

Vergadering Overlegplatform Zwijnaarde – 24/10/2017

Aanwezig:

Verontschuldigd: Daniel Vandermersch, Lieven De Wilde, Laurens Vyncke

Bijzondere genodigden:

- ir. architect en docent aan de KUL Dirk Coopman;
 - (namens de VZW Viadukaduk) Olivier De Cock.
-

Inleiding

Jacqueline Van de Voorde verwelkomt als voorzitter van de vergadering alle aanwezigen.

Ze stelt de leden van de kerngroep van het Overlegplatform voor en overloopt het verloop van de avond. Het verslag van de vorige vergadering van het overlegplatform wordt goedgekeurd zonder opmerkingen.

Vervolgens licht Peter Provenier het onderwerp van de avond toe: de nieuwe Structuurvisie voor Gent 2030, waaromtrent op heden een openbaar onderzoek loopt. De presentatie vind je op http://docs.wixstatic.com/ugd/560a5a_0f2280a9fa2a48fd8fc0a1e52174da5f.pdf. Deze presentatie vormt de leidraad van de vergadering.

Hierop werd een ontwerp van “bezwaarschrift”, houdende 10 bezwaren en 3 voorstellen opgesteld, dat op de vergadering omstandig wordt toegelicht en besproken.

Iedereen wordt na de vergadering uitgenodigd om het bezwaarschrift mee te ondertekenen. Dit kan nog tot 24 november, want het openbaar onderzoek loopt tot 29 november, waarna de GECORO (Gemeentelijke Commissie Ruimtelijke Ordening) zich over het dossier en de bezwaren zal buigen.

Alle documenten en presentaties van de avond zijn ook op het internet blijvend raadpleegbaar via:

- <https://peterprovenier.wixsite.com/toekomstzwijnaarde>
- <https://www.facebook.com/toekomstzwijnaarde/> en klik op 

(of in google “toekomst voor Zwijnaarde” intikken).

1. Toelichting van de structuurvisie {Ruimte voor Gent 2030}

Peter Provenier licht de geschiedenis van de ruimtelijke planning toe en kadert daarin dit nieuwe ruimtelijke structuurplan, ‘Ruimte voor Gent 2030’. In dit document wordt een onderscheid gemaakt tussen de kernstad (het centrum van Gent), de 19^e eeuwse gordel en de 20^e eeuwse gordel.

Zwijnaarde behoort tot deze laatste gordel.

De Vlaamse Overheid verplicht elke gemeente of stad om een ruimtelijk structuurplan op te maken. Een dergelijk plan vormt een beleidsdocument dat een kader biedt voor de gewenste ruimtelijke structuur en de ambities op lange termijn weergeeft.

De Stad Gent wilde zijn inwoners van bij de opmaak van het nieuwe ruimtelijke structuurplan voor Gent betrekken. Daarom riep Gent in 2015 haar bewoners op om ideeën voor de toekomst van Gent in te dienen. Daaruit werden 8 ideeën, de zogenaamde 'ruimtepiloten' gekozen die samen met de indieners verder werden uitgewerkt. Daarvan kunnen 2 ideeën ook van belang zijn voor Zwijnaarde, nl 'De E17 onder de grond' en 'Parkstad Wondelgem'.

In 2017 is men tot een tekst gekomen, die werd goedgekeurd door de Gemeenteraad en die 4 principes volgt:

- Ruimteneutraliteit waarborgen
- Verdichten en verluchten
- De ruimtelijke draagkracht niet overschrijden
- Evenwicht in stedelijke kwaliteit, functionaliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Er werden ook 5 uitdagingen gedefinieerd:

- Demografische uitdaging: tussen 2014 en 2030 zullen er naar schatting 17.699 inwoners (of ongeveer 9.079 gezinnen) extra komen wonen in Gent, naast de 70.000 studenten (waarvan 30.000 kotstudenten)
- Economische uitdaging: er is extra tewerkstelling voor ongeveer 30.000 personen nodig
- Mobiliteit
- Leefkwaliteit: bereikbaar, betaalbaar, werk, kindvriendelijk, levensloopbestendig, groen, gezond, voedselvoorziening, ...
- Klimaat: klimaatrobuust, klimaatadaptatie ('hitte'-eiland, droogte, overstroming).

Op basis daarvan stelt Ruimte voor Gent dat een verstandige groei betekent:

- 1) wijs verdichten en verluchten, onder meer door de mogelijkheden te benutten in de 20^e eeuwse wijken (zoals Zwijnaarde)
- 2) verweven van functies
- 3) ruimte voor groen en water, met onder meer het Parkbos en 2 groenassen (Bovenshelde en Parkbos) die voor Zwijnaarde belangrijk zijn
- 4) ruimte voor duurzame mobiliteit
- 5) de mens staat centraal.

Vervolgens worden 10 bezwaren tegen Ruimte voor Gent toegelicht:

- a) Onvoldoende aandacht voor de eigenheid van Zwijnaarde, dat enkel wordt gekend als "kennispoort" (industrie en kenniseconomie)
- b) Link tussen Zwijnaarde en de 2 groenassen is zwak (barrières van N60 en snelwegen) en het fietspad dat momenteel langs het Scheldekanaal loopt, zal volgens het masterplan van Alinso worden verplaatst zodat het tussen het bedrijventerrein en de snelweg komt te liggen.

- c) Parkbos Zwijnaarde is vooralsnog een eufemisme (weinig realisatie in oostelijke deel, munitieproblematiek in De Ghellinck, de E17 en de N60 vormen barrière tussen het centrum van Zwijnaarde en grote delen van het Parkbos)
- d) Geen piloten of projecten voor Zwijnaarde; enkel de lasten ipv de lusten van de stad
- e) Wel een accurate probleemstelling wat mobiliteit betreft, maar geen concrete oplossingen specifiek voor Zwijnaarde (sluipverkeer, files)
- f) Er zijn geen concrete voorstellen om specifiek in Zwijnaarde de verschillende functies te verweven (integendeel: geen verwevenheid van werkplaatsen met andere functionaliteiten in de bedrijventerreinen in Zwijnaarde)
- g) De hitte in Zwijnaarde komt niet aan bod
- h) Extra park in het noorden van Zwijnaarde is niet voorzien (in de hittegevoelige buurten Schaarken en Roosken)
- i) Zwijnaarde wordt niet afgebeeld...
- j) Burgerparticipatie in Zwijnaarde wordt niet vermeld...

Men licht drie voorstellen van en voor Zwijnaarde toe:

1. Voorstel 1: E17 onder de grond

Dagelijks passeren 250.000 voertuigen over de E40, E17 en R4 in Zwijnaarde. Dat is evenveel als op de zuidelijke ring van Antwerpen en waarvoor de Vlaamse regering zich reeds geëngageerd heeft voor de overkapping.

Als gevolg van het Oosterweelakkoord voor Antwerpen zal doorgaand verkeer en zwaar havenverkeer rond Antwerpen naar de E34 (Antwerpen-Zelzate) worden geleid. Het is de bedoeling dat dat verkeer grotendeels via de E34 over Zelzate en de R4 West en Oost naar de knooppunten van de E17 in Zwijnaarde en van de E40 in Sint-Denijs-Westrem zal rijden. Hierdoor zal het aantal auto's dat door Zwijnaarde passeert nog toenemen. Ook in Zwijnaarde is een ingreep dus noodzakelijk.

Daarom stellen wij ook een ondertunneling van de E17 voor vanaf Zwijnaarde: wij vragen dat het "zuidelijk projectgebied" (viaduct E17 en B401), waarvan sprake op p. 83 van de Structuurvisie 2030, met ± 3,5 km. naar het zuiden (= Zwijnaarde) wordt verlengd. Daarbij zou de E17 onder de E40 moeten passeren, en niet erboven.

Voordelen:

- Integratie van de scheldevallei bij Zwijnaarde doordat de barrière van de E17 verdwijnt;
- Verkoelingseffect van de hitte door de integratie van de scheldevallei;
- Verbinding bedrijventerreinen met de R4 (momenteel nog niet het geval; wel nakend Masterplan Alinso);
- Park Scheldelinde (vroeger kasteelpark), zal beschermd en aangekocht worden ikv RUP Groen. Dit zou kunnen worden uitgebreid richting de Schelde;
- Bij ondertunneling kan er een verdichting van het centrum van Zwijnaarde en een effectieve verweving van bewoning, parken, horeca en middenstand ontstaan;
- Opwaarderen van kasteelsite della Faille-d'Huyse;

- Recreatie op het water, toerisme en horeca op en rond het dorpsplein worden mogelijk.

Besluit: los van de invulling die bovengronds wordt gegeven, wensen wij dat de E17 onder de grond wordt geplaatst.

Architect Dirk Coopman benadrukt het regionaal belang van een project waarbij de E17 onder de grond wordt gebracht. Het natuurbelang van een dergelijk project gaat daarbij ruimer dan de Stad Gent en aanliggende gemeenten door de verbinding van twee belangrijke natuurgebieden, nl. de Gentbrugse Meersen en de Scheldevallei.

De kost kan tot ongeveer 1 miljard Euro belopen per kilometer intunneling en kan worden gecompenseerd door de ontwikkeling van de vrijgekomen ruimte. Ook de winst voor de omgeving (gezondheid, leefbaarheid, meer ruimte voor economische activiteiten ...) is een 'opbrengst' die deze kostprijs kan compenseren. Volgens dhr Coopman zouden dergelijke werken ook niet alleen met Vlaamse middelen moeten worden bekostigd.

Voorbeelden:

- in Madrid 56 km. autosnelweg in een tunnel gebracht
- in Maastricht recent nieuwe dubbeldekse tunnel.

Dirk Coopman toont een volledig uitgewerkt filmpje voor een mogelijke invulling van intunneling van de E17. De film van architect Dirk Coopman, getoond tijdens Overlegplatform Zwijnaarde op 24/10/2017, is online te bekijken op <https://www.facebook.com/toekomstzwijnaarde/> of op <https://peterprovenier.wixsite.com/toekomstzwijnaarde>.

Olivier De Cock stelt de werking voor van de bewonersgroep die zich als VZW Viadukaduk heeft georganiseerd, aan de hand van een powerpoint.

Viadukaduk wil alle stakeholders verenigen om een oplossing te zoeken voor de overlast (geluid en fijnstof) die door de E17 wordt veroorzaakt in Gentbrugge en Ledeberg. Over het stuk E17 tussen de verkeerswisselaars van Destelbergen en van Zwijnaarde rijden dagelijks 120.000 voertuigen, waarvan 25.000 zware vrachtwagens. Op korte termijn vraagt deze groep om de geluidsoverlast te reduceren door een aangepaste renovatie van de bestaande viaduct (gepland in 2020). Op lange termijn wil Viadukaduk zoeken naar een alternatief voor de viaduct. Daarbij zoeken zij niet alleen draagvlak bij omwonenden, maar ook expertise bij onderzoeksinstellingen, experts, AWW, Ringland en politieke steun op meerdere niveau's (stad, provincie, Vlaamse Gewest).

De droom van Gentbrugge en Ledeberg zonder viaduct voor de E17 werd uitgewerkt als één van de Ruimtepiloten, 'De E17 onder de grond?' (zie <https://stad.gent/over-gent-en-het-stadsbestuur/stadsbestuur/wat-doet-het-bestuur/uitvoering-van-het-beleid/ruimtelijke-ordening/ruimte-voor-gent/ruimtepiloten>).

Viadukaduk heeft een maquette laten ontwikkelen van de E17 en het omliggende gebied tussen de verkeerswisselaars van Destelbergen en van Zwijnaarde. Die maquette wordt

gebruikt als 'visueel houvast' om na te denken over andere functies die op dat gebied zouden kunnen worden ingericht als de viaduct van de E17 zou verdwijnen. Viadukaduk riep de mensen van Zwijnaarde op om samen aan deze problematiek te werken.

Vragen en bemerkingen van het Overlegplatform:

- Zullen mensen van Zwijnaarde wel akkoord gaan om minder met de wagen te rijden? We willen dit doen voor onze kleinkinderen, maar moeten er nu wel aan beginnen. Het is belangrijk om een positief verhaal te brengen om de mensen mee te krijgen.
- Hoe te bekostigen? Dit vergt een macro-economisch model dat ook met Vlaanderen en Europa moet worden bekeken. De intunneling van de E17 zou ook een belangrijke meerwaarde met zich meebrengen. Economie bestaat uit keuzes maken en strategieën uitwerken. Als men in andere steden autosnelwegen kan overkappen (Antwerpen) of intunnellen (Maastricht), moet dat in Gent toch ook kunnen?
- Iemand merkt op dat de Stad Gent onvoldoende inspanningen doet om de overlast door verkeer in Zwijnaarde tegen te gaan. Het circulatieplan verbetert wel de leefbaarheid van het centrum van Gent, maar zou meer overlast door verkeer in de wijken buiten de R40 veroorzaken. De Stad Gent zou ook onvoldoende inspanningen doen om de luchtkwaliteit te meten. VMM heeft 5 meetpunten in het Gentse, maar de Stad Gent heeft er geen. Er werden wel 50 meetpunten voor NO₂ opgevolgd, maar fijnstof is dodelijker en zou niet worden gemeten.

Aanvulling na de vergadering: Op het tweede burgerkabinet (28/10/2017) kwam deze problematiek ook ter sprake. Daar gaf Heijke Rombouts van de Dienst Milieu en Klimaat volgende toelichting:

Er zitten verschillende schadelijke stoffen in de lucht, en er zijn verschillende bronnen van die vervuiling. Van de hoeveelheid fijn stof in de lucht die wordt ingeademd, is de overgrote fractie afkomstig van achtergrondvervuiling (tot en met het Ruhr-gebied). Het wegverkeer stoot 'roet' uit, die zeer kleine deeltjes omvat en meest schadelijk is. Als je fijn stof meet, meet je vooral de achtergrondconcentratie. Metingen geven dan ook aan dat er weinig variatie zit in de resultaten van de verschillende meetpunten. NO₂ is de beste meetfactor omdat die rechtstreeks is gelinkt aan de hoeveelheid verkeer. Metingen van deeltjes wordt uitgedrukt in gewicht. Dus hoe groter de deeltjes, hoe groter het gewicht (microgram/m³) en omgekeerd. Wijzigingen in de kleine fracties kan je daardoor zeer moeilijk waarnemen omdat die weinig impact hebben op het gewicht dat gemeten wordt.

Op de meetpunten van VMM worden sinds meerdere jaren geen overschrijdingen meer vastgesteld. Er waren 2 verschillende bijkomende meetcampagnes. De eerste was samen met de Gentenaars op 50 plaatsen. De Stad Gent wou met die campagne nagaan in welke straten de vervuiling wel boven de norm ging.

Bij de 2e campagne werden 20 NO₂-meetpunten in het centrum en op de R40 geïnstalleerd. Daarnaast worden er op een 100-tal kruispunten verkeersstellingen gerealiseerd. Op basis daarvan worden modelleringen uitgevoerd om te berekenen wat de concentratie is van schadelijke stoffen op die plekken. Dit zal mogelijk maken om sneller resultaten mee te geven. Bij metingen moet je nl. langdurig meten om de invloed van de weersomstandigheden en tijdelijke factoren zoveel als mogelijk te beperken.

- Men roept op om over deze ideeën te praten met elkaar. Er zullen nog acties / evenementen worden georganiseerd om het draagvlak in Zwijnaarde voor deze ideeën zo groot mogelijk te maken.

2. Voorstel 2: Oplossingen voor de mobiliteitsknoop aan de N60 en het sluijverkeer

Peter licht het tweede voorstel toe. Het betreft een oplossing voor de ontsluiting van het technologiepark en de mobiliteitsknoop op de N60 ter hoogte van de Ovonde. Ook het knelpunt van woon-werk-verkeer van en naar het technologiepark wordt geduid (80% komt met de wagen naar het technologiepark). Deze problemen veroorzaken files op de ovonde, waardoor sluijverkeer door het centrum van Zwijnaarde ontstaat.

Volgende maatregelen worden voorgesteld:

- Een centraal parkeergebouw op het Technologiepark,
- Beperking van het aantal parkeerplaatsen op het Technologiepark en voorzien van voldoende fietsenstallingen,
- Afsluiten van de zij-ingang aan de Tramstraat af te sluiten voor autoverkeer,
- Toegangen voor fietsers en voetgangers langs alle zijden van het Technologiepark. Deze toegangen zouden 24/24 toegankelijk moeten zijn.

De Stad Gent werkt sinds 2010 aan een nieuw RUP voor het Technologiepark Ardoyen. Daarbij hoort een planMER. Door juridische problemen bij de opmaak van het RUP (door de vernietiging van het zogenaamde 'integratiespoor') is dit MER nog steeds niet gefinaliseerd. Sedert 2013 kwamen er op het Technologiepark ongeveer 6500 werknemers bij.

De verdere mobiliteitsontwikkeling moet worden gerealiseerd door het technologiepark rechtstreeks toegang te geven tot de R4. De oplossing die AWV nu voorstelt (rechtstreekse toegang N60 tot R4) maakt dit onmogelijk...

De meest adequate oplossing voor het mobiliteitsprobleem op en rond de ovonde is het insleuven en overspannen van de E40.

We stellen ook voor dat tegelijk de N60 een kleinere toegangsweg wordt tot Gent.

3. Voorstel 3: Met de fiets (en te voet) veilig door Zwijnaarde en onder de N60

Op de N60 in Zwijnaarde rijden gemiddeld 17.000 voertuigen per dag. Wij vragen ingrepen zodat zachte weggebruikers (voetgangers en fietsers) veiliger en vlotter de N60 kunnen oversteken. De N60 vormt immers een belangrijke barrière tussen het dorpscentrum van Zwijnaarde en het Parkbos. Ook de Tramstraat vormt een belangrijke barrière voor fietsers en voetgangers.

De Provincie werkt aan een globale mobiliteitsvisie voor het Parkbos, met onder meer een nieuw streefbeeld voor de N60. Daarbij zou prioriteit moeten gaan naar veilige en vlotte oversteken van de N60 voor zachte weggebruikers.

Het Mobiliteitsplan Gent focust op radiale fietsverbindingen naar het centrum van Gent. Er zijn echter ook 2 bijkomende oost-west fietsroutes door Zwijnaarde nodig, die voor de verbinding zorgen tussen groenas 4 (jaagpad langs Schelde) en groenas 5 (Oude spoorwegbedding).

De nieuwe structuurvisie 2030 geeft niet concreet en specifiek voor Zwijnaarde aan waar precies de (hoofd)fietsroutes zijn gesitueerd en waar oost-west verbindingen zouden kunnen liggen.

Het vroegere verkeersleefbaarheidsplan (1999) bepaalde wel concreet welke straten een vrijliggende fietsverbinding zou moeten voorzien (Krekelstraat-Klossestraat naar Sint-Denijs-Westrem enerzijds, en de as Rijvisschestraat-Hutsepotstraat-Dorpsstraat als alternatief voor de Tramstraat anderzijds). De op heden voorliggende plannen blijken ter zake echter minder gedetailleerd dan twintig jaar geleden.

Er zal een nieuw fiets- en voetgangerspad worden gebouwd door de 'site Rijvissche'. Dat nieuwe pad zal de Oudespoorweg verbinden met de N60 (en met Don Bosco). Daarnaast wordt aan meerdere trage wegen in Zwijnaarde gewerkt. Daarbij kunnen de Gebuurtestraat en de (nieuwe) trage weg door het Park de Ghellinck een belangrijke fietsroute vormen indien er ter hoogte van de Gebuurtestraat een ondergrondse kruising van de N60 komt.

Vragen en opmerkingen van het Overlegplatform:

Meerdere straten in Zwijnaarde zijn gevaarlijk voor fietsers:

- Men heeft beloofd om de gevaarlijke punten in het gebied van het Parkbos (Rijvisschestraat en Klossestraat) te herbekijken
- Maaltemeers ligt in een schoolomgeving. Vraag om de snelheid daar tot 30 km/u te beperken.
- In de Eedstraat is er veel sluipverkeer. De rijbaankussens zorgen er voor lawaaioverlast. Vraag of een asverschuiving (bv met bloembakken) mogelijk is. Maar iemand anders vindt een asverschuiving gevaarlijk voor fietsers.

Hoe moet het nu verder?

Er wordt nu in het kader van het openbaar onderzoek een bezwaarschrift opgesteld én we willen nu bij de bevolking draagvlak creëren. Daartoe moeten we dit levend houden maar moeten we ook verder initiatieven ontwikkelen om de zaak levend te houden en de politici te overtuigen van de ernst van het probleem.

Volgende vergadering overlegplatform: 28 november 2017