

## SAMENVATTING VAN ONS BEZWAARSCHRIFT NA HET LEZEN VAN DE STRUCTUURVISIE 2030 VAN DE STAD GENT

Dit document is slechts een samenvatting van een voorstel, opgesteld en verbeterd door een kerngroep van het Overlegplatform Zwijnaarde. Wij nodigen de Zwijnaardse inwoners uit om de tekst – de samenvatting, of beter, de integrale tekst - te lezen, er op te reageren en eventueel aanvullingen en andere voorstellen te formuleren. De integrale tekst kan gedownload worden van de website <http://www.toekomstzwijnaarde.be>.

Zonder afbreuk te doen aan de uitgangspunten, analyses en principes van de Structuurvisie 2030, betreuren wij dat in dit document een Zwijnaardse insteek totaal ontbreekt – en meer specifiek een mensgerichte benadering van en voor de inwoners van Zwijnaarde.

Bij de opstellers leeft de perceptie dat Zwijnaarde, qua ruimtelijke structuur en ordening, in de Structuurvisie 2030 wordt herleid tot, in hoofdzaak, een (deel van de) kennispoort van Gent, toegespitst op ondernemingen, kantoren en onderwijs.

Wij formuleren 12 bezwaren tegen de Structuurvisie 2030. Enkele punten lijken misschien een detail of zijn eerder bijkomstig, maar samen gelezen bevestigen deze 12 bezwaren onmiskenbaar de indruk dat het document werd opgesteld zonder terdege rekening te houden met een Zwijnaardse invalshoek.

### ONZE 10 BEZWAREN

#### Bezwaar 1:

Zwijnaardse bedrijventerreinen worden wel genoemd, maar Zwijnaarde zelf komt niet aan bod.

Zwijnaarde is meer dan een bekend knooppunt van snelwegen, een tramterminus met P&R, een vestigingsplaats voor wetenschappers, ondernemingen en kantoren of een buitenwijk die de stadsgroei kan opvangen. Dat “meer” houdt o.a. in dat Zwijnaarde een eigen identiteit heeft, die diep geworteld is in een rijke geschiedenis, met verenigingen die tradities en authenticiteit eren, waar mensen leven die mee de omgeving vorm willen geven en ook iedereen welkom is om samen een mooie “Zwijnaardse” toekomst te realiseren. De Zwijnaardse eigenheid komt niet aan bod in de Structuurvisie 2030.

#### Bezwaar 2:

De link tussen 2 groenassen en Zwijnaarde is zwak.

2 redenen:

1. De barrières N60 en E17 sluiten Zwijnaarde af van de groene fietsassen.
2. De doorgang van groenas 4 langsheen de Schelde is, ter hoogte van de Domo-site, onzeker (en zelfs in gevaar)!

### Bezwaar 3:

Het Zwijnaardse Parkbos is een eufemisme.

3 redenen:

1. Munitie problematiek in de boskern de Ghellinck
2. Enkel toegankelijk bos telt in de groennorm
3. Barrières N60 en E17

### Bezwaar 4:

Geen piloten of projecten voor het randstedelijk knooppunt Zwijnaarde.

De "lasten" van de verstedelijk zijn voor Zwijnaarde! Het centrum van Zwijnaarde wordt "op stedelijk niveau" getild om de groei van de stad op te vangen, "met de potentie om te verdichten en meerdere functies op te nemen die eerder stedelijk van karakter zijn dan op wijkniveau". Maar als het op "lusten" aankomt, wordt Zwijnaarde miskend! Strategische zones en projecten worden beschreven, ideeën worden geformuleerd, concepten worden uitgewerkt, maar Zwijnaarde valt er telkens buiten.

### Bezwaar 5:

Werd Zwijnaarde bewust niet opgenomen in de Zuidelijke strategische zone?

De stad Gent liet een speelmaquette maken dat het gebied omvat van de E17 binnen de R4, meer bepaald: vanaf de verkeerswisselaar in Destelbergen tot de Ghelamco Arena. Dat Zwijnaarde buiten deze zone (en naast de maquette) valt, ervaren wij als onbegrijpelijk en onrechtvaardig! Er werd herhaaldelijk aan de bevoegde Schepen gevraagd of het een zeer bewuste keuze was om Zwijnaarde niet op te nemen in de "Zuidelijke strategische zone"? En als dit inderdaad een beleidsbeslissing was, vroegen wij hem om ons het motief daarvan mee te delen. Wij ontvingen (nog) geen antwoord op deze vragen.

### Bezwaar 6:

Wel een accurate probleemstelling wat mobiliteit betreft, maar geen concrete oplossingen specifiek voor Zwijnaarde.

Door de ontwikkeling van een mozaïek aan grote bedrijventerreinen in het zuidwesten van Gent (de Zuidelijke Mozaïek genoemd) loopt het verkeer – o.a. in Zwijnaarde - helemaal vast. Dat uit zich in verzadigingsgraden voor het hoofdwegennet van rond de 100%. Dit betekent eigenlijk stilstand. Omwille van het sluipverkeer wordt het dan ook zeer druk op het onderliggend wegennet. Deze evolutie is al jaren voorspeld en gekend. Het antwoord op deze mobiliteitsuitdaging blijft steken in algemene principes, dit in schril contrast met andere voorstellen, die wel concreet en precies zijn uitgewerkt. De tekst kent een zeer diverse mate van detaillering. Wat Zwijnaarde betreft, ontbreekt elk detail.

#### Bezwaar 7:

Hoewel Zwijnaarde gekenmerkt wordt door monofunctionele entiteiten, zijn er geen concrete voorstellen om specifiek in Zwijnaarde de verschillende functies te verweven.

Verweven is het in elkaars nabijheid brengen van bij elkaar passende en elkaar versterkende functies zoals wonen + woonvoorzieningen (groen, onderwijs, kinderopvang, sport, cultuur, recreatie, welzijn, handel) en vooral werken (economische activiteiten) om dankzij de ruimtelijke nabijheid voordelen qua bereikbaarheid en mobiliteit te behalen. Maar precies de Zuidelijke Mozaïek wordt gekenmerkt door grote, monofunctionele entiteiten zoals het Technologiepark en de Domo/Alinso-site. Vandaar de bedoeling om de samenhang van de Zuidelijke Mozaïek te versterken en er ruimtelijk en functioneel een coherenter gebied van te maken. Daarbij wordt gesteld dat "de zone van het huidige E17-viaduct" hier een belangrijke rol kan spelen. Maar andermaal blijkt: Zwijnaarde valt buiten die zone.

#### Bezwaar 8:

Zwijnaarde is een stedelijk hitte-eiland (SHE)-hotspot.

Omwille van de klimaatuitdaging, gaat er veel aandacht naar een hittekaart van augustus 2012. Op de rode plaatsen koelt het 's nachts onvoldoende af. Uit de kaart blijkt dat de hitte vooral in de binnenstad, maar daarnaast ook in Zwijnaarde blijft hangen! In een eindrapport van juni 2013 wordt gewaarschuwd dat het hitte-effect het sterkst zal toenemen in o.a. Zwijnaarde (Industrie). De verharde oppervlakten (van de snelwegen en van de Domo-site), de hete uitlaatgassen, de luchtverontreiniging en de verstedelijking zijn hiervoor verantwoordelijk. De Schelde zou voor verkoeling kunnen zorgen, ware het niet dat de E17 die afsnijdt van de Zwijnaardse wijken. In de Structuurvisie 2030 komt de hitte in Zwijnaarde echter niet aan bod; de hitte in de Gentse binnenstad wel. Waarom dit verschil?

#### Bezwaar 9:

Een park voor de hittegevoelige wijken Schaarken en Roosken.

Bij de behoefte aan bijkomende parken worden 7 wijken als prioritair aangestipt. In de lijst ontbreken 't Schaarken en 't Roosken uit Zwijnaarde. Deze woonbuurten zitten geprangd tussen het Technologiepark, het bedrijventerrein Zwijnaarde III (Klaartestraat) de E17 en E40. De rode stippen op de hittekaart bewijzen dat deze buurten "hittegevoelig" zijn. De groennorm bepaalt dat elke Gentenaar op maximum 400 m. van zijn woning recht heeft op een buurtpark. Ten slotte zoekt de jeugdendienst van de Stad naar een speelplek in deze buurten. Deze speelplek hoort thuis in of aan de rand van een wijkpark.

#### Bezwaar 10:

Groen in Zwijnaarde onder druk

In de afgelopen 15 jaar is in het wijkpark Hekers - Zonnebloem heel wat publiek toegankelijk groen verdwenen door de bouw van een groter woonzorgcentrum (geopend in 2005), de bibliotheek (2007), de extra balsporthal naast de bestaande sporthal (2014), de tramterminus met het lokaal van De Lijn (2016), de 27 assistentiewoningen de Zonnetuin en het lokaal dienstencentrum de Mantel (2017/2018). Recent nam het stadsbestuur de principiële beslissing

om de pastorie "Sint-Niklaas" in Zwijnaarde te verkopen. Wat daarbij stoort is dat ook de tuin achteraan mee wordt verkocht. En ten slotte stelt de ontwerpnota van het RUP 169 Groen teleur. Dit RUP is een plan van het stadsbestuur om groengebieden te beschermen, uit te breiden en aan te kopen – weliswaar op wat langere termijn. In Zwijnaarde gaat het om kleine stukjes in vergelijking met wat er in St-Denijs-Westrem/Afsnee en Drongen aan groen bij zal komen. In een apart document hebben enkele Zwijnaardse aan de stad voorgesteld om bijkomende groene zones in Zwijnaarde in dat RUP op te nemen.

Bezwaar 11:

Is Zwijnaarde niet fotogeniek?

Het 288 pagina's tellende document telt ± 60 mooie foto's en schetsen. Als er een foto in Zwijnaarde zou genomen zijn, dan is die zo generiek afgebeeld dat Zwijnaarde er niet in te herkennen is.

Bezwaar 12:

Burgerparticipatie - ook de bewegingen van Zwijnaarde niet miskennen.

In het document worden 5 "bewegingen van onderuit" genoemd. Het Overlegplatform Zwijnaarde staat er niet bij, net zoals andere beleidsparticipatieve organisaties in specifieke sectoren zoals het Cultuurplatform en het Ontmoetingscentrum Zwijnaarde.

-oOo-

Wij maken gebruik van het openbaar onderzoek om onze bezwaren kenbaar te maken en vragen dat de Structuurvisie 2030 van de Stad Gent wordt aangepast rekening houdende met de hierna vermelde Zwijnaardse voorstellen, vooraleer de gemeenteraad de tekst in het voorjaar van 2018 definitief vaststelt.

## ONZE 3 VOORSTELLEN

Voorstel 1:

E17-onder de grond, ook in Zwijnaarde.

Eén van de nieuwe strategische plekken die de ruimtelijke structuur van de stad Gent in de toekomst fundamenteel kan wijzigen is de "Zuidelijke strategische zone". Op een kaart wordt het "zuidelijk projectgebied" donkerrood omlijnd is. Dit projectgebied omvat de zone van E17-viaduct en de 'fly-over' B401 naar het Gent-Zuid en –Centrum, samen ± 9 km. snelweg. De viaducten moeten afgebroken worden en het doorgaand verkeer moet ondergronds of via de R4 omgeleid worden. Het projectgebied begint aan de verkeerswisselaar E17/E40, maar dan wel ten noorden van de Ringvaart, vanaf de Ghelamco arena. Zwijnaarde valt er dus buiten! Er rijden 120.000 wagens per dag over de E17-viaduct. En terecht wordt dan gesteld dat het ondenkbaar is dat de wijken Gentbrugge en Ledeberg nog langer

kreunen onder de lasten van zo veel verkeer. Maar in Zwijnaarde passeren er dubbel zoveel! Geen enkele Gentse (deel)gemeente telt zoveel snelweg- en ringverkeer op haar grondgebied als Zwijnaarde. 250.000 voertuigen gemiddeld per dag: zoveel rijden er langs Zwijnaardse woningen en woonwijken. Dat is evenveel als op de drukste weg in Vlaanderen: de zuidelijke ring rond Antwerpen. Dit aantal was (ruim) voldoende voor de Vlaamse overheid om in het "Historisch toekomstverbond voor mobiliteit en leefbaarheid in Antwerpen" (kortweg "Oosterweelakkoord") van 17/03/2017 in te gaan op de eis van de burgerbewegingen om de Antwerpse ring te overkappen. Wij stellen daarom voor om het projectgebied van de "Zuidelijke strategische zone" te verlengen met  $\pm 3,5$  km. naar het zuiden. Het projectgebied zou dan in Gent  $\pm 12$  à  $13$  km. lang zijn.

Naar onze mening moet de E17 de E40 onderdoor kruisen (in plaats van nu bovenop) en vervolgens moet de E17 onder de R4-Buitenring en onder de Ringvaart in een tunnel richting Ghelamco Arena, UZ, en zo verder richting Antwerpen lopen om opnieuw bovengronds te komen aan het knooppunt Destelbergen. Wat door Vlaanderen aan Antwerpen is toegezegd en door Gent voor Gentbrugge, Ledeberg en Gent-Zuid wordt gevraagd, daar hebben wij in Zwijnaarde ook recht op. In Zwijnaarde geldt evenzeer dat de belangrijkste wegen onze luchtwegen zijn.

De meerwaarde, die met ons voorstel wordt gecreëerd, is gigantisch voor Zwijnaarde en Gent, en dekt volgens ons de niet te onderschatten kosten van een ondergrondse E17. Wij beschrijven hierna de 10 voordelen die wij zien binnen het Zwijnaardse projectgebied boven de tunnel waarin de E17 loopt.

- Voordeel 1: de Scheldevallei wordt terug geïntegreerd in Zwijnaarde.
- Voordeel 2: verkoeling van de stedelijk hitte-eiland effect (SHE)-hotspot Zwijnaarde.
- Voordeel 3: groenas 4 loopt langs de Schelde.
- Voordeel 4: twee bedrijventerreinen rechtstreeks aantakken op de R4.
- Voordeel 5: het kasteelpark Scheldelinde wordt opgenomen in een groter buffer- en speelbos.
- Voordeel 6: een wijkpark voor de buurten 't Roosken en 't Schaarken.
- Voordeel 7: plaats voor kinderen tussen Nederzwijnaarde en de Cornelis De Schepperstraat.
- Voordeel 8: opwaardering en verdichting van de noordelijke wijken van Zwijnaarde.
- Voordeel 9: opwaardering kasteelsite della Faille d'Huyse.
- Voordeel 10: recreatie op het water; toerisme en horeca op en rond het dorpsplein.

Precies de combinatie van

- historisch erfgoed,
- recreatie aan het water en in het groen,
- het ontstaan van een gevarieerd horeca aanbod, en
- kennisbedrijvigheid, kantoren en onderwijs,

maken dat Zwijnaarde uniek en weergaloos zal zijn eens de E17 ondergronds zit!

### Voorstel 2:

Zijingang van het Technologiepark in de Tramstraat sluiten voor auto's & het autoverkeer van/naar het Technologiepark drastisch verminderen & het Technologiepark ontsluiten via de R4 door de E40 te overspannen

Het is de bedoeling dat (op termijn) de N60 - Oudenaardsesteenweg – Krijgslaan een secundaire invalsweg wordt naar het stadscentrum, terwijl dat nu nog een primaire invalsweg is. Wij menen dat het consequent zou zijn om een bescheidener toekomst voor de N60 ook expliciet door te trekken ten zuiden van de R4, namelijk vanaf de op-/afrit van de E17 in De Pinte. De realiteit is echter dat dit wordt belet door onder meer - en vooral - het Technologiepark. Van alle grote werklocaties in de Zuidelijke Mozaïek, is het Technologiepark in Zwijnaarde de enige die niet rechtstreeks aansluit op E40, E17 of R4. De omgeving van de Ghelamco-arena (Blue Towers en Ottergemsesteenweg-Zuid), de Coca-cola-site en de bedrijventerreinen Zwijnaarde I (Eiland), II (Domo/Alinso) en III (Klaartestraat) zijn reeds aangetakt op de R4, of er is een concreet engagement om de rechtstreekse ontsluiting van/naar de R4 in de toekomst te realiseren, waardoor (ooit) het verkeer van/naar de bedrijventerreinen wordt gescheiden van het lokaal bewonertransport. The Loop en UZ hebben een eigen op-/afrit naar respectievelijk de E40 (+ R4) en de E17. Bovendien worden deze sites door tram 1 en tram 4 tot "aan de voordeur" bediend. Wie zich met de wagen of vrachtwagen van of naar het Technologiepark verplaatst, moet nu altijd via de N60 (Ovonde / Grotesteenweg-noord | hoofdingang) en/of de N469 (Tramstraat | zijingang). Vermits het verkeer op de N60 en Ovonde naar de hoofdingang stil staat, zoekt het sluipverkeer een weg door de woonkernen van Zwijnaarde om de zijingang te bereiken. De stad en andere overheden (AWV, UGent) kennen het probleem, maar zijn nog niet tot een gezamenlijke visie (laat staan aanpak) gekomen om de verkeersknoop rond het Technologiepark te ontwarren.

Wij formuleren een aantal argumenten en voorstellen:

- Argument 1: AIRbezen onderzoek toont hoogste waarden fijn stof in Ovonde en Tramstraat
- Argument 2: RUP 148 is niet gefinaliseerd.
- Argument 3: Plan-MER procedure niet gefinaliseerd.
- Argument 4: Verwachte expansie van en rond het Technologiepark.
- Argument 5: Huidig overwicht van de auto in de modal split, dringende nood aan een modal shift.
- Argument 6: De zijingang aan de Tramstraat moet gesloten worden voor auto's.
- Argument 7: Differentiatie in de toegangen tot het Technologiepark.
- Argument 8: Ontsluiting via de R4 / oplossing door het insleuven en overspannen van de E40.

### 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 op 4 rijstroken (in beide richtingen). Wij vragen ingrepen zodat zwakke weggebruikers (voetgangers en fietsers) veiliger en vlotter de N60 kunnen oversteken.

Bovendien vragen wij 2 veilige oost-west hoofdfietsroutes dwars door Zwijnaarde:

1. Van Merelbeke (Adolphe della Faillelaan) - Joachim Schayckstraat – Prelaatsdreef - Dorpsstraat – Hutsepotstraat – onder de Grotesteenweg-Noord | Ovonde – naar het (nog aan te leggen) vrijliggend fietspad naast Don Bosco om aan te sluiten op het BFF (bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk) de Oude spoorwegbedding (= groenas 5).
2. Van groenas 4 (Schelde) – Zwartekobestraat – Hondelee – Zandvoordestraat – Eedstraat – Krekelstraat – onder de N60 – Klossestraat - om aan te sluiten op het BFF (bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk) de Oude spoorwegbedding (= groenas 5).

Tenslotte vragen wij een trage weg tussen de Krekelstraat, de Gebuurtestraat en de Hutsepotstraat, dwars door het bos / kasteelpark de Ghellinck.

-oOo-

Hoe gaat het nu verder?

- ✓ Meer informatie over de 12 bezwaren en 3 voorstellen, alsook de volledige ontwerp tekst van het bezwaarschrift vindt u op website <http://www.toekomstzwijnaarde.be>
- ✓ U kunt op elk moment reageren via mail naar [peter.provenier@gmail.com](mailto:peter.provenier@gmail.com) of via het contactformulier (onderaan) op de website.
- ✓ U kunt luisteren, tussen komen, vragen stellen en uw opmerkingen en voorstellen kenbaar maken op de vergadering van het Overlegplatform Zwijnaarde op 24/10/2017, om 20u, in het WZC Zonnebloem. Iedereen welkom, inschrijven is niet nodig!
- ✓ Na de vergadering van het Overlegplatform Zwijnaarde op 24/10/2017 zal het definitieve bezwaarschrift opgesteld worden, rekening houdend met de ontvangen reacties.
- ✓ Daarna nodigen wij elke Zwijnaardse inwoner uit (die dat wenst) om het bezwaarschrift mee te ondertekenen.
- ✓ Wenst u op de hoogte blijven en gecontacteerd worden om het bezwaarschrift te ondertekenen? Registreer u dan op de webstite of via mail (deel uw naam, voornaam, postadres en mailadres mee).
- ✓ Het bezwaarschrift (met daarbij de lijst met de ondertekenaars van het bezwaarschrift) wordt voor 29/11/2017 overgemaakt aan de GECORO, dit is de gemeentelijke commissie ruimtelijke ordening.