

Gents Milieu Front



Gents MilieuFront vzw
(GMF)
Dampoortstraat 81
9000 Gent
09 430 03 90
info@gentsmilieufront.be
BE0416 645 979
RPR:
ondernemingsrechtbank
Gent afd. Gent
www.gentsmilieufront.be

28/03/2024

Onderwerp: opmerkingen bij de publieke raadpleging van het alternatievenonderzoek Complex Project Viaduct Gentbrugge

Geachte,

Gents MilieuFront vzw wenst enkele opmerkingen te formuleren bij het alternatievenonderzoek.

Over het algemeen kunnen wij ons vinden in de doelstellingen van het project, al willen we erop wijzen dat vlot gemotoriseerd verkeer geenszins het leitmotiv mag zijn waaraan andere ambities ondergeschikt worden gemaakt.

U vindt onze opmerkingen hieronder.

Met vriendelijke groeten,

Bouke Billiet
beleidsmedewerker Gents MilieuFront
bouke@gentsmilieufront.be

Uitgangspunten

Voor Gents MilieuFront staat het buiten kijf dat het Complex Project Viaduct Gentbrugge (hierna: VIA) een enorm potentieel biedt om de modal shift te bevorderen; koolstofvrij transport te realiseren; de geluidsbelasting door vervoer te verminderen; de luchtkwaliteit, de gezondheid, de leefkwaliteit en de verkeersveiligheid sterk te verbeteren; ruimtelijke littekens te helen; open ruimte te vrijwaren en te herstellen; in te zetten op ontharden en vergroenen; natuurlijke waterstructuren te versterken; woonbuurten, landschappen en groenstructuren te verbinden en het natuurherstel en -behoud aanzienlijk te bevorderen. Deze punten zijn expliciet opgenomen in de projectdoelstellingen en de ambities.

VIA sluit daarmee perfect aan bij de beleidsdoelstellingen van Europa, het Vlaams Gewest, de Vervoerregio Gent en Stad Gent.

Zo wil de EU dat tegen 2050 de broeikasgasuitstoot van het verkeer met 90% is gedaald (ten opzichte van 1990). Rekening houdend met het eind 2023 bereikte akkoord over een herziene verordening met EU-richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) moet VIA passen in een geïntegreerd plan voor de emissievrije mobiliteit van goederen en passagiers. In het TEN-T moet de stedelijke laag worden versterkt. Voor passagiers moet het openbaar vervoer en de wandel- en fietsinfrastructuur worden uitgebreid en verbeterd. Voor goederen moet veel meer ingezet worden op transport via spoor- en waterwegen en moeten alle urban nodes, waaronder Stad Gent, een Sustainable Urban Logistics Plan voorleggen. Dit plan moet logistieke stromen binnen de stad verduurzamen, de doorstroom verbeteren en de verkeersveiligheid verhogen.

Ook de Vlaamse regering wil een modal shift realiseren naar 40 procent duurzame vervoermiddelen (50 procent in grootstedelijke gebieden). Met Vision zero wil de regering zo snel mogelijk naar nul verkeersdoden. En in het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen schoof de regering een dubbele ambitie naar voren rond verharding (stand-still in harde bestemmingen, min 20 procent in zachte bestemmingen tegen 2050 ten opzichte van 2015). Allemaal terechte ambities waaraan VIA in belangrijke mate kan bijdragen.

In theorie zitten we dus allemaal op dezelfde lijn en kan VIA vlot uit de startblokken schieten. Toch meent GMF dat de focus nu te veel op mobiliteit ligt, terwijl de andere projectdoelstellingen en ambities te weinig aandacht krijgen in de communicatie. Van zodra de alternatievenonderzoeksnota (AON) wordt vertaald naar beknopte en meer toegankelijke informatie voor het brede publiek, zoals de uitnodiging voor de 4 infomarkten en de infopanelen, die er getoond werden, wordt de focus snel en te eenzijdig gelegd op de verkeersdoorstroming (nl. op de 10 kaarten met locatiealternatieven).

In die zin stellen we ons vragen bij de verenigbaarheid van verschillende van de ambities die VIA naar voren schuift. We denken dat dit te maken heeft met de directe aanleiding van het project: het probleem dat het versleten brokkelviaduct stelt voor de doorstroming en afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer.

Niettemin benadrukken we dat we bij VIA ook erg veel goede streefdoelen zien. Je zou kunnen zeggen dat men vertrok vanuit een klassiek vooruitperspectief, maar dat men door die vooruit een waaier aan unieke opportuniteiten heeft ontdekt. GMF wil een constructieve partner zijn om de belangrijkste ambities mee te helpen realiseren, in het belang van deze en vooral de volgende generaties. Zo'n kans krijgen we maar één keer.

Het viaduct E17 staat symbool voor een voorbijgestreefd mobiliteitssysteem. Het werd gebouwd in een tijdperk waarin de auto en bestel- en vrachtwagen centraal stonden om ons te verplaatsen en te bevoorraden. Nu 60 jaar oud illustreert het viaduct hoe we met verouderde infrastructuur (en ideeën) hedendaagse problemen instandhouden in plaats van bekampen, zoals een hoge CO₂-uitstoot, lawaaihinder en luchtvervuiling.

Dit voorbijgestreefde verkeerssysteem levert economische baten op, maar beschadigt al decennia de leefbaarheid en de gezondheid van de omwonenden, alsook de natuur om ons heen. GMF verwelkomt daarom de alternatievenonderzoeksnota (AON) als een eerste stap naar een geïntegreerde oplossing. Dat wil zeggen: een oplossing die niet alleen een vlotte doorstroming van het wegverkeer garandeert, maar ook - ja zelfs: vooral - een veel betere leefkwaliteit van de omwonenden en een sterk natuurherstel, binnen vijftien, vijftig en honderd jaar.

GMF verwelkomt daarom dat de AON de werken vanuit een breed maatschappelijke visie bekijkt. Dit wordt onder meer gestaafd op pagina 21: 'Mobiliteit gaat breder dan enkel auto- of vrachtverkeer en heeft ook betrekking op zachte weggebruikers en het openbaar vervoer. Ook hiermee moet rekening gehouden worden, voorliggend project mag ontwikkelingskansen voor alternatieve modi niet hypothekeren. Meer nog, het project kan een hefboom zijn om deze alternatieve vervoersmodi te versterken'.

Ook op vlak van natuurherstel en -versterking wordt het grote potentieel erkend.

GMF dringt erop aan om de vier projectdoelstellingen gelijkwaardig te beschouwen. We zijn voorstander van maatregelen die de leefbaarheid in de regio verbeteren en de multimodaliteit en de natuur versterken. Dit mag echter niet als pasmunt gebruikt worden om

het aanleggen van extra (of overgedimensioneerde) weginfrastructuur beter verteerbaar te maken.

De doorstroming is niet belangrijker dan de andere doelstellingen. Sterker nog: de drie andere doelstellingen horen voorop te staan, en het is aan de ontwerpers en planners om, binnen die vooropgestelde doelstellingen, de doorstroming te organiseren. Dit is voor GMF cruciaal.

Modal shift - aannames toekomst

Een belangrijke beslissing in het gehele project is de dimensionering van de weginfrastructuur. Hoeveel verkeer wordt er verwacht in 2050 op deze wegen? Dit is geen eenvoudige taak. GMF is van mening dat hierrond ook verschillende scenario's moeten doorgerekend worden.

Enkele opmerkingen op de huidige aannames:

- De aannames houden enkel rekening met beslist beleid (dus beleid goedgekeurd tot 2023). Zo zijn enkele fundamentele werken aan de R4 (bijvoorbeeld de ondertunneling van het Sifferdok) en E40 niet mee opgenomen.
- Bepaalde politieke keuzes op verschillende beleidsniveaus (Vlaams, federaal, Europees), zoals een hogere taks op benzine/diesel of een verkeersbelasting op basis van gereden kilometers, kunnen een grote impact hebben op het aantal wagens op de snelwegen.

Verkeersmodellen

Verkeersmodellen zijn verraderlijk. Veel hangt af van welke data erin worden gestopt. Welke toekomstprognoses van ruimtelijke ontwikkelingen en modal shift houdt men aan? Welke drempels van effecten vindt men aanvaardbaar en welke niet? De Mineraad stipte het voortschrijdend inzicht aan rond geluidshinder; ook voor andere effecten geldt dat men uitvoerig moet beargumenteren en expliciteren welke drempels aanvaardbaar worden geacht.

GMF vraagt om in de verkeersmodellen drie scenario's nader uit te werken:

1. Een scenario met doorrekening van de huidige infrastructuur, gekoppeld aan beleidsmaatregelen zoals een slimme Vlaamse kilometerheffing, afschaffen van het gunstregime voor de salariswagen, investeringen in openbaar vervoer en dergelijke.

2. Een scenario met doorrekening van de huidige infrastructuur en een modal shift voor personenvervoer van 50% (zoals opgenomen in het Vlaams regeerakkoord 2019-2024) en 40% (wat de ambitie is van de Vervoersregio Gent).
3. Een scenario waarbij het internationaal vrachtvervoer via de zeehavens wordt georiënteerd naar spoor en binnenscheepvaart - o.a. na de voltooiing van het Seine-Schelde project (met Canal Seine-Nord uitgegraven tegen 2030) - waardoor de door het Federaal Planbureau voorspelde sterke toename (tegen 2040) kan afgezwakt worden.

Hieruit kan naar voren komen dat het antwoord op de verkeersproblematiek een afgeslankte nieuwe infrastructuur kan zijn.

Scenario's en varianten

Schakelpunten

Rechtstreekse schakelpunten tussen een Europese hoofdweg en een lokale (ontsluitings)weg worden in geen enkel locatiealternatief behouden. In elk locatiealternatief wordt daarom de afrit Merelbeke (Dierengeneeskunde) van de E40 naar de Heidestraat/Salisburylaan gesupprimeerd, net als de op- en afrit Sint-Denijs-Westrem van de E40 naar het deel van de N43 ten noorden van de E40 en omgekeerd.

Dit is een goede zaak en GMF apprecieert dit correcte uitgangspunt.

Onaanvaardbare en bijkomend te onderzoeken varianten

Bewonersgroep Viadukaduk bekeek wat de impact is van enkele scenario's op zijn specifieke werkingsgebied en bestempelde enkele scenario's als [onaanvaardbaar](#).

GMF sluit zich hierbij aan. De A-varianten met minimale infrastructurele ingrepen liggen veel te ver onder het noodzakelijke ambitieniveau van dit project. Een Europese hoofdweg, bekeken met een tijdshorizon van de volgende 15 tot 115 jaren, hoort niet in een open sleuf te liggen, in of vlakbij woongebied en natuurgebied, en evenmin op of boven het maaiveld. Waar een internationale snelweg woon- en natuurgebied doorkruist, moet de maximale inrichtingsvariant het uitgangspunt zijn en dat houdt in: ondertunnelen, met inkapselen als enige, maar minder gewenst, alternatief.

GMF stelt vast dat, zoals het in deze versie van de AON is uitgebeeld, enkel bij reeks 3 in Zwijnaarde de landschappelijke verbinding kan hersteld worden tussen het woonweefsel, het waardevolle erfgoed in de dorpskern en de Scheldevallei. Het is onaanvaardbaar dat er, tot dusver, in de reeksen 1 en 2 geen kansen zijn gecreëerd om de door de snelweg vernietigde

connecties in Zwijnaarde te herstellen - met name omdat de B-varianten wel voorzien in een tunnel of overkapping op tal van andere locaties, wat dan weer geapprecieerd wordt. Deze input werd ook gegeven tijdens de doordenksessies.

Bij de reeksen 2 en 3 gaat het in het deelgebied B niet over één, maar over twee Europese hoofdwegen (de E17 én de E40), die niet alleen naast elkaar zouden komen te liggen maar bovendien, in de meeste varianten, ook parallel zouden lopen met de Vlaamse hoofdweg R4-Zuid - en dit in de hoogdynamische Zuidelijke mozaïek en vlakbij de woonkernen van Merelbeke en Melle. GMF zou het een gemiste kans en onverantwoord vinden als, voor beide reeksen, de (her-)inrichting van de E40 tussen de knooppunten Zwijnaarde en Merelbeke niet mee onderzocht zou worden ten bate van de leefbaarheid. Ook dit kwam tot uiting tijdens de doordenksessies.

Gelet op de nabijheid van woonkernen ten zuiden van de E40 (en in mindere mate ook tussen de E40 en R4-Buitenring) en woonkernen ten noorden van de R4-Binnenring, vindt GMF dat bijkomende rijstroken van de Europese hoofdwegen - met name tussen de knooppunten Zwijnaarde en Merelbeke - onaanvaardbaar zijn als deze in een 'open' infrastructuur zouden uitgevoerd worden, ook als de bijkomende overlast op een andere manier zou gemilderd worden.

In die zin sluit GMF zich aan bij de vraag, eveneens gesteld tijdens de doordenksessies, om naast de 20 in de AON onderzochte mogelijkheden - 10 combinaties van E17 en R4 - ook een zuid-noord georiënteerde TEN-T-structuur ten oosten van de stad Gent te onderzoeken, waarbij reeds ten zuiden van Zwijnaarde de Europese hoofdweg E17 wordt afgebogen, onder Merelbeke doorgaat, om in Merelbeke met de E40 te verknopen. GMF meent dat in een scenario van de E17 in een tunnel onder Merelbeke, ook meerdere combinaties met de R4 moeten onderzocht worden.

GMF moedigt het studieteam aan om de zuidelijke knoop van het projectgebied, waar E17, E40 en R4 samenkomen, opnieuw met veel creativiteit te bekijken.

Voor de Vlaamse hoofdweg R4 worden in elke reeks 2 ingeklapte mogelijkheden onderzocht waarbij het tracé van de ringweg niet rond, maar dwars door de stad Gent zou lopen. Zelfs met een ondergrondse inrichting, vindt GMF het onaanvaardbaar om auto- en vrachtverkeer stadinwaarts te trekken. Het tracé van de ring hoort rond een stad te liggen.

GMF onderschrijft de principes van '[Ademruimte](#)'. De nieuwe situatie moet een verbetering van de leefbaarheid bieden aan iedereen binnen het projectgebied. De hinder kan niet zomaar van één woongebied naar een ander worden verplaatst. Het is evenmin een optie om de hinder voor mensen te verminderen door natuur op te offeren.

Vermits zelfs zonder dit complex project een toename van de verkeersdruk kan verwacht worden op de Vlaamse hoofdweg R4, meent GMF dat ook in het deelgebied C de (maximale) B-variant noodzakelijk is waar deze ringweg woon- en natuurgebied doorkruist. Dat is de consequentie van de hiervoor gestelde principes: een verbetering van de leefbaarheid voor iedereen en geen opoffering van de natuur.

Vergroenen en groenzorg

De 3-30-300-regel als groennorm is een communicatief handige maatstaf die beleidsmakers, ruimtelijk planners en dergelijke de lat hoog helpt leggen inzake kwalitatief, nabij en toegankelijk groen. VIA doet er goed aan om deze regel ook op te nemen.

Naast het enorme potentieel van VIA om natuurgebieden met elkaar te verbinden, kan VIA er zo ook voor zorgen dat omwonenden zicht hebben op hoogstammige bomen en een stevig toegenomen percentage kruinbedekking hebben in de buurt.

GMF kent helaas zeer veel voorbeelden van bouwprojecten waarbij bestaand groen werd beschadigd. Ten eerste ontbreekt het vaak aan een fatsoenlijke planning hieromtrent (boomsparend ontwerp, werfplannen voorafgaand toetsen met European Tree Worker enz.). Ten tweede: zelfs met een goede planning loopt het op een werf toch vaak mis. We dringen er dus op aan om zowel in de planning als tijdens de uitvoering bijzondere aandacht te hebben voor de bescherming van aanwezig groen.

GMF sluit zich aan bij opmerkingen van Natuurpunt regio Gent over dit complex project: <https://www.natuurpunt.be/nieuws/gentbrugse-meersen-en-damvallei-bedreigd-door-alternatieve-broekelviaduct-gentbrugge>. Wij delen de grote bezorgdheden bij de tunnelvarianten m.b.t. de grondwatertafel, de locatie van de tunnelmonden en 'het probleem niet verplaatsen naar Laarne'.

Geluidshinder

Ook al komt dit nog niet aan bod in de AON, GMF herhaalt - zoals ook Natuurpunt regio Gent en Ademruimte - de vraag voor een verlaging van de maximumsnelheid op de E17, E40 en R4 in het volledige projectgebied.

GMF verwijst hiervoor naar haar reacties, in 2019, op het geluidsplan Gent en naar haar standpunt, in 2021, n.a.v. een MER voor een extra weefstrook op de E40.

Participatie

VIA is een enorm project, moeilijk om te vatten en schijnbaar nog erg ver weg. Het is dan ook niet evident om burgers en organisaties uit het middenveld (die vaak werken met vrijwilligers) hierbij te betrekken. Niettemin vormt de gedragenheid bij buurtbewoners een belangrijk, ja zelfs onmisbaar onderdeel van het project.

Zowel mensen uit Gent als uit de omliggende gemeenten moeten er beter van worden. Alleen zo kan VIA ook van de verschillende lokale overheden steun en samenwerking bekomen.

GMF ziet met name een belangrijke opdracht voor VIA om de komende jaren te investeren in de betrokkenheid van jongeren bij het project. Daarom lijkt het ons een goed idee dat de projectverantwoordelijken werken aan toegankelijke info (website!) die ook in het onderwijs gebruikt kan worden.