



# COMPLEX PROJECT E17 | ADVIES AON

Advies Stad Gent alternatievenonderzoeksnota

15 maart 2024

**Entiteit** Departement Bedrijfsvoering  
Stedelijke Vernieuwing  
**Contactpersoon** Debbie De Spiegeleire

## Inhoud

1. Inleiding en context	2
2. Doelgericht werken aan de 4 project- en procesdoelstellingen	3
2.1. Doelgericht samen verder werken	3
2.2. Het AON en de 4 projectdoelstellingen	4
Belang van een geïntegreerde en evenwaardige benadering van de 4 projectdoelstellingen	4
Sturende rol van het project in het uitwerken van een duurzaam en geconnecteerd stadsregionaal mobiliteitssysteem (projectdoelstelling 2)	4
Aandacht voor het onderliggend fysisch systeem bij het doorvertalen van de projectdoelstellingen rond ruimte en landschap (projectdoelstelling 3 en 4).	5
2.3. Het AON en de 4 procesdoelstellingen	5
Meerwaarde van de doordenksessies	5
Blijvende aandacht voor toegankelijke communicatie en diverse vormen van participatie	6
Belang van het tijdsperspectief binnen het Complex Project E17	6
Gebiedsagenda en interbestuurlijke samenwerking	7
3. Onderzoeksgebied	7
4. Advies met betrekking tot de alternatieven	7
4.1. Locatie-alternatieven	7
4.2. Inrichtingsalternatieven	8
4.3. Dwangpunten	8
4.4. Intermezzo wegencategorisering	9
4.5. Impact, kansen en flankerende maatregelen voor zone R4 Zuid - E40	9

4.6. Zoekzones tunnelmonden	9
5. Advies met betrekking tot de methodiek van het onderzoek	10
5.1. Quick scan en geïntegreerd onderzoek	10
5.2. Aanvullingen op de methodiek en instrumenten in de de quick scan	12
Duidelijker en vollediger referentiekader opnemen in het AON	12
Prominentere rol voor het ontwerpend onderzoek, reeds in de fase van de quick scan	13
Integreren van een expertenadvies in het proces gelinkt aan de 4 projectdoelstellingen	13
5.3. Maatschappelijke kosten-baten analyse	14
5.4. Technisch onderzoek	14
5.5. De dubbele afbakening van deelruimten	14

## 1. Inleiding en context

Op 25 april 2018 nam het Vlaams Parlement een resolutie aan voor een leefbare toekomst voor de omgeving van het viaduct van Gentbrugge. De resolutie bevatte twee luiken: de grondige renovatie van het viaduct en de opstart van het onderzoek naar toekomstscenario's voor (de vervanging van) het viaduct.

Mede op basis daarvan besliste de Vlaamse regering op 24 mei 2019 tot de opstart van de verkenningsfase voor het viaduct Gentbrugge in het kader van de procedure complexe projecten (<https://omgeving.vlaanderen.be/nl/regelgeving-complexe-projecten>)

De initiatiefnemer voor dit project is De Werkvennootschap, in coördinatie met het Departement Omgeving.

Na het afronden van de verkenningsfase, werd door de Vlaamse Regering op 9 juli 2021 **de startbeslissing** genomen. Met deze beslissing startte de onderzoeksfase binnen de procedure complexe projecten.

Volgende projectdoelstellingen werden geformuleerd:

1. Continuïteit van doorstroming op Europees en Vlaams niveau
2. Duurzaam en geconnecteerd stadsregionaal mobiliteitssysteem
3. Leefbare omgevingen (woon, werk en recreatie)
4. Groene en blauwe landschappen verbinden en versterken

Er werden ook vier procesdoelstellingen geformuleerd:

1. Een gezamenlijk proces voor een geïntegreerd project
2. Een gezamenlijk project vanuit doelstellingen
3. Interbestuurlijke samenwerking
4. Diversiteit van belanghebbenden

In de onderzoeksfase van dit project worden drie aparte fases onderscheiden: de **ambitiefase**, de **fase van de alternatievenonderzoeksnota** (AON) en het **geïntegreerd onderzoek**.

Het resultaat van de ambitiefase was een ambitienota, die werd geakteerd door het college van burgemeester en schepenen op 26 oktober 2023.

Hierin werden negen ambities omschreven:

1. Inzetten op een verbindend en beleefbaar landschap
2. Inzetten op groen-blauwe landschappen
3. Inzetten op multifunctionele productieve landschappen
4. Verbeteren van de leefkwaliteit
5. Maximaliseren van de ruimte-efficiëntie en connectiviteit
6. Stimuleren van ander mobiliteitsgedrag
7. Een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk
8. Een performant openbaar vervoernetwerk
9. Naar een uitgepuurd gemotoriseerd verkeerssysteem

Op vandaag wordt advies gevraagd over de alternatievenonderzoeksnota, de AON.

Dit AON omvat het overzicht van de strategische alternatieven en een beschrijving van de onderzoeks- en beoordelingsmethodiek.

## 2. Doelgericht werken aan de 4 project- en procesdoelstellingen

### 2.1. Doelgericht samen verder werken

Allereerst willen we het **belang van dit project en de voortgang** ervan onderstrepen.

We verwijzen hierbij naar de startbeslissing Vlaamse Regering van 9 juli 2021.

*“Het viaduct Gentbrugge is een belangrijke schakel in het Europees, Vlaams en regionaal weggennet. Met ongeveer 60.000 voertuigen per dag per richting kent het viaduct van de E17 vergelijkbare intensiteiten als de hoofdwegen van de Vlaamse ruit. Het garanderen van die verkeersafwikkeling, gekoppeld aan de eindige resterende levensduur van het viaduct, omvat de infrastructurele component van de probleemstelling. Daarnaast is er ook een landschappelijke en leefbaarheidscomponent die volgt uit de situering van het viaduct in het weefsel van Gentbrugge. Dit weefsel kenmerkt zich door een kleinschalig en dicht woonweefsel in het westen, en een groen en landelijk landschap in het oosten.*

*De voorliggende startnota geeft uitvoering aan de in het Regeerakkoord opgenomen studie van het Viaduct E17 Gentbrugge als groot project op Vlaams niveau. VR 2021 0907 DOC.0825/1 Pagina 2 van 11 Tegelijk wordt er uitvoering gegeven aan de beleidsnota van het beleidsdomein omgeving 2019-2024, waarbij ingezet wordt een gebiedsgerichte projectwerking en het koppelen van mobiliteit aan ruimte/omgeving. Via een integrale aanpak wordt beoogd kansen te creëren voor het realiseren van klimaat- en luchtdoelstellingen. Dit complex project geeft invulling aan de doelstelling tot samenwerking en afstemming tussen beleidsdomeinen. Bovendien kadert de participatieve aanpak van dit complex project in de opportuniteit om tot betere processen en beslissingen te komen.*

*Daarnaast is er een belangrijke koppeling met de strategische visie van het BRV wat betreft de geïntegreerde gebiedsontwikkeling als motor voor de samenleving. Ook geeft voorliggende startnota gestalte aan de ambitie om grootschalige infrastructuurprojecten gebiedsgericht te benaderen.”*

In het AON wordt ingeschat dat de viaduct te Gentbrugge nog een levensduur heeft van 15 tot 20 jaar. De start van het onderzoek en de startbeslissing kwamen dus meer dan op tijd. De complexiteit van de opgave vereist dat we - zoals in de project- en procesdoelstellingen is opgenomen - dat we met alle stakeholders constructief en doelgericht verder werken aan een oplossing. Een oplossing die duurzame mobiliteit in de Gentse regio stimuleert en die de leefbaarheid voor de bewoners verbetert.

Deze opgave is een gedeelde opgave. Het Europese en Vlaamse wegennet doorkruist onze regio en is essentieel voor zowel de Europese en Vlaamse belangen als voor het welzijn en de welvaart van onze stadsregio. Net daarom willen we niet alleen het belang van het project onderstrepen, maar evenzeer het **belang van een interbestuurlijke samenwerking** hierrond.

De uitdaging is om het gemeenschappelijke belang te vinden en samen naar oplossingen te zoeken met een open vizier. Daarom is het essentieel dat het project steeds vertrekt van de project- en procesdoelstellingen. Alleen zo kunnen we de individuele belangen overstijgen, zoals ook geformuleerd in de startbeslissing.

We erkennen de vele inspanningen die hiervoor reeds zijn geleverd in het onderzoek en het gezamenlijk proces met alle stakeholders. Het belang van de interbestuurlijke samenwerking binnen het project kan wat ons betreft nog sterker in de verf gezet worden en vereist ook de juiste instrumenten om dit te begeleiden.

Het advies formuleert daarom een aantal opmerkingen op het AON en geeft oplossingsrichtingen om **samen tot een sterk en gedragen project met kwalitatieve oplossingen te komen**.

Het richt zich momenteel niet op het beoordelen van specifieke alternatieven, maar wel op het optimaliseren van hun opbouw.

## 2.2. Het AON en de 4 projectdoelstellingen

### **Belang van een geïntegreerde en evenwaardige benadering van de 4 projectdoelstellingen**

Op vandaag zijn de 4 projectdoelstellingen nog niet gelijkwaardig vertaald in de voorgestelde alternatieven. Er is voornamelijk aandacht voor het gemotoriseerd verkeer en de ambitie rond een uitgepuurd gemotoriseerd verkeerssysteem (ambitie 9), terwijl andere doelstellingen en ambities onderbelicht blijven.

Op vandaag is er nog onvoldoende aandacht en inzicht hoe de alternatieven, en in het bijzonder de inrichtingsalternatieven, zich verhouden tot de andere projectdoelstellingen. Het is van cruciaal belang om het onderzoek **in elke fase** steeds te benaderen **vanuit de 4 projectdoelstellingen**.

### **Sturende rol van het project in het uitwerken van een duurzaam en geconnecteerd stadsregionaal mobiliteitssysteem (projectdoelstelling 2)**

Om **een duurzaam mobiliteitssysteem uit te bouwen kan het project niet vanuit een vraagvolgende aanpak van automobilititeit vertrekken**. De duurzame modal split ambitie van de vervoersregio als wensscenario, vereist een sturende en integrale aanpak van mobiliteit.

Een toekomst met een sterke deelmobiliteit, leidt tot een andere wegcapaciteit die men moet voorzien, en heeft een ingrijpend effect op de kostprijs. Ook andere maatregelen kunnen leiden tot veranderingen in het verplaatsingsgedrag en in de capaciteit die men moet aanbieden.

We zien deze doelstelling op vandaag nog onvoldoende doorwerken in het onderzoek.

### **Aandacht voor het onderliggend fysisch systeem bij het doorvertalen van de projectdoelstellingen rond ruimte en landschap (projectdoelstelling 3 en 4).**

Zowel in de doorvertaling van de projectdoelstelling en ambities rond landschap, als in het formuleren van de criteria rond ruimte in de quick scan en het geïntegreerd onderzoek, blijft het landschappelijk verhaal vooralsnog voornamelijk beperkt tot het visuele en psychologische aspect van barrièrewerking en ontsnippering.

Een barrière in een landschap is echter veel meer dan dat, en een landschap kan echter slechts terdege worden vormgegeven indien de uitgangssituatie zich daartoe leent. Concreet wordt hierbij de ondergrond bedoeld, en met name het water- en bodemverhaal. Nadenken over inrichtingsalternatieven op landschapsniveau impliceert nadenken over de inrichting van de **ondergrond**, en de impact van elk alternatief op de **grondwater- en bodemcondities**. Zo kan het waterlandschap van de Gentbrugse meersen en de Damvallei niet functioneren als een samenhangend landschap met een samenhangende grondwaterstroming indien dat niet wordt onderzocht en opgelost als onderdeel van het project. We missen deze benadering van de projectdoelstellingen 3 en 4 in het AON en de voorgestelde methodiek in het geïntegreerd onderzoek.

## **2.3. Het AON en de 4 procesdoelstellingen**

### **Meerwaarde van de doordenksessies**

Eén van de procesdoelstellingen is het blijvend betrekken van diverse belanghebbenden. Het is als volgt beschreven in deze doelstelling: *“ Intensieve processen vragen een grote betrokkenheid van iedereen die mee rond de tafel zit. Dit is niet voor iedereen mogelijk of wenselijk. Het complex project moet daarom blijvend inspanningen leveren om alle belangen inzichtelijk te maken”*.

De diverse doordenksessies, infomarkten, bilaterale gesprekken en doordenksessies hebben een zeer waardevolle bijdrage geleverd aan het vorm geven van de procesdoelstellingen.

We pleiten uitdrukkelijk om dit verder door te trekken doorheen de volgende fases en deze dynamiek en gemengde groep van stakeholders aan te houden en te verbreden waar nodig.

Uit deze sessies blijken ook de gedeelde belangen, maar ook de gedeelde bezorgdheden. Zo pleitten diverse stakeholders voor een meer integrale benadering van het project. Die benadering is cruciaal om de gedeelde belangen te benoemen en te versterken.

## Blijvende aandacht voor toegankelijke communicatie en diverse vormen van participatie

De complexiteit van het project valt niet te ontkennen. Net daarom is er des te meer nood aan een toegankelijke communicatie op maat van de doelgroep. Een absolute basisvereiste hiervoor is een toegankelijke en leesbare website, waar alle processtappen helder zijn weergegeven.

Het tijdsperspectief en de rol van het project in elk tijdsvenster moet ook beter worden gecommuniceerd en geïntegreerd in het proces.

Wat kan er verwacht worden binnen 5 jaar, binnen 10 jaar, ... en wat pas binnen 20 jaar.

Dit alles vereist een stapsgewijze en doordachte strategische aanpak, waarbij diverse vormen van participatie en communicatie onlosmakelijk verbonden zijn met het proces.

Ook hier zal het ruimtelijk ontwerpend onderzoek een cruciale rol zal spelen (zie ook verder). Dit om het onderzoek te voeden, maar ook om te verbeelden. Het is noodzakelijk om deze aanpak te blijven verfijnen en te integreren in het verdere verloop van het project.

## Belang van het tijdsperspectief binnen het Complex Project E17

Het complex project wil rekening houden met drie tijdsvensters: nu, over 20 jaar en daarna. We onderschrijven deze drie tijdsperspectieven en hun belang in het proces. De AON erkent het belang van de 'korte termijn' en quick wins en het nadenken over de langere termijn.

Hoewel de AON deze tijdsvensters erkent, is de rol van het project hierin soms onduidelijk. Deze tijdsvensters moeten meer doordringen in het onderzoek en het uiteindelijke besluitvormingsproces.

We illustreren dit met enkele voorbeelden:

### pg 43;

*“Op vandaag in het nu, speelt de problematiek van de overlast die veel belanghebbenden ondervinden. Naar de toekomst toe is het belangrijk om nu al te denken over hoe mobiliteit kan evolueren of zou moeten evolueren om duurzaam te zijn. De ingewikkelde probleemstelling gaat dus zowel over de korte, middenlange en lange termijn.”*

Hier staat correct geformuleerd dat het belangrijk is om nu reeds na te denken over hoe de mobiliteit zou moeten evolueren om duurzaam te zijn (projectdoelstelling 2).

Het project zelf heeft hierin echter ook een belangrijke rol om te komen tot een duurzaam en geconnecteerd stadsregionaal mobiliteitssysteem. Ook daarin zijn de drie tijdsvensters van belang, ook de korte termijn. Hier zien we ook een belangrijke rol liggen voor de Vlaamse overheid en de vervoersregio, aangezien dit uiteraard ruimer gaat dan enkel het onderzoeksgebied van het Complex Project.

De vraag is dus ook hoe we nu al kunnen werken aan een duurzamer mobiliteitssysteem, maar ook aan verbindingen in het landschap, herstellen van het woonweefsel herstellen en de verbetering van de leefbaarheid? Ook dit moet deel uitmaken van het proces en het verdere onderzoek.

**Pg 45 en pg 82:** Er wordt aangegeven dat dit best geformuleerd wordt met de vele stakeholders, maar het blijft echter onduidelijk wie welke rol en verantwoordelijkheid hierin draagt. Enerzijds benadrukt het AON het belang van de drie tijdsvensters, anderzijds lijkt het alsof voor de korte termijn de verantwoordelijkheid louter bij de lokale besturen wordt gelegd.

*“Daarnaast biedt het project kansen aan lokale en bovenlokale actoren om al op korte termijn de krachten te bundelen. Er kunnen bijvoorbeeld initiatieven gelanceerd worden die misschien niet integraal deel uitmaken van het complex project, maar die wel in het verlengde van de projectdoelstellingen liggen.”*

De drie tijdsvensters lijken ons inherent verbonden met het Complex Project E17, net zoals ook de tussentijdse stappen ernaar toe.

### **Gebiedsagenda en interbestuurlijke samenwerking**

De AON erkent het belang van de opmaak van een gebiedsagenda, maar lijkt dit tegelijkertijd buiten de scope van dit project te leggen.

*Pg 176: “Dit betekent ook dat de start van het geïntegreerd onderzoek niet los kan gezien worden van de andere uitdagingen in het gebied. Niet elke uitdaging zal echter aangegaan kunnen worden binnen de opstelling van dit complex project. Er zal ook een geïntegreerde gebiedsvisie moeten worden uitgewerkt, met daaraan gekoppeld een regionale gebiedsagenda. Deze gebiedsvisie en -agenda zullen het infrastructuurproject overstijgen. De inzet van meerdere partijen en beleidsterreinen zal nodig zijn om de gebiedsagenda op te nemen en aan te pakken.”*

Om tot een geïntegreerd project te komen én bijgevolg aan de 4 project- en procesdoelstellingen te voldoen onderschrijven we de **noodzaak van het opbouwen van dergelijke gedeelde gebiedsagenda**.

Dergelijke gebiedsagenda is echter een integraal deel van het project. Het is een gedeelde opgave en dient dus ook deel uit te maken van het voorkeursbesluit. Bijgevolg is de opmaak van dergelijke agenda ook een onderdeel en opgave van het geïntegreerd onderzoek.

Rekening houdend met de geformuleerde projectdoelstellingen overstijgt het project bovendien niet alleen de gemeentegrenzen maar overstijgt het ook de beleidsdomeinen Ruimte en Mobiliteit. Gelet op de relatie met de doelstellingen uit het Decreet Integraal Waterbeleid, en de ligging van de E17-R4 op cruciale plaatsen langs de Bovenschelde, Ringvaart en Benedenschelde, lijkt het ons opportuun om naar analogie met andere gebiedsgerichte bovenlokale projecten, zoals bijvoorbeeld het Sigmapijn om stakeholders zoals de Vlaamse Waterweg, VLM en ANB voldoende vroeg en voldoende nauw in het proces te betrekken bij het voorbereidend studiewerk op Vlaams niveau.

## **3. Onderzoeksgebied**

Het onderzoeksgebied lijkt ons het juiste onderzoeksgebied en komt ook voort uit het ruime onderzoek in de verkenningsfase. Het is opgehangen aan de belangrijkste mobiliteitsknopen verbonden aan het functioneren van het hoofdwegennet verbonden aan de E17 en gaat voldoende ruim om de wisselwerking daarvan met zijn omgeving te onderzoeken.

## **4. Advies met betrekking tot de alternatieven**

### **4.1. Locatie-alternatieven**

De verschillende locatie-alternatieven die worden voorgesteld zijn ons inziens op hoofdlijnen de logischerwijze te verwachten alternatieven.

Er is wel een optimalisatie noodzakelijk in het netwerkconcept in de .3 reeksen. In 1.3, 2.3 en 3.3 wordt de R4 naar binnen geklapt zoals in de .2 reeksen. In deze locatie-alternatieven is echter nog een antenne voorzien op de R4-Zuid tot aan het knooppunt Merelbeke. Het lijkt dan ook niet logisch om in deze alternatieven de N9 als een interlokale weg verder te trekken tot aan het knooppunt Gentbrugge, maar wel om aan te sluiten op de antenne in Merelbeke. Ondanks deze suggesties op de doordenksessies zien we dit nog steeds niet aangepast in de locatie-alternatieven, noch vinden we een motivatie terug om vast te houden aan het voorgestelde netwerkconcept.

## 4.2. Inrichtingsalternatieven

De inrichtingsalternatieven zijn op vandaag opgebouwd vanuit de methodiek van het MER. We volgen deze keuze omdat het toelaat de alternatieven te vergelijken in de fase van de quick-scan, maar ze kunnen wat ons betreft nog niet beschouwd worden als gewenste alternatieven en vragen dus herwerking en verfijning in de fase van het gedetailleerd geïntegreerd onderzoek.

De inrichtingsalternatieven houden immers nog geen rekening met bijvoorbeeld de doelstellingen uit Ruimte voor Gent, het Groenstructuurplan, ...noch met andere relevante beleidsdocumenten, op Vlaams en provinciaal niveau (zie ook verder 5.2 – doelmatige afweging in de quick-scan).

Op vandaag ontbreekt in het AON de analyse van de bestaande lokale en bovenlokale beleidsplannen die de beleidscontext bepalen voor het uitwerken van de inrichtingsalternatieven. Er wordt verwezen naar het Ruimtelijke Beleidsplan Vlaanderen en het regionaal mobiliteitsplan Gent als referentiekaders, maar dit is onvolledig. Dit referentiekader zal echter noodzakelijk zijn voor de afweging van de inrichtingsalternatieven, naast de analyse uit de quick-scan. Dit zal immers mee de haalbaarheid en wenselijkheid van de inrichtingsalternatieven bepalen. Enkel op basis van een grondige analyse van deze visiedocumenten (en het uitgebreid studiewerk dat eraan voorafging) kunnen uiteindelijk de correcte inrichtingsalternatieven worden geformuleerd. In het andere geval wordt het moeilijk om op een gefundeerde manier de verschillende alternatieven met elkaar te vergelijken in de plan-MER-fase.

## 4.3. Dwangpunten

Op pg 96 worden de uitgangspunten of dwangpunten benoemd waar in deze fase mee werd rekening gehouden.

Als uitgangspunt in deze fase kunnen we dit volgen. Het lijkt ons echter belangrijk dit in het komende onderzoek en besluitvorming steeds iteratief te benaderen en te toetsen aan de mogelijke oplossingsrichtingen. Er bestaat hierin immers het risico dat te eenzijdig wordt uitgegaan van de bestaande situatie van waterwegen en spoorwegen, wat op termijn mogelijks dreigt te conflicteren met de doelstellingen die ook voor deze infrastructuren vooropgesteld zijn of met gerichte aanpassingen die wel haalbaar en uitvoerbaar zijn. Het AON stelt immers zelf op pg 96 dat het gaan om uitgangspunten die “op het eerste zicht” leiden tot haalbare inrichtingsvarianten. Het lijkt ons belangrijk om deze uitgangspunten op basis van de ambities enerzijds gericht aan te vullen (zie aanvulling methodiek – nood aan een volledig referentiekader) en anderzijds in elke fase ook terug tegen het licht houden.

## 4.4. Intermezzo wegcategorisering

Om ambitie 9 “Naar een uitgepuurd gemotoriseerd verkeersysteem” te vervullen dient het onderzoek inderdaad de principes van nieuwe wegcategorisering en conformiteit van schakelpunten als startpunt te nemen.

Er moet daarbij echter wel opgemerkt worden dat de Gentse context wel specifiek is en een antwoord op maat vraagt. Doordat in het regionaal mobiliteitsplan Gent de keuze werd gemaakt om geen dragend wegennet in de maas Gent te selecteren, betekent dit onvermijdelijk dat het ontsluiten van deze maas vanaf het hoofdwegennet dient te gebeuren. Opgebouwde logica rondom conformiteit van schakelpunten is dan ook mogelijk niet zuiver toepasbaar voor deze maas, maar vormt wel een goed eerste uitgangspunt om verschillende alternatieven t.o.v. elkaar af te wegen. Het is dan ook waardevol dat dit op p87 genuanceerd wordt als volgt: *Als later blijkt uit het geïntegreerd onderzoek dat deze manier van hiërarchisch verknopen in sommige gevallen niet wenselijk is of niet haalbaar is, dan kunnen er mits een duidelijke onderbouwing eventuele afwijkingen voorzien worden.*

## 4.5. Impact, kansen en flankerende maatregelen voor zone R4 Zuid - E40

Alle alternatieven hebben een aanzienlijke impact op de omgeving van R4 Zuid - E40, terwijl hier de kansen en flankerende maatregelen op vandaag in het AON lijken te ontbreken. Het lijkt ons belangrijk om de impact op deze zone beter en concreter in beeld te brengen en vanuit de projectdoelstellingen te zoeken naar kwalitatieve oplossingen naar de uitdagingen die zich hier stellen.

## 4.6. Zoekzones tunnelmonden

In het AON worden de tunnelmonden nu aangeduid als indicatieve plaatsen. De locatie van de tunnelmonden kan echter een groot verschil zijn in de afweging ten opzichte van de projectdoelstellingen, zeker wat betreft landschap en ruimte.

Daarom pleiten we om telkens een tunnelalternatief toe te voegen waarbij

- enerzijds de tunnelmond ter hoogte van Zwijnaarde start op de grens met de gemeente De Pinte – hetgeen moet toelaten om de kosten en baten van dit scenario voor de groenpool Parkbos en Zwijnaarde dorp eveneens te onderzoeken; en
- anderzijds de tunnelmond ter hoogte van Destelbergen start voorbij de verkeerswisselaar met de R4, hetgeen een immense verbetering van de historische Scheldevallei kan impliceren, en op die manier zowel de Damvallei als natuurlijke winterbedding van de Schelde terug met de rivier te verbinden.

Deze scenario's niet onderzoeken zou een grote gemiste kans zijn voor de Scheldevallei.

## 5. Advies met betrekking tot de methodiek van het onderzoek

### 5.1. Quick scan en geïntegreerd onderzoek

In de quick scan zijn de criteria helder uitgelegd.

#### Criteria:

1. Mobiliteit
  - a. verkeersafwikkeling of doorstroming op het hoofdwegennet
  - b. evolutie in het gebruik van het wegennet
  - c. impact van de locatiealternatieven op kansen voor en het functioneren van het openbaar vervoer
2. Leefbaarheid
  - a. impact van de wijziging van verkeer op het onderliggend wegennet
  - b. impact van de wijziging van verkeer op de bovengrondse delen
  - c. Ruimtelijke ontwikkelingskansen
3. Ruimte
  - a. impact van de footprint van de bijkomende (auto) weginfrastructuur
  - b. impact en ontwikkelingskansen van ongelijkgronds gebrachte en/of gesupprimeerde delen van de autoweginfrastructuur
  - c. indirecte impact van verkeersstromen op beschermde natuurgebieden via stikstofdepositie en geluidsverstoring
4. Kost
  - a. directe bouwkosten
  - b. bouwfasering
  - c. levensduurkosten

We wensen volgende nuances te plaatsen bij de gekozen criteria en de methodiek en verwijzen hierbij naar de algemene opmerking van het belang van meer geïntegreerde aanpak met een evenwaardige benadering van alle projectdoelstellingen.

We verklaren ons nader:

#### **Criteria Mobiliteit**

De criteria rond mobiliteit lijken voornamelijk vraagvolgend opgevat.

De bezorgdheid hieromtrent kan best geïllustreerd worden met locatiealternatieven zoals 1.4 of de 3. reeks, scenario's waarbij er finaal meer snelweginfrastructuur aanwezig zal zijn dan wat er vandaag is. Van deze scenario's lijkt het aannemelijk dat criterium 1.a. (verkeersafwikkeling of doorstroming op het hoofdwegennet) (die relateert aan doelstelling ; continuïteit van doorstroming op Europees en Vlaams niveau) goed zal scoren. Ook bij het criterium 1.b. (evolutie in het gebruik van het wegennet) zit in dergelijke scenario's de valkuil dat dergelijke vraagvolgende ontwerpen niet per se negatief scoren, maar ze kunnen bezwaarlijk als een duurzaam mobiliteitssysteem (projectdoelstelling 2) beschouwd worden, laat staan dat ze een ander mobiliteitsgedrag zullen stimuleren (ambitie 6).

Dat brengt ons terug op wat op de doordenksessies verschillende keren door heel wat stakeholders is meegegeven: dit project kan niet losgezien worden van alternatieve modi. Dit is op vandaag echter nog niet uitgewerkt in de alternatieven zoals ze vandaag zijn opgebouwd.

Het criterium 1.3. 'kansen voor OV' is in dat opzicht ook vraagvolgend geformuleerd. Het niet duidelijk hoe dit criterium evenwaardig zal meegenomen worden en hoe dit ook sturend zal zijn, aangezien het inherent deel uitmaakt van de projectdoelstelling 2 rond het uitbouwen van een duurzaam mobiliteitssysteem. In het AON komt het op vandaag minder sterk naar voor als kwalitatief criterium (itt kwantitatieve criteria 1.a. en 1.b.) en is het ook erg vrijblijvend geformuleerd met enkel 'kansen op'. Merk ook op dat het risico bestaat de vraagsturende scenario's met deze criteria minder goed scoren en dus kunnen afvallen, terwijl dat net dergelijke scenario's zullen aanzetten tot een ander mobiliteitsgedrag (ambitie 6).

Aanvullend willen we ook het criterium rond de verkeersafwikkeling/doorstroming op het hoofdwegennet en het aspect van de reistijd hierin nuanceren.

Het is onduidelijk vanuit een duurzaam vervoerssysteem of toename dan wel afname van de doorstroming op het hoger wegennet een positieve dan wel een negatieve kwaliteit is.

Als je afname van de reistijd binnen een beperkt tijdsbudget als een positieve kwaliteit ziet, is de vraag hoe je dit dan gaat vormgeven in de infrastructuur. Dit principe vraagt eigenlijk om een vraagvolgende aanpak in de nieuwe infrastructuur, die uiteindelijk meer verkeer gaat aantrekken en opnieuw gaat leiden tot congestie. Dit meer verkeer kan vanuit de regio ontstaan, maar ook vanuit het onderliggend wegennet. Deze aanpak kan ook net de beoogde modal shift ondermijnen, wat tegenstrijdig is met de projectdoelstelling rond een duurzaam mobiliteitssysteem. Als we wensen dat de reistijd blijvend afneemt, zal het antwoord niet liggen in het eenzijdig verhogen van je capaciteit, maar gaat het om het uitbouwen van een duurzaam mobiliteitssysteem.

**We zouden dus willen pleiten voor voldoende nuance en voorbehoud van de conclusies horend bij deze criteria uit de quick-scan.**

#### **Criteria leefbaarheid**

Bovenstaande bezorgdheid rond de criteria mobiliteit wordt versterkt doordat in de quickscan het criterium leefbaarheid lijkt verengd tot een criterium waarbij de impact van autoverkeer op de omgeving wordt beoordeeld. Dit conflicteert met de omschrijving van projectdoelstelling 3 Leefbaarheid.

Bovendien lijkt projectdoelstelling 3, de leefbaarheid, in de quickscan vooral te worden beoordeeld onder de aspecten die vermeld zijn bij het criterium ruimte. Dit is verwarrend. Leefbaarheid gaat om veel meer dan de impact van autoverkeer.

**We vragen ons hierbij af of hierdoor wel een voldoende evenwaardige afweging zal mogelijk zijn ten opzichte van alle ambities en projectdoelstellingen.**

#### **Criteria Ruimte**

De impactanalyses mogen niet beperken tot het analyseren van de effecten op SBZ's en VEN-gebieden. Ook dit werd reeds duidelijk aangegeven in de doordenksessies. Binnen het thema ruimte wordt dit echter opnieuw naar voren geschoven als uitgangspunt.

Op deze manier wordt abstractie gemaakt van het belang van onze stedelijke natuur, en op de impact van verkeersstromen op gebieden zoals de groenpolen Parkbos en de Gentbrugse meersen, maar ook op onze ecologisch waardevolle wijkparken en andere groenzones. Het is daarom noodzakelijk dit criterium breder te onderzoeken, zowel wat impact als mogelijke baten betreft.

Bovendien word bij de impact op natuurgebieden enkel gesproken over het onderzoeken van de toe- of afname van stikstofdepositie en geluidsverstoring van fauna. Dit is onvoldoende: van veel groter belang – gelet op het type natuur waarin we ons bevinden – is **het onderzoek naar de impact**

**op grondwater- en oppervlaktewaterstromingen** in en rond het studiegebied. We missen bijgevolg een benadering vanuit het onderliggend fysisch systeem in de afweging.

### **Criterium Kost**

In de aanpak lijkt het alsof nu de kostprijs van vooral de auto-infrastructuur in beeld worden gebracht en wordt afgewogen. De kost van de infrastructuur en eventuele flankerende maatregelen gaat hand in hand. Het is onduidelijk op welke manier dit in beeld zal worden gebracht en worden afgewogen.

Bovendien is het ook van belang dat als het criterium kost in deze fase reeds als een doorslaggevend criterium wordt meegenomen, er ook een onderzoek moet worden gedaan van de potentiële baten van elk alternatief en de ecosysteemdiensten die deze kunnen genereren, ook op financieel gebied.

## **5.2. Aanvullingen op de methodiek en instrumenten in de de quick scan**

Net omwille van de bovenstaande nuances en bedenkingen bij de criteria is het van belang een duidelijke methodiek en de juiste instrumenten te hebben voor de afweging van alternatieven en een eerste trechtering.

De evaluatieroos is een louter visuele voorstelling van de beoordeling van de verschillende criteria, en is dus geen extra instrument dat toelaat de alternatieven evenwaardig te toetsen aan de doelstellingen en ambities. In die zin pleiten we ervoor om, bij gebrek aan betere criteria in de quickscan, bij de beoordeling van de criteria steeds ook de doelstellingen en ambities in beschouwing te nemen en de resultaten dus met de juiste doelmatigheid te bekijken.

Daarom is het belangrijk om in het AON meer inzicht te krijgen op welke manier de 4 projectdoelstellingen evenwaardig ten opzichte van elkaar zullen afgewogen worden. Dit wordt nergens expliciet vermeld, terwijl dit wel noodzakelijk is om de doelstellingen uit de startbeslissing te respecteren. Die bezorgdheid wordt op vandaag versterkt door de vaststelling dat de locatie- en inrichtingsalternatieven op vandaag voornamelijk zijn opgebouwd vanuit projectdoelstelling 1.

Bovendien is het onduidelijk vanaf wanneer – en dit vanuit het perspectief vanuit de 4 projectdoelstellingen – een alternatief als ‘onhaalbaar’ of ‘niet-kansrijk’ zal worden beschouwd.

Er ontbreekt in de quickscan bijgevolg een methodiek om vanuit de projectdoelstellingen een afweging te maken.

We zien hierbij drie elementen die kunnen helpen:

- 1) Duidelijker en vollediger referentiekader opnemen in het AON
- 2) Prominentere rol voor het ontwerpend onderzoek, reeds in de fase van de quick scan
- 3) Integreeren van een expertenadvies in het proces gelinkt aan de 4 projectdoelstellingen

### **Duidelijker en vollediger referentiekader opnemen in het AON**

Het referentiekader is in het AON sterk uitgewerkt voor ambitie 9 en doelstelling 1, maar ontbreekt grotendeels voor de andere ambities.

Elk inrichtingsalternatief moet kunnen afgewogen worden vanuit de doelstellingen van onder meer Ruimte voor Gent, het Groenstructuurplan, .... Naast de lokale beleidsplannen ontbreekt ook een analyse van de relevante elementen uit de waterbeleidsplannen, en dan specifiek het

stroomgebiedbeheerplan voor de Schelde, het provinciaal ruimtelijk structuurplan (met bijvoorbeeld een hele reeks gewenste natuurverbindingen), de doelstellingen voor het SBZ van de Damvallei (zoals geformuleerd in het IHD-rapport en goedgekeurd door de Vlaamse regering); ... Dit kader lijkt ons wel een deel te moeten uitmaken van dit AON, zodat duidelijk is binnen welke context de afweging en het onderzoek in het geïntegreerd onderzoek moet plaatsvinden.

Nu wordt dit herleidt tot 2 pagina's onderzoeksvragen, zoals die geformuleerd zijn op p. 170 en 172, en is het bovendien niet duidelijk waar deze onderzoeksvragen een antwoord gaan krijgen.

*Zo lezen we op pg 169 "Om het grootste deel van de onderzoeksvragen te beantwoorden, zijn geïntegreerde oplossingen en samenwerkingen nodig. Door de veelheid aan vragen is er duidelijk nood aan een gebiedsgerichte benadering. Hoewel het studieteam zoveel mogelijk capteert en inventariseert, zal niet elk antwoord gegeven kunnen worden binnen de contouren van dit complex project. Een deel van de verzamelde onderzoeksvragen zal behandeld kunnen worden als onderdeel van de inspraak bij de AON of als onderdeel van het geïntegreerde onderzoek. Een ander deel is afhankelijk van het uiteindelijke voorkeursalternatief en kan pas na die keuze behandeld worden. Het laatste deel onderzoeksvragen vraagt tot slot om een groter schaalniveau en om een meer specifieke (interbestuurlijke) samenwerking, naast dit complex project. Om deze laatste groep te ondervangen, moet worden onderzocht of en hoe een geïntegreerde gebiedsvisie met regionale gebiedsagenda kan opgesteld worden."*

## **Prominentere rol voor het ontwerpend onderzoek, reeds in de fase van de quick scan**

Het ontwerpend onderzoek moet een prominentere rol krijgen om een evenwichtige afweging van alternatieven te garanderen. Dit moet al in een vroeg stadium worden gestart om nieuwe inzichten te genereren, dus reeds vanaf de quick-scan.

Op dit moment zijn de mogelijkheden op het gebied van ruimte, leefbaarheid en duurzame mobiliteit nog niet voldoende onderzocht. Dit moet in de volgende fase meer aandacht krijgen dan in het huidige AON-rapport. Zonder dergelijk onderzoek is een geïntegreerde benadering niet mogelijk. De ruimtelijke component moet gelijkwaardig worden belicht naast de verkeerskundige en infrastructurele aspecten voor de verschillende alternatieven. Hierin kunnen de waardevolle inzichten uit de verkenningsfase inspiratie bieden om verder mee aan de slag te gaan.

## **Integreren van een expertenadvies in het proces gelinkt aan de 4 projectdoelstellingen**

De evaluatie roept uit te schijnen dat de 4 compartimenten evenwaardig zijn, en dat zou juist zijn, maar dit wordt nergens bevestigd in het AON.

Bij de trechtering in de quickscan moet echter een evenwaardige afweging ten opzichte van de projectdoelstellingen en ambities kunnen worden gemaakt. De open dialoog die voorgesteld wordt aan het einde van de quickscan kan dus ondersteund worden, maar vereist nog meer kadering en een doelgerichte methodiek en begeleiding dan op vandaag is omschreven in het AON.

Hierbij kan het ook zinvol zijn om een onafhankelijk expertenadvies in te winnen telkens vanuit de 4 projectdoelstellingen en ambities en dit te integreren in het proces met de stakeholders voorafgaand aan de tussennota. Dit om ook de niet kwantificeerbare criteria voldoende en evenwaardig in de afweging in te brengen.

### 5.3. Maatschappelijke kosten-baten analyse

De methodiek van de MKBA is beschreven in de nota. Toch zal het een kunst zijn om de bij de selectie en afweging het juiste gewicht te geven aan de verschillende criteria. Natuur, kansen voor openbaar vervoer en leefkwaliteit zijn niet altijd eenduidig te monetariseren en zijn conform de projectdoelstellingen evenwaardige criteria ten opzichte van bijvoorbeeld een vlotte doorstroming van het gemotoriseerd verkeer. Daarbij is het belang dat het MKBA één van de instrumenten is om een afweging te maken. Ook met MER, maar ook het ontwerpend onderzoek zijn samen drie instrumenten om de afweging en het voorkeursbesluit te voeden en een toekomstgerichte en duurzame te maken voor de Gentse regio.

### 5.4. Technisch onderzoek

Op pg 242 wordt verwezen naar een strategische studie naar de impact op waardevolle natuur. De benadering van deze studie is te eng. Het is onvoldoende om in eerste instantie enkel te focussen op het SBZ, en dat andere natuurgebieden pas in een volgende fase aan bod zullen komen. Dit onderzoek dient voor alle natuurgebieden op dezelfde wijze te gebeuren. Voor de Gentbrugse meersen zit het beheerplan op dit moment in de goedkeuringsfase; in dit beheerplan werden ook Europese habitats aangeduid. Ook de impact op de vallei van de Bovenschelde (met zijn VEN-gebied) en het Parkbos dient op een correcte manier nu reeds te worden onderzocht. Dat een SBZ een andere waarde heeft op juridisch niveau, staat buiten kijf, maar dat kan geenszins een excuus zijn om andere waardevolle natuur zonder meer buiten beschouwing te laten.

Dezelfde opmerking geldt voor de ecohydrologische studie (p. 243).

### 5.5. De dubbele afbakening van deelruimten

Op pg 60 wordt er een kaart gegenereerd met een aanduiding van de deelruimtes, met als basis een landschappelijke onderlaag. Deze landschappelijke laag die de onderlegger vormt, en de specifieke afbakening behoeft meer uitleg. De nota stelt dat deze deelruimten een meso schaal vormen voor verder (ontwerpend) onderzoek. Er zal steeds iteratief afgestemd worden met de landschappelijke en infrastructurele laag.

Het is onduidelijk wat hiermee bedoeld wordt.

Anderzijds wordt verderop in de nota (p.212) een andere kaart weergegeven met 9 deelzones die een andere afbakening per deelzone kennen. De relatie tussen deze twee kaarten is onduidelijk.

Bovendien zijn wel een aantal nuances te maken bij de 5 landschappelijke ruggengraten die worden gedefinieerd op p. 60. Zo is bijvoorbeeld het Scheldelandschap nogal beperkt ingekleurd, en wordt het 'versneden sponslandschap van de Gentbrugse meersen en de Damvallei' aangeduid als een afzonderlijk landschap, terwijl deze beide integraal deel uitmaken van de Scheldevallei met zijn historische afgesneden meanders. Het is daarnaast ook onduidelijk wat bedoeld wordt met het corridorlandschap en met het bermlandschap langs de R4. Een meer gedetailleerd landschappelijk onderzoek op basis van de juiste kaartlagen is noodzakelijk om dit bij te stellen.