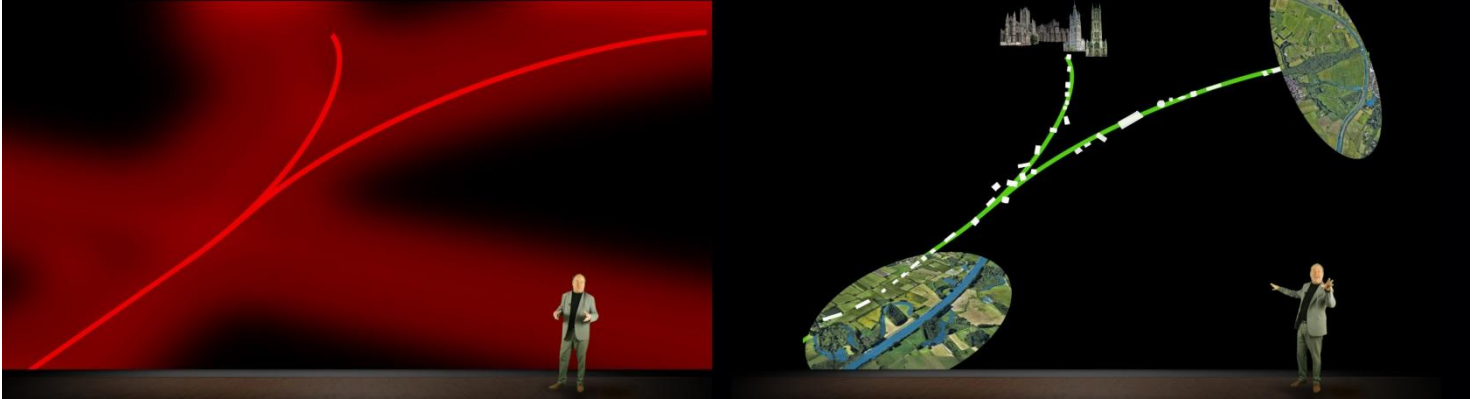


Quotes en citaten uit de film:

<https://vimeo.com/243364659>



Dirk Coopman:

- “Autostrades doorheen woongebied moeten ingetunneld worden. Elke straat die de autostrade kruiste of daartoe werd onderbroken, dient daar een plein of park te hebben omhuld door architectuur. Wijken worden opnieuw verbonden door het plaatsen van pleinen daar waar zich de autostrade bevond.”
- “Dankzij de historische vergissing om snelwegen doorheen woongebied aan te leggen komt er na ondertunneling belangrijk publiek domein ter beschikking variërend van natuurgebied tot sequensen van pleinen en parken.”
- “We kiezen geargumenteed voor een hedendaagse versie van hoog kwalitatieve stadspoleinen en stadsparken als bovengrondse invulling. Door de tunnel een lengte te geven van Zwijnaarde tot voorbij de Gentbrugse meersen eindigt deze serie aan pleinen en parken op twee grote natuurgebieden. Elke woning, elke straat wordt zo via deze serie aan pleinen en parken rechtstreeks verbonden met deze natuurgebieden. Deze dicht tegen de stad gelegen natuurgebieden vrijmaken dankzij een ondertunneling is dan ook een belangrijke opportuniteit voor de gehele regio.”
- “Bestaande autostrades kunnen in principe tijdens de werken blijven functioneren dankzij de nieuwste generatie tunnelboormachines welke met een diameter tot 17.4 m, boren onder bestaande constructies heen.”
- “Intunnellen van autostrades doorheen woonwijken is wereldwijd standaard geworden. “
- “Ondertunneling vanaf Zwijnaarde tot voorbij de Gentbrugse meersen biedt aan gans regio Gent extra voordelen. Beide uiteinden van Gent moeten gezien worden als een substantieel deel van een geheel. Door de tunnel een lengte te geven van Zwijnaarde tot voorbij de Gentbrugse meersen eindigt deze serie aan pleinen en parken op twee grote natuurgebieden. Elke woning, elke straat wordt zo via deze serie aan pleinen en parken rechtstreeks verbonden met deze natuurgebieden.”

- “Niet intunnellen van autostrades doorheen woonwijken is schadelijk voor de gezondheid. Krachtige filters garanderen immers reducties qua luchtverontreiniging van meer dan 80%.”
- “Autostrades hebben mee vorm gegeven aan Europa. Deze succesvolle vorming van de Europese ruimte bezit evenwel actueel een keerzijde. Overlast die bestaat uit lawaai, inflatie van de kwaliteit van de publieke ruimte, fijnstof, welnu deze dimensie doet zich op een dramatische wijze voor in het stedelijk gebied van stad Gent.”
- “Autostrades doorheen stedelijk gebied zijn schadelijk voor de gezondheid. In Gent hebben twintigduizend woningen rechtstreeks last van de vermelde autostrades.”
- “Schade berokkenen aan derden behoort een overheid niet toe, ook de Europese niet. Vandaar dan ook, wat eens nationaal was - onze autostrades - en ondertussen Europees erfgoed is geworden, dat dit nadeel wordt aangepakt bij middel van ondertunnellen waar autostrades woongebied kruisen.”
- “De vermelde autostrades hebben een ontoelaatbare negatieve impact op de woongebieden. Ze doorkruisen 5 km aan stedelijk gebied, twee natuurgebieden, passeren rakelings langs gevels en tuinen, overbruggen driemaal de Schelde, op en afrit eindigen zelfs pal op een groot centraal gelegen stadspark. Ontoelaatbaar vele straten, pleinen en parken worden overbrugd door de E17, vandaar dan ook dat minstens deze autostrade dient te worden ondertunneld.”
- “Intunnellen van stadsautostrades is geen utopie. Het is ondertussen een standaardprocedure geworden dit toe te passen daar waar autostrades stedelijk gebied doorkruisen. Zelfs een zogenaamd armer Europees land zoals Spanje heeft te Madrid recentelijk 56 km aan autostrades ingetunneld. Dit biedt dan ook heden 56 km aan hoogkwalitatief publiek domein. Dit is geen utopie, men onderneemt het overal. In Seoel heeft men een autostrade getransformeerd tot rivier. In Boston biedt de transformatie van een zestienbaansvak doorheen het centrum na ondertunneling een ongeziene meerwaarde. Ook in Hamburg werd een stadsautostrade geheel ingetunneld tot voordeel van het genieten van een nieuwe publieke ruimte. In Maastricht, een stad die reeds goed voorzien was van hoog kwalitatieve publieke ruimte heeft men in meer zopas een dubbele tunnel geopend waarbij het onderste deel dienstig is voor doorgaand verkeer en de bovenste tunnel voor lokaal verkeer. Dit alles met als doel de realisatie van aantrekkelijk bovengronds publiek domein.”
- “De meerwaarden bewijzen zich op vlak van levenskwaliteit, sociale samenhang en economie. “
- “Mensen wonen en werken in een gebouwde werkelijkheid en elke toename daarvan vereist meer hoogkwalitatieve publieke ruimte. Het intunnellen van autostrades die een stad doorkruisen levert deze mogelijkheid in overvloed aan.”
- “Woonuitbreidingsgebieden zijn er in overvloed eenmaal autostrades doorheen woongebied worden ingetunneld.”
- “Woonuitbreidingsgebieden in de stad bovenop ingetunnelde autostrades zijn vanzelfsprekend de beste plaats om woonuitbreidingsgebieden te voorzien. We zijn dan niet alleen af van die autostrades doorheen woongebied maar vooral situeren woonuitbreidingsgebieden zich in dat geval waar scholen en winkels aanwezig zijn waardoor de ecologische voetafdruk direct veel kleiner wordt dan woonuitbreidingsgebieden gesitueerd buiten de stad.”
-
- “Na ondertunneling is het absoluut aangewezen om niet zoals te Madrid te voorzien in de eenvoud van één continue groen park, maar series aan pleinen en parken te voorzien die op maat gemaakt worden van hun context en straten ver de woonkwaliteit opwaarderen. “

- “Waar nu straten stoppen of een tunnel hebben onder de autostrade, zijn pleinen of parken een goede oplossing om de binding tussen wijken te herstellen en om straten ademruimte te geven.”
- “Een publieke ruimte met een kwalitatieve architecturale omhulling verbindt mensen, elk plein is een zegen voor een stad, markten, terrasjes en spelende kinderen vind je er standaard. Architectuur verleent intimiteit aan een plein. Bomen staan goed op een plein maar met bomen alleen maak je geen plein daartoe heb je een architecturale omhulling nodig.”
- “Precies door de ondertunneling van de autostrades kunnen we in stedelijk gebied series en sequensen aan pleinen en parken aanleggen. Gelijktijdig biedt dit het antwoord op het dener maken van onze steden immers boven de ondertunneling kan - althans in stedelijk gebied - gebouwd worden. Vandaar dan ook dat ondertunneling, naast de opportuniteit tot het bekomen van twee grote gevrijwaarde natuurgebieden, we de opportuniteit naar voor schuiven van een seriële opeenvolging van pleinen en parken welke op de eerste plaats instaan voor het aanreiken van ademruimte aan alle belende straten en woningen.”
- “Wat kan gebeuren na ondertunneling is historisch en uniek. Immers nooit werd een dergelijke omvang aan publiek domein beschikbaar gesteld in een stedelijke context.”
- “De schaal en aard van de oplossingen dient divers te zijn immers elke context kent zijn beste oplossing. Netzoals de twee natuurgebieden, meer bepaald de Scheldevallei als de Gentbrugse meersen na ondertunneling tot hun recht zullen komen dient dit ook het geval te zijn voor elk onderdeel hoe klein of groot ook. Precies door een site in zijn context te begrijpen wordt het antwoord contextueel. Soms door volgzzaam uit de context het antwoord te laten vloeien maar evenzeer kan het opportuun zijn om elders het antwoord met de context te laten interfereren. “
- “Verbroken relaties tussen wijken en groen herstellen is één zaak, de opportuniteit om vanuit het centrum van Gent lineaire relaties tot aan de vermelde groengebieden voorzien voor voetgangers en fietsers is een andere opportuniteit.”
- “Het is van belang procedures op te starten met als doel om zowel voor het geheel als voor elk onderdeel gelijktijdig de beste keuze te vinden.”
- “Opportunities detecteren en deze vorm geven is wat te doen staat.”
- “ Het is onbegrijpelijk dat tot op heden de werken om autostrades doorheen woongebied in te tunnelen niet zijn gestart in het bijzonder omdat ze op alle domeinen van de samenleving winst aanleveren.”
- “Het intunnelen van autostrades kan dermate lucratief zijn dat historische schuldafbouw tot de mogelijkheden behoort, verder wachten is dan ook bewijs van politiek onvermogen en gezien de nadelen ronduit immoreel.”
- “De bevoegdheden van beslissers zijn dermate eng afgebakend dat het intunnelen van autostrades te groot is geworden voor hun stedelijke politiek tenzij we politici hetzij partijen verkiezen die zich weten te organiseren op hogere niveaus dan hun straat.”
- “De schaal van de oplossing wordt aangegeven door de schaal van de problematiek. Geluidschermen langs autostrades doorheen stedelijke woongebieden bewijzen de armoede op vlak van de relatie tussen inzicht en oplossing.”
- “De voorstellen op Zwijnaarde zijn onderdeel van een groter geheel. De ondertunneling dient daar te starten zodat de gehele Scheldevallei onderdeel wordt van Stad Gent.

Telkens een landweg of straat gecoupeerd werd door de autostrade, plaatsen we daar een plein of park, om zodoende de verbinding tussen de twee gescheiden delen kwalitatief te maximaliseren. Vanuit die pleinen worden bestaande landwegen landschappelijk versterkt met bomenrijen welke de toegang tot de Scheldevallei accentueren.”

- “Eén van die landwegen leidt naar een fietsersbrug over de Schelde precies daar waar zich aan beide zijden oude Scheldearmen bevinden. Aldus wordt een verbinding gemaakt met Merelbeke.”
- “Een serie pleinen en parken wisselen elkaar af. Soms staan de gebouwen te midden van de voormalige autostrade, soms staan ze waar zich het talud bevond. Zodoende worden lange zichtlijnen vermeden. Elk van deze publieke ruimten realiseert een sterke relatie tussen beide zijden van de ingetunnelde autostrade.”
- “De actuele overlast van de autostrade en de geringe relatie met de Scheldevallei wordt zo getransformeerd in haar tegendeel t.t.z. gemaximaliseerde verbinding tussen Gent en haar Scheldevallei precies door het aanreiken van een veelheid aan pleinen die instaan voor een geoptimaliseerde kwalitatieve verbinding.”
- “De bestaande brugstructuren van de kruising van de E 40 met de E17 worden gebruikt om een groene heuvel over dit kruispunt aan te leggen. Zo wordt de bijkomende ondertunneling van de E40 vermeden. De groene heuvel staat dan in voor de verbinding tussen Gent en de Scheldevallei. Zo verkrijgt regio Gent een directe en vlotte toegang tot de Scheldevallei en wordt Zwijnaarde ontdaan van haar gijzeling door autostrades.”
- “De as ‘Gentbrugse Meersen’ - ‘Scheldevallei’, te midden voorzien van tientallen pleinen en parken, wordt dan ook een bijzonder attractieve as te midden van Gent.”
- “Het kruispunt van Schelde en kanaal krijgt ‘waterfront architectuur’ voor bedrijven.”
- “Het technologiepark is een belangrijk deel van Zwijnaarde. Actueel vormt het technologiepark een eiland in Zwijnaarde. Nochtans werken daar een paar duizend mensen die allen pauzes nemen. Een sterkere verbinding tussen het Technologiepark en Zwijnaarde is tot voordeel van beiden. Daartoe voorzien we ter hoogte van een inkom twee gebouwen die samen een plein vormen. De materialiteit van het voetpad trekken we over de straat, niet om auto’s af te remmen wel om de pleinwerking te accentueren tot aan zijn overzijde waar we een bestaande straat autoluw maken om zodoende de relatie met het technologiepark te versterken.”
- “De gemiddelde prijs van een vergelijkbare driebaanstunnel in Madrid bedroeg 95 mio € / km. Een aangenomen prijsraming van 105 mio € per km om de stad-Gent-doorkruisende-autostrades in te tunnelen is dan ook een haalbare bouwkost.”
- “12 km ondertunnellen van het geheel aan autostrades vanaf Zevegem tot en met de Gentbrugse Meersen kost 2,7 miljard euro.”
- “Autostrades hebben mee vorm gegeven aan Europa. Ooit waren ze nationaal nu zijn ze letterlijk Europees erfgoed. Een voorttrekkersrol door Europa, staat of gewest ligt voor de hand. Autostrades doorheen stedelijk gebied intunnellen is voorwerp van ruime Europese ondersteuning via de Europese investeringsbank. In 2016 heeft de Europese investeringsbank 19.7 miljard euro aan infrastructuurprojecten gefinancierd. Het is dan ook vanzelfsprekend dat deze Europese ambitie dient geparticipeerd te worden door ontvankelijke projectvoorstellen.”
- “Realistische mogelijkheden aan inkomsten zijn de volgende:

Tolheffing, meerwaarde van de bestaande woningen en hun multiplicator effect, het tewerkstellingsvoordeel, creatie van waardevolle bouwgrond aan pleinen en parken, een gezondheidsvoordeel en de feitelijkheid dat een investering van de overheid leidt tot een investering elders. De film toont aan hoe deze inkomsten op één decennium instaan voor een return van 240 % van de investering. “

- “Een tolheffing van amper 1.33 € per wagen op basis van nummerplaatherkenning en een transponder achter de voorruit (en dus zonder enige barrière) kan reeds voldoende zijn om slechts 30 jaar als terugverdientijd te kennen. Gezien de duurzaamheid minstens 100 jaar bedraagt zijn de winsten aangetoond. Maar er is meer, meer bepaald gelijktijdige extra terugverdienmogelijkheden die dicht bij de bevolking komen zoals het multiplicatoreffect als gevolg van de meerwaarde van de woningen. Hoe dicht de woningen nabij de snelweg liggen hoe groter hun meerwaarde. Dit financieel verrassingseffect werkt straten ver voor duizenden woningen en biedt aanleiding tot bestedingen van de bekomen meerwaarde. Deze meerwaarde zal meervoudig circuleren in de reële economie. Dit multiplicatoreffect zet de meerwaarde van het onroerend goed om in circulerende cash ter waarde van minstens 1,4 miljard € waarop de staat veelvuldig BTW en taksen int. “
- “De creatie van waardevolle bouwgrond aan pleinen en parken levert 49% van de totale investering aan. In dit voorbeeld blijft zelfs 60 % publiek terrein, wat gelijk is aan de omvang van 101 voetbalvelden hier dan bestaand uit een sequentiële veelheid van vele pleinen en parken. “
- “Elke structuurvisie moet vertrekken van ideeën op schaal van de problematiek van autostrades doorheen hun stedelijk gebied. Elke beleidsvisie die dat niet doet is een maat voor niets. Erger nog: de kans dat een betere toekomst wordt afgeblokt is erg waarschijnlijk. Het is dan ook evident dat gezien de noodzakelijkheid en de vele voordelen van het laten intunnellen van snelwegen in stedelijk gebied, dat elke toekomstvisie op de stad deze beslissing vooropstelt. Een beleidsvisie die dat nalaat zal ernstige nadelen bestendigen. Tevens is een beleidsvisie die de hier aangeleverde premisses niet volgt hetzij uitstelt; duurder, ongezonder, verspilling van mogelijkheden en van levenskwaliteit van vele duizenden.”
- “De denkluheid welke circuleert en stelt dat als het groot is, en veel geld kost het niet kan en dat matigheid zoals steeds ook hier van toepassing zou zijn is mogelijks de reden van de aankomende historische vergissing waartegen dit betoog zich richt. De schaal van de problemen toont immers de schaal van de oplossing.”
- “Het ondertunnellen van de autostrades biedt een unieke oppervlakte geschikt voor pleinen en parken omhuld door de noodzakelijke woonuitbreidingsgebieden, waardoor een immense zone ontdaan wordt van de gekende ontoelaatbare overlast en het geheel straten ver getransformeerd wordt tot realisatie van een ideale plek om het wonen, werken en het leven vorm te geven.”
- “Dat de stad hierbij in zijn geheel er reeksen aan pleinen en parken bij krijgt die een sociale keten vormen welke aan beide zijden eindigen op een natuurgebied is wat hier dus gratis voor ligt. U dient hier slechts voor te kiezen. Aan U de keuze.”

Foto's uit de film in bijlage:

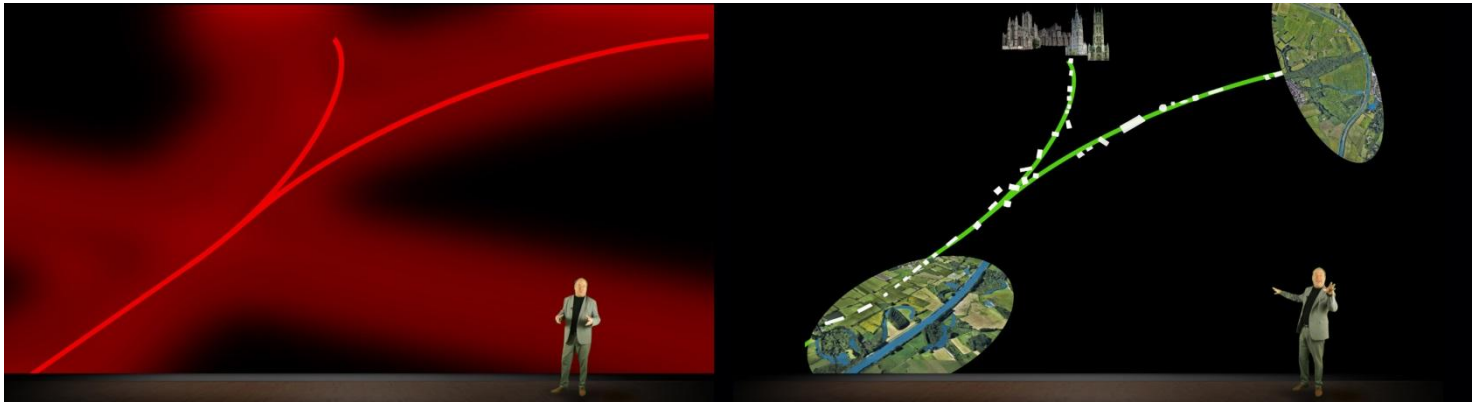


Foto dubbel

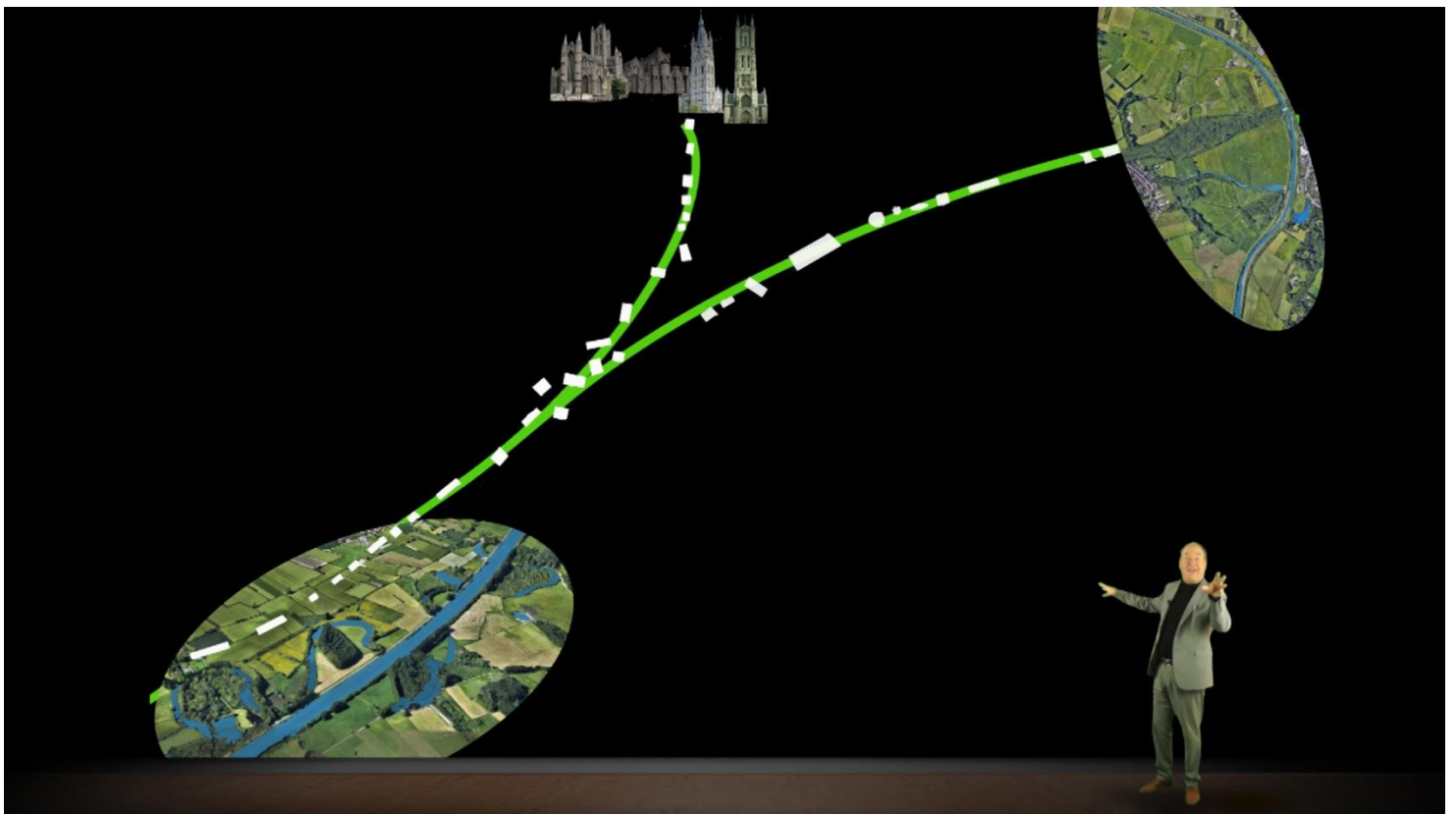


Foto 3



Foto 8

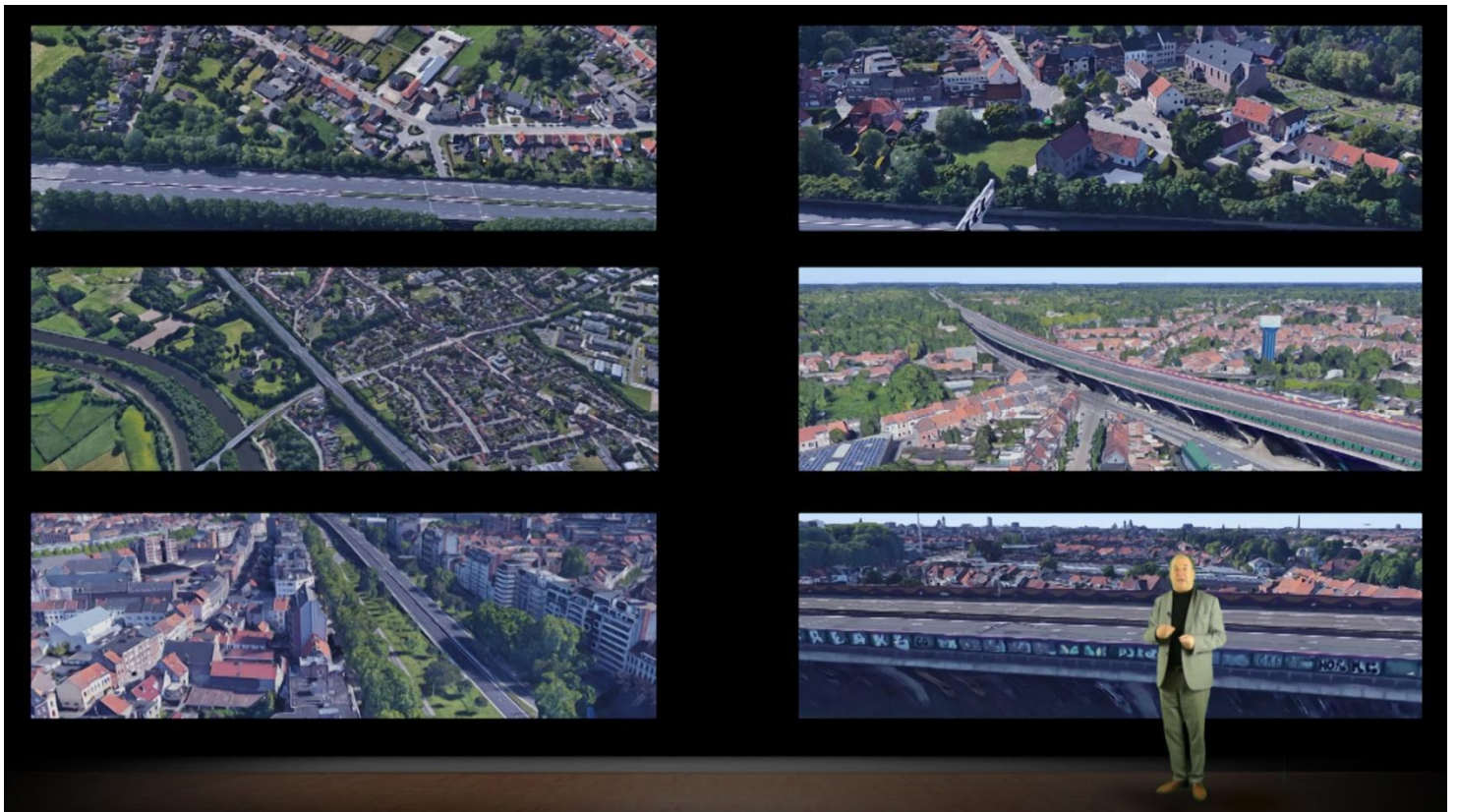


Foto 10

Rechtstreekse en onrechtstreekse Inkomsten

Totalling op basis van huurverplichtingsaanpak	aantal huurders per dag	huurpercentage	inkomst per dag	inkomst per jaar	op 4 jaar	op 10 jaar	op 20 jaar	op 30 jaar	Aantal totale kost
	200.000	1,33 %	266.000,00 €	97.500.000,00 €	386.244.000,00 €	975.000.000,00 €	1.546.180.000,00 €	2.115.370.000,00 €	1,47x/mr 100 % op 30 jaar
	200.000	2,00 %	400.000,00 €	146.000.000,00 €	584.000.000,00 €	1.460.000.000,00 €	2.340.000.000,00 €	3.240.000.000,00 €	2,17x/mr 100 % op 20 jaar
	200.000	3,00 %	600.000,00 €	218.000.000,00 €	872.000.000,00 €	2.180.000.000,00 €	3.540.000.000,00 €	4.920.000.000,00 €	3,17x/mr 100 % op 10 jaar
	200.000	6,00 %	1.200.000,00 €	436.000.000,00 €	1.744.000.000,00 €	4.360.000.000,00 €	7.120.000.000,00 €	9.760.000.000,00 €	3,47x/mr 100 % op 5 jaar

Microwaarde woningen welke nabij een plein of park komen te liggen (op naast autostrade)	aantal woningen per km	waardeverhoging	totale waardeverhoging (toename met aantal huurders)	waardeverhoging	Multiplikatiefactor (= uitgang waardeverhoging gedeeld door rijprijs: 300k/20k=15, 10k/1k=10, etc.)	totale opgevoerde waarde opbrengst op 10 jaar	Aandeel totale kost
500 m	100	2,00	200.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	10.000.000,00 €	
400 x 200 m	100	3,00	300.000,00 €	150.000,00 €	150.000,00 €	15.000.000,00 €	
300 x 200 m	100	3,75	375.000,00 €	187.500,00 €	187.500,00 €	18.750.000,00 €	
200 x 200 m	100	5,00	500.000,00 €	250.000,00 €	250.000,00 €	25.000.000,00 €	
Totaal	400	3,44	1.375.000,00 €	687.500,00 €	687.500,00 €	68.750.000,00 €	1,00x/mr 100 %

Tweevloerwoning waarde	Aantal jaren	verschil loonwaardeverhoging per maand	per jaar	aantal jaren	totale opbrengst	Deelname op verbreidingsaanpak	Aandeel totale kost
Verminderde waardeverhoging	6.000 Jobs	1200 €/maand	14.400,00	5	72.000,00 €	270.000.000,00 €	10,00%

Overeenkomstige bouwgrond gelopen van parken en plannen							Aandeel totale kost
Vrijgekomen oppervlakte	1.200.000,00 m2	aantal bouwlagen	Vloeroppervlakte	Vloeroppervlakte in m2	aandeel grondname	opbrengst grondwaarde	
Leefwoning	1,75	1	2.100.000,00 m2	2.100.000,00 m2	175.000,00 m2	1.050.000.000,00 €	
Middelwoonbouw	2,75	2	6.300.000,00 m2	6.300.000,00 m2	630.000,00 m2	3.150.000.000,00 €	
Woonzorg	3,75	3	4.500.000,00 m2	4.500.000,00 m2	450.000,00 m2	2.250.000.000,00 €	
Totaal			12.900.000,00 m2	12.900.000,00 m2	1.255.000,00 m2	6.450.000.000,00 €	1,00x/mr 100 %

Aandeel grondwaardeverhoging				Aandeel totale kost
aantal mensen	74.000,00	schade grondwaarde	1.480.000,00 €	1,99%

Aandeel return op investement	in van tijd opbrengst	Totaalbedrag
		1,00x/mr 100 %



Foto 15

Zie bijlagen