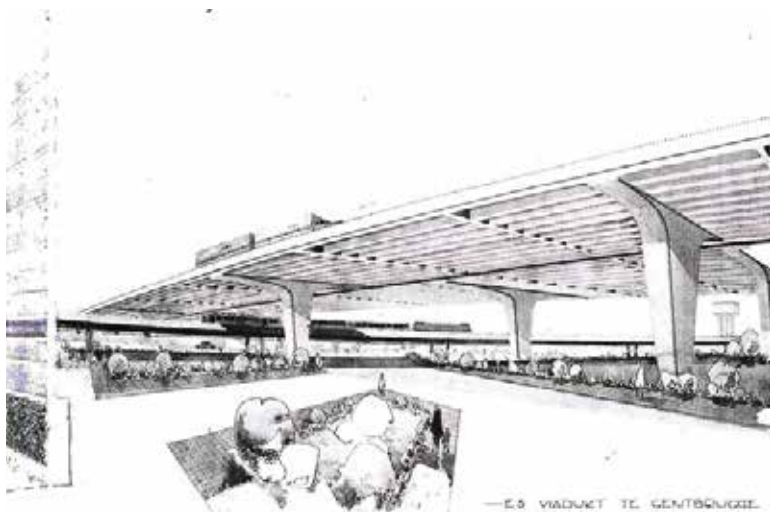
"Grootschalige infrastructuren zoals het Viaduct Gentbrugge ontstaan niet van vandaag op morgen. Na de eerste plannen voor het viaduct rond 1950 duurde het nog 22 jaar alvorens het viaduct in gebruik werd genomen"

via **BIERENS EN**
DUVÉLIERS
2018

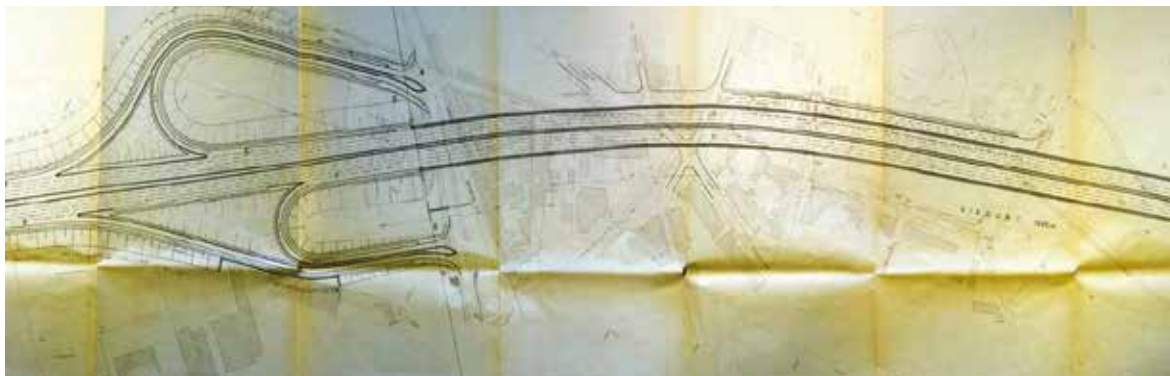
De argumentatie hierbij richtte zich niet zozeer op de leefbaarheid ten gevolge van deze infrastructuur maar wel op het economische potentieel of de economische impact. De economische kansen door de centrale ligging van de E3 in het Europese snelwegennetwerk leken vooral relevant voor het hogere schaalniveau. Op lokale schaal klonk een andere stem. Burgemeester Toch uitte destijds zijn zorgen voor de economie door het doorsnijden van Gentbrugge door een autoweg (Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning, 2000). Uiteindelijk is het voorstel van 1949 toch grotendeels uitgevoerd. De stad Gent was destijds voor deze plannen gezien de nieuwe vorm van stedelijkheid en het daarmee gepaard gaande ruimtelijk draagvlak. (Druwé & Lalush, 2012)

In gesprekken met huidige bewoners die zich de bouw van het viaduct nog herinnerden, komt een gelijkaardig beeld naar voren. De meeste bewoners juichten een vlotte autoverbinding toe omwille van de economische mogelijkheden. Ook zij gaven aan dat leefbaarheid op dat moment nog geen thema was (Druwé & Lalush, 2011).

Toch volgden kort na de ingebruikname de eerste klachten (1972) over geluidshinder. Dit leidde uiteindelijk tot de plaatsing van geluidsschermen in 1989. Een renovatie in 2002 waarbij de voegen werden vernieuwd verslechterde de situatie grondig. Vanaf dan ontstond het herkenbare ‘kadukkaduk’ geluid van passerend vrachtverkeer. Dit gaf aanleiding voor de oprichting van de burgerbeweging ‘E17 Lawaai’. Na een rechtszaak op hun initiatief volgde de trajectcontrole van 90km/uur op het viaduct. Het effect ervan was gering.



*E3 viaduct te Gentbrugge.
Voorstel gemeentehuis. (Bron:
I.V.A. E3, "Aktueel" in E3
tijdingen: periodieke uitgave van
de I.V.A. E3, Govaerts, Deurne,
nr.3, 1968.)*



Viaductplan opgemaakt door
het studiebureau SWK, 1964
(Bron: Stadsarchief Gent
'Zwarte Doos', rGAGB, volgnr.
463, Gentbrugge)

In 2016 vond het debat rond het viaduct en de leefbaarheid in de omgeving een nieuwe adem met de oprichting van burgerbeweging Viadukaduk. De bewonersgroep ontstond in 2014, met een eerste actie bij de opening van de Gentbrugse Meersen. Hun vraag is tweeledig. Voor de korte termijn vragen ze een grondige studie naar de mogelijkheden om de hinder te beperken in het kader van geplande renovatiewerken. Voor de lange termijn dringen ze aan op een alternatievenonderzoek. Zij slaagden erin om via constructief overleg vijf politici uit het Vlaams Parlement te overtuigen om het dossier van het viaduct hoger op de politieke agenda te brengen, met de goedkeuring van een resolutie door het Vlaamse Parlement.

Wanneer in 2018 betonbrokstukken op een bus vallen, groeide het protest opnieuw en daarmee ook de politieke urgentie. De heersende dynamiek rond het viaduct werd opgepikt door Gents stadsbouwmeester Peter Vanden Abeele, die een essay wijdde aan 'De Brokkelbrug'. Hierin lanceerde hij onder andere de idee voor een verlegging van het verkeer van het viaduct naar de R4. Dit idee viel slecht bij de R4-gemeenten Destelbergen, Melle en Merelbeke en gaf aanleiding tot het ontstaan van een nieuwe burgerbeweging Geen2deR17. Maar ook andere Gentse burgerbewegingen, waarunder Leefbaar Baarle, Overlegplatform Zwijnaarde en Voor een beter Gent, mengden zich in het debat. De burgerbewegingen beslisten uiteindelijk in het najaar van 2018 om de krachten te bundelen en richten 'Ademruimte' op. Een platform dat ijvert voor een masterplan voor de Gentse snelwegen.

De geplande renovatiewerken voor 2020 komen niet te vroeg. Ze omvatten zowel een renovatie van de betonstructuur als maatregelen om de hinder te beperken door middel van nieuwe asfalt, voegen en geluidsschermen. Hiermee bieden ze een antwoord op vragen van de burgerbewegingen op korte termijn. Voor de lange termijn gaf de Vlaamse Regering in 2019 de opdracht aan De Werkvennootschap om de verkenningsfase van het Complex Project Viaduct Gentbrugge op te starten, samen met alle belanghebbenden. Voorliggend document is een nieuwe stap richting een toekomstvisie voor het viaduct.



*Ruimte onder het viaduct
vlak na oplevering. Foto uit
Beeldbank Gent.*

Bouwtechnische informatie over het viaduct.

De informatie die in dit deel aan bod komt werd ontvangen via AWV, de beheerder van het viaduct. Het betreft de meest recente informatie op dit moment (januari 2021) vanuit het lopend onderzoek en de onderhoudswerken van het Viaduct Gentbrugge E17.

Algemene gegevens over het viaduct

Het viaduct dat een lengte van 1656m heeft, werd in het jaar 1966 gebouwd en de kostprijs bedroeg toen ongeveer 450 miljoen Belgische frank.

Elke rijrichting heeft een apart brugdek met 48 overspanningen. De isostatische brugdekken bestaan uit geprefabriceerde balken opgebouwd:

- 2 overspanningen van 31.27m uit voorgespannen balken (overspanning gemeten van as pijler tot as pijler)
- 2 overspanningen van 43m uit preflexen
- 2 overspanningen van 44m uit preflexen
- 42 overspanningen van 33.77m uit voorgespannen balken
- Lengte van de brugdekken zelf: tussenafstand pijler - 5m
- Totale hoogte brugdek (balken + plaat) = 1.2m

De breedte van het viaduct meet minimaal 39.6m met een maximale breedte van 48.3m

De pijlers zijn als volgt samengesteld:

- Betonnen T-vormige pijlers
- Passief gewapend (enorme massa wapening), geen naspanning
- Tandopleggingen
- Het verkeer rijdt deels op de uitkraging van de pijler
- De funderingen zijn op staat uitgevoerd

Onderhoudswerken 2020/2021

Een kunstwerk zoals het Viaduct Gentbrugge/E17 vraagt onophoudelijk onderhoudswerken en heeft steekproefsgewijze inspecties nodig om de levensduur en de goede toestand van het kunstwerk te blijven waarborgen. AWV voert op regelmatige basis doorgedreven onderhoudswerken uit – zoals ook de huidig lopende onderhoudswerken 2020/2021.

Bij de huidige onderhoudswerken gaat het in de algemene zin om de vervanging van verschillende brugonderdelen. De kosten van de actuele onderhoudswerken bedragen circa 40 Miljoen Euro en nemen ongeveer 2 jaren in beslag.

De beschrijving van de onderhoudswerken geven tegelijkertijd een beter zicht op de huidige toestand van het Viaduct Gentbrugge.

Geluidsdemping

Een rijweg veroorzaakt altijd geluid voor de omgeving door de ruis van het wegoppervlak maar volgens ABS (Verslag Viaduct Gentbrugge 2014) veroorzaakt het viaduct extra geluidsoverlast door het golvend lengteprofiel en plaatselijke oneffenheden ter plaatse van de voegconstructies. De geluidsoverlast heeft al veel ongenoegen veroorzaakt bij de bevolking.

Oorspronkelijk werden de voegen - vermoedelijk - als type Vredestein-voegen uitgevoerd. Deze werden in 1986 omgebouwd naar het type Maurer-voegen waarbij de originele verankeringen zijn blijven zitten en enkel de klauwen werden aangepast. In 1995 werden de voegen hersteld en de vaste voegen werden door Compoundvoegen vervangen. 2002/2003 werden

Compoundvoegen vervangen door speciale Maurer-voegen. Deze laatste voegen werden sinds 2004 regelmatig hersteld en vervangen.

Om op vlak van de geluidsdemping tot een oplossing te komen wordt met de huidige herstelling een reductie van de slagen en trillingen nagestreefd door de herstellingen van het asfalt en het volledige vervangen van de Maurer-voegen door PU-voegen. Verder worden in het brugdek nieuwe en hogere geluidsschermen verankerd die eveneens ervoor moeten zorgen dat de omgeving minder last heeft van het wegdekgeluid. Parallel met het vervangen van de oude geluidsschermen worden ook nieuwe en lichtere vangrails geplaatst om de belasting op structuur te verminderen. De oude betonliggers worden verwijderd.

Om de nieuwe geluidsschermen te ondersteunen worden bijkomend vakwerkconstructies aan de onderkant van het brugdek aangebracht.

Afdichting/waterdichte rok

Ook de waterdichte rok van het viaduct wordt, hoewel reeds in 2002/2003 vernieuwd, met de herstellingswerken 2020/2021 volledig vervangen.

Betonherstelling

Al voor de vervanging van de waterdichte rok in 2002/2003 werden er aanzienlijke water doorsijpelingen vastgesteld met schade aan de betonstructuur als gevolg. Ook na deze vervangingswerken in 2002/2003 kwam het opnieuw tot water doorsijpelingen.

Steekproefsgewijze inspecties in 2019 (kernboringen) op verschillende plaatsen van de betonstructuur toonden aan dat er sprake kan zijn van plaatselijke zware chloride aantasting van het beton met corrosiegevaar van de wapening als gevolg. Het afbrokkelen van het beton is een onrechtstreeks gevolg daarvan (losgedrukte betondekking door corrosie van de wapening). Dit fenomeen doet zich vooral voor aan de onderkant van de brug aangezien de betondekking daar minder sterk blijkt te zijn dan aan de bovenkant. Aanbrengen van een kathodische bescherming zou dit proces grotendeels moeten vertragen.



*Zicht op viaduct en ring-
spoorweg te Gentbrugge, 2011.
Standpunt: Land van Rodelaan
(Bron: eigen bewerking)*

Ook het beton van de pijlers is in slechte staat. Er werden ingemengde chlorides vastgesteld en de structuur vertoont veel scheuren. Deze kunnen in de toekomst mogelijks lijden tot wapeningscorrosie. Verder, doch niet minder onbelangrijk, moet gezegd worden dat het beton van mindere kwaliteit is.

Er zijn ook onderdelen van de brug die nu niet onderzocht en behandeld worden. Het betreft o.a. de huidige balkliggers en de oplegblokken. Dit heeft o.a. te maken met het feit dat bepaalde locaties momenteel niet inspecteerbaar/toegankelijk zijn. De balken van de bovenbouw liggen immers op de pijler- uitkragingen. Om een grondige renovatie en onderzoek naar de aanwezige wapeningscorrosie van deze zone te kunnen doen, zouden de balken één voor één dienen opgetild te worden, hetgeen praktisch niet haalbaar is.

Met de onderhoudswerken 2020/21 wordt dus niet enkel de beton omvangrijk hersteld maar wordt ook een nog uitgebreidere kathodische bescherming aangebracht om het wapeningsstaal tegen verdere corrosie te beschermen.

Monitoring

De komende jaren worden de kathodische stroommetingen verder gezet. Dit zou uitsluitsel moeten geven over de toestand van het wapeningsstaal.

Wegens de grote trillingen zijn andere continue metingen (bv. zettingen) moeilijk uit te voeren. Dit wordt vervangen door jaarlijkse inspecties (nachtelijke afsluitingen voor waterpasmetingen bv.).

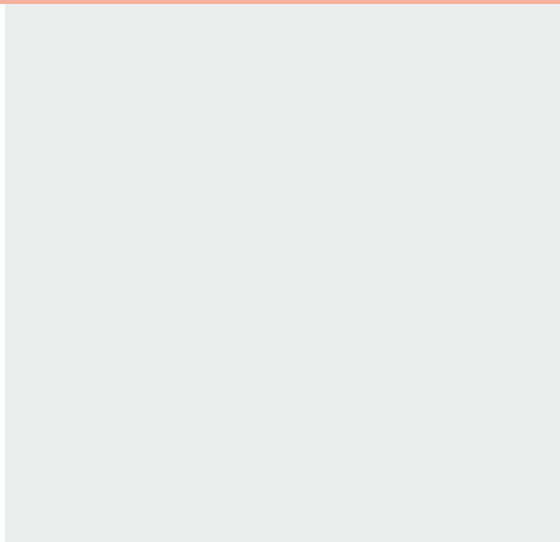
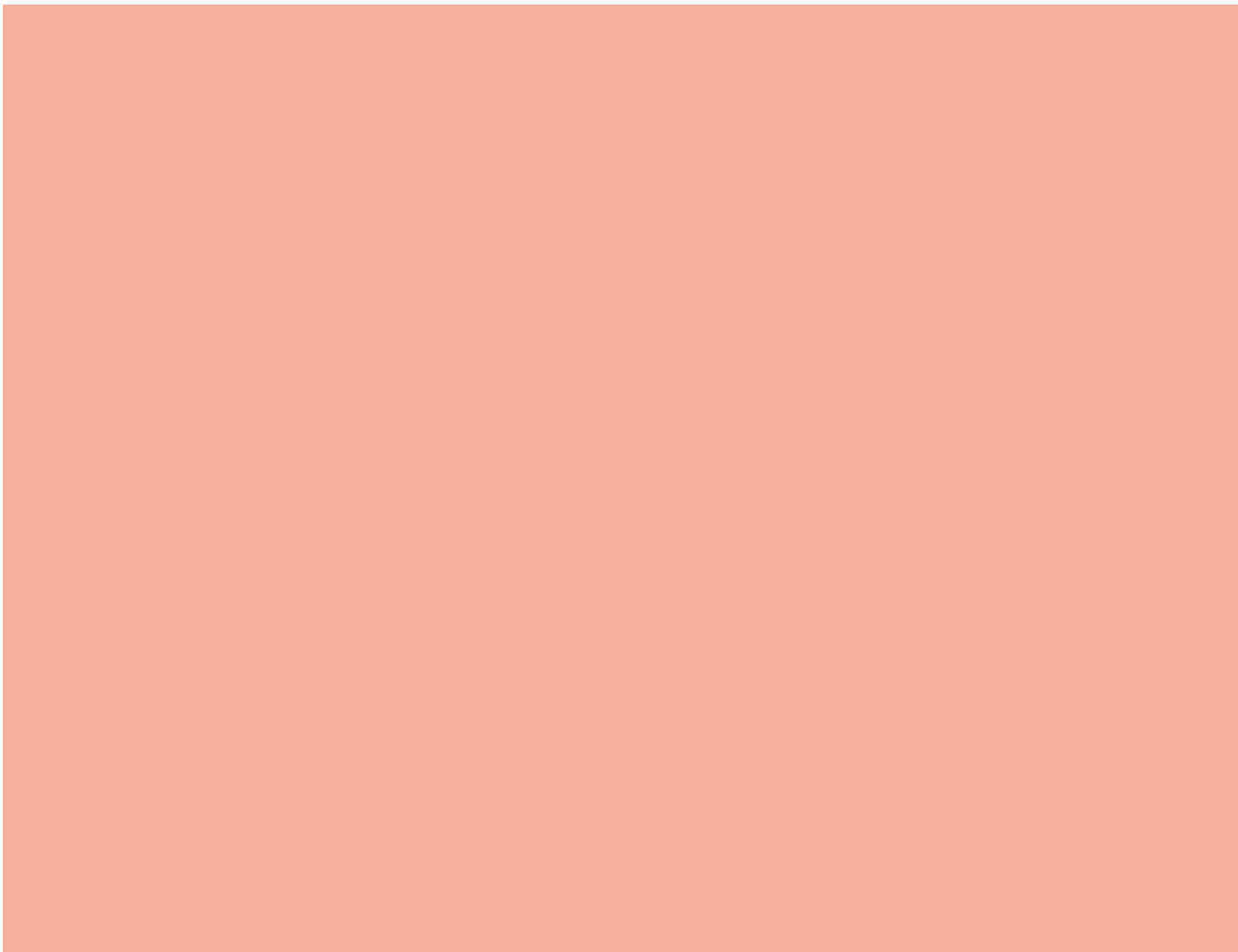
Visie op de levensduur van het viaduct

Zoals bij alle gebouwen en kunstwerken zal ook na de huidige renovatie in toekomst een grondige renovatie van brugonderdelen van het viaduct moeten volgen om het bouwwerk te onderhouden. De onderhoudsherstellingen 2020/2021 worden uitgevoerd om de levensduur van de gerenoveerde brugonderdelen te verlengen met 15 à 20 jaar maar dit neemt niet weg dat een volledige vernieuwing van de bovenbouw moet bekeken worden. Hierbij kunnen de pijlers eventueel behouden blijven mits een grondige versterking en een nieuwe renovatie van zowel de cantileverbalken (uitkragingsarmen), de kolommen, alsook de funderingen.

Na de huidige herstellingswerken kunnen de brugonderdelen nog 15-20 jaar meegaan mits een vakkundige uitvoering van de huidige herstellingen. Na deze periode kan nog een laatste herstelling uitgevoerd worden.

Een kosten-baten analyse op het moment van onderzoek rond een volgende herstelling zal dan moeten uitwijzen wat het meest economische/optimale scenario is binnen 15-20 jaar:

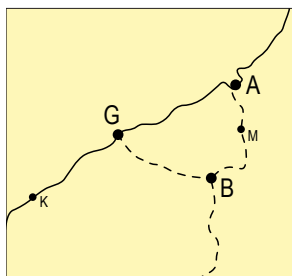
- Herstelling
- Vernieuwing
- Vervanging



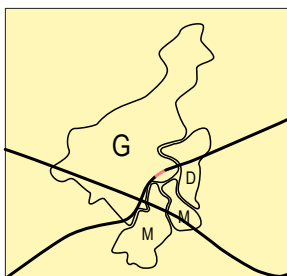
03

Inventaris

S1. gewest



S2. stadsregio



S3. wijken



1. Mobiliteit & infrastructuur

3 18 30 58 60 61 62 63 64
65 66 67 68 69 73 84 88 91
93 94 101 102 103 106 107
108 110 111 112 113 115 116 117
121 125 127 130 131 142 143

1 3 4 8 13 17 18 19 22 23
24 25 27 40 50 54 56 57
59 62 64 69 70 71 72 74 75
76 77 78 79 80 81 82 83 84
85 88 89 91 92 93 94 95 96
97 98 99 100 101 104 105
109 111 112 114 117 118 119 120
121 126 132 133 134 135 136
137 138 140 142 143 148 149

1 4 5 8 12 13 14 17 18
22 23 24 25 27 38 40
42 46 48 50 51 52 53 56
57 59 64 70 71 72 75 76
77 78 79 80 81 82 84 85
89 90 92 95 96 98 99 100
148 149

2. Ruimte & leefbaarheid

7 18 30 58 62 84 113 125
129 130 131 145 146 147

1 2 4 6 8 9 10 11 13 17
18 20 21 22 23 24 25 26
27 29 40 50 54 56 57
59 62 71 72 74 76 77 78 79
80 81 82 83 84 104 105 126
128 132 133 134 135 139 140
144 145 146 147 148 149

1 4 5 8 9 10 13 14 15 16
17 18 22 23 24 25 26 27
28 29 31 32 33 34 35 36
37 38 39 40 41 42 42
43 44 45 46 47 49 50
55 56 57 59 71 72 74 76 77
78 79 80 81 82 84 148 149
150 151 152 153 154

3. Proces & belanghebbenden

18

4 18 40 50 56 57 59 79
80 81 82 84 133 139 140 141
148 149

4 5 15 18 28 34 38 40
42 43 45 50 56 57 59
79 80 81 82 84 141 148 149
153 154

Inventaris documenten.

Onderstaande tabel geeft een inventaris weer van de beleids- project- of andere documenten die geraadpleegd werden in het kader van de Potentiescan. Voor elk document wordt weergegeven of het document in het kader van deze verkenning beschouwd wordt als een opinie, visie, project of actuele status. In de matrix worden de documenten via hun volgnummer gelinkt aan de 3 thema's en schalen. Naar deze documenten wordt in het vervolg regelmatig verwezen als (inventaris °nr).

Nr.	Naam Document	Auteur	Datum	Statuut			
				actuele status	project / plan	visie	opinie / studie
1	Stadsessay O3 - Broekelbrug	Stadsbouwmeester Gent - i.o.v. Stad Gent	2018				
2	Gemeentemonitor - Jouw Gemeente in cijfers - Gent	Agentschap voor Binnenlands Bestuur -i.o.v. Statistiek Vlaanderen	2018				
3	Monografie van een Autoweg: de E3 tussen Kortrijk en Antwerpen.	Kevin Druwé, Aubry Lalush - Universiteit Gent	2011				
4	Structuurvisie 2030 Ruimte voor Gent	Stad Gent - i.o.v. Stad Gent	2018				
5	De toekomst van Zwinaarde.	Peter Provenier - i.o.v. Overlegplatform Zwinaarde	2017				
6	Eindrapport Visie op Landbouw	SUM research, Paul de Graaf, ILVO - i.o.v. Stad Gent	2015				
7	Naar een visionaire woningbouw	Architecture Workroom Brussels - i.o.v. Vlaams Bouwmeester	2012				
8	De toekomst is nu	Dirk Coopman - KU Leuven	2018				
9	Ontwepend onderzoek: het metropolitaan park in de stadsrand van Gent	Emma Biersens, Elke Duvillers - Universiteit Gent	2018				
10	Actieplan fijn stof en NO2	Departement Leefmilieu, Natuur en Energie - i.o.v. Vlaamse Overheid	2016				
11	Brugvoegen op amper 24uur vernieuwd	grond/weg/waterbouw	2019				
12	Fietsroute: Verbind de Stad	Stadsbouwmeester Gent - i.o.v. Stad Gent	2019				
13	Geluidswerende maatregelen Voorbeeldenboek	Agentschap Wegen en Verkeer i.s.m. Vlaams Bouwmeester	2010				
14	Infosavond ViaduKaduk	Prof. Dr. Dirk Avonts -i.o.v. ViaduKaduk	2016				
15	Overzichtsplaan Gentbrugse Meersen	Stad Gent	2017				
16	Renovatie Viaduct infopanelen	Agentschap Wegen en Verkeer	2019				
17	Voorstel van Resolutie: Vlaams Parlement	Joris Vandenbroucke, Mathias De Clercq, Elke Sleurs, Björn Rzaska, Valerie Taeldeman	2018				
18	Stadsregionaal fietsnetwerk Gent	Stad Gent	-				
19	Luchtkwaliteit in de Gentse agglomeratie en Gentse kanaalzone - jaarrapport 2018	Vlaamse Milieumaatschappij	2019				
20	Ontwerp Geluidsactieplan Agglomeratie Gent 2019-2023	Stad Gent	2019				
21	Ruimte voor gent plaatsfalter met wandel- en fietsroute	Stad Gent	2018				
22	Eindrapport meetcampagne NO2 Gent 2016	Stad Gent - Dienst Milieu en Klimaat	2016				
23	Stedelijk actieplan geluid 2014-2019	Stad Gent	2014				
24	Gents klimaatadaptatieplan 2016-2019	Stad Gent	2019				
25	Opmaak van een hittekaart en analyse van het stedelijk hitte-eiland effect voor Gent	Vito - Universiteit gent	2013				
26	Gents Klimaatplan 2014-2019	Stad Gent	2014-19				
27	Ruimte voor Zoon	Gents Milieufrent	2016				
28	AIRbezen Oost-Vlaanderen 2017	Universiteit Antwerpen i.o.v. Beweging.net Oost-Vlaanderen	2017				
29	Voorstudie Klimaatadaptatietool Sweco	Sweco i.o.v. Vlaams Milieumaatschappij	2019				
30	Meetverslag Dienstencentrum Gentbrugge geluid en NO2	Dienst Milieu en Klimaat, Stad Gent	2018				
31	Bestek Arsenaalsite	Stad Gent	-				
32	Conceptstudie aanvraag Arsenaalsite	Agentschap Binnenlands Bestuur	2018				
33	Ecowijk Gantoise bewonersbrief	SoGent	2012				
34	Gantoise masterplan	SoGent	2019				
35	Slim ruimtegebruik Gentbrugge	Tritel AMRP - i.o.v. Departement Omgeving	2011-12				
36	Slim ruimtegebruik Wandelgemse meersen	Tritel AMRP - i.o.v. Departement Omgeving	2011-12				
37	Wandeling fly-overweekend B401	Tractebel / SIN4E - i.o.v. Stad Gent	2018				
38	Woonwijk De Porre Selectieleidraad	SoGent	2018				
39	Beleidsnota-stadsontwikkeling	Stad Gent	2013-18				
40	Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan nr. 169 Groen	Stad Gent - Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning	2018				
41	Actieplan Ledeberg Leef Gent	Kenniscentrum Vlaamse Steden	2007				
42	Ledeberg Leef Kaart	Stad Gent	2017				
43	De vijvers papieleu plan infobord	Stad Gent	2014				
44	Bellevuepark ontwerp infovergadering	Stad Gent	2018				
45	Parking neerscheldestraat concept + fietsenstalling + laadpaal	Stad Gent	2017				
46	Presentatie infomarkt - renovatie Dienstencentrum Gentbrugge	Stad Gent	2019				
47	Oscar De Gruyterstraat concept TEMP	Stad gent	-				
48	Presentatie Ledeberg buursportal architect	Licence to build	2018				
49	Samen Stad Bouwen - Visienota Stadsbouwmeester Gent.	Stadsbouwmeester Gent i.o.v. Stad Gent	2018-23				
50	Schaarkestraat GP OT C.	Stad Gent	2017				
51	Grondplan OT Wegenis-OVERZICHTPLAN	Stad Gent	2016				
52	Wegenwerken in de breemkaestelstraat en emanuel hielstraat	Stad Gent	2018				
53	Onze gemeenten in kaart, cijferanalyse van de Veneco-regio	Veneco	2019				
54	The relation between objective and subjective exposure to traffic noise around 2 suburban	Thomas Verbeeck	2018				

Nr.	Naam Document	Auteur	Datum	Statuut			
				actuele status	project / plan	visie	opinie / studie
55	Mobiliteitsplan Gent	Stad Gent					
56	Startnota R4	Agentschap Wegen en Verkeer, Vlaamse overheid					
57	Decreet Basisbereikbaarheid	Vlaamse Overheid					
58	Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Gent	Vervoerregio					
59	Startnota transitieprioriteit 'Werken aan een vlot en veilig mobiliteitssysteem'						
60	Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen	Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaamse Overheid					
61	Vlaamse beleidsvisie Mobipunten						
62	Vlaams pendelplan						
63	Slim, veilig en robuust wegennet	Vlaamse Overheid					
64	Vlaams verkeersveiligheidsplan						
65	Onderzoek verplaatsingsgedrag in Vlaanderen						
66	Substituteerbaarheid van autoverplaatsingen: een onderzoek naar drempels voor modale verschuivingen						
67	Strategisch plan ITS 2030 Vlaanderen						
68	Oosterweelverbinding						
69	Netwerk Mobipunten						
70	Labo Ruimte - Transitie in mobiliteit en ruimte						
71	Mobiliteitsstudie Zuidelijke Mozaïek Gent						
72	Oostelijk tangent						
73	Ombouw R4-Oost en R4-West						
74	Studie doorstroming op B401 en parallelbaan E17 in Gent						
75	Toekomstscenario B401 en E17						
76	Oude Dokken + nieuwe tramlijn						
77	Verapazbrug Gent						
78	Project Dampoort						
79	Siferverbinding						
80	Renovatie viaduct E17 2020	AWV					
81	Stadsregionaal fietsnetwerk	Stad Gent					
82	Vlaams fietsbeleidsplan	Vlaamse Overheid					
83	Voetgangersbeleid op Vlaams niveau						
84	Fietssnelwegen	Provincie					
85	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk	Provincie					
86	Trage wegen en buurtwegen						
87	Mobiliteitsvisie De Lijn 2020 (2009)	De Lijn					
88	Doorstroming vervoerregio Gent (2019)	De Lijn					
89	Vlaamse spoorstrategie						
90	Analyse van de mogelijkheden voor lightrail in Vlaanderen						
91	Uitbreiding tramlijnen Gent						
92	Voorstadsnetwerk Gent						
93	Lightrail Gent-Zelzate-Terneuzen						
94	Parkeerplan 2020 (2014)	Stad Gent					
95	P+R's en parkeergarages (2019)	Stad Gent					
96	Doorrekeningen R4 - Zuidelijke Mozaïek Gent	Departement Mobiliteit en Openbare Werken					
97	Carpoolparkings Vlaanderen						
98	Verkeersindicatoren snelwegen Vlaanderen						
99	Studie Quick Wins Doorstroming hoofdwegennet Vlaanderen						
100	Beleidsvisie Water in de stad Gent (2019)						
101	Presentatie Water in de stad: waterwegen als mobiliteitsnetwerk (2016)						
102	De Lage Landen 2020-2100 - Een toekomstverkenning						
103	Trans-Europees transportnetwerk						
104	North Sea Port Toekomstscenario's						
105	Rail Ghent Terneuzen						
106	Ontwerp Vrachtroutenetwerk						
107	Wegwijzer voor een efficiënte en duurzame stedelijke distributie in Vlaanderen						
108	Ontwikkelen van regionale logistieke knooppunten						
109	Masterplan Binnenvaart 2020	Vlaamse Waterweg					
110	Vooruitzichten van de transportvraag in Vlaanderen						
111	Missing links Vlaamse waterweg	Vlaamse Waterweg					
112	Seine Schelde Vlaanderen						
113	Smart Shipping						
114	Watertruck+						
115	Nieuwe Zeesluis Terneuzen						
116	Doorrekening vrachtverbod en snelheidsbeperking op de E17						
117	EU-verordening 913/2010 corridors voor goederenvervoer						

Nr.	Naam Document	Auteur	Datum	Statuut			
				actuele status	project / plan	visie	opinie / studie
118	Landinrichtingskrant	Vlaamse Landmaatschappij	2000				
119	Brochure Mobiliteitsplan Vlaanderen - Naar een duurzame mobiliteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Vlaanderen	2013				
120	Meerjarenplan 2020-2025	Provincie Oost-Vlaanderen	2019				
121	Mobiliteitsplan Vlaanderen	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Vlaanderen	2014				
122	Conceptnota Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050	Provincie Oost-Vlaanderen	2019				
123	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	Departement Omgeving Vlaanderen	2018				
124	Visie 2050 Langetermijnstrategie	Vlaamse regering	2018				
125	Infopanelen "Het E17-viaduct in Gentbrugge"	Agentschap Wegen en Verkeer, Vlaamse overheid	2019				
126	Zet u... een inspirerend verhaal over een bijzondere regio	Regiernetwerk Gent					
127	Meerjarenplan 2020-2025	Gemeente & OCMW Destelbergen	2019				
128	Meerjarenplan 2020-2025	Gemeente & OCMW Melle	2019				
129	Meerjarenplan 2014-2021	Gemeente Merelbeke	2019				
130	Mobiliteitsplan	Gemeente Destelbergen	2016				
131	Mobiliteitsplan	Gemeente Melle	2019				
132	Mobiliteitsplan	Gemeente Merelbeke	2013				
133	Visienota mandaat Stadsbouwmeester 2018 - 2023 "Samen stad bouwen"	Gentse Stadsbouwmeester	2018				
134	Stadsessay n°3 "Brokkelbrug"	Gentse Stadsbouwmeester	2019				
135	Gemeenteraad Gent over Ademruimte	Stad Gent	2019				
136	Mobiliteitsvisie 2020	De Lijn	2009				
137	Memorandum 2019-2024	De Lijn	2019				
138	Memorandum 2019-2024	Natuurpunt Gent	2019				
139	Memorandum 2019 "Nieuwe bakens voor beleidsmakers"	Unizo	2019				
140	Memorandum 2019	VOKA	2019				
141	Dossier speerpunten mobiliteit	Unizo	2019				
142	Open brief aan de Vlaamse Regering	Ademruimte	2019				
143	10-puntenmanifest	Ademruimte	2010-2019				
144	Viadukaduk nieuwsbrief	ViaduKaduk	2016				
145	Viadukaduk slides Infoavond 1	ViaduKaduk	2016				
146	Viadukaduk slides Infoavond 2	ViaduKaduk	2016				
147	Integraal Geluidsactieplan; bezwaarschrift ViaduKaduk	ViaduKaduk	2014				
148	Bezwaarschrift Structuurvisie	Toekomst Van Zwijnaarde (OPZwijnaarde)					



via **desktop**



via **MOMENTEN**



via **gesprekken**



via **overleg**

via desktop.

Januari – maart 2020

Methode

1. We bouwen een longlist op vanuit de verschillende thema's en schaalniveaus die we bekijken in de verkenningsfase. De actoren worden aangedragen vanuit het studieteam en het kernteam.
2. We maken een selectie van actoren die relevant zijn voor de eerste fase, de Potentiescan. Het gaat om: a. Actoren die reeds actief zijn rond het viaduct en/of de langetermijnvisie voor het viaduct; en b. Actoren met specifieke thematische kennis en/of terreinkennis en/of netwerkkennis.
3. De geselecteerde actoren worden onderworpen aan een desktopanalyse op basis van een vaste zoektermenlijst. We onderscheiden hierin twee stappen. De projectmatige zoektermen en de thematische zoektermen.
4. De gevonden data worden verwerkt in de onderzoeksmatrix.

Stappen 2-4 zullen herhaald worden in fase 2, de scenario-verkenning. Gedurende de volledige verkenningsfase, kunnen nieuwe relevante actoren aan het proces toegevoegd worden.

Zoektermenlijst

STAP 1: Projectmatige zoektermen

De projectmatige zoektermen hebben een directe link met onze opdracht. Via deze zoektermen komen we te weten welke actoren zich reeds uitspraken over een gewenst toekomstbeeld of de ideale procesaanpak

Naam organisatie + Complex Project Viaduct
Gentbrugge

(geen resultaten > volgende zoekterm)

Naam organisatie + Viaduct Gentbrugge

(geen resultaten > volgende zoekterm)

Naam organisatie + Viaduct E17

(geen resultaten > volgende zoekterm)

Naam organisatie + Gentbrugge

STAP 2: Thematische zoektermen

Het onderzoek onderscheidt drie thema's: ruimte & leefbaarheid, mobiliteit & infrastructuur en proces & belanghebbenden.

De activiteiten van de organisatie bepalen welke thema's en bijhorende zoektermen we gebruiken. Zo zal De Lijn zich eerder uitspreken over het thema mobiliteit & infrastructuur, maar minder over het thema ruimte & leefbaarheid.

Thema 1: ruimte & leefbaarheid:

- Luchtkwaliteit / fijnstof
- Geluidshinder / lawaai
- Leefbaarheid / leefkwaliteit
- Stadsontwikkeling
- Open ruimte / ecologische structuren / groen

Thema 2: mobiliteit & infrastructuur:

- Renovatie viaduct
- Viaduct
- E17/E40/R4
- Modal shift
- Vrachtverkeer
- Bereikbaarheid

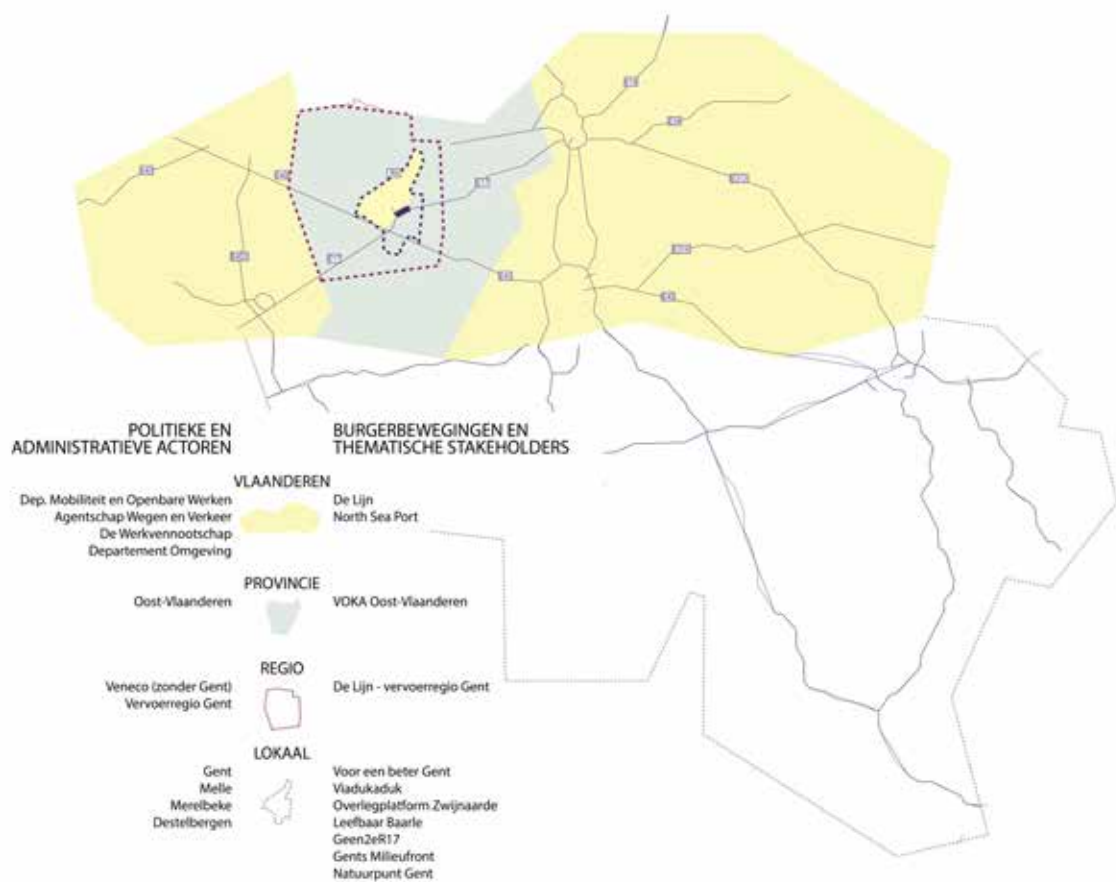
Thema 3: proces & belanghebbenden:

- Procedure Complexe Projecten
- Belanghebbenden / stakeholders
- Participatie
- Draagvlak

Lijst onderzochte belanghebbenden

<i>ruimte & leefbaarheid</i>	GMF GentsMilieuFront (onder Ademruimte)
	Natuurpunt Gent
	Provincie Oost-Vlaanderen
	Stadsbouwmeester Gent
	Unizo
<i>mobiliteit & infrastructuur</i>	Agentschap Wegen en Verkeer
	De Lijn
	Destelbergen - Dienst Mobiliteit & Openbare werken
	Vlaamse overheid
	VOKA Oost-Vlaanderen
<i>proces en belanghebbenden</i>	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
	Geen2deR17 (onder Ademruimte)
	Gemeente Destelbergen
	Stad Gent
	Leefbaar Baarle vzw (onder Ademruimte)
	Gemeente Melle
	Gemeente Merelbeke
	Overlegplatform Zwijnaarde (onder Ademruimte)
	Comité Rozemarijn (onder Ademruimte)
	Veneco
	Viadukaduk (onder Ademruimte)
	Voor een beter Gent (onder Ademruimte)
	Wergroep PAG-as (onder Ademruimte)
	WMV Wergroep voor Milieu en Verkeer (onder Ademruimte)
	Ademruimte

Overzicht actuele bestuurlijke context



Vlaamse Regering



Jan Jambon

N-VA

Minister-president
en Minister van
Buitenlandse Zaken,
Cultuur, ICT en Facilitair
Management



Hilde Crevits

CD&V

Viceminister-president
en Minister van
Economie, Innovatie,
Werk, Sociale Economie
en Landbouw



Bart Somers

Open VLD

Viceminister-president
en Minister van
Binnenlands Bestuur,
Bestuurszaken,
Inburgering en Gelijke
Kansen



Ben Weyts

N-VA

Viceminister-president
en Minister van
Onderwijs, Sport,
Dierenwelzijn en
Vlaamse Rand



Zuhair Demir

N-VA

Minister van Justitie en
Handhaving, Omgeving,
Energie en Toerisme



Wouter Beke

CD&V

Minister van Welzijn,
Volksgezondheid, Gezin
en Armoedebestrijding



Matthias Diependaele

N-VA

Minister van Financiën
en Begroting, Wonen en
Onroerend Erfgoed



Lydia Peeters

Open VLD

Minister van Mobiliteit
en Openbare Werken



Benjamin Dalle

CD&V

Minister van Brussel,
Jeugd en Media

Provincie Oost-Vlaanderen



Kurt Moens

N-VA

Gedeputeerde van politieke organen - secretariaat - administratieve dienstverlening - archief, logistiek: aankopen, transport en verzending, en facilitair beheer, financiën en algemene financiering, economie incl. pom, onderwijs incl. vorming (paulo), erediensten en vrijzinnigencentra, overige hulpdiensten - bestuurlijke preventie (incl. gas), organisatiebeheersing en woordvoerder



Leentje Grillaert

CD&V

Gedeputeerde van vergunningenbeleid, landbouw en plattelandsbeleid, integraal waterbeleid incl. toezicht polders, toezicht gemeenten, middenstand en erov, toerisme, ontwikkelingssamenwerking, patrimonium, interbestuurlijk beleid, apb lemberge en steunpunt data-analyse, uitleendienst, logistiek: deel patrimonium



Riet Gillis

Groen

Gedeputeerde van mobiliteit, milieu en natuur, klimaat en energie, personeel, welzijn op het werk, buitenlandse betrekkingen en Europese projecten, ict en egov, juridische aangelegenheden



Annemie Charlier

N-VA

Gedeputeerde van ruimtelijke planning, erfgoed, recreatiedomeinen en wonen

Stad Gent



Melle



Dirk De Maeseneer

CD&V

Burgemeester



Erwin Van Heesvelde

N-VA

Schepen van Cultuur, Financiën,
Lokale Economie en Toerisme



Lieselot Bleyenbergh

CD&V

Schepen van Communicatie,
Onderwijs, Ontwikkelings-
samenwerking, Jeugd, Gezin,
Senioren en Administratieve
Vereenvoudiging



Dirk Gistelinck

CD&V

Schepen van Patrimonium,
Openbare Werken, Mobiliteit en
Land- en tuinbouw



Fredrik De Buck

CD&V

Schepen van Evenementen,
Informatica, Milieu,
Duurzaamheid en Dierenwelzijn



Frank De Vis

N-VA

Schepen van Welzijn, Sport en
Woonbeleid (ruimtelijk ordening)



Lena De Smaele

Algemeen Directeur

Merelbeke

**Filip Thienpont**

CD&V

Burgemeester/voorzitter

**Egbert Lachaert**

Open VLD

Schepen van Sport, Jeugd, Ouderenzorg, Informatie en communicatie, Burgerparticipatie en Juridische zaken

**Pascal Rousseaux**

CD&V

Schepen van Openbare werken, Openbaar groen, parken en plantsoenen, Monumenten en landschappen, Stedenbouw, Evenementen en kermissen

**Tim De Keukelaere**

Open VLD

Schepen van Financiën, Ruimtelijke ordening, Afvalverwerking, Milieu en duurzaamheid, Lokale economie en markten en Land- en tuinbouw

**Isabelle Van De Steene**

CD&V

Schepen van Patrimonium en facility, Onderwijs en naschoolse vorming, Buitenschoolse opvang en onthaalouders, Huisvesting, Internationale samenwerking, Archief, Gelijke kansen en Huis van het Kind

**Luc Van Huffel**

Open VLD

Schepen van Mobiliteit, ICT, Carnaval, Personeelszaken en vrijwilligers, Cultuur, Bibliotheek en Erfgoed

**Daisy Poriau**

Open VLD

Voorzitter bijzonder comité voor de sociale dienst, Schepen van Sociaal beleid en armoede, Gezondheidszorg, Gehandicaptenbeleid, Tewerkstelling, Seniorenbeleid, Toerisme, Residuaire OCMW materies

**Kristof De Bel**

Secretaris en waarnemend algemeen directeur

Destelbergen



Elsie Sierens

Open VLD

Burgemeester



Wim Raman

N-VA

Schepen van Lokale economie, Land- en tuinbouw, Feestelijkheden en toerisme, Patrimonium en facility services, Informatica, Kerkfabrieken en Senioren



Filip Demeyer

Open VLD

Schepen van Financiën, Onderwijs, Sport en recreatie en Gezinnen



Michaël Vercruyssen

Open VLD

Schepen van Stedenbouw en omgevingsvergunningen, Mobiliteit, Leefmilieu, Inclusief beleid, Ontwikkelingssamenwerking en Dierenwelzijn



Renaat De Sutter

N-VA

Schepen van Ruimtelijke ordening en woonbeleid, Sociale huisvesting, Beleidsvisies, Opvolging RUP's, Openbare werken en Cereemonis



Eva Rombaut

N-VA

Schepen van Sociale zaken, Welzijn, Volksgezondheid, Materie die in de vorige legislatuur tot de bevoegdheden van de OCMW-voorzitter behoorde, Zorgband en Jeugd



Gert Deryckere

Algemeen Directeur
Staat in voor de algemene leiding van de diensten van de gemeente en van de diensten van het openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn (OCMW).

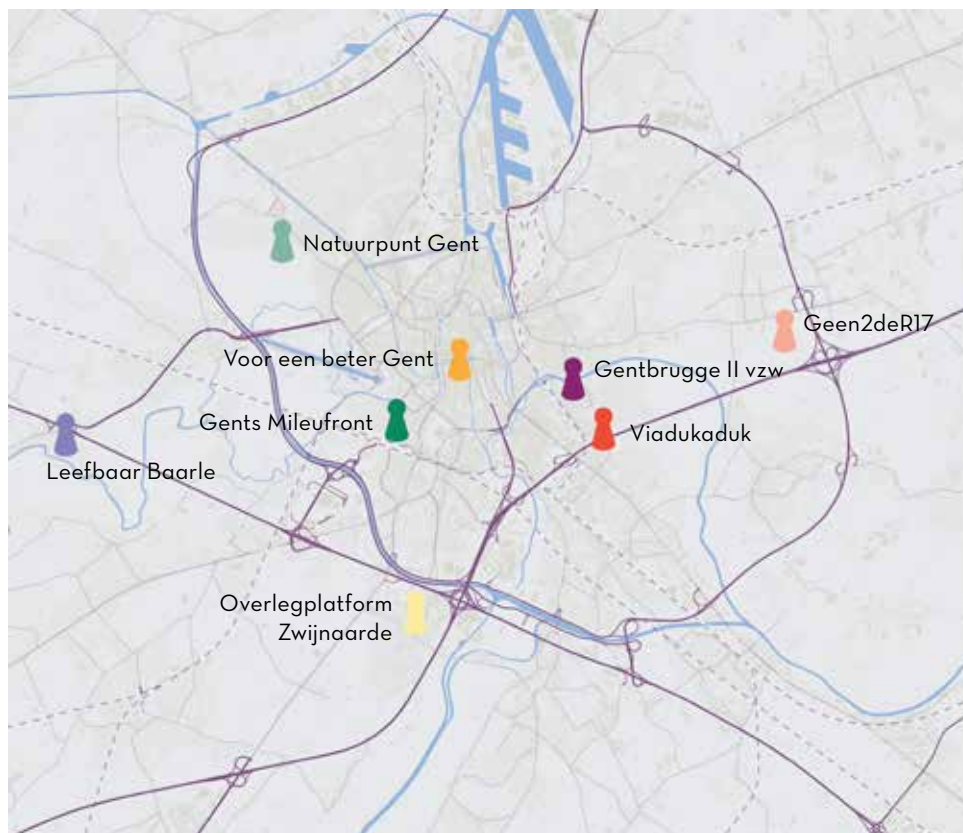
Vertegenwoordiging van de gemeenten in het Complex Project

De dagelijkse opvolging van de werkzaamheden van het Complex Project Viaduct Gentbrugge vindt plaats in het kernteam. Tot de leden van het kernteam behorende opdrachtgevers: De Werkvennootschap en het Department Omgeving. Daarnaast is er ook een vertegenwoordiging van de Stad Gent en de gemeenten Destelbergen, Melle, Merelbeke voorzien. De gemeenten kozen ervoor hun krachten te bundelen en zich te laten vertegenwoordigen door de intercommunale Veneco.

Op geregelde tijdstippen in het proces zal een ambtelijke forum samenkomen vanuit de betrokken entiteiten. Parallel daaraan zal ook een politiek forum plaatsvinden waarvoor alle betrokken besturen uitgenodigd worden.

Overzicht projectspecifieke belanghebbenden

Het Complex Project Viaduct Gentbrugge kenmerkt zich door enkele locatiespecifieke belanghebbenden. Het betreft in de eerste plaats een verzameling burgerbewegingen: Geen2deR17, Leefbaar Baarle, Overlegplatform Zwijnaarde, Viadukaduk, Voor een beter Gent, en enkele andere groepen. In het kader van dit Complex Project bundelden zij hun krachten in het platform Ademruimte. Daarnaast zien we ook twee natuurverenigingen: Natuurpunt Gent en het Gents Milieufrent. Tot slot, is er in de directe omgeving van het viaduct ook een bedrijventerrein met een actieve terreinwerking, namelijk Gentbrugge II vzw.



Schaal 1 : 25 000



Ademruimte

opstart najaar 2018

Een samenwerkingsverband van bewoners- en actiegroepen, natuur- en milieu-bewegingen die zich inzetten voor een Masterplan voor de snelwegen op Gents grondgebied.

aantal vaste leden

Niet van toepassing

aantal losse leden

Niet van toepassing

werkingsgebied

Agglomeratie Gent en omliggende gemeenten

organisaties

- Voor een beter Gent
- Viadukaduk
- Geen2deR17
- Overlegplatform Zwijnaarde
- Leefbaar Baarle
- Comité Rozemarijn
- W.M.V. (Werkgroep voor Milieu en Verkeer)
- Natuurpunt Gent
- Gent MilieuFront

Bedrijvenpark Gentbrugge II

opstart jaar 2006

Bedrijvenpark in Gentbrugge met duurzaam woonproject in zuidelijk deel. Rechtsvorm: vzw.

aantal vaste leden

7

aantal losse leden

Niet van toepassing

werkingsgebied

Gentbrugge

organisaties

- Anton Paar
- Cartim Print
- Datacolor
- Bedrijvencentrum De Punt
- Evelyn Moreels
- Goossaert Label & Sign Solutions
- Gymna België
- ITronic
- Matrix Liften
- METRA
- Bakkerij Aernoudt
- REFIBO
- Trevi
- Ubbink

Geen 2de R17

opstart jaar 2018

Een niet-politiek gebonden bewonersgroep die focust op leefbaarheid in hun gemeenten.

aantal vaste leden

2 trekkers en 10 vaste leden

aantal losse leden

onbekend; 600 mensen ondertekenden de petitie

werkingsgebied

Destelbergen, Heusden en omstreken

Gents Milieu Front

opstart jaar 1976

Een politiek onafhankelijke, regionale milieuvereniging die focust op leefmilieu en duurzame mobiliteit. Rechtsvorm: vzw

aantal vaste leden

8

aantal losse leden

2.500 leden, 15 freelancers en enkele honderden vrijwilligers

werkingsgebied

Groot Gent, Destelbergen, Merelbeke en Evergem

Leefbaar Baarle

opstart jaar 2016

Een bewonersgroep die de leefbaarheid in Baarle wil verbeteren. Rechtsvorm: vzw

aantal vaste leden

9

aantal losse leden

118 leden en 750 ingeschreven op de nieuwsbrief

werkingsgebied

Baarle en Drongen

Natuurpunt Gent

opstart jaar 2001

Een vereniging die zich inzet voor meer natuur en biodiversiteit in Gent en voor het recht van alle mensen hierop in hun omgeving. Natuurpunt Gent is de grootste afdeling van Natuurpunt. Heeft een werkgroep voor de Gentbrugse Meersen. Rechtsvorm: vzw

aantal vaste leden

14

aantal losse leden

Meer dan 8.000 gezinnen/leden en 300 vrijwilligers

werkingsgebied

Gent, Sint-Martens-Latem en Destelbergen

Overlegplatform Zwijnaarde

opstart jaar 2006

Een terugkerende pluralistische vergadering waar bewoners met elkaar, de Stad en andere instanties in overleg gaan rond thema's die Zwijnaarde aanbelangen.

aantal vaste leden

12 + ondersteuning vanuit de stad

aantal losse leden

onbekend

werkingsgebied

Zwijnaarde

Viadukaduk

opstart jaar 2014

Een partij-onafhankelijke bewonersgroep die oplossingen zoekt voor de problematiek rond het E17 viaduct in Gentbrugge. Rechtsvorm: vzw

aantal vaste leden

11

aantal losse leden

+/- 200 gezinnen uit Gentbrugge, Ledeberg en omgeving zijn betalend lid.

werkingsgebied

Gentbrugge en Ledeberg

Voor een Beter Gent

opstart jaar 2014

Een actiegroep die optimalisatie van de publieke ruimte in de stad bepleit. Vrijmaking van het stadscentrum van gemotoriseerd verkeer is daartoe een evidentie. In het bijzonder werd de omvangrijke opportuniteit bepleit tot inwisseling van het kluwen aan haltes van openbaar vervoer te midden van het centrum door 4 perifere centrumhaltes waardoor alle centrumpleinen en middeleeuwse straten de ruimte kregen tot gevarieerd stedelijk gebruik (d.w.z. verwijdering van de problematische tramsporen en stadstreinen over de belangrijkste pleinen en doorheen de drukste winkelstraten). Een hernieuwde aanleg van het stadscentrum tot voordeel van allen is daarvan het resultaat. In 2014 werd aanvang gemaakt deze zorg uit te breiden tot snelwegen die in regio Gent woonwijken en stedelijke natuurgebieden doorkruisen. Hierbij wordt intunneling als remediering naar voren geschoven waarbij de opportuniteiten van de bovengrond het doel zijn.

aantal vaste leden

2 oprichters (en wisselende vaste leden)

aantal losse leden

onbekend; 659 mensen ondertekenden de petitie

werkingsgebied

Gent en omgeving

Overzicht betrokken belanghebbenden

	Desktop analyse	Startmoment (uitgenodigd)	Bilateraal gesprek
Ademruimte	✓	nvt	nvt
Agentschap Onroerend Erfgoed	✗	✓	✗
Agentschap Wegen en Verkeer	✓	✓	✓
Comité Rozemarijn (onder Ademruimte)	✓	✓	✗
De Lijn	✓	✓	✓
Gemeente Destelbergen	✓	✓	✓
Geen2deR17 (onder Ademruimte)	✓	✓	✓
Stad Gent	✓	✓	✓
Gentbrugge II vzw	✗	✗	✓
Gents MilieuFront (onder Ademruimte)	✓	✓	✓
Leefbaar Baarle (onder Ademruimte)	✓	✓	✓
Gemeente Melle	✓	✓	✓
North Sea Port	✓	✗	✓
Gemeente Merelbeke	✓	✓	✓
Wergroep Gentbrugse Meersen Natuurpunt	✓	✓	✓
Overlegplatform Zwijnaarde (onder Ademruimte)	✓	✓	✓
Provincie Oost-Vlaanderen	✓	✓	✓
Stadsbouwmeester Gent	✓	✓	✓
Team Vlaams Bouwmeester	✗	✓	✓
Unizo	✓	✓	✗
Veneco	✓	✓	✓

	Desktop analyse	Startmoment (uitgenodigd)	Bilateraal gesprek
Viadukaduk (onder Ademruimte)	✓	✓	✓
Departement MOW	✓	✓	✓
VOKA Oost-Vlaanderen	✓	✓	✓
Voor een beter Gent (onder Ademruimte)	✓	✓	✓
Werkgroep PAG-as (onder Ademruimte)	✓	✓	✗
Werkgroep voor Milieu & Verkeer (onder Ademruimte)	✓	✓	✗
Oost-Vlaams Kerngebied	✗	✓	✓

via **expertenpanel**



*"Zou er een Complex Project
geweest zijn als er geen
brokstukken van het viaduct
gevalen waren?"*

| via **Philipp Rode**
LSE Cities



*"We zijn geëvolueerd van de
nadruk op transport, naar de
nadruk op mobiliteit, naar de
nadruk op toegankelijkheid."*

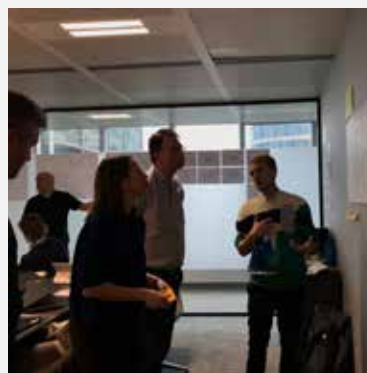
| via **Philipp Rode**
LSE Cities





*“Hoe kan het viaduct
geprogrammeerd worden
doorheen de tijd? Kan het
digitale hierin een
rol spelen?”*

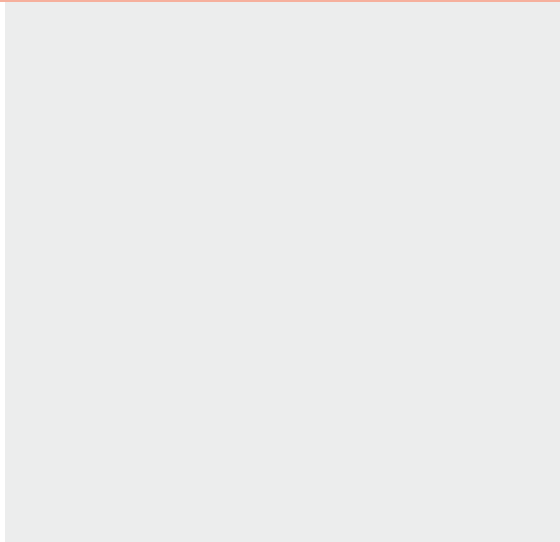
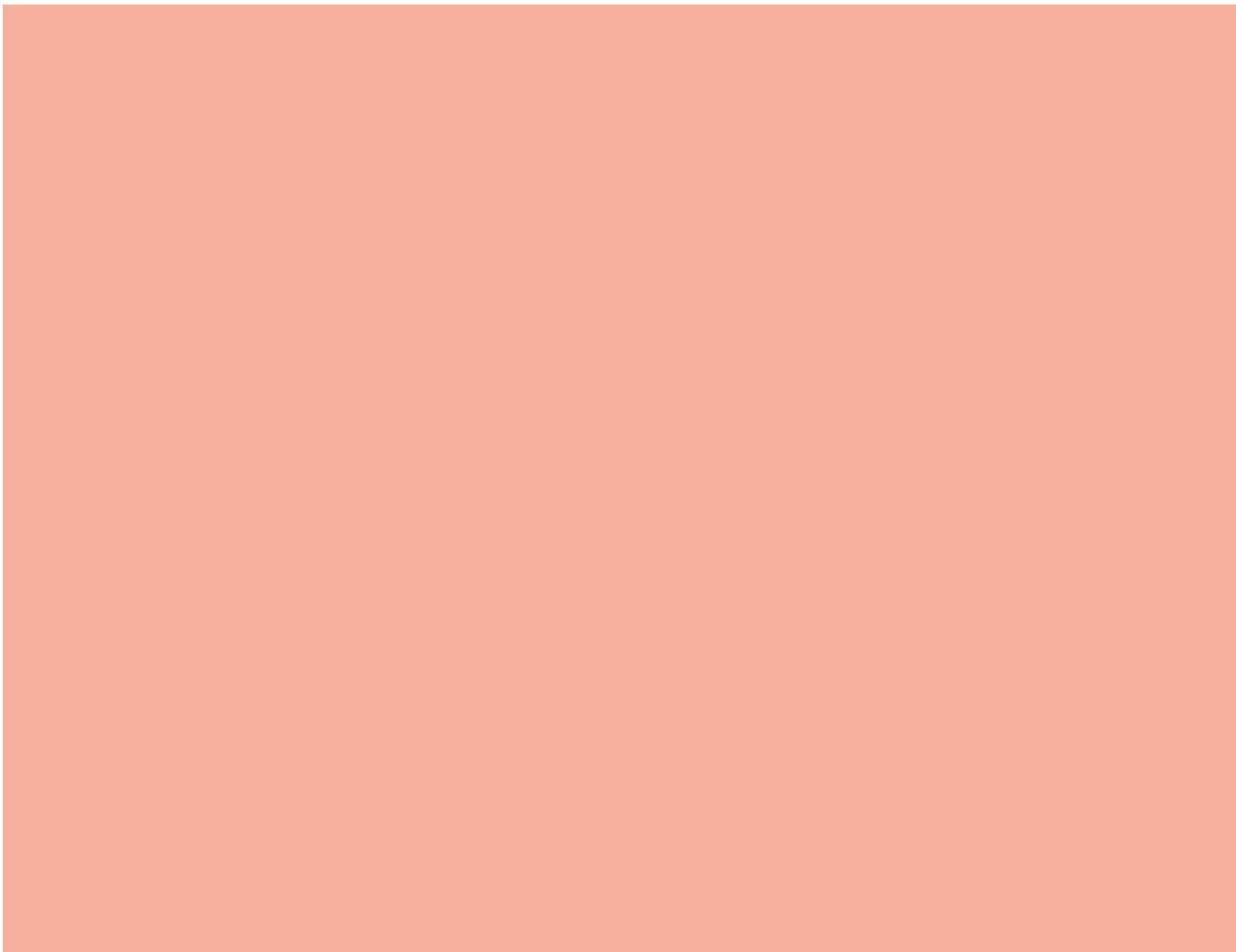
| via **FREEK PERSYN**
51N4E/ETH



*“In Nederland is er steeds meer
aandacht voor milieu-impact
op natuurlijke omgevingen,
waar er geen mensen wonen.
Hier moeten we in België ook
rekening mee gaan houden.”*

| via **Heleen van Boxelaere**
HNS





04

Thematische lezing

Assen en knooppunten die in
directe relatie staan tot het
vraagstuk rond het viaduct
van Gentbrugge.



Onderzoek naar de afstand
rondom deze assen en
knooppunten die toelaat om
relevante delen van het stedelijk
weefsel mee in beschouwing
te nemen.



Scope van de verkenningfase.

De Potentiescan gaf aanleiding tot een eerste scopebepaling van de opgave. Bovenop de drie schaalniveaus die gedurende het volledige proces in acht genomen worden, bepalen we een perimeter waarop in de verkenningfase de focus ligt.

Deze perimeter dient in deze fase niet gelezen te worden als een 'harde' perimeter. Het betekent niet dat projecten en effecten buiten deze lijn niet worden meegenomen. Ze dient als een lens waardoor naar de vraagstelling wordt gekeken.

De transities en data waarover op verschillende schaalniveaus en thema's gesproken wordt, hebben immers een impact op dit gebied. Ongeacht welke scenario's er in volgende fasen onderzocht worden, zullen binnen de gedefinieerde perimeter ruimtelijke, leefbaarheids- en/of mobiliteitseffecten in rekening gebracht moeten worden.

Het onderzoeksgebied wordt sterk bepaald door infrastructuren die onderling afhankelijk zijn. De vraag die we ons stellen is: rekening houdend met een transformatie van het Viaduct Gentbrugge, welke andere assen en gebieden ondervinden directe en relevante impact? Uit onderzoek en belanghebbendenoverleg werden volgende assen en knopen geselecteerd: de E17 vanaf de knoop Destelbergen tot de knoop in Zwijnaarde, de oostelijke R4 vanaf de knoop Destelbergen tot knoop Merelbeke, en de E40 vanaf knoop Merelbeke tot de knoop in Sint-Denijs-Westrem. Verder werd er ook rekening mee gehouden dat delen van het grondgebied van Gent, Destelbergen, Melle en Merelbeke impact kunnen ondervinden. Om dit af te bakenen werd een afstand van anderhalve kilometer vanaf voorgenoemde wegen en knooppunten in rekening gebracht.

In de thematische lezing wordt vanuit deze afbakening naar het studiegebied gekeken. In volgende fasen is het mogelijk de wijde en precieze vorm van deze perimeter in vraag te stellen en, indien relevant, bij te stellen.

Verkenningvragen.

MOBILITEIT & INFRASTRUCTUUR

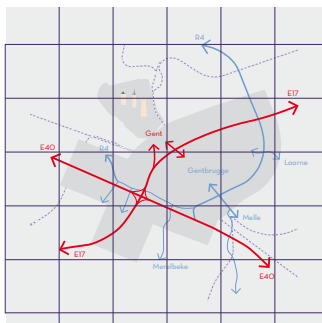
NETWERK



Hoe kan een infrastructuurproject op Gents grondgebied de bereikbaarheid in de regio verbeteren en de doorstroming op het hoofdwegennet verbeteren, voor zowel personenverkeer als vrachtverkeer?

MOBILITEIT & INFRASTRUCTUUR

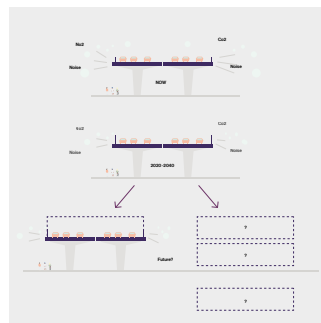
STROMEN



Hoe kan een infrastructuurproject op Gents grondgebied een hefboom zijn voor een modal shift?

MOBILITEIT & INFRASTRUCTUUR

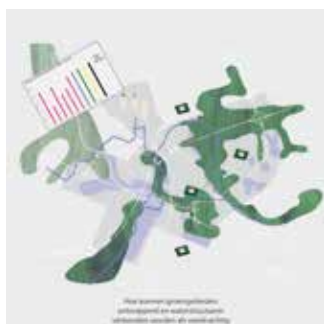
INFRASTRUCTUUR



De toekomst van het viaduct als permanente vraag.

RUIMTE & LEEFBAARHEID

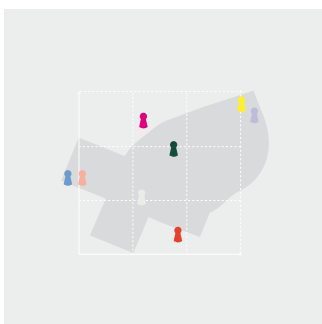
OPEN RUIMTE



Hoe kunnen groengebieden ontsnipperd en waterstructuren verbonden worden als veerkrachtig landschap?

PROCES & BELANGHEBBENDEN

BELANGHEBBENDEN



Hoe maken we een proces met burgers, middenveldorganisaties, experts, lokale en bovenlokale politici en administraties?

PROCES & BELANGHEBBENDEN

SAMENWERKING



Hoe zetten we een regionale samenwerking op, voorbij de gemeentegrenzen?

RUIMTE & LEEFBAARHEID

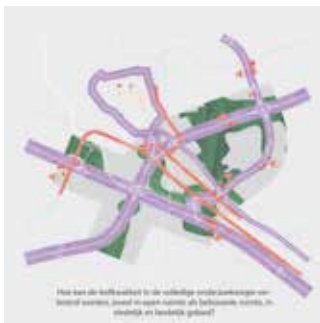
STADSONTWIKKELING



Hoe kan de voorspelde groei van de regio op een kwaliteitsvolle manier opgevangen worden?

RUIMTE & LEEFBAARHEID

LEEFKWALITEIT



Hoe kan de leefkwaliteit in de volledige onderzoeksregio verbeterd worden, zowel in open ruimte als bebouwde ruimte, in stedelijk en landelijk gebied?

PROCES & BELANGHEBBENDEN

VISIEVORMING



Hoe gaan we van één oplossing naar een gelaagd traject van gebiedsontwikkeling?

PROCES & BELANGHEBBENDEN

AGENDA ONTWIKKELING



Welke verkenningsvragen hebben mobilisatiekracht?

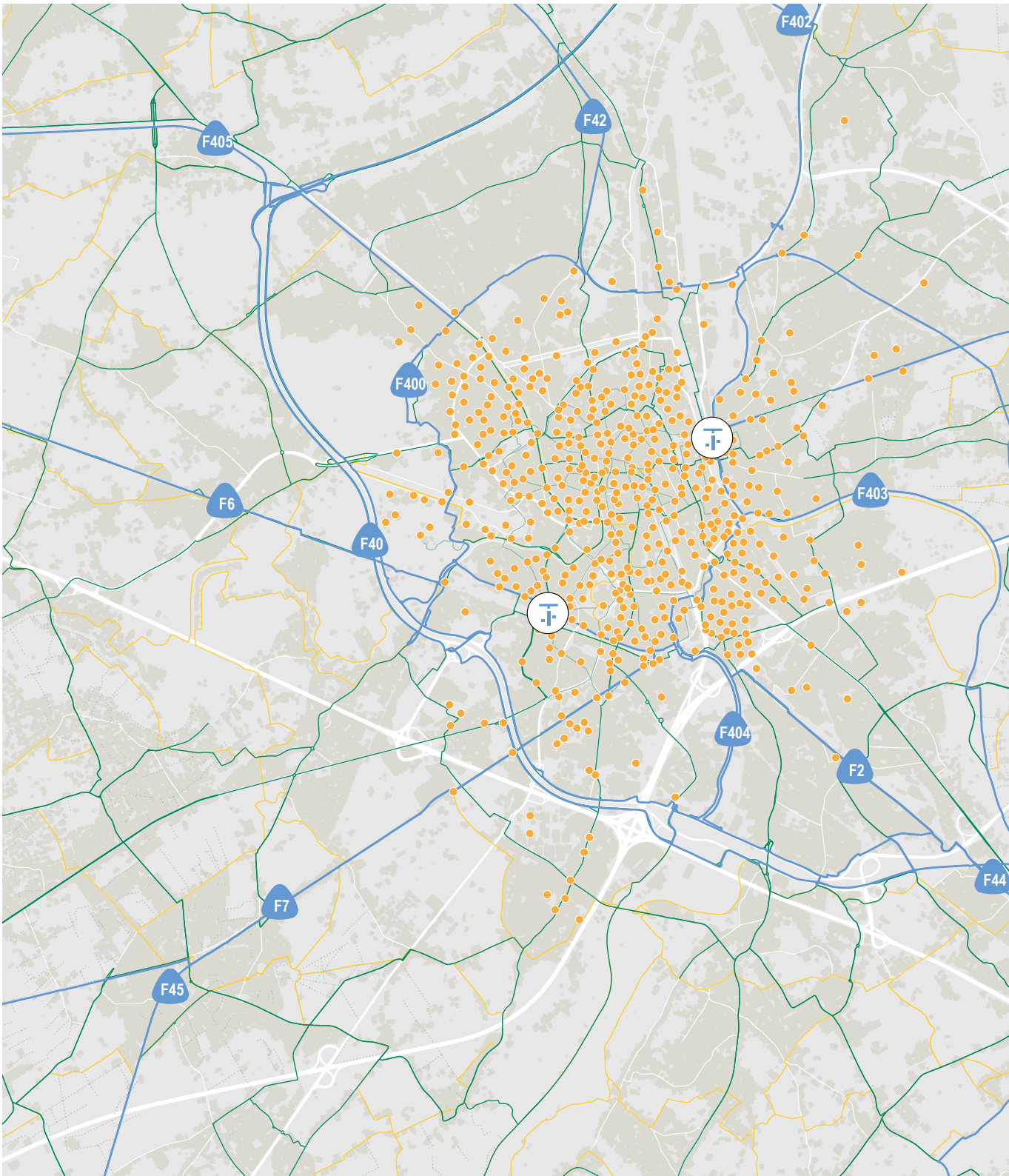


Hoe kan een infrastructuurproject op Gents grondgebied de bereikbaarheid in de regio en de doorstroming op het hoofdwegennet verbeteren, voor zowel personenverkeer als vrachtverkeer?

Netwerk.

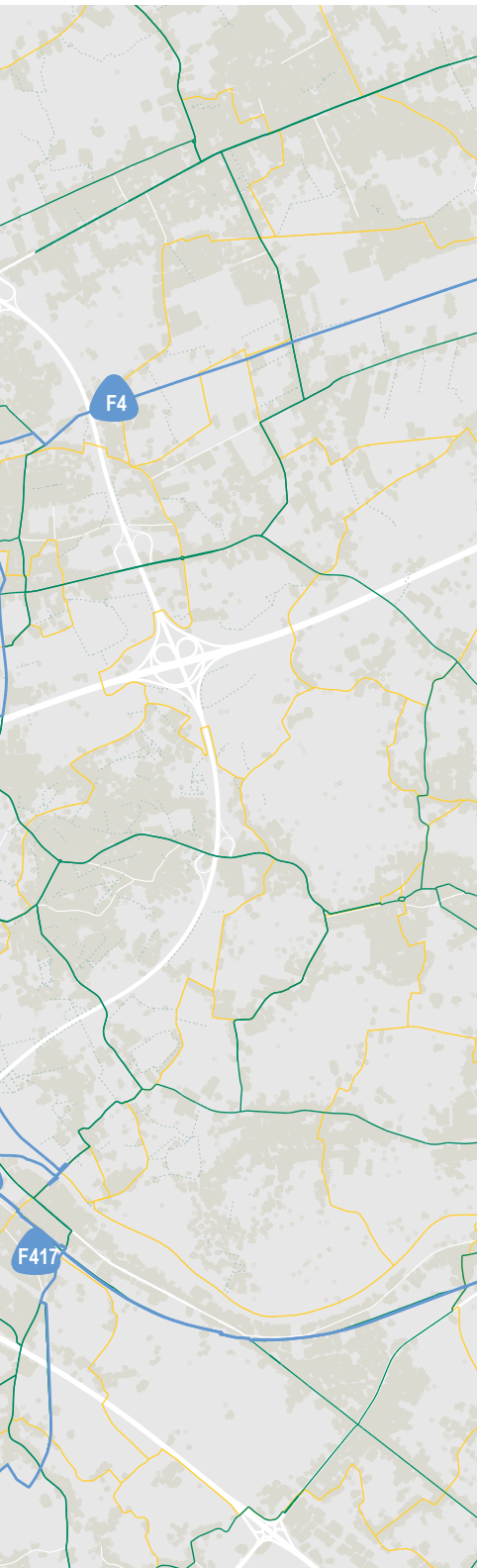
In het hoofdstuk netwerken maken we een analyse van de bouwstenen waaruit het netwerk is opgebouwd. We focussen niet alleen op het bovenlokale niveau, welke plaats het viaduct van de E17 in dit netwerk inneemt, maar ook welke schakels uit het netwerk het viaduct kruisen.

De netwerken van de verschillende vervoersmodi worden eerst afzonderlijk behandeld, om deze vervolgens op elkaar te leggen en te bekijken waar deze netwerken met elkaar verknopen.



Netwerk voetgangers en fietsers

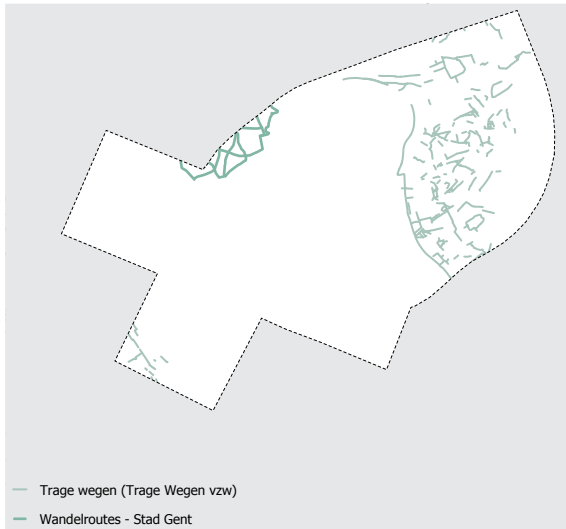
Het netwerk van voetgangers en fietsers bestaat uit het trage wegennetwerk, het netwerk van fietsnelwegen, de bovenlokale functionele fietsroutes en de lokale fietsroutes. Binnen het netwerk is een aanbod van deelfietsen voorzien door Bluebike en Donkey Republic.



- ⊕ Back-to-one deelfietsen (Bluebike)
- Deelfietsen: Donkey Republic
- Trage wegen (Trage Wegen vzw)
- Wandelroutes - Stad Gent
- Fietssnelwegen
- Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF)
- Recreatief fietsroutenetwerk (Toerisme Oost-Vlaanderen)
- Gebouwen

0 1 2 3 Km

Factsheets

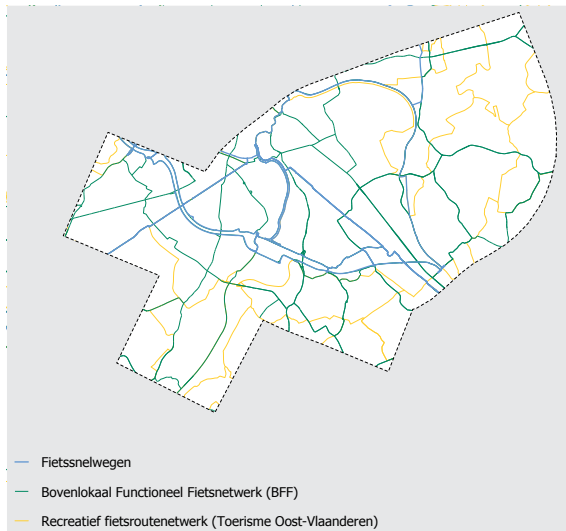


Trage wegen

In het stedelijk weefsel van de perimeter komen een aanzienlijk aantal Trage Wegen voor. Die vormen op zich niet altijd een aaneengesloten netwerk maar dragen wel bij om de wandel-vriendelijkheid van een gebied te verbeteren.

Het viaduct doorsnijdt de Gentbrugse Meersen die over een netwerk aan trage wegen beschikken, alsook een uitgebreid wandelnetwerk (niet op de kaart weergegeven). Een aantal daarvan hebben een doorsteek onder het viaduct en verminderen de barriewerking van de E17.

In totaal zijn er 5 trage wegen die onder het viaduct doorgaan maar uit veiligheidsoverwegingen i.v.m. de vallende brokkenstukken is het merendeel momenteel afgesloten. Momenteel is er dus wel een sterke barrirevorming door de E17. Dit geeft een negatieve invloed op de wandelvriendelijkheid van de omgeving. Na de herstellingswerken kunnen deze verbindingen terug in gebruik genomen worden. Nieuwe verbindingen kunnen gemakkelijk gecreëerd worden gezien het hier om een viaduct met voldoende vrije hoogte gaat.



Figuur 1.1 2: Fietsnetwerk toont het overzicht van de fietsnetwerken voor de stadsregio. Het gaat om een gelaagd netwerk van fietssnelwegen, bovenlokale functionele fietsroutenetwerken (BFF's) en het stadsregionaal fietsnetwerk.

Fietsverkeer

Het gebied wordt doorkruist door 7 fietssnelwegen die Gent met economische knooppunten en andere steden verbindt. Ze dienen fietsers op een snelle, veilige en comfortabele manier van punt naar punt te brengen. Daarom worden ze ingericht als een 'gestrekte' route: vlak, rechtdoor, zoveel mogelijk conflictvrij en met beveiligde kruispunten. In de nabijheid van het viaduct gaat het over de fietssnelweg F2 naar Brussel parallel met het spoor en de fietssnelwegen F4O3 naar Destelbergen en F4O4 naar Merelbeke langsheen de Schelde.

Naast het fietssnelwegennetwerk is er ook het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF). Dat is een gemeente overschrijdend fietsnetwerk dat zich richt op doelgerichte verplaatsingen van meer dan 5 km tussenin woonkernen, scholen, stations, winkelcentra, bedrijventerreinen, ... De bovenlokale functionele routes langsheen de N9 Brusselsesteenweg en Braemkasteelstraat kruisen het viaduct. Ze kruisen de bovenlokale functionele fietsroute langsheen de Land van Rodelaan die een vertakking krijgt via de Oude Brusselseweg. De lokale functionele fietsroutes vervolledigen het bovenlokaal fietsnetwerk op stedelijk niveau. Die lokale routes richten zich voornamelijk op doelgerichte verplaatsingen van minder dan 5 km naar werk, school, haltes openbaar vervoer, winkel, sportcentrum, ...

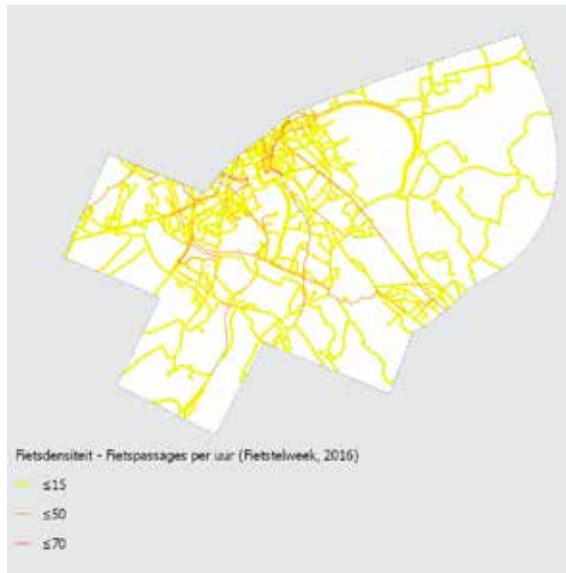


Realisatiegraad fietsnetwerk

Het dragend netwerk van fietsnelwegen is grotendeels aanwezig en kan ingezet worden in het multimodaal vervoerssysteem. Dit is een belangrijk element in het kader van de modal shift omdat verdere fietsverplaatsingen in de ruimere stadsregio nu ook veilig en efficiënt kunnen gebeuren. De routes F4O3 en F4O4 langsheen de Schelde zijn gerealiseerd binnen de perimeter, de route F2 parallel met de spoorweg nog niet helemaal. De realisatie van F2 zal bijdragen tot een verbeterde fietsbereikbaarheid tussen Melle en Gent en hierbij het zuidelijk deel van Gentbrugge mee bedienen.

De voorzieningen op de bovenlokale en lokale functionele fietsroutes vertonen grotere hiaten in het netwerk. Waar de N9 Brusselsesteenweg beschikt over fietsinfrastructuur conform de richtlijnen, beschikt de Braemkasteelstraat hier nog niet over. De N9 zorgt voor een goede lokale ontsluiting van het stedelijk weefsel van Gentbrugge richting Ledeborg en Gent-Centrum, waar de verbinding via de Braemkasteelstraat met de rest van Gentbrugge en Sint-Amandsberg nog niet optimaal is. De verdere aanvulling met de ondersteunende netwerken blijft dus een aandachtspunt.

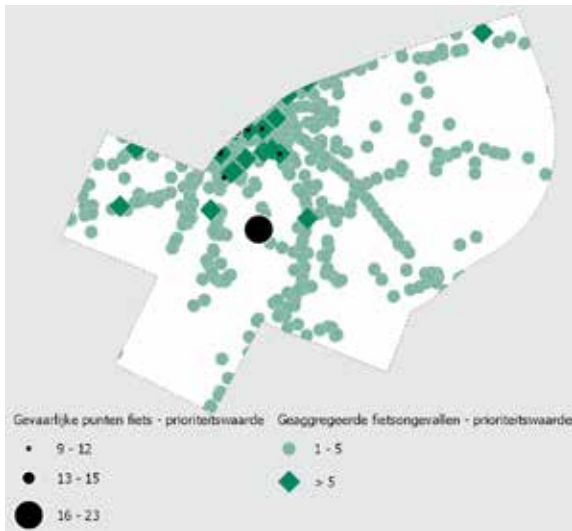
Een bijkomend aandachtspunt bij de realisatiegraad is dat, bij de effectieve gewenste verhoging van het aantal fietsers, de fietsinfrastructuur niet meer zal volstaan. De verwachting is dat in de toekomst de richtlijnen verder zullen bijgestuurd worden om de capaciteit en comfort van de fietsinfrastructuur verder zal moeten verhogen. Het is belangrijk om hier niet vraagvolgend te gaan werken en te ontwerpen op de huidige fietsintensiteiten, maar vraagsturend gaan anticiperen op hogere fietsintensiteiten.



Fietsdensiteit

Uit de fietsdensiteiten komen de bovenlokale functionele fietsroutes langsheen de steenwegen zoals de N9 Brusselsesteenweg en Hundelgemsesteenweg duidelijk naar voren als routes met het hoogst aantal fietsers. Ook het onderliggend wegennet binnen de stedelijke gebieden wordt duidelijk befietst. Vanaf de Gentbrugse Meersen tot aan de Schelde is de fietspassage beperkt.

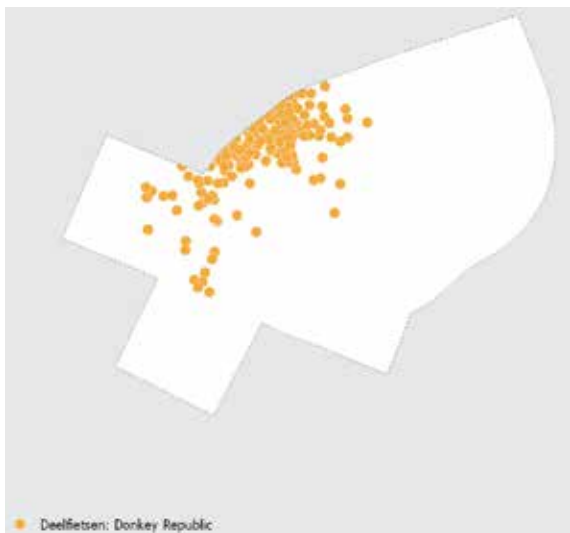
Hoewel de fietssnelwegen in theorie een hogere categorisering kennen dan de functionele fietsroutes, worden zij slechts op bepaalde stukken even intensief gebruikt als de steenwegen.



Locaties waar veel ongevallen gebeuren met fietsers op basis van de ongevallencijfers van Statbel - Algemene Directie Statistiek tussen 2015 en 2017 met bijhorende prioriteitswaarde voor elke locatie met geaggregeerde ongevallen of gevaarlijk punt.

Fietsongevallen

Ook op gebied van fietsongevallen tekenen de N9 Brusselsesteenweg en Hundelgemsesteenweg zich duidelijk af. Naarmate het weefstel stedelijker wordt en er ook grotere aantallen fietsers zich op het onderliggend wegennet bevinden, stijgt ook het aantal fietsongevallen.

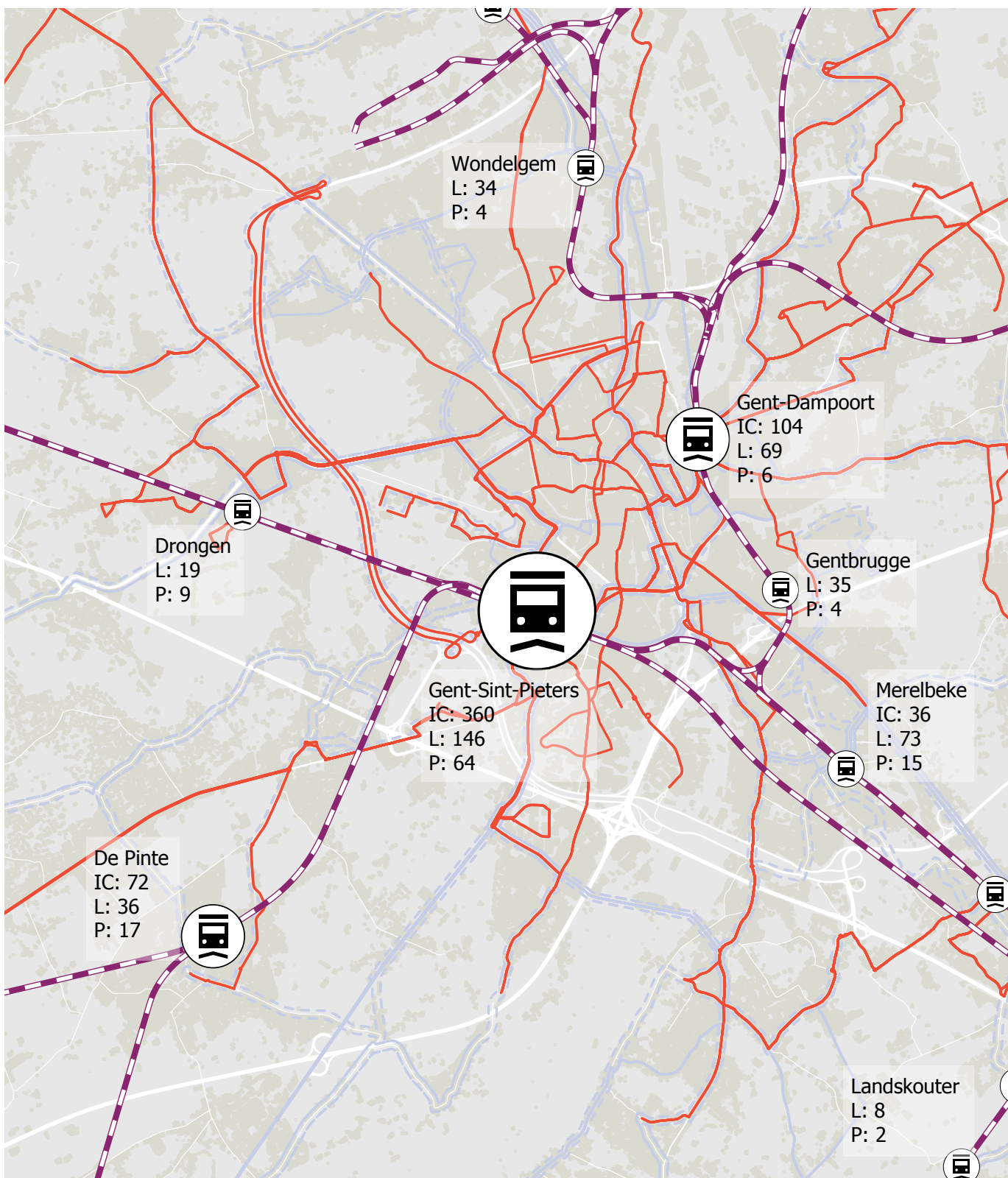


Deelfietsen

Deelfietsen zijn niet enkel een belangrijk onderdeel van de fietsinfrastructuur maar ook van het openbaar vervoer. Ze spelen namelijk een belangrijke rol in "the last mile" tussen de afstaphalte en bestemming. Het gaat hier meestal niet over de first mile tussen woonplaats en vertrekhalte gezien hiervoor meestal de eigen fiets wordt gebruikt.

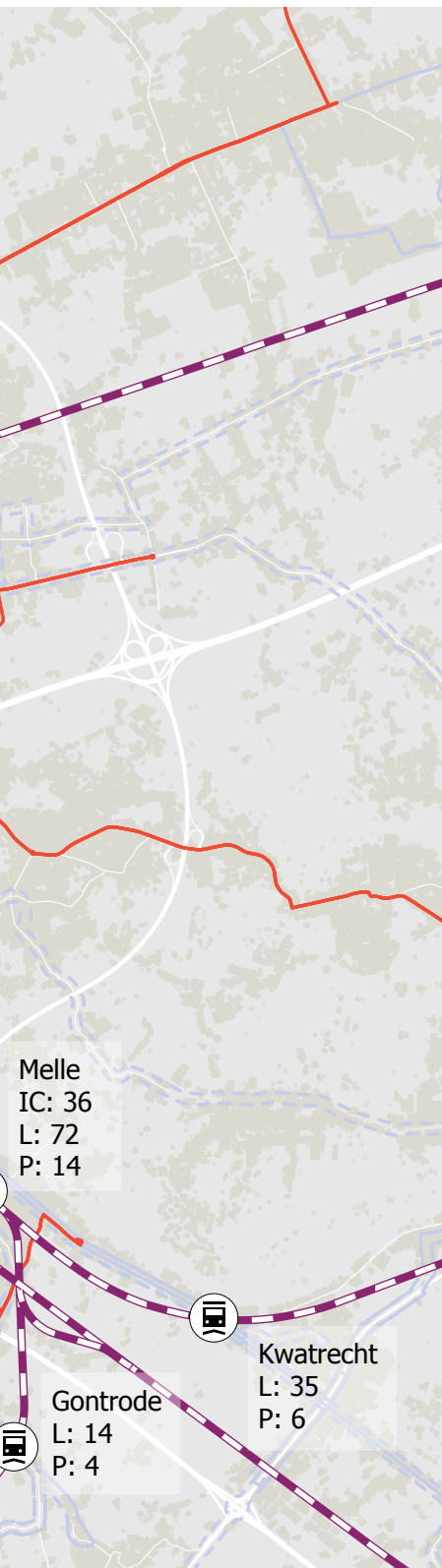
Er zijn geen Bluebikes beschikbaar aan de stations Gentbrugge, Merelbeke en Melle in ons studiegebied, maar wel aan de stations Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort. Het gaat hier om het 'back-to-one' -principe waarbij de deelfiets terug moet gebracht worden naar dezelfde ontleenplek. Ook de Trapido-deelfietsen werken volgens dit principe. Deze fietsen zijn in het onderzoeksgebied beschikbaar op de randparkings: P+R Expo/The Loop, P+R Gentbrugge en P+R Hekers.

Daarnaast biedt Donkey Republic deelfietsen aan volgens het 'back-to-many'-principe. Hierbij dient de ontleende fiets niet terug gebracht te worden naar dezelfde ontleenplaats. De fietsen dienen wel terug gebracht te worden naar vastgestelde drop-off plaatsen en kunnen niet zomaar ergens achtergelaten worden. Momenteel zijn er 200 fietsen beschikbaar. Waar in het gebied ten noorden van het viaduct een goede dekking is aan deze deelfietsen, is dit in het gebied ten zuiden van het viaduct zeer beperkt tot enkele specifieke locaties. Gezien de goede bediening door het openbaar vervoer, zal moeten worden onderzocht of er voldoende potentiële bestemmingen zijn in dit zuidelijk deel om deelfietsen in te zetten voor de last mile tussen de openbaar vervoershalten en bestemmingen.



Netwerk openbaar vervoer

Het netwerk van openbaar vervoer in Gent bestaat uit spoorlijnen, tramlijnen en busdiensten.



Stations - type treinfrequentie (Nmbs)

Aantal opstappers weekdag (telling in oktober '18)

☉ ≤1.000

☐ ≤6.000

☑ ≤60.000

— Spoorwegen (Infrabel)

De Lijn: Streeknet

— Kernnet

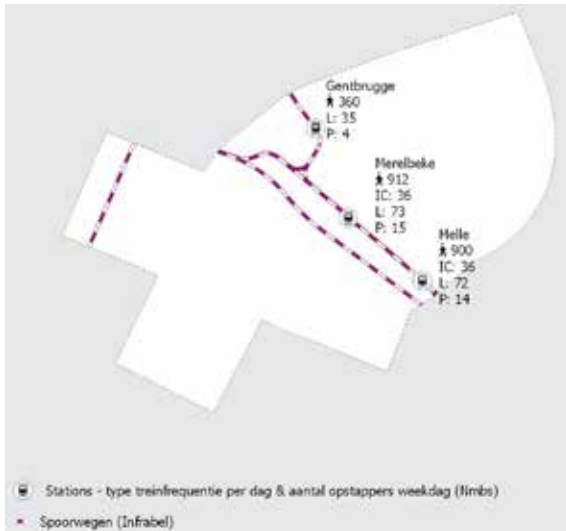
— Aanvullend net

--- Functioneel net

■ Gebouwen

0 1 2 3 Km

Factsheets



Trein - NMBS

Binnen de perimeter liggen de treinstations van Gentbrugge, Merelbeke en Melle. In de nabije omgeving van de perimeter liggen de treinstations Gent-Sint-Pieters en Gent Dampoort.

De spoorlijn L58 kruist het viaduct t.h.v. Henri Perinnelaan. Op deze lijn naar Antwerpen liggen vervolgens de stations Gent-Sint-Pieters, Gentbrugge en Gent-Dampoort. Gent-Sint-Pieters is met 56.189 reizigers per weekdag het drukste station van Vlaanderen, ook Gent-Dampoort (5.699 reizigers/weekdag) wordt door alle 192 treinen bediend die op een weekdag gebruik maken van de lijn. Het station Gentbrugge (480 reizigers/weekdag) wordt bediend door gemiddeld 2 treinen per uur in elke richting. Deze spoorlijn vormt ook een knelpunt voor het goederenvervoer.

Spoorlijn 50 doorkruist eveneens het studiegebied maar kruist het viaduct niet. Op deze niet rechtstreekse lijn tussen Gent-Sint-Pieters en Brussel ligt het station Merelbeke (912 reizigers/weekdag) en Melle (900 reizigers/weekdag).

Specifiek voor infrastructuur van spoorwegen is dat ze weinig flexibel zijn en een grote impact hebben op de dienstverlening die gebruikt van die infrastructuur. Er bestaan meestal weinig opties om een omleiding te voorzien voor een spoorlijn zoals dit met wegvervoer wel kan. Waar een bus en in zekere mate de tram een zekere flexibiliteit hebben naar routekeuze, heeft een spoorlijn dit niet.



Tram en bus - De Lijn

In het kader van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Gent wordt gewerkt aan een nieuw OV-plan dat in voege zal treden vanaf 2022.

De figuur hiernaast 'Netwerk De Lijn' geeft de globale structuur weer van het netwerk, dat is opgebouwd uit een kernnet, een aanvullend net en functioneel net.

Hierbij is de globale structuur en opbouw al wel duidelijk, maar de exacte exploitatie zal nog verder uitgewerkt worden tegen 2022.

Daarom wordt in onderstaande omschrijving wordt nog vertrokken van de huidige situatie.

De Lijn rijdt heeft 3 tramlijnen en 56 verschillende buslijnen binnen de perimeter, waarvan volgende tramlijnen:

- 1** Gent Flanders Expo - Korenmarkt - Gentbrugge Stelplaats
- 2** Zwijnaarde - Melle Leeuw
- 4** Gent uZ - Ledeborg-Stelplaats

Tramlijn 2 ligt in Gentbrugge op de N9 Brusselsesteenweg en gaat dan ook onder het viaduct ter hoogte van het op- en afrittencomplex. Een deel van de voormalige lijn 22 kruist het viaduct en ligt gedeeltelijk onder het viaduct. Op de plaats van de kruising liggen de sporen op maaiveldniveau, daarboven loopt de spoorlijn L58 en daar nog eens boven het viaduct van de E17. Dit gedeelte werd tot 2019 's nachts gebruikt voor het stallen van tramstellen gezien er te weinig plaats is in de naburige stelplaats. Dit is een tijdelijke situatie tot de nieuwe Wissenhage in gebruik genomen wordt. Tot voor kort was

het viaduct ook een belangrijke stelplaats voor bussen van De Lijn. Momenteel worden bussen nu tijdelijks lang onder andere de Driebeekstraat geparkeerd.

De lijn 4 is momenteel beperkt tot de halte Ledeborg wegens de slechte toestand van de sporen. Normaal loopt de lijn verder tot aan de P&R "Moscou". Deze lijn kruist de E17, maar niet het viaduct, t.h.v. de Jozef Vervaekestraat.

Volgende spoorlijnen en openbaar vervoerbundels kruisen of lopen parallel met het viaduct:

Trein:

L 58 Gent Antwerpen

Tram:

2 Zwijnaarde - Melle Leeuw

Gewezen **22** voor opstelruimte van de trams

Bus:

Ter hoogte van de Brusselsesteenweg:

9 Mariakerke Post - Gentbrugge Groeningewijk

20 Gent Zuid - Melle/Oosterzele

27 Dendermonde - Wetteren - Heusden - Gent

28 Dendermonde - Wetteren - Melle - Gent

94 Aalst - Erpe Vijfhuizen-Impe-Oordegem-Melle-Gent

96 Aalst - Erpe Vijfhuizen - Oordegem - Melle - Gent

Bus:

Ter hoogte van de R. Rinskoplaan-Watertorenstraat

9 Mariakerke Post-Gentbrugge Groeningewijk

20 Gent Zuid - Melle/Oosterzele

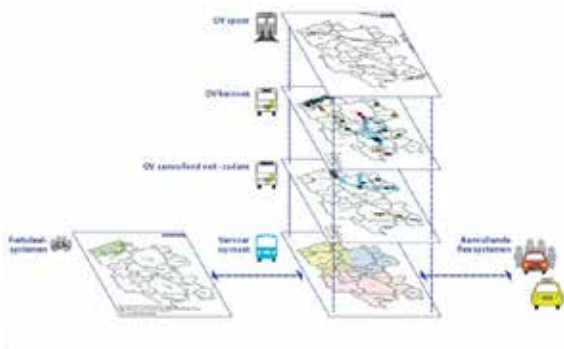
Via de P+R Gentbrugge en P+R Gentbrugge Arsenaal is er een directe uitwisseling tussen het openbare vervoersnetwerken en het netwerk van de hoofdwegen waarvan het viaduct van de E17 deel van uit maakt:

- P+R Arsenaal wordt via de halte "Gentbrugge Arsenaal" bediend door de buslijnen 9,20, 27, 28, 94, 96, 140 en 930.
- De P+R Gentbrugge wordt via de halte "P+R Gentbrugge" bediend door tramlijn 2.

In het kader van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Gent wordt gewerkt aan een nieuw OV-plan dat in voege zal treden vanaf 2022.

Deze overstapmogelijkheden zijn belangrijk voor de multimodaliteit en bijgevolg de bereikbaarheid van een stadsregio. Voor dergelijke overstappunten is het een groot voordeel dat de hoofdweg dicht bij het stedelijk weefsel gelegen is. De tijd, afstand en het aantal overstappen tot het centrum van de stad wordt hierdoor relatief beperkt gehouden. Bovendien wordt de overstapparking bediend door een tramlijn met een gedeeltelijke eigen bedding en met hoge capaciteit. Dergelijke combinaties bieden een groot potentieel en slaagkans.

De andere lijnen die het viaduct kruisen hebben geen interactie op het gebied van netwerkstructuur. Er is wel een interventie tussen de infrastructuren. Wijzigingen bij één van de infrastructuren van een modi zal rekening moeten houden met de randvoorwaarden bij de infrastructuur van de andere modi. Zo zal er bijvoorbeeld rekening moeten gehouden worden met het profiel van vrije ruimte die een spoorweg met zich meebrengt.



Vervoer op maat

In het kader van het OV-plan 2022 zal ook vervoer op maat uitgerold worden. Het vervoer op maat vormt de onderste vervoerslaag van het openbaarvervoersmodel, onder het aanvullend net, kernnet en spoornet.

Niet alleen (pendel)bussen, maar ook deelfietsen, deelauto's en collectieve taxi's behoren tot deze vervoerslaag.

Het vervoer op maat zorgt voor een efficiënte invulling van de lokale vervoersvragen. Het gaat dan om lokale, al dan niet private initiatieven. Het vervoer op maat wordt aangestuurd in de mobiliteitscentrale. Mobipunten vormen de fysieke spil tussen de verschillende soorten vervoer op maat in een bepaalde buurt.

Zowel de uitrol van de verschillende vervoer op maatinitiatieven als de mobiliteitscentrale en de uitbouw van mobipunten is nog in ontwikkeling.

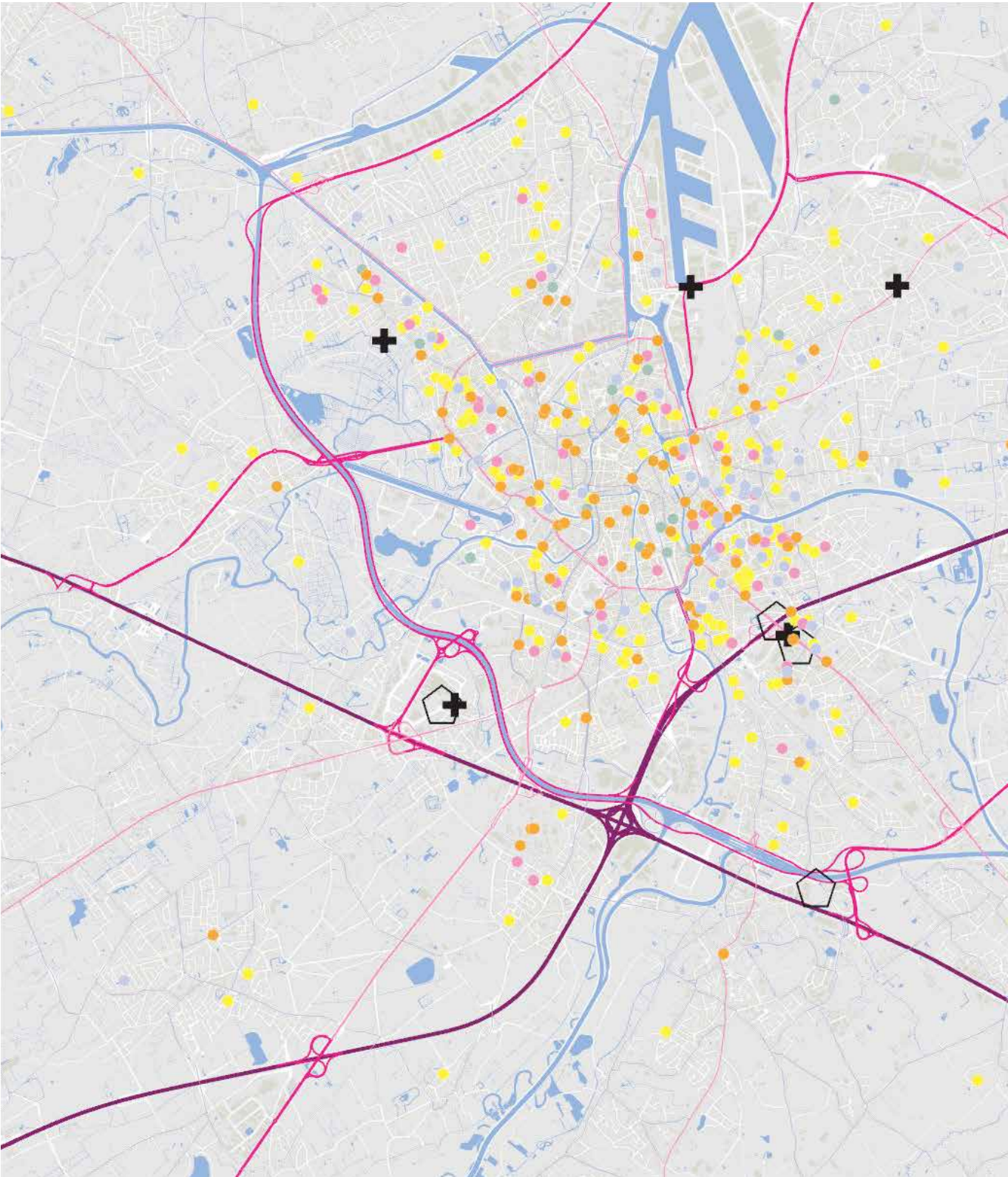




Internationale busverbindingen

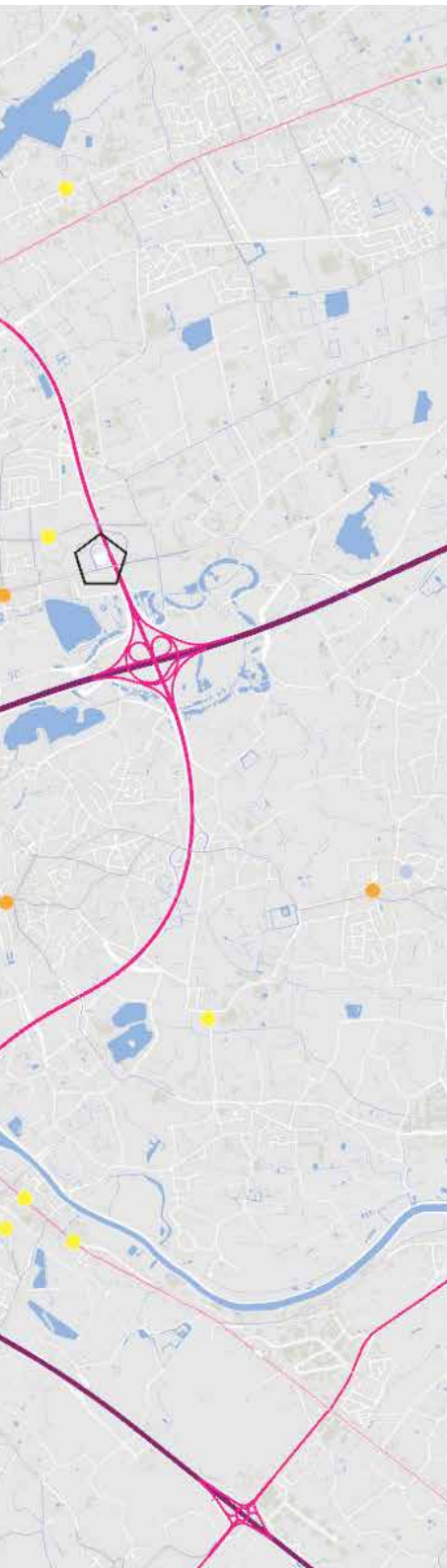
Naast de reguliere bediening van De Lijn verzorgen private vervoerbedrijven ook de (inter) nationale verbinding van Gent met andere steden in binnen en buitenland. Momenteel zijn zowel Flixbus en Eurolines actief in Gent, met als halte Gent Dampoort. Sinds april 2020 werd Eurolines bovendien overgenomen door Flixbus. Er wordt verwacht dat het aanbod nog beter op elkaar afgestemd zal worden en verder zal uitbreiden.

Gelegen langsheen een internationale verbinding (E17), een goede tramverbinding naar Gent en een ruime parkeercapaciteit, heeft de P&R Gentbrugge veel potentie om mogelijks (ook) een halte te vormen voor deze internationale busverbindingen. Aansluitend wordt de parking van Sporthal Driebeek tijdens de wintermaanden gebruikt als vertrekpunt voor bussen naar de skigebieden.



Netwerk gemotoriseerd verkeer

Het huidige netwerk voor gemotoriseerd verkeer bestaat uit hoofd-, primaire, secundaire en lokale wegenis, zoals in het Mobiliteitsplan Gent opgenomen.



- ⬡ Carpoolparking
- + Park&Ride
- Standplaatsen
 - battmobiel
 - cambio
 - cozy-car
 - degage
 - partago
- Wegcategorisering
 - Enkel lokale wegen
 - Enkel secundaire wegen
 - Enkel primaire wegen
 - Enkel hoofdwegen
- Gebouwen
- Water

Schaal: 1:150.000

0 1 2 3 Km

Factsheets



Wegencategorisering

Categorisering van wegen en vrachtroutes

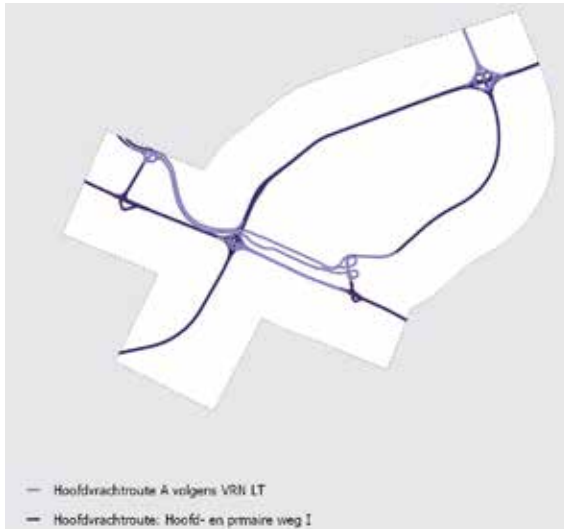
De E17, gecategoriseerd als hoofdweg, maakt deel uit van het Trans-European Transport Network (Ten-t) en is gecategoriseerd als hoofdvrachtroutenet binnen het Vrachtroutenetwerk Vlaanderen (VRN).

Op internationaal niveau verbindt de E17 Rijsel met Antwerpen. Op stadsregionaal niveau kruist de E17 ter hoogte van het klaverblad in Zwijnaarde met de E40, die Oostende met Brussel verbindt, en in Destelbergen met de R4 Gent-Zeehaven.

De R4, ring rond Gent, is tussen Merelbeke en J.F. Kennedylaan gecategoriseerd als primaire weg. Het deel ten zuid van Gent bestaat uit een binnen- en buitenring langsheen de Ringvaart. De B402 legt ter hoogte van deelgebied The Loop de link tussen R4 en E40. De B403 doet dat ter hoogte van Merelbeke.

De B401 injecteert het wegverkeer van de E17 tot binnen de R40-stadsring van Gent tot aan het Zuidpark. Het op- en afritten complex Gentbrugge zorgt voor uitwisseling met het onderliggende wegennet en sluit aan op de Brusselsesteenweg - N9. De N9 heeft op zijn beurt ook aansluiting op de R4 ter hoogte van Melle.

De wegstructuur rond Gent is gebaseerd op 2 ringwegen met dicht bij het centrum, de R40 als stadsring die het verkeer rond het centrum moet verdelen en vermijden dat autoverkeer dwars door het centrum gaat rijden. De R4 vervult dezelfde taak op niveau van de stadsregio. De 2 ringstructuren zijn met elkaar verbonden door de



Vrachtrouten netwerk

radiale inavalswegen die niet tot in het centrum lopen maar stoppen aan de R4O. De E17 ligt echter tussen die 2 ringstructuren, bovendien is er rechtstreeks of onrechtstreeks uitwisseling mogelijk tussen de E17 en R4O, dit is ook logisch maar gezien de ligging ten opzichte van de R4 ontstaat er wel een shortcut die de functie van de R4 ondermijnt.

In het zuiden loopt de R4 parrallel met de E4O en zijn er verschillende uitwisselpunten tussen de 2 die het mogelijk maken dat de structuren de functies van elkaar kunnen overnemen.

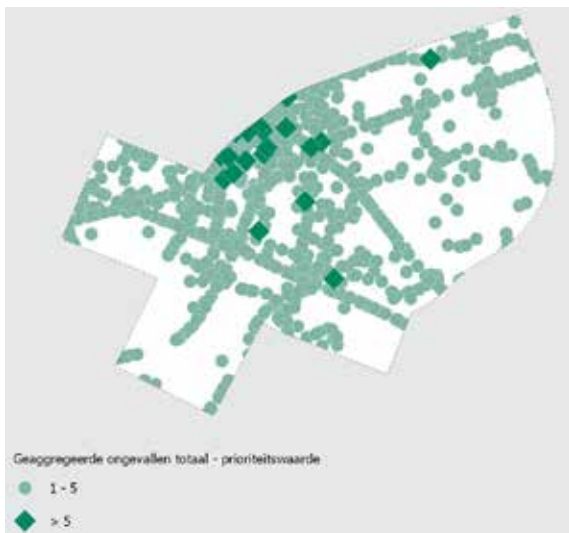
Volgende wegen kruisen of lopen parrallel aan het viaduct:

Secundaire weg type III:

- N9 Brusselsesteenweg

Lokale wegen type III:

- Oude Brusselsesteenweg - Henri Pirennelaan
- Jozef Wautersstraat - Edith Cavellstraat
- Braemkasteelstraat
- Boswachterstraat
- Emiel van Swedenlaan
- Magerstraat- parrallel
- Driebeekstraat - parrallel
- Land van Rodelaan

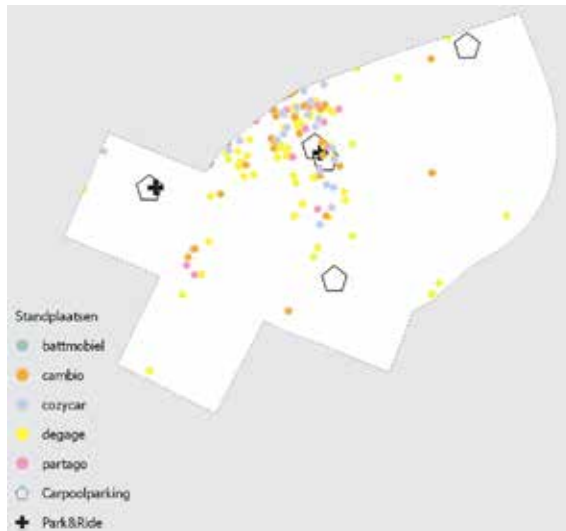


Bron: Ongevallen geaggregeerd per locatie.

Bron: Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Ongevallen

Op de ongevallenkaart zijn duidelijk de contouren van de E40 en E17 als hoofdweg aanwezig en de drukste steenwegen zoals de N9 Brusselsesteenweg en Hundelgemsesteenweg. Door het verhogen van de verkeersveiligheid wordt niet alleen gezorgd voor een verbeterde betrouwbaarheid en robuustheid van het wegennet, het kan op de secundaire en lokale wegen ook zorgen voor een modal shift naar de fiets of te voet.



Autodeelplaatsen

Deelwagens en parkings

Binnen het studiegebied vallen de carpoolparkings van Gentbrugge / Arsenaal, Merelbeke en Destelberge op. De carpoolparkings Gentbrugge en Arsenaal hebben hierbij een bijzondere potenties gezien zij door hun goede bediening door het openbaar vervoer ook als park & ride gebruikt kunnen worden.

Er zijn diverse aanbieders van deelwagens werkzaam in de regio, van organisaties met eigen deelwagens met vaste standplaats of in freefloating, tot organisaties voor het delen van privéwagens. Cambio en Partago zijn veruit de grootste aanbieders in het Gentse. Het privéwageneigen in Gent ligt beduidend lager dan in de omliggende gemeentes. Hier vinden dan ook de meeste mogelijkheden tot autodelen terug, wat zichtbaar is op de kaart.

Deelauto's hebben hun impact op bestaande vervoerssystemen. Ze maken deze bestaande structuren zoals het openbaar vervoer, performanter of vullen ze aan. Er is ook een impact op de infrastructuur. Meer deelauto's betekent minder auto's in het algemeen en dat betekent dat er minder parkeerplaatsen moeten worden voorzien in het stedelijk weefsel.

Plannen en projecten



Vervoerregio's Vlaanderen

Mobiliteitsplan Vlaanderen

Het mobiliteitsplan Vlaanderen is weinig specifiek voor het onderzoeksgebied, maar wel sturend in algemene doelstellingen op middellange (2030) en langer (2050) termijn. De grote lijnen gaan over bereikbaarheid, veiligheid, toegankelijkheid, leefbaarheid en milieu.

Regionaal mobiliteitsplan Vervoerregio Gent

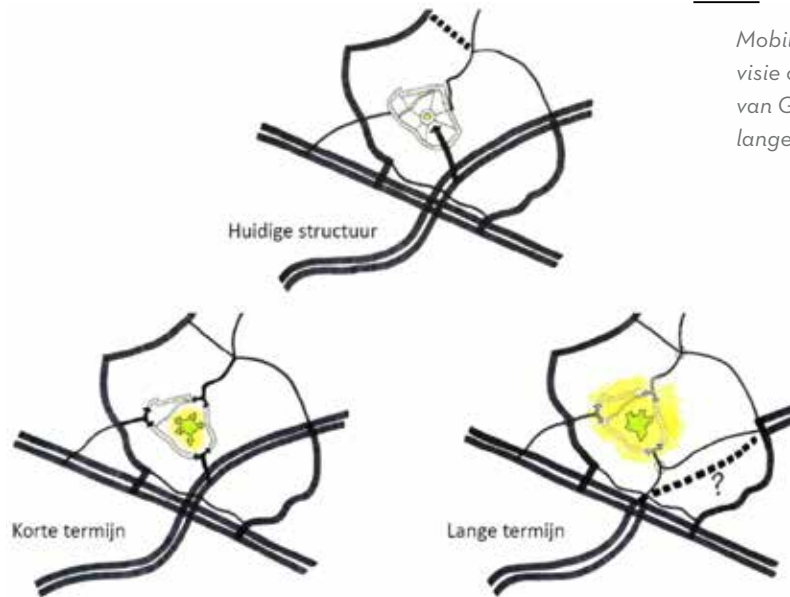
Sinds 1 januari 2019 is Vlaanderen ingedeeld in 15 vervoerregio's. Met de inrichting van vervoerregio's, vervoerregioraden en regionale mobiliteitsplannen hebben de gemeenten nu een kader waarbinnen ze kunnen samenwerken aan mobiliteitsuitdagingen. Vervoerregio Gent omvat 23 gemeenten en telt ongeveer 677.000 inwoners.

De oriëntatienota is een eerste stap in de opmaak van het geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan. De oriëntatienota beschrijft

de bestaande toestand, de 'status quaestionis', van de problemen en oplossingsrichtingen voor het mobiliteits-beleid in de vervoerregio. De oriëntatienota werd in 2020 goedgekeurd.

Het geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Dat plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar vervoersnetwerk uit en stelt maatregelen voor de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en het fietsbeleid voor.

Daarnaast buigt het mobiliteitsplan zich ook over de infrastructuur (wegen, fietswegen, ...) en het goederenvervoer binnen de regio. De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Gent is voorzien in 2022.



*Mobiliteitsplan Gent:
visie op de ontsluiting
van Gent op korte en
lange termijn.*

Mobiliteitsplan Destelbergen (2016)

In de gemeente Destelbergen ligt het knooppunt tussen de E17 en de R4-oost. Beide autosnelwegen maken een verbinding met de E40. De R4 doet dat als primaire weg type I. De E17 doet dat als hoofdweg over het viaduct van Gentbrugge. De afstand tussen beide verbindingen is slechts 3 kilometer. De aanwezigheid van de autosnelwegen op het grondgebied van Destelbergen zorgen voor heel wat geluidsoverlast. De gemeente Destelbergen pleit voor een inperking van deze overlast.

De gemeente Destelbergen sluit zich aan bij de vraag van de stad Gent aan het Vlaams Gewest “om onverwijld een studie op te starten over de toekomstvisie van de link E17 – E40”. De Gemeente Destelbergen vraagt om hierbij de dubbele structuur van E17 en R4 in rekening te brengen, de schade aan het natuurgebied Damvallei maximaal terug te dringen overeenkomstig de doelstelling van het mobiliteitsplan Vlaanderen om de schade aan natuur en milieu terug te dringen) en de geluidsoverlast voor de inwoners te reduceren. Destelbergen wil geen verschuiving van de negatieve effecten, wel een vermindering ervan.

Mobiliteitsplan Gent (2015)

De Stad Gent wil een duurzaam en leefbaar alternatief voor de bestaande B401 en het E17-viaduct in Gentbrugge. Daarnaast wil de stad een kwalitatieve Sifferverbinding in het noorden. Het stadsbestuur aanvaardt niet dat het viaduct van de E17 in Gentbrugge in dezelfde hoedanigheid op dezelfde locatie heropgebouwd wordt, wat niet wil zeggen dat het huidige tracé een probleem vormt.

Op langere termijn biedt het vooropgestelde systeem van de tweeledige ringstructuur en de gewijzigde context voor het E17 viaduct en de B401, in combinatie met een ruimere autoluwe binnenstad, de mogelijkheid om het verkeersnetwerk binnen het gebied R4 gefaseerd te gaan herstructureren met stedelijke boulevardtypes. Stedelijke boulevard laten immers toe om ruimtelijke kwalitatieve (verkeers-) leefbare assen toch nog te combineren met een zekere verkeersfunctie.

Mobiliteitsplan Melle (2019)

Melle geniet van de verkeersinfrastructuur die het grootstedelijk gebied Gent bedient en ontsluit. De gemeente Melle beschikt over een gemakkelijke aansluiting op de autosnelweg E40 door middel van de op- en afrit van de R4 met de Brusselsesteenweg (N9), maar ook de op- en afrit E40 te Merelbeke is bereikbaar vanuit Melle via de Caritasstraat en de Gontrode Heirweg.

Zowel de E40, de R4 als de N42 kampen met congestieproblemen. 's Morgens is dat voornamelijk de N42 en de E40 richting Gent (waardoor ook files ontstaan op de N9 in het centrum van de gemeente), 's avonds is er een capaciteitstekort op het complex R4/E40 te Merelbeke richting Brussel, waardoor fileopbouw ontstaat op de R4 tot aan de N9 Brusselsesteenweg te Melle, maar evenzeer in het centrum van Melle. Oplossingen hiervoor dienen door het Vlaams gewest te worden uitgewerkt (zoals aanleg spitsstrook op E40 tussen Wetteren en Merelbeke, verhogen capaciteit oprit Merelbeke richting Brussel).

Mobiliteitsplan Merelbeke (2013)

De E17 ligt niet op het grondgebied van Merelbeke en maar sluit wel onrechtstreeks aan op het hoger wegennet (E40 en R4) die wel op het grondgebied loopt.

In het mobiliteitsplan worden een aantal toekomstige verkeerinfrastructurele projecten (doortrekking zuidelijke R4 en directe afrit E40 vanuit Oostende) en ruimtelijke projecten (nieuw Arteveldestadion in Gent en bedrijventerrein Eiland in Zwijnaarde) beschreven die het gemeentelijk niveau overstijgen maar een (negatieve) impact kunnen hebben op de verkeersdruk binnen de gemeente. Ondertussen zijn deze projecten reeds uitgevoerd.

Carpoolparkings Vlaanderen

De Vlaamse Overheid wenst inzicht te krijgen in de factoren die het carpoolen stimuleren. Meer bepaald wil ze de mogelijke kritische succesfactoren kennen m.b.t. het gebruik van carpoolparkings in Vlaanderen. Hiertoe werd opdracht gegeven om, vertrekkende van een inventarisatie van potentieel invloedrijke kenmerken (verkeerskundige, ruimtelijk-technische,...), op zoek te gaan naar mogelijke typologieën van carpoolparkings en hoe het eventuele succes van hun gebruik te verklaren valt door de geïnventariseerde kenmerken.

De grootte van de passerende volumes en de relatieve ligging van de parking op het totale traject dragen mee aan het potentieel. Bovendien wordt voor deze indicatieve locaties in zoverre mogelijk onderlinge concurrentie met andere carpoolparkings vermeden.

Netwerk mobipunten

Via het project netwerk mobipunten kunnen gemeenten een mobipunt oprichten in hun gemeente. Een mobipunt is een plek waar verschillende vervoersmogelijkheden aangeboden worden zoals deelfietsen, deelauto's, openbaar vervoer, ...

Binnen het studiegebied hebben volgende gemeenten hierop ingetekend: Destelbergen, Melle en Merelbeke. Het project is lopende, er is nog geen duidelijkheid waar de mobipunten zich zullen situeren.

Parkeerplan Gent

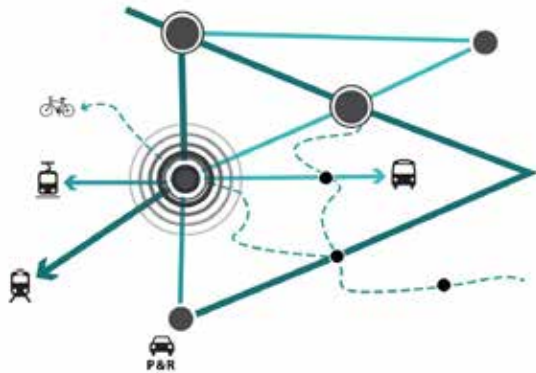
Het parkeerplan geeft een algemeen kader voor fietsparkeren en autoparkeren. Daarnaast wordt nog gewerkt rond maatwerk voor parkeervergunningen, autodelen, elektrische voertuigen, laden en lossen, vrachtwages en touringcars en kiss&ride's. Niet alleen autoparkeren en fietsparkeren komt hier aan bod. Ook worden er parkeerrichtlijnen uitgewerkt om te hanteren bij stadsontwikkelingen.

RUP Dampoort

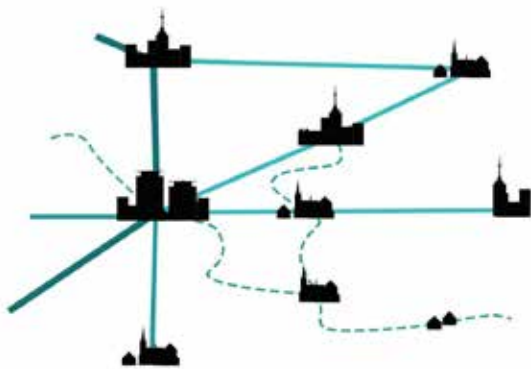
Stad Gent wil de verkeersproblemen rond Dampoort oplossen én de omgeving van het station ombouwen tot een nieuw en volwaardig deel van onze stad. Het station krijgt een prominente rol als knooppunt van openbaar vervoer. Publieke ruimten verbinden het station met de stad en zorgen voor een vlotte overstap tussen trein, tram, bus of fiets. Rond het station is ruimte voor nieuwe bedrijven, gemeenschapsvoorzieningen en woningen.

Het voorontwerp van RUP dat werd goedgekeurd op 15 november 2018 kiest voor het zogenaamde tunnelscenario. In dat scenario komt de R40 langs het spoor te liggen, en rijdt het doorgaand verkeer onder de Dampoort door.

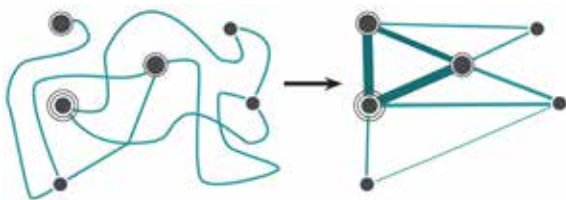
Visies



Combimobiliteit en synchromodaliteit faciliteren
(bron oriëntatienota VVR Gent)



Een gelaagd netwerk ingebed in een duurzaam
ruimtelijk kader (bron oriëntatienota VVR Gent)



Een vraaggericht mobiliteitssysteem met optimale
inzet van vervoers- en financiële middelen (bron
oriëntatienota VVR Gent)

Decreet Basisbereikbaarheid

Het decreet basisbereikbaarheid beschrijft op welke manier mobiliteit de komende jaren in Vlaanderen zal worden vormgegeven. Waar we vroeger vertrokken van het concept 'basismobiliteit', is nu 'basisbereikbaarheid' de leidraad. Het regionaal mobiliteitsplan zal de principes van basisbereikbaarheid toepassen op de Vervoerregio Gent.

Basisbereikbaarheid vertrekt van volgende doelen:

1. Het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen;
2. Combimobiliteit en synchromodaliteit te faciliteren en een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk uit te werken;
3. Alle initiatieven voor collectief aangeboden vervoer of vervoer op maat, inclusief doelgroepenvervoer en collectief aangeboden taxivervoer, te capteren, te integreren en de exploitatievoorwaarden te vereenvoudigen;
4. Een gedeelde verantwoordelijkheid te creëren van de verschillende actoren.

Verder gaat basisbereikbaarheid hand in hand met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, op het gebied van planvorming, financiering, investeringen, onderhoud en exploitatie.

Slim, Veilig en Robuust Wegennet

In opdracht van MOW wordt een visie opgesteld over de uitbouw van een slim, veilig en robuust wegennet. Het robuust wegennet streeft naar een algemene betrouwbaarheid van verbinding, capaciteit en reistijd zowel in reguliere als in afwijkende omstandigheden. Het moet leiden tot een verbeterde doorstroming, een efficiënte afwikkeling van de verschillende vervoersstromen, een verkeersveilig gebruik en de kwalitatieve inbedding in de ruimtelijke omgeving.

De Lage Landen - een toekomstverkenning

Deze studie geeft een goed samenvattend beeld van de werking van de mobiliteitssystemen op gewestelijk en bovengewestelijk schaalniveau. Het geeft een klare visie op mogelijke trendbreukscenario met horizon 2100. Het gaat uit van een reductie en herprogrammering van het wegennet met de komst van zelfrijdende en gedeelde wagens. Deze technologieën mogen niet in concurrentie gaan met duurzamere verkeersmodi, maar er complementair aan werken. De transitie naar het delen van mobiliteit is een collectieve keuze en vraagt om een moeilijke cultuuromslag. Dankzij de nieuwe mobiliteitscultuur ontstaat in de meest verharde delen van de Lage Landen nieuwe ruimte voor speelstraten, pleinen, parken, sportterreinen, recreatie, landschap, water of voedselproductie. De vrijgekomen ruimte schept ook mogelijkheden voor verdichting of stedelijke uitbreiding, wat voorheen, in het dicht bebouwde stadslandschap, quasi onmogelijk was.

Netwerkniveaus	Wegcategorieën		Netwerk structuur	Mazen	Beslissings-niveau	Advies
Hoofdwegennet	Europese Hoofdwegen	EHW	Rasters EHW	Europees	Europa	Vlaanderen
	Vlaamse Hoofdwegen	VHW	Rasters VHW	Vlaams	Vlaanderen	Vervoerregio
Dragend netwerk	Regionale wegen	RW	Rasters RW	Regionaal	Vlaanderen	Vervoerregio
	Interlokale wegen	IW	Rasters UW	Interlokaal	Vervoerregio	Gemeente
Lokaal netwerk	Ontsluitingswegen	OW	Boomstructuren		Gemeente	Vervoerregio
	Erftoegangswegen	EW	OW + EW		Gemeente	Vervoerregio

Opinie

Siferverbinding Gent

De siferverbinding is een kortsluiting van de R4 West en Oost ter hoogte van het Sifferdok (Eurosillo's).

In 2000 verscheen een technische haalbaarheidsstudie van de Siferverbinding. Deze werd echter nadien niet geofficialiseerd. De conclusies van de haalbaarheidsstudie worden door verschillende actoren in vraag gesteld en een nieuwe haalbaarheidsstudie met nieuwe tracés dringt zich op. Rekening houdend met de geschatte kostprijs van het project wordt gewerkt met een planhorizon van 2050 voor de effectieve realisatie.

Hoe kan een infrastructuurproject op Gents grondgebied de bereikbaarheid in de regio en de doorstroming op het hoofdwegennet verbeteren, voor zowel personenverkeer als vrachtverkeer?

Kiemen voor transitie

Performante netwerken

Opdat de verschillende locaties vlot en veilig bereikbaar zijn wordt een kwaliteitssprong vooropgesteld op de verschillende netwerken van de verschillende vervoersmodi.

Voor de voetgangers en fietsers wordt ingezet op goede voetpaden voor de voetgangers en en comfortabele fietsinfrastructuur. Door het succes van de fietssnelwegen is een transitie in gang gezet, waarbij de geldende richtlijnen niet meer voldoende blijken, en waarbij de nood zich opdringt aan grotere dimensionering. Door het voorzien van kwalitatief hoogwaardige infrastructuur kunnen op een snelle en veilige manier fietsverplaatsingen over langere afstand worden afgelegd, waardoor de fiets een volwaardig alternatief vormt voor de auto op kortere afstanden tot 20 à 30 km.

Het is vooral door het gebruik van elektrische fietsen dat de actieradius van fietsers merkbaar is vergroot.

Voor het openbaar vervoer wordt ingezet op betrouwbaarheid, snelheid en comfort op de grote assen van het kernnet en aanvullend net en vlotte overstappen. Enkel door het openbaar vervoersysteem voldoende performant en coherent te maken, zal het aantal openbaar vervoergebruikers kunnen stijgen.

Ook voor het gemotoriseerd verkeer blijft het belangrijk om de bereikbaarheid van economische knooppunten en poorten te garanderen. Het is niet de bedoeling om de files op te lossen, maar te streven naar een hogere betrouwbaarheid, voorspelbaarheid en verkeersveiligheid.



Performante netwerken voor verschillende vervoersmodi.

Verdere uitbouw van mobipunten

Gegeven de vele netwerken die de omgeving van het viaduct doorkruisen, zijn er diverse mogelijkheden om mobipunten in te bouwen waar deze netwerken verknopen. Er zijn reeds een aantal carpoolparkings en P+R's uitgebouwd. Ook is er reeds een ruim aanbod aan initiatieven.

De bestaande P+R Gentbrugge, de P+R Gentbrugge Arsenal en het station van Gentbrugge zijn eigenlijk al mobipunten avant la lettre op regionaal niveau en kunnen als dusdanig verder uitgebouwd worden. Ook op wijkniveau dienen daarnaast mobipunten op lokale schaal uitgewerkt te worden. Er is reeds een breed aanbod aan deelfietsen, deelwagens, laadpunten en taxiplaatsen binnen het studiegebied aanwezig. De uitdaging ligt erin om deze voorzieningen en de knooppunten van de netwerken te integreren in een coherent en gebiedsdekkend netwerk van mobipunten.

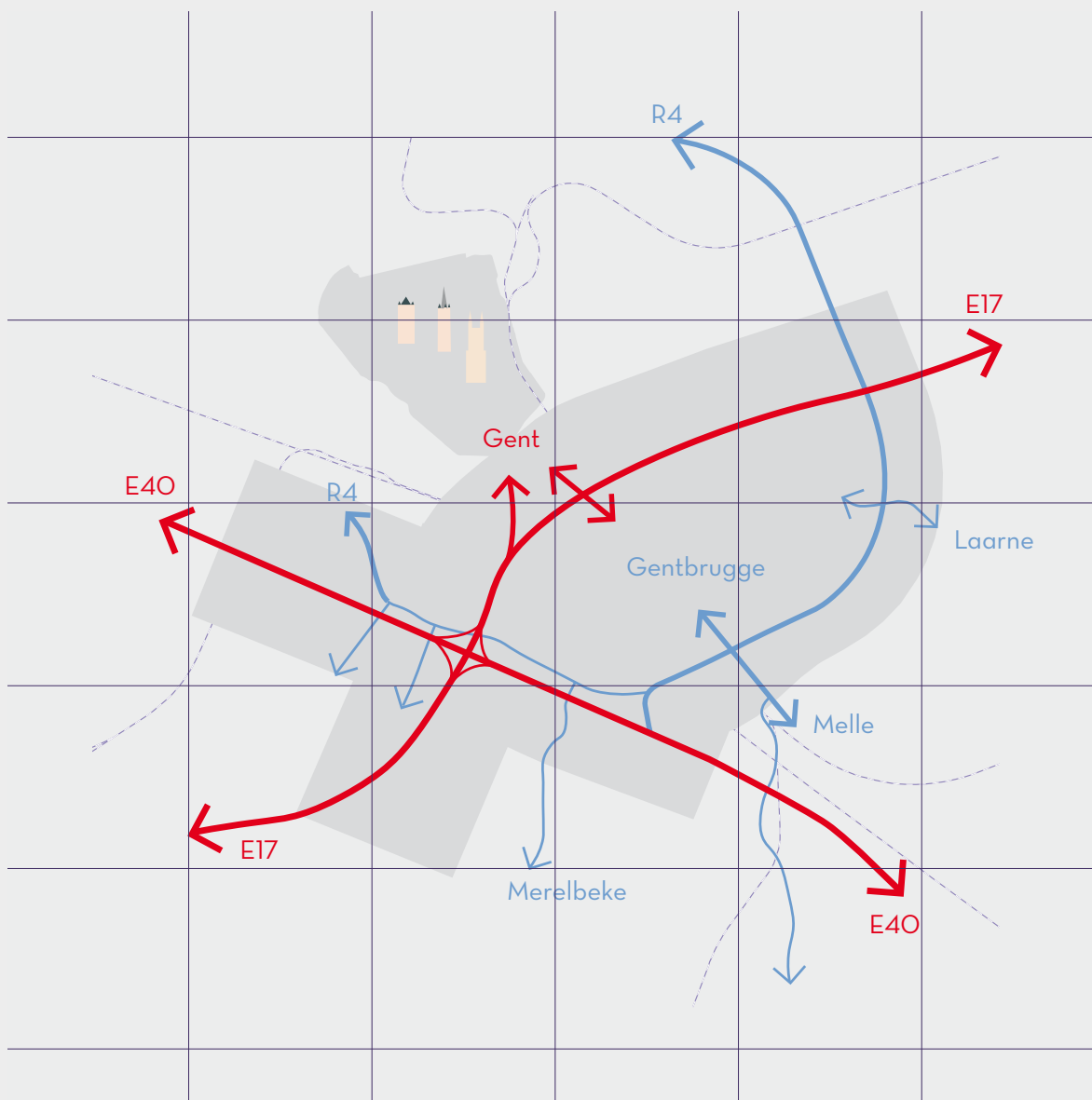


E40, E17 en R4 als coherent systeem

MOW Vlaanderen werkt momenteel aan de opmaak van een nieuwe wegcategorisering voor Vlaanderen, onder impuls van de principes van het robuust wegennet.

De Vervoerregio Gent werkt momenteel aan een Regionaal Mobiliteitsplan dat een advies zal uitbrengen over de selecties van de Vlaamse Hoofdwegen en regionale wegen en zelf beslist over de interlokale wegen. Het is onduidelijk welke standpunten en beslissingen de Vervoerregio hierin zal innemen.

Voor het studiegebied van het viaduct is het belangrijk hoe de E17 en R4 zich tot elkaar zullen verhouden en daarnaast welke rol de E40 hierin opneemt. Zal dit systeem eerder functioneren als een maas E17-E40-R4 (robuust wegennet), of eerder blijven als een hoofdstructuur van twee kruisende hoofdwegen E17 x E40 waar de R4 een meer regionalere functie inneemt?



Hoe kan een infrastructureurproject op Gents grondgebied een hefboom zijn voor een modal shift?

Stromen.

In het hoofdstuk stromen maken we een analyse hoe het systeem van de E17 en R4 functioneert. Welke rollen vervult de E17 en R4, en hoe verhouden zij zich tot het onderliggend wegennet?

Op basis hiervan kan bepaald worden waar de knelpunten en kansen liggen om de modal split te verduurzamen.

Factsheets

Hoe functioneert het systeem E17 en E40?

wegvak	richting	voertuigen/ etmaal	aandeel vracht
E17	Antwerpen	60.696	24,36 %
Viaduct	Rijsel	64.251	22,94 %
R4 Oost	Destelbergen	26.362	13,04 %
Laarne	Merelbeke	25.622	12,30 %

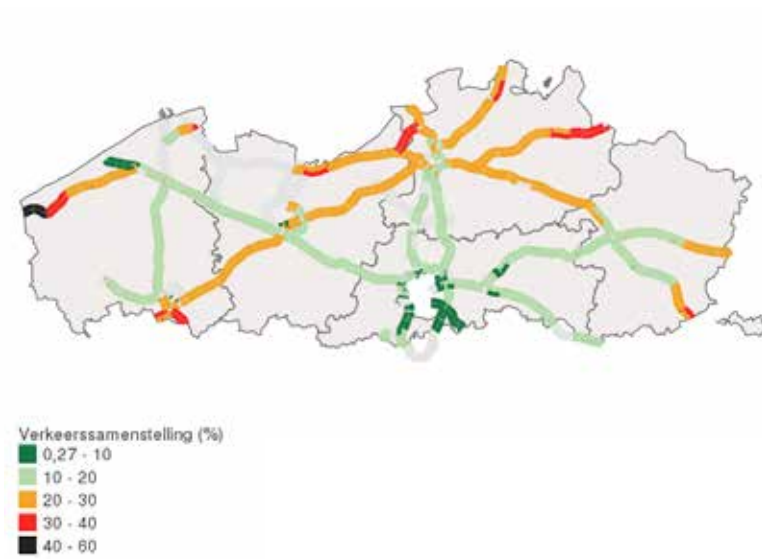
Tabel 2.1-1:
Intensiteit E17 en R4

Voertuigen per etmaal

Met ongeveer 60.000 voertuigen per richting zijn de intensiteiten van het verkeer op het viaduct van de E17 vergelijkbaar met de overige hoofdwegen van de Vlaamse Ruit. Voor de stadsregio Gent gaat het hier over de E17 en E40, die verknopen in de wisselaar van Zwijnaarde. De Figuur 2.1.1 Verkeersvolume per etmaal illustreert dat de hoofdwegen tussen Antwerpen, Brussel en Gent de grootste verkeersvolumes verwerken. Een gemiddeld vrachtaandeel van 23% ligt in de lijn van de selectie van de E17 als hoofdvrachtroute tussen Antwerpen en Rijsel. De vrachtroute tussen Rijsel en Antwerpen over de E17 is zeer duidelijk af te lezen op de Figuur 2.1.2: Verkeerssamenstelling.

De intensiteiten op de R4 Oost tussen de E17 en E40 ter hoogte van Laarne zijn beduidend lager met ongeveer 25.000 voertuigen per rijrichting, en liggen in de lijn met haar selectie als primaire weg. Het aandeel vrachtverkeer is ook duidelijk lager.

De verkeersvolumes en de verkeerssamenstelling op de E17 en R4 is volledig in lijn met hun categorisering als hoofdweg en primaire weg, en de selectie van de E17 als vrachtroute tussen Rijsel en Antwerpen.



Verkeerssamenstelling

Oktober 2019

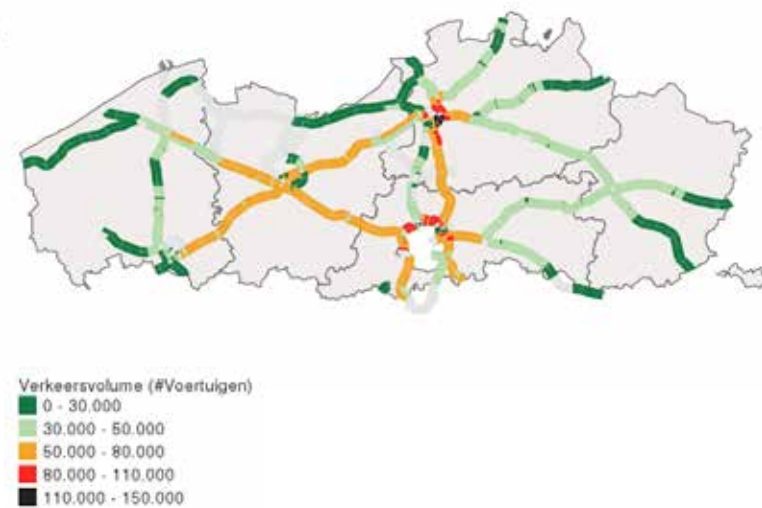
Aggregatieniveau: Segment

Dagdeel: OOu - 24u

Dagtype: Werkdag-schooldag

Voertuigklasse: Vrachtwagens

Wegcategorie: Hoofdrijbaan



Verkeersvolume

Oktober 2019

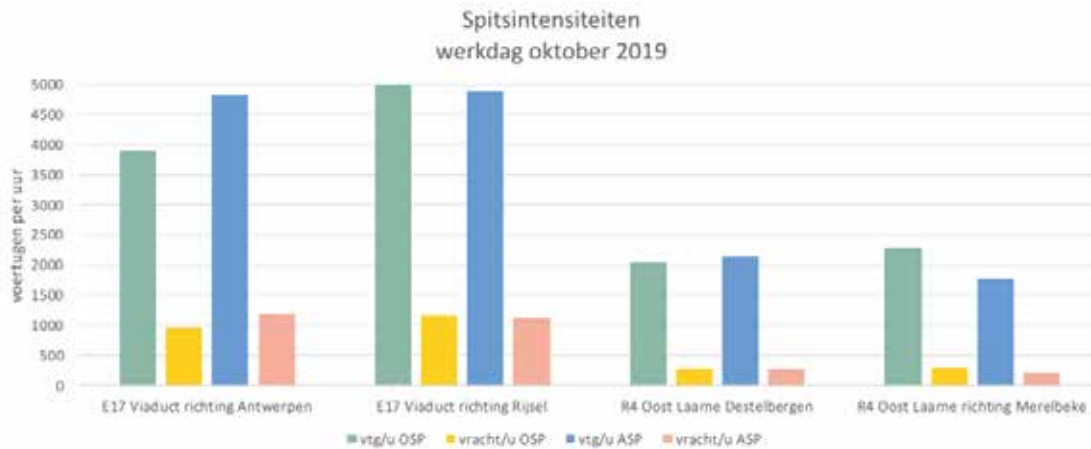
Aggregatieniveau: Segment

Dagdeel: OOu - 24u

Dagtype: Werkdag-schooldag

Voertuigklasse: Alle voertuigen

Wegcategorie: Hoofdrijbaan



wegvak	richting	personenwagens		vracht		PAE/u	
		OSP	ASP	OSP	ASP	OSP	ASP
E17	Antwerpen	2944	2944	948	1172	4840	5985
Viaduct	Rijsel	3852	3852	1147	1119	6146	5995
R4 Oost	Destelbergen	1784	1784	268	279	2320	2418
Laarne	Merelbeke	2010	2010	282	218	2574	1989

De PAE of personenautoequivalent is een meeteenheid die wordt gebruikt bij het bepalen van de intensiteit of capaciteit van een weg. Aangezien vrachtwagens meer plaats innemen op de weg dan niet-vrachtwagens en deze bijgevolg een verhoudingsgewijs groter deel van de beschikbare wegcapaciteit innemen worden vrachtwagens vaak omgezet naar personenwagenequivalenten. Hierbij wordt 1 vrachtwagen gelijk gesteld aan X personenwagenequivalenten. In de literatuur varieert de waarde van X. In Vlaanderen wordt hiervoor de waarde 2 gebruikt.

Spitsintensiteiten

Vertrekkende van het aantal voertuigen per etmaal en het aandeel vrachtverkeer, berekent Tabel 2.1 2: Spitsintensiteiten hoeveel PAE (personenauto-equivalenten) per uur passeren in de ochtendspits (OSP) en in de avondspits (ASP).

In de ochtendspits is de dominante stroom richting het zuiden, de avondspits is dominant richting het noorden. De verschillen zijn beperkt.

De vraag die zich stelt is of deze dominante spitsstromen ook als maatgevend moeten beschouwd worden voor de configuratie van de toekomstige infrastructuur. Dit is een vraagvolgende beleid.

Het is onduidelijk in welke mate de intensiteiten mee zullen stijgen bij een verhoging van de capaciteit. Immers wanneer de capaciteit verhoogt, daalt de weerstand en kan bijkomende verkeer aangetrokken worden. Dit bijkomende verkeer kan verschuiven vanuit het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet, van het openbaar vervoer of de fiets naar autoverkeer of een nieuwe verplaatsing zijn. Omgekeerd kan een daling van de capaciteit als gevolg hebben dat verkeer ongewenst verschuift naar het onderliggend wegennet, dat het openbaar vervoer of de fiets als alternatief geldt of dat de verplaatsing niet of op een ander moment wordt gemaakt.

Het infrastructuurproject biedt de kans om via het beschikbaar stellen van de capaciteit sturend te gaan werken voor de verschillende stromen.

Bij het beoordelen van de hypothesen dient dan ook onderzocht te worden of en in welke mate een verandering van capaciteit andere verschuivingen zal induceren.

Verzadiging

Verzadiging berekent de intensiteit/capaciteit verhouding (IC-waarde) en de resulterende verzadigingsgraad voor beide spitsuren.

wegvak	richting	rijstroken	capaciteit	PAE/u		IC		uren verzadigd
				OSP	ASP	OSP	ASP	
E17	Antwerpen	3	5.400	4.840	5.985	90 %	111 %	12
Viaduct	Rijssel	3	5.400	6.146	5.995	114 %	111 %	12
R4 Oost	Destelbergen	2	3.600	2.320	2.418	64 %	67 %	7
Laarne	Merelbeke	2	3.600	2.574	2.574	71 %	55 %	6

De beschikbare capaciteit van E17 is onvoldoende hoog om de spitsintensiteiten te verwerken. Een resulterende verzadigingsgraad van 12u is eveneens zeer hoog. Op de R4 is de IC-verhouding in evenwicht: er is geen sprake van overbelasting, maar ook geen onderbenutting van de capaciteit. Een resulterende verzadigingsgraad van 6 à 7 uur op de R4 is aanvaardbaar.

Desondanks het feit dat er in theorie op de R4 voldoende capaciteit beschikbaar is, kan er toch congestie optreden in de praktijk. Vermoedelijk spelen de vele weefbewegingen van en naar de op-en afrittencomplexen met de E4O een rol hierin. De congestie die optreedt op de E4O, slaat dan terug tot op de R4.

Om de relatie tussen de E17 en R4 in zijn totaliteit inzichtelijk te maken, dient ook onderzoek uitgevoerd te worden naar de afwijkingen op de E4O. Dit kan in functie van de op te stellen hypothesen in volgende fase.

De capaciteit geeft weer hoeveel PAE maximaal een wegvak kan rijden, tot het wegvak volledig verzadigt. In deze studie zal als richtwaarde 1800 pae/u genomen worden per rijstrook. Deze richtwaarde varieert afhankelijk van de weerscondities, opbouw van de weg, soort verkeer, enz.

De I/C-verhouding is de verhouding van de intensiteit tot de capaciteit en is een indicator hoe congestie- of filegevoelig een wegvak is. Vanaf een I/C-verhouding van 70% zal er op bepaalde momenten congestie optreden. Hoe meer de intensiteit de capaciteit nadert of zelfs overschrijdt, hoe meer structurele filevorming zal optreden.

De resulterende verzadigingsgraad op de figuur is uitgedrukt in aantal uur. Deze waarde geeft aan hoeveel uur per dag de volledige beschikbare wegvakcapaciteit nodig is om de huidige verkeersvolumes te kunnen verwerken. Een segment wordt als verzadigd beschouwd wanneer de verzadigingsgraad 10 uur of meer bedraagt.

Type verkeer doorheen de perimeter

Om in de volgende fase de juiste hypotheses te kunnen formuleren over mogelijke ingrepen of rerouteringen op het hoofdwegennet, is het belangrijk het aandeel doorgaand bovenlokaal verkeer op de verschillende wegvakken te kennen.

- Wat is de herkomst en bestemming van het verkeer op het E17-viaduct?
- Wat is de herkomst en bestemming van het verkeer op de R4?
- Hoeveel % verkeer op de E17 rijdt door van voor Destelbergen tot na De Pinte en vise versa?
- Wat is de herkomst en bestemming van het verkeer op de N9 ter hoogte van het viaduct en het op- en afrittencomplex?



Methodiek selected linkanalyse (SLA)

Een manier om dit te bepalen is een SLA of selected linkanalyse. Hierbij wordt visueel in kaart gebracht, wat de bestemmingen en herkomsten zijn van dit verkeer en wat de gebruikte route is.

Deze SLA's worden uitgevoerd voor het verkeer op de E17 ter hoogte van het viaduct, voor het verkeer op de E17 ten noorden van Destelbergen, voor het verkeer op de R4 tussen Laarne en Melle en voor het verkeer op de N9 Brusselsesteenweg.

In de verwerking van de SLA's wordt onderscheid gemaakt tussen bovenokaal verkeer dat in principe niet stopt in de regio Gent (de perimeter), en bestemmingsverkeer dat een bestemming of herkomst in de perimeter heeft. Hiertoe werd een arbitraire opdeling gemaakt van bovenlokaal en bestemmingsverkeer:

Bovenlokaal verkeer:

Hoofdwegen zuid:

- Verkeer dat op de E40 of E17 rijdt tot voorbij knooppunt Zwijnaarde

Hoofdwegen noord:

- Verkeer dat op de E17 rijdt tot voorbij knooppunt Destelbergen

Bestemmingsverkeer:

- R4 Oost richting haven
- Afrit Gent Centrum: B401 richting Gent Centrum
- Afrit Gentbrugge: lokaal verkeer Gentbrugge
- Onsluiting Melle, Oosterzele, Merelbeke en Zuidelijke mozaïek.

spits	richting	Totaal PAE/u	Hoofdweg zuid	Afrit Gent Centrum	Afrit Gentbrugge	R4 Oost Haven	Hoofdweg Noord
OSP	Kortrijk	5.660	63 %	10 %	7 %	9 %	84 %
ASP	Kortrijk	5.420	69 %	7 %	9 %	14 %	79 %
OSP	Antwerpen	5.060	75 %	5 %	8 %	12 %	82 %
ASP	Antwerpen	5.520	60 %	16 %	7 %	11 %	81 %
		21.660	66 %	9 %	8 %	12 %	82 %

*Selected linkanalyse ter hoogte
van het viaduct E17.*

Type verkeer op E17 ter hoogte van viaduct

Het merendeel (82%) van het verkeer op de E17 ter hoogte van het viaduct heeft aan de zijde van Antwerpen zijn herkomst of bestemming richting Antwerpen en is doorgaand verkeer. Slechts een beperkt deel verkeer (10%) maakt de beweging R4 Oost - E17 richting of vanuit de haven

Aan de zuidelijke zijde van het viaduct is twee derde (66%) van het verkeer doorgaand verkeer richting of afkomstig van de E17 richting Kortrijk of de E40 richting kust.

Een tiende (9%) van het verkeer op de E17 ter hoogte van het viaduct is gericht op de afrit Gent Centrum, er zit een dominante stroom Gentinwaarts in de ochtendspits en Genuitwaarts in de avondspits. Opnieuw ongeveer een tiende (8%) van het verkeer op de E17 ter hoogte van het viaduct gebruikt de op- of afrit van Gentbrugge, er zit weinig verschil tussen de op- en afritten.



SLA Viaduct E17 richting Kortrijk OSP (ochtendspits)



SLA Viaduct E17 richting Kortrijk ASP (avondspits)



SLA Viaduct E17 richting Antwerpen OSP (ochtendspits)



SLA Viaduct E17 richting Antwerpen ASP (avondspits)

Bovenstaande analyse geeft een indicatie van de bestemming of herkomst op het verkeer op de E17 ter hoogte van het viaduct, maar geeft niet aan hoeveel van het bovenlokaal verkeer de beweging hoofdweg – hoofdweg maakt en dus geen bestemming heeft in de regio van Gent. Dit is verkeer op het viaduct dat ofwel de E17 afrijdt, ofwel uitwisselt met de E40 richting de kust of (beperkt) richting Brussel. Om dit doorgaand verkeer te bepalen wordt de herkomst en bestemming van het verkeer op de E17 ten noordoosten van Destelbergen (zijde Antwerpen) geanalyseerd.

Van het verkeer op de E17 ter noorden van Destelbergen

- Is meer dan de helft (56%) doorgaand verkeer van of naar de E17 of de E40
- Is er amper (15%) uitwisseling met de R4
- Neemt 7% de afrit Gent Centrum
- Neemt 6% de afrit GentBrugge

Hoewel via signalisatie wordt aangeraden om voor de beweging tussen de E40 zijde Brussel en E17 richting Antwerpen de R4 te volgen, blijft het aantal voertuigen dat deze beweging effectief maakt, zeer beperkt.

spits	richting	Totaal PAE/u	Hoofdweg zuid	Afrit Gent Centrum	Afrit Gentbrugge	R4 Oost Zuiden	R4 Oost Haven	Hoofdweg Noord
OSP	Kortrijk	5.630	55 %	7 %	5 %	7 %	6 %	100 %
ASP	Kortrijk	5.370	57 %	5 %	6 %	10 %	7 %	100 %
OSP	Antwerpen	5.310	62 %	3 %	6 %	11 %	6 %	100 %
ASP	Antwerpen	5.460	51 %	13 %	6 %	10 %	5 %	100 %
		21.770	56 %	7 %	6 %	9 %	6 %	100 %

*Selected linkanalyse op de E17 ten
noorden van Destelbergen.*



Alleen rijden op het viaduct tijdens de COVID-19
maatregelen is een uitzonderlijke beleving.
(Foto genomen in Maart 2020)



SLA E17 noord richting Kortrijk OSP (ochtendspits)



SLA noord richting Kortrijk ASP (avondspits)



SLA E17 noord richting Antwerpen OSP (ochtendspits)



SLA E17 noord richting Antwerpen OSP (ochtendspits)

spits	richting	Intensiteiten viaduct E17 (PAE)	intensiteiten doorgaand (PAE)	aandeel doorgaand verkeer	intensiteiten bestemmingsverkeer (PAE)	aandeel bestemmingsverkeer
OSP	Kortrijk	5.660	3070	54 %	2590	46 %
ASP	Kortrijk	5.420	3080	57 %	2340	43 %
OSP	Antwerpen	5.060	3270	65 %	1790	35 %
ASP	Antwerpen	5.520	2270	50 %	2750	50 %
		21.660	12190	56 %	9470	44 %

*Berekening doorgaand verkeer
op viaduct E17.*

Bovenstaande Tabel 2.1-6: Berekening doorgaand verkeer op viaduct E17 geeft in absolute aantallen het doorgaand verkeer tussen enerzijds de E17 ten noorden van Destelbergen en anderzijds de E17 ten zuiden van Zwijnaarde, de E40 ten westen van Sint-Denijs-Westerm en zeer beperkt de E40 ten oosten van Wetteren.

De verhouding van deze intensiteiten tot het totaal aantal verkeer op de E17 ter hoogte van het viaduct geeft weer hoeveel percent verkeer op het viaduct noch herkomst noch bestemming heeft in Gent en doorgaand verkeer is.

De conclusie van deze analyse is dat 56% van het verkeer op de E17 ter hoogte van het viaduct doorgaand verkeer is en 44% bestemmingsverkeer. Indien het bovenlokaal verkeer zou worden ontdebeld van het bestemmingsverkeer zijn telkens 2 rijstroken per richting nodig.

Type verkeer op R4 ter hoogte van de Scheldekruising

Op de R4 aan de zijde van Destelbergen is slechts een derde (27%) bovenlokaal verkeer dat rijdt naar de E17 richting Antwerpen. Een groter deel (41%) rijdt via de R4 Oost richting de haven.

Aan zuidelijke zijde rijdt een derde (33%) richting de E40 richting Brussel of richting de kust. Het merendeel van het verkeer (66%) is bestemmingsverkeer van de gemeenten Melle, Merelbeke, Oosterzele of de gemeenten in de zuidelijke mozaïek. Op de R4 ter hoogte van de Scheldekruising is het aandeel bovenlokaal veel kleiner dan op de E17, en dat er veel meer bestemmingsverkeer is.

Opvallend hierbij zijn de stromen die zich duidelijke aftekenen langsheen de steenwegen doorheen Merelbeke en Oosterzele. Ter illustratie wordt hierna één van de selected links weergegeven waarop deze relaties met Merelbeke en Oosterzele goed zichtbaar zijn.

We concluderen hieruit dat het verkeer op de R4 in vergelijking tot het verkeer op het viaduct van de E17 veel meer bestemmingsverkeer bevat en dient ter ontsluiting van de omliggende regio. Zij is een regionale verdeelschijf voor het verkeer komende van de gemeenten Melle, Merelbeke, Oosterzele en de gemeenten in de zuidelijke mozaïek.

Daar tegenover staat dat de E17 meer gericht is op het bovenlokaal doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer richting Gent Centrum (via afrit Gentbrugge, Gent Centrum en mogelijks ook UZ Gent).

Dit functioneren staat volledig in lijn met hun wegencategorisering als respectievelijke hoofdweg of primaire weg.

spits	richting	Totaal vtg/u	Hoofdweg zuid	rand- gemeenten	R4 Oost Haven	Hoofdweg Noord
OSP	Destelbergen	1690	27 %	71 %	51 %	32 %
ASP	Destelbergen	1790	31 %	69 %	43 %	32 %
OSP	Merelbeke	2180	41 %	59 %	33 %	18 %
ASP	Merelbeke	1440	31 %	69 %	40 %	31 %
		7100	33 %	66 %	41 %	27 %

*Selected linkanalyse op de R4 ter
hoogte van de Scheldekruising*



SLA R4 richting Kortrijk OSP (ochtendspits)



SLA R4 richting Kortrijk ASP (avondspits)



SLA R4 richting Antwerpen OSP (ochtendspits)



SLA R4 richting Antwerpen ASP (avondspits)

Type verkeer op het op- en afrittencomplex Gentbrugge

Om een zicht te krijgen op de werking van het op- en afrittencomplex Gentbrugge wordt een SLA uitgevoerd van het verkeer dat gebruik maakt van het op- en afrittencomplex Gentbrugge.

Voor verkeer van en naar de E17 zijde Antwerpen is de verdeling als volgt:

spits	locatie	Totaal vgt/u	N9 zijde Gent	N9 zijde Melle	LV Rode Laan	R4 Oost Haven	Hoofdweg Noord
OSP	Afrit noord	370	41 %	24 %	35 %	14 %	76 %
OSP	Oprit zuid	520	62 %	23 %	15 %	17 %	69 %
ASP	Afrit noord	470	34 %	32 %	34 %	19 %	70 %
ASP	Oprit zuid	540	54 %	28 %	19 %	13 %	81 %
		1900	48 %	27 %	25 %	16 %	74 %

*Selected linkanalyse complex
Gentbrugge zijde Antwerpen.*

Voor verkeer van en naar de E17 zijde Kortrijk is de verdeling als volgt:

spits	locatie	Totaal vgt/u	Hoofdweg Zuid	Afrit Gent Centrum	N9 zijde Gent	N9 zijde Melle	LV Rode Laan
OSP	Oprit noord	1180	48 %	10 %	25 %	40 %	36 %
OSP	Afrit zuid	1170	69 %	3 %	12 %	38 %	50 %
ASP	Oprit noord	960	59 %	3 %	23 %	51 %	29 %
ASP	Afrit zuid	1280	63 %	5 %	9 %	53 %	27 %
		4590	60 %	5 %	17 %	46 %	35 %

*Selected linkanalyse complex
Gentbrugge zijde Kortrijk.*

Aan de zijde van Antwerpen is driekwart (74%) bovenlokaal verkeer richting Antwerpen. Aan de zijde van Kortrijk ligt dit aantal lager met ongeveer 60%. Dit betekent dat het op-en afrittencomplex Gentbrugge zeker zijn functie heeft als lokale ontsluiting naar het hogerliggend wegennet. Deze ontsluiting blijft zeer lokaal, het grootste deel van het verkeer heeft zijn herkomst of bestemming in de omgeving van het complex.

Opvallend is het verkeer dat de E17 gebruikt om de beweging te maken tussen de op- en afrit Gentbrugge en de op- en afrit Gent Centrum. Dit is verkeer dat in principe de N9 Brusselsesteenweg verder zou moeten kunnen gebruiken. In de ochtendspits loopt dit op tot 10% in de richting van Gent Centrum.

Dit is verkeer dat weggehaald zou kunnen worden van de E17 en verschoven zou kunnen worden naar de fiets of het openbaar vervoer (modal shift) of naar de N9 Brusselsesteenweg (door verbetering doorstroming of verhoging capaciteit).

Uit de selected link analyse van het verkeer op de N9 ter hoogte van het op- en afrittencomplex blijkt dat minder dan de helft van het verkeer doorgaand verkeer is dat op de as N9 blijft. Het overige deel van het verkeer verspreidt zich over het op- en afrittencomplex en de zijstraten.

Hieruit kan afgeleid worden dat het op- en afrittencomplex Gentbrugge een verdeelpunt is van verkeer vanuit de ganse gemeente Gentbrugge richting het hoofdwegennet.

Opnieuw zien we een duidelijke beweging van verkeer vanuit het zuiden van de N9 die slechts een beperkt stuk van de E17 gebruiken tot aan de afrit Gent Centrum. Op de figuren is zelfs zichtbaar dat dit de voorkeursroute is voor veel bestuurders in plaats van het afrijden van de N9.

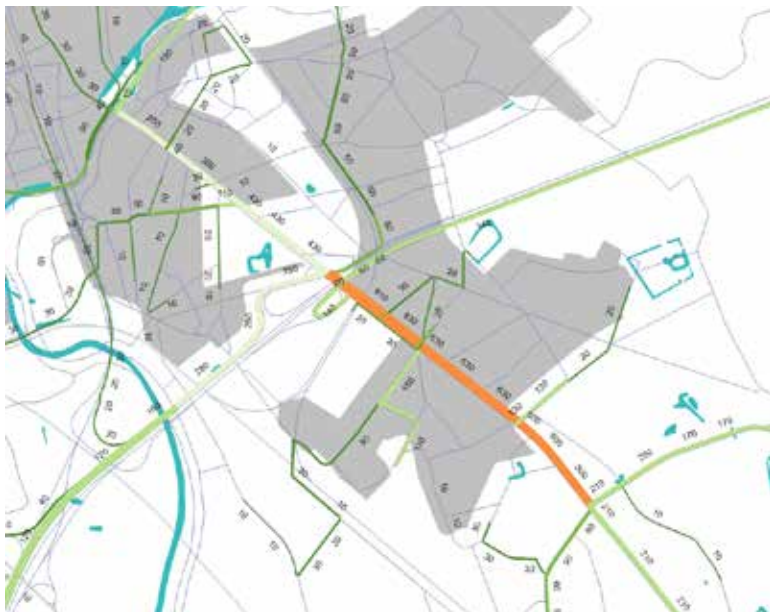
Gezien de selected links gebaseerd zijn op een macromodel, zijn de gegeven onvoldoende nauwkeurig om op wijkniveau de intensiteiten te analyseren. Ook is er geen zicht op het aantal OV-gebruikers, fietsers en voetgangers over de N9. In functie van het verdere onderzoek moet bepaald worden waar het aangewezen is om deze aantallen te onderzoeken. Het volgende hoofdstuk zal wel een zicht geven op de modal split vanuit Gentbrugge.

spits	locatie	Totaal PAE/u	E17 Schelde Kruising	Afrit Gent Centrum	N9 rechtdoor	E17 Viaduct
OSP	Noord	1140	31 %	10 %	40 %	11 %
ASP	Noord	910	29 %	2 %	47 %	15 %
OSP	Zuid	820	35 %	0 %	21 %	39 %
ASP	Zuid	1000	21 %	1 %	41 %	29 %
		3870	29 %	4 %	38 %	22 %

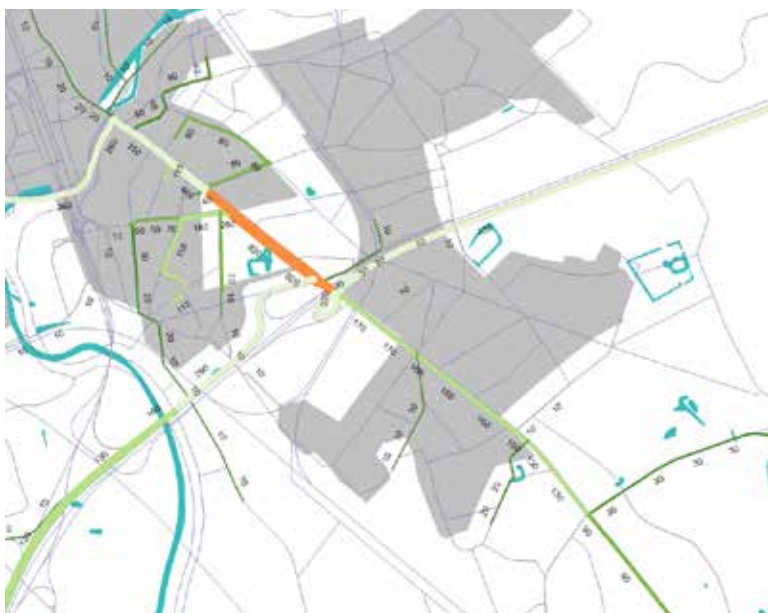
*Selected linkanalyse op
N9 Brusselsesteenweg.*



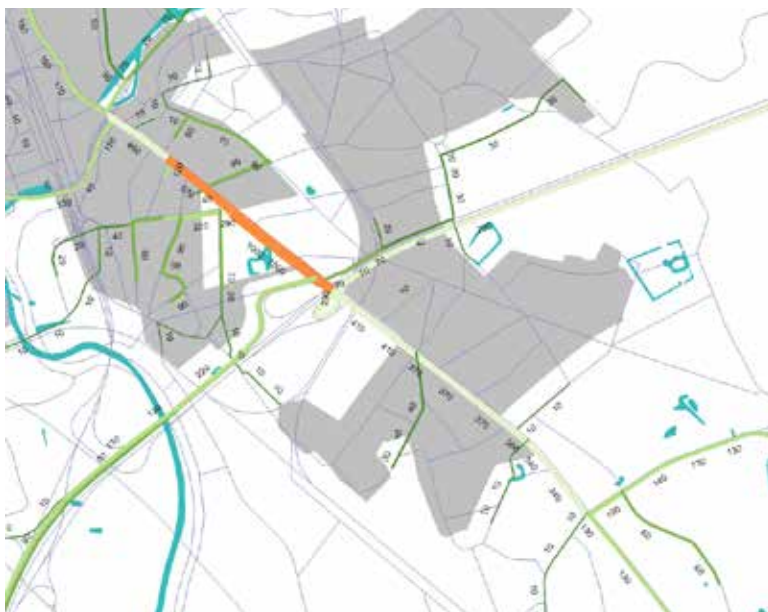
SLA N9 richting Gent OSP (ochtendspits)



SLA N9 richting Gent ASP (avondspits)



SLA N9 richting Melle OSP (ochtendspits)



SLA N9 richting Melle ASP (avondspits)

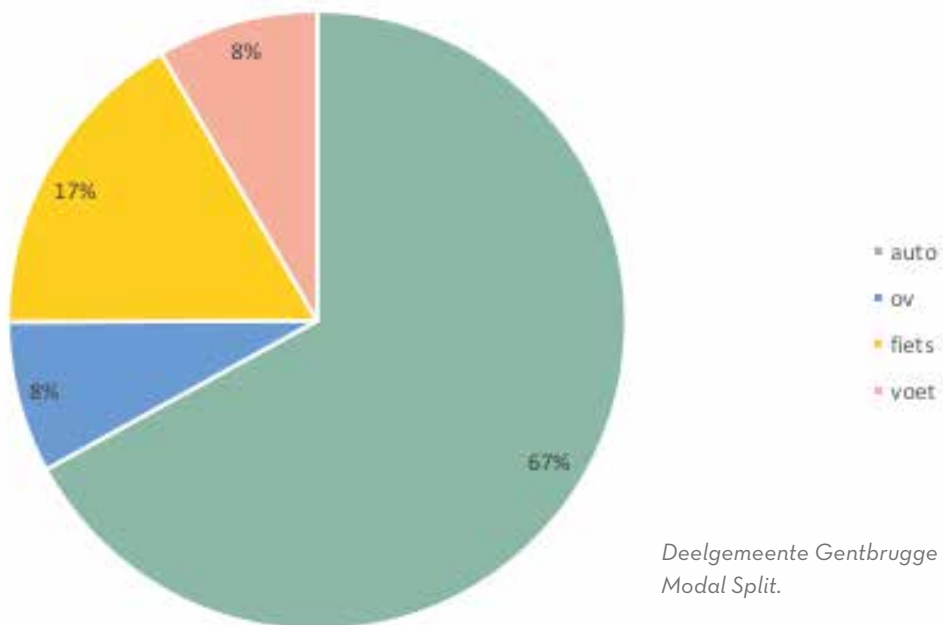
Verplaatsingen van en naar deelgemeente Gentbrugge

Op een zicht te krijgen op het type verplaatsingen in de omgeving van het viaduct, wordt op niveau van de deelgemeente Gentbrugge bepaald wat de herkomsten en bestemmingen zijn die op een dag vertrekken of aankomen in Gentbrugge. Deze cijfers zijn afkomstig van MOW team Verkeersmodellen op basis van data van het basisjaar 2017 van het RVM Gent V4.2.1. Het gaat over dagtotalen van een gemiddelde dinsdag/donderdag in maart/oktober.

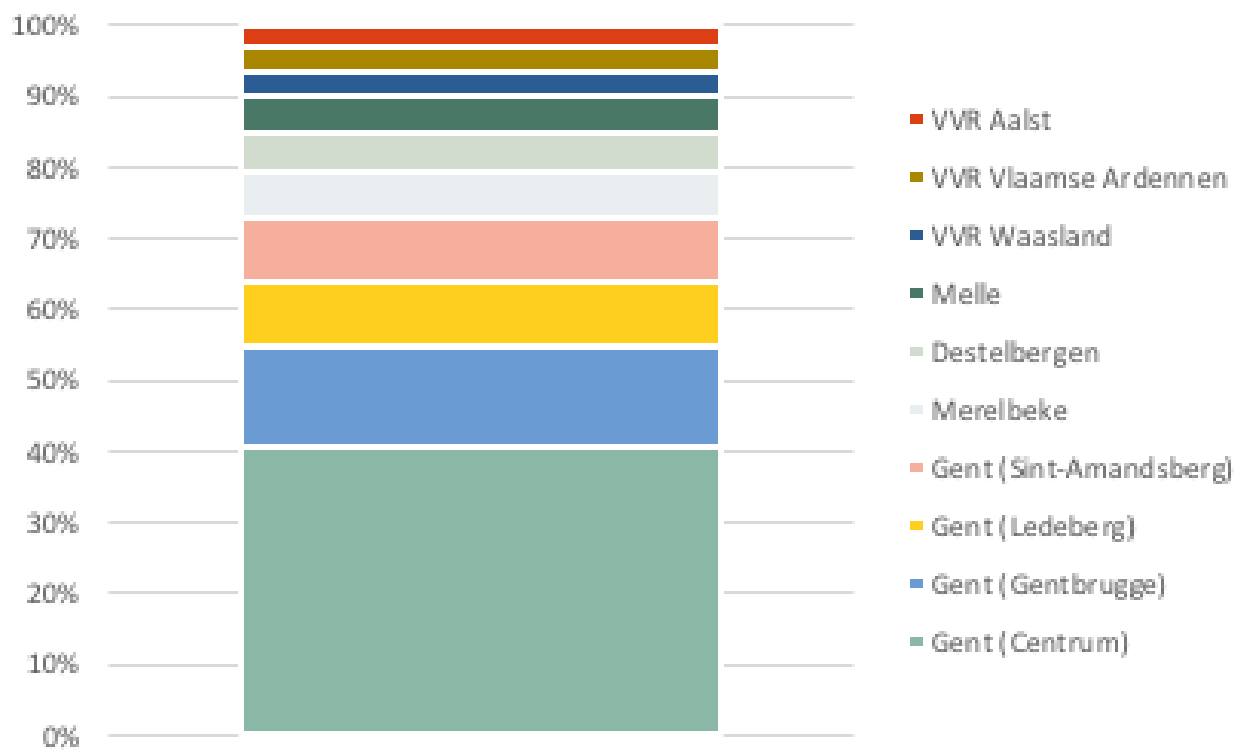
Onderstaande tabel geeft de verdeling naar vervoersmodus van het verkeer dat in de deelgemeente Gentbrugge aankomt of vertrekt. Hieruit blijkt dat 2/3 van de verplaatsingen (67%) nog gebeurt met de auto. Op basis van de modal split per bestemming kan bepaald worden waar nog de potenties zitten om de modal split te verduurzamen.

vervoersmodus	modal split	aantal verplaatsingen
auto	67 %	71.155
ov	8 %	8.402
fiets	17 %	17.672
voet	8 %	8.943
totaal	100 %	106.172

*Modal split en aantal
verplaatsingen Gentbrugge.*



*Deelgemeente Gentbrugge
Modal Split.*



*Deelgemeente Gentbrugge
Herkomsten en bestemmingen.*

zone	HB per dag	aantal verplaatsingen
Gent (centrum)	30 %	32124
Gent (Gentbrugge)	11 %	11281
Gent (Ledeberg)	7 %	7346
Gent (Sint-Amandsberg)	7 %	7212
Merelbeke	5 %	5126
Destelbergen	4 %	4294
Melle	4 %	4108
VVR Waasland	3 %	2849
VVR Vlaamse Ardennen	3 %	2846
VVR Aalst	2 %	2358
Brussel	2 %	2041
Wetteren	2 %	1768
Overig	21 %	22819
totaal	100 %	106.172

Tabel 2.1 12 aantal verplaatsingen per bestemming geeft weer op welke bestemming de verplaatsening van en naar Gentbrugge het meeste gericht zijn.

Hieruit blijkt dat bijna een derde van de verplaatsingen uit Gentbrugge gericht zijn op Gent. Dit is zelfs meer dan de interne verplaatsingen in Gentbrugge zelf. Na Gentbrugge zelf zijn het vooral de aangrenzende (deel)gemeenten die de meestvoorkomende herkomst of bestemming zijn.

Onderstaande tabel geeft de verdeling van herkomst en bestemming per vervoersmodus:

- De meeste voetgangers verplaatsingen zijn binnen Gentbrugge zelf en daarnaast naar de naburige (deel)gemeenten Gent-Centrum, Ledeberg en Sint-Amandsberg, Merelbeke, Melle en Destelbergen, wat geheel binnen de verwachting ligt.
- De meeste fietsverplaatsingen zijn gericht op Gent, met daarnaast Gentbrugge en haar (deel)gemeenten, die allen op fietsafstand liggen.
- Bij het openbaar vervoergebruik is vooral Gent-Centrum een dominante bestemming, waarschijnlijk per bus. Opvallend hierbij is dat 10% van de verplaatsingen per openbaar vervoer naar Brussel gaan, gevolgd door de vervoerregio's van Antwerpen, Brugge en Deinze, waarschijnlijk per trein.
- De meeste autoverplaatsingen zijn nog steeds naar de buurgemeenten, omdat zij nu eenmaal het meeste verplaatsingen genereren.

Zone	% HB dag	Som van totaal dag	% auto dag	% ov dag	% fiets dag	% voet dag
Gent (Centrum)	30%	32124	26%	31%	46%	29%
Gent (Gentbrugge)	11%	11281	8%	3%	14%	31%
Gent (Ledeberg)	7%	7346	6%	3%	9%	17%
Gent (Sint-Amandsberg)	7%	7212	6%	3%	9%	10%
Merelbeke	5%	5126	5%	2%	5%	4%
Destelbergen	4%	4294	5%	1%	4%	3%
Melle	4%	4108	4%	2%	5%	4%
VVR Waasland	3%	2849	4%	4%	0%	0%
VVR Vlaamse Ardennen	3%	2846	4%	2%	0%	0%
VVR Aalst	2%	2358	3%	3%	0%	0%
Brussel	2%	2041	2%	9%	0%	0%
Wetteren	2%	1768	2%	2%	1%	0%
Lochristi	1%	1567	2%	1%	0%	0%
Gent (Oostakker)	1%	1420	2%	1%	1%	0%
Gent (Drongen)	1%	1363	2%	1%	1%	0%
Deinze	1%	1312	2%	3%	0%	0%
VVR Kortrijk	1%	1180	2%	1%	0%	0%
VVR Antwerpen	1%	1160	1%	4%	0%	0%
VVR Brugge	1%	1141	1%	4%	0%	0%
Gent (Zwijnaarde)	1%	1134	1%	1%	1%	0%

Tabel: Verdeling van herkomst en bestemming per vervoersmodus.

Zone	% HB dag	Som van totaal dag	% auto dag	% ov dag	% fiets dag	% voet dag
Gent (Centrum)	30%	32124	59%	8%	25%	8%
Gent (Gentbrugge)	11%	11281	51%	3%	22%	25%
Gent (Ledeberg)	7%	7346	54%	3%	22%	21%
Gent (Sint-Amandsberg)	7%	7212	62%	4%	21%	12%
Merelbeke	5%	5126	72%	3%	18%	6%
Destelbergen	4%	4294	75%	2%	18%	5%
Melle	4%	4108	65%	4%	21%	10%
vVR Waasland	3%	2849	88%	11%	0%	0%
vVR Vlaamse Ardennen	3%	2846	91%	7%	2%	0%
vVR Aalst	2%	2358	87%	12%	1%	0%
Brussel	2%	2041	64%	36%	0%	0%
Wetteren	2%	1768	79%	11%	10%	0%
Lochristi	1%	1567	88%	6%	5%	0%
Gent (Oostakker)	1%	1420	75%	8%	14%	2%
Gent (Drongen)	1%	1363	89%	4%	7%	0%
Deinze	1%	1312	82%	16%	1%	0%
vVR Kortrijk	1%	1180	91%	9%	0%	0%
vVR Antwerpen	1%	1160	69%	31%	0%	0%
vVR Brugge	1%	1141	73%	27%	0%	0%
Gent (Zwijnaarde)	1%	1134	79%	6%	13%	1%

Tabel: Modal split per bestemming vanuit of naar Gentbrugge.

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het fietsaandeel hoog (20-25%) is richting de directe buurgemeenten. Vervolgens neemt het fietsaandeel af. Door een aantal fietsroutes uit te bouwen naar deze gemeenten en in te zetten op comfort en veiligheid kan fietsverkeer gericht gestimuleerd worden en kan de actieradius van de fiets zich verder uitbreiden.

Het openbaar vervoer wordt voornamelijk gebruikt richting Brussel, Gent en de andere regio's. Het is opvallend dat het openbaar vervoer weinig gebruikt wordt richting de buurgemeenten. Dit kan verklaard worden doordat het openbaar vervoer voornamelijk radiaal georiënteerd is richting Gent. In het verdere verloop van de studie of bij de vervoerregio kan bekeken worden of een tangentiële OV-aslijn de autoafhankelijkheid kan verminderen.

Actuele status

Onderzoeks verplaatsingsgedrag

Het onderzoek verplaatsingsgedrag bevat een overzicht van het aantal verplaatsingen en de lengte, de herkomst, de bestemming, de vervoerswijze en het motief van deze verplaatsingen. Deze gegevens zijn verzameld per statistische sector.

Belangrijk hierbij is dat er alhoewel geen specifieke informatie is voor de regio Gent, er gesteld wordt dat er weinig verschil is tussen de regio's en zelf tussen de verschillende Noord-Europese landen. Er wordt ook vergeleken met vorige studieperiodes. Daarbij worden geen opvallende verschillen of tendensen opgemerkt.

Studie quick wins doorstroming hoofdwegennet Vlaanderen

Deze studie schetst per weg vak de situatie en formuleert concrete voorstellen voor verbetering op korte termijn.

Het wegvak Destelbergen - Beervelde blijkt volledig te zijn verzadigd tijdens de avondspits. Vooralsnog blijken deze hoge verkeersvolumes echter niet gepaard te gaan met structurele congestie.

Tussen Beervelde en Destelbergen en tussen Destelbergen en Gentbrugge is sprake van een structureel capaciteitstekort tijdens de ochtendspits met een gehinderde verkeersafwikkeling tot gevolg. Aangezien er ook sprake is van fileterugslag stroomafwaarts Gentbrugge, zijn doorstromingsmaatregelen op dit wegvak weinig zinvol. In de mate dat deze problemen stroomafwaarts verholpen kunnen worden, komt dit wegvak in aanmerking voor verder onderzoek voor optimalisatie.

Er is sprake van een structureel capaciteitstekort op de aansluiting van de parallelbaan van de E17 naar de E40 richting Oostende met structurele congestie tot gevolg. Bij het zoeken naar optimalisatie dient rekening te worden gehouden met eventuele secundaire of latente knelpunten zoals fileterugslag van de E40 richting Oostende naar de parallelbaan of de doorstroming versus werkelijke verkeersvraag op de parallelbaan tussen afrit Gent-Centrum en afrit Gent-UZ. Verkeersmodel. We vroegen aan het Verkeerscentrum om inzicht te verkrijgen in de verkeersbelasting van de beschikbare toekomstscenario('s) op basis van beslist beleid en eventueel rekening houdende met maatregelen ter stimulans van duurzame mobiliteit. Antwoord hierop is pas vanaf mei 2020 te verwachten.

Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2040

Voor het personenvervoer wordt verwacht dat het aantal reizigerskilometers per inwoner stabiel blijft tussen 2015 en 2040. De demografische groei alleen is verantwoordelijk voor de positieve evolutie van het totale aantal reizigerskilometers. Dat is het gevolg van het ontbreken van een inkomenseffect: de stijging van de reële welvaart per inwoner heeft geen positieve impact meer op het totale aantal kilometer dat een individu gemiddeld aflegt per jaar. Dan spreken we over verzadiging van de vraag naar het personenvervoer.

Wat het goederenvervoer betreft, blijft het aantal afgelegde tonkilometers per bbp-eenheid dalen in de projectie. Die daling van de transportintensiteit van het bbp volgt de wijziging van de structuur van de economische activiteit in België, aangezien het aandeel van de transportintensieve activiteiten daalt ten gunste van de minder transportintensieve activiteiten, in het bijzonder de diensten. Maar die daling is alleen relatief, en in absolute termen blijft het totale aantal tonkilometers stijgen, hoofdzakelijk als gevolg van de internationale transportactiviteiten.

Plannen en projecten

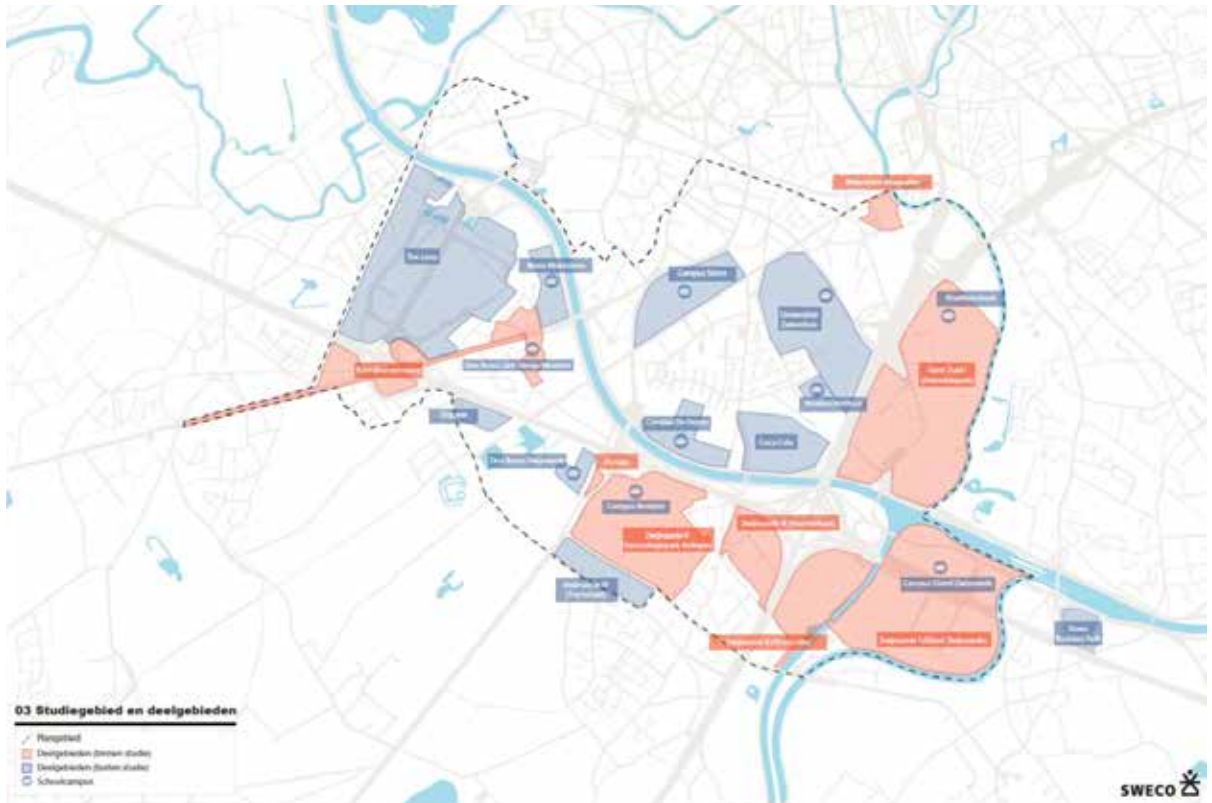
Mobiliteitsstudie Zuidelijke Mozaïek Gent

De Zuidelijke Mozaïek is een deelruimte in het zuiden van het grootstedelijk gebied Gent. Het bestaat enerzijds uit enkele grootschalige, monofunctionele entiteiten en anderzijds uit een verscheidenheid aan wonen en woonondersteunende voorzieningen in kernen. Gezien de verzadiging van het hoofdwegennet slibt het onderliggend wegennet mee dicht. Toch blijft de auto aantrekkelijker dan het openbaar vervoer omwille van de gebrekkige betrouwbaarheid en doorstroming. De herkomsten tonen hier een groot potentieel voor fietsers.

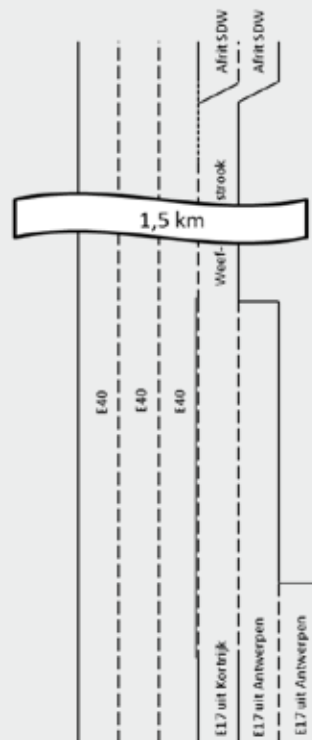
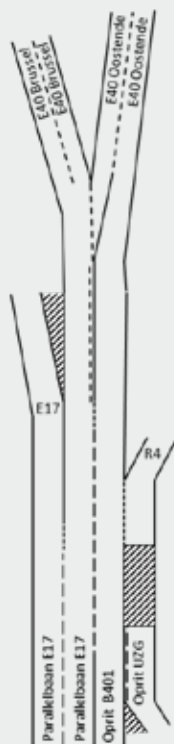
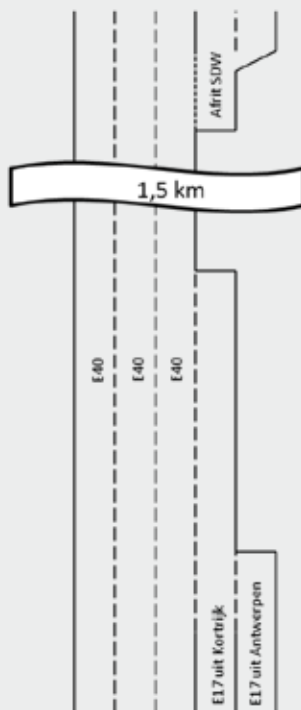
Er is een andere aanpak nodig door in te zetten op mental shift bij bedrijven en werknemers, via sensibilisatie, het wegwerken van missing links in het fietsnetwerk, de aanleg van veilige fietsinfrastructuur, hoogwaardig openbaar vervoer en een duurzaam parkeermanagement en een ontsluiting van de auto's via de hoofdwegen.

Doorstroming vervoerregio Gent

De Lijn bestudeerde welke beleidsmatige en infrastructurele maatregelen nodig zijn om een betere doorstroming voor het openbaar vervoer te bekomen. De doelstelling hierbij is dat de betrouwbaarheid (de verhouding tussen de gemiddelde reistijd en het 90-percentiel) en de efficiëntie (de verhouding tussen de gemiddelde reistijd in de snelste dalperiode en in de spits) beiden meer dan 80% bedragen. Er werd opgelijst waar studies of oplossingen reeds beschikbaar waren, en waar de doorstroming nog onderzocht moest worden.



Zuidelijke mozaiek
studiegebied.



Schematische voorstelling van de bestaande toestand.
Links: de parallelbaan van de E17 richting Kortrijk en de aansluiting met de E40; rechts: de E40 richting Oostende tussen knooppunt Zwijnaarde en het complex Sint-Denijs-Westrem.

Schematische voorstelling van scenario 4. Links: de parallelbaan van de E17 richting Kortrijk en de aansluiting met de E40; rechts: de E40 richting Oostende tussen knooppunt Zwijnaarde en het complex Sint-Denijs-Westrem.

Doorstromingsstudie B4O1 en parallelbaan E17

Naar aanleiding van de structurele filevorming op de B4O1 komende vanuit Gent-Centrum richting E17 naar Kortrijk en E4O, worden in deze studie enkele scenario's onderzocht om hier de doorstroming te verbeteren. De complexe verkeersafwikkeling door de vele weefbewegingen op de parallelbaan van de E17 tussen de oprit van de B4O1 en het knooppunt Zwijnaarde speelt hierbij een belangrijke rol.

Samenvattend kan gesteld worden dat het vierde scenario, bestaande uit een aansluiting van de E17 uit Antwerpen (parallelbaan) met de E4O richting Oostende volledig op 2 rijstroken en aansluitend op een weefstrook op de E4O tussen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem, de belangrijke knelpunten in het studiegebied wegneemt, zowel in ochtend- als in avondspits. Aangezien deze weefstrook reeds gepland is op middellange termijn, wordt dit scenario dan ook aanbevolen voor wanneer de weefstrook gerealiseerd is.

Oosterweelverbinding

Vanuit het overleg met de verschillende belanghebbenden kwam de vraag wat de invloed zou zijn van de werken voor de Oosterweelverbinding op het gebruik van de E17 en E34. Uit een doorrekening van Lantis blijkt dat het effect van de realisatie van de Oosterweelverbinding op E34 en E17 in Oost-Vlaanderen nagenoeg verwaarloosbaar is. De realisatie ervan leidt tot een herverdeling van het verkeer in de Scheldetunnels maar niet tot het aantrekken van meer verkeer op deze assen.

De verwachte drukte op de E34 en E17 zoals hier aangegeven, wordt ook ingeschat met het Provinciaal Verkeersmodel Oost-Vlaanderen. De cijfers zijn vergelijkbaar met de hier besproken cijfers uit het Provinciaal Verkeersmodel Antwerpen.

Seine Schelde Vlaanderen

Om deze container- en duwvaartschepen een vlotte doorgang te bieden, wordt de verbinding tussen de Seine en de Schelde verbeterd. De binnenvaart heeft nog heel wat potentieel en kan structureel bijdragen tot de oplossing van ons fileprobleem. Een aantal van de waterwegen die in dit project worden aangepakt lopen parallel met de E17 tussen Gent en Franrijk. Dit betekent dat er locatiegewijs een potentieel is om het vrachtverkeer over langere afstand die zich op de E17 bevindt, te vervangen. De werken zijn gepland om klaar te zijn tegen 2030.

Visies

Labo Ruimte - transitie in mobiliteit en ruimte

Deze studie is momenteel lopende. De literatuurstudie in perceel 1 vormt een inleiding tot het onderzoek naar het potentieel functioneren van de Gentse stadsregio als een polycentrisch ruimtelijk systeem, en de mate waarin dit functioneren kan ondersteund worden, of reeds ondersteund wordt, door combimobiliteit. Er wordt ook een idee gevormd over de definitie van een subcentrum binnen de Gentse stadsregio. Die laatste oefening is van belang voor het ontwerpend onderzoek, dat binnen de studie deel uitmaakt van perceel 2.

Vlaams Fietsbeleidsplan

Vlaanderen ligt in het hart van de EU. Onze havens en luchthavens zijn cruciale motoren van onze economie. Als we onze welvaart willen behouden moeten we bereikbaar blijven. Gelet op de voorspelde toename van het goederentransport en de nog steeds groeiende populariteit van de auto, moet er geïnvesteerd worden in alternatieven die de bereikbaarheid van Vlaanderen op peil houden, zeker in die regio's die gevoelig zijn voor verkeerscongestie. Meer Vlamingen op de fiets zal op die manier ook een economische return opleveren.

Vlaams Klimaatbeleidsplan 2021-2030

In deze studie wordt de doelstelling voor transport in het beleidscenario vertaald naar een minimale reductie van broeikasgasemissies tegen 2030 met minstens 27% ten opzichte van 2005.

Gelet op de specifieke uitdagingen voor goederenvervoer wordt gesteld dat de broeikasgasuitstoot binnen deze sector nog mag toenemen met 3% tegen 2030 ten opzichte van 2005. Bij ongewijzigd beleid (business-as-usual,

BAU) zou de uitstoot van goederenverkeer immers nog met 19% stijgen.

De Europese Unie wil tegen 2050 haar trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T), waarvan de E17 deel van uitmaakt, verder uitbouwen en performanter maken. De focus ligt op de groene modi. Er wordt volop ingezet op scheepvaart en spoorverbindingen. Zo dient de de sluis van Terneuzen de haven van Gent beter te ontsluiten. Allemaal maatregelen bedoeld om de weginfrastructuur nog niet meer te gaan belasten bij een verdere groei. Er zal dus een verschuiving ontstaan maar verwacht wordt dat de intensiteiten van het vrachtvervoer op het hoofdwegennet niet drastisch zal dalen en dit gevolg van een verdere groei.

Witboek EU

De EU heeft een oproep gelanceerd, daarin bijgetreden door de internationale gemeenschap, om de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen drastisch te beperken om de opwarming van het klimaat te beperken tot minder dan 2 °C. Tegen 2030 wordt voor vervoer gestreefd naar een daling van de broeikasgasemissies met 20% ten opzichte van 2008.

Er moeten nieuwe vervoerspatronen worden ontwikkeld waarbij grotere hoeveelheden goederen en grotere aantallen passagiers samen naar hun bestemming worden gebracht via de efficiëntste (combinatie van) vervoerswijzen. Individueel vervoer wordt bij voorkeur gebruikt voor de laatste kilometers van een traject en wordt met schone voertuigen verricht.

Opinies

Doorrekening vrachtverbod en snelheidsbeperking op de E17 te Gentbrugge

Ter evaluatie van de mobiliteitseffecten van een vrachtverbod of een snelheidsbeperking op het viaduct van de E17 te Gentbrugge heeft het Vlaams Verkeerscentrum doorrekeningen gemaakt met het provinciaal verkeersmodel Oost-Vlaanderen.

De invoering van een vrachtverbod op de E17 te Gentbrugge zou tot gevolg hebben dat het grootste deel van de vrachtwagens rondrijden langs de R4-oost. Hierdoor krijgen bepaalde wegvakken op deze route een hogere intensiteiten/capaciteiten (I/C) verhouding. Door de vrijgekomen capaciteit op de E17, zijn er extra personenwagens die deze route zouden kiezen.

Het nettoresultaat is wel nog altijd een gevoelige afname van het aantal PersonenAutoEquivalenten (pae)/u op beide richtingen van de E17. Ook de I/C verhouding op de E17 neemt af.

Een snelheidsbeperking tot 70 km/u zou veel minder effect hebben. En het effect dat er is, doet zich voornamelijk voor bij personenwagens, waarvoor deze maatregel eigenlijk niet zou worden ingevoerd. Op het aantal vrachtwagens maakt dit nauwelijks een verschil uit.

Hoe kan een infrastructuurproject op Gents grondgebied een hefboom zijn voor een modal shift?

Kiemen voor transitie

Combimobiliteit en synchromodaliteit

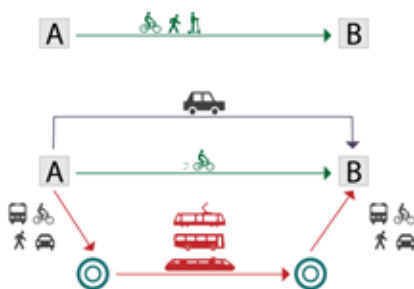
Om het volledige reistraject op een efficiënte manier af te leggen, moeten verschillende vervoersmogelijkheden naadloos op elkaar aansluiten. Het combineren van verschillende vormen van mobiliteit noemen we combimobiliteit. Reizigers moeten gemakkelijk kunnen overstappen van het ene vervoersmiddel op het andere, aan herkenbare vervoers-knooppunten zoals mobipunten. Dezelfde concepten gelden voor het goederenvervoer. We spreken dan eerder over synchromodaliteit in plaats van combimobiliteit en van hubs in plaats van mobipunten.

Onder stromen werd reeds aangegeven dat de uitbouw van performante netwerken die verknopen in mobipunten belangrijke kiemen voor transitie zijn. Het is belangrijk dat deze naadloos op elkaar afgestemd zijn als één coherent geheel. Hoe breder het aanbod aan combimobiliteit en hoe vlotter en kwaliteitsvoller de overstappen, hoe vaker gebruikers hun auto laten staan.

Mobility as a service - deelsystemen

Informatie over beschikbaarheid van vervoersmiddelen maken het steeds makkelijker om vervoersmiddelen te delen, en voor het gebruik ervan te betalen. Ook kunnen allerlei mobiliteitsopties worden aangeboden onder één paraplu (Mobility-as-a-Service). Voertuigdelen is op twee manieren mogelijk: het samen maken van een verplaatsing en het na elkaar gebruiken van hetzelfde vervoermiddel. De voordelen van het delen zijn lagere kosten voor de gebruiker, meer keuze uit vervoermiddelen en minder ruimtebeslag.

Het steeds breder wordende aanbod van verschillende providers van Mobility-as-a-Service en de reeds goede aanwezigheid van deelsystemen in het gebied zullen elkaar versterken. Dit zal combi-mobiliteit een verdere boost geven en de modal shift versnellen.



Slimme technologieën

Verschillende slimme technologieën zijn in ontwikkeling die de mobiliteit van de toekomst mee vorm zullen geven.

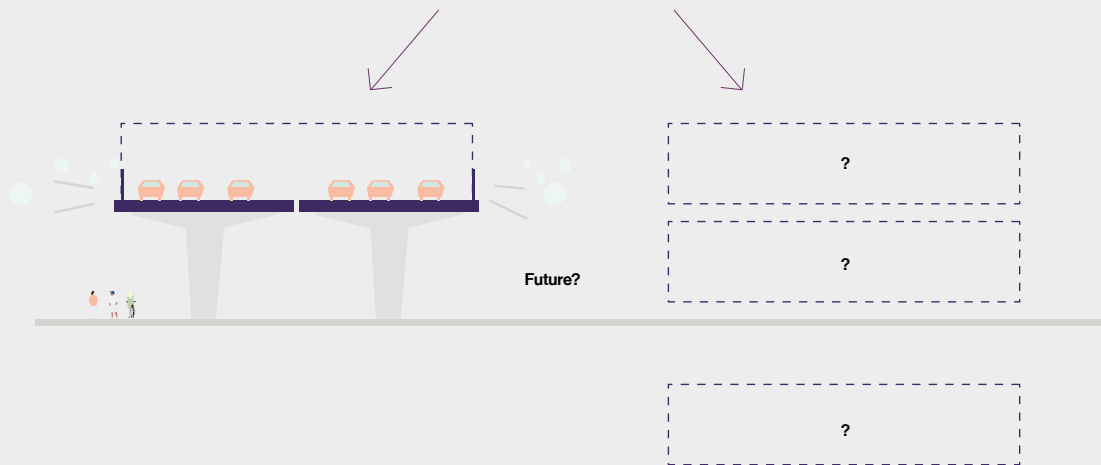
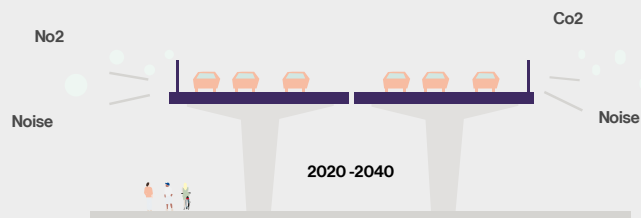
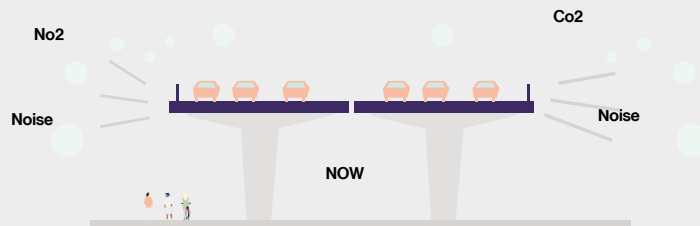
Ten eerste is er de opkomst van het automatisch vervoer, zowel voor personenvervoer als vrachtvervoer, al dan niet volledig autonoom. Indien deze voertuigen maximaal gedeeld worden, kan dit leiden tot minder mobiliteit en minder ruimtebeslag, als iedereen comfortabel kan werken in de file kan dit leiden tot juist meer mobiliteit.

Voertuigen en gebruikers zijn ook steeds meer met elkaar geconnecteerd. Dit maakt het mogelijk om de reis te optimaliseren, als dan niet in een combinatie van verschillende vervoersmodi. Daarnaast biedt het ook de mogelijkheid voor wegbeheerders en overheden om de situatie te monitoren en waar mogelijk bij te sturen. Via dynamische snelheidsbeoordeling of routegeleiding, of zelfs via persoonlijke boodschappen naar weggebruikers kan gezorgd worden dat de beschikbare infrastructuur optimaal gebruikt wordt.

De omslag naar elektrisch vervoer heeft, naast de duurzame component, ook een invloed op ons mobiliteitsgedrag, doordat bijvoorbeeld autorijden goedkoper wordt of we met een e-bike veel grotere afstanden kunnen afleggen. De behoefte aan laadinfrastructuur zal hier door stijgen en kan bijvoorbeeld voorzien worden in mobipunten.

Door nieuwe technologieën zullen bestaande vervoersmiddelen van karakter veranderen of nieuwe vervoersmiddelen hun opwachting maken. Soms is het een hype, soms is het een blijvend succes, maar het staat wel vast dat de evoluties steeds sneller gaan. Bij bepaalde vervoersmiddelen zal dit vragen om een aanpassing aan de bestaande infrastructuur, wat vraagt om een snel volgend en adaptief mobiliteitsbeleid.





De toekomst van het viaduct als permanente vraag.

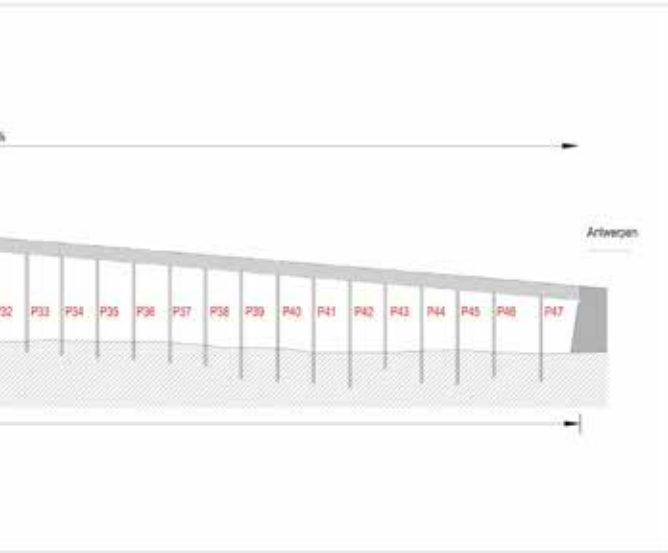
Infrastructuur.

In het hoofdstuk infrastructuur gaan we dieper in op de huidige toestand en dimensionering van het viaduct. Op basis hiervan krijgen we een zicht op de huidige situatie.

We gaan er van uit dat in principe alles technisch haalbaar is. We wensen bij de opmaak van de hypothesen dan ook te focussen op de gewenste toestand, en in functie van de gewenste toestand te evalueren wat de technische en financiële haalbaarheid is. Met andere woorden: we wensen te vertrekken met een open blik vanuit de mogelijkheden in plaats van vanuit de beperkingen.



Factsheets



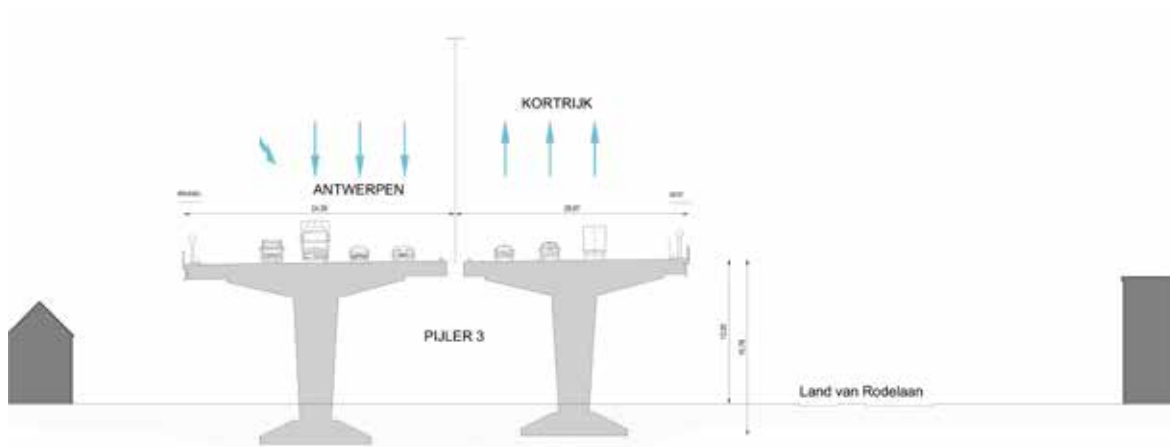
Bij de analyse van de huidige toestand van het viaduct van de E17 focussen we ons op de dimensionering en inrichting ervan. Dit wordt in kaart gebracht op basis van het grondplan, het lengteprofiel en het dwarsprofiel.

Het viaduct overspant een lengte van 1.655m en is opgebouwd als twee aparte viaducten, waarvan elk viaduct een ander rijrichting voor zich neemt. Aan de noordoostelijke zijde volgen de twee viaducten een rechte lijn, maar naar de zuidwestelijke zijde zijn zij in een bocht aangelegd tot aan het landhoofd. Ter hoogte van dit zuidwestelijke landhoofd situeert zich eveneens het op- en afrittencomplex Gentbrugge.

Het viaduct is in paraboolvorm aangelegd. Aan noordoostelijke zijde gaat deze parabool over in een lineaire helling.



Het hoogste punt bevindt zich ter hoogte van pijler 9 waar het over het viaduct van de spoorlijn Gent-Antwerpen gaat. Op deze plaats is de hoogte tussen onderkant viaduct en straatniveau ongeveer 16m. Ter hoogte van de westelijke pijler is deze hoogte ongeveer 16m. Vanaf het hoogste punt (pijler 9) helt het viaduct met 0,88% richting zuidwesten (zijde Kortrijk) en met 0,78% richting noordoosten (zijde Antwerpen).



Het viaduct is opgebouwd als twee aparte viaducten die elk een rijrichting voor zich nemen. Deze twee viaducten zijn niet overal even breed. Dit heeft te maken met het feit dat de invoegstrook van de oprit richting Antwerpen een extra breedte nodig heeft op het viaduct richting Antwerpen. Dit viaduct is hier 24,44m breed (variërend), terwijl het viaduct richting Kortrijk op deze plaats slechts 21,58m breed is.

Dit betekent dat ook de totale breedte van het viaduct variabel is. Ter hoogte van het westelijk landhoofd is de totale breedte 46m. Ter hoogte van pijler 8 (op het einde van de invoegstrook richting Antwerpen) gaat het viaduct via een overgang over naar een breedte van 40,5m.

In beide richtingen bevat het viaduct 3 rijstroken van 3,75m breedte (nog te bevestigen na renovatie) en een pechstrook. Naast de pechstrook is een betonnen stootband geplaatst waarachter zich de geluidswand bevindt.

Richting Kortrijk gaat ter hoogte van pijler 4 de pechstrook over in een vierde rijstrook en vervolgens bijkomend de afrit Gentbrugge. Er is met andere woorden een overgang van drie rijstroken naar 2 rijstroken richting Kortrijk en 2 rijstroken richting Brussel/Oostende met daarnaast de afrit Gentbrugge. Richting Antwerpen bevat het viaduct eerst 3 rijstroken samen met de invoegstrook van de oprit Antwerpen en een pechstrook. Ter hoogte van pijler 8 gaat dit over naar 3 rijstroken met pechstrook.

Het viaduct gaat door de bebouwde ruimte van Gentbrugge. De afstand tot de naastgelegen gebouwen varieert. Ter hoogte van de Henri Pirennelaan is deze afstand het kleinste en bedraagt deze ongeveer 6m.

Actuele status

Trans-Europees Transportnetwerk

De verordening heeft tot doel de oprichting en ontwikkeling van een geïntegreerd Trans-Europees Vervoersnetwerk (TEN-T), dat gericht is op een goede werking van de interne markt en versterking van de economische en sociale samenhang. In de nieuwe TEN-T verordening heeft de Commissie gekozen voor een aanpak in twee lagen, een kernnetwerk en uitgebreid netwerk.

De E17 en E40 maken deel uit van het kernnetwerk. Het studiegebied is ook drager van spoor- en waterverbindingen die deel uitmaken van het TEN.

De verordening legt specifieke infrastructurele eisen vast waaraan de geselecteerde routes aan moeten voldoen.

Viaduct B4O1

De B4O1 verbindt het hoofdwegennet (E17-E4O) via een fly-over direct met de binnenstad van Gent. De studie schets de toekomst van dit kunstwerk in het licht van de gewijzigde visie op mobiliteit.

Het viaduct zal geleidelijk aan minder autoverkeer verwerken, waardoor het ook even geleidelijk aan buiten gebruik kan genomen worden: eerst het centrale deel in het zuidpark, later ook de zijarmen ter hoogte van Ledeberg. Finaal kan een nieuwe stedelijke boulevard zorgen voor de verbinding tussen de stadsring R4O aan de St-Lievenspoort en de snelwegen E4O-E17. Dit gaat hand in hand met het voorzien van alternatieve mobiliteitsoplossingen.

Er zijn gelijkenissen met het project Viaduct Gentbrugge. Het gaat in beide gevallen om een viaduct uitsluitend voor wegverkeer in de stedelijke omgeving van Gent. Daarmee zijn het beide dossiers met een hoog maatschappelijke betrokkenheid. De verschillen zijn dat het Viaduct Gentbrugge deel uitmaakt van het hoofdwegennet en de B4O1 niet alhoewel die als autosnelweg is ingericht.

Ombouw R4-Oost en R4-West

De R4 West en Oost zijn missing links in het Vlaamse wegennet waar de Vlaamse Regering versneld werk wil van maken. Zo zullen er na de ombouw zo goed als geen kruispunten met lichten meer zijn op de R4 West en Oost, maar wel nog bruggen, tunnels of onderdoorgangen (korte tunnel). Veilige fiets(snel)wegen liggen langs en over/onder de R4. Sommige zijstraten met een lokale functie worden afgesloten van de R4. Er wordt niet specifiek gezegd over het viaduct van de E17 of de R4 tussen Destelbergen en Merelbeke.

Vlaams Adaptatieplan

De huidige voorschriften op het vlak van wegopbouw worden grotendeels voldoende geacht om de effecten van klimaatverandering op te vangen. Zo wordt voor bepaalde infrastructuur zoals stalen bruggen, betonnen constructies en de meeste nieuwe ontwerpen nu al een brede marge voor de temperatuur gehanteerd. Het zal het nodig zijn om in te zetten op een modal shift (ten voordele van de duurzame vervoerwijzen) om de adaptatienoden beheersbaar te houden.

EU-verordening 913/2010

Op 9 november 2010, trad de verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer in werking. Deze verordening, die 9 corridors definieert, kwam tot stand met als algemeen doel het verhogen van de aantrekkelijkheid en efficiëntie van het internationaal goederenvervoer per spoor. Om deze doelstelling te bereiken voorziet de Verordening in een verhoogde samenwerking op alle niveaus voor bepaalde goederencorridors. De spoorlijn 59 kruist het studiegebied en ook het viaduct. Deze spoorlijn behoort tot 2 van de 9 geselecteerde corridors in Europa.

Vlaams strategisch spoorbeleid

Deze studie doet concrete uitspraken over spoorlijnen die invloed hebben binnen de perimeter van het studiegebied. Het omvat voorziene uitbreidingen aan het spoor voor zowel goederen als personenvervoer. Het gaat niet alleen over het verhogen van de capaciteit, maar ook over het vervangen van verouderde infrastructuur en nabestemmingen van oude spoorterreinen.

Opinie

Horizon renovatie 2020-2040

(bron: Dhr. Kostadinov, AWW)

In 2000 werd een eerste sanering van het viaduct doorgevoerd. Deze sanering hield enkel de renovatie van de bovenbouw in (waterdichte rok en verharding). Er werd toen niets ondernomen aan de brugconstructie zelf. Deze renovatie leidde niet tot het gewenste succes, waardoor de constructie zelf verder degradeerde. Dit escaleerde tot de gekende brokkelbrug waardoor de brug op de politieke agenda kwam.

De renovatie die vanaf 2020 wordt voorzien gaat niet enkel over de bovenbouw. Ook de constructie zelf wordt aangepakt. De voegen worden gerenoveerd en het aantal voegen zal ook gereduceerd worden. Hierdoor zal ook de geluidsoverlast voor een stuk verminderen. Er worden nieuwe geluidsschermen voorzien die een meter hoger zijn dan de bestaande. Voor de verharding wordt fluisterasfalt voorzien.

Dit alles zal er voor zorgen dat na de renovatie niet alleen het confort van het viaduct zal verbeteren, maar dat ook de leefbaarheid in de omgeving er op vooruit gaat.

De renovatie waarborgt de kwaliteit en levensduur van het viaduct voor een periode van 20 jaar (tot 2040). AWW geeft aan dat er na 2040 geen direct instortingsgevaar is. Begin de jaren '70 werd de brug met een horizon van 100 jaar gebouwd. Afhankelijk van de toestand, verder onderzoek en het perspectief zullen de te ondernemen acties onderzocht moeten worden.

Er is ook nagedacht over het snelheidsregime op het viaduct in de toekomst. Een verdere beperking tot bijvoorbeeld 70 km/u zou wel een verbetering van de CO2 uitstoot betekenen, maar niet een verbetering van de geluidsoverlast. Een snelheidsregime van 70 km/u is ook niet wenselijk voor vrachtwagens.

De toekomst van het viaduct als permanente vraag.

Kiemen voor transitie

Future proof ontwerpen

Gegeven de vele evoluties, is het bijzonder moeilijk te voorspellen hoe het verkeer de komende jaren zal evolueren.

Als we in gedachte houden dat we infrastructuur ontwerpen voor de komende 75 jaar, is het nodig om voldoende flexibiliteit te voorzien in het ontwerp, om in te kunnen spelen op de noden van de toekomst.

In dat opzicht is het nuttig om een robuuste basisinfrastructuur te voorzien, waarop dan de verkeersinrichting wordt ingepast. Deze twee dienen los van elkaar te kunnen zodat bij veranderende noden, ook de herinrichting bijgestuurd kan worden, zonder dat aan de stabiliteit van de constructie geraakt kan worden.

Er dient ook op voorhand nagedacht te worden over eventuele nabestemmingen van de infrastructuur indien de verkeersvraag daalt of de mogelijkheid voorzien wordt om de infrastructuur uit te breiden indien de verkeersvraag stijgt of verandert.

Slim omgaan met de beschikbare ruimte

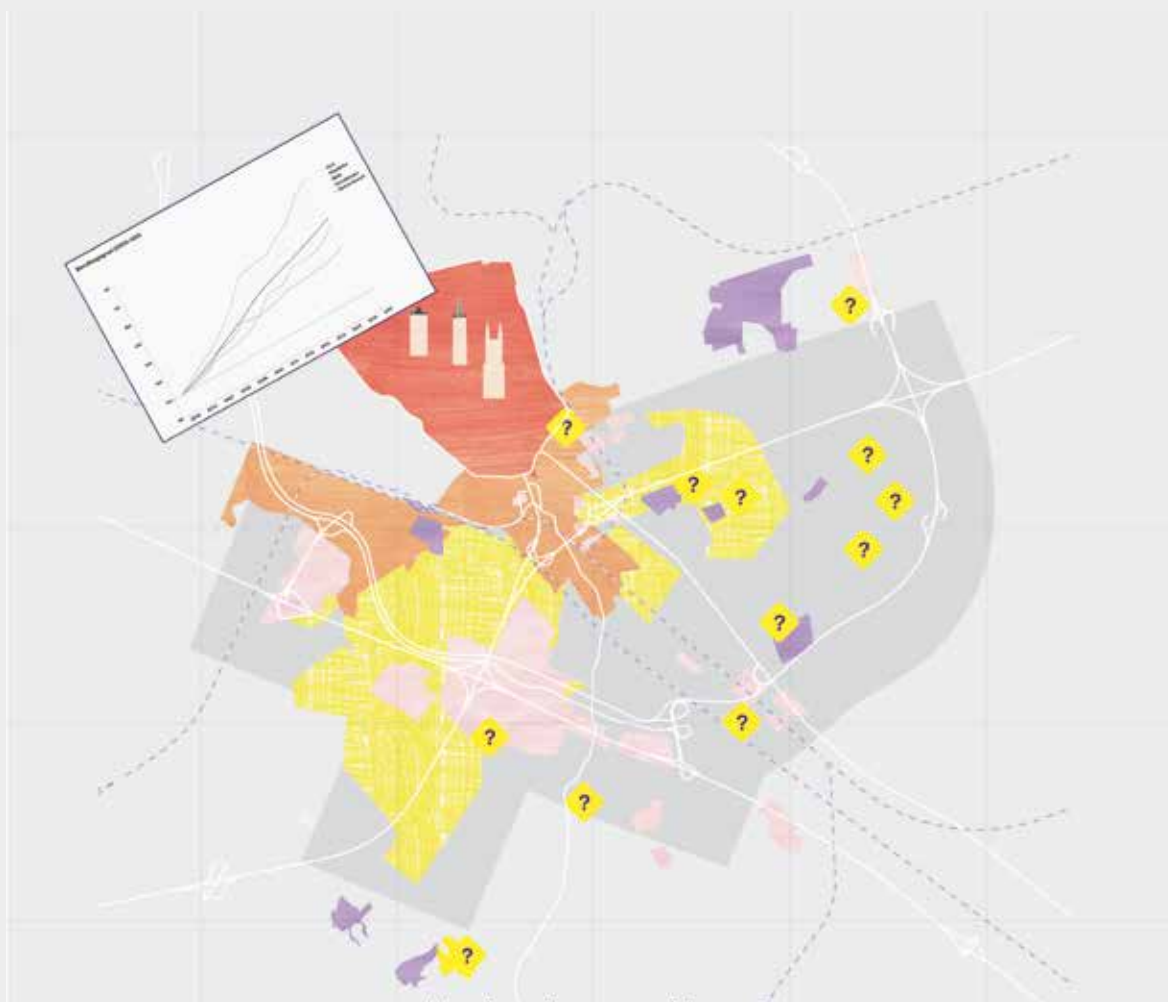
Bij het voorzien van de infrastructuur dient de beschikbare ruimte zoveel als mogelijk optimaal benut te worden. Via dynamische verkeerssturing kunnen bepaalde rijstroken flexibel ingezet worden voor bepaalde types verkeer, op bepaalde momenten van de dag of bij incidenten.

Door bottlenecks weg te werken kan de beschikbare capaciteit over de overige stukken van het traject beter benut worden.

Indien de E17 ongelijkgronds zal blijven kruisen met de onderliggend weggennet, moet nagedacht worden hoe de ruimte onder of boven de verbinding op een kwalitatieve manier ingevuld kan worden.

Toegang tot de stad en de regio

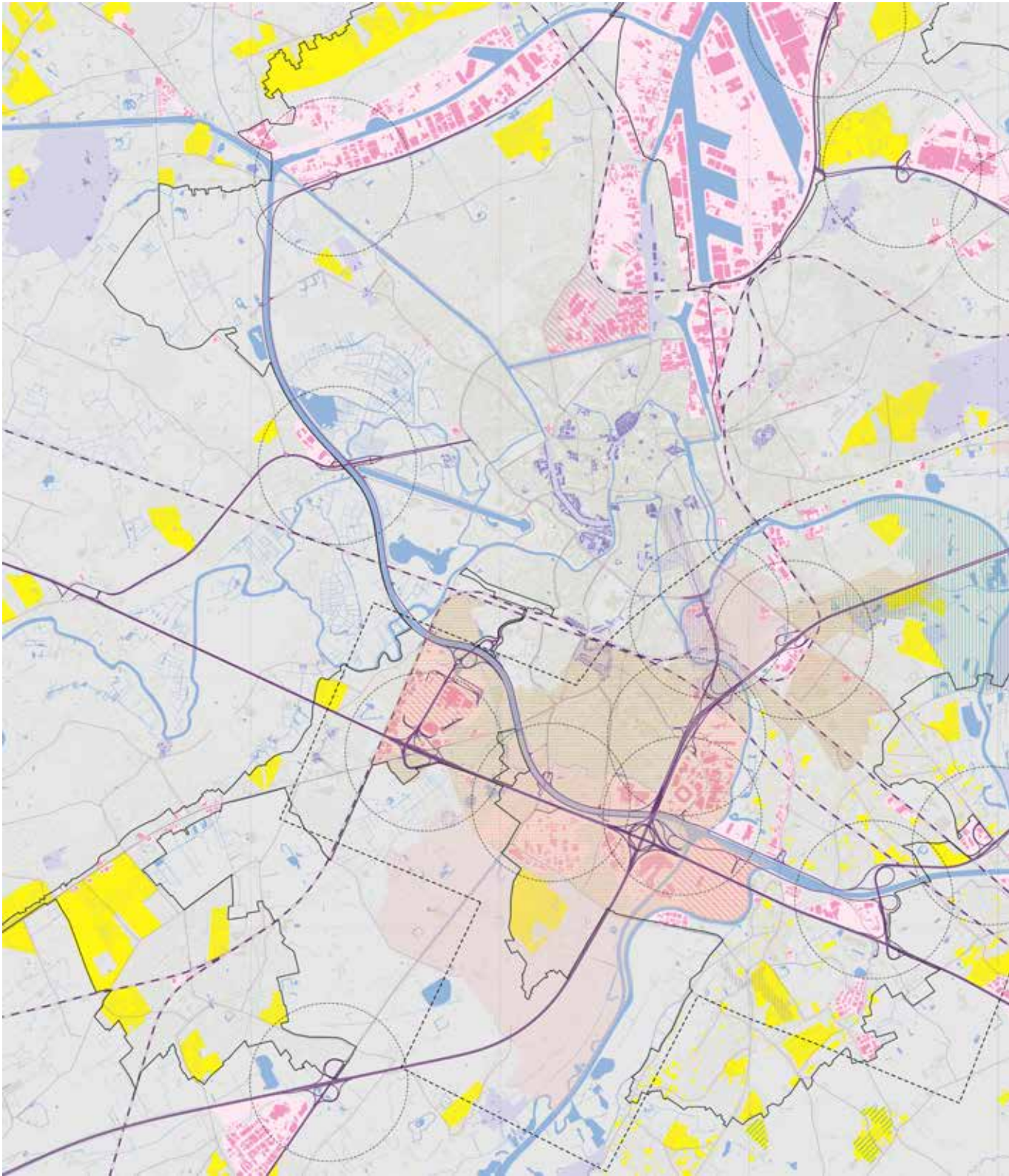
Een wijziging aan de infrastructuur van de E17 en de B401, heeft automatisch tot gevolg dat de rol van het op- en afrittencomplex van Gentbrugge in vraag gesteld zal worden. De functie van het op- en afrittencomplex van Gentbrugge dient samen bekeken te worden met de functie van het op- en afrittencomplex van de B401 Gent-Centrum. Zij mogen niet met elkaar in concurrentie gaan, maar complementair aan elkaar functioneren. Welk complex zal voor toegang geven tot de stad en welke tot de regio? Op welke locatie wordt een overstappunt voorzien tussen de verschillende vervoermodi?



*Hoe kan de voorspelde groei van de regio
op een kwaliteitsvolle manier opgevangen
worden?*

Stadsontwikkeling.

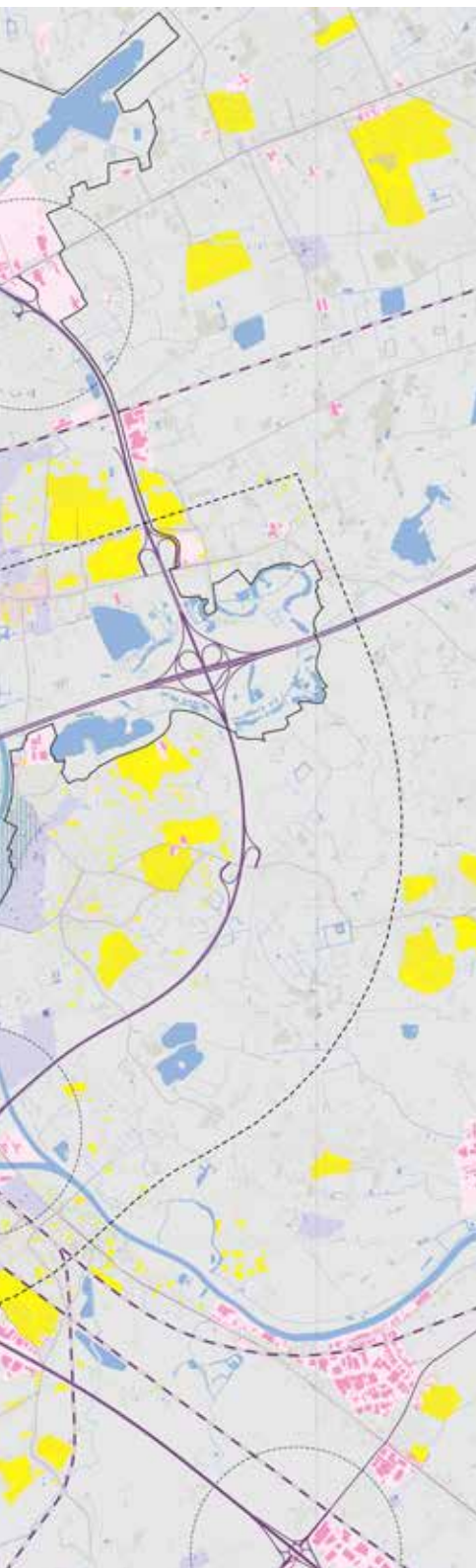
In het hoofdstuk stadsontwikkeling bestuderen we de ruimtelijke ontwikkelingen in het volledige onderzoeksgebied. We kijken daarvoor naar het beleid, de recent gerealiseerde of geplande projecten, opiniestukken en welke thematieken deze aansnijden. Via cartografie, datalezing en desktop research komen we tot een verkenningsvraag en eerste pistes richting transitie.



Stadsontwikkeling

De kaart stadsontwikkeling toont een greep uit de lopende stadsontwikkelingsprojecten die relevant zijn voor het studiegebied. Via een arcering wordt aangeduid op welke uitdagingen deze projecten in eerste instantie focussen: een economische uitdaging, de demografische groei, sociale en culturele thematieken, infrastructuur of milieu en klimaat.

De onderlaag maakt een onderscheid tussen het woonweefsel en de industriële gebieden en integreert via de gele zones de thematiek van de demografische groei.



Wegen

- Hoofdwegen
- Secundaire wegen
- Trainstations
- Spoorbaan

Stadsontwikkeling

- Herinrichting straten
- Woonuitbreidingsgebieden en onbebouwde kavels
- Industriegebieden
- Beschermde stads of dorpsgezichten

(Studie) Projecten

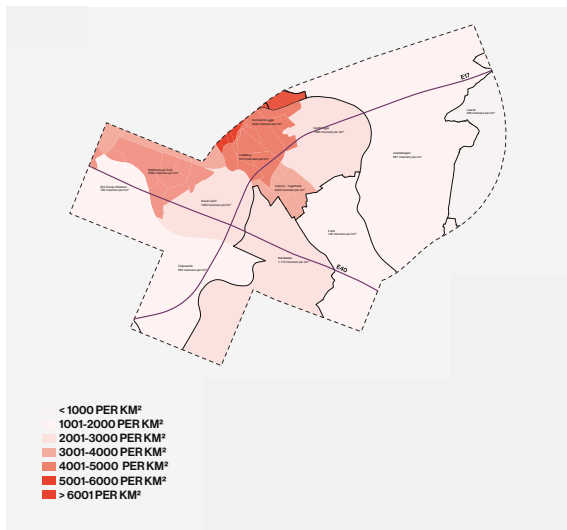
- Milieu
- Sociaal-cultureel
- Economie
- Demografische groei
- Infrastructuur

- Water
- Gebouwen
- 1000 meter rond om afrit
- GRUP Grootstedelijk Gebied Gent

Schaal 1 : 25 000

0 1 2 3 km

Factsheets



Bron: Gemeente en stadsmonitor,
Vlaamse Overheid / Buurtmonitor, Gent

Bevolkingsdichtheid

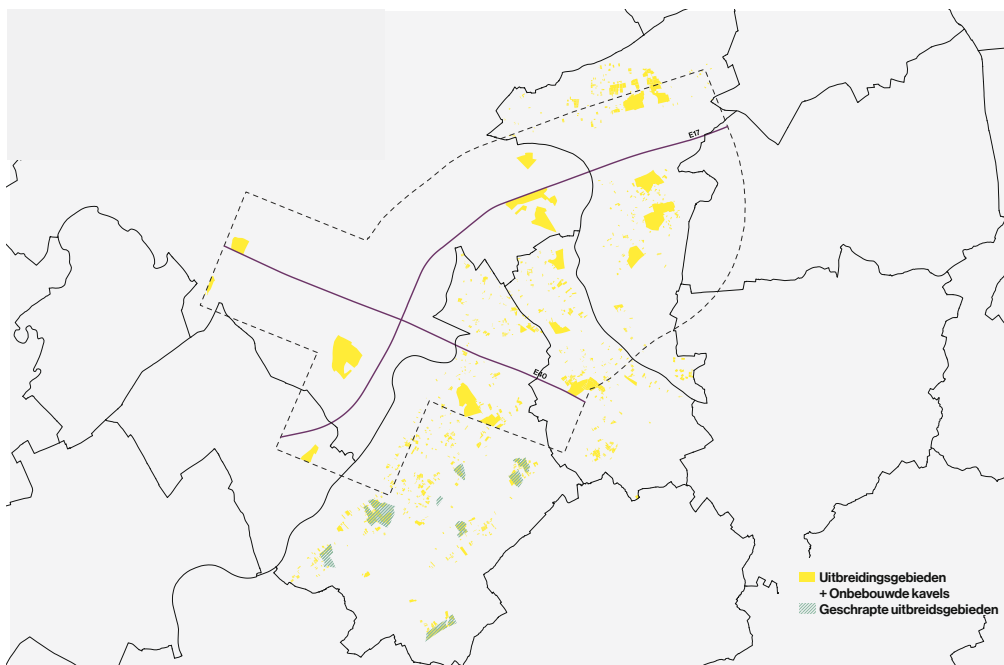
De dichtheid van de gebieden rondom het viaduct verschilt sterk. De wijk Ledeberg is met 6413 inwoners per km² het dichtst bevolkt, terwijl Laarne de laagste dichtheid heeft, 385 inwoners per km². Andere gebieden nabij het viaduct schommelen tussen de 600 en 1100 inwoners per km².

Woonuitbreidingsgebieden en onbebouwde gronden

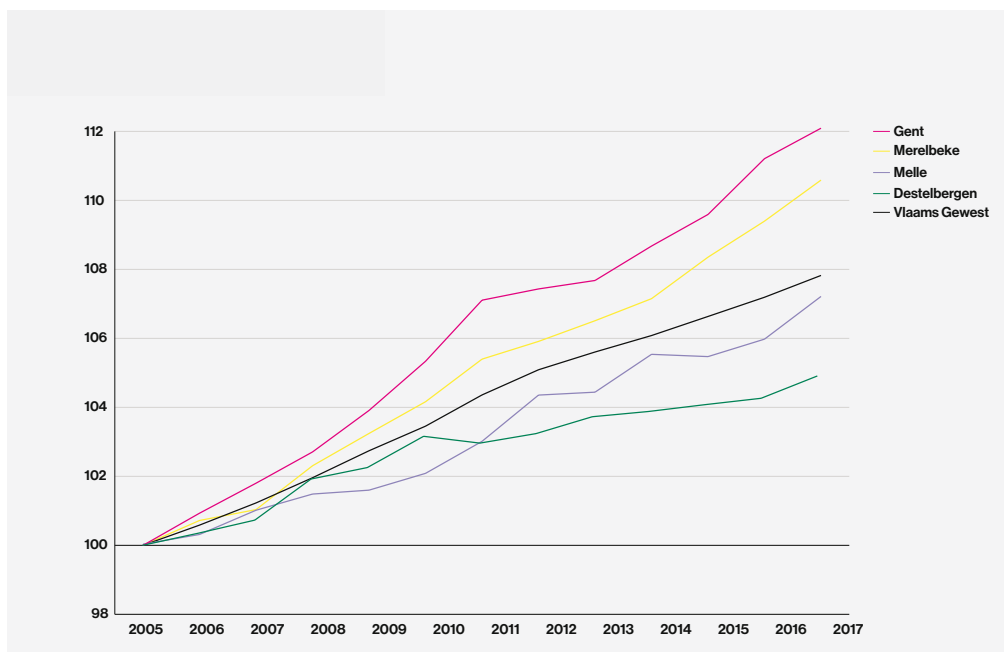
In de studieperimeter zijn er in totaal 21 woonuitbreidingsgebieden en 802 onbebouwde kavels (1664 onbebouwde kavels indien het volledige grondgebied van Destelbergen, Melle en Merelbeke wordt meegenomen), waar een deel van de bevolkingstoename dient te worden opgevangen. Dit komt neer op bijna 390 hectaren potentieel te ontwikkelen terrein binnen de studieperimeter. Op 5 van de woonuitbreidingsgebieden is nog meer dan 50% van de kavels beschikbaar. In Destelbergen, Melle en Merelbeke wordt de oefening gemaakt om de slecht ontsloten woonuitbreidingsgebieden te schrappen en om te vormen tot open ruimte, tegelijkertijd met oog op kernversterking van de bestaande kernen. Voor Merelbeke gaat dit bijvoorbeeld over een schrapping van circa 45 à 50 hectaren. Deze gebieden bevinden zich echter buiten de gedefinieerde scope.

Bevolkingsgroei

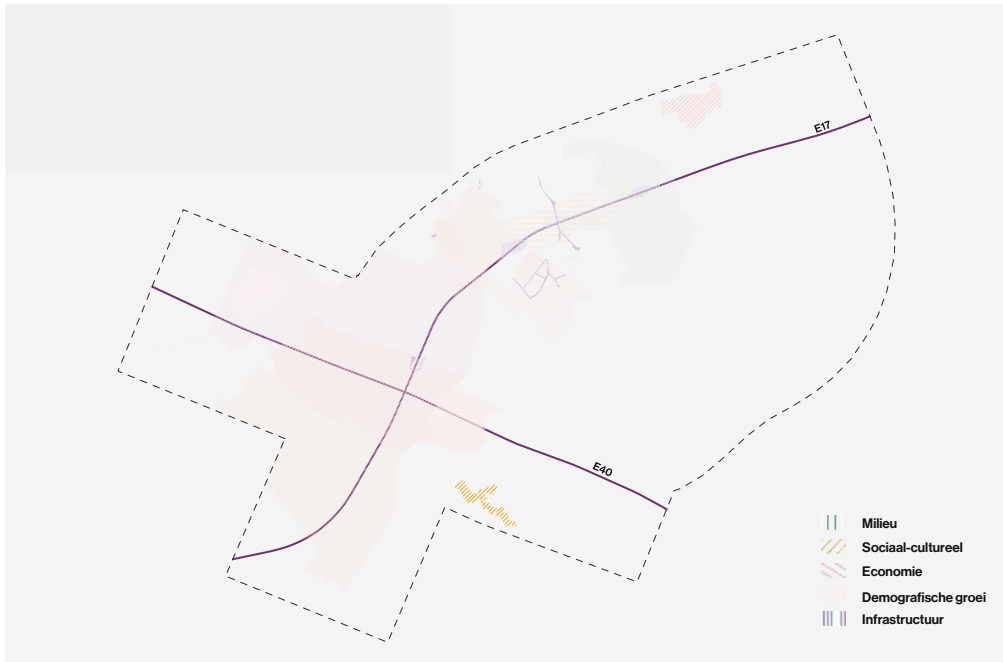
De bevolkingsgroei is in de gebieden Gent en Merelbeke gemiddeld hoger dan het gemiddelde voor Vlaanderen. In de gemeenten Destelbergen en Melle ligt deze lager.



Bron: Atlas van de woonuitbreidingsgebieden, Vlaamse Overheid - Departement Omgeving / Register Onbebouwde Percelen / RUP Bescherming Open Ruimte Merelbeke (voorontwerp).



Bron: Gemeente en stadsmonitor, Vlaamse Overheid.



Bron: Bilaterale gesprekken, ontvangen documenten en deskresearch

Stedenbouw

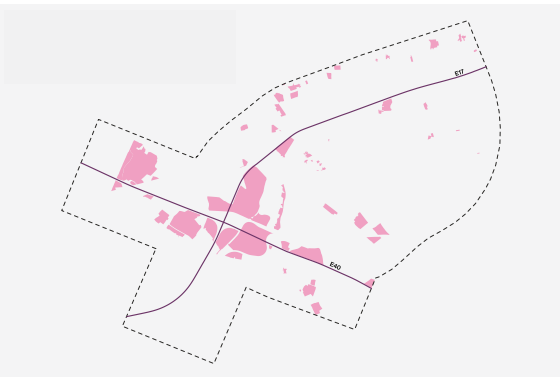
Op dit moment lopen er in de scope minstens 16 omvangrijke stedenbouwkundige studies of projecten. Deze bevinden zich grotendeels op Gents grondgebied. Er zijn studies op schaal van één site, zoals de toekomstvisie voor de Arsenaalsite of het dienstencentrum Gentbrugge. Andere gaan over hele wijken of gebieden, zoals de visie voor de Gentbrugse Meersen of de wijkstructuurschets Moscou-Vogelhoek. Enkele studies hebben specifiek betrekking op infrastructuur, zoals de toekomstvisie voor de B401. Dit patchwork aan studies en visies duidt op een regio die sterk wordt bestudeerd en een transformatie tegemoet gaat.



Bron: Beschermdde stads- en dorpsgezichten,
Agentschap onroerend erfgoed.

Erfgoed

Er zijn 27 beschermde dorpsgezichten in het projectgebied, met als voornaamste de kern van Heusden en de verschillende kastelen in het gebied: Kasteel Coninxdonck, Braemkasteel, kasteel van Zwijnaarde, Kasteel van Acker.



Bron: Bedrijventerreinen,
Agentschap Innoveren & Ondernemen.

Economische activiteit

Er bevinden zich 21 industriële en economische zones in de studieperimeter, goed voor om en bij de 630 hectaren. De knoop van Zwijnaarde wordt sterk gekarakteriseerd door grote economische gebieden die van de nabijheid profiteren van zowel E17 als E40. Langsheen de E17 zijn er ook een hele reeks kleinere bedrijventerreinen, vaak sterk verweven met het stedelijk weefsel.

Actuele status

GRUP Grootstedelijk Gebied Gent

In 2005 werd via een gewestelijk RUP de omtrek voor het grootstedelijk gebied Gent vastgelegd. Deze omvat delen van Gent, Lochristi, Destelbergen, Melle, Merelbeke, De Pinte, Sint-Martens-Latem en Evergem. De kaart stadsontwikkeling toont deze omtrek ten opzichte van het bepaalde studiegebied.

Demografische uitdagingen in de volledige regio

Zowel Gent als Merelbeke, Melle en Destelbergen verwachten de komende jaren een bevolkingsgroei. In totaal worden in de Gentse regio (omtrek vervoerregio) volgens schattingen 100.000 tot 150.000 nieuwe inwoners verwacht tegen 2050 (inventaris °54). In Gent komt daarbovenop een stijgend aantal kotstudenten en 'verborgen' inwoners. De betaalbaarheid van woningen staat zowel in de volledige regio onder druk, zowel in de stad als in meer landelijke gemeentes.

Stadsvlucht

Het structuurplan "Ruimte Voor Gent" stelt dat de woonbehoefte binnen de stad in de komende jaren opgevangen kan worden door wat nu in de pipeline zit, namelijk 10.000 bijkomende woningen. Toch zien we sporen van stadsvlucht: niet in saldo, aangezien de grote toestroom naar Gent uit andere steden en regio's de bevolking doet groeien, maar wel in de praktijk: jonge gezinnen en hoog opgeleide tweeverdieners trekken omwille van het aanbod vaker weg van de stad naar naburige gemeenten. Zij zorgen niet enkel voor een druk op de woningmarkt in gemeenten als Merelbeke, Melle en Destelbergen, maar brengen ook een stedelijke attitude en verwachtingen mee, zoals onder andere voelbaar is in de vraag naar meer deelwagpunten.

Zuidelijke gemeenten in de invloedssfeer van de stad

Zoals ook in andere stedelijke regio's het geval is, ondervinden de gemeenten Destelbergen, Merelbeke en Melle een druk van de stad, die ze zelf verwoorden als een verlies van landelijke kwaliteiten. Tegelijkertijd worden deze gemeentes omwille van de nabijheid van de stad gekenmerkt door een hoog voorzieningenniveau, een zeer goede bereikbaarheid en een groeiende bewonersdiversiteit.

Laagkwalitatieve ruimte onder het viaduct

Vandaag is de ruimte onder het viaduct afgesloten uit veiligheidsoverwegingen. Voordien ging het grootste deel van die ruimte naar parkeren (park & ride voor bezoekers, stelplaats voor bussen, rustplaats voor truckchauffeurs) en gebruik dat door omwonenden als laagkwalitatief ervaren wordt, zoals slukstort of een depot voor oude trams. Het wordt vaak als een onherbergzame plek omschreven. Anderzijds biedt de onbestemde ruimte onder het viaduct net plaats voor functies die in het woonweefsel minder thuishoren. Nu de ruimte onder het viaduct niet meer bruikbaar is, merken bewoners immers een verschuiving van de parkeeractiviteiten naar de woonwijken.



Bussen van De Lijn parkeren nu aan de Driebeekstraat.

Plannen en projecten

Herclaimen van infrastructuur

Gent heeft verschillende projecten in de pijplijn waarbij ruimte die vandaag hoofdzakelijk door infrastructuur wordt ingenomen terug geclaimd wordt voor het stadsleven: de B401, nieuwe ontwikkelingen aan station Gent-Sint-Pieters, een herontwikkeling van de logistieke zone van het voormalige goederenstation aan de Dampoort, het transferium te Wondelgem, de Arsenaalsite, en dergelijke meer.

Ontwikkeling van de Zuidelijke Mozaïek

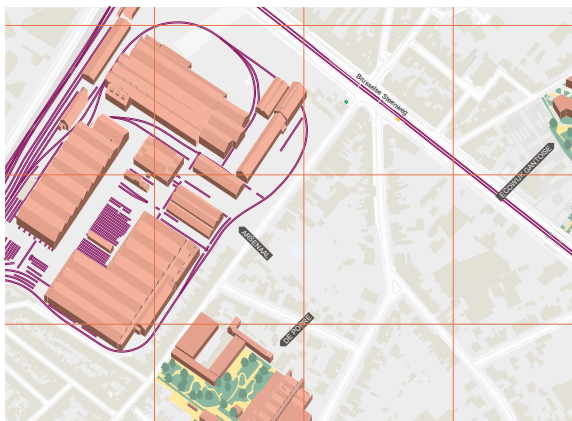
Gent focust in het structuurplan Ruimte Voor Gent op de 'groeistad', zijnde de 20ste eeuwse gordel die in tegenstelling tot het historische centrum en de 19de eeuwse wijken nog ruimte biedt voor ontwikkeling. De Zuidelijke Mozaïek is een deelruimte die geïntroduceerd werd in het Ruimtelijk Structuurplan. Er wordt ingezet op de economische dynamiek omwille van de nabijheid van twee Europese autosnelwegen, het station Gent-Sint-Pieters en de R4. Het gebied wordt gekenmerkt door grote, monofunctionele entiteiten (UZ, Nieuw Gent, The Loop, Wetenschapspark Zwijnaarde, Campus Sterre, Eiland Zwijnaarde,...). Stad Gent hoopt de Zuidelijke Mozaïek te ontwikkelen tot de kennispoort van de stad.



Ontwerp voor de renovatie van en uitbreiding van het dienstencentrum.

Voorzieningencluster aan viaduct

Het Dienstencentrum Gentbrugge, ontworpen door architect Paul Felix in de jaren '70 en gelegen vlak naast het E17-viaduct, wordt uitgebreid tot een voorzieningencluster en poort tot de Gentbrugse Meersen. Naast het bestaande dienstencentrum, jeugdhuis en polyvalente zaal komt op de site een Freinet school, de lokale muziekacademie De Kunstbrug, een wijkbibliotheek en het onthaalpunt voor de Gentbrugse Meersen. Door het clusteren van deze programma's op een brede site wordt uitwisseling van lokalen en samenwerking aangemoedigd. De stad houdt bovendien rekening met bijkomende transformaties indien het viaduct er niet meer zou zijn. Dit zou bijvoorbeeld een koppeling kunnen toelaten van deze cultuurcluster met de sportcluster aan de overzijde van het viaduct. Initieel was er heel wat weerstand tegen de locatie van een school nabij het viaduct, maar studies toonden aan dat luchtkwaliteit voldoende is en de geluidskwaliteit zal verbeteren door de renovaties van het viaduct. De maatschappelijke terughoudendheid om de ruimte in de nabijheid van het viaduct te gebruiken wijst op een vorm van mentale barrière die veroorzaakt wordt door de aanwezigheid van dergelijke infrastructuur.



De Arsenalsite

Arsenalsite

De Arsenalsite, in eigendom van de NMBS, wordt herbestemd als toekomstig knooppunt in de wijk met een focus op lokale stedelijke bedrijvigheid en gemeenschapsfuncties. In 2019-2020 wordt een conceptstudie uitgevoerd, ter voorbereiding van een RUP. De programmatie van de site en de omgang met het industrieel erfgoed zijn enkele van de onderzoeksvragen die hierin bestudeerd worden.



Projectie van Ecowijk Gantoise

Ecowijk Gantoise

Op de 5ha van het voormalige Ottenstadion en tennis- en hockeyclub La Gantoise ontwikkelt SO Gent in samenwerking met een private ontwikkelaar de nieuwe woonwijk Ecowijk Gantoise met wijkpark. Er worden een driehonderdtal woningen voorzien: grondgebonden woningen, appartementen en woningen voor inclusief wonen. De ambitie is om een zo laag mogelijke ecologische voetafdruk te realiseren.

Het project ondervindt weerstand vanuit buurtbewoners, die zich verenigden in het 'buurtcomité ecowijk 9050'. Ze zijn onder andere bezorgd over het hoge aantal woningen, de betaalbaarheid ervan en vrezen bovendien een verhoogde verkeers- en parkeerdruk.



*Verdichting in Woonpark Bergbos,
Merelbeke*

Kernverdichting

Ook in de gemeenten worden woonprojecten opgestart die inzetten op verdichting. Merelbeke liet een masterplan opmaken voor de vernieuwing van de dorpskern. Een laatste concrete uitvoering hierin is de PPS Tramstelplaats: een combinatie van 77 wooneenheden, handel en een autovrije publieke ruimte.

Verder zuidelijk in Merelbeke, nabij de Hundelgemsesteenweg temidden van vrijstaande woningen, wordt gebouwd aan het 4 hectare grote Woonpark Bergbos, een nieuwbouwproject met een mix van woningen en appartementen. Ook in de kernen Destelbergen en Heusden wordt ingezet op een renovatie van het patrimonium en een verdichting.

Uitdoven woonuitbreidingsgebieden

In verschillende gemeenten worden onaangesneden woonuitbreidingsgebieden geschrapt, met het oog op beschermen van open ruimte. In Merelbeke zou bijvoorbeeld circa 45 à 50 hectares geschrapt worden (bron: Veneco).

Wijkstructuurschetsen

Stad Gent start met de opmaak van 3 wijkstructuurschetsen, allen gelegen langs de E17: Moscou-Vogelhoek, UZ Gent en Zwijnaarde. De wijkstructuurschets toont hoe een wijk zich op ruimtelijk vlak in de toekomst kan ontwikkelen. Het is een kader dat gebruikt wordt bij het adviseren van projecten, bijvoorbeeld bij de beoordeling van omgevingsvergunningsaanvragen.

Meccanoparking Park & Ride

Om het verlies van de afgesloten Park & Ride onder het E17-viaduct te compenseren werkte Stad Gent een plan uit voor de bouw van een meerlaagse meccano-parking op de parking langs de Arsenaalsite. Wegens vertragingen zal die er echter pas komen wanneer de ruimte onder het viaduct mogelijks weer vrijkomt. Dit project vormt bij verschillende actoren een aanleiding om na te denken over de gewenste locatie van een dergelijke parkeerfunctie.

Stelplaats De Lijn

De ruimte onder het viaduct die tot voor kort ingenomen werd door De Lijn als stelplaats, zal op termijn vrijkomen. De Lijn plant in 2024 de nieuwe stelplaats Wissenhage in Wondelgem te openen, waar ook de voertuigen uit Gentbrugge naar kunnen verhuizen.



Buurtsporthal Ledeberg

Buurtsporthal Ledeberg

In het kader van stadsvernieuwingstraject “Ledeberg Leeft” wordt vanaf zomer 2020 de bouw gestart van een buurtsporthal onder de B401 in Ledeberg. Dit project is een pionier in het gebruiken van ruimte onder infrastructuur, wat een lang afstemmingstraject vergde tussen stad en AWV. Niet zozeer omwille van het programma als sporthal, wel omwille van de transitie van een ‘dode’ functie naar een programmatie voor publiek. Eén van de overeenkomsten is dat de constructie ten alle tijde bereikbaar moet zijn.

Visies



Ontwerpend onderzoek naar toekomst voor de B401.

B401 Fly-over

In 2017 werd een verkennend onderzoek gevoerd naar de toekomstmogelijkheden van de B401 fly-over. De studie stelt een open toekomstvisie voor, die de mogelijkheid laat te leren uit toekomstige evoluties en inzichten van diverse belanghebbenden. Er wordt uitgegaan van een geleidelijke transitie, met een actieplan op korte en lange termijn. Op de korte termijn wordt via concrete acties en beleving de perceptie van de infrastructuur tijdelijk omgebogen en wordt een glimp geboden van het potentieel dat de toekomstvisie biedt. Sinds het opleveren van de studie werkt Stad Gent verder aan experimenten om dit traject levende te houden, bijvoorbeeld door het aanduiden van zones waar nu reeds kan ingezet worden op ontharding en vergroening.

Lineaire ontwikkeling

Wat het terrein onder het Viaduct betreft, heeft Stad Gent een duidelijke visie, vertrekkend van de noden van de stad. In Ruimte voor Gent stelt de Stad dat het wegwerken van het viaduct 100 hectare ruimte vrijmaakt. Ze stelt als hypothese dat het tracé van het viaduct omgevormd kan worden tot fietsnetwerk en aanleiding geeft tot bicycle urbanism: nieuwe ontwikkelingen ophangen aan hoogwaardige fietsinfrastructuur.

Ontwikkeling openbaar vervoer tussen stad en rand

Ruimte voor Gent stelt bovendien een uitbreiding van het tramnet voor, op het tracé van het Viaduct, die een verbinding maakt van het UZ over Moscou, tot de Gentbrugse Meersen en eventueel tot het knooppunt E17-E4 in Destelbergen.

Stedelijke knoop Gentbrugge

Ter hoogte van de Brusselsesteenweg stelt Ruimte voor Gent het uitbouwen van een ruimtelijk knooppunt op stedelijk niveau voor; met een verplaatst station Gentbrugge, de kruising van verschillende tramlijnen en de ontwikkeling van de Arsenaalsite.

Verweving bedrijventerreinen

De groei van de stadsregio gaat gepaard met een stijgende vraag naar ruimte voor bedrijvigheid, die opgevangen zal moeten worden door een sterkere verweving en functie-optimalisering: het combineren van productie op maaiveldniveau met kantoren en parkeren bovenop bijvoorbeeld. Op lange termijn is het niet uitgesloten dat de aard van de bedrijvigheid transformeert naar een sterkere focus op lokale productie, korte ketens en duurzaam transport.



Ruimte voor Gent: het tracé van het viaduct inzetten voor bicycle urbanism met tramverbinding tot Destelbergen.

Maak Ruimte Voor Oost-Vlaanderen 2050

De Provincie werkt aan een nieuw Beleidsplan Ruimte “maak ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050”. Dit moet het Provinciaal Ruimtelijk structuurplan vervangen.

Het beleidsplan stoelt op 3 beleidskaders: de transitie naar een robuuste en veerkrachtige ruimte, de transitie naar een aangename (be) leefomgeving en de transitie naar een circulaire samenleving.

Het laatste punt houdt onder andere een streven in naar meer nabijheid, om zo tot een verminderde mobiliteitsvraag te komen.

In de aanpak zet de provincie naast het thematische beleid waar in het verleden veel aandacht werd besteed nu ook in op een gebiedsgerichte benadering. Daarbij wordt een aantal gebieden geselecteerd waarin de Provincie hefbomen wil creëren om lokale ‘families van opgaven’ aan te pakken.

Groei gekoppeld aan duurzame transitie

Waar moet er in de toekomst gewoond worden? Welke stappen moeten vandaag genomen worden om de klimaatdoelstellingen te behalen? Wat is de missing link tussen kleinschalige initiatieven en grote (klimaat) doelstellingen? Om hier een antwoord op te formuleren werd binnen het strategische project Oost-Vlaams Kerngebied gesteund op drie pijlers: het productieve landschap, de circulaire economie en mobiliteit. Eén van de demonstratieprojecten binnen het OVK-project is een project in Merelbeke, waarbij de invalshoeken ‘mobiliteit’ en ‘verstedelijking’ samen ontwikkeld worden. Vanuit de mobiliteitskwestie komen ontwikkelingsscenario’s naar voor waarop men al dan niet kan verstedelijken en door te kijken vanuit de verstedelijking komen cruciale plekken naar voor waarop men een nieuwe mobiliteit kan enten.

Opinies

Microcentraliteit

Verschillende plekken in het studiegebied, maar zeker Gentbrugge en Destelbergen, hebben dankzij de combinatie van kwaliteiten van de stad (functiemix, bereikbaarheid) en het platteland (groen, water) potentieel binnen het concept microcentraliteit, waarbij voorzieningen in een regio verspreid worden over verschillende compacte kernen, verbonden door zachte verkeersmodi.

In Gentbrugge ziet men nog veel kansen tot ontwikkeling van voorzieningen en woonfuncties in tegenstelling tot het centrum van Gent. Algemeen kent de omgeving rond de E17 een relatief lage woningsdichtheid voor de hoeveelheid invalswegen, openbaar vervoer en voorzieningen. Dit roept de vraag op welke rol een wijk als Gentbrugge kan opnemen op regio-schaal, bijvoorbeeld op vlak van mobiliteit, groei, ecologie,...

Het viaduct als kunstwerk

Ondanks de negatieve perceptie kent het viaduct ook zijn waarde als object en is een getuige van een stukje bouwcultuur en geschiedenis, wat ook door enkele belanghebbenden erkend wordt. In tegenstelling tot het gedeelte van de E17 op maaiveld laat het viaduct bovendien een doorlaadbaarheid in verschillende richtingen toe, die vandaag door de veiligheidsmaatregelen sterk gemist wordt door gebruikers.

Quick wins onder het viaduct

Gezien de lange tijdslijn van een project voor het viaduct wordt vanuit het lokale bestuur en lokale actoren gehoopt op een tussentijdse invulling van de ruimte onder het viaduct.

Er wordt verwezen naar het voorbeeld van de buurtsporthal in Ledeberg, maar ook tijdelijke programmaties zoals de rommelmarkt op DOK, een mobipunt of zelfs een strategie van 'rewilding' waarbij de natuur overneemt. Een tijdelijke activatie zou een antwoord kunnen bieden op de vraag welk type programmatie gewenst is onder het viaduct: pragmatisch, hoogkwalitatief of ecologisch?

Een programmatie onder het viaduct, op korte en op lange termijn, is afhankelijk van de afspraken die AWV met het lokaal bestuur maakt. In principe zijn onder kunstwerken geen activiteiten mogelijk. In het geval van Gentbrugge werd in het verleden reeds een contract met de stad opgesteld voor uitzonderingen zoals de Park & Ride en het depot van De Lijn. Dit contract is nu opgezegd, waardoor de onderhandeling over een mogelijk gebruik opnieuw opgestart zal moeten worden na de renovatie van het viaduct. Er is op dit moment geen garantie dat de ruimte onder het viaduct terug vrijgegeven wordt.

Een moeilijkheidsfactor hierin is de Belgische brandwetgeving, waar viaducten een blinde vlek in vormen. Het brandgevaar moet geval per geval bekeken worden, zonder duidelijk kader.



Tijdelijk gebruik onder het afdak van DOK.

Herstellen van stadsweefsel

Verschillende actoren zien de toekomst van het viaduct als een kans om een historische beslissing om te keren en het stedelijk weefsel te herstellen daar waar het viaduct woonwijken doorsneden heeft. In verschillende oplossingen wordt verwezen naar de extra ruimte voor stadsontwikkeling die gecreëerd wordt wanneer de E17 niet op maaiveldniveau door de stad zou snijden.

Snelwegrustplaats vormt deel van het vraagstuk

De dienstzone langs de E17 ter hoogte van de Gentbrugse Meersen wordt samen met de renovatie van het viaduct heraangelegd met o.a. nieuwe asfalt. Het ontwerp van de bijkomende programma's, alsook de beheersformule is nog niet bepaald. Voor AWV is het een belangrijk rustpunt op het traject van de E17. De volgende punten zijn Kalken (10 km) richting het noorden en Nazareth (15 km) in het zuiden.

In het stadsessay Brokkelbrug ziet men de snelwegparking dan weer liever verdwijnen, om op korte termijn ruimte te maken voor meer natuur, sport en spel in de Gentbrugse Meersen.

Tijdelijkheid

Het stadsessay van Stadsbouwmeester Gent stelt voor het E17-viaduct een strategie voor van onderzoek via test, vergelijkbaar met het traject rond de B401, waarbij de voorbije jaren op auto-loze zondagen van de gelegenheid gebruik gemaakt werd om te testen wat een toekomst zonder B401 voor de stad zou betekenen.

Voor het viaduct trekt het essay de vraag zelfs ruimer: wat als regelmatig een autovrij viaduct ingelast wordt en het verkeer herleid wordt via alternatieve trajecten?

Hoe kan de voorspelde groei van de regio op een kwaliteitsvolle manier opgevangen worden?

Kiemen voor transitie

Intensiever ruimtegebruik

Zowel in de stad als in gemeenten met een meer landelijke identiteit zien we een verschuiving naar intensiever en meervoudig ruimtegebruik. Enerzijds om de geplande groei op te vangen, anderzijds om landschappen en erfgoed te vrijwaren. Daarbij wordt op verschillende plekken infrastructuur die voorheen monofunctioneel was, herclaimd voor een betere stedelijke inbedding. We zien dit in de sporthal onder het viaduct in Ledeberg, in het buurtpark De Porre, maar ook in de Tramstelplaats in Merelbeke, waar een oude stelplaats (met tram) herbestemd wordt tot ontmoetingsruimte binnen een verdichtingsproject. De zoektocht naar het intensiever gebruiken van (een selectie van) ruimtes is een transitie die geldt voor het volledige studiegebied. De vele verdichtings- en herbestemmingsprojecten zijn hier getuige van.



Verdichtingsproject Bergbos, Merelbeke.

Identiteit als drager van transformatie

Om een Complex Project, waarvan de impact de lokale schaal ver overstijgt, breed gedragen te maken is nood aan een gemeenschappelijke identiteit. In het geval van het viaduct is dit een identiteit die de spanning overstijgt tussen een stedelijke en een landelijke identiteit of tussen een lokale bezorgdheid en een bovenlokaal belang. Verschillende projecten in het Gentse werkten reeds sterk rond identiteit als drager van transformatie. Zo werd bijvoorbeeld in de havengemeenten gestreefd naar een grensoverschrijdende samenwerking, aangewakkerd door het gezamenlijk economisch belang. In het traject rond de B401 werd de stem van verschillende belanghebbenden vereeuwigd via de campagne “Bruggenbouwers”. In het studiegebied zijn verschillende aanleidingen tot gemeenschappelijke identiteit: de kasteelparken, de groen- en waterstructuren,...



De Bruggenbouwers-campagne op en rond de B401.

The next economy

In de verschillende economische ontwikkelingsprojecten in het gebied zien we de groei van een stedelijke bedrijvigheid die minder afhankelijk is van grote stromen personen- en vrachtverkeer. Deze sites focussen op een stedelijke inbedding, waar de relatie tot de onmiddellijke omgeving, de lokale bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van de plek een belangrijkere rol spelen dan de connectiviteit op gewestelijk of internationaal niveau. De “next economy” gaat uit van het toevoegen van waarde aan de lokale gemeenschap, eerder dan het onttrekken van waarde via bijvoorbeeld CO2 uitstoot, laagkwalitatieve ruimte-inname en verkeerscongestie. De geplande transformatie van de Arsenaalsite en de aard van de activiteiten in bedrijvencentrum De Punt zijn voorbeelden van de transformatie naar deze “next economy”.



De Arsenaalsite, wachtend op een nieuw economisch ecosysteem.

Tijd(elijkheid)

De groei van de regio is een vraagstuk dat permanent leeft en zal evolueren, zowel in zijn omvang als focus en urgentie. Het is daarom niet altijd gewenst om aan de hand van een beperkte tijdsopname vandaag beslissingen te moeten vastleggen voor de volgende generaties. Ook zijn de concrete implicaties van deze beslissingen moeilijk te voorspellen. We zien hoe verschillende projecten op deze flexibiliteit inspelen door het opzetten van een open leertraject met test-fases. Ze zetten tijd in als instrument in stadsontwikkeling: niet alleen de fasering in een korte en lange termijn, maar ook een meervoudig ruimtegebruik in de tijd (week-weekend, dag-nacht, winter-zomer,...).

De terugkerende vraag naar een kwaliteitsvolle invulling van de ruimte die vandaag beschikbaar is, is te lezen als een vraag naar het inzetten van verschillende tijdsdimensies.



Tijdelijk buurtcomposteren in Ledeberg.

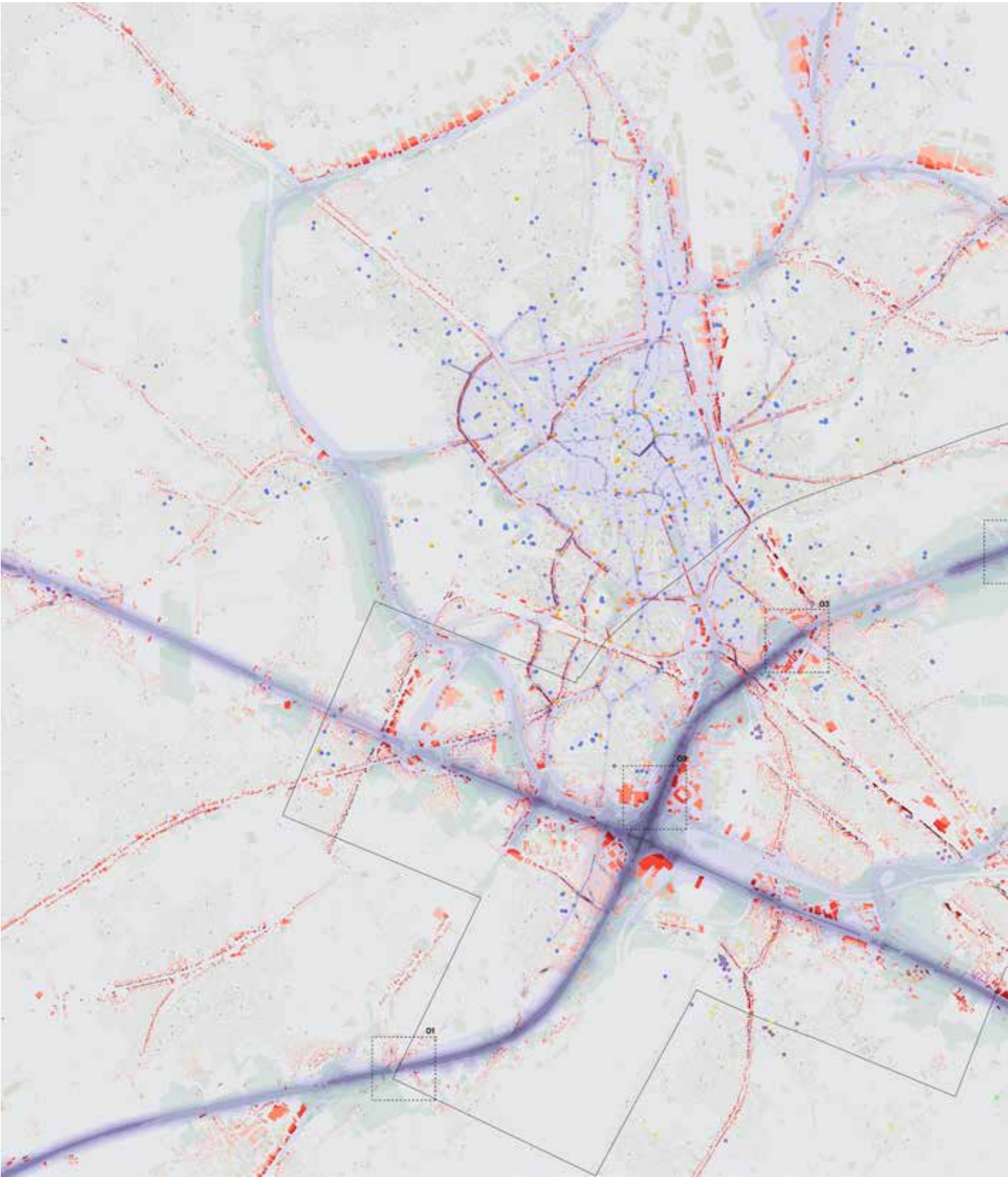


Hoe kan de leefkwaliteit in de volledige onderzoekregio verbeterd worden, zowel in open ruimte als bebouwde ruimte, in stedelijk en landelijk gebied?

Leefkwaliteit.

In het hoofdstuk leefkwaliteit kijken we enerzijds naar de hinder die gelinkt wordt aan de aanwezige weg- en spoorinfrastructuur, zoals geluidsoverlast en luchtkwaliteit. Anderzijds kijken we naar de leefkwaliteit op het gebied van voorzieningen, betaalbaarheid, sociaal weefsel,...

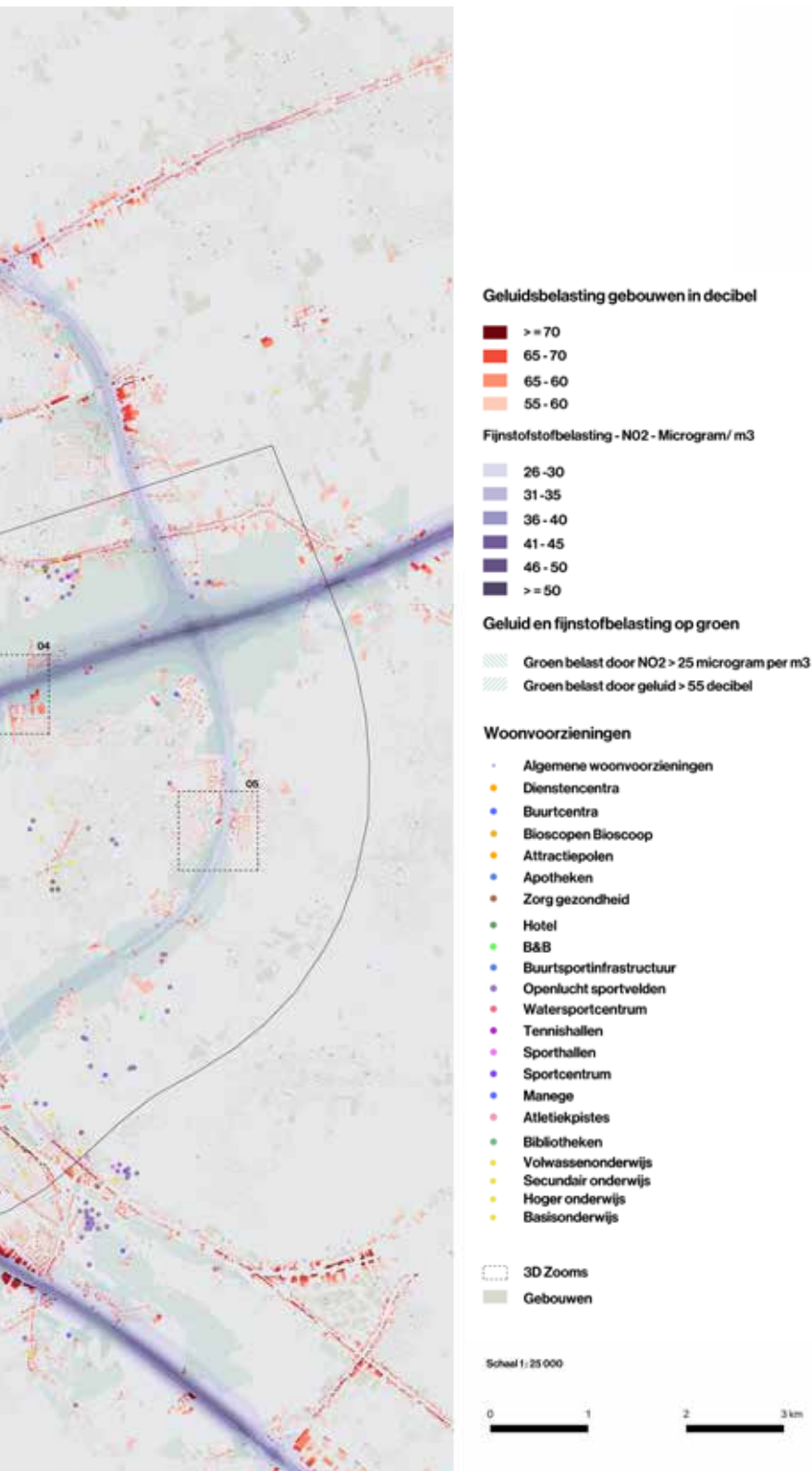
Via een cartografie, datalezing en desktop research komen we tot een verkenningsvraag en eerste pistes richting transitie.



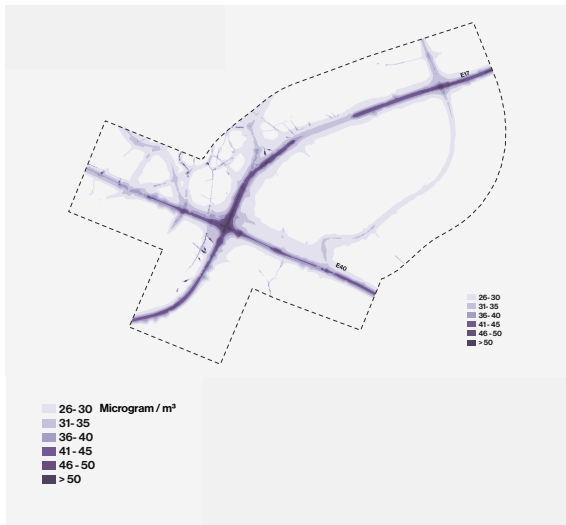
Leefkwaliteit

De kaart leefkwaliteit ambieert een gecombineerd beeld te geven van de verschillende aspecten van leefkwaliteit. In de factsheets wordt de onderliggende data verduidelijkt.

De luchtkwaliteit en geluidsoverlast zijn opgemaakt met behulp van een rekenmodel. Een modelberekening blijft altijd een benadering van de realiteit. Deze is voldoende nauwkeurig is als basis voor een globale aanpak tegen geluidshinder, maar er kunnen lokaal afwijkingen bestaan tussen de werkelijke situatie en de modelbenadering. De aanduidingen op deze kaart stellen dan ook een simulatie voor, die de discussie wil opentrekken, bijvoorbeeld wat is de impact van geluid op bepaalde bebouwingstypes, hoe brengen we geluid en luchtkwaliteit in open ruimte in rekening, wat is de relatie tussen een hoog voorzieningenniveau en de verkeersbelasting, etc.



Factsheets



Bron: Stikstofdioxide (NO₂) jaargemiddelde,
www.vmm.be.

Luchtvervuiling - NO₂

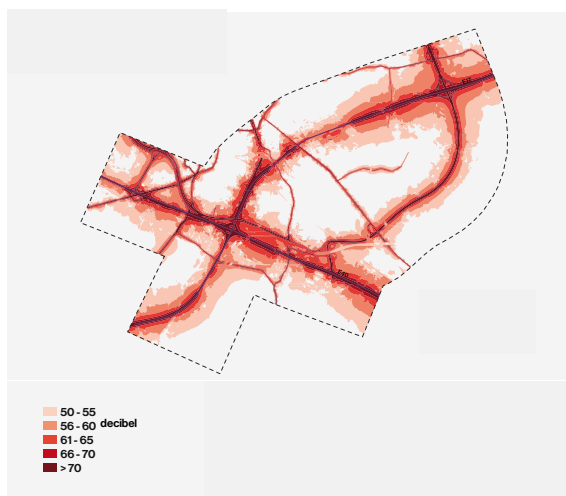
De snelwegen E17 en E40 bepalen sterk de zones die luchtvervuiling ondervinden. Ook de R4, de B401 en belangrijke toegangswegen richting Gent zijn goed zichtbaar. Daar waar de E17 een viaduct vormt, wordt het NO₂ niveau lager ingeschat omdat de deeltjes sneller door de wind worden afgevoerd.

Geluid - motorisch verkeer

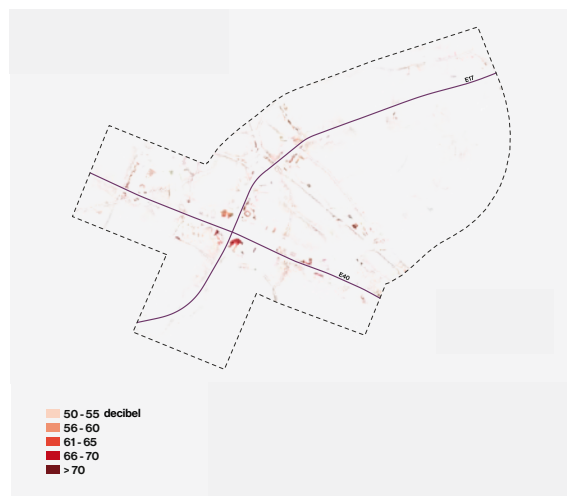
De geluidsoverlast op gebouwen, gemeten vanaf categorie >50dB, bevindt zich vooral op het knooppunt Zwijnaarde en langsheen de belangrijkste invalswegen, de Brusselse- en Hundelgemsesteenweg. Vooral bij de bedrijfsgebouwen rondom het knooppunt Zwijnaarde worden de hoogste niveaus bereikt. Rondom de invalswegen gaat het om niveaus tussen 50 en 65 dB. De kaarten hiernaast geven de geluidsoverlast weer in het algemeen, en geprojecteerd op de gebouwen.

Geluid - treinverkeer

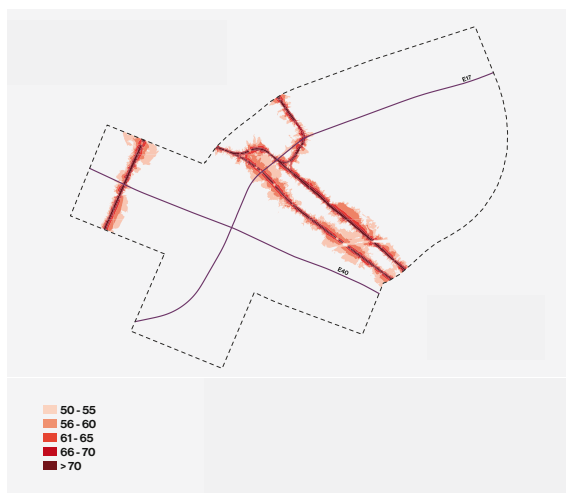
Een belangrijke oorzaak voor geluidsoverlast in het gebied zijn de intensief gebruikte treinsporen die het gebied van oost naar west doorkruisen. Ze worden zowel door personen- als goederentreinen gebruikt. Gebouwen staan dicht bij de sporen, waardoor in woonweefsel vele woningen aan niveau's tot over de 70 dB worden blootgesteld. Ook deze geluidsoverlast werd in kaart gebracht en vervolgens geprojecteerd op de gebouwen.



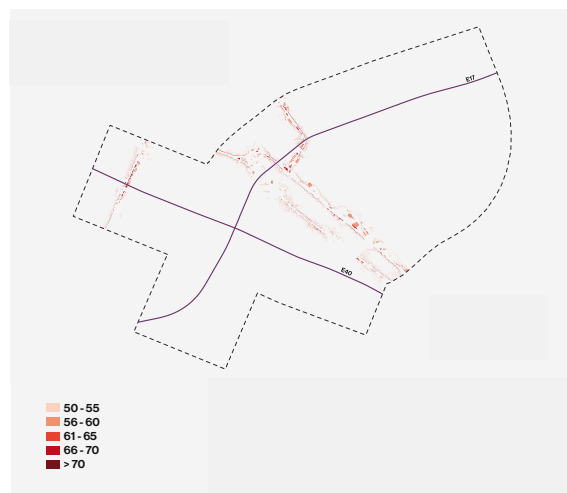
Bron: Geluidsbelastingskaart (Lden) op belangrijke en aanvullende wegen, Agentschap Wegen en Verkeer, 2016.



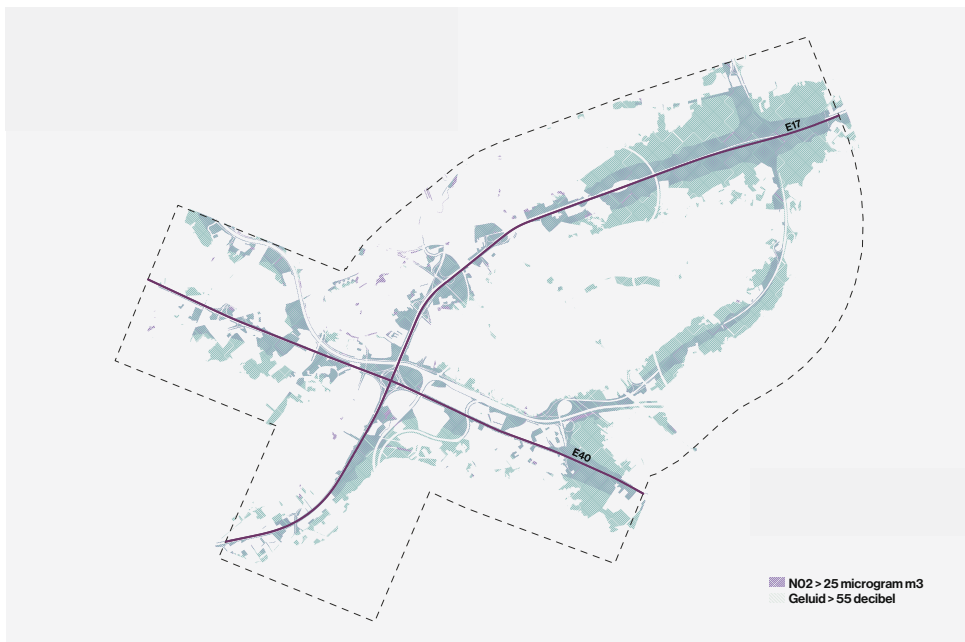
Geluidsbelastingskaart (Lden) op belangrijke en aanvullende wegen geprojecteerd op bebouwing.



Bron: Geluidsbelastingskaart (Lden) op belangrijke en aanvullende spoorwegen, Agentschap Wegen en Verkeer, 2016.



Geluidsbelastingskaart (Lden) op belangrijke en aanvullende spoorwegen geprojecteerd op bebouwing.



Bron: Biologische
Waarderingskaart,
Natura 2000
Habitatkaart, VMM
/ Strategische
geluidsbelastingskaart,
AWV / Stikstofdioxide
(NO₂) jaargemiddelde,
www.vmm.be.

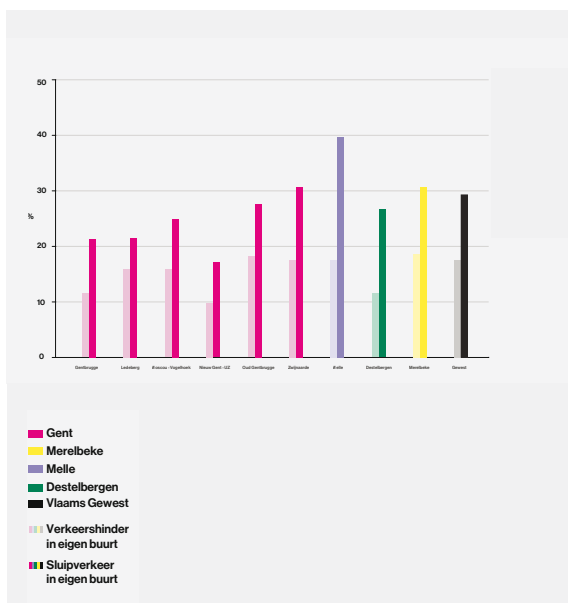
Overlast in open ruimte

Rondom de auto- en treininfrastructuur ligt binnen de scope ook veel open ruimte met biologische kwaliteit. In totaal gaat het over 33.1% van de groene ruimte die blootgesteld wordt aan NO₂ en 32.1% die geluidsoverlast door motor- of treinverkeer ondervindt.



Luchtkwaliteit curieuzeneuzen

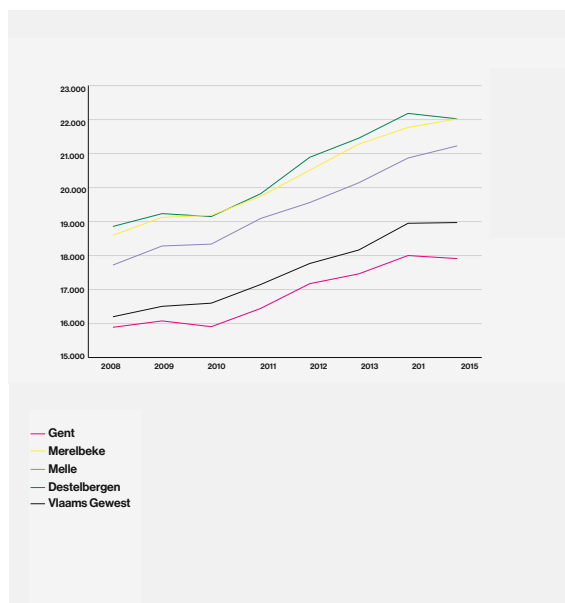
CurieuzeNeuzen Vlaanderen is een grootschalig burgeronderzoek naar luchtkwaliteit, waarbij 20.000 Vlamingen de NO2-concentratie in hun straat maten met doe-het-zelf meetinstrumenten. In het onderzoeksgebied springt vooral het stadscentrum Gent er uit als zone met overlast. Ook op de as richting zuid-oosten, parallel aan de Brusselsesteenweg, hebben de metingen gemiddeld slechtere resultaten.



Bron: Gemeente- en stadsmonitor, Vlaamse Overheid.

Verkeershinder in wijken

Een andere maatstaf voor verkeershinder zijn de bevragingen uit de gemeente- en buurtmonitor. Deze tonen dat in de Gentse wijken Oud-Gentbrugge en Zwijnaarde de grootste verkeershinder wordt aangegeven, vergelijkbaar met de gemeenten Destelbergen en Merelbeke. In Melle heeft een hoog percentage van mensen klachten over sluipverkeer in de eigen buurt.

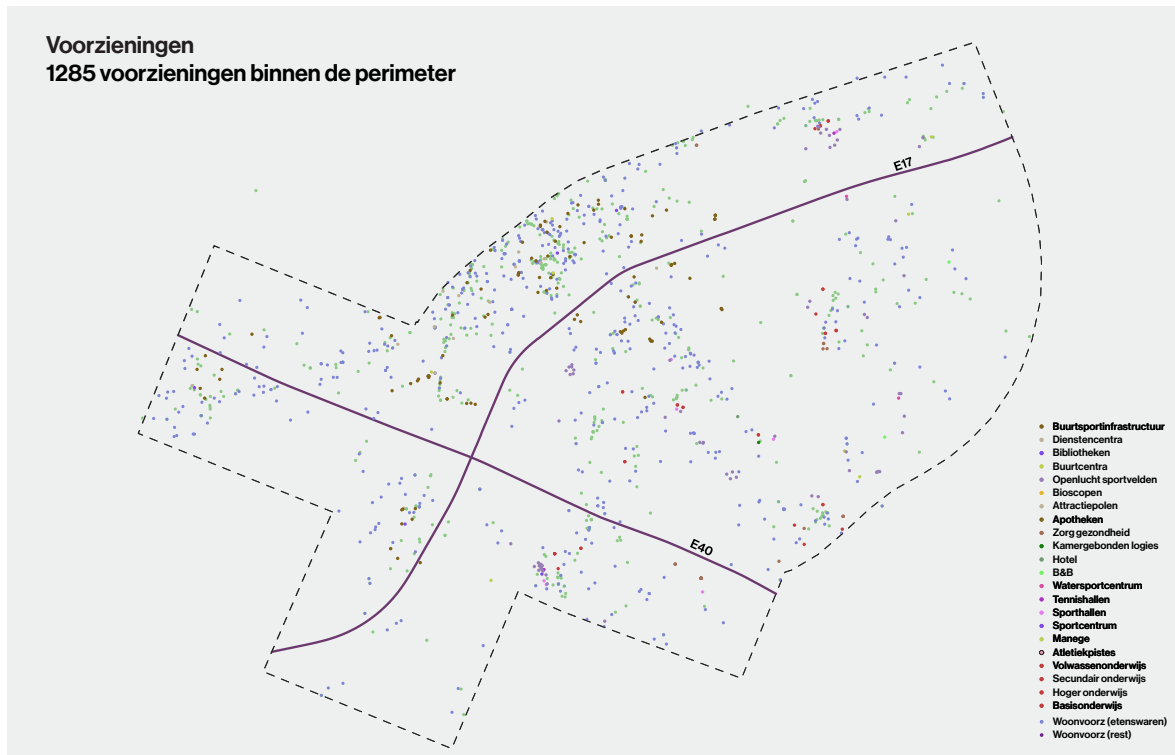


Bron: Gemeente- en stadsmonitor, Vlaamse Overheid.

Gemiddeld inkomen

Een andere meetstaaf van levenskwaliteit in het gebied is het gemiddeld inkomen in de verschillende deelgebieden. Dit ligt in de gemeenten Destelbergen, Merelbeke en Melle hoger dan in Gent en het Vlaams gewest.

Voorzieningen 1285 voorzieningen binnen de perimeter



Bron: Totaal voorzieningenniveau, 2015, Departement Omgeving, Vlaamse Overheid.

Voorzieningenniveau

Over de hele zone zijn er 1285 voorzieningen, gaande van buurtcentra en sportinfrastructuur tot scholen. De dorpskernen en steenwegen tekenen zich duidelijk af. Lokale tekorten in voorzieningen dienen meer fijnmazig te worden onderzocht, maar in het algemeen gaat het over een gebied met een hoog voorzieningenniveau.

ruimte & leefbaarheid - leefkwaliteit

Wonen en werken langs infrastructuur

Driedimensionale zooms op enkele kenmerkende plekken langsheen de weginfrastructuur in het studiegebied.



Zoom 1: Beer

E17 ter hoogte van Beer, nabij knooppunt de Pinte.



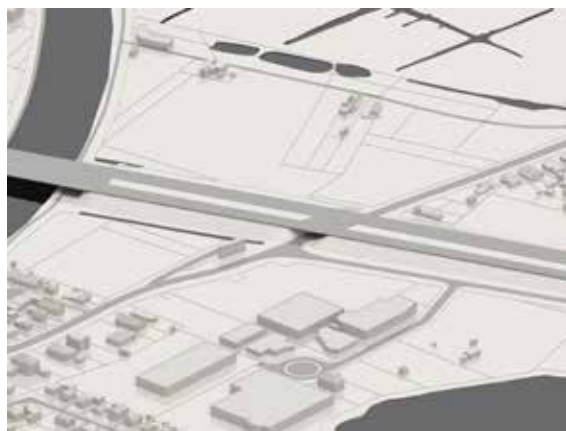
Zoom 2: Stadion

E17 nabij KAA Gent Stadion en de Ringvaart.



Zoom 3: Gentbrugge

E17 ter hoogte van de Oude Brusselseweg en de Carpoolparking onder het Viaduct.



Zoom 4: Destelbergen

E17 ter hoogte van de Damslootmeer in Destelbergen.



Zoom 5: Laarne

R4 bij Knooppunt Laarne.

Actuele status

Verkeersgeluid

Verkeer produceert op twee manieren geluid: er is het geluid van de motor en het geluid veroorzaakt door het rollen van de banden over het wegdek. Bij lage snelheden is het geluid van de motor dominant. Bij hogere snelheden wordt het geluid van de automotor overstemd door het rolgeluid van de banden over de weg: vanaf 40-50 km/u bij auto's, vanaf 70-80 km/u bij vrachtwagens. Een verandering van 1 dB(A) is voor het menselijke oor nog net hoorbaar. Een verhoging met 10 dB(A) horen we als dubbel zo luid. (inventaris °14)

Normen en ambities rond geluidshinder

Er zijn geen Belgische of Vlaamse normen voor wegverkeerslawaai waaraan deze geluidsbelastingwaarden getoetst kunnen worden. Wel bevat het MER-richtlijnenboek voor geluid en trillingen (2008) gedifferentieerde referentiewaarden voor weg- en spoorverkeer. Deze zijn gebaseerd op significante percentages blootgesteld die (ernstig) gehinderd of (ernstig) slaapverstoord zijn. Voor hoofd- en primaire wegen komt dit neer op een dagwaarde (Lden) van maximaal 70dB voor bestaande wegen, 60 dB voor nieuwe wegen en 55 dB voor nieuwe woonontwikkeling. De referentiewaarde voor 's nachts (Lnight) ligt telkens 10 dB lager.

Op Europees niveau is er een richtlijn (2002/49/EG) over de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai. In uitvoering van deze richtlijn zijn er op Vlaams niveau geluidskaarten en actieplannen gemaakt.

Hierin wordt 65 dB als drempelwaarde gehanteerd. Voor nieuwe situaties streeft Agentschap Wegen en Verkeer naar een maximum van 60 dB.

Stad Gent streeft in het Stedelijk Actieplan Geluid naar een algemeen maximum van Lden 70 dB ter hoogte van alle Gentse woningen, met een verdere verfijning gekoppeld aan de wegcategorie volgens de waarden uit het MER-richtlijnenboek.

Het WHO adviseert in de "Guidelines for community noise" een maximum van 55 dB. Als nachtelijke richtwaarde stelt het WHO in de "Night noise guidelines for Europe" (2009) een maximum van 40 dB om slaapkwaliteit te garanderen.

Ter vergelijking: het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning stelt in VLAREM II limieten voor het geluidsniveau veroorzaakt door hinderlijke inrichtingen, zoals bedrijven. De limieten zijn afhankelijk van de klasse waartoe de inrichting behoort en verschilt naargelang het gaat om nieuwe of bestaande inrichtingen. Als basis voor deze categorisering beschouwt VLAREM II (bijlage 2.2.1) milieukwaliteitsnormen of richtwaarden voor geluid in open lucht, gekoppeld aan de bestemming van het gebied. In woongebied is dat een richtwaarde van 45 dB overdag en 35 dB 's nachts. In gebieden voor industrie of gemeenschapsvoorzieningen is dat 60 dB overdag en 55 's nachts

Geluidsschermen

Eén van de strategieën om geluidsoverlast in te perken is het plaatsen van geluidsschermen langs de weg. De verlaging van geluid onder invloed van geluidsschermen worden als volgt ingeschat:

- Op een afstand van 30 m achter een scherm: 10-12dB
- 50 m achter een scherm: 8 dB
- 100 m achter een scherm: 5dB
- 150 m: geen effect

Geluidsreducties hoger dan 15 dB blijken in de praktijk moeilijk haalbaar, tenzij een bijzondere constructie (zoals overkapping) wordt toegepast. (inventaris °14)

Financiering geluidswering

Geluidswerende constructies kunnen in 3 gevallen door AWV geplaatst worden:

1. Wanneer de woonzones zijn opgenomen in de Prioriteitenlijst Geluid. Die lijst wordt opgesteld op basis van de geluidsbelastingskaarten.
2. Als milderende maatregel naar aanleiding van een milieueffectenrapport (MER), in het kader van de stedenbouwkundige vergunningsprocedure van een infrastructuurproject
3. Door het afsluiten van een samenwerkingsovereenkomst met de lokale besturen.

Locaties komen in aanmerking voor een financiële toekomst wanneer tussen 65dB en 80dB gevelbelasting gemeten wordt. De meting wordt

uitgevoerd voor bebouwingsclusters van 5 à 6 woningen binnen 30 m afstand van elkaar.

De procentuele bijdrage van de gemeente wordt berekend volgens de formule: $-5 \times \text{meting(dB)} + 400$. Voor een gevelbelasting van 70dB komt men zo op een aandeel voor de gemeente van 50% van de kostprijs. Indien meer dan de helft van de woningen gebouwd werden voor de infrastructuur er kwam komt hier nog een bijkomende financiering van de overheid bij. (bron: website AWV)

Geluid in open ruimte

Ook geluidsoverlast in publieke ruimtes (zoals de Gentbrugse Meersen) wordt als belangrijke factor voor leefkwaliteit ervaren. Gezien de berekening van subsidiëring zich baseert op woonclusters betaalt de Stad Gent zelf 100% van de bijkomende geluidsschermen ter hoogte van de sportcluster in Gentbrugge en blijft het grootste deel van de Gentbrugse Meersen en andere natuurgebieden onbeschermd.

Normen en ambities rond luchtkwaliteit

In de richtlijn 2008/50/EG worden Europese grensnormen opgesteld voor fijn stof (PM10): op jaarbasis maximaal 35 dagen een overschrijding van een daggemiddelde PM10-concentratie van 50 g/m. Deze waarde werd in 2017 op alle 9 automatische meetpunten van in de Gentse agglomeratie behaald. Vanuit het oogpunt van gezondheid liggen de richtwaarden van de WHO echter nog veel lager: gemiddeld 20 g/m op jaarbasis en een overschrijding van het daggemiddelde 50 g/m op maximaal 3 dagen per jaar. Deze worden in de Gentse agglomeratie op geen enkel meetpunt behaald.

Men spreekt in Vlaanderen van een smogalarm wanneer 2 dagen op rij fijnstofconcentraties boven 70 g/m gemeten worden.

Voor stikstofdioxide (NO₂) wordt in dezelfde Europese richtlijn de jaargrenswaarde van 40 g/m³ vooropgesteld. De automatische meetpunten in het Gentse behalen deze meetwaarde, maar op 2 van de 20 meetplaatsen waar met een passieve sampler gewerkt wordt, werd de Europese grenswaarde voor stikstofdioxide waarde toch overschreden.

Geen van de automatische meetpunten ligt in de nabijheid van de E17, E40 of R4. Hier kunnen we enkel uitgaan van de modelleringen (gebruikt in de kaart) en occasionele metingen. Wel is er een meetpunt aan de B401.



De studie van Agentschap Wegen en Verkeer in samenwerking met de Vlaamse Bouwmeester (inventaris °14) concludeert echter dat bij een vermindering van 120 km/u naar 90 km/u op autosnelwegen (met 20 à 30% zwaar verkeer) er slechts een geluidsreductie van 1 dB(A) gemeten wordt.

Luchtkwaliteit gekoppeld aan snelheid

Een verlaging van de snelheid heeft wel een positief effect op de luchtkwaliteit. Een studie van VITO mat de luchtkwaliteit in de zone binnen 100 m op een snelweg bij verlaging van 120 naar 90 km/u: er werd 30% daling van elementair koolstof en 10% daling van ultrafijnstof PM_{2,5} waargenomen. Een vlotter, meer even wegdek draagt ook positief bij in de uitstoot van fijnstof.

Visies

Renovatie van het viaduct

In 2020 wordt het viaduct gesaneerd. Enerzijds zijn de voegen tussen het wegdek en de kolomkoppen aan vervanging toe, anderzijds zorgde de val van betonstukken in 2018 voor een prioritaire versnelling.

Er wordt gebruik gemaakt van deze technische onderhoudswerken om ook de geluidsschermen te vervangen en op enkele plaatsen te verlengen. De huidige geluidsschermen zijn 20 jaar oud en hebben een hoogte van 3m met bijkomende bovenrand van 0,5m. Ze worden volledig vervangen door geluidsabsorberende schermen met 4m hoogte.

Ook de renovatie van het wegdek zal bijdragen aan de geluidsdemping.

Opinies

Snelheidsverlaging in het kader van werken

Zowel op het viaduct als op de R4 vinden de komende jaren werken plaats die de verkeerssituatie beïnvloeden. Op de E17 wordt telkens één van de twee helften van het viaduct aangepakt, waardoor het verkeer in 2 x 2 rijstroken op de andere helft zal circuleren. Hier wordt de maximumsnelheid van 50km/u ingevoerd. Tussen twee fases in (winter 2020) zal het volledige viaduct berijdbaar zijn, aan een snelheid van maximaal 70km/u.

Op de R4 ter hoogte van Merelbeke wordt gedurende een maand in 2020 en een maand in 2021 de snelheid verlaagd tot 90 km/u omwille van werken.

Deze snelheidsverlagingen worden ingezet als een veiligheidsmaatregel, ze zijn niet voorzien als strategische monitoring of testfase.

Stad Gent CO2 neutraal tegen 2050

De Gentse gemeenteraad keurde in januari 2015 het Klimaatplan goed en maakte daarmee middelen vrij om de stad klimaatneutraal te maken tegen 2050. Doorgaand verkeer weren uit de binnenstad en de snelheid beperken zijn enkele actiepunten hierin.

Provincie Oost-Vlaanderen CO2 neutraal tegen 2040

Klimaat is één van de acht speerpunten in het provinciaal bestuursakkoord van Oost-Vlaanderen. De provincie heeft de ambitie om klimaatneutraal te worden tegen 2040, 10 jaar sneller dan Stad Gent.

Het actieprogramma “klimaatgezond” in het ruimtelijk beleidsplan 2050 koppelt de klimaatambitie aan concrete ruimtelijke strategieën, met onder andere: het terugdringen van verplaatsingen dankzij ruimtelijke groepering van functies, het hitte-eilandeffect temperen en het gebundeld wonen om ruimte te maken voor windturbines.

Lage Emissie Zone

Om de luchtkwaliteit te verbeteren, is de Gentse binnenstad of het gebied binnen de R40 een lage-emissiezone (LEZ). De meest vervuilende voertuigen mogen de zone niet langer inrijden. In het bestuursakkoord werd een uitbreiding van deze zone tot de R4 vermeld, maar hier is op dit moment geen politiek akkoord over bereikt. Verschillende belanghebbenden rond het viaduct hopen dat een uitbreiding van de LEZ ook een impact heeft op het toegelaten verkeer op de E17. Actoren uit de omgeving rond Gent zien een LEZ echter als een maatregel die de lasten uit de stad wegduwt naar de rand.

Geluid perceptie

Onderzoeker Thomas Verbeek voert onderzoek naar de subjectieve perceptie van geluidsoverlast. In 2016 verzamelde hij via enquête data bij 400 inwoners van Gentbrugge, die binnen een afstand van 500 meter van het viaduct wonen. Hij onderzocht de correlatie tussen hoe ze lawaai ervaren, hoeveel geluidsoverlast ze volgens objectieve metingen ontvangen, en hun persoonlijke situatie.

De resultaten tonen weinig verband tussen de perceptie van lawaai en de meting, maar wijzen op de belangrijke rol die de persoonlijke achtergrond en woonsituatie van de ondervraagden speelt. Zo zouden mensen die al langer in het gebied wonen gevoeliger reageren op het lawaai dan nieuwkomers. Eigenaars van een vrijstaande woning registreren ook een hogere subjectieve hinder ten opzichte van huurders van appartementen of kleinere woningen, terwijl die laatste meer hinder ondervinden volgens de objectieve metingen.

Het onderzoek concludeert dat objectieve metingen niet volstaan in het evalueren van leefkwaliteit en pleit voor een proactieve aandacht naar kwetsbare groepen in de aanpak van omgevingslawaai.

Lusten en lasten

Om de leefkwaliteit te bespreken kijken we niet enkel naar geluidshinder en luchtkwaliteit, maar ook naar kwaliteiten als buurtleven, toegang tot voorzieningen, betaalbare woningen, enzovoort. Hierbij valt voor verschillende thema's een spanning op tussen de lusten en lasten die infrastructuur bieden. De aanwezigheid van de E17 veroorzaakt lasten, maar biedt het voordeel van een uitstekende bereikbaarheid en lagere woningprijzen. Of mensen de voorkeur geven aan leefbaarheid of bereikbaarheid is bovendien afhankelijk van persoonlijke situatie, levensfase, verplaatsingsgedrag,...

Het is kenmerkend dat deze moeilijke balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid zowel in de wijk Gentbrugge als de gemeenten rond de R4 op vergelijkbare manier speelt.

Leefkwaliteit in de regio

Bij de gemeenten Merelbeke, Melle en Destelbergen leeft het gevoel, zowel bij inwoners als op politiek niveau, dat ingrepen ter bevordering van de leefkwaliteit in de stad vaak een negatieve impact hebben op de leefkwaliteit van de rand. Men verwijst dan onder andere naar het invoeren van een Lage Emissie Zone en het Mobiliteitsplan. Ook wat de leefkwaliteit betreft leeft de vrees dat een verbetering van de leefkwaliteit in Gent tot een verslechtering in andere gemeentes zal leiden. Lokale maatregelen zoals geluidschermen zijn daar, wegens de lagere bevolkingsdichtheid, niet financieel haalbaar. Voor Merelbeke, Melle en Destelbergen houdt het beschermen van de geluids- en luchtkwaliteit bovendien verband met het behouden van de 'landelijke' identiteit die ze hun gemeenten toemeten.

Micro-gemeenschappen

De aanwezigheid van het viaduct fragmenteert het buurtleven en heeft soms letterlijk sociale weefsels doorsneden. Anderzijds definiëren de verschillende infrastructurele lijnen micro-gemeenschappen die volgens sommige belanghebbenden bijdragen tot het 'dorpse' gevoel in Gentbrugge.

Leefkwaliteit is ook een economisch vraagstuk

In het rapport "het landschap als vestigingsvoorwaarde" stelt de Vereniging Deltametropool dat kennisregio's, indien zij de juiste skills willen aantrekken voor hun economie, ook een hoogkwalitatieve woonomgeving moeten kunnen aanbieden. Er is met andere woorden een economisch argument te koppelen aan ruimte- en landschapsontwikkeling. Bovendien zijn werknemers die bewegen, van gezonde lucht genieten en groen in de nabijheid hebben productiever en minder vaak ziek. De kwaliteit van de omgeving en het landschap wordt een vestigingsvoorwaarde.

Dat betekent dat een economische ontwikkeling van de regio niet enkel moet investeren in bereikbaarheid en ruimte voor bedrijvigheid, maar ook voor woonkwaliteit, leefbaarheid, voorzieningen, landschapskwaliteit enzoverder.

Hoe kan de leefkwaliteit in de volledige regio verhoogd worden, zowel in de open ruimte als de bebouwde omgeving, in stedelijk en landelijk gebied?

Kiemen voor transitie

Lokale slimme maatregelen

Geluid en luchtkwaliteit zijn enerzijds gelinkt aan de hoogste schaalniveaus (gewestelijke ambities, regionale visies, bovenlokaal verkeer,...), maar zijn tegelijkertijd plaatselijke problematieken, die zelfs op een afstand van 20 meter erg kunnen verschillen. We zien in de initiatieven die genomen worden dan ook een combinatie van overheidsmaatregelen en lokale 'slimme' ingrepen. Zo maakt stad Gent bij het inplanten van de nieuwe school aan het viaduct de strategische keuze om de speelplaats langs de achterzijde te bouwen, zodanig dat het gebouw zelf als bijkomende geluidsbuffer optreedt.

Monitoring en testen van alternatieve modi

Gezien de leefkwaliteit een erg subjectieve ervaring is en samenhangt met de persoonlijke situatie en omgeving van bewoners, is het belangrijk een verbetering van de leefkwaliteit als een gemonitord proces te beschouwen. Hierin kunnen testfases ingebouwd worden, zoals in het project van de fly-over B401 waar geëxperimenteerd wordt met alternatief gebruik op de infrastructuur tijdens een autoloze zondag, en alternatieven onder het viaduct zoals de nieuwe buurtsporthal.



Voorzieningencluster Gentbrugge



Live test op de B401

Buurtleven

De aanwezigheid van verschillende bewoner-gestuurde projecten, buurtcomités en actiegroepen wijzen op de sterke betrokkenheid van de bewoners in het studiegebied. Ook dat is deel van leefkwaliteit en een potentiële motor voor transitie.

Gekoppelde ambities

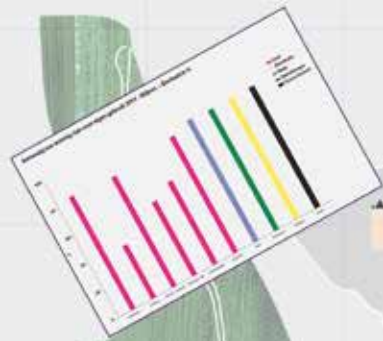
Uit studies en beleidsdocumenten blijkt hoeveel ambities verbonden worden aan leefkwaliteit, zoals economie, klimaat, gezondheid, etc. Deze kunnen een alternatieve hefboom vormen om zowel lokaal als op hoger niveau acties te ondernemen om de leefkwaliteit te verbeteren. Op projectniveau zien we in bedrijvencentrum De Punt een sterke koppeling tussen de kwaliteit van de leef- en werkomgeving en de economische ontwikkelingsopportunities.



Wijkpark De Porre



Bedrijvencentrum De Punt

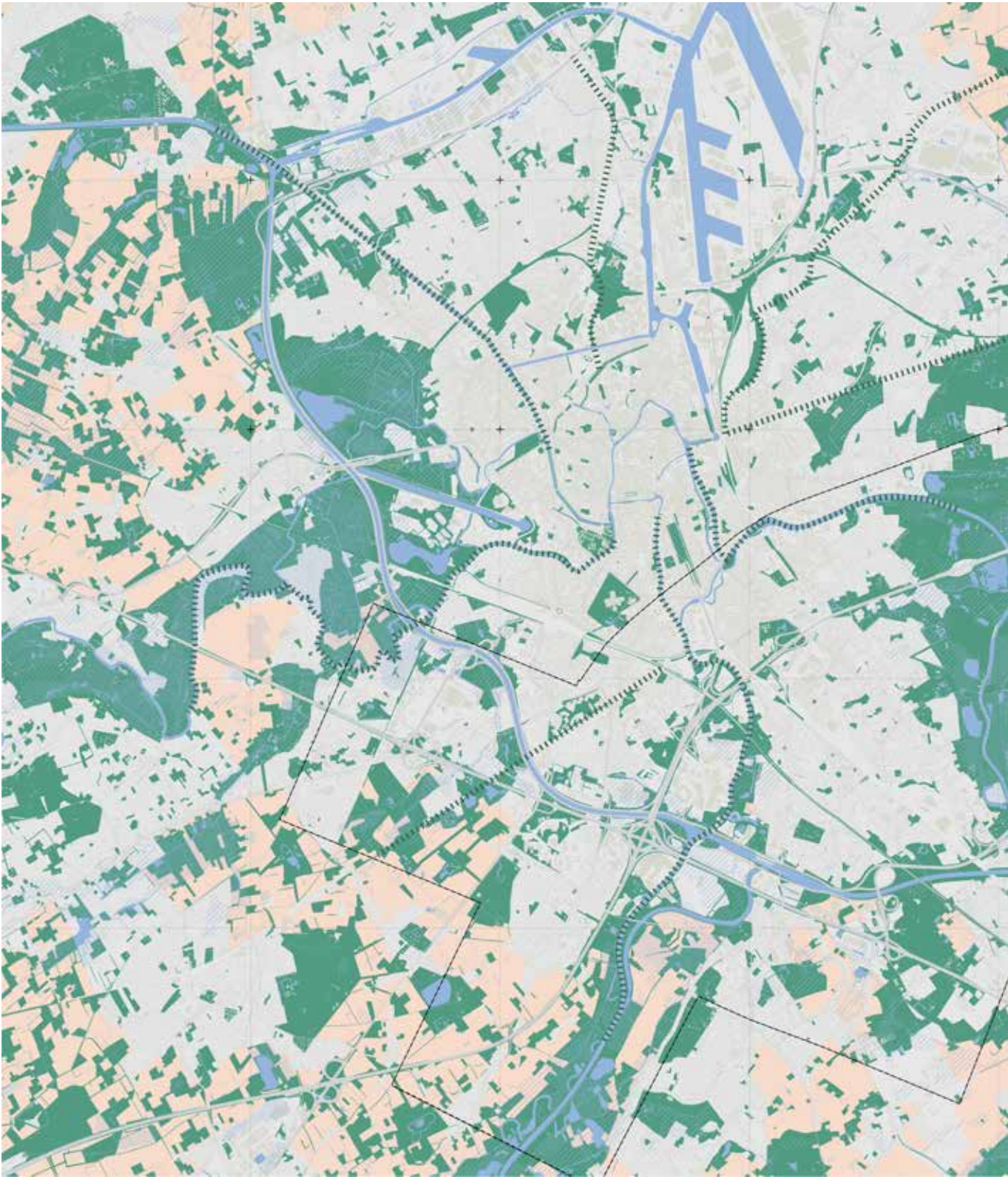


Hoe kunnen groengebieden ontsnipperd en waterstructuren verbonden worden als veerkrachtig landschap?

Open ruimte.

In het hoofdstuk open ruimte maken we een lezing van de open-ruimtestructuren en landschappelijke transitie in het studiegebied. Welke landschapsfiguren zijn er of worden in de toekomst versterkt, waar spelen natuur en water een belangrijke rol en wat is het beleid hieromheen.

Via een cartografie, datalezing en desktop research komen we tot een verkenningsvraag en eerste pistes richting transitie.



Open Ruimte

De kaart open ruimte toont vier structurerende elementen: bebouwing, water, groenstructuren en landbouwgronden. Om een totaalbeeld te krijgen van het potentieel aan groenstructuren groepeerden we in het groen alle lagen uit de Natura 2000 Habitatkaart, de Biologische waarderingskaart en park- natuur- en bosgebieden uit het gewestplan.



Structuren

- III Groenklimaatassen
- Recent overstroomde gebieden
- Mogelijk overstroombare gebieden

- Groenstructuren
- Water
- Gebouwen
- Landbouw

Wegen

- Hoofdwegen
- Secundaire wegen

Schaal 1 : 25 000



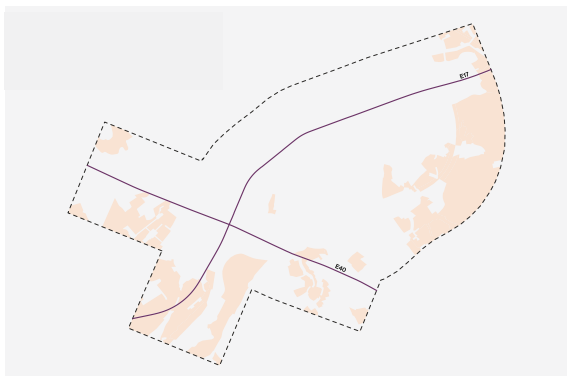
Factsheets



Bron: Biologische Waarderingskaart en Natura 2000 Habitatkaart, Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek.

Biologisch waardevol groen

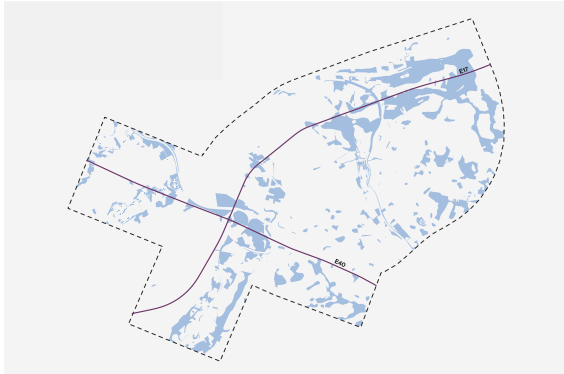
31,9% van het verkeningsgebied is biologisch waardevolle groene ruimte. Deze omvat de groenpool Gentbrugse Meersen en Damvallei, de Merelbeekse Scheldemeersen en de verschillende parken in het gebied. Er is ook veel versnipperd kleinschalig groen verweven met landbouwgrond, vooral in het oosten van het gebied.



Bron: Gewestplan, Departement Omgeving, Vlaamse overheid.

Landbouwgrond

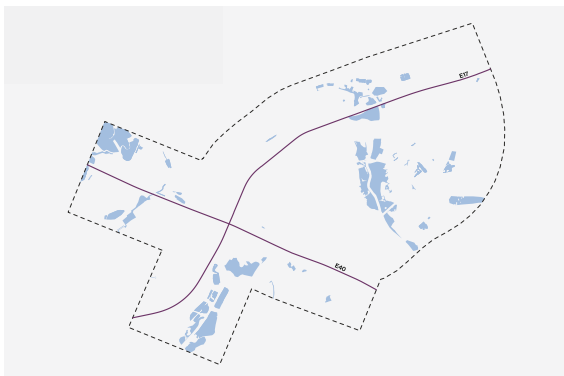
23,4% van het verkeningsgebied bestaat uit gronden in landbouwgebruik. Het betreft voornamelijk grasland maar niet uitsluitend. In Destelbergen gaat het over grote aaneengesloten gebieden. In Zwijnaarde zijn de gebieden meer versnipperd door verstedelijking, infrastructuur en waterwegen.



Bron: van nature overstroombare gebieden, Vlaamse Milieumaatschappij - afdeling Operationeel Waterbeheer.

Van nature overstroombare gebieden

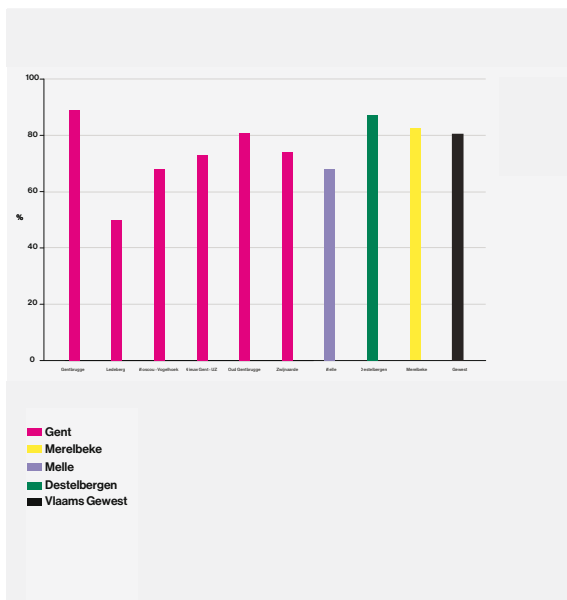
Het verkenning gebied bevat verschillende gebieden met overstromingsrisico. Ze zijn vooral gelegen in relatie tot de verschillende Scheldemeersen, maar ook in verstedelijkte gebieden, zoals Vogelhoek of Nieuw Gent.



Bron: Recent overstroombare gebieden, Vlaamse Milieumaatschappij - afdeling Operationeel Waterbeheer.

Recent overstroomde gebieden

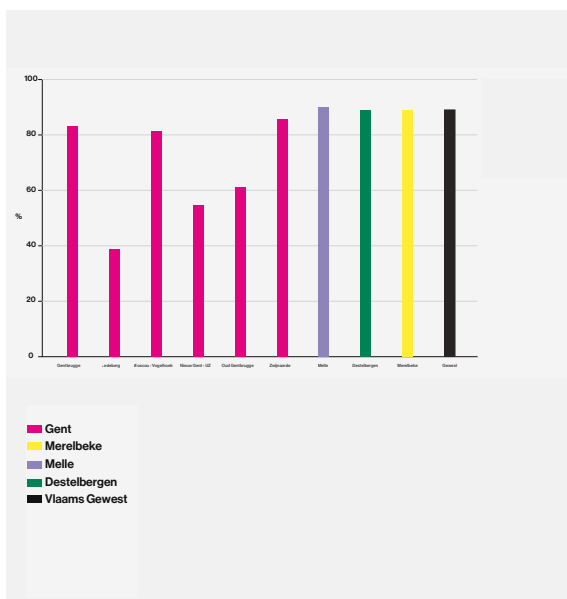
Langsheen de stroom van de Schelde zijn er verschillende meersen, waarvan er een heel deel overstroombaar gebied zijn. Deze bevinden zich hoofdzakelijk in Destelbergen, Gentbrugge en Zwijnaarde. Ook nabij de Leie, in het westen van het gebied, zijn er dergelijke overstroombare landschappen.



Bron: Gemeente- en stadsmonitor, Vlaamse Overheid.

Voldoende groen in de buurt

Een meerderheid van de bevolking in het onderzoeksgebied zegt tevreden te zijn over het aanbod groen in de buurt. In Melle ligt de tevredenheid het laagst, gevolgd door de inwoners van Gent. In Destelbergen is men dan weer het meest tevreden over het groenaanbod.



Bron: Gemeente- en stadsmonitor, Vlaamse Overheid.

Een eigen tuin

Er bestaan grote verschillen in het al dan niet beschikken over een eigen tuin in het onderzoeksgebied. In de wijk Ledeberg heeft bijna 40% een tuin, in Nieuw Gent en Oud-Gentbrugge 55 en 60%. In de gemeenten Destelbergen, Melle, Merelbeke en de wijken Zwijnaarde en Gentbrugge overschrijdt het percentage dan weer 80%.



Het 240 ha grote natuurdomein De Gentbrugse Meersen is één van de 5 groenpolen in de Ruimte voor Gent. Het domein bestaat uit drie sterk verschillende delen: ten zuiden van het viaduct staat natuur- en bosontwikkeling centraal. Het deel ten noorden focust op natuur en sport. In “de neus” die aantakt op woonwijken en de cluster rond het Dienstencentrum ligt de nadruk op recreatie, met speelterreinen, een blotevoetenpad, volkstuinten en ligweides. De gronden zijn eigendom van Stad Gent en Natuurpunt. Voor het beheer wordt in het zuidelijke deel gewerkt met begrazing door koeien via een samenwerking met twee boerderijen.

De aanwezigheid van de E17 wordt op 3 vlakken ervaren als een rem op de ontwikkeling van deze groenpool: het recreatief gebruik van de volledige groenpool als 1 geheel, ecologische verbindingen tussen noordelijk en zuidelijk deel, en tenslotte een rem op het beheer en de begrazing van het geheel.



Het volkstuintencomplex “De Meersen” in de Gentbrugse Meersen werd opgericht in 1997 en heeft een oppervlakte van 3,5 ha verdeeld over 123 tuinen. Het beheer is in handen van de vzw ‘Het Werk van den Akker’.



Frans Tochpark, het resterende deel van het Braemkasteeldomein.

Buurtgroenketen

Het tracé van de E17 doorsneed bij aanleg verschillende kasteeldomeinen. Zowel in Zwijnaarde als Gentbrugge zijn hier sporen van te zien. Enkele hiervan zijn vandaag toegankelijk als publiek park, zoals het Frans Tochpark (Braemkasteel). Samen met de ontwikkeling van wijkpark De Porre en park De Vijvers vormen de restanten van de kasteeldomeinen een keten van kleinschalige buurtgerichte groenruimtes.

Damvallei

De Damvallei is een laagveen-ecosysteem dat ontstaan is uit een oude Scheldemeander. In 1994 startte Natuurpunt met de uitbouw van het 650 ha grote natuurgebied, dat Europees beschermd is als Natura 2000-gebied. Sinds 2003 wordt met steun van een Europees LIFE-project gewerkt aan natuurherstel en de verdere aankoop van gronden. De vallei bevindt zich grotendeels op grondgebied Destelbergen, rond het klaverblad E17-R4. Het wordt volledig versnipperd door infrastructuur. De grote blikvanger is het Damvalleimeer, een kunstmatige waterpartij die ontstond door zandwinning voor de aanleg van de E17.



Trage wegen langs en onder het viaduct.

Trage wegen

Gent besteedt sinds enkele jaren bijzondere aandacht aan trage wegen via het vrijwaren van nieuwe paden en het behoud en verbeteren van de bestaande. In 2015 bracht de vzw Trage Wegen in samenwerking met buurtbewoners alle trage wegen van Gent in kaart, op basis waarvan een beleidsadvies per wijk opgesteld wordt. Ook langs en onder het viaduct lopen erkende trage wegen, die voor bewoners belangrijke doorsteken vormen, vandaag gedeeltelijk ontoegankelijk wegens de werken aan het viaduct.

De Rietgracht

De Schelde is van oorsprong een breed meanderende rivier die een natuurlijke overstromingsdynamiek kende en op die manier voor een bemesting van de omliggende graslanden zorgde. Een latere rechtekking van de Schelde in de 19e eeuw liet een oude Scheldemeander achter in de Gentbrugse Meersen, die voor een stuk opgevuld werd en vandaag Rietgracht genoemd wordt. De gracht speelt een prominente rol in de ontwikkelingsvisie van de Gentbrugse Meersen.

Plannen en projecten



Groenklimaatassen tussen stadskern en groenpolen.

Groenklimaatassen

Sinds de jaren 80 wordt in het Gentse beleid gesproken over groenassen. In Ruimte voor Gent werden deze assen omgedoopt tot 8 groenklimaatassen, die een recreatieve, ecologische en landschappelijke verbinding vormen tussen het centrum en de grote groenpolen. Ze moeten onder andere voor verkoeling in het stedelijk weefsel zorgen. Het streefdoel is brede continue assen creëren met een bebouwingsvrije breedte van 30 meter. Door het projectgebied lopen groenklimaatas 3 (Zeeschelde tot Gentbrugse Meersen) en 4 (Bovenschelde richting Zwijnaarde).



Scheldemeander Gent-Wetteren in het Sigmaplan.

Sigmaplan

Tussen Melle en Gentbrugge is de Zeeschelde voor een groot deel dichtgeslibd. Het risico op overstromingen ligt dan ook zeer hoog in de gebieden langs dit deel van de rivier. Het Sigmaproject Scheldemeander Gent-Wetteren wil de regio beschermen tegen overstromingen en natuurlijker maken. Een nieuwe constructie in Heusden zal verzanding in het stroomopwaarts deel van de Schelde tegengaan en garandeert meer waterveiligheid voor de woongebieden in Gent. In dit deel wordt een getijdennatuurgebied aangelegd. Dat is van belang voor het in stand houden van de waardevolle slikken en schorren en het indijken van de knijtenpopulatie.



Sluis met oversteekmogelijkheid in Heusden.

Fietsbruggen over de Schelde

In het kader van het Sigmaphan wordt samen met de Vlaamse Waterweg en Stad Gent nieuwe fiets- en wandelinfrastructuur voorzien: de realisatie van twee fietsbruggen over de Schelde ter hoogte van Paul De Ryckstraat en ter hoogte van de Gentbrugse Meersen. Ook de bestaande verbinding over de sluis te Gentbrugge wordt vervangen door een nieuwe fiets- en voetgangersbrug en er wordt voorzien in een veilige fietsverbinding langs de Nijverheidskaai. Ook in Heusden komt een fietsoversteek over de Schelde.

Lokale voedselproductie

Gent werd de eerste stad die een voedselbeleid uitwerkte, met als doel de CO2-impact van alle stappen van de voedselketen terug te dringen. Het grootste deel van de lokale voedselproductie gebeurt natuurlijk door professionele landbouwbedrijven. Maar daarnaast zien we verschillende kleinschalige initiatieven in de regio ontstaan. In het kader van Ruimte voor Gent werden in 2015 acht ideeën van burgers geselecteerd voor effectieve uitwerking. Eén van deze Ruimtepiloten is “Ruimte voor Zooi”, een proefproject korteketenlandbouw waar symbolisch alle ingrediënten voor waterzooi op één plek gekweekt worden. De stad maakte hiervoor plaats in het Victoria Regiapark, in Oud-Gentbrugge.

Daarnaast zijn er in het projectgebied nog verschillende projecten rond lokale voedselproductie, zoals de daktuinen van Roof Food op bedrijvencentrum De Punt, de volkstuinen aan het viaduct en verschillende buurtmoestuinen. Ook enkele Community Supported Agriculture-initiatieven opereren in het studiegebied, zoals Oogstgoed met een zelfplukboerderijen aan Kasteel Coninxdonck en serres in Heusden en het initiatief Wijveld in Destelbergen.

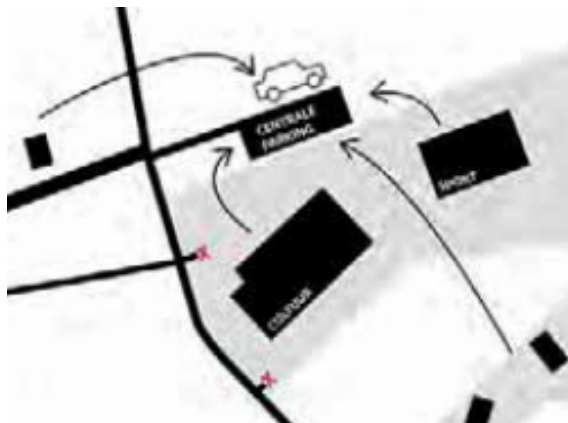
Visies

Open ruimte als verbinder tussen stad en randgemeenten

In Ruimte voor Gent wordt de ambitie gesteld om stedelijke openruimteprojecten door te trekken tot de buurgemeenten, onder andere door “de groenklimateassen te verbinden met de omliggende gemeenten”. Dit kan bijvoorbeeld in Zwijnaarde, waar de groenklimateas verbonden kan worden met de bestaande Merelbeekse Scheldemeersen, die vandaag afgesloten is van centrum Gent ter hoogte van de Zwijnaardsesteenweg en de ontwikkelingen in de Zuidelijke Mozaïek. Over de Gentbrugse Meersen wordt gesteld dat het oostelijke deel van het stedelijke groengebied bij voorkeur doorloopt in de Damvallei. Concrete projecten zijn hiervoor niet gekend.

Teruggave aan de natuur

Eén van de programmapunten van de huidige Vlaamse Bouwmeester is de teruggave van ruimte aan de natuur. Dit is in Gent nog maar beperkt overgenomen in concrete maatregelen. De Bouwmeester ziet een opportuniteit in de vele infrastructuurbundels die Gent doorkruisen. Wat als deze op termijn teruggegeven kunnen worden aan de natuur? Wat als de Vlaamse bermen als natuurreservaat beschermd zouden worden? Het zou het begin kunnen zijn van een kilometerslang landschap doorheen de regio en met uitbreiding door het volledige gewest.



Ontharding

Net zoals op Vlaams niveau (met o.a. de Proeftuinen Ontharding) is ontharding een actueel thema binnen de Gentse beleidsvorming, opgenomen in het Klimaatadaptatieplan en Ruimte voor Gent.

Ook binnen de stedenbouwkundige visie voor het Dienstencentrum Gentbrugge, formuleert Gent de nood aan ontharding.

De ruimte onder het viaduct werd gedurende jaren ingenomen voor verschillende vormen van parkeren: stelplaats voor lijnbussen, Park&Ride voor carpoolers en dagtoeristen, parking voor de volkstuintjes en parking voor buurtbewoners. Ondanks de lage ruimtelijke kwaliteit van deze functies worden ze door verschillende belanghebbenden als noodzakelijk benoemd. De tijdelijke maatregelen voor de herstelling van het viaduct duwen deze programma's naar de ruimte naast het viaduct, bijvoorbeeld de Driebeekstraat, die daardoor onveilig en laagkwalitatief ervaren wordt. Gezien de aanwezigheid van uitlopers van het natuurgebied dringt een visie over het duurzaam ruimtegebruik onder én naast het viaduct zich op.

Opinies

Barrièrewerking

De waterwegen (Schelde en Ringvaart) worden in de praktijk als een grotere barrière gevoeld, door het gebrek aan fietsbruggen. Andere barrières zijn de spoorlijnen, de gelijkgrondse snelwegen en de Brusselsesteenweg (N9).



Stobbenwal als ecoduct.

Ecologische verbindingen

Onder het laagste deel van het viaduct realiseerde Natuurpunt een stobbenwal, een afscherming bestaande uit kluiten van gerooide bomen. Die vormt een ecologische verbinding tussen het zuidelijke en het noordelijke deel van de Gentbrugse Meersen voor kleine dieren zoals egels, muizen, amfibieën, kevers en spinnen. Hiervoor was een overeenkomst met AWW vereist. Bij hoge temperaturen vormt de stobbenwal immers een brandrisico. Natuurpunt is vragende partij om op andere manieren - en eventueel binnen de toekomstvisie van het viaduct - te voorzien in ecologische verbindingen of de inzet van het viaduct als drager voor natuur, bijvoorbeeld zwaluwnesten.

Damvallei als long voor de regio

In de tentoonstelling Horizontal Metropolis in Bozar (2018) diende de Damvallei als één van de cases van diffuse stedelijkheid. Het volledige gebied wordt over de gemeentegrenzen heen beschouwd als een regio met knopen van verstedelijking, met in het centrum van deze knopen de groene Damvallei die de waterhuishouding reguleert en plaats biedt aan voedselproductie en recreatie voor de verstedelijkte bevolking. Het natuurgebied wordt hier niet als rand van de stad Gent beschouwd, maar net als de long die de stadsregio in staat stelt te functioneren. Zo stelt men een verdichting langs de Dendermondsesteenweg voor, die profiteert van een goede bereikbaarheid en directe link met de Damvallei. De tram wordt doorgetrokken tot de groenpool en geeft aanleiding tot verdichting langs het tracé van de E17.

Metropolitaan park Damvallei

In de Masterthesis “het metropolitaan park in de stadsrand van Gent”, in het kader van de stadsacademie, wordt over de gemeentegrenzen heen gezocht naar opportuniteiten voor het versterken van de klimaatrobuustheid van de Gentse stadsrand. Uit het ontwerpend onderzoek komt het nu versnipperde gebied Gentbrugse Meersen en Damvallei naar boven als een verbindende figuur, voor circulaire voedselproductie, als waterlandschap of als catalysator voor bicycle-oriented urbanism.

Droogte Gentbrugse Meersen

In de Gentbrugse Meersen, van nature nat gebied, zijn vandaag reeds de gevolgen van droogte voelbaar. Kan een ingreep rond het viaduct ook een strategie voor vernatting van het gebied meebrengen?

Link tussen Zwijnaarde en de Schelde herstellen

Het Overlegplatform Zwijnaarde stelt dat de komst van de E17 de historische ruimtelijke structuur van Zwijnaarde, georganiseerd rond het kasteel, de Schelde en de kerk, heeft doorbroken. Ze vragen om de kwaliteit van het dorp aan de Schelde te herstellen en zien in het traject rond het viaduct een mogelijke aanleiding.

Hoe kan de ontsnippering van groengebieden en de versterking van waterstructuren verbonden worden tot een veerkrachtig landschap voor de regio?

Kiemen voor transitie

Open ruimte als bindmiddel

Verschillende lineaire landschapselementen vormen ruimtelijke barrières in de regio, denk aan de waterlopen of de trein- en weginfrastructuren. Tegelijkertijd vormen zij vaak de grens tussen bestuurlijke entiteiten. Een actieve aanpak in het doorbreken van deze barrières vormt een mogelijke kiem in de transitie naar een intergemeentelijke samenwerking. Open ruimte kan hier een sterk bindende en structurerende rol spelen. Binnen de ambities om de Damvallei en Gentbrugse Meersen te verbinden betekenen de geplande fietsbruggen een eerste opstap.

Regionale ecosysteemdiensten

Verschillende (academische) studies wijzen op het potentieel van het inzetten van de onvermijdelijke demografische groei als hefboom om nieuwe landschappen te creëren, in plaats van open ruimte op te eten. De woonopgave kan gekoppeld worden aan klimaatdoelstellingen en leefkwaliteit. De urgentie van het herdenken van het woonaanbod - over de bestuursgrenzen heen - creëert de kans om ook in te zetten op het beschermen en koppelen van waterstructuren, biodiversiteit en ecologische verbindingen voor de regio.



Zicht op de Gentbrugse Meersen en de Damvallei.



Het watersysteem in en rond Lievegem speelt een belangrijke rol op regionale schaal.

Nabijheid

In het behalen van de klimaatdoelstellingen is de notie van nabijheid een terugkerende ambitie van lokale en regionale besturen om de mobiliteitsvraag terug te dringen. Op lokaal niveau zien we verschillende kleinschalige initiatieven die inzetten op korte keten voedselproductie zoals de Volkstuinen De Meersen, Roof Food, Ruimte voor Zooi en andere pioniers.



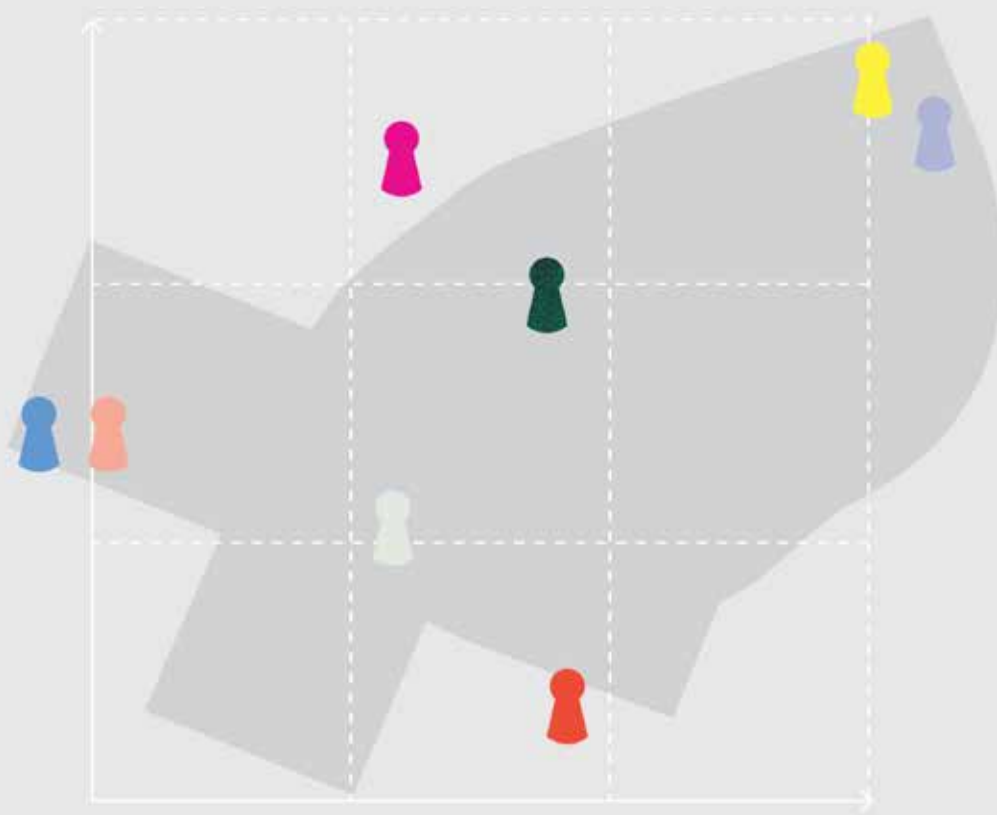
Roof Food, voedselproductie bovenop bedrijvencentrum.

Stimulans alternatieve mobiliteit

In het stimuleren van alternatieve mobiliteit wordt ook gekeken naar de landschappelijke structuur als mobiliteitsstructuur. De 'bicycle urbanism' die Gent voorstelt koppelt groei en verdichting aan alternatieve mobiliteit, de groenklimaatassen koppelen landschappelijke structuren aan fiets-trajecten. Het combineren van beide strategieën kan leiden tot een heel andere ruimtelijke structuur, dan deze georganiseerd rond (auto) infrastructuur. De locatie van de sportcluster en dienstencluster langs beide zijden van het viaduct aan de stedelijke groenpool vormt een opstap naar een visie rond bereikbaarheid via zachte mobiliteit van deze cluster.



Sportcluster als deel van de Groenpool.

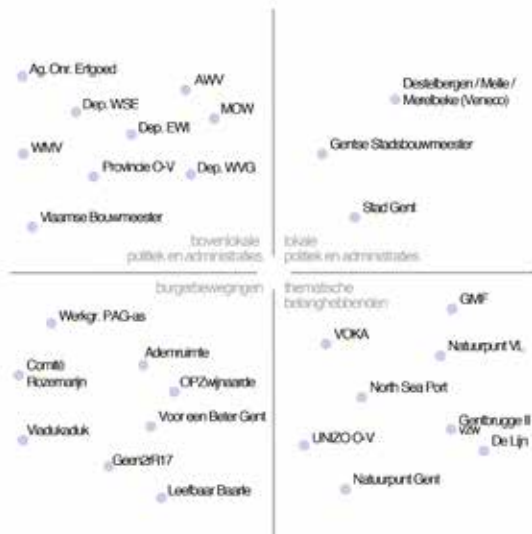


Hoe maken we een proces met burgers, middenveldorganisaties, experts, lokale en bovenlokale politici en andministraties?

Belanghebbenden.

In het hoofdstuk belanghebbenden bieden we een overzicht van hoe de verschillende belanghebbenden vandaag naar het Complex Project en de verkenningfase kijken, alsook welk engagement zij voor zichzelf zien. Daarnaast maken we inzichtelijk hoe ze zich vandaag verhouden tot het proces dat we lopen.

Factsheets



Categorieën belanghebbenden

Verschillende categorieën belanghebbenden zijn actief rond de thema's van het Complex Project.

We onderscheiden hierin vier categorieën:

1. Bovenlokale politiek en administraties
2. Lokale politiek en administraties
3. Burgerbewegingen en
4. Thematische belanghebbenden.

Bestuurlijke context

Volgende belanghebbenden behoren tot de categorie (boven)lokale politiek en administraties:

- de Vlaamse Overheid,
- de provincie Oost-Vlaanderen,
- de Stad Gent
- de Gemeente Destelbergen,
- de Gemeente Melle,
- en de Gemeente Merelbeke.

De intercommunale Veneco neemt in dit traject een rol op als vertegenwoordiger van de drie gemeenten en bijgevolg nemen zij individueel geen rol op als stadsregionale belanghebbende.



Politieke vertegenwoordiging

Zowel op Vlaams, provinciaal als lokaal niveau zijn Open VLD en/of CD&V aan de macht. In de Vlaamse Regering, de provincie en de gemeentebesturen van Destelbergen en Melle zien we ook een aanwezigheid van N-VA.

Voor de provincie komt ook Groen erbij, evenals in de Stad Gent waar ook nog Sp.a deel uitmaakt van de coalitie.



Burgerbewegingen

De burgerbeweging die zich vandaag bij het Complex Project aansloten zijn actief in gebieden die tot ver buiten de directe omgeving van het viaduct reiken, tot in Baarle-Drongon.

Actuele status en opinies

Voor het beschrijven van de actuele status analyseerden we enkel de belanghebbenden die vanuit de procedure Complexe Projecten of via de pers betrokkenheid toonden bij het viaduct. Deze analyse biedt dus geen volledige overzicht van de belanghebbenden van het Complex Project. Integendeel, vanuit deze analyse werden ook ontbrekende groepen zichtbaar. Deze zullen we in een volgende stap van de verkenningsfase proberen te activeren.

Kennismaking met de belanghebbenden

Bij wijze van eerste kennismaking maakten we fiches op van de belanghebbenden die we ontmoetten in de bilaterale gesprekken (februari - maart 2020). Deze informele contactmomenten lieten ons toe om inzichtelijk te maken hoe elke belanghebbende vandaag aankijkt tegen het Complex Project en de verkenningsfase, alsook welk engagement zij voor zichzelf zien. In de fiches namen we de zaken op die voor het verdere verloop van de verkenningsfase relevant zijn. Deze fiches zijn dus geenszins een volledige weergave van de bilaterale gesprekken.

Leeswijzer fiches

Om de lezer wegwijs te maken in de fiches, geven we aan hoe ze best gelezen kunnen worden:

De fiche start met een beschrijving van de belanghebbende en een indeling per categorie.

We onderscheiden vier types:

1. burgerbewegingen, 2. thematische actoren (= andere), 3. politiek en administraties - bovenlokaal en 4. politiek en administraties - lokaal

Op dit moment is het brede publiek nog niet betrokken. De individuele burgers zullen later een vijfde categorie vormen.

Vervolgens beschrijven we de schaal waarop de belanghebbende actief is.

We onderscheiden drie schalen:

1. Gewestelijke of nationale schaal, 2. Stadsregionale schaal en 3. Lokale schaal of wijk

De context beschrijft waarom deze belanghebbende uitgenodigd werd voor een bilateraal gesprek.

De startpositie beschrijft hoe de belanghebbende naar het Complex Project en de verkenningsfase kijkt.

In het onderdeel samenwerking verzamelen we informatie over de gewenste manier van samenwerking; niet enkel alleen tijdens de verkenningsfase maar eventueel ook daarna.

Het onderdeel engagement geeft weer, welke rol de belanghebbende wenst op te nemen in de verkenningsfase maar eventueel ook daarna.

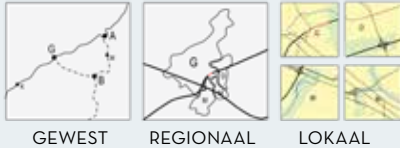
We onderscheiden drie types:

1. Trekker: wil actief de agenda van het Complex Project bepalen, 2. Voeder: wil het Complex Project voorzien van de nodige inhoudelijke informatie vanuit eigen expertise en 3. Volger: wenst (voorlopig) geen actieve rol op te nemen maar sluit niet uit dat dit in de toekomst kan wijzigen.

Ademruimte

Burgerbeweging

schaal



context

Overlegplatform voor burgerbewegingen uit Gent en de omliggende gemeenten die actief zijn rond het thema mobiliteit. Werken voornamelijk rond snelwegen.

startpositie

Manifest Ademruimte: een Masterplan voor de Gentse snelwegen R4 - E17 - B401 - E40 met inbegrip van:

- Verbetering van de leefbaarheid
- Doorrekening van alle maatschappelijke kosten en baten
- Ruimte teruggeven aan mensen
- Nauw overleg met burgers
- Een evenwicht tussen bereikbaarheid en leefbaarheid
- Internationale uitstraling heeft
- Inzet op Minder Hinder tijdens de werken
- Doordachte en toegankelijke communicatie
- Een politieke samenwerking

samenwerking

- Niet alle leden zijn even betrokken bij het viaduct/E17
- In de eerste plaats individuele bewegingen betrekken

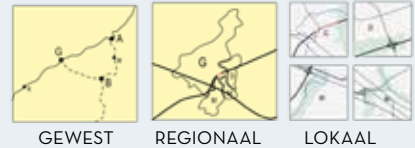
engagement

trekker / volger

Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen

Bovenlokale administratie

schaal



context

Wegbeheerder van snelwegen. Verantwoordelijk voor de renovatiewerken van het viaduct. AWV is eigenaar en beheerder van de grond, de constructie en de wegenis (m.u.v. het beheer van de parking eronder).

startpositie

- Kunstwerken zijn regelmatig aan onderhoud toe. Dit biedt opportuniteiten om de leefbaarheid rond deze kunstwerken te vergroten met behulp van geluidsschermen, stille voegen en nieuwe asfalt
- Kunstwerken hebben meestal een levensduur van 100 jaar
- We moeten niet vrezen voor een Genua-situatie bij het Viaduct Gentbrugge
- Snelheidsverlagingen vinden meestal moeilijk politiek draagvlak.

samenwerking

- Nood aan ambtelijk overleg i.f.v. afstemming tussen DWV, AWV en MOW

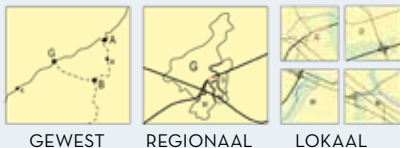
engagement

voeder

De Lijn Oost-Vlaanderen

Bovenlokale administratie

schaal



context

Werkt aan een visie voor OV in de regio binnen de Vervoerregio Gent. Busstelplaats van De Lijn bevond zich onder het viaduct (voor de brokstukken naar beneden kwamen). Een andere stelplaats bevindt zich langs de Brusselsesteenweg.

startpositie

Lokaal

- Gentbrugge is een zeer geschikte locatie voor een stelplaats (actuele situatie).
- Nieuwe/bijkomende stelplaats Wissenage voorzien voor +/- 2024

Stadsregionaal

- Aanpassing van lijn 22 m.b.t. route naar Braemkasteelstraat zorgde voor tegenkanting
- Momenteel geen nieuwe tramprojecten voorzien in Gentbrugge
- Ervaart problemen met doorstroming op de Brusselsesteenweg en in de omgeving van Melle
- OV volgde tot nu toe de ruimtelijke ordening, in de toekomst zal het eerder andersom zijn (cfr. Decreet Basisbereikbaarheid).

samenwerking

- Vooral interesse in de korte termijn: komt de stelplaats terug naar deze locatie?
- Willen het Complex Project blijven opvolgen (niet enkel via de VVR)

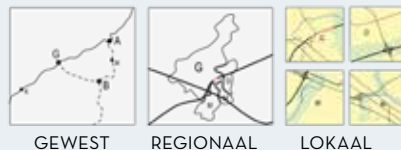
engagement

voeder

Geen2deR17

Burgerbeweging

schaal



context

- Lid van Ademruimte
- Aanleiding van de oprichting vormen de ideeën rond het verleggen van de verkeersstroom van het viaduct E17 naar de R4 en de vrees voor extra hinder daardoor.
- Verenigt bewoners uit de directe omgeving van de R4 in Heusden - Destelbergen
- Gemeente Heusden/Destelbergen kampt met hinder van E17 en R4

startpositie

- Heeft vooral interesse in het thema leefbaarheid
- Ging reeds zelf op zoek naar data bij de verschillende administraties
- Ondervinden hinder van de nabijheid van Gent.
- Sommige inwoners maken gebruik van bepaalde (stedelijke) voorzieningen bijv. scholen.
- Bereikbaarheid in combinatie met nog wat groen = aantrekkingskracht van Destelbergen.
- Vindt dat gemeenten rond Gent te weinig betrokken worden bij de stedelijke beslissingen met een Stadsregionale impact.

samenwerking

- Wil graag samenwerken want ondervinden dezelfde problematiek als Gentbrugge
- Wil erover waken dat oplossingen voor de ene geen nadelen inhouden voor anderen.
- Wil graag samenwerken met politiek, experts en burgerbewegingen aan een positief project voor de lange termijn.

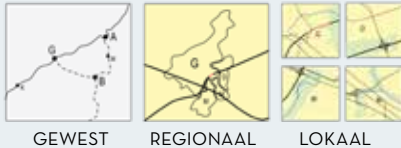
engagement

trekker

Gemeente Destelbergen

Lokale politiek en administratie

schaal



context

Buurgemeente van Gent,
gelegen langs E17 en R4

startpositie

- Vooral bezorgd dat een toekomstig project een negatieve impact zou hebben op de leefbaarheid in Destelbergen. Bijvoorbeeld door meer verkeer op de R4
- Betreurt de hoge vereiste financiële tussenkomst van de gemeente voor geluidschermen.
- Krijgt te maken met sluipverkeer ten gevolge van een verzadiging van het snelwegennet.
- Vindt dat gemeenten rond Gent te weinig betrokken worden bij de stedelijke beslissingen met een Stadsregionale impact
- Werkt sinds dit Complex Project nauwer samen met de gemeenten Melle en Merelbeke

samenwerking

- Laten zich in het kernteam vertegenwoordigen door Veneco
- Zeer positief over opstart van politiek overlegplatform

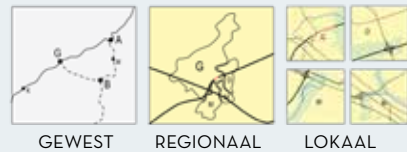
engagement

trekker

Gemeente Melle

Lokaal bestuur en administratie

schaal



context

Buurgemeente van Gent,
gelegen langs E17 en R4

startpositie

- Vooral bezorgd dat een toekomstig project een negatieve impact zou hebben op de leefbaarheid in Melle.
- Benadrukt dat vrachtverkeer voor de meeste hinder zorgt.
- Vindt dat gemeenten rond Gent te weinig betrokken worden bij de stedelijke beslissingen met een Stadsregionale impact.
- Krijgt te maken met sluipverkeer ten gevolge van een verzadiging van het snelwegennet.
- Werkt sinds dit Complex Project nauwer samen met de gemeenten Destelbergen en Merelbeke.

samenwerking

- Zeer positief over betrokkenheid van gemeenten in dit proces
- Laat zich in het kernteam vertegenwoordigen door Veneco
- Zeer positief over opstart van politiek overlegplatform

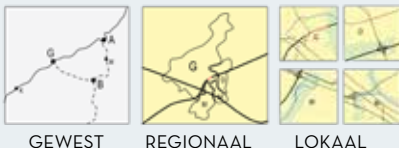
engagement

trekker

Gemeente Merelbeke

Lokaal bestuur en administratie

schaal



context

Buurgemeente van Gent,
gelegen langs R4 en E40

startpositie

- Vooral bezorgd dat een toekomstig project een negatieve impact zou hebben op de leefbaarheid in Merelbeke
- Ziet opportuniteiten voor tram richting Merelbeke
- Ziet voordelen aan de nabijheid van de Stad
- Vindt dat gemeenten rond Gent te weinig betrokken worden bij de stedelijke beslissingen met een Stadsregionale impact
- Werkt sinds dit Complex Project nauwer samen met de gemeenten Destelbergen en Melle

samenwerking

- Zeer positief over betrokkenheid van gemeenten in dit proces
- Laat zich in het kernteam vertegenwoordigen door Veneco
- Zeer positief over opstart van politiek overlegplatform

engagement

trekker

Gents Milieu Front

Burgerbeweging

schaal



context

- Lid van Ademruimte
- Nam initiatief tot burgerparticipatie voor de mobiliteitsplannen van Gent
- Werking is ruimer dan mobiliteit

startpositie

- Heeft vooral interesse in de modal shift

samenwerking

- Wil via Ademruimte betrokken blijven

engagement

volger

Leefbaar Baarle

Burgerbeweging

schaal



context

- Lid van Ademruimte
- Ontstaan vanuit ongerustheid over nieuw afrittencomplex in Baarle-Dongren
- Werking is ruimer dan het thema mobiliteit

startpositie

- Impact van snelwegen op Baarle-Dongren moeten geminimaliseerd worden met respect voor de natuur en de omwonenden
- Vreest impact van Oosterweelverbinding op gebruik van de E40
- Doorstroming op E17 is belangrijk voor de leefbaarheid van de ruimere omgeving
- Complex Project moet woonkwaliteit van wijken langs de R4 waarborgen
- Opwaardering van de wijken moet het doel zijn van het Complex Project
- Ook kijken naar grotere ambities bijvoorbeeld klimaatdoelstellingen

samenwerking

- Wil niet enkel reageren op projecten maar ook actief alternatieven voorstellen
- Heeft zeer ruim bereik in Baarle-Dongren nl. 750 ingeschreven op de nieuwsbrief

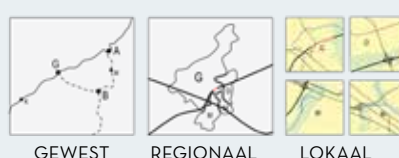
engagement

trekker

Natuurpunt Gent - Werkgroep Gentbrugse Meersen

Middenveldorganisatie

schaal



context

Eigenaar van een aantal percelen in het noordelijke deel van de Gentbrugse Meersen. Werken hiervoor samen met Stad Gent aan een beheerplan.

startpositie

- Legde een amfitheater aan in de Gentbrugse Meersen waar de geluidshinder volledig wegvalt
- Ziet opportuniteiten voor natuurlijke verbindingen onder de autostrade
- Ziet opportuniteiten in herstel van de verbinding met de Damvallei
- Rietgracht kan mogelijkheden bieden voor het waterbeheer in de regio
- Ziet opportuniteiten op korte termijn in het gebruiken van de ruimte onder het viaduct
- Ziet mogelijkheden op korte termijn in het inzetten van de infrastructuur voor natuur bijv. zwaluwnesten

samenwerking

- Wil meedenken
- Wil project bekendmaken door:
 - project mee te nemen in haar maandwandelingen
 - een themawandeling(en) organiseren over het project

engagement

voeder

Overlegplatform Zwijnaarde

Burgerbeweging

schaal



context

- Lid van Ademruimte
- Ontstaan vanuit ontevredenheid met Stadcentralisme
- Werking is ruimer dan mobiliteit

startpositie

- Probleem van Gentbrugge (snelweg in woongebied) bestaat ook in Zwijnaarde
- Geloofd sterk in een tunnel (met inbegrip van Zwijnaarde) als oplossingsrichting
- Geeft aan dat basiswaarden belangrijk zijn, niet het alternatief dat op tafel ligt.
- Ondervinden hinder van de nieuwe ontwikkelingen in de omgeving Zwijnaarde
- Benadrukt dat vrachtverkeer een groter probleem vormt dan personenverkeer.
- Pleit voor een visie die ruimer gaat dan het viaduct, een totaalconcept.

samenwerking

- Wil meewerken aan een macrovisie
- Heeft breed bereik in Zwijnaarde, m.u.v. jongeren.

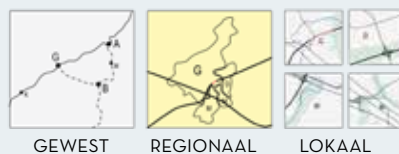
engagement

trekker

Provincie Oost-Vlaanderen

Bovenlokale administratie

schaal



context

- Ontwikkelen ruimtelijke visies voor het grondgebied van de provincie
- Trekker van het Oost Vlaams Kerngebied

startpositie

- Gent heeft het ommeland nodig en omgekeerd > Stadsregionale blik is noodzakelijk
- Mobiliteit en ruimtelijke planning zijn sterk verweven

samenwerking

- Ziet in de verkenningfase nog geen actieve rol, later wel.

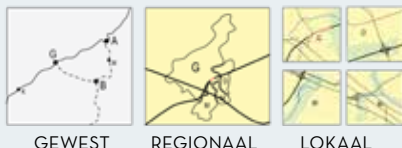
engagement

volger

Stad Gent

Lokale politiek en administratie

schaal



context

- Viaduct bevindt zich op het grondgebied van de stad en genereert milieuhinder (geluid, lucht, barrièrewerking,...)
- Vragende partij om te komen tot een leefbare toekomst voor de omgeving van het E17 viaduct
- Maakte reeds ruimtelijke visies voor bepaalde omgevingen langs het viaduct o.a. DC, Arsenaalsite, Gentbrugse Meersen

startpositie

- Burgerbeweging Ademruimte (met Viadukakuk e.a.) is voor de stad een belangrijk klankbord.
- E17 is een verbinding op Europees en Vlaams niveau
- Ziet potentieel in afbraak én een alternatief voor het viaduct (bestuursakkoord stad Gent 2019-2024)
- Hoopt dat de lokale aanleiding niet ondergesneeuwd geraakt in complexiteit tussen en binnen de aanwezige bestuursniveaus op lokaal en bovenlokaal vlak
- Vreest de status quo na sanering

samenwerking

- Akkoord over de opstart van een politiek forum

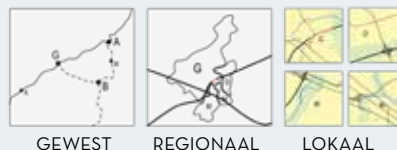
engagement

trekker

Stadsbouwmeester Gent

Andere

schaal



context

- Schreef een essay over het viaduct

startpositie

- Viaduct veroorzaakt hinder maar is ook een ruimtelijke barrière.
- Bovenlokale overheden zullen overtuigd moeten worden van dit project
- Vraagstelling is niet wat doen we over 20 jaar maar wat doen we de komende 20 jaar
- Korte termijn renovatie is onvoldoende ambitieus bijv. servicepunt

samenwerking

- Wil kennis inzetten om tot een kwaliteitsvol project te komen.

engagement

trekker

Team Vlaams Bouwmeester

Andere

schaal



context

Visieontwikkeling rond ruimte in relatie tot andere thema's. Termijn bijna afgerond

startpositie

- Complex Project vraagt meer dan een leefbaarheidsagenda
- Vraagstelling mag niet gereduceerd worden tot tunnel of omleiding
- Vormt de infrastructuur een probleem of is het juist een opportuniteit?
- Eerder een programmatievraagstuk dan een ontwerp-vraagstuk?
- Zijn er opportuniteiten om deze infrastructuur op een andere manier in te bedden?
- De ruimte onder het viaduct kan op een kwaliteitsvollere manier ingevuld worden
- In de ruimere omgeving van het viaduct vormen de bermen een kans voor biodiversiteit
- Vreest dat individueel en collectief belang niet zullen samenvallen
- Pleit voor burgerparticipatie vanaf het begin maar vindt dat burgers die participeren ook een inzichtelijk traject moeten volgen

samenwerking

- Medewerker van het Team Vlaams Bouwmeester zal het project verder opvolgen

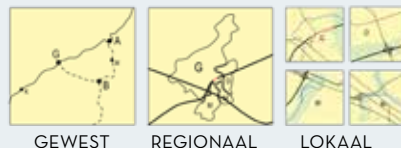
engagement

voeder

Veneco

Andere

schaal



context

Intergemeentelijke organisatie. Vertegenwoordigt de gemeenten in het Kernteam van het Complex Project Viaduct Gentbrugge

startpositie

- Benadrukt het belang van een Stadsregionale blik.

samenwerking

- Ziet een belangrijke rol voor zichzelf in het opzetten van de Stadsregionale samenwerking.

engagement

trekker

Viadukaduk

Burgerbeweging

schaal



context

- Nam initiatief voor Ademruimte
- Ontstaan in 2014 rond hinder van het viaduct (luchtvervuiling en lawaai)
- (Reeds sinds jaren 80 is er protest tegen het viaduct.)

startpositie

- Belangrijkste voor Viadukaduk is een lange termijn alternatief
- Belangrijkste bezorgdheden hebben betrekking op de leefbaarheid
- Hopen dat de renovatie de geluidshinder zal verbeteren maar vrezen dat dit slechts een beetje zal verbeteren
- Vrees stand-still als er te veel op tafel ligt
- Wil verder kijken dan de eigen wijk
- Zoekt verbinding tussen actuele problemen en lange termijnvisie

samenwerking

- Heeft veel vertrouwen in proces
- Hoopt op kennisuitwisseling met experts
- Investeren zelf veel in lokaal draagvlak

engagement

trekker

VOKA Oost-Vlaanderen

Andere

schaal



context

Actief rond het thema mobiliteit
vnl. rond doorstroming

startpositie

- Kijkt vooral naar de rol van het viaduct als verbindingsweg op Vlaams niveau
- Doorstroming moet zeker een prioriteit zijn
Naast doorstroming zie ook:
 - Bereikbaarheid bedrijventerreinen & Gentse binnenstad
 - Focus op bereikbaar maken mobipunten - P+R's, vlotte schakel naar OV, deelsystemen, ...
 - Inzetten op 'slimme' verkeerssturing etc - autoverkeer zal er binnen 10 jaar radicaal anders uitzien
 - Faciliteiten voor vrachtverkeer

samenwerking

- Willen een actieve rol opnemen in dit proces, bilateraal betrokken worden als plannen concreet worden

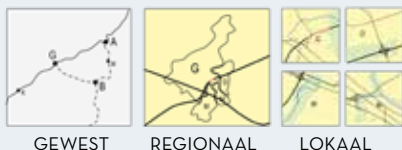
engagement

voeder

Voor een beter Gent

Burgerbeweging

schaal



context

- Mede-oprichter Ademruimte
- Auteur van tunnelconcepten i.s.m. Overlegplatform Zwijnaarde, gemeente Sint-Martens-Latem, Leefbaar Baarle en vzw Leie Omgeving Beschermen
- Nam initiatief voor tunnelconcept 'van Scheldevallei tot Gentbrugse Meersen' als alternatief voor viaduct
- Is promotor van 'De toekomst is nu' over bovengrondse opportuniteiten van tunnelconcepten

startpositie

- Vindt een tunnel het enige haalbare alternatief
- Viaduct is de aanleiding voor een regionaal project (geen lokaal project)
- Benadrukt de juridische mogelijkheden van burgerbewegingen en het belang van Europa in het remedieren van haar Europees snelwegennet waarvan ze het niet meer opportuun acht om deze woonwijken en stedelijke natuurgebieden te laten doorkruisen. In de zoektocht naar voorbeeldigheid en infrastructurele investeringen is Europa hier dan ook partij. (O.a. koppeling aan 'Plan-Juncker' en 'Green Deal' is een noodzakelijk ambitieniveau)

samenwerking

- Naast het proces van de verkenningsfase verder werken aan alternatief dat steun geniet van alle burgerbewegingen.

engagement

trekker

Actuele status en opinies

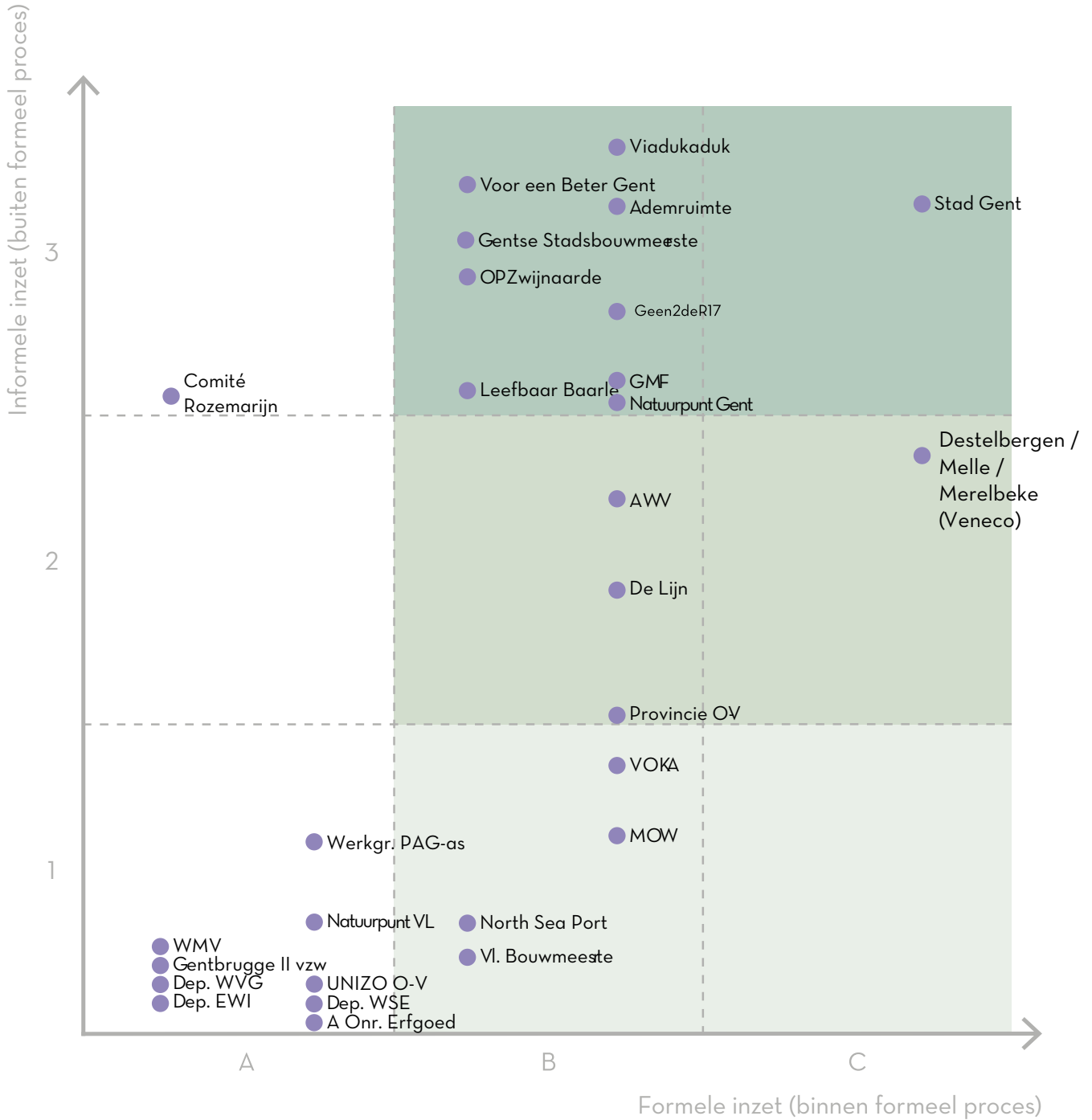
Betrokkenheid, impact en positionering van georganiseerde belanghebbenden in proces

Een volgende stap in de kennismaking met de belanghebbenden is zicht krijgen op hun positionering ten aanzien van het Complex Project en de verkenningfase.

Hiervoor brachten we een aantal zaken samen in de vorm van een matrix.

1. **Betrokkenheid:** het gaat hierbij zowel om een combinatie van inzet in het formele proces en inzet naast het formele proces.
2. **Impact:** dit bekijken we vanuit interesse/belang ten opzicht van invloed. Invloed wordt grotendeel bepaald door het type belanghebbende.
3. **Een combinatie van beiden** geeft een beeld van de **positionering** van de belanghebbenden gaande van geen uitgesproken positionering tot een zeer sterke positionering.

Betrokkenheid



Leeswijzer matrix (betrokkenheid)

Parameters

Informele inzet: activiteit buiten formele proces om

1. Informele activiteit
2. Informele activiteit als reactie op en parallel aan proces
3. Informele activiteit voorafgaand en parallel aan proces

Formele inzet: activiteit en aanwezigheid in kader van formeel proces

> puntensysteem: 1 punt/bijgewoond soort overleg of
inspraakmoment: startmoment, terreinverkenning, bilaterale gesprekken, expertenpanel, kernteam

A: 0 - 1 punt

B: 2 - 3 punten

C: 4 - 5 punten

Betrokkenheid: volgens de verhouding tussen activiteit buiten en buiten het formele proces



Geen betrokkenheid (geen deelname aan project-proces)



Beperkte betrokkenheid
(passieve deelname aan het project-proces)



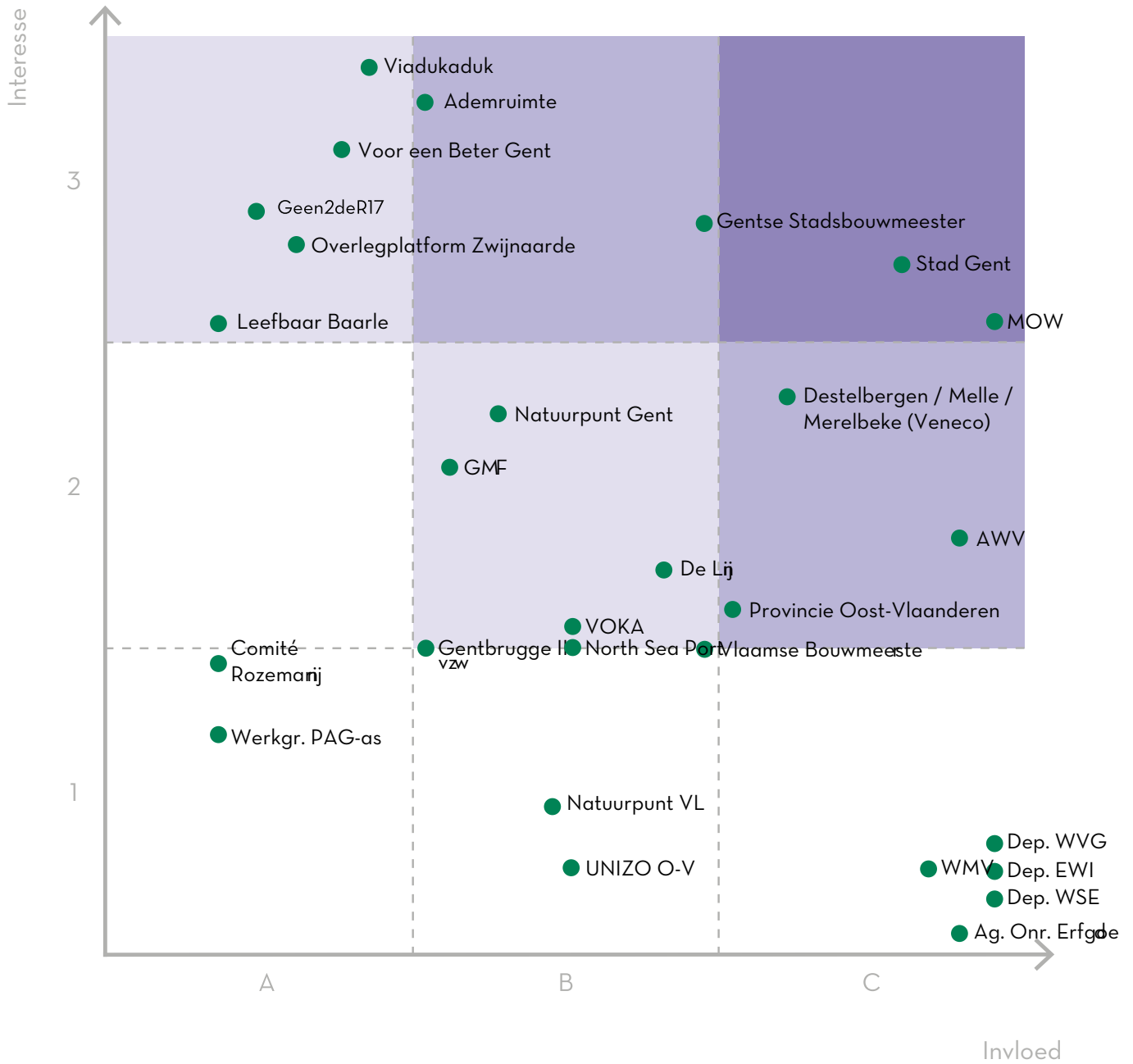
Sterke betrokkenheid (actieve deelname aan project-proces)



Zeer sterke betrokkenheid
(zeer actieve deelname aan project-proces)

thema belanghebbenden

Impact op proces



Leeswijzer matrix (impact op proces)

Parameters

Interesse: volgens belang en houding in proces

1. Inactieve houding/geen belang
2. Reactieve houding/gematigd belang
3. Proactieve tot initiatiefnemende houding/groot belang

Invloed: volgens bevoegdheid, beslissingsmacht en vermogen

A: Opinie-maken

B: Visie-vormen

C: Beleid-maken

Impact: volgens de verhouding tussen interesse en invloed



Geen impact op proces



Beperkte impact op proces



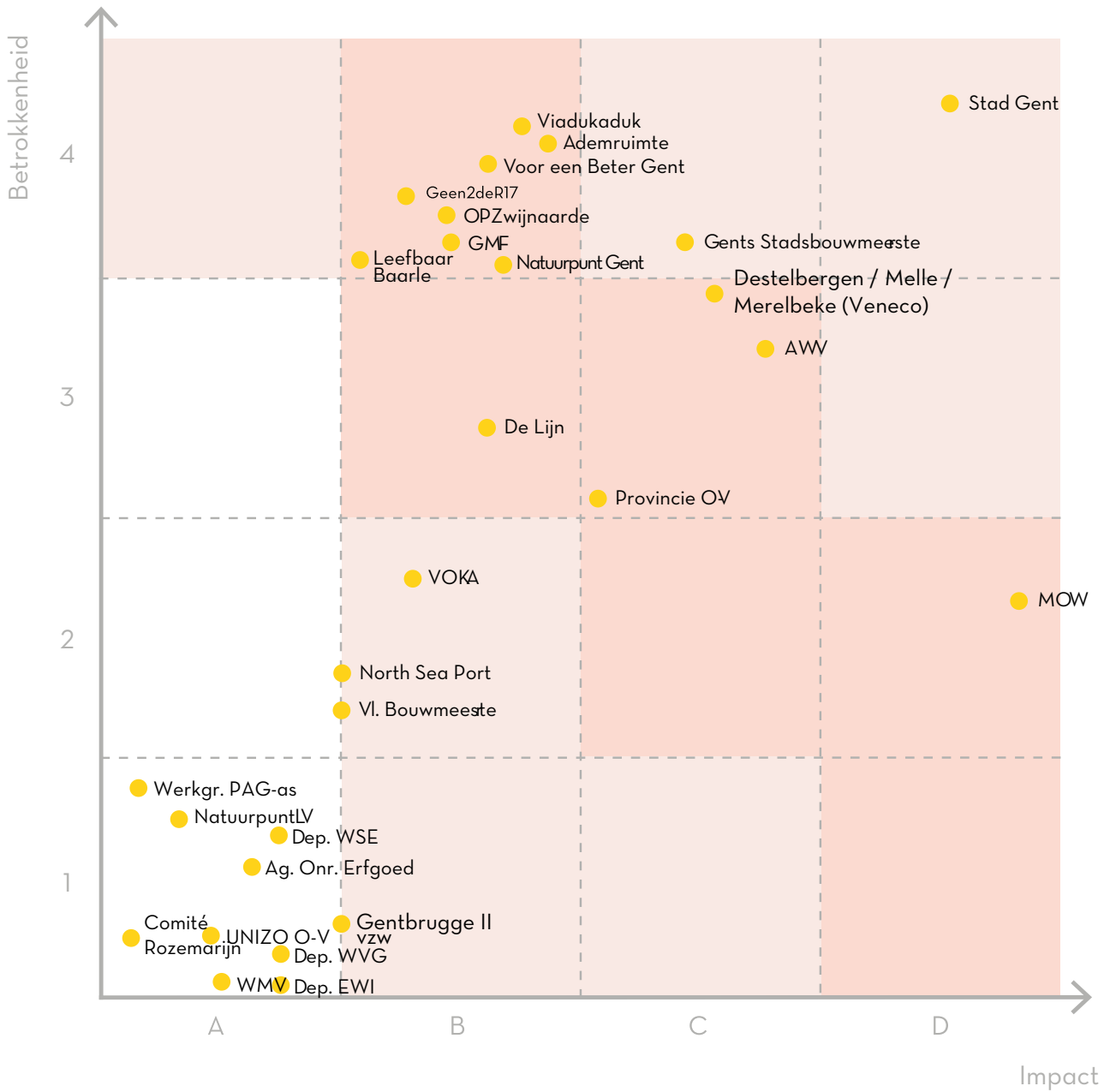
Sterke impact op proces



Zeer sterke impact op proces

thema belanghebbenden

Positionering in proces - impact op Complex Project



Leeswijzer matrix (positionering in proces)

Parameters

Activiteitsgraad:

1. Zeer lage activiteitsgraad; (bijna) geen deelname/bijdrage aan project-proces
2. Lage activiteitsgraad; passieve deelname/bijdrage aan project-proces
3. Gemiddelde activiteitsgraad; actieve deelname/bijdrage aan project-proces
4. Hoge activiteitsgraad; zeer actieve deelname/bijdrage aan project-proces

Gewicht:

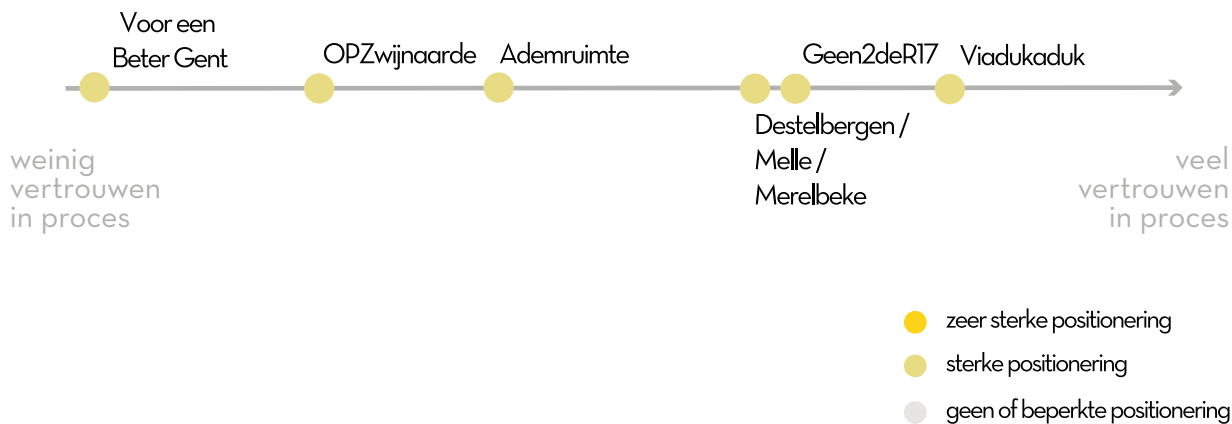
- A: Geen belangrijk gewicht voor proces
B: Geen of te weinig invloed, of te weinig belang om een doorslaggevend gewicht te hebben in proces
C: Genoeg interesse of genoeg belang om doorslaggevend gewicht te hebben in proces
D: Zowel veel belang en veel invloed, om project te bepalen

Positionering in proces: volgens de verhouding tussen impact op en betrokkenheid bij proces

- ☐ Geen positionering
- ☐ Beperkte positionering
- ☐ Sterke positionering
- ☐ Zeer sterke positionering

De weergave van de belanghebbenden op de matrices toont ons dat ondanks de prille start van het Complex Project, verschillende belanghebbenden zich reeds sterk positioneren. Dit zien we bijvoorbeeld bij Stad Gent die de langetermijnvisie voor het viaduct onder impuls van de burgerbewegingen op de Vlaamse agenda zette. De burgerbewegingen namen het voortouw in het debat door de oprichting van de koepelorganisatie 'Ademruimte'. Viadukaduk heeft het langste traject van actievoeren en komt daardoor naar voren als meest betrokken burgerbeweging. Verder verbonden Destelbergen, Melle en Merelbeke zich pas bij de opstart van het Complex Project met de toekomstvisie voor het viaduct. Hierdoor komen zij minder betrokken uit de analyse dan Stad Gent maar intussen is er ook bij hen een groot engagement. Wegbeheerder AWW, is zeer nauw betrokken bij de huidige renovatie van het Viaduct maar minder bij de langetermijnvisie omdat deze momenteel niet onder hun opdracht valt. In de categorie 'geen positionering' zien we enkele organisaties onder de koepel 'Ademruimte'. Het betreft partijen met een zeer lokale mobiliteitsagenda die los staat van de langetermijnvisie voor het viaduct. We verwachten dat zij geen rol wensen op te nemen in het proces.

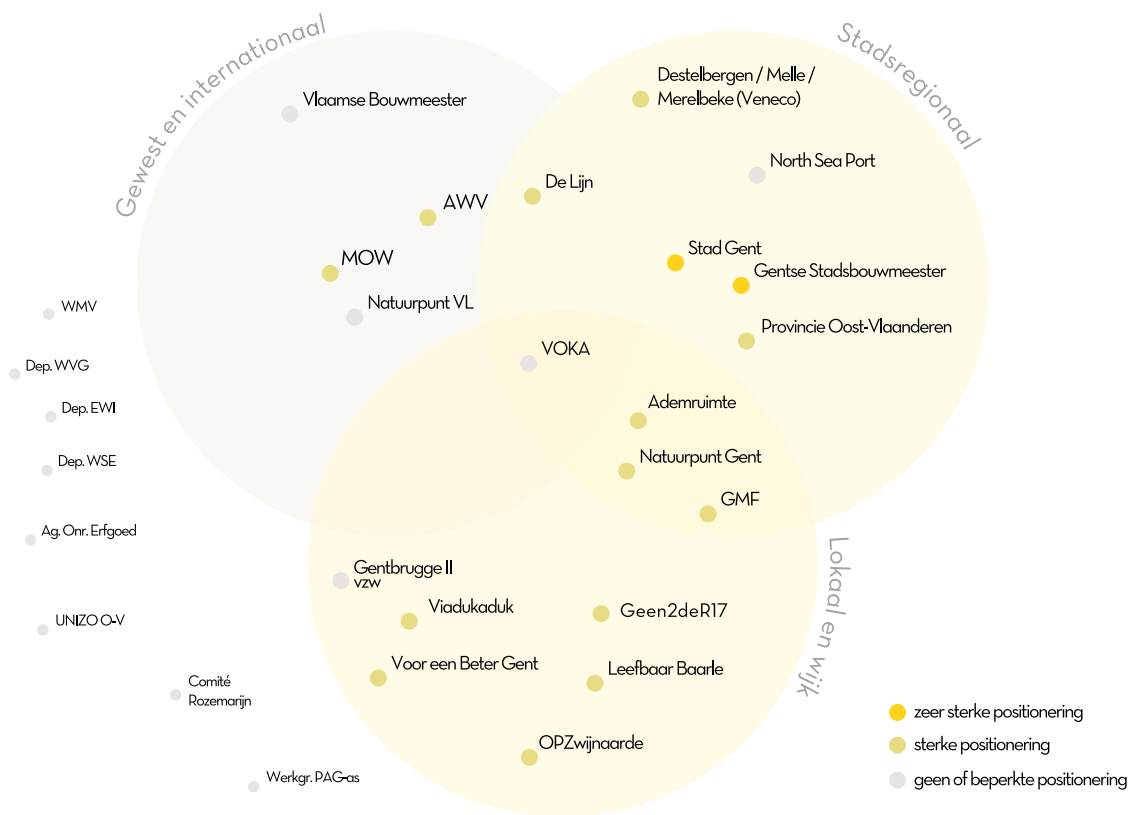
Verder zien we ook nog enkele adviesverlenende Vlaamse Departementen die zich nog niet positioneerden. Zij zullen later in de procedure Complexe Projecten een rol gaan spelen, bijgevolg zijn zij nu nog niet geactiveerd. Algemeen in de analyse ontbreken verschillende thematische experten, bijvoorbeeld de gecoro's of de stadsacademie. Zij maakten nog geen deel uit van de Potentiescan maar kunnen wel relevante expertise bieden en zullen dan ook in volgende stap geactiveerd worden.



Vertrouwen van georganiseerde belanghebbenden in het proces

Naast de positionering in het proces zal ook het vertrouwen in het proces een bepalende factor zijn in de bijdrage van belanghebbenden aan het proces.

Tijdens de bilaterale gesprekken gaven enkele belanghebbenden, voornamelijk burgerbewegingen, spontaan aan hoeveel vertrouwen zij stellen in het proces. We vinden het relevant om dit in onze analyse weer te geven, en op een later tijdstip te actualiseren als toetssteen voor het proces.



Georganiseerde belanghebbenden in relatie tot thema's en schalen

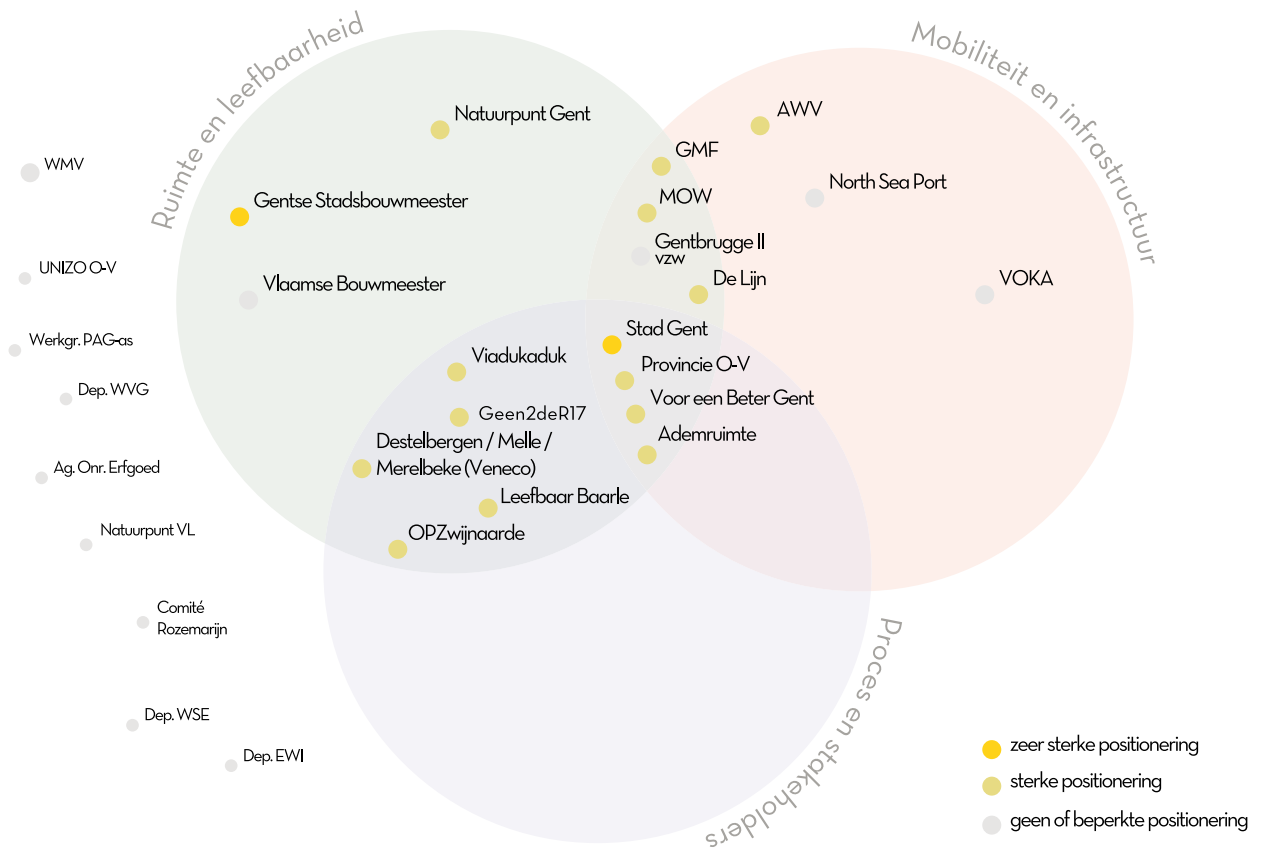
De positionering van de belanghebbenden in het proces krijgt verder betekenis door deze te koppelen aan de relatie van de belanghebbenden tot de inhoud van het Complex Project. De fundering van deze relatie wordt binnen de Potentiescan gestoeld op de indeling van het Complex Project volgens drie thema's en drie schaalniveaus.

Deze indeling van belanghebbenden volgens thema en schaal biedt opnieuw inzichten voor het proces. Zo kunnen we nagaan of de drie thema's en de drie schalen voldoende vertegenwoordigd zijn. Belanghebbenden met expertise op de drie thema's en/of schalen hebben een zeer belangrijke rol te vervullen.

Bij het schaal diagram vindt een min of meer gelijke verdeling plaats van belanghebbenden per schaal. Dit betekent dat elke schaal min

of meer gelijk vertegenwoordigd is binnen het proces. We zien ook dat belanghebbenden met een sterke positionering zich voornamelijk op de stadsregionale en lokale schaal bevinden. De nabijheid vergroot dus het engagement.

Bij het thematische diagram verloopt de verdeling van belanghebbenden volgens thema minder evenwichtig. Het valt op dat de meeste belanghebbenden betrokken zijn vanuit het thema ruimte & leefbaarheid, die in het geval van de burgerbewegingen wel overlapt met een interesse in proces & belanghebbenden. Een minderheid is betrokken vanuit het thema mobiliteit & infrastructuur. Dit is een belangrijk aandachtspunt voor het verdere verloop van het proces. Het betrekken van eerder thematische belanghebbenden kan hierin meer evenwicht brengen. Stad Gent, één van de belanghebbenden met de sterkste positionering, bevindt zich op het snijpunt tussen de drie thema's.



Niet-georganiseerde belanghebbenden

Door de aanwezigheid van talrijke burgerbewegingen met een sterke positionering rond het Complex Project zijn verschillende burgers onrechtstreeks betrokken bij het project. Het gaat hierbij echter enkel om burgers die aangesloten zijn bij hun werking. Dit komt niet noodzakelijk overeen met het brede publiek. In volgende stappen van de verkenningsfase zullen zij dus ook een plek moeten krijgen naast de georganiseerde burgers.

Hoe maken we een project met burgers, middenveldorganisaties, experts, lokale en bovenlokale politici en administraties?

Kiemen voor transitie

Samen rond de tafel

Een Complex Project vraagt om een proces waarin samenwerking en overleg met diverse belanghebbenden centraal staat en van waaruit het project gevoed kan worden. Enkel op die manier is het mogelijk om te bouwen aan een gedragen antwoord op de voorliggende uitdaging. In dergelijk proces is het niet enkel relevant dat er uitwisseling ontstaat tussen het studieteam en de belanghebbenden maar ook tussen de belanghebbenden onderling. Zo leren ze ook elkaars belangen kennen en is het mogelijk te komen tot een gezamenlijk project.

We zetten daarom vanaf de verkenningsfase in op werksessies waarbij de verschillende categorieën van belanghebbenden samen rond de tafel zitten.

Een plek voor het brede publiek

De verkenningsfase heeft als doel de probleemstelling en projectdoelstellingen helder te krijgen. Hierdoor kenmerkt deze eerste fase van het Complex Project zich door abstractie. Dit vormt een interessante uitdaging voor al wie erg geëngageerd is voor het opbouwen van een gezamenlijk project. Zij krijgen dan ook in deze fase een hoofdrol in het proces. Daarnaast vinden we het wel belangrijk om iedereen die interesse heeft de kans te geven om zich te informeren en/of aan te sluiten tot het proces. Voor deze groep gaan we op zoek naar een laagdrempelige aanpak om hen te informeren en te betrekken bij de werkzaamheden. We geloven dat we het brede publiek op die manier ook kunnen voorbereiden op een eventuele volgende fase, zodat deze een vlotte opstart kent.

Vertrouwen

In een Complex Project met verschillende belanghebbenden is het belangrijk dat het proces een omgeving is waar er vertrouwen is tussen de verschillende belanghebbenden. Enkel in dergelijke omgeving zal de mogelijkheid bestaan om work-in-progress te delen.

Expertise als basis

Doorheen het Complex Project zullen verschillende vraagstellingen boven water komen. Belangrijk hierbij is dat deze een antwoord krijgen van mensen met kennis van zaken. Zo zal het eenvoudiger zijn om richting te geven aan de inhoud en veronderstellingen uit de weg te gaan. Het kan daarbij zowel om technische als lokale expertise gaan.

Duidelijk mandaat en finaliteit voor de overlegfora

Binnen het proces voor het Complex Project zullen verschillende overlegfora opgestart worden waarin kennisuitwisseling kan plaatsvinden tussen het studieteam en de belanghebbenden en tussen de belanghebbenden onderling. Voor de deelnemers van deze overlegfora is het belangrijk om te begrijpen wat hun mandaat is en wat de finaliteit van elk moment is zodat, door hen een betekenisvolle bijdrage kan geleverd worden.



Hoe zetten we een regionale samenwerking op, voorbij de gemeentegrenzen?

Samenwerking.

In het hoofdstuk samenwerking belichten we de (ontbrekende) samenwerking in de regio. We vermelden de officiële samenwerkingsverbanden maar brengen ook de onderlinge relaties tussen belanghebbenden in beeld.

Factsheets



Vervoerregio Gent

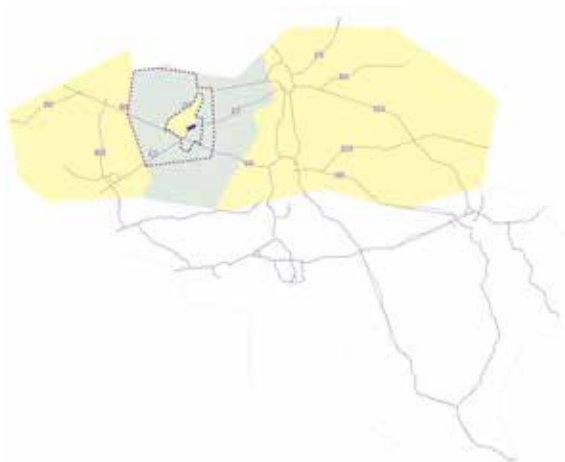
De Vervoerregio Gent vereist een samenwerking rond mobiliteit in de regio. Verschillende partijen van de Vervoerregioraad zijn een belanghebbende in het Complex Project waaronder MOW, AWV, De Lijn, intercommunale Veneco, de Stad Gent en de gemeenten Destelbergen, Melle en Merelbeke.



Intercommunale Veneco

De intercommunale Veneco organiseert een Burgemeestersoverleg voor haar klantgemeenten waarop lopend project en gezamenlijke uitdagingen kunnen besproken worden. Daarnaast organiseert zij thematische bijeenkomsten rond mobiliteit en ruimte voor de lokale administraties.

De gemeenten Destelbergen, Melle en Merelbeke behoren tot de klantgemeenten van Veneco, Stad Gent niet.



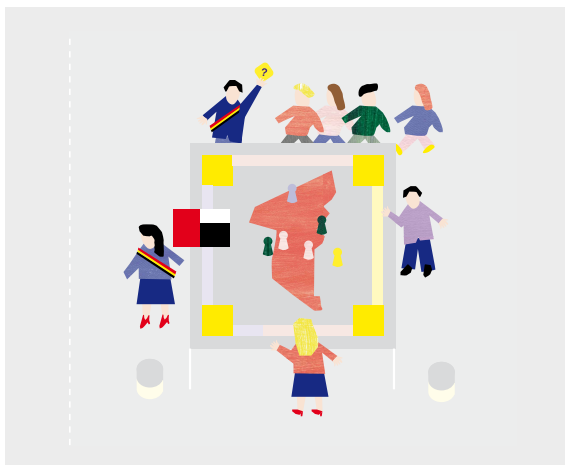
Provincie

De Stad Gent valt buiten de werking van de Provincie Oost-Vlaanderen en intercommunale Veneco. Bijgevolg is de Vervoerregioraad het enige orgaan waar de Stad Gent en de gemeenten Destelbergen, Melle, Merelbeke formeel samenkomen. Daarnaast zijn er wel projectmatige samenwerkingen tussen stad en provincie bijvoorbeeld in het IABR-Atelier Oost-Vlaams Kerngebied



Burgerbewegingen

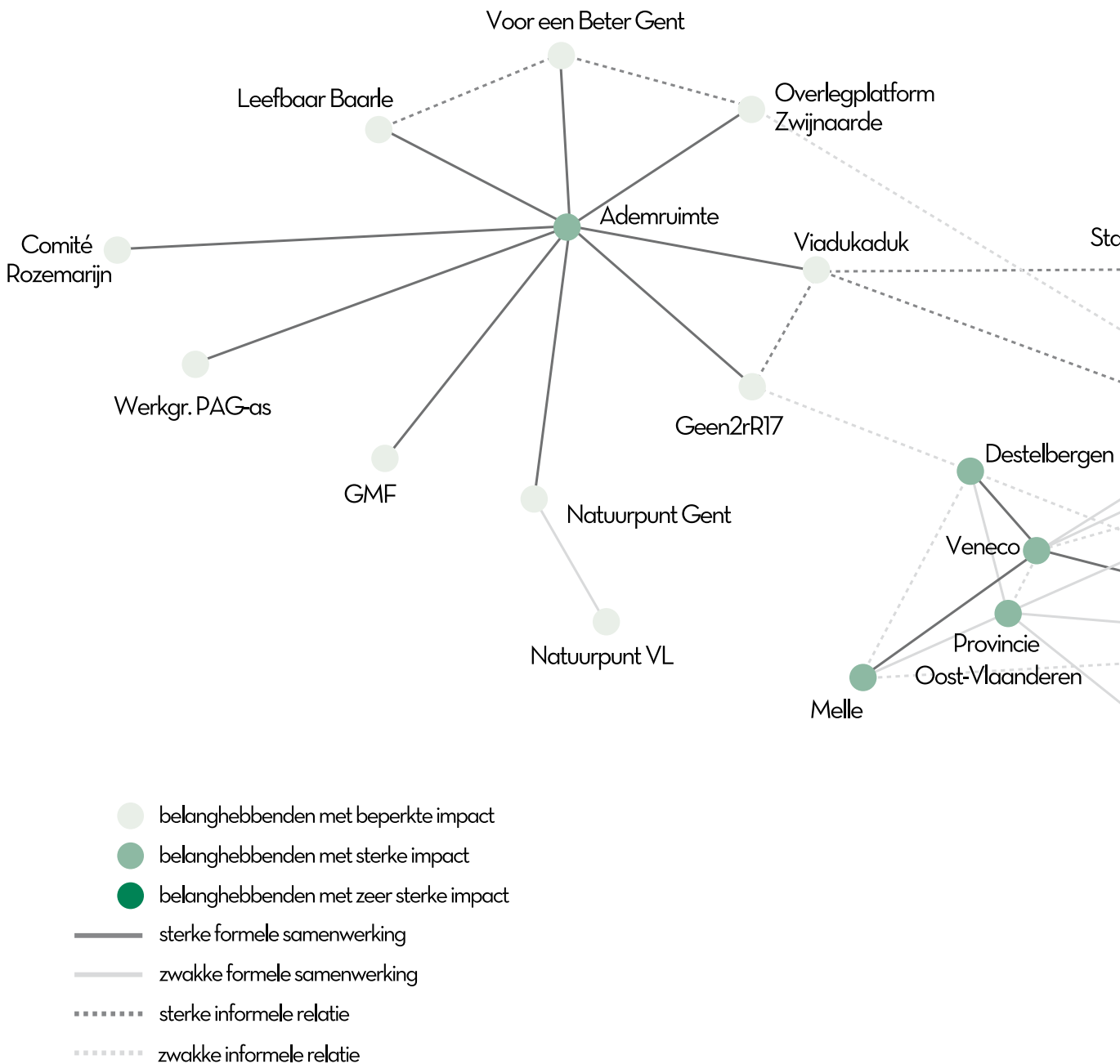
Het platform Ademruimte brengt verschillende burgerbewegingen en lokale organisaties, die actief zijn rond het thema mobiliteit en leefbaarheid in de ruime omgeving van Gent, samen rond de vraag voor een duurzaam alternatief voor snelwegen in stedelijk en woongebied.

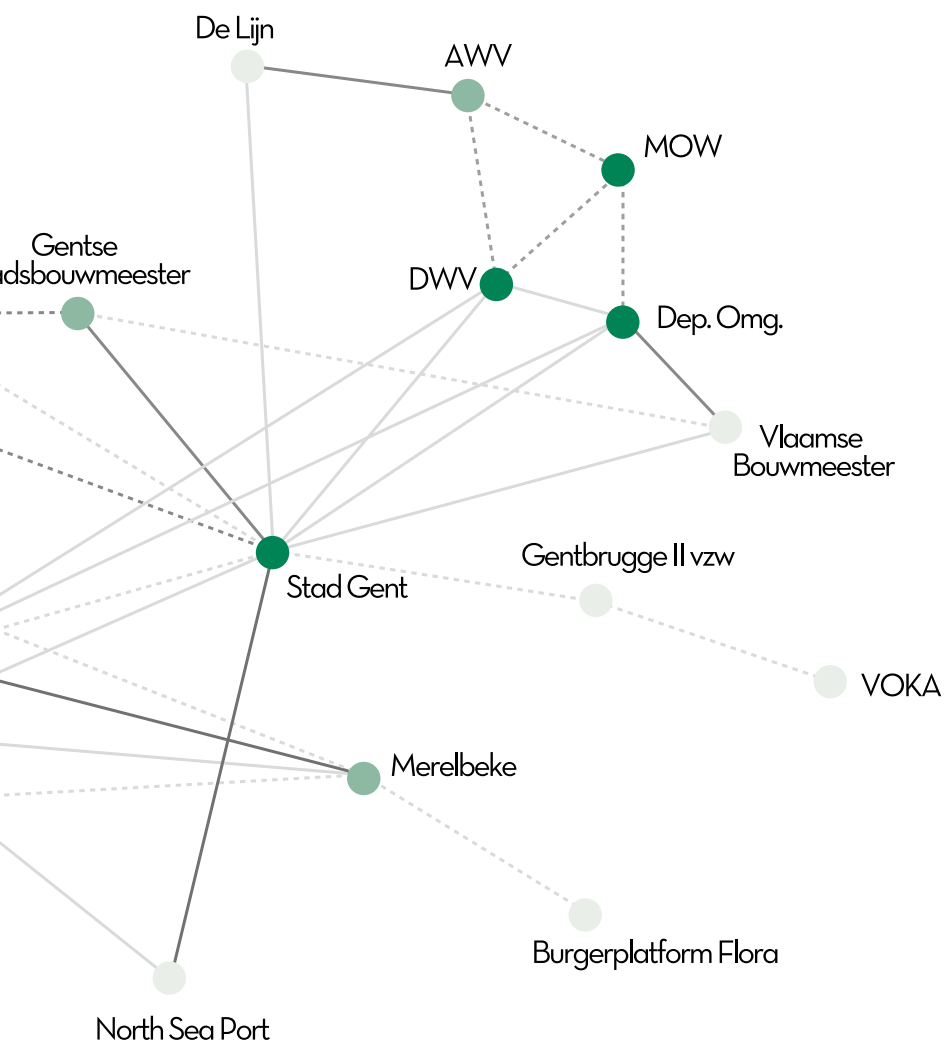


Politiek en burgers

Op lokaal niveau vinden verschillende formele initiatieven voor burgerparticipatie plaats. De gemeente Destelbergen investeerde in dynamische adviesraden. De gemeente Merelbeke heeft per wijk een burgerforum die bij belangrijke beleidskwesties betrokken worden. De gemeente Melle organiseerde recent publieke inspraak rond haar mobiliteitsplannen. En in de Stad Gent is er een volledige dienst actief rond burgerparticipatie. Hun werking volgt de indeling van de stad in 25 wijken.

Actuele status en opinies





Samenwerking tussen Vlaams en lokaal niveau

Er is geen structurele politieke samenwerking tussen het Vlaamse en het lokale niveau. Maar de aanleiding voor het opzetten van het Complex Project Viaduct Gentbrugge was een resolutie ingediend door enkele Vlaamse Volksvertegenwoordigers uit de regio. Deze kwam tot stand na lobbywerk vanuit de burgerbewegingen op Vlaams en lokaal niveau.

Er is wel een projectmatige administratieve samenwerking tussen het Vlaamse en het lokale niveau. Relevante lopende samenwerkingen zijn:

1. Het Complex Project R4 West en Oost, waarvan De Werkvennootschap ook opdrachtgever is.
2. De Vervoerregio Gent, onder leiding van het Departement MOW.
3. Het LABO RUIMTE-onderzoek van de Vlaamse bouwmeester en Departement Omgeving naar het onderzoeken van mogelijke toekomstscenario's voor een transitie in mobiliteit en ruimte van Stad Gent, als een polycentrische, combi-mobiele stadsregio.
4. IABR- Atelier Oost-Vlaams Kerngebied waarbij Departement Omgeving, Provincie Oost-Vlaanderen, stad Gent en 22 gemeenten (waaronder Destelbergen, Melle en Merelbeke) onderzoeken hoe de verwachte bevolkingstoename een groeikans voor de regio kan zijn.

Samenwerking tussen lokale entiteiten

Vanaf de opstart van het Complex Project Viaduct Gentbrugge zijn zowel Stad Gent als de gemeenten Melle, Merelbeke en Destelbergen nauw betrokken. Toch spreken we nog niet van een stadsregionale samenwerking. Tijdens de bilaterale gesprekken kwam het gebrek aan beleidsafstemming tussen stad en gemeenten immers sterk naar voren.

Het gebrek aan samenwerking of afstemming wordt vooral door de gemeenten als een gemis ervaren. Volgens hen blijft daardoor de impact van stedelijk beleid op de gemeenten buiten

beschouwing. Zo hebben de verschillende gemeenten bijvoorbeeld het gevoel dat Stad Gent de negatieve gevolgen van de stadsgroei afwentelt op de omliggende gemeentes. Dit vertaalt zich binnen het Complex Project in een vrees voor een afwenteling van de hinder op de omwonenden van de R4, bijvoorbeeld via een verlegging van het verkeer van de E17 naar de R4. Dit leidde ertoe dat de gemeenten Destelbergen, Melle en Merelbeke een rol opeisten in het Complex Project.

De gemeenten Destelbergen, Melle en Merelbeke en Stad Gent erkennen wel het belang van een samenwerking in het kader van het Complex Project. En zijn overtuigd dat een stadsregionale samenwerking de enige manier is om een kwaliteitsvol en haalbaar project op poten te zetten, dat ook de steun van de Vlaamse Overheid krijgt.

Hoewel stad Gent geen deel uitmaakt van overkoepelden structuren, met name de Provincie Oost-Vlaanderen en de intercommunale Veneco, zien we van hieruit wel samenwerkingen ontstaan o.a. rond North Sea Port of het ESF-project Versterkt Streekbeleid.

Intergemeentelijke samenwerking

De gemeenten Destelbergen, Melle en Merelbeke laten zich in het Complex Project gezamenlijk vertegenwoordigen door intercommunale Veneco. Voor de gemeenten is het de eerste keer dat ze zich samen inspannen voor een project met dergelijke complexiteit. Hoewel Veneco borg staat voor beleidsafstemming tussen de gemeenten, zorgt dit er niet automatisch voor dat de gemeenten vaker met elkaar aan tafel zitten.

Samenwerking tussen project-specifieke belanghebbenden

De vrees om slachtoffer te worden van een toekomstscenario voor het viaduct, leeft bij enkele burgerbewegingen. Dit vormt dan ook één van de aanleidingen voor de betrokkenheid van verschillende burgerbewegingen. Zij namen reeds de stap om hun belangen te verenigen door de oprichting van het platform Ademruimte. Zij ijveren samen voor een Masterplan voor de Gentse snelwegen, en zetten zo dus in op een aanpak die de gemeente- en stadsgrenzen overschrijdt.

In de gemeenten Melle en Merelbeke zijn momenteel geen burgerbewegingen actief rond het Complex Project. Dit betekent natuurlijk niet dat er geen geïnteresseerd publiek is. De gemeente Merelbeke werkte bijvoorbeeld een samenwerking uit met bewonersplatformen. En de gemeente Melle heeft ervaring met projectgerelateerde burgerparticipatie.

Samenwerking tussen besturen en burgers

Ook is er sprake van opportuniteiten van samenwerking tussen de besturen van de Stad en gemeenten en de georganiseerde burgers. Stad Gent heeft een goede verstandhouding met Viadukaduk, en staat zo ook onrechtstreeks in contact met Ademruimte. Stad Gent en de Gentse Stadsbouwmeester gaven namelijk gehoor aan de bezorgdheden van Viadukaduk en zorgden er mede voor dat het viaduct op de politieke agenda werd gezet. Daarnaast staat Stad Gent ook in verhouding tot Overlegplatform Zwijnaarde en Leefbaar Baarle, die ook deel uitmaken van Ademruimte. Deze relatie verloopt iets stroever, aangezien Overlegplatform Zwijnaarde onder meer wenst aan te kaarten dat Stad Gent deze deelgemeente onvoldoende erkent in het stedelijk beleid. Er is wel samenwerking tussen het Overlegplatform Zwijnaarde en de stadsdiensten. Ze krijgen onder andere ondersteuning van de dienst Beleidsparticipatie.

In Destelbergen is er een zeer goede relatie tussen het bestuur en burgerbeweging Geen2deR17.

Hoe zetten we een regionale samenwerking op, voorbij de gemeentegrenzen?

Kiemen voor transitie

De Werkvennootschap als procesbegeleider van de verkenningsfase

In elke samenwerkingsstructuur zien we dat vertrouwen in het proces een bepalende factor is voor het succes. Een Complex Project heeft er daarom belang bij als de verschillende belangen en belanghebbenden rond de tafel worden verenigd. Een goede proces(bege)leider zonder rechtstreekse belangen bij de inhoud van het project is daarom noodzakelijk.

Tijdens de verkenningsfase treedt daarom De Werkvennootschap op als procesbegeleider. Dit betekent dat zij het initiatief nemen tot en het gezicht zijn van het gezamenlijk overleg. Zij heeft als opdrachthoudende organisatie geen rechtstreekse belangen bij het Complex Project maar kent wel de procedure Complexe Projecten zeer goed en heeft ook uitgebreide ervaring met gelijkaardige trajecten. Alvast voor de verkenningsfase zijn zij dus een zeer geschikte procesbegeleider. Daarnaast komt het erop aan een kandidaat-procesbegeleider te identificeren voor de volgende fasen.

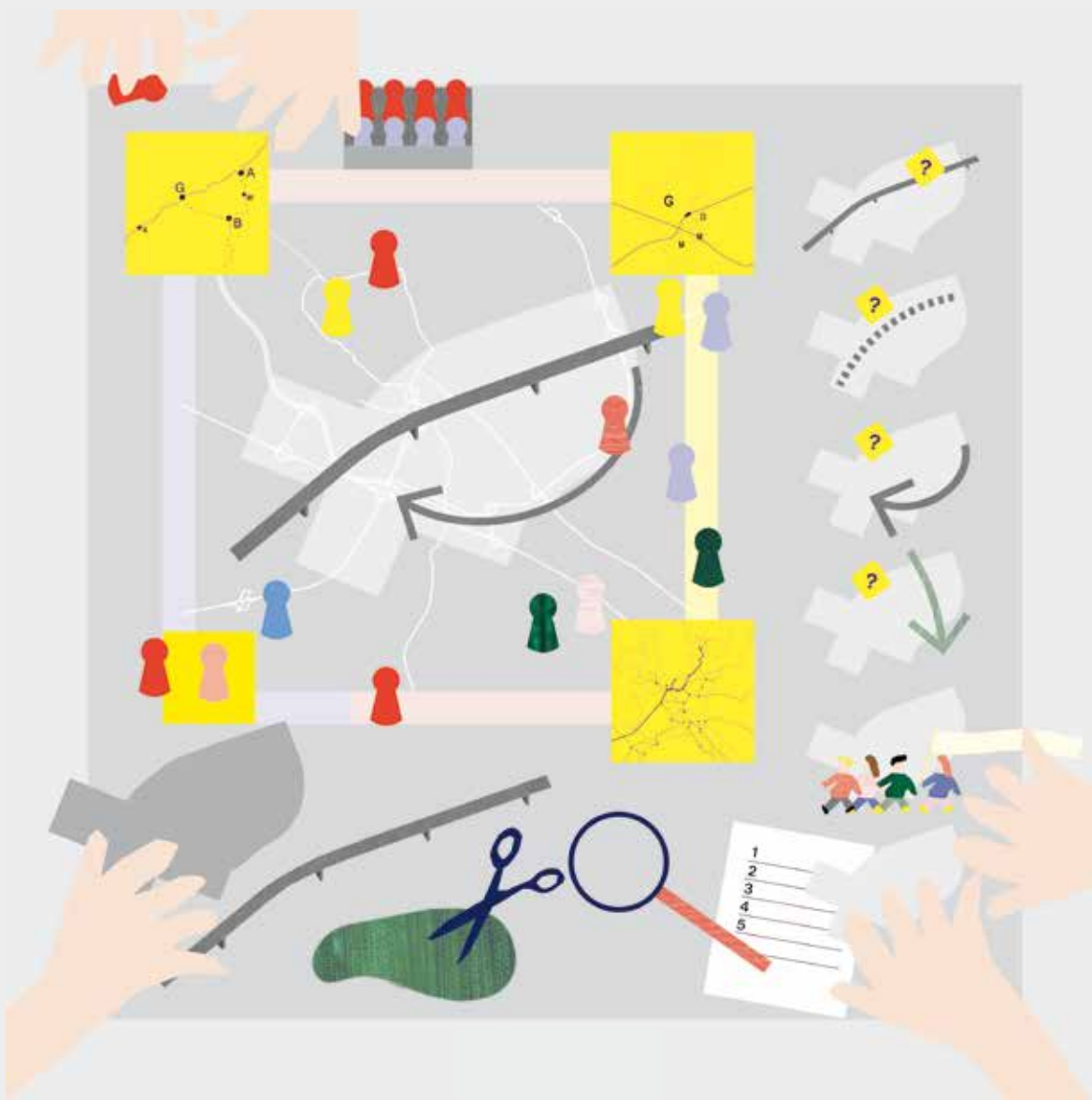
Gelijkwaardige stem

De stadsregionale samenwerking heeft als finaliteit te komen tot een gedragen project voor de stadsregio. We streven naar een win-win voor stad én stadsregio en vermijden dat de lasten eenzijdig gedragen zouden moeten worden. De verschillende deelnemers van de stadsregio krijgen daarom in de verkenningsfase een gelijkwaardige stem in het proces, ongeacht hun inwonersaantal.

Rechtstreekse betrokkenheid

Het proces van het Complex Project streeft naar het opzetten van een hechte samenwerking tussen de belanghebbenden. Deze samenwerking is belangrijk binnen de opdracht maar kan ook daarnaast doorleven. Dergelijke relatie begint met elkaar te leren kennen. Hiervoor is het belangrijk dat belanghebbenden ook rechtstreeks betrokken worden in het proces.

Rechtstreekse betrokkenheid is zeker relevant voor het brede publiek, dat niet enkel een plek moet krijgen via een vertegenwoordiging door de burgerbewegingen. Het blijft een aandachtspunt in het proces om burgers die niet aangesloten zijn bij een burgerbeweging ook een stem te geven. Dit kan door andere burgerorganisaties te betrekken, bijvoorbeeld bewonersplatform Flora uit Merelbeke, en door individuele burgers een plek te geven in het proces. Maar rechtstreekse betrokkenheid is ook relevant voor de betrokken besturen en administraties. Vooral om de zeer lokale kennis en nuance te kunnen integreren in het onderzoek. We zullen dan ook inzetten op momenten waar zij rechtstreeks aan kunnen deelnemen.

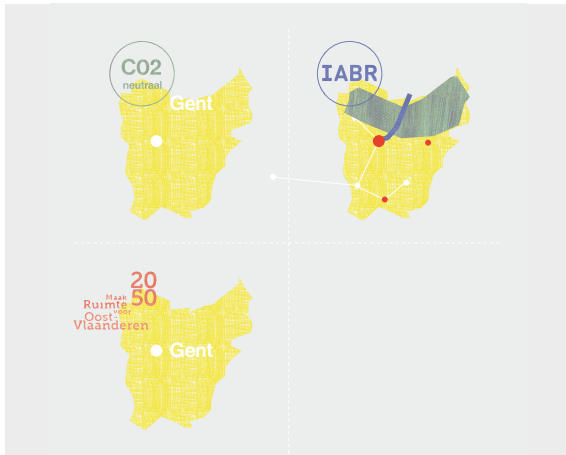


*Hoe gaan we van één oplossing naar een
gelaagd traject van gebiedsontwikkeling?*

Visievorming.

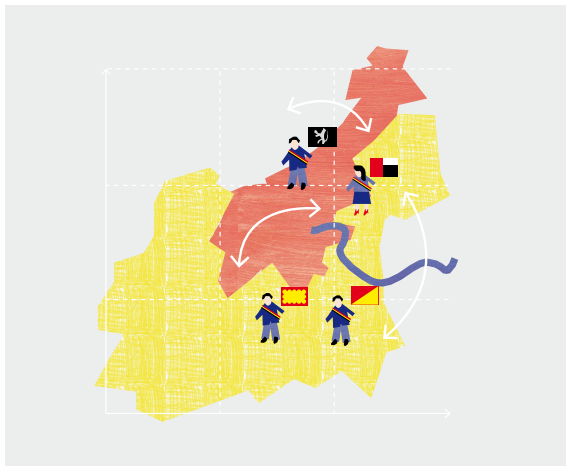
In dit hoofdstuk zoomen we in op een belangrijk aspect van de verkenningsfase van het Complex Project: de visievorming. We brengen daarvoor de grote lijnen van de bestaande ervaring met visievorming van de belanghebbenden in kaart, op vlak van de drie thema's. Daarnaast lichten we ook toe welke belemmeringen er zijn voor visievorming, welke effecten deze hebben in het kader van het Complex Project, en hoe deze effecten gemitigeerd kunnen worden.

Factsheets



Provincie

Visievormende trajecten in de regio worden vooral getrokken vanuit de Provincie, zoals het IABR-Atelier Oost-Vlaams Kerngebied, Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen Co2 neutraal



Gemeenten

Veneco probeert de individuele gemeenten aan te sporen om mee te denken over de streekontwikkeling van de Leie- Scheldestreek en de Oostrand van Gent door intergemeentelijke projecten op poten te zetten. Veneco organiseert ook een burgemeestersoverleg. De focus ligt daar vooral op kennisuitwisseling en minder op regionale visievorming.



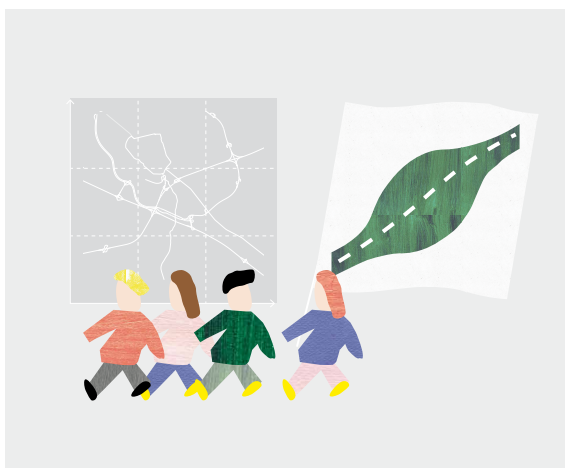
Stad Gent

In de Stad Gent wordt hard gewerkt aan visievorming, binnen de grenzen van het eigen grondgebied o.a. B401 Fly-over, Ruimte voor Gent (Structuurvisie 2030), Stad Gent Co2 neutraal.



Gentse Stadsbouwmeester

De Gentse Stadsbouwmeester schreef het essay 'Brokkelbrug', waarin hij verschillende toekomstbeelden voor het Viaduct schetst.



Burgerbewegingen

Vanuit de burgerbewegingen kwam, met de oprichting van Ademruimte, het initiatief om de nood aan een toekomstvisie of masterplan voor alle snelwegen rond Gent op de politieke agenda te zetten.

Actuele status en opinies

De kracht van oplossingsrichtingen

Bij aanvang van de verkenningfase werd duidelijk dat we geen onontgonnen terrein aansnijden. Verschillende belanghebbenden dachten reeds na over de lange termijn van het Viaduct Gentbrugge. Daarbij zijn verschillende oplossingsrichtingen naar boven gekomen.

In het essay “De brokkelbrug” schoof de Gentse Stadsbouwmeester enkele oplossingsrichtingen voor het viaduct naar voren. Eén van de denkpistes was het verleggen van het verkeer van de E17 naar de R4, zodat het viaduct uit de stedelijke ruimte gesneden kan worden. Dit idee vangt het meeste wind bij de gemeentebesturen van Destelbergen, Melle en Merelbeke, alsook bij de geëngageerde burgers in deze gemeenten. In Destelbergen vormde dit idee de aanleiding voor de oprichting van een burgerbeweging: Geen2deR17. Ook de oprichting van Ademruimte kwam gedeeltelijk tot stand uit vrees voor het verleggen van bestaande problemen wanneer er wijzigingen aan de hoger wegennet rond Gent worden aangebracht.

Ook uit de hoek van de burgerbewegingen werd reeds nagedacht over een alternatief voor het huidige viaduct. ‘Voor een beter Gent’ ontwikkelde een gedetailleerd alternatief met een intunneling van de E17. Verschillende van de burgerbewegingen zijn dit voorstel genegen, in het bijzonder Overlegplatform Zwijnaarde en Leefbaar Baarle. Maar allemaal geven ze ook aan het proces van het Complex Project alle kansen te willen geven.

Sterke onderwerpen met opportuniteiten

Het zou echter de sterkte van de procedure Complexe Projecten teniet doen om meteen in deze alternatieven te duiken. Dit zou eerder beperkend werken dan wel verrijkend en het risico inhouden dat de specifieke oplossing een doel op zich wordt.

De procedure Complexe Projecten vindt onder andere haar kracht in de mogelijkheid om een project vorm te geven vanaf de probleemstelling en de projectdoelstellingen. Dit zorgt ervoor dat er vanaf het startpunt een voldoende ruimte blik nodig is, die het mogelijk maakt om (koppel)kansen bloot te leggen. Maar het loslaten van deze oplossingsrichtingen is zeker niet eenvoudig. Vaak bieden ze een antwoord op actuele problemen en spreken ze bovendien tot de verbeelding. Het beschrijven van de probleemstelling en projectdoelstellingen is daartegenover eerder abstract. Deze kunnen tastbaarder gemaakt worden door de focus te leggen op enkele sterke onderwerpen met opportuniteiten voor het Complex Project. En die niet gekoppeld zijn aan specifieke oplossingsrichtingen. Deze sterke onderwerpen kunnen ingezet worden om gedeelde visies vorm te geven in het kader van het Complex Project. Twee sterke onderwerpen die reeds naar boven kwamen uit de analyse van het beschikbare studiewerk en de bilaterale gesprekken zijn:

Bereikbaarheid en leefbaarheid verzoenen door in de visievorming in te zetten op

1. optimaliseren van openbaar vervoer, voornamelijk via betere doorstroming en een uitbreiding van het tramnet, en
2. goede fietsverbindingen.

Inzetten op het leggen van groene verbindingen over de stads- en gemeentegrenzen heen. Dit als een eerste tastbare aanzet om ruimtelijk beleid van de betrokken lokale besturen op elkaar af te stemmen. Dit zou ook een goede katalysator kunnen zijn voor de samenwerking binnen het Complex Project.

Verbreden van de scope van belang

De ingesteldheid van belanghebbenden op een specifiek en vaak persoonlijk belang, zoals het wegnemen van geluidshinder, werkt de oplossingsgerichtheid in de hand. Om in de verkenningsfase los te komen van de specifieke oplossingsrichtingen, kan het helpen om belanghebbenden met een bredere agenda te betrekken.

Onderstaande weergave moet inzichtelijk maken voor welke belanghebbenden het moeilijker of eenvoudiger zal zijn om los te komen van specifieke oplossingsrichtingen.

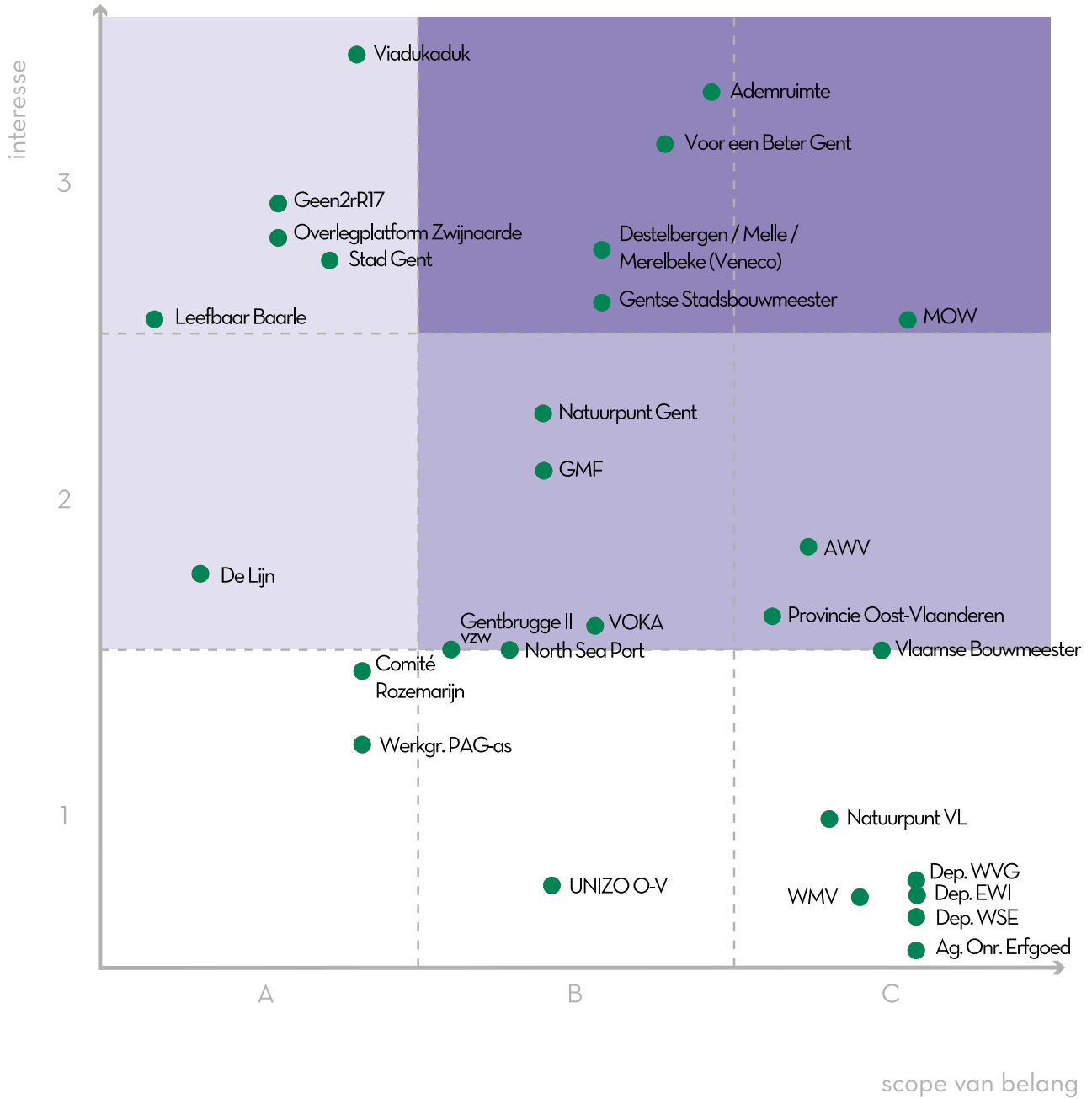
Belanghebbenden met een groot potentieel om de vraagstelling open te trekken, kunnen hierin anderen ook inspireren. Zij zijn daarom een cruciale partner in het vinden van win-win's. We zien dat dit potentieel zich vooral rond het thema ruimte & leefbaarheid situeert.

Een ander opvallend gegeven is de positie van burgerbewegingen in dit Complex Project. Door de oprichting van het platform Ademruimte trachten zij namelijk de verschillende persoonlijke belangen te verenigen en te overstijgen.

Een gelijkaardige situatie doet zich voor bij de gemeentebesturen van Destelbergen, Melle en Merelbeke die zich in het Complex Project gezamenlijk laten vertegenwoordigen door Veneco. Hiermee overstijgen zij dus ook het persoonlijk belang.

Anderzijds komt de procesmotivatie van burgerbewegingen en gemeenten toch eerder vanuit persoonlijk belang. Het proces heeft dus nood aan trekkers die het gemeenschappelijk of algemeen belang voorop zetten. Dit kan zowel vanuit een hoger schaalniveau als vanuit een specifieke expertise. Zij zien hun belang toenemen, als de vraagstelling voldoende ruim is en evolueert van het sterk lokale naar het gemeenschappelijke belang.

Aard van belang



Leeswijzer matrix (aard van belang)

parameters

interesse: volgens belang en houding in proces

1. inactieve houding / geen belang
2. reactieve houding / gematigd belang
3. proactieve tot initiatiefnemende houding / groot belang

scope van belang: op de schaal van persoonlijk en sterk gelocaliseerd naar gemeenschappelijk en algemeen belang.

- A: project moet eigen levenssituatie verbeteren
= persoonlijk belang
- B: project moet eigen levenssituatie en die van diegenen met soortgelijke problematiek verbeteren = gemeenschappelijk belang
- C: oplossing moet niet eigen levenssituatie verbeteren maar een bredere problematiek oplossen = algemeen belang

potentieel om proces en vraagstelling open te trekken:

- ☐ geen potentieel om vraagstelling open te trekken
- ☐ beperkt potentieel om vraagstelling open te trekken
- ☐ sterk potentieel om vraagstelling open te trekken
- ☐ zeer sterk potentieel om vraagstelling open te trekken

Hoe gaan we van één oplossing naar een gelaagde gebiedsvisie?

Kiemen voor transitie

Doelstellingen centraal

De wervingskracht van oplossingsrichtingen is groot. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat verschillende belanghebbenden reeds oplossingsrichtingen verkenden, verdedigden of verwierpen. De verkenningfase houdt zich bewust afzijdig van conclusies over concrete oplossingsrichtingen, net om met een open blik alle mogelijkheden in overweging te kunnen nemen. We stellen dus in deze fase de zoektocht naar de doelstellingen en niet de oplossingen centraal. Dit betekent dat elk scenario dat in de verkenningfase vorm krijgt, in functie staat van het verscherpen van de doelstellingen. De oplossingsrichtingen die daarbij aan bod kunnen komen zijn geen finaliteit.

Een plek voor thematische belanghebbenden

Voor de Potentiescan maakten we een eerste lijst van belanghebbenden op basis van hun actuele profilering rond het viaduct. Het gaat dan vooral om belanghebbenden met een sterke lokale betrokkenheid en een groot persoonlijk belang. Vanuit die positie kom je snel uit bij een (niet-)ideale oplossingsrichting. Een thematische betrokkenheid daarentegen staat meer los van het lokale en/of het persoonlijke belang en ziet daardoor andere opportuniteiten. Door thematische belanghebbenden meer bij het proces te betrekken, kan de vraagstelling opengetrokken worden, en de scope van het belang verruimd worden naar algemeen of gemeenschappelijk belang. En van daaruit ook andere belanghebbenden inspireren om dit te doen. Dit zou de ontwikkeling van een meer gelaagde visie voor het Complex Project mogelijk maken. We denken dan onder andere aan het activeren van verschillende adviesraden (o.a. Gecoro, Minaraad, Mora, ...), academici, en middenveldorganisaties.

‘De komende 20 jaar’ en niet enkel ‘over 20 jaar’

Hoe wonen, werken, verplaatsen, recreëren, ... we over 20 jaar? Het is onmogelijk deze vraag juist te beantwoorden. Daarom benaderen we het Complex Project liever als een zoektocht naar een toekomstvisie voor de komende 20 jaar. Dit laat ons toe om een visie te ontwikkelen die voldoende concreet is en tegelijkertijd de nodige flexibiliteit heeft om zich aan te passen aan de veranderde omstandigheden over 20 jaar. We vragen ons af hoe we nu (en de komende 20 jaar) willen wonen, werken, verplaatsen, recreëren, ... en wat daarvoor nodig is. Zo kan ‘het viaduct over 20 jaar’ een sluitstuk zijn van een traject van gebiedsontwikkeling, zonder dat deze elkaar in het gedrang brengen.

Op die manier benaderen we het viaduct vanuit twee tijdshorizonten. Enerzijds vanuit het langetermijnperspectief van ‘over 20 jaar’, anderzijds de idee van de tussentijd ‘de komende 20 jaar’.



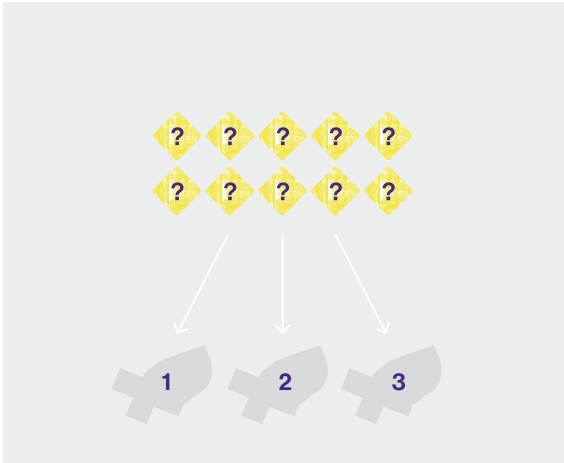
*Welke verkenningsvragen
hebben mobilisatiekracht?*

Agenda ontwikkeling.

Het Complex Project Viaduct Gentbrugge kwam tot stand door de inspanningen van burgerbewegingen om de ontwikkeling van een langetermijnvisie voor het viaduct te koppelen aan de korte termijn renovatie. De motivatie voor de burgerbeweging komt voornamelijk voort uit de hinder die zij ervaren door de aanwezigheid van deze infrastructuur, met name luchtvervuiling en geluidshinder. Maar bij de uitwerking van een langetermijnvisie voor het viaduct speelt meer dan enkel het leefbaarheidsvraagstuk. Dat blijkt uit voorgaande lezing en analyse die tot tien vragen voor de verkenningsfase heeft geleid. In dit hoofdstuk gaan we op zoek naar welke verkenningsvragen kunnen dienen als bouwstenen voor de agenda van het Complex Project.

Hiervoor kijken we naar de verhouding tussen de belanghebbenden en de tien verkenningsvragen: welke belanghebbenden schuiven het meest actief verkenningsvragen naar voren, welke verkenningsvragen zijn prominent aanwezig bij de belanghebbenden, wie zijn de trekkers voor welke verkenningsvragen, en wat zijn de onderlinge raakvlakken tussen de verkenningsvragen?

Factsheets



Verkenning vragen

In de Potentiescan konden vanuit de drie onderzoeksthema's tien verkenningsvragen worden afgeleid.

Actuele status en opinies

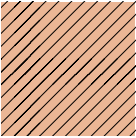
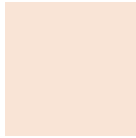
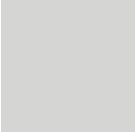
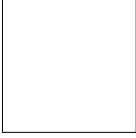
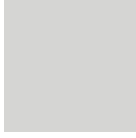
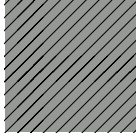
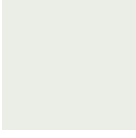
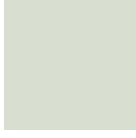
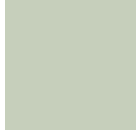
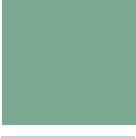
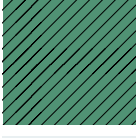
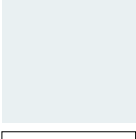
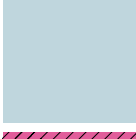
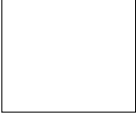
Belanghebbenden en belang van verkenningsvraag

Als eerste stap om zicht te krijgen op het gewicht van de verschillende verkenningsvragen, brengen we in kaart welke belanghebbenden inzetten op welke verkenningsvragen en in welke mate. Eerder dan te focussen op individuele belanghebbenden, groeperen we de belanghebbenden per categorie. Zo wordt zichtbaar welke verkenningsvragen sterk aanwezig zijn per categorie belanghebbende. Deze weergave is gebaseerd op de input vanuit de bilaterale gesprekken.

Leeswijzer matrix

De kleurcodering van het overzicht leest als volgt:

- Elke verkenningsvraag heeft een andere basiskleur; de intensiteit waarin een verkenningsvraag leeft, komt overeen met de kleurintensiteit: hoe intenser de kleur, hoe prominenter de verkenningsvraag
 - Wit: geeft geen gewicht aan verkenningsvraag;
 - Basiskleur: verkenningsvraag wordt erkend;
 - Felle kleurschakering: verkenningsvraag leeft;
 - Meest felle kleurschakering, gearceerd: zet verkenningsvraag het meest op de agenda.

	burger- bewegingen	thematische belang- hebbenden	politiek en administraties lokaal	politiek en administraties bovenlokaal
Hoe kan een infrastructuurproject op Gents grondgebied de bereikbaarheid in de regio en de doorstroming op het hoofdwegenet verbeteren, voor zowel personen- als vrachtverkeer?				
Hoe kan een infrastructuurproject op Gents grondgebied een hefboom zijn voor een modal shift?				
De toekomst van het viaduct als permanente vraag				
Hoe kan de voorspelde groei van de regio op een kwaliteitsvolle manier opgevangen worden?				
Hoe kan de leefkwaliteit in de volledige onderzoeksregio verbeterd worden, zowel in open ruimte als bebouwde ruimte, in stedelijk en landelijk gebied?				
Hoe kunnen groengebieden ontsnipperd worden en waterstructuren verbonden als veerkrachtig landschap?				
Hoe maken we een project met burgers, middenveldorganisaties, experts, lokale en bovenlokale politici en administraties?				
Hoe zetten we een regionale samenwerking op, voorbij de gemeentegrenzen?				
Hoe gaan we van één oplossing naar een gelaagde gebiedsvisie?				
Hoe krijgt de agenda voor het viaduct vorm?				

In de categorie **burgerbewegingen** leven de meeste verkenningvragen, in vergelijking met de andere categorieën. Dit toont opnieuw dat deze categorie een zeer grote en brede interesse heeft in het Complex Project. Het zijn de burgerbewegingen die het Complex Project oorspronkelijk op de agenda hebben gezet, aangemoedigd door de verschillende agenda's die achter die verkenningvragen schuilen. Op dezelfde manier hebben ze een groot belang bij de draagvlak en realisatiebereidheid voor het Complex Project. Beiden kunnen inderdaad vergroot worden door in te zetten op meer dan één onderwerp.

De **politieke en administratieve belanghebbenden**, zowel lokaal als bovenlokaal, erkennen de meeste verkenningvragen, en enkelen leven ook bij deze categorie belanghebbenden. De enige verkenningvraag die door politiek en administraties lokaal op de agenda wordt gezet is die rond regionale samenwerking. Het bovenlokaal niveau zet vooral in op de vraag naar de veiligheid en levensduur van het viaduct en de noodzakelijkheid voor een langetermijnvisie.

De **thematische belanghebbenden** zetten voorlopig in op een beperkt aantal verkenningvragen, met een duidelijke focus op de vraag naar ontsnippering van ecologische structuren en de modal shift. Dit is wellicht het gevolg van de aard van de thematische belanghebbenden die tot nu toe betrokken werden.

Wat opvalt is dat de verkenningvragen rond proces & belanghebbenden bijzonder laag op de agenda staan van de vier categorieën m.u.v. de vraag naar regionale samenwerking.

Prominente verkenningvragen en hun trekkers

Daarnaast kunnen ook het gewicht van de verschillende verkenningvragen tegen elkaar afgezet worden. Dit kan door in kaart te brengen welke belanghebbenden welke verkenningvragen in welke mate ondersteunen. Hieruit kunnen we in de eerste plaats het gewicht van de verkenningvraag aflezen maar ook de trekkers. Dit kan dus ook pistes voor win-win's blootleggen.

De weergave volgens concentrische cirkels leest als volgt:

concentrische cirkels

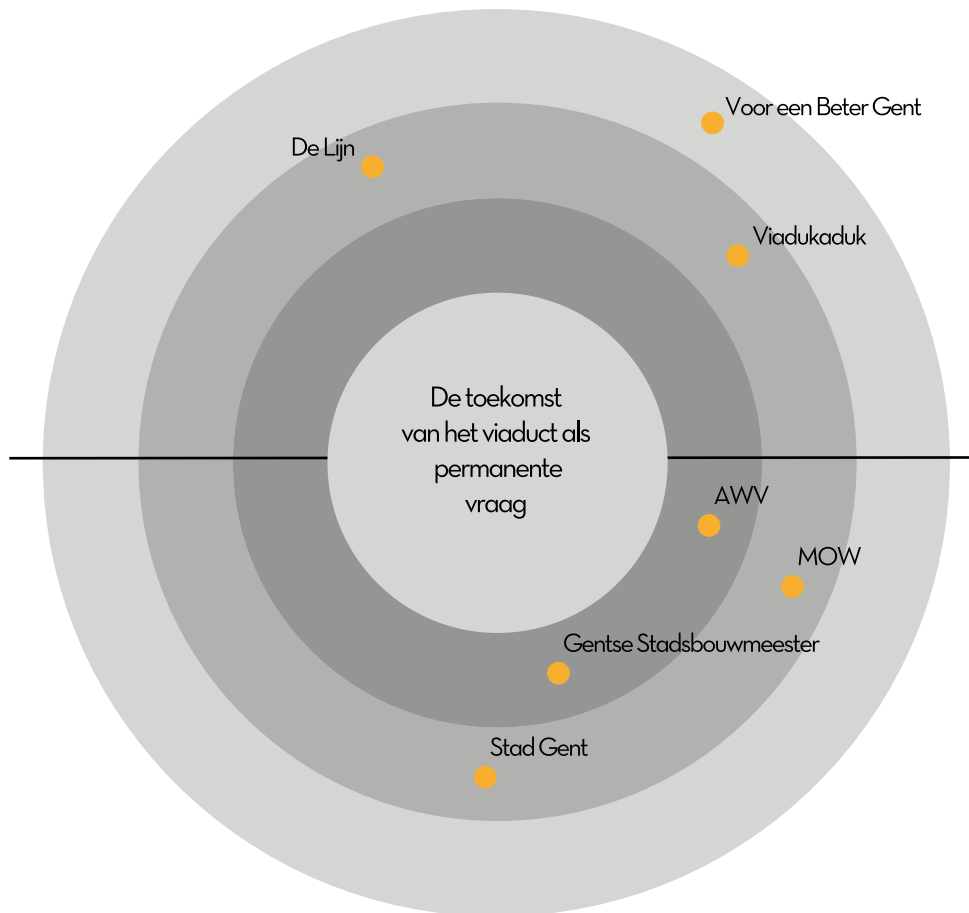
In de kern bevindt zich de verkenningvraag, Daarrond zijn 3 concentrische cirkels opgebouwd: het gewicht van de verkenningvraag neemt af van de binnenste cirkel naar de buitenste cirkel toe; de cirkels hebben dezelfde kleurcodering als in de vorige weergave.

indeling belanghebbenden

- De bovenste halve cirkel geeft de project-specifieke belanghebbenden weer;
- De onderste halve cirkel geeft politiek en administraties;
- De drie gemeenten worden wel afzonderlijk weergegeven, en wordt Veneco dus niet als belanghebbende mee opgenomen, in tegenstelling tot de werkwijze in voorgaande matrices.

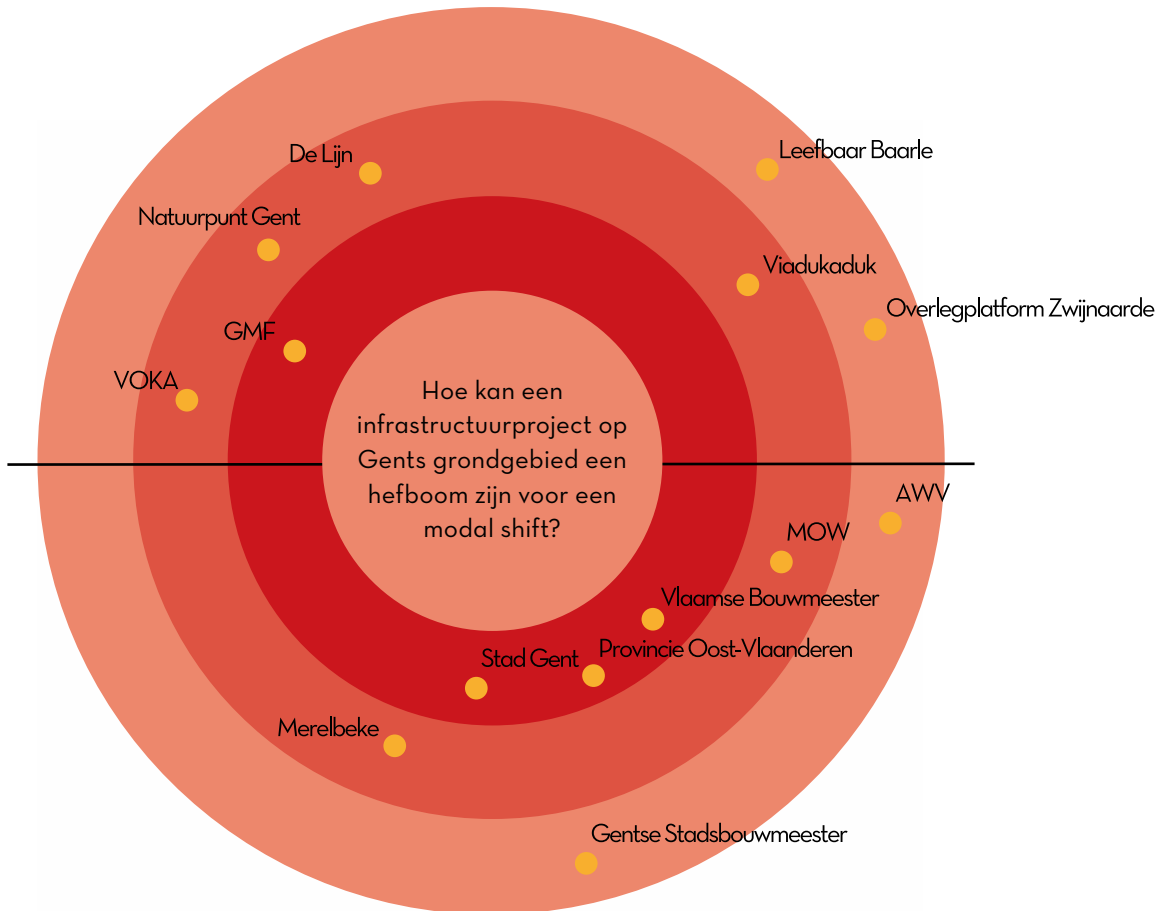
codering

- Belanghebbenden in de binnenste concentrische cirkel zetten de verkenningvraag op de agenda
- Bij belanghebbenden in de tweede concentrische cirkel leeft de verkenningvraag
- Belanghebbenden in de derde concentrische cirkel erkennen de verkenningvraag
- Belanghebbenden die niet in de weergave werden opgenomen hebben geen belang bij de verkenningvraag



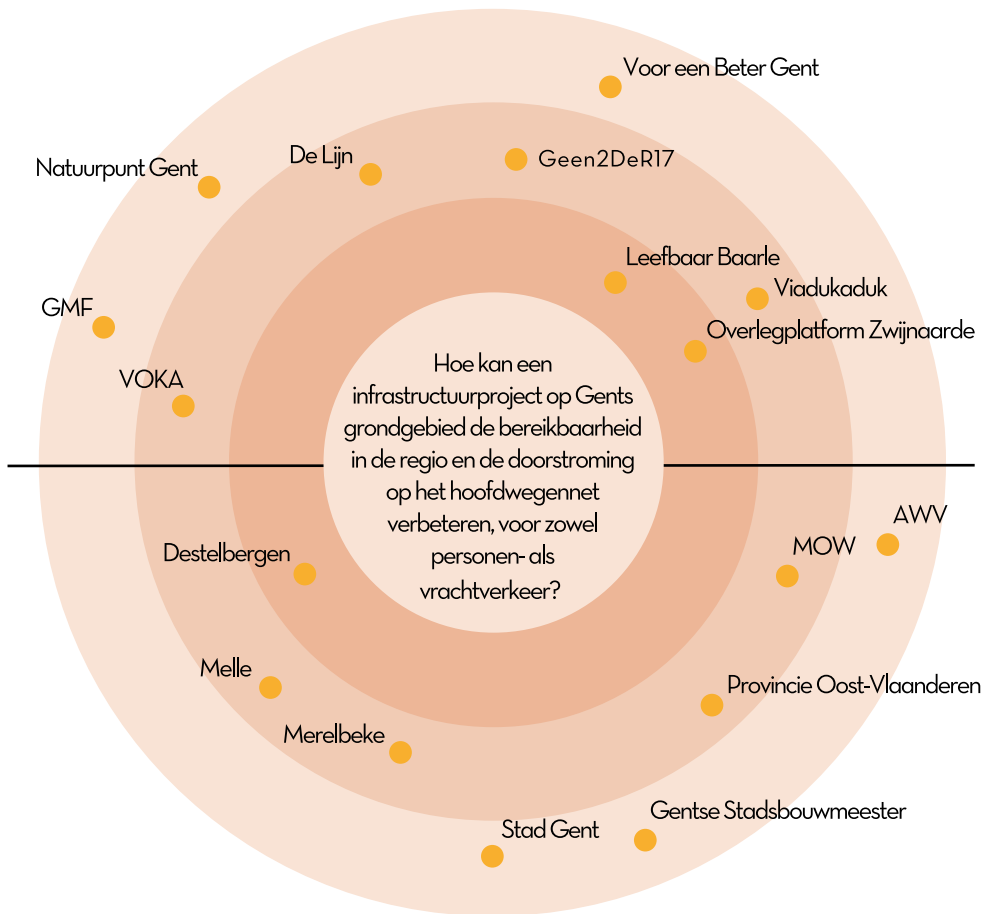
De verkenningsvraag over de **levensduur en toekomst van het viaduct** heeft niet alleen de minste trekkers, maar wordt ook het minst breed gedragen onder de belanghebbenden. Anderzijds zijn de trekkers en dragers wel belanghebbenden met een sterke tot zeer sterke positionering in het proces. Om de verkenningsvraag op de agenda te zetten, zal wel nog meer draagvlak gecreëerd moeten worden bij de meeste burgerbewegingen, de thematische belanghebbenden en de drie gemeenten. De Gentse Stadsbouwmeester en AWV kunnen hier een interessante trekkersrol in spelen, aangezien beide belanghebbenden deze vraag ook vanuit een andere hoek benaderen.

mobiliteit & infrastructuur



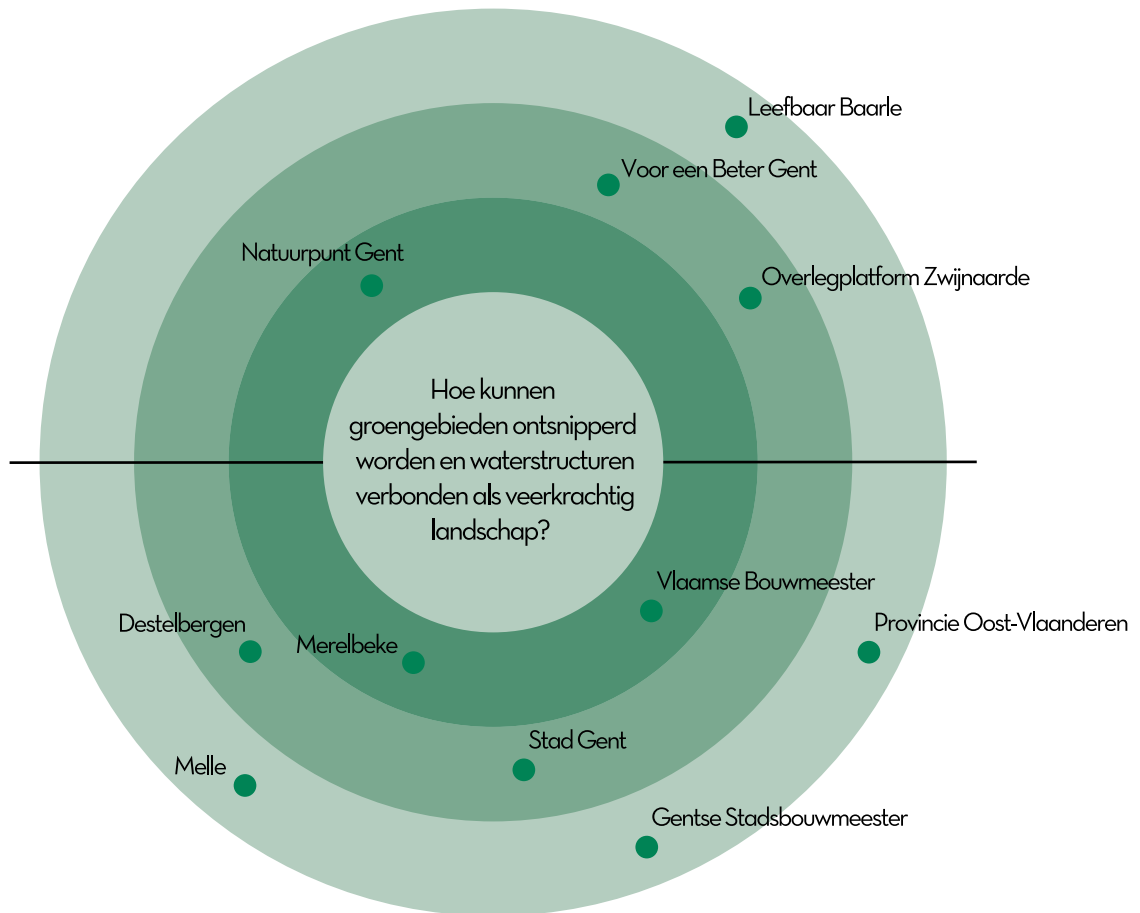
De vraag naar de **modal shift** wordt sterk en breed gedragen door bovenlokale belanghebbenden, de meeste betrokken thematische experts en ook Stad Gent en enkele van de burgerbewegingen. Deze verkenningsvraag heeft groot potentieel voor de agenda van het Complex Project.

mobiliteit & infrastructuur



Daarnaast wordt ook een andere verkenningvraag binnen het **thema mobiliteit** door een brede groep aan belanghebbenden gedragen nl. die rond de bereikbaarheid in de regio en de doorstroming op het hoofdwegennet. De lokale bereikbaarheid is een onderwerp dat sterk leeft bij de Burgerbeweging. Op een hoger schaalniveau gaat dit ook over doorstroming (o.a. van vrachtverkeer) en dat is een thema dat bij heel diverse belanghebbenden leeft. Dit biedt een interessante piste voor het vinden van draagvlak.

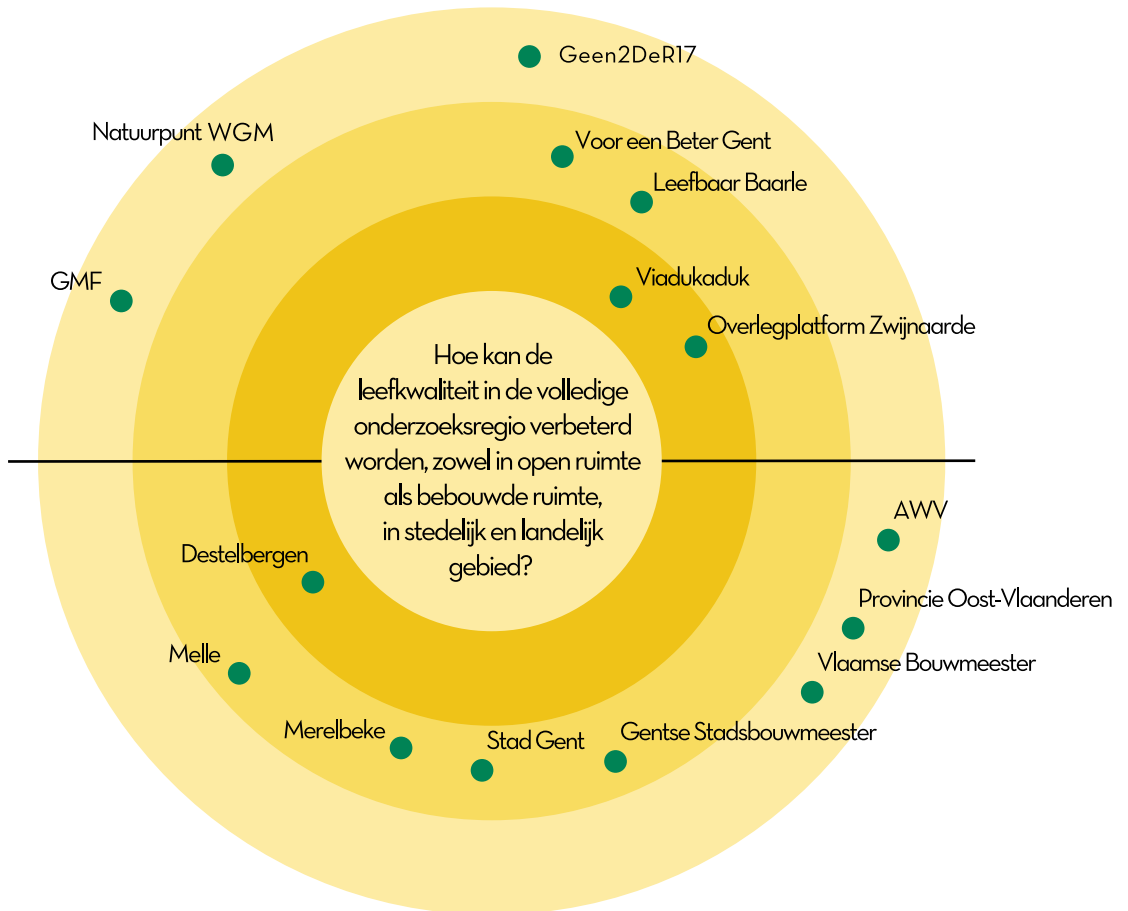
ruimte & leefbaarheid



Alle verkenningsvragen onder **thema ruimte** hebben meer dan één trekkende belanghebbende, zowel van project-specifieke belanghebbenden als politiek en administraties.

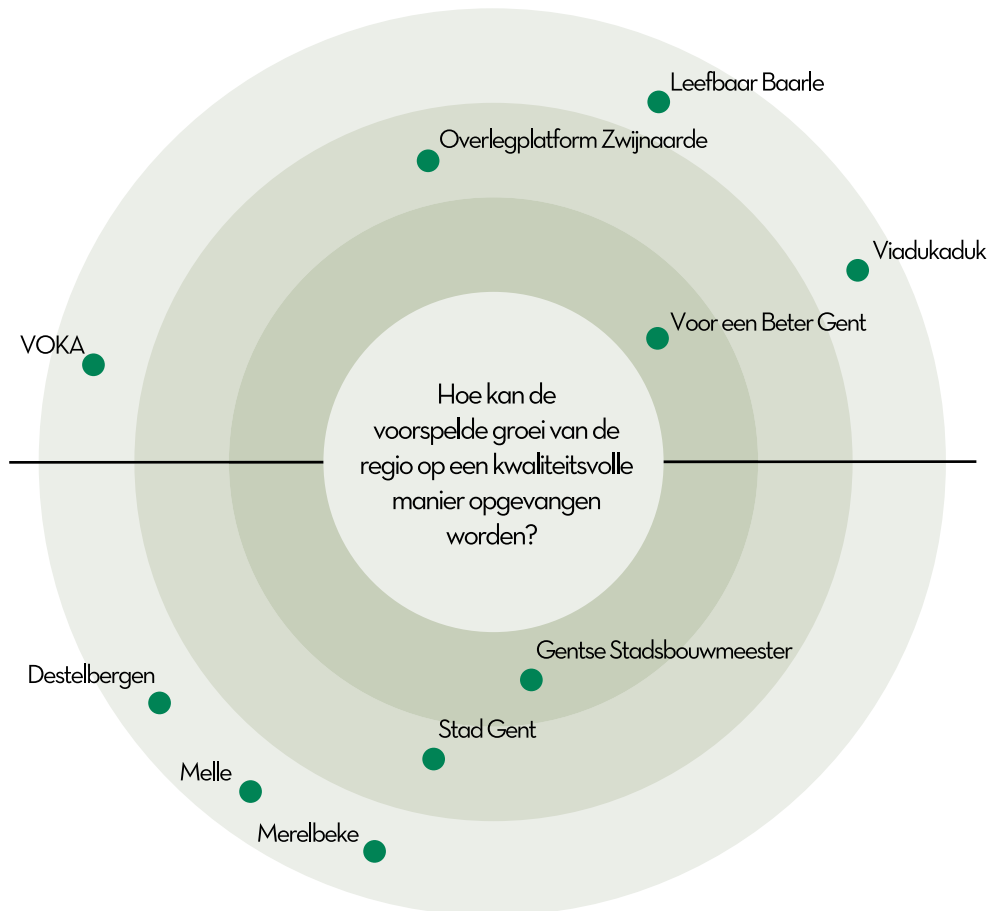
Enkel de verkenningsvraag rond het **ontsnippen van groengebieden** heeft ook een bovenlokale trekker, maar (nog) geen trekker onder de burgerbewegingen. De Vlaamse Bouwmeester, gemeente Merelbeke en Natuurpunt Gent vormen een diverse verzameling van trekkers.

ruimte & leefbaarheid



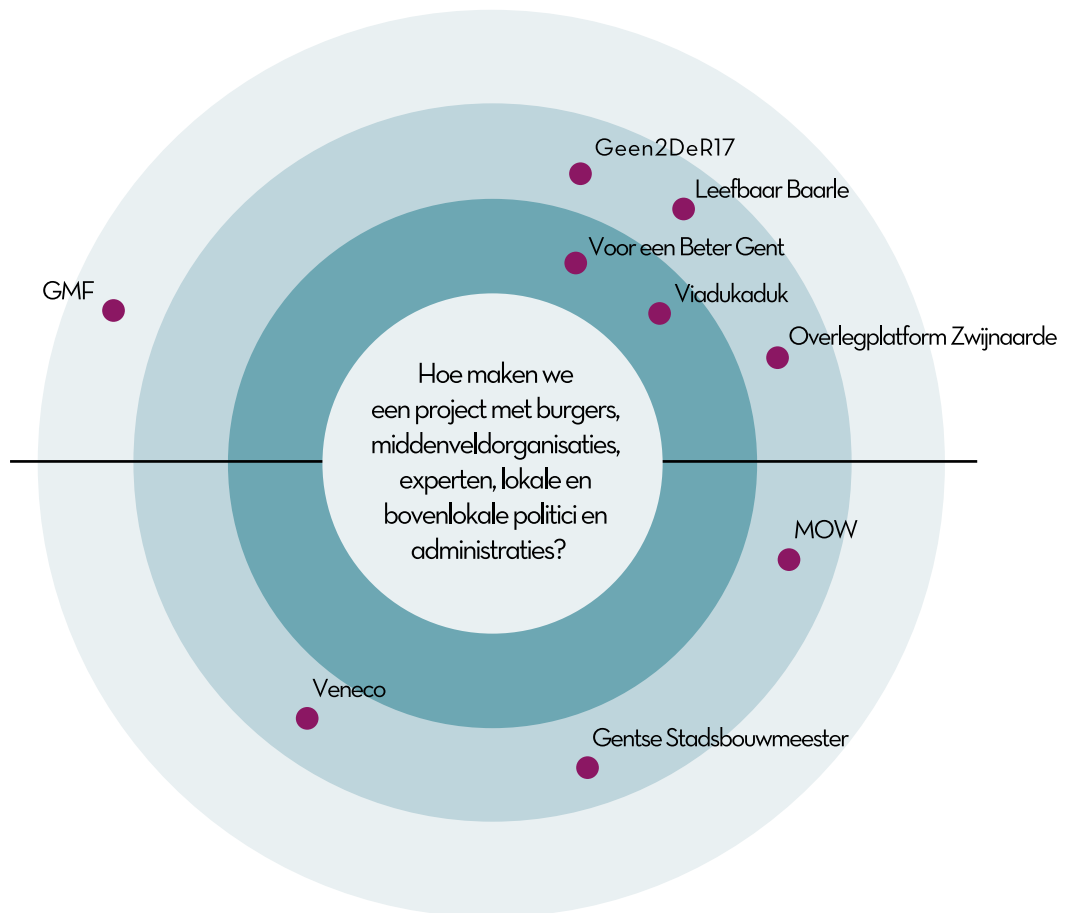
De vraag naar **leefkwaliteit** wordt gedragen door het meeste aantal belanghebbenden, en voornamelijk vanuit de burgerbewegingen en de lokale overheden. Het bovenlokale niveau speelt hier eerder een ondersteunende rol.

ruimte & leefbaarheid



De vraag naar **kwaliteitsvolle groei** wordt voornamelijk getrokken door Voor een beter Gent en de Gentse Stadsbouwmeester, die op het eerste gezicht niet dezelfde belangen lijken te verdedigen. Zowel de drie gemeenten als de thematische belanghebbenden houden zich wat deze verkenningvraag betreft eerder op de achtergrond.

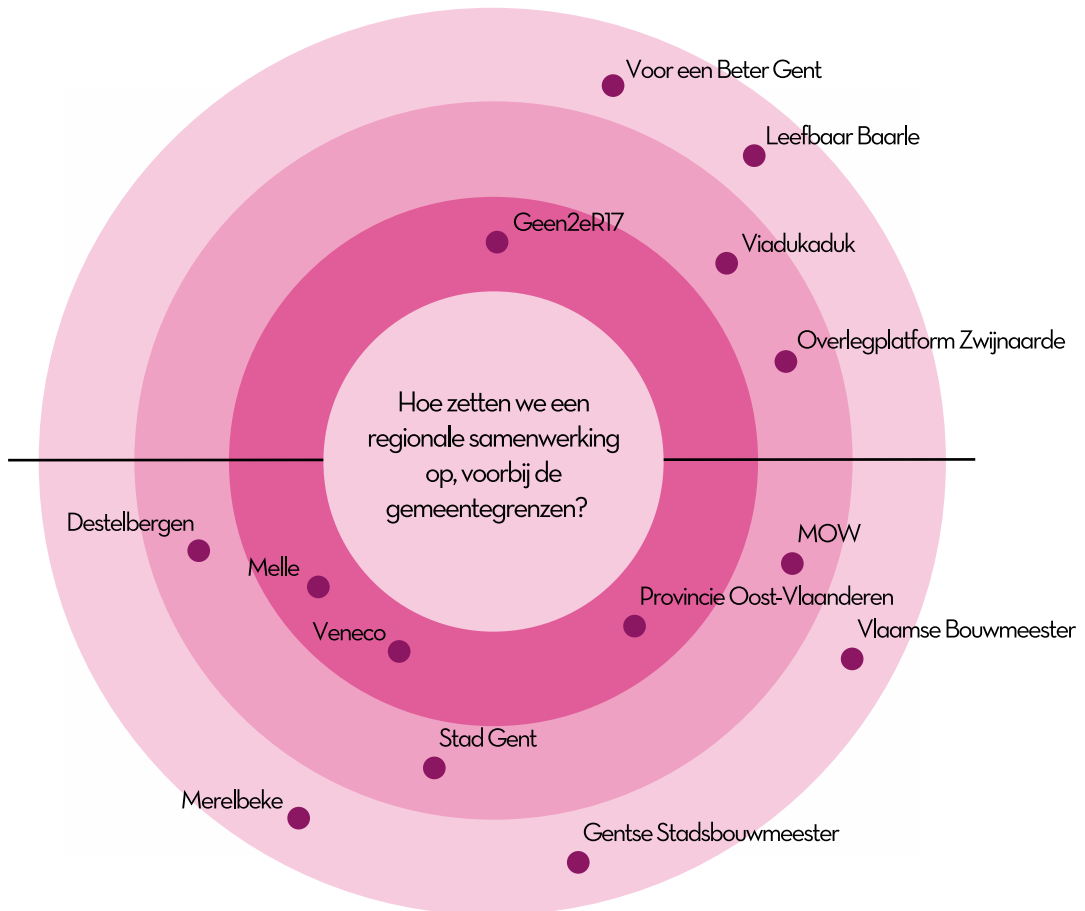
proces & belanghebbenden



Wat opvalt bij alle verkenningsvragen onder het **thema proces & belanghebbenden**, is dat ze wel breed gedragen worden, maar de trekkers van die vragen voornamelijk de burgerbewegingen zijn, m.u.v. de vraag naar regionale samenwerking. Mogelijks is dit voor de andere categoriën al een vanzelfsprekendheid. We verwachten dan de verschillende vragen zullen bijdragen aan de agenda voor het Complex Project.

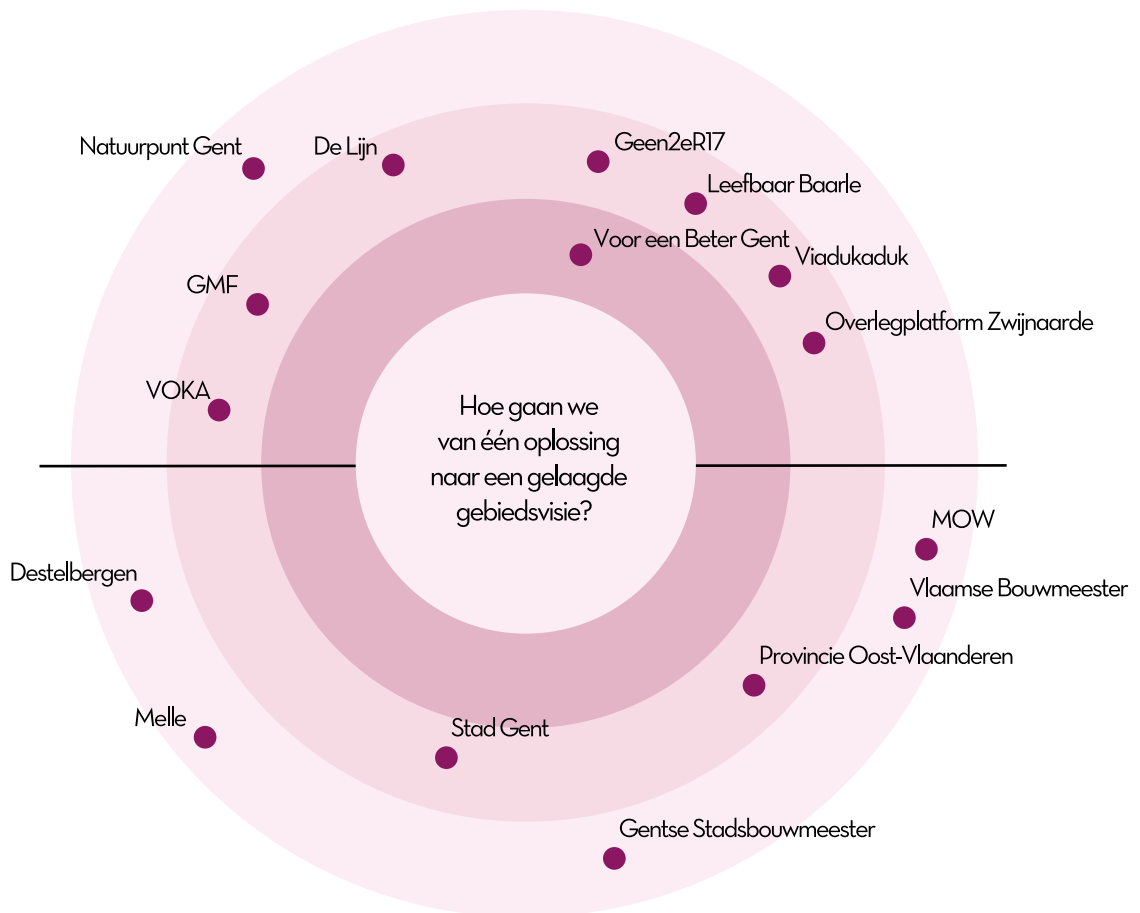
De verkenningsvraag om **een proces op te zetten** met een diverse groep aan belanghebbenden speelt voornamelijk bij de burgerbewegingen. Vermoedelijk uit vrees niet in het traject te worden meegenomen.

proces & belanghebbenden



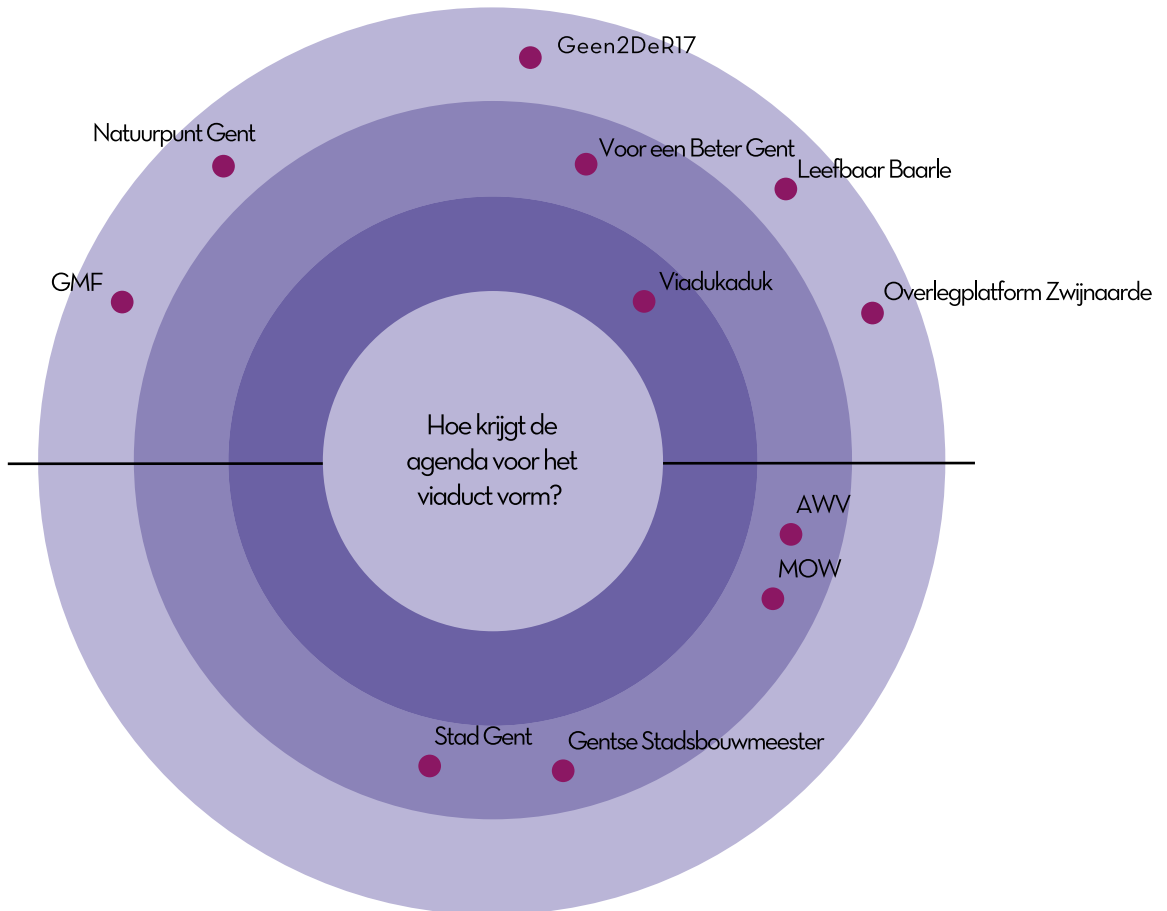
De drie gemeenten, Veneco en Stad Gent zijn trekkers van de vraag naar regionale samenwerking en krijgen daarbij steun van de Burgerbewegingen en de Provincie.

proces & belanghebbenden



De meeste belanghebbenden onderschrijven de vraag naar een **gelaagde gebiedsvisie**, in het bijzonder de thematische belanghebbenden. We verwachten dat zij dit in het verdere proces zullen bewaken.

proces & belanghebbenden



De vraag naar het **vormgeven van een agenda** voor het Complex Project krijgt vooral steun van die belanghebbenden die het Complex Project initieel op de agenda hebben gezet: Viadukaduk, de burgerbewegingen onder Ademruimte en Stad Gent. Dit toont aan dat deze belanghebbenden moeten inzetten op het naar voren brengen van deze verkenningsvraag, om het belang bij het op tafel leggen van een agenda voor het Complex Project te laten toenemen bij alle belanghebbenden.

Prominente verkenningsvragen en hun trekkers

Als tweede stap om zicht te krijgen op het gewicht van de verschillende verkenningsvragen. Gaan we verder op de vorige weergave maar met de individuele belanghebbenden. Op die manier worden ook de trekkers per verkenningsvraag zichtbaar en leggen we pistes voor win-win's bloot.

Verkenningsvragen en hun raakvlakken

Het potentieel van de verkenningsvragen om mee de agenda voor het Complex Project te bepalen ook afhankelijk van de onderlinge raakvlakken. De verkenningsvragen werden geformuleerd vanuit één thema maar spelen mogelijk ook op andere thema's. Op dit moment in ons proces kunnen we deze onderlinge raakvlakken beginnen detecteren door na te gaan welke verkenningsvragen op meerdere thema's en meerdere schalen een rol spelen. De thema- en schaaloverschrijdende verkenningsvragen hebben een groter potentieel voor de agenda van het Complex Project.

Op basis van de onderzoeksmatrix, die de kernpunten van de desktopanalyse, het startmoment en de bilaterale gesprekken bevat, gingen we per verkenningsvraag na welke punten relevant zijn. We duiden deze aan in kleur en zo krijgen we een beeld of de verkenningsvraag een link heeft met meerdere thema's en/of schalen. Omwille van de omvang van deze matrices werden deze niet geïntegreerd maar deze kunnen wel geraadpleegd worden in de digitale versie.

De verkenningsvragen die voorlopig het breedste gedragen zijn:

- Hoe kunnen groengebieden ontsnipperd worden en waterstructuren verbonden als veerkrachtig landschap?
- Hoe kan de leefkwaliteit in de volledige onderzoeksregio verbeterd worden, zowel in open ruimte als bebouwde ruimte, in stedelijk en landelijk gebied?
- Welke mental shift is nodig om via modal shift de verkeersstromen op het viaduct te beperken?
- Hoe kan een infrastructuurproject op Gents grondgebied de bereikbaarheid in de regio en de doorstroming op het hoofdwegennet verbeteren, voor zowel personen- als vrachtverkeer?
- Hoe zetten we een regionale samenwerking op, voorbij de gemeentegrenzen?

Hoe krijgt de agenda van het Complex Project vorm?

Kiemen voor transitie

Verkenning vragen als startpunt

Doorheen de verkenningfase krijgen we een duidelijker beeld van de mogelijke agenda voor het Complex Project Viaduct Gentbrugge. De basis voor het opbouwen van deze agenda zijn de verkenning vragen die voortkomen uit de Potentiescan. Vanuit onderzoek en dialoog krijgen we meer zicht op de kracht van deze verkenning vragen om het Complex Project richting te geven. De agenda voor het Complex Project maakt duidelijk welke uitdagingen het Complex Project een antwoord kan bieden en welke uitdagingen buiten het project vallen. Dit zal ook de doelstellingen bepalen en inzicht geven in mogelijke kosten en baten.

Een gelaagde processtructuur

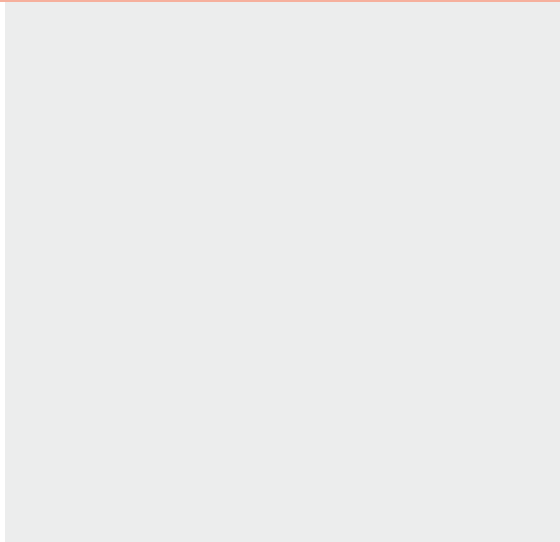
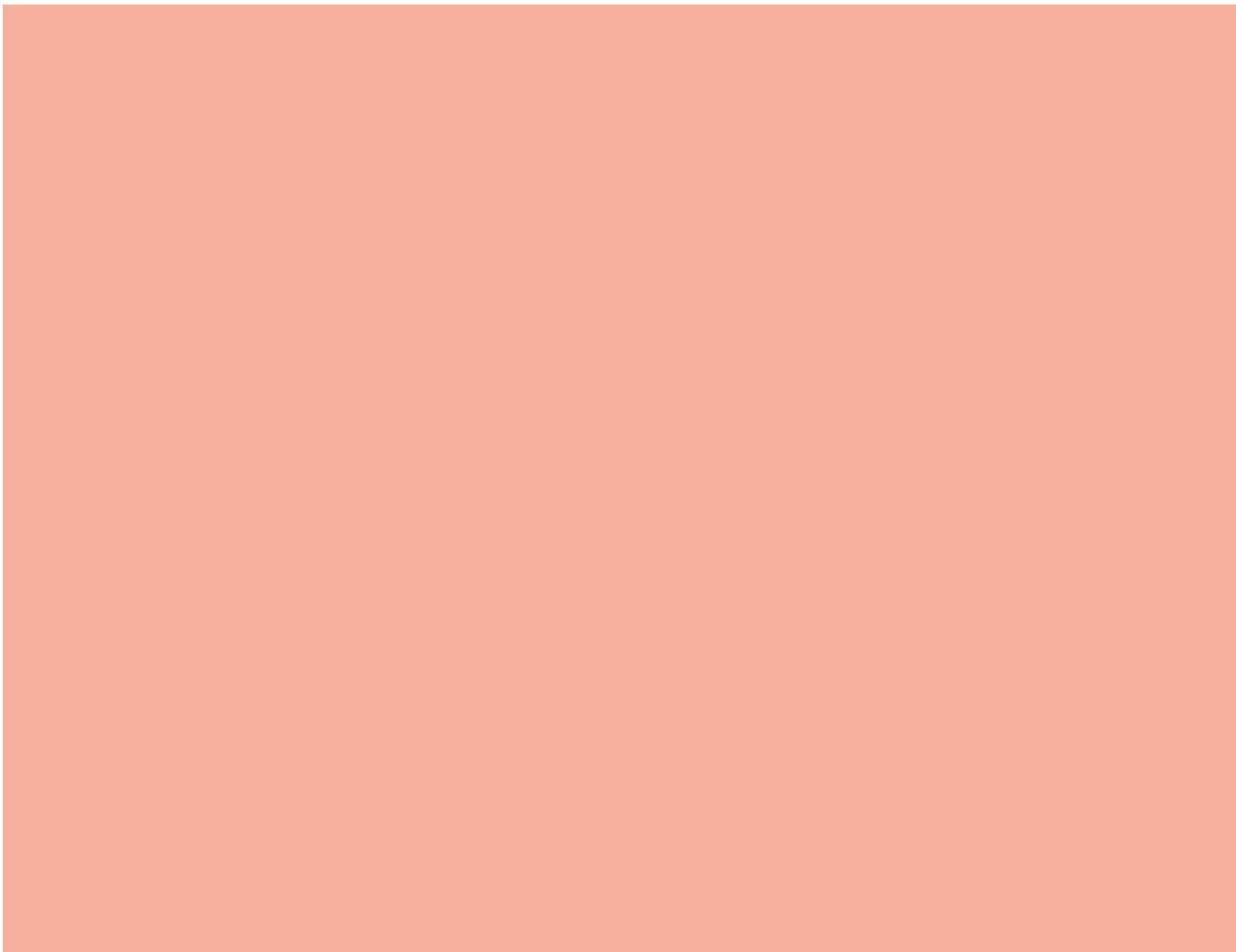
We onderscheiden drie categorieën van belanghebbenden: (lokale) politiek en administraties, thematische belanghebbenden en burgerbewegingen. Deze indeling valt die grotendeels samen met het statuut van hun output: beleid, visie, opinie.

In de samenwerkingsstructuur voorzien we twee types van overlegmomenten: 1. overlegmomenten met verschillende belanghebbenden samen en 2. overlegmomenten waar we slechts één categorie van belanghebbenden op uitnodigen.

Het eerste type van overlegmomenten zijn werksessies met als doel input te verzamelen voor de agenda van het viaduct. Het tweede type overlegmomenten heeft als doel de verwerking van de input en het verder onderzoek te bespreken. Vooral in dit laatste type van overleg willen we de daadkracht voor de verkenning vragen vergroten en zo de agenda van het viaduct opladen.

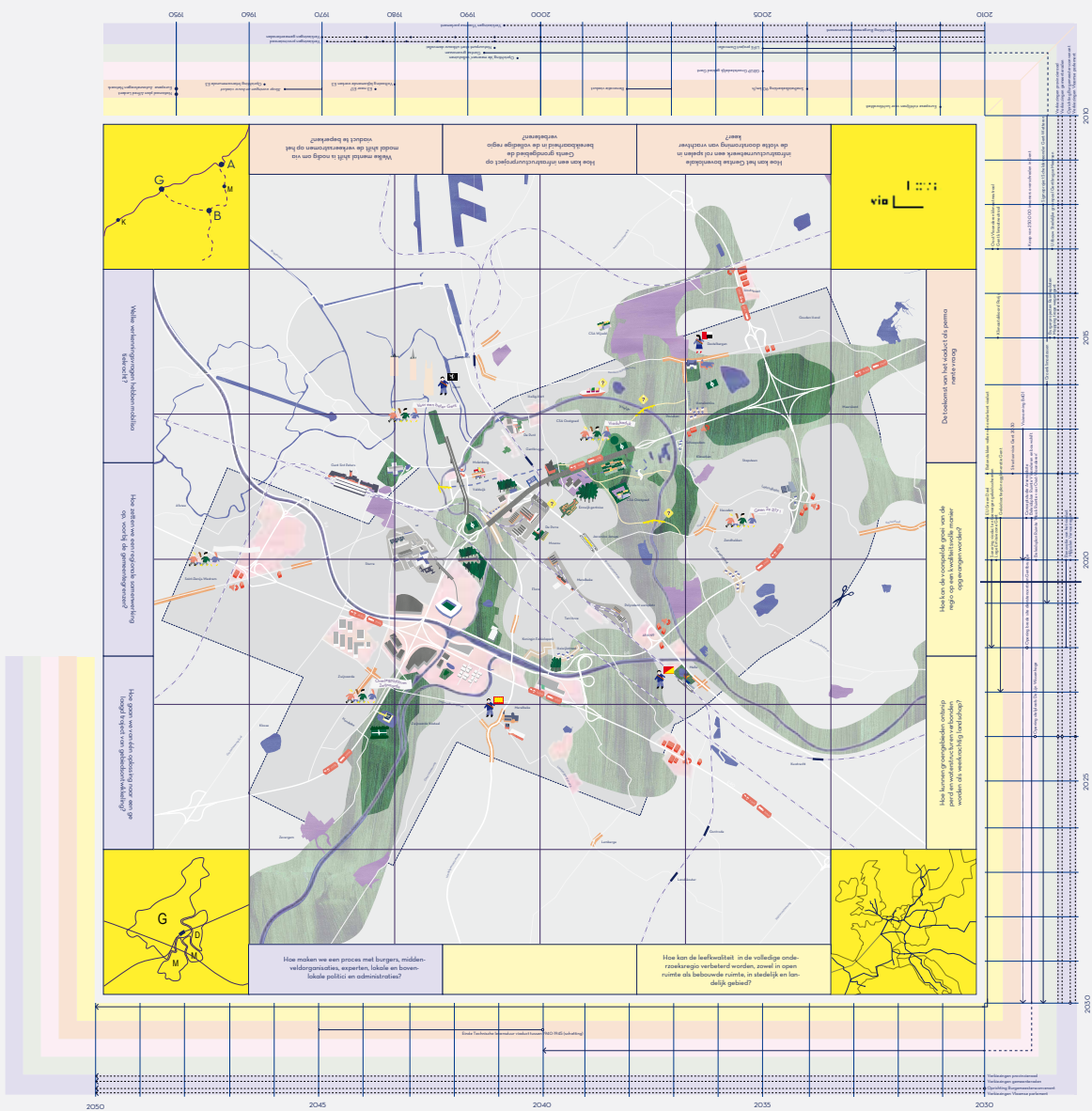
Geen MKBA maar MCA

Voor het in kaart brengen van maatschappelijke kosten en baten kiezen we ervoor gebruik te maken van een Multicriteria-analyse. Dit laat toe naast kwantitatieve criteria ook kwalitatieve criteria op te nemen in de evaluatie. Voorbeelden daarvan zijn de hinder tijdens de werken en de verdeling van lusten en lasten.



05

Taxonomie van inzichten



Conclusies Potentiescan.

Een veelzijdig gebied

In de Potentiescan ontluikt een veelzijdig gebied met veel kansen voor goed bereikbare woon- en werklocaties maar eveneens ruimte voor groen en water. Er werden in de verschillende thema's verkenningsvragen geformuleerd gebaseerd op de analyse van het gebied. De verschillende inzichten kregen een plek op een geïllustreerde landkaart van het onderzoeksgebied. Die vormt de basis voor de volgende stap: de scenarioverkenning.

Mobiliteit

		Gewest	Stadsregio	Wijk	
Netwerken	Hoe kan een infrastructuurproject op Gent grondgebied de bereikbaarheid in de regio en de doorstroming op het hoofdwegennet verbeteren, voor zowel personenverkeer als vrachtverkeer?	X			Performante netwerken
					Uitbouw van mobipunten
		X			E40, E17, R4 als coherent systeem
Stromen	Hoe kan een infrastructuurproject op Gents grondgebied een hefboom zijn voor een modal shift?				Combomobility - Synchromodaliteit
					Mobility as a service - deel mobiliteit
					Smart Technologie
Infrastructuur	De toekomst van het viaduct als permanente vraag	X			Future proof ontwerpen
					Slim omgaan met beschikbare infrastructuur
					Toegang tot stad en regio

Ruimte & leefbaarheid

		Gewest	Stadsregio	Wijk	
Stads-ontwikkeling	Hoe kan de voorspelde groei van de regio op een kwaliteitsvolle manier opgevangen worden?				Intensief ruimtegebruik
					Identiteit versterken
					Next economy
					Tijdelijkheid en programmatie
Leefkwaliteit	Hoe kan de leefkwaliteit in de volledige onderzoekregio verbeterd worden, zowel in open ruimte als bebouwde ruimte, in stedelijk en landelijk gebied?				Slimme lokale maatregelen
					Monitoring en testen van alternatieve modi
					Buurtleven
					Gekoppelde ambities voor leefkwaliteit
Open ruimte	Hoe kan de ontsnippering van groengebieden en de versterking van waterstructuren verbonden worden tot een veerkrachtig landschap voor de regio?				Open ruimte als bindmiddel
					Regionale ecosysteemdiensten
					Nabijheid
					Stimulans alternatieve mobiliteit

Proces & belanghebbenden

		Gewest	Stadsregio	Wijk	
Belang-hebbenden	Hoe maken we een project met burgers, middenveldorganisaties, experts, lokale en bovenlokale politici en administraties?				Samen rond de tafel
					Een plek voor het brede publiek
Samenwerking	Hoe zetten we een regionale samenwerking op, voorbij de gemeentegrenzen?				De werkvennootschap als neutrale trekker van regionale samenwerking
					Gelijkwaardige stem in de regionale samenwerking
Visievorming	Hoe gaan we van één oplossing naar een gelaagde gebiedsvisie?				Doelstellingen centraal
					Thematische belanghebbenden activeren
					Focus op 'de komende 20 jaar' en niet op 'over 20 jaar'
Agenda Ontwikkeling	Hoe krijgt de agenda van het Complex Project vorm?				Verkenningvragen als startpunt
					Een gelaagde processtructuur
					Geen MKBA maar MCA

Kiemen en schaalniveaus

We identificeerden per thema enkele 'kiemen voor transitie'. Deze geven de richting aan waarin de transformatie van de infrastructuur én de omgeving kan verlopen. De kiemen in hun huidige vorm zijn aanknopingspunten. In de scenario's zullen ze een concretere invulling krijgen. In bijgaand schema, brachten we in kaart op welk schaalniveau de kiemen hoofdzakelijk een rol spelen. Deze oefening is een belangrijk deel van de scoping voor het Complex Project. De categorisering is gebaseerd op de eerste analysemaanden; verder onderzoek kan ertoe leiden dat deze wijzigt.

Projectwaarden

Het werken aan een toekomstvisie moet leiden tot iets dat beter is dan de status quo en dit op de drie thema's. Het formuleren van projectwaarden op basis van de Potentiescan stelt ons in staat om de term 'verbetering' te concretiseren. Bovendien kunnen ze, naast de verkenningvragen, de rode draad vormen voor de scenario's. De waarden die uit de Potentiescan naar voor komen zijn:

Fair

Het traject dat we afleggen met de belanghebbenden waakt over een gelijkwaardige stem voor alle belanghebbenden of een fair proces. Maar ook in de ingrepen streven we naar gelijkwaardigheid. We geloven dat deze waarde relevant is voor een gedragen project.

Gezond

Een gezonde leef- en werkomgeving ligt aan de basis van een goede samenleving. Daarom zoeken we naar ingrepen die het algemeen welzijn en de gezondheid van de maatschappij ten goede komen.

Innovatief

Nieuwe sociale-, ruimtelijke- en mobiliteitsmodellen moeten worden gestimuleerd om een antwoord te bieden op de uitdagingen van vandaag en morgen. Daarom zetten we in op allerlei initiatieven die deze innovatie voeden en richting geven.

Duurzaam

Klimaatverandering vraagt om een duurzame aanpak van onze natuurlijke grondstoffen: water, bodem en energie. Maar ook de relaties die we in de verkenningfase opbouwen moeten de looptijd van het Complex Project overleven.

Veilig

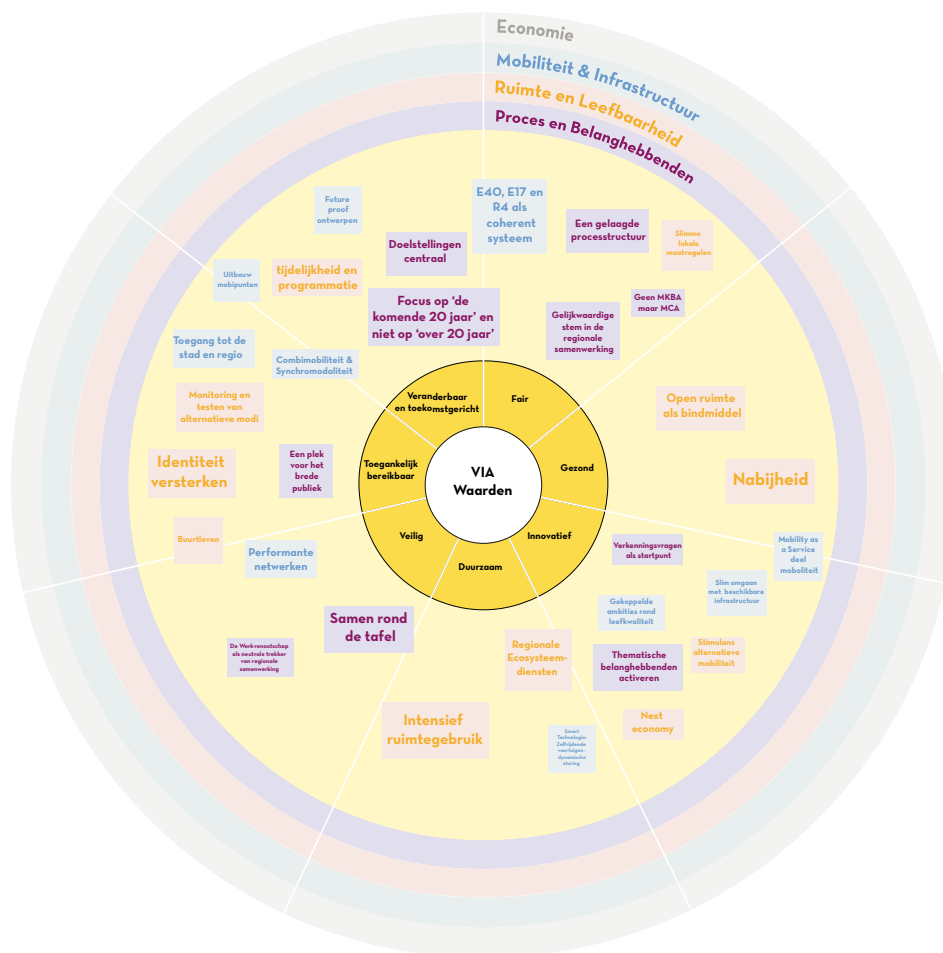
De waarde veiligheid is misschien de meest vanzelfsprekende maar daardoor ook de meest vergeten waarde. Zeker met betrekking tot mobiliteit en een brokkelende infrastructuur ligt deze waarde aan de basis. Maar veiligheid speelt ook in het proces een rol. Ze vormt daarvoor een context waar work-in-progress in alle vertrouwen gedeeld kan worden.

Toegankelijk en bereikbaar

Een hoofddoel van elk mobiliteitssysteem is het ontsluiten van plekken. Het bereikbaar en toegankelijk maken blijft dan ook in dit traject een belangrijke waarde. Voor de belanghebbenden betekent deze waarde dat we de kans geven aan iedereen, die wil meedenken binnen de context van het Complex Project, om een plek te vinden in het proces.

Veranderbaar en toekomstgericht

Om rekening te houden met veranderingen en evoluties in de toekomst, moeten voorstellen adaptief of veranderbaar zijn. Infrastructuur kan meerdere betekenissen en functies vervullen, en daarmee meer 'future-proof' worden. Voor het proces vertaalt deze waarde zich eerder als wendbaarheid of de mogelijkheid om het proces aan te passen wanneer nodig.

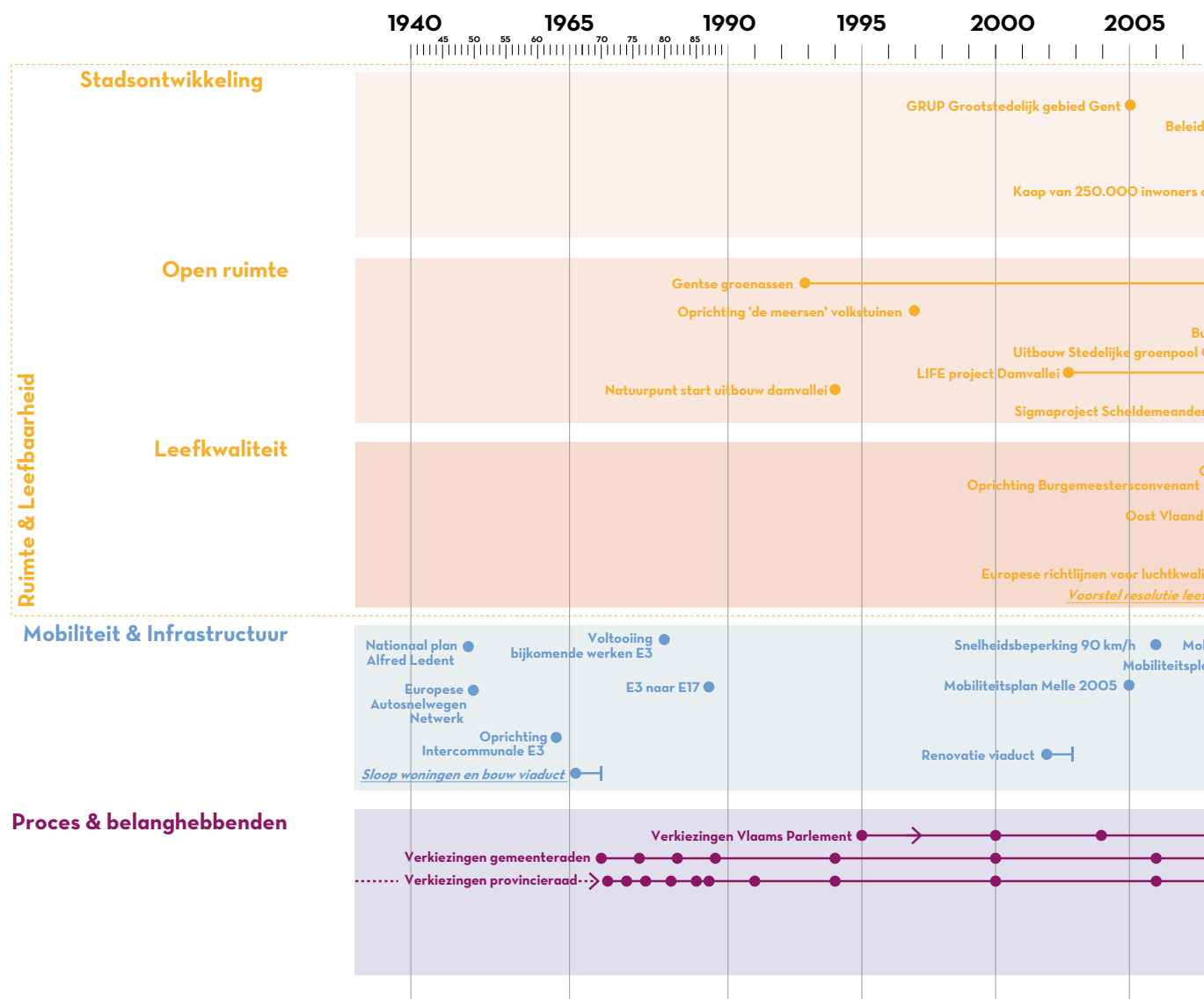


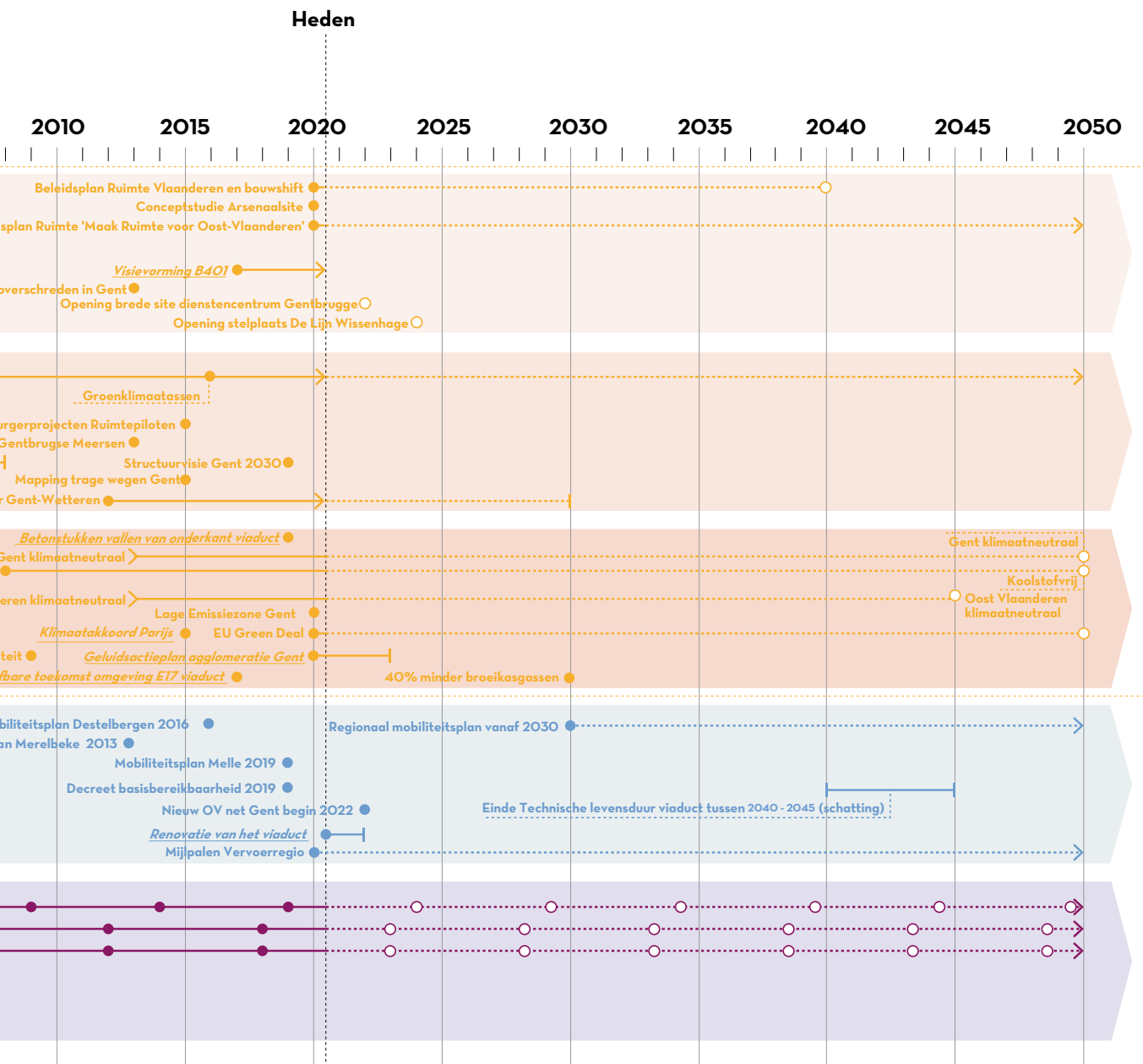
In de weergave koppelen we, geïnspireerd door het geïntegreerde waardenweb van Wayne Visser (2019), de kiemen voor transitie aan de projectwaarden. We tekenden een cirkel waarin centraal een reeks waarden staan, in de tweede cirkel de kiemen voor transitie, en daarrond de drie onderzochte systemen (belanghebbenden, ruimte en mobiliteit), aangevuld door het economisch systeem dat op alle andere een invloed heeft. We kunnen iedere kiem voor transitie een plaats geven op deze waardencirkel.

Dit laat toe om thema-overscheidende relaties af te lezen. Bovendien kan de weergave ook gebruikt worden als overzicht van de parameters voor de scenario's. Elk scenario kan immers in meer of mindere mate aan een bepaalde waarde tegemoetkomen, door in meer of mindere mate in te zetten op een specifieke kiem voor transitie. De evaluatie van de scenario's op de parameters is een belangrijke oefening om de projectdoelstellingen scherp te krijgen.

Tijdslijn

Als laatste brachten we de relevante beleidsvisies, plannen en kantelpunten uit de geschiedenis en in de toekomst samen. De tijdslijn zal de basis zijn voor de acties en projecten die we in het Complex Project zullen onderzoeken. Ze biedt ook perspectief op de doorlooptijd van zulk project.





via **ZOMERSE INSPIRATIE**

De waardencirkel met projectwaarden en kiemen voor transitie wordt als toetsingsmechanisme gebruikt voor de verkenningsscenario's (boek 3). De kiemen voor transitie vormen namelijk de parameters van deze waarden. Elk verkenningsscenario kan zo al dan niet inzetten op bepaalde parameters of kiemen voor transitie en aldus aan een bepaalde waarde tegemoetkomen.

We vroegen ook aan de betrokken belanghebbenden om met deze waardencirkel aan de slag te gaan door zelf parameters op te geven voor elke waarde. Dit deden we aan de hand van het zomerboekje 'Via Zomerse Inspiratie'. Belanghebbenden kregen tijdens de zomer de tijd om parameters te definiëren voor de waarden aan de hand van voorbeeldprojecten. We gaven 17 projectfiches van voorbeeldprojecten mee, met telkens een beschrijving van de projectdefinitie, -doelstellingen en -realisatie. Op basis van deze informatie konden belanghebbenden per voorbeeldproject aangeven welke parameters voor hen van belang of relevant zijn per projectwaarde.

De resultaten van deze verschillende ingevulde werkboekjes bundelden we op een geïntegreerde waardencirkel. Hoe groter de parameter, hoe vaker die bij de verschillende belanghebbenden bij verschillende voorbeeldprojecten aan bod kwam.

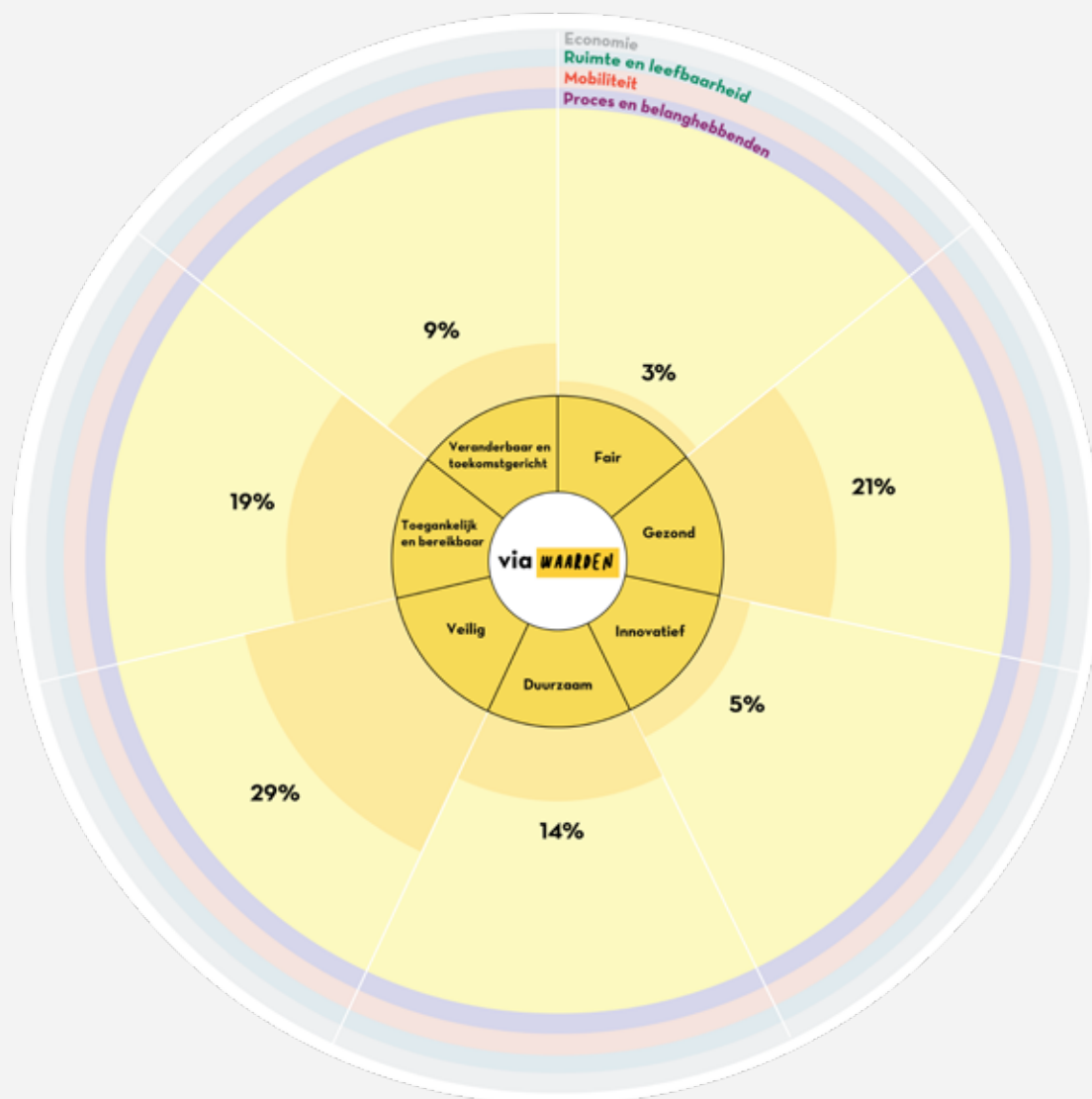




via **GESPREKKEN OP HET TERREIN**

Naar aanleiding van de via cocreatieweek stuurden we 250 studenten sociaal werk aan de Artevelde Hogeschool op pad in de wijde omgeving van het viaduct. Op 25 verschillende betekenisvolle plekken van het verkenninggebied vroegen zij bij voorbijgangers naar de zes projectwaarden. Voorbijgangers kozen die waarde uit die voor hem of haar het belangrijkste is en lichtte hierbij toe welke betekenis die waarde voor hen heeft, of zij denken dat die waarde gaat evolueren in de toekomst, en of de waarde momenteel aanwezig is op de plek en of het Complex Project Viaduct Gentbrugge hier een invloed op kan hebben.

In totaal werden meer dan 500 voorbijgangers ondervraagd. Welk aandeel van de ondervraagden welke waarde vooropstelt is zichtbaar op de waardencirkel. Daarnaast bundelen we hier enkele sprekende quotes uit deze korte interacties.





“Het nieuwe project moet toegankelijkheid centraal stellen. Toegankelijkheid betekent toegankelijk voor iedereen, niet enkel voor auto’s, maar ook voor fietsers en voetgangers.”

| via **Annie**

Buurtbewoner -
Gentbrugge

Toegankelijk en bereikbaar

10/10/2020

“Ik vind dat knap dat jullie de tijd nemen om mensen aan te spreken. Ik ben zelf ook voorstander van een transparante en eerlijke manier van werken, waar er inspraak is. Ik vind gelijkwaardigheid en duidelijkheid wel twee belangrijke dingen. Nu heb ik nog te vaak het gevoel dat bewoners te weinig inspraak krijgen. Voor dit project zou er goed geluisterd moeten worden naar wat de noden zijn van Jan met de pet en dan pas een afweging maken. Ik denk dat dat moeilijk gaat zijn. Het geld zal geen bijzaak zijn.”

| via **Dirk**

Buurtbewoner -
Gentbrugge

Fair

06/10/2020



“Ik hoop dat verandering ook verbetering zal betekenen. Ze moeten meer op lange termijn beginnen denken in plaats van op de 4 jaar dat een regering aan de macht is.”

| via **Jo**

Buurtbewoner -
Merelbeke

Veranderbaar en toekomstgericht

10/10/2020

via **GESPREKKEN OP HET TERREIN**

"Ze zijn die viaduct nu aan het renoveren maar ze zouden beter dat geld investeren in een duurzaam project zodat het het geld waard is. Meer groen, minder geluidsoverlast,... Meer een algemene visie van duurzaamheid gebruiken als ze zoeken naar oplossingen, rekening houden met openbaar vervoer, met lokale plekken en voorzieningen. En rekening houden met het milieu."

| via **Anoniem**

Buurtbewoner -
Gentbrugse Meersen

Duurzaam
07/10/2020



"Het openbaar vervoer is zeer aanwezig. Ik kan perfect te voet naar de tram of bus stappen zonder lang te moeten wachten. Naast het openbaar vervoer is het ook zeer handig dat de autostrade zo dichtbij is."

| via **Ignace Bultinck**

Buurtbewoner -
Plek ongekend

Toegankelijk en bereikbaar
06/10/2020

"Ik ben vaak op de baan als vrachtwagenchauffeur en ik neem vaak het viaduct. Voor mij is het belangrijkste dat alles vlot en veilig verloopt."

| via **Anoniem**

Chauffeur -
Gentbrugge

Toegankelijk en bereikbaar
07/10/2020



“Het station in de buurt is handig om je te verplaatsen naar het werk. Ook de vele winkels in de buurt zijn een voordeel. Last van lawaai wordt gecompenseerd door het vele groen.”

| via **Eden Colin**

Buurtbewoner -
Gentbrugge

Toegankelijk en bereikbaar
08/10/2020

“Het is belangrijk dat ik overal vlot geraak met de auto en dat alles genoeg toegankelijk en bereikbaar is. Ik vind het handig om ergens makkelijk en snel te geraken. Nu is het reeds makkelijk bereikbaar met openbaar vervoer. Een shift naar meer openbaar vervoer zou minder verkeer en dus minder file en vlottere bereikbaarheid creëren.”

| via **Jana**

Buurtbewoner -
Zwijnaarde

Toegankelijk en bereikbaar
02/10/2020

“In Zwijnaarde passeren er veel auto's en daarom is dit een belangrijke waarde. Je kan van hieruit overal geraken. Het is belangrijk dat alles vlot bereikbaar is en toegankelijk voor iedereen. Nu is er mogelijkheid om gebruik te maken van openbaar vervoer, vooral de tram. Die is handig om overal te geraken, bijvoorbeeld centrum Gent.”

| via **Beyan**

Passant -
Zwijnaarde

Toegankelijk en bereikbaar
02/10/2020





“Als je eronder fietst, is het niet veilig. Dit lijkt me logisch omdat er brokstukken vallen. Dit is ook de hoofdreden waarom het aangepakt wordt.”

| via **Sara Bontinck**

Buurtbewoner -
Gentbrugge

Veilig

02/10/2020

“Er kunnen veel andere dingen gedaan worden met de ruimte van het viaduct, zoals woningen, (groene) publieke ruimte of sociale infrastructuur.”

| via **Laurent Vanden Abeele**

Buurtbewoner -
Merelbeke

Toegankelijk en bereikbaar

01/10/2020



“Ook als er dingen veranderen moet alles toegankelijk blijven voor iedereen. Iedereen moet welkom zijn, ook eenmaal de buurt opgewaardeerd wordt.”

| via **Hannes**

Vrije tijd -
Gentbrugge

Fair

08/10/2020

"Het is alomvattend en het gaat over een groter kader dan enkel mobiliteit. Het probleem mag niet verlegd worden."

| via **Bergje Van Atreve**

Buurtbewoner -
Gentbrugge

Veranderbaar en toekomstgericht

14/10/2020



"Alles is goed bereikbaar vanuit deze buurt en alle voorzieningen liggen dichtbij. Je kan je makkelijk verplaatsen met de fiets en de wagen. Deze buurt heeft grote troeven door de bereikbaarheid van de R4 en de nabijheid van Gent en Merelbeke centrum. Wij merken dat dat een pluspunt is om onze woning te verkopen. Het enige nadeel is de geluidshinder van de wegen."

| via **Marnigu Van Kervoorde**

Buurtbewoner -
Merelbeke

Toegankelijk en bereikbaar

03/10/2020



"Er moet meer groen komen in de wijk en meer bossen worden aangelegd. Fijnstof van auto's moet ingeperkt worden. Maar steeds meer mensen rijden juist met de auto en Gentbrugge wordt een echte stad qua (verkeers)drukke. Er rijdt nu ook veel verkeer van Gentbrugge richting de binnenstad. Dat kan op andere manieren opgevangen worden."

| via **Baptiste**

Gebruiker -
Gentbrugge

Gezond

06/10/2020

"Het is belangrijk dat het project inspeelt op maatschappelijke evoluties. Bijvoorbeeld, klachten over geluid kunnen ertoe leiden dat er meer op elektrische auto's ingezet wordt."

| via **Mark**

Passant -
Gentbrugge

Veranderbaar en toekomstgericht

06/10/2020

"Ik zou opteren voor een duurzamer alternatief voor het viaduct. Dit kan bijvoorbeeld ook door te investeren in meer openbaar vervoer."

| via **Robin**

Passant -
Merelbeke

Duurzaam

13/10/2020

"In het algemeen moet er meer nagedacht worden over groen in de stad. Veel mensen hebben niet veel tuin en wonen in kleine huizen."

| via **Zoe Joos**

Kotstudent -
Gentbrugge

Duurzaam

06/10/2020

"Als dit project niet de nodige tijdstest kan doorstaan, dan is het in ieder geval niet gezond en fair voor de volgende generaties. Vanuit een ecologisch standpunt moeten dingen langer meegaan."

| via **Jes Pariot**

Vrijwilliger -
Gentbrugge

Veranderbaar en toekomstgericht

07/10/2020



“Aan ‘fair’ wil ik graag transparantie en participatie koppelen. Ik vind het belangrijk dat de buurtbewoners inzicht krijgen in de planning van het project, maar ook participatie op gelijkwaardig niveau vind ik nodig. Nu krijgen wij een enquête voorgeschoteld waar precies al veel onderzoek aan vooraf gegaan is. Het lijkt alsof de keuze al gemaakt is.”

| via *Jef Geldof*

Buurtbewoner -
Gentbrugge

Fair

09/10/2020

“Ik woon hier al meer dan 40 jaar, maar heb voornamelijk de laatste jaren veel last van het lawaai door het verkeer. Het is tijd voor verandering. De toekomstvisie moet vooral gericht zijn op de bewoners in de buurt van het viaduct.”



| via *Jacqueline*

Buurtbewoner -
Gentbrugge

Veranderbaar en toekomstgericht

06/10/2020

“De buurt heeft veel last van het lawaai en de trillingen. De speeltuin is niet ideaal gelegen bijvoorbeeld. De omgeving is niet rustgevend en dat zorgt onbewust voor stress.”

| via *Valentine Devreeze*

Buurtbewoner -
Gentbrugge

Gezond

08/10/2020

"Ik vind het belangrijk dat oplossingen duurzaam zijn. Dat ze lang mee gaan. Het is belangrijk dat ons geld duurzaam belegd wordt, dat er goede dingen mee gebeuren die zijn geld waard zijn. Duurzaamheid is key, altijd."

| via *Jesse De Backer*
Buurtbewoner - **Duurzaam**
Gentbrugge 05/10/2020



"De luchtkwaliteit is heel slecht voor de gezondheid van de mensen. Er hangt vaak een stank van uitlaatgassen. Die lucht komt dan ook op de groenten en planten terecht. Het heeft dus ook een negatief effect op het voedsel dat de mensen hier kweken in de Volkstuinen."

| via *Dohan*
Heeft een volkstuin -
Gentbrugge
Gezond
12/10/2020

"Ik woon hier nu al rond de 20 jaar en ik zie hier al het groen verdwijnen en dat vind ik heel jammer. Jammer genoeg is duurzaamheid hier niet echt aanwezig. Alle groene plekken worden hier omgebouwd in appartementsblokken. Het gaat hier teveel om het geld."

| via *Ann De Zelfeneire*
Buurtbewoner - **Duurzaam**
Zwijnaarde 06/10/2020



"Ik vind de waarde 'fair' belangrijk omdat ik vind dat iedereen evenwaardig behandeld moet worden. Er moet plaats blijven voor de auto maar die mag niet belangrijker zijn dan de mensen die in de buurt wonen."

| via **Hilde Vera**

Buurtbewoner Merelbeke -
Gentbrugge

Fair

06/10/2020

"Er is nood aan duurzaamheid op verschillende vlakken: voor ecologie, het lang meegaan van infrastructuur, lokale winkels, kwalitatieve huisvesting..."

| via **Anoniem**

Buurtbewoner -
Gentbrugge

Duurzaam

12/10/2020

"Het is belangrijk om aan de noden van nu te voldoen maar ook om toekomstgericht te kijken."

| via **Winand**

Passant -
Gentbrugge

Veranderbaar en toekomstgericht

09/10/2020



Colofon.

De Werkvennootschap

Frank Van den Eeckhaut, Wouter Casteels,
Marijn Struyf, Brigitte Lossy

Departement Omgeving

Jeroen Vissers, Ignaas Claeys

SWECO

Guy Bourdet, Kim Proost, Stefaan Lumen,
Jurgen Roussel, Maxime Leroy, Frederic
Schobben

51N4E

Dieter Leysen, Eva De Bruyn,
Kevin Westerveld, Chloé
Nachtergaele, Harold Vermeiren

Common Ground

Karolien Van Dyck, Alice Devenyns,
Lin Seminck

Verantwoordelijk uitgever

Wouter Casteels, De Werkvennootschap
Botanic Tower Sint-Lazaruslaan 4-10
1210 Brussel
www.dewerkvennootschap.vlaanderen

© januari 2021, alle rechten voorbehouden.

*Niets uit deze uitgave mag zonder voorafgaande
schriftelijke toestemming worden gebruikt voor
gedrukte en / of digitale doeleinden.*

via



