

**via**



| inleiding

# **Complex Project Viaduct Gentbrugge**



# Inleiding.

Op het moment dat we de verkenningsfase afronden, zijn de renovatiewerken aan het viaduct volop aan de gang. Bouwwerken van deze aard hebben regelmatig een onderhoudsbeurt nodig. Maar hoewel ze op korte termijn een verbetering brengen, kan niet rond de vraag: wat met de lange termijn? Dit voert ons langs vragen over de toekomst: hoe zullen we ons verplaatsen, welke rol moeten snelwegen vervullen, hoe willen we dat onze leefomgeving evolueert, welke impact tolereren we, ... En hoe past het Complex Project Viaduct Gentbrugge in dit toekomstbeeld?

Op weg naar een langetermijnvisie startte de Vlaamse Regering in 2019 de procedure Complexe Projecten op. De eerste fase, de verkenningsfase, omvat een uitgebreide analyse van het probleem, de omgeving en de belanghebbenden. Die moet leiden tot een heldere probleemstelling, projectdoelstellingen en een samenwerkingsstructuur. We leggen dus de fundamenten voor de langetermijnvisie zonder al uitspraken te doen over concrete scenario's. Om hiertoe te komen, gingen we de samenwerking aan met verschillende belanghebbenden die zich reeds betrokken toonden bij de toekomst van het viaduct, en boden ook ruimte voor anderen om zich aan te sluiten bij dit traject.

**BOEK 1  
INLEIDING**



**01  
PROCEDURE**

**BOEK 2  
POTENTIE-  
SCAN**

**02  
METHODE**

**BOEK 3  
VERKENNINGS-  
SCENARIO'S**

**03  
VIA  
SAMEN-  
WERKING**

**BOEK 4  
INZICHTEN-  
NOTA &  
PROCESNOTA**

**04  
VIA  
TIJDS-  
PERSPECTIEF**

**05  
LEXICON**

# Leeswijzer.

Voorliggend document vormt de inleiding tot de verkenningsfase en daarmee ook tot de rapporten die in deze fase tot stand kwamen. We vatten dit document aan met het kader en de context waarbinnen het Complex Project zich situeert, om vervolgens in te gaan op de gekozen procesaanpak, de procedure Complexe Projecten. We staan stil bij de finaliteit van de verkenningsfase en de aanpak waarmee probleemstelling, projectdoelstellingen en een samenwerkingsstructuur voor het Complex Project tot stand kwamen. Daarna gaan we in op de verschillende momenten waarop belanghebbenden met de opdrachtgevers en het studieteam in overleg gingen en hun reflecties deelden om te komen tot dit resultaat. Tot slot verduidelijken we in het Lexicon enkele termen die doorheen de documenten regelmatig terugkomen en vragen om enige verduidelijking voor wie voor het eerst in contact komt met de documenten.

De volledige verkenningsfase leidde uiteindelijk naast deze inleiding tot drie opeenvolgende rapporten, die hierna afzonderlijke kort worden toegelicht. In deze rapporten zijn ook de Via-katernen opgenomen. Deze Via-katernen focussen op bijkomende informatie of specifieke stappen in het verkenningsproces.

De Potentiescan, het tweede document, was een eerste kleine mijlpaal in het Complex Project. Het is het resultaat van een analyse van relevante projecten, ambities, visies en opinies op basis van desktopwerk en bilaterale gesprekken. De thematische lezing of analyse van dit materiaal leidde tot de formulering van een aantal verkenningsvragen voor de thema's mobiliteit, ruimte en proces. Voor alle verkenningsvragen formuleerden we ook aanknopingspunten voor de toekomstvisie: de kiemen voor transitie. Daarnaast tekenden zich ook gedeelde waarden en raakvlakken af tussen de thema's mobiliteit, ruimte en proces: de projectwaarden. In het derde document, de Verkenningsscenario's, wordt op basis van het materiaal uit de Potentiescan gewerkt met verkennend ontwerpend onderzoek, bedoeld om inzichten te verzamelen voor de toekomstvisie van het Complex Project.

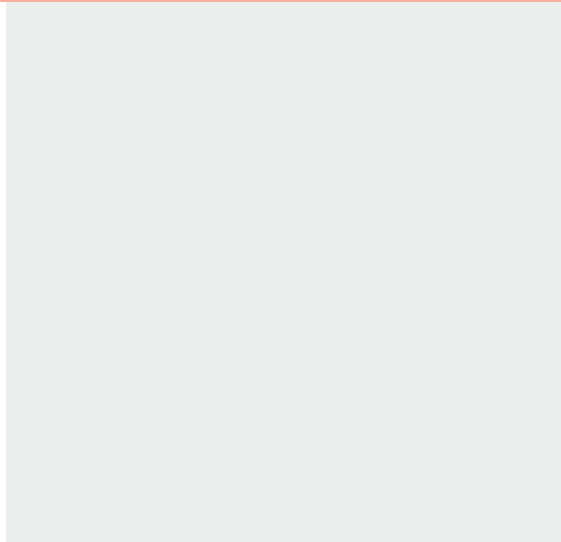
Verschillende verkenningsscenario's tonen de breedte van infrastructurele oplossingsmogelijkheden. Zij vormen het vertrekpunt voor een verkenning van de mogelijkheden op vlak van mobiliteit, landschap, leefbaarheid, financiële haalbaarheid en draagvlak. Door het intensieve proces met belanghebbenden kregen we ook zicht op welke mogelijke onderdelen van een toekomstig project mobilisatiekracht hebben, wat de kern van een gedragen en gezamenlijk project kan vormen en hoe dit alles inspeelt op grotere maatschappelijke trends. Al deze inzichten staan in dit document verzameld en leiden tot een geïntegreerde inzichtenmatrix.

Alle inzichten samen vormen de basis voor de opmaak van een vierde en laatste document: de Inzichtennota. Daarin worden de probleemstelling en projectdoelstellingen helder omschreven met als doel de Startbeslissing door de Vlaamse regering voor te bereiden. Bij dit document hoort ook de Procesnota waarin de samenwerkingsstructuur voor het Complex Project is uitgeschreven. Maar voor u in al het studiemateriaal duikt, nodigen we u graag uit om te starten bij het begin, de aanpak (procedure Complexe Projecten) en methode.



# Inhoudstafel.

00	<b>INLEIDING</b>	<b>5</b>
01	<b>PROCEDURE</b>	<b>10</b>
	De procedure Complexe Projecten	13
02	<b>METHODE</b>	<b>16</b>
	Methode verkenningfase	19
03	<b>VIA SAMENWERKING</b>	<b>22</b>
	via momenten	25
	via overleg	33
04	<b>VIA TIJDSPERSPECTIEF</b>	<b>38</b>
	Mobiliteit	41
	Economie	44
	Landschap	45
	Leefbaarheid	46
05	<b>LEXICON</b>	<b>48</b>



01

# Procedure



De procedure Complexe Projecten bestaat uit vier fases:

**de verkenningsfase**

**de onderzoeksfase**

**de uitwerkingsfase**

**de uitvoeringsfase**

De fases zijn gescheiden door drie beslissingsmomenten:

**de startbeslissing**

**de voorkeursbesluiten**

**het projectbesluit**

De eerste fase (verkenningfase) liep van januari 2020 tot en met januari 2021.

# De procedure Complexe Projecten.

## Wanneer is iets een Complex Project?

De procedure Complexe Projecten bestaat sinds 2014 en omschrijft een Complex Project als “een project van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang dat om een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces vraagt”. Niet elk moeilijk project valt dus onder de procedure Complexe Projecten. Het is de Vlaamse Regering die beslist of de procedure voor een bepaald project opgestart kan worden.

## Wat houdt de procesaanpak in?

### **Zes principes voor het proces**

De procesaanpak in de procedure Complexe Projecten is gericht op een efficiënt en kwaliteitsvol proces met aandacht voor zes cruciale principes:

- Open communicatie
- Participatie
- Maatwerk
- Oplossingsgerichte samenwerking
- Geïntegreerde aanpak
- Procesregie in handen van de belanghebbenden

### **Vier fases en drie beslismomenten**

De procedure Complexe Projecten omvat vier fases: de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. De overgang naar een volgende fase gebeurt na een beslissing van de de Vlaamse Regering. Er zijn dus drie beslismomenten: de startbeslissing, het voorkeursbesluit en het projectbesluit. Er zijn ook twee openbare onderzoeken voorzien, één ter voorbereiding van het voorkeursbesluit en één ter voorbereiding van het projectbesluit. Tijdens de vier fases worden alle belanghebbenden en het brede publiek betrokken.

Hierna volgt een korte beschrijving van elke fase en de bijhorende beslismomenten. Een gedetailleerd schematisch overzicht van de opeenvolgende processtappen kan u terugvinden op de website [www.complexeprojecten.be](http://www.complexeprojecten.be).

## Fase 1: verkenningsfase

Een project vertrekt vanuit een probleemstelling of opportuniteit. Het doel van de verkenningsfase is tweërlei. Enerzijds komt men tot een eenduidige probleemdefinitie en projectdoelstellingen die gedragen worden door zoveel mogelijk betrokkenen; anderzijds brengt men de grote lijnen van het proces in kaart. De doelstellingen van een Complex Project worden opgenomen in de startbeslissing, die het engagement inhoudt van één van de bevoegde overheden om een proces op te starten. Tijdens de verkenningsfase wordt een procesnota opgemaakt die een globale omschrijving van de analyse van betrokken actoren en belanghebbenden, het uitgestippelde participatie- en communicatietraject en de procesaanpak inhoudt. Mogelijk worden ook samenwerkingsovereenkomsten opgemaakt wanneer verschillende overheden of belanghebbenden betrokken zijn.

## Fase 2: onderzoeksfase

De onderzoeksfase van een Complex Project gaat van start als de startbeslissing, met een duidelijke projectdefinitie en -doelstellingen, is genomen. Het doel van de onderzoeksfase is om de beste oplossing te filteren uit een brede waaier van mogelijkheden. Daarvoor moeten de verschillende oplossingen op een geïntegreerde manier onderzocht en afgewogen worden.

De alternatievenonderzoeksnota wordt opgemaakt bij de start van de onderzoeksfase. Deze nota geeft een beschrijving van de doelstellingen en de geografische werkingssfeer van het complexe project en bepaalt de reikwijdte van het geïntegreerde onderzoek. De nota beschrijft welke alternatieven er mogelijk zijn en hoe de effecten van het complexe project zullen onderzocht worden. De alternatievenonderzoeksnota zorgt ervoor dat alle onderzoeken gelijktijdig kunnen starten met dezelfde informatie en basisgegevens. De alternatievenonderzoeksnota gaat ruimer dan het milieukundig onderzoek. Ook ruimtelijke en economische aspecten komen in deze fase reeds aan bod. De alternatievenonderzoeksnota geldt als kennisgeving waarop ingesproken kan worden. Op basis van het onderzoek worden alternatieven met mekaar vergeleken, om mede op basis van de overweging van alle adviezen en inspraak te komen tot één oplossing die het voorwerp zal uitmaken van het ontwerp van voorkeursbesluit.

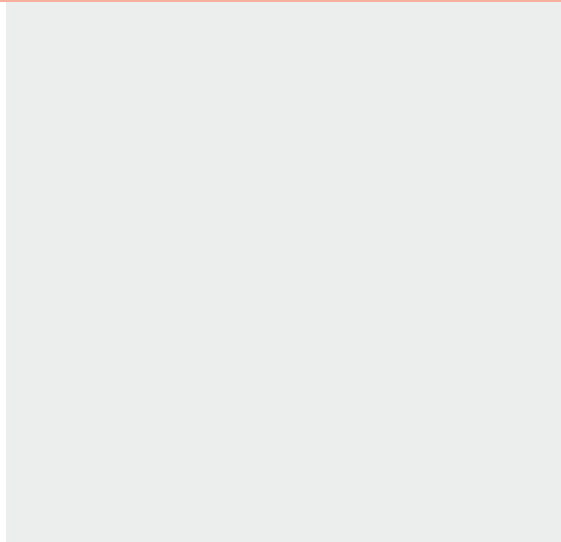
## Fase 3: uitwerkingsfase

De uitwerkingsfase van een Complex Project volgt op de goedkeuring van het voorkeursbesluit, dat één mogelijke oplossing naar voor schuift. Het doel van de uitwerkingsfase is om het voorkeursbesluit verder te concretiseren tot een realiseerbaar project en om de uitvoeringswijze te bepalen. Bij de start van de uitwerkingsfase wordt de projectonderzoeksnota opgemaakt. Deze nota beschrijft enerzijds het project en de flankerende maatregelen die opgenomen zijn in het voorkeursbesluit. Anderzijds bepaalt deze nota wat het geïntegreerd effectenonderzoek op projectniveau moet omvatten. Daar waar het onderzoek in de vorige fase zich eerder op een strategisch niveau afspeelde, zal de focus nu op het eigenlijke projectniveau liggen.

Het projectbesluit is een beslissing van de bevoegde overheid over het geïntegreerd geheel van vergunningen, machtigingen, het bestemmingsplan en het actieprogramma. Het projectbesluit omvat ook aspecten van beheer en monitoring.

## Fase 4: uitvoeringsfase

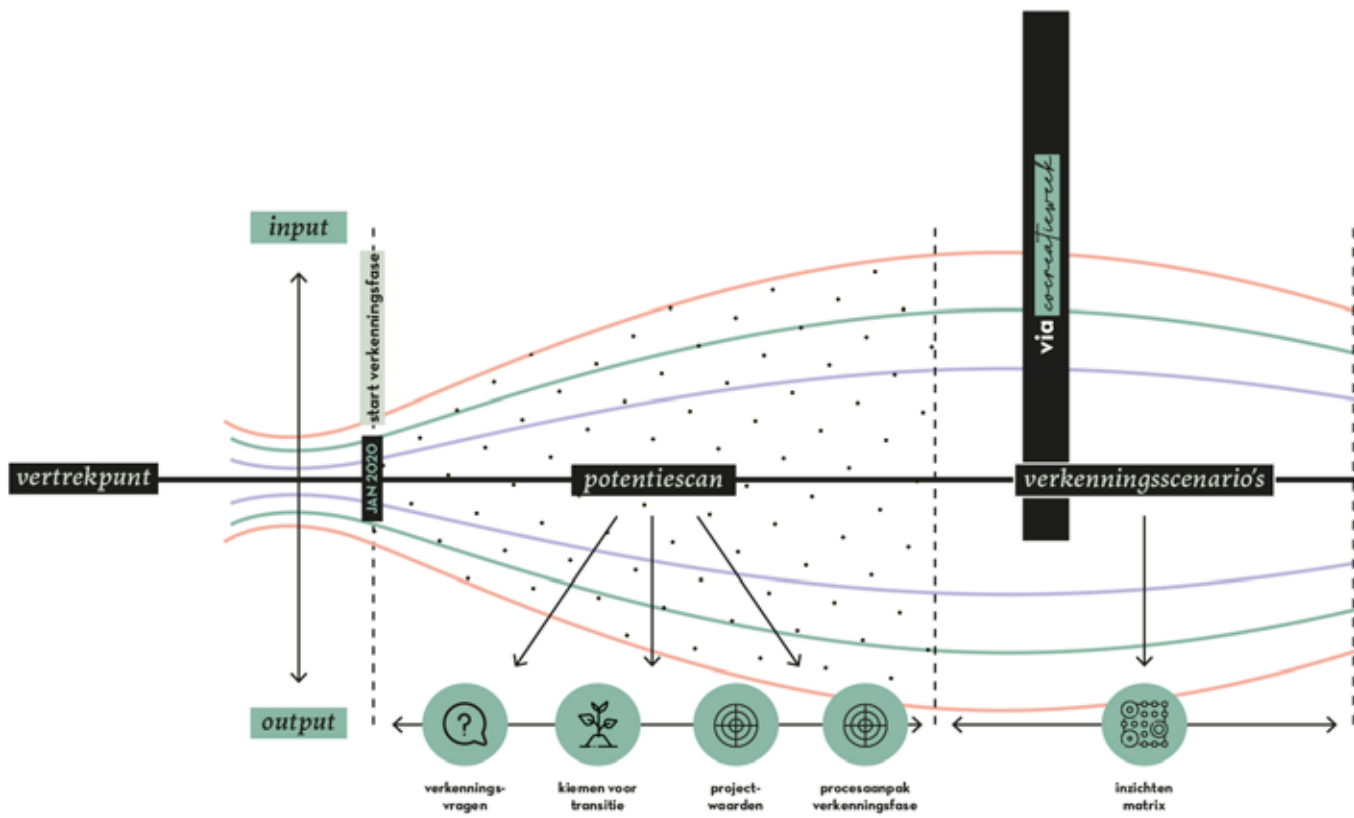
De uitvoeringsfase van een investeringsproject volgt op de goedkeuring van het projectbesluit. Het doel van de uitvoeringsfase is enerzijds om de werken zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. Anderzijds is het belangrijk om ook de nodige stappen inzake het beheer, de monitoring en de evaluatie van het project uit te voeren.

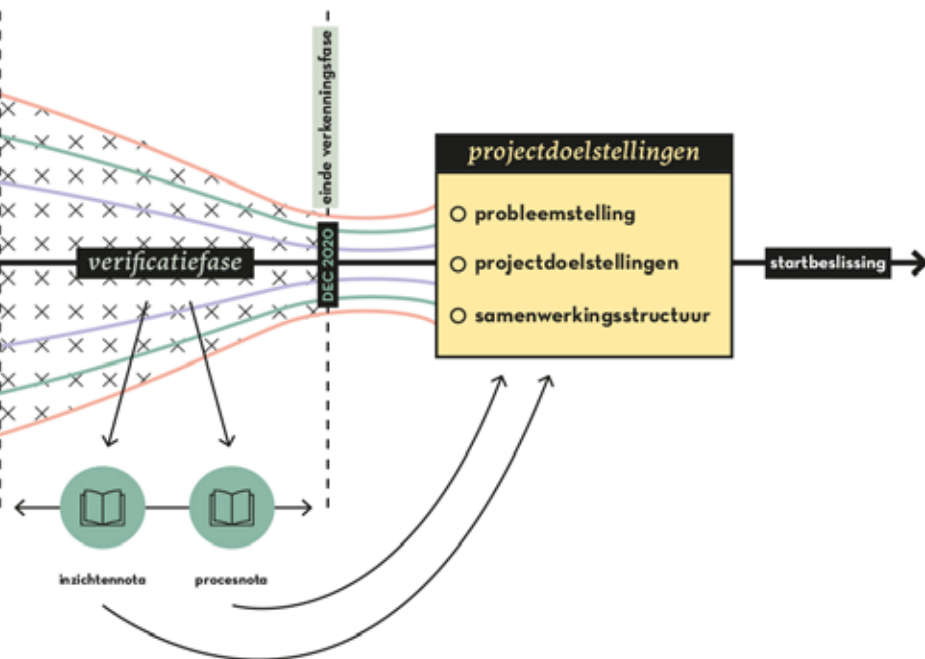




02

# Method





# Methode verkenningfase.

De verkenningfase bestaat uit drie stappen in een traject dat breed inzichten verzamelt:

- De Potentiescan
- De Verkenningsscenario's
- De verificatiefase

De dagelijkse opvolging van het onderzoek gebeurde door het Kernteam (K) waarvan volgende partijen deel uitmaken: het studieteam, de opdrachtgevers (De Werkenootschap en het Departement Omgeving) en de vertegenwoordigers van Stad Gent en de gemeenten Destelbergen, Melle en Merelbeke. Elke stap werd afgerond met een kritisch evaluatiemoment met belanghebbenden dat doorslaggevend was voor de volgende stap. Concreet ging het om een politiek en ambtelijke forum en een belanghebbendenoverleg.



## Stap 1: de potentiescan

De eerste stap bestond uit een grondig overzicht van de bestaande context. Dit leverde voldoende informatie op om over te gaan tot een eerste beschrijving van het Complex Project. Deze beschrijving bracht zowel het proces in kaart als de uitdagingen van het project op de verschillende thema's en schaalniveaus. Vanuit een thematische lezing zijn de potenties voor project en proces inzichtelijk gemaakt. verkenningsvragen leidden naar de eerste inzichten voor het Complex Project.

## Stap 2: de verkenningsscenario's

In stap twee zijn de verkenningsevragen vertaald in een ontwikkelingsstrategie. Vanuit de verzamelde kennis zijn interessante en diverse koppelingen gezocht in de vorm van verkennende scenario's. Door de mogelijkheden te verbeelden en technisch te onderzoeken, werd de probleemstelling op scherp gesteld.

De verkenningsscenario's zijn noch ontwerpen, noch uitgebalanceerde oplossingen. Het zijn infrastructurele oplossingsmogelijkheden of hypothesen om de verschillende verkeersstromen in het onderzoeksgebied af te wikkelen. Het doel van de verkenningsscenario's is maximaal inzichten (per thema) vergaren en deze te bundelen in de inzichtenmatrix. Het vertrekpunt is de scherpe probleemstelling en de kiemen voor transitie: de toekomst van de infrastructuur en de leefbaarheid.

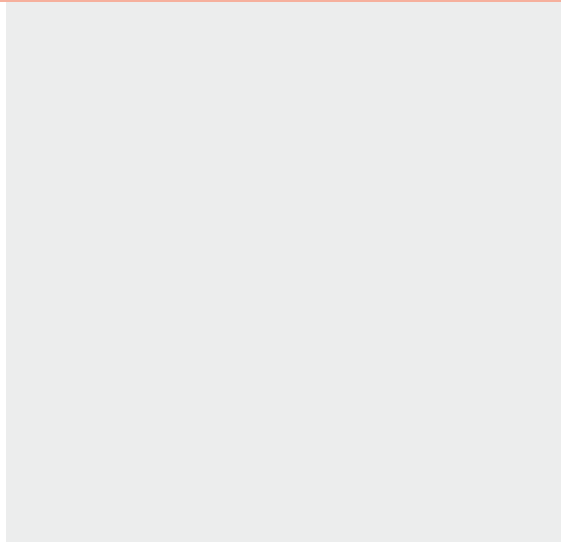
Deze stap resulteert in bouwstenen per thema, namelijk de constituerende elementen van de projectdoelstellingen. De bouwstenen zijn getest op de plekken, representatief voor de verscheidenheid aan type locaties, om deze en dus ook de projectdoelstellingen scherp te stellen.

De ontwikkelde scenario's zijn ook onderworpen aan een analyse van de maatschappelijke kosten en baten. Al deze inzichten werden gebundeld in een multicriteria-analyse of MCA die toelaat ook minder kwantificeerbare aspecten te bekijken.

## Stap 3: de verificatie

De verkenningsevragen zijn gesynthetiseerd in de verificatiefase. In deze fase zijn de in het proces vergaarde inzichten gebundeld in een nota en matrix. Dit is opgebouwd volgens een MCA methodiek, met een kwalitatieve en kwantitatieve beschrijving. De inzichtennota heeft een procesmatige pendant: de procesnota. De procesnota geeft aan hoe in het verdere projecttraject het proces gevoerd wordt, met duiding van de samenwerkingsstructuur.

De eindproducten van de verkenningsevragen zijn gebundeld in een inzichtennota en een procesnota: de probleemstelling, de project- en procesdoelstellingen en de samenwerkingsstructuur.



**03**

**via  
samenwerking**





# via momenten.

## Infomarkt renovatie Viaduct Gentbrugge

*16 december 2019*

**Doelgroep:** omwonenden - vrije inloop

**Aantal Deelnemers:** 400

**Vorm:** infomarkt

In het kader van de geplande renovatie van het viaduct van Gentbrugge organiseerde het Agentschap Wegen en Verkeer een infomarkt over de aard en de planning van de werkzaamheden. Deelnemers met vragen over de langetermijnvisie voor het viaduct konden terecht aan de infostand over het Complex Project Viaduct Gentbrugge. De informatie behandelde zowel de aard als de doelstellingen van de procedure, en de belangrijkste onderzoeksvragen voor de verkenningsfase.

## Startmoment

*16 januari 2020*

**Doelgroep:** diverse - op uitnodiging

**Aantal Deelnemers:** 40

**Vorm:** plenaire toelichting + werktafels

Voor de aftrap van de verkenningsfase organiseerden we een startmoment voor een diverse groep actoren die zich reeds actief profileren rond het Complex Project. Tijdens dit moment gaf het studieteam uitleg over de procedure en de projectaanpak. Na het plenaire deel kregen deelnemers de kans om via een doorschuifstelsel de onderzoeksvragen per thema, mobiliteit & infrastructuur, ruimte & leefbaarheid, proces & belanghebbenden, verder te verfijnen.

# Onderdumpsessie Stad Gent

30 januari 2020

**Deelnemers:** projectleiders en gebiedswerkers van de Stad Gent

**Doelgroep:** studieteam

**Vorm:** korte toelichting per project

Tijdens de onderdumpsessie kreeg het studieteam zicht op de verschillende lopende projecten bij de stad rond het viaduct of één van de thema's van ons onderzoek. Gebiedswerkers deelden ook hun terreinkennis over de omgeving rond het viaduct.

# Onderdumpsessie Veneco

18 februari 2020

**Deelnemers:** stafmedewerkers mobiliteit en ruimte bij Veneco

**Doelgroep:** studieteam

**Vorm:** vergadering

Het studieteam kreeg een toelichting van Veneco betreffende de relevante lopende projecten in de gemeenten Melle, Merelbeke en Destelbergen.

# Bilaterale gesprekken

**Doelgroep:** diverse – op uitnodiging

**Aantal deelnemers:** 18

**Vorm:** informele gesprekken

Een eerste verkenning in de diepte gebeurde aan de hand van bilaterale gesprekken met een selectie van belanghebbenden. De eerste doelstelling van de bilaterale gesprekken was zicht krijgen op de startpositie van deze actoren. De onderzoeksmatrix, met de verschillende thema's en schalen voor ons onderzoek, vormde de leidraad voor de gesprekken.

## **Overzicht bilaterale gesprekken**

**3 februari 2020**

Viadukaduk - *Burgerbeweging*

Aanwezigen: Hans Verbeeck, Bronislaw Gracz,  
Hendrik D'Haene

**3 februari 2020**

Gemeentebesturen - *Lokale politiek & administratie*

Aanwezigen: Elsie Sierens, Michael Vercruysse,  
Dirk De Maeseneer, Dirk Gistelinck, Tim Scheirs

**3 februari 2020**

Werkgroep Gentbrugse Meersen Natuurpunt -  
*Thematische actor*

Aanwezigen: Marnix Aerssens, Eva Naessens

**7 februari 2020**

De Lijn - *Bovenlokale administratie*

Aanwezigen: Caroline Maes, Liesbet Bockstael,  
Mindy Leroy

**7 februari 2020**

Geen2deR17 - *Burgerbeweging*

Aanwezigen: Magali De Vos, Valérie Bavre

**7 februari 2020**

Voor een beter Gent - *Burgerbeweging*

Aanwezigen: Dirk Coopman

**7 februari 2020**

Leefbaar Baarle - *Burgerbeweging*

Aanwezigen: Wim Van Cauwenberghe

**7 februari 2020**

Overlegplatform Zwijnaarde - *Burgerbeweging*

Aanwezigen: Peter Provenier, Lieven De Wilde

**11 februari 2020**

Provincie Oost-Vlaanderen - *Bovenlokale administratie*

Aanwezigen: Mark Cromheecke

**11 februari 2020**

Stad Gent - *Lokale politiek & administratie*

Aanwezigen: Filip Watteeuw, Ruben Haerens,  
Matthias Blondia

**11 februari 2020**

Gemeentebestuur Merelbeke - *Lokale politiek & administratie*

Aanwezigen: Filip Thienpont, Marloes Cattersel,  
Tim Scheirs

**14 februari 2020**

MOW - *Bovenlokale administratie*

Aanwezigen: Hannelore Deblaere, Katia Rottiers

**20 februari 2020**

GMF - *Thematische actor*

Aanwezigen: Steven Geirnaert

**24 februari 2020**

Bouwmeesters - *Thematische actor*

Aanwezigen: Leo Van Broeck, Peter Vanden  
Abeele

**27 februari 2020**

AWV - *Bovenlokale administratie*

Aanwezigen: Vladimir Kostadinov, Lucie Pertry,  
Jan Vanlokeren

**2 maart 2020**

North Sea Port - *Thematische actor*

Aanwezigen: Marijke Devreese

**2 maart 2020**

OVK - *Bovenlokale administratie*

Aanwezigen: Joachim Declerck, Charlotte Rosseel

**17 maart 2020**

VOKA Oost-Vlaanderen - *Thematische actor*

Aanwezigen: Stefan Derluyn

# via terreinverkenning

*maart 2020*

**Doelgroep:** betrokken belanghebbenden

**Vorm:** interactieve pdf

Terreinverkenning bij aanvang van verkenningfase langs betekenisvolle plekken voor het Complex Project Viaduct Gentbrugge. Wij vroegen hiervoor aan burgerbewegingen, professionele actoren, lokale experts en (lokale) overheden om vanuit hun gebiedskennis plekken aan te brengen die volgens hen van belang zijn om inzicht te krijgen in het Complex Project. Omwille van covid-19 resulteerde de bustour in een virtuele terreinverkenning.

## Belanghebbendenoverleg I

*29 mei 2020*

**Doelgroep:** betrokken belanghebbenden

**Aantal deelnemers:** 32 + kernteam

**Vorm:** online overlegmoment

Eerste overlegmoment met de brede groep aan betrokken belanghebbenden. Onderwerp van het overleg was de toelichting bij de procesnota van de verkenningfase, met focus op de samenwerkingsstructuur.

## Belanghebbendenoverleg II

*22 juni 2020*

**Doelgroep:** burgerbewegingen en middenveld

**Aantal deelnemers:** 6 + studieteam

**Vorm:** inloopsessie

Beknopte tentoonstelling van synthesemateriaal van de nota aan het einde van de eerste stap van de verkenningfase: de potentiescan. Bezoekers hadden de mogelijkheid vragen te stellen aan het studieteam. Informatief moment ter voorbereiding van het Belanghebbendenoverleg III over de Potentiescan.

# Belanghebbendenoverleg III

25 juni 2020

**Doelgroep:** betrokken belanghebbenden

**Aantal deelnemers:** 17 + kernteam

**Vorm:** online overlegmoment

Reflectiemoment aan einde van stap 1 van de verkenningsfase ter bespreking van de Potentiescan.

# Belanghebbendenoverleg IV

8 juli 2020

**Doelgroep:** betrokken belanghebbenden

**Aantal deelnemers:** 23 + kernteam

**Vorm:** fysieke werksessie met werktafels

Eerste werksessie met de brede groep van belanghebbenden. Aan de hand van benchmarkprojecten werden projectwaarden voor het Complex Project besproken. Daarnaast werd er input verzameld voor ruimte & leefbaarheid en mobiliteit & infrastructuur ter voorbereiding van de verkenningsscenario's.

# via zomerse inspiratie

juli 2020

**Doelgroep:** betrokken belanghebbenden

**Vorm:** interactieve pdf

Invulbaar boekje met benchmarkprojecten, bedoeld om input te verzamelen om de waardencirkel met projectwaarden verder vorm te geven.

# Belanghebbendenoverleg V

28 augustus 2020

**Doelgroep:** betrokken belanghebbenden

**Aantal deelnemers:** 16

**Vorm:** fysieke werksessie met werktafels

De werksessie spitste zich toe op de verdere voorbereiding van de verkenningsscenario's. Hierbij werd de rol van de verkenningsscenario's binnen de verkenningfase toegelicht, evenals de maximale insteken van waaruit we de verkenningsscenario's benaderen, vanuit de thema's ruimte & leefbaarheid en mobiliteit & infrastructuur. Daarnaast werden ook vragen en opgaven voor verder onderzoek geformuleerd.

## Studentenopdracht

1-18 oktober

**Doelgroep:** omwonenden en passanten van de betekenisvolle plekken uit de terreinverkenning

**Aantal deelnemers:** +/-600 respondenten

**Vorm:** vindplaatsgerichte bevraging

Voorafgaand aan de cocreatieweek gingen 250 studenten uit de opleiding Sociaal Werk van de Artevelde Hogeschool Gent op pad. Zij bevroegen omwonenden en passanten van de betekenisvolle plekken over de projectwaarden die zij belangrijk vinden voor het toekomstige Complex Project.

## via cocreatieweek

18 tot 23 oktober 2020

**Doelgroep:** betrokken belanghebbenden en brede publiek

**Aantal deelnemers:** 64 + kernteam

**Vorm:** online werksessies, expertensessies, infomomenten, ...

Tijdens de via cocreatieweek werden een aantal momenten georganiseerd in functie van het verbreden van de inzichten rond de verkenningsscenario's - om zo de projectdoelstellingen verder vorm te kunnen geven -, van het verdiepen van de kennis over een aantal thema's met relevantie voor het Complex Project, en van het verbreden van de betrokkenheid.

## Overzicht momenten via cocreatieweek

18 oktober 2020

Kick-Off

Vanaf 18 oktober 2020

via fietsroute

19 oktober 2020

Belanghebbendenoverleg VI

19 tot 22 oktober 2020

via expertise en via labo

Infrastructuur in brede zin

Leefbaarheid en

bereikbaarheid

Economische en sociale

duurzaamheid

Procesaanpak en quick

wins

19 oktober 2020

via café

23 oktober 2020

Belanghebbendenoverleg VII

**via cocreatieweek**

**18 tot 23 oktober 2020**  
Vind ons in het Dienstencentrum Gentbrugge of volg online!  
viadewebhuis.be/via\_momenten/viacreatieweek

**DOORLOPEND**

**VIAFIETSROUTE**  
Ga met de fiets op pad en ontdek **belanghebbenden** in de wijde omgeving van het Viaduct langs de 'ViaFietroute'!

**#viatoekomst**  
Volg ons op facebook @viacreatieweek en post uw foto's en mening via de hashtag #viatoekomst.

**ZONDAG 18**

11:30 - 13:30 **KICK-OFF VIACOCREATIE**  
De Kick-off wordt gehouden op de fietsroute langs de 'ViaFietroute' van het Viaduct naar de omgeving van het Viaduct. Het doel is om de belanghebbenden te ontmoeten en de samenwerking te starten.

VANAF 13:30 **KICK-OFF VIAFIETSROUTE**  
De Kick-off wordt gehouden op de fietsroute langs de 'ViaFietroute' van het Viaduct naar de omgeving van het Viaduct. Het doel is om de belanghebbenden te ontmoeten en de samenwerking te starten.

**MAANDAG 19**

9:30 - 12:00 **BELANGHEBBENDENOVERLEG**  
WERKSESSE  
Belanghebbendenoverleg met de belanghebbenden van de omgeving van het Viaduct. Het doel is om de samenwerking te starten.

12:00 - 14:00 **VIAEXPERTISE**  
KENNISSESSE  
VIAEXPERTISE: Een workshop waarin de belanghebbenden hun expertise delen met de andere belanghebbenden.

14:00 - 16:00 **VIALABO**  
KENNISLABORATORIUM  
VIALABO: Een workshop waarin de belanghebbenden hun ideeën uitwerken en de samenwerking starten.

17:00 - 20:00 **VIAKIOSK**  
SPEELLIJN  
VIAKIOSK: Een interactieve kiosk waarin de belanghebbenden hun mening kunnen geven over de samenwerking.

**DINSDAG 20**

9:00 - 12:00 **KERNTTEAM**  
WERKSESSE  
KERNTTEAM: Een workshop waarin de belanghebbenden hun kernteam vormen en de samenwerking starten.

12:00 - 14:00 **VIAEXPERTISE**  
KENNISSESSE  
VIAEXPERTISE: Een workshop waarin de belanghebbenden hun expertise delen met de andere belanghebbenden.

14:00 - 16:00 **VIALABO**  
KENNISLABORATORIUM  
VIALABO: Een workshop waarin de belanghebbenden hun ideeën uitwerken en de samenwerking starten.

16:00 - 17:00 **WERKGROEP PROCES**  
WERKSESSE  
WERKGROEP PROCES: Een workshop waarin de belanghebbenden hun proces uitwerken en de samenwerking starten.

18:00 - 20:00 **VIACAFÉ**  
ONDERHOORSESSESSE  
VIACAFÉ: Een workshop waarin de belanghebbenden hun mening kunnen geven over de samenwerking.

**WOENSDAG 21**

9:30 - 12:00 **BELANGHEBBENDENOVERLEG**  
WERKSESSE  
Belanghebbendenoverleg met de belanghebbenden van de omgeving van het Viaduct. Het doel is om de samenwerking te starten.

12:00 - 14:00 **VIAEXPERTISE**  
KENNISSESSE  
VIAEXPERTISE: Een workshop waarin de belanghebbenden hun expertise delen met de andere belanghebbenden.

14:00 - 16:00 **VIALABO**  
KENNISLABORATORIUM  
VIALABO: Een workshop waarin de belanghebbenden hun ideeën uitwerken en de samenwerking starten.

17:00 - 20:00 **VIAKIOSK**  
SPEELLIJN  
VIAKIOSK: Een interactieve kiosk waarin de belanghebbenden hun mening kunnen geven over de samenwerking.

**DONDERDAG 22**

12:00 - 14:00 **VIAEXPERTISE**  
KENNISSESSE  
VIAEXPERTISE: Een workshop waarin de belanghebbenden hun expertise delen met de andere belanghebbenden.

14:00 - 16:00 **VIALABO**  
KENNISLABORATORIUM  
VIALABO: Een workshop waarin de belanghebbenden hun ideeën uitwerken en de samenwerking starten.

**VRIJDAG 23**

9:00 - 12:00 **KERNTTEAM**  
REFLECTIECHENING  
KERNTTEAM: Een workshop waarin de belanghebbenden hun kernteam vormen en de samenwerking starten.

10:00 - 12:00 **POLITIEK FORUM**  
REFLECTIECHENING  
POLITIEK FORUM: Een workshop waarin de belanghebbenden hun mening kunnen geven over de samenwerking.

14:00 - 16:00 **BELANGHEBBENDENOVERLEG**  
REFLECTIECHENING  
Belanghebbendenoverleg met de belanghebbenden van de omgeving van het Viaduct. Het doel is om de samenwerking te starten.

18:00 - 20:00 **VIACAFÉ**  
ONDERHOORSESSESSE  
VIACAFÉ: Een workshop waarin de belanghebbenden hun mening kunnen geven over de samenwerking.

**LEGENDE**

○ | △ | □  
informatie | participatie | cocreatie

🏠 | 🌱 | 📄  
binnen | buiten | digitaal

● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ●  
indirecte uitkomst | indirecte uitkomst (gericht aan betrokkenen) | enkel op uitnodiging

👤 | 🗣️  
voorlopige reactie om de af te nemen aan deze sessie

VIACOCREATIEWEEK | COMPLEX PROJECT VIADUCT GENTBRUGGE | 18 TOT 23 OKTOBER 2020





# via overleg.

## Kernteam

*Wekelijks of tweewekelijks*

### **Deelnemers:**

#### **Voor de opdrachtgever:**

- Frank Van den Eeckhaut (projectleider DWV)
- Brigitte Lossy (stakeholdermanagement DWV)
- Marijn Struyf (communicatie DWV)
- Jeroen Visser (Projectopvolging Dep. Omgeving)

#### **Voor de gemeenten:**

- Tim Scheirs - Veneco (projectopvolging)
- Steven Hoornaert - Veneco (vervanger)

#### **Voor de Stad Gent:**

- Matthias Blondia (projectopvolging)

#### **Voor het studieteam:**

- Guy Bourdet (projectmanager)
- Dieter Leysen (ruimte & leefbaarheid)
- Karolien Van Dyck (proces & belanghebbenden)

# Expertenpanel II

9 oktober 2020

## Deelnemers:

### De experts:

- Philipp Rode, LSE
- Nikol Dietz, H+N+S
- Luca Guala, Mobility in Chain

### Voor de opdrachtgever:

- Frank Van den Eeckhaut (projectleider DWV)
- Brigitte Lossy (stakeholdermanagement DWV)
- Jeroen Vissers (Projectopvolging Dep. Omgeving)

### Voor de gemeenten:

- Tim Scheirs - Veneco (projectopvolging)
- Steven Hoornaert - Veneco (projectopvolging)

### Voor de Stad Gent:

- Matthias Blondia (projectopvolging)

### Voor het studieteam:

- Guy Bourdet (projectmanager)
- Daniela D'Oosterlinck (projectmanager)
- Bart Logist (mobiliteit & infrastructuur)
- Kim Proost (mobiliteit & infrastructuur)
- Dieter Leyssen (ruimte & leefbaarheid)
- Kevin Westerveld (ruimte & leefbaarheid)
- Harold Vermeiren (ruimte & leefbaarheid)
- Karolien Van Dyck (proces & belanghebbenden)
- Alice Devenyns (proces & belanghebbenden)
- Johan Gauderis (MCA)

# Ambtelijk Forum

16 juni 2020

Reflectiemoment aan einde van stap 1 van de verkenningsfase ter bespreking van de Potentiescan.

## **Deelnemers: Opdrachtgevers, Studieteam**

### **Voor de gemeenten:**

- Tim Scheirs - Veneco (projectopvolging)
- Steven Hoornaert - Veneco (projectopvolging)
- Marloes Cattersel, Gemeente Merelbeke
- Sebastiaan De Wilde, Gemeente Destelbergen
- Steven Van De Vijver, Gemeente Melle
- Tom Elegeert, Gemeente Destelbergen

### **Voor de Stad Gent:**

- Matthias Blondia (projectopvolging)
- Bruno Minnebo
- Fien Matthys

### **Voor de Provincie**

- Charlotte Rosseel, Provincie Oost-Vlaanderen
- Ignaas Claeys

### **Voor de Vlaamse Overheid**

- Ignaas Claeys, Departement Omgeving
- Katia Rottiers, Departement MOW
- Vladimir Kostadinov, AWV

# Politiek Forum I

19 juni 2020

Reflectiemoment aan einde van stap 1 van de verkenningfase ter bespreking van de Potentiescan.

## Deelnemers: Opdrachtgevers, Studieteam

### Voor de gemeenten:

- Tim Scheirs - Veneco (projectopvolging)
- Steven Hoornaert - Veneco (projectopvolging)
- Dirk De Maeseneer, Gemeente Melle (burgemeester)
- Dirk Gistelinck, Gemeente Melle (schepen)
- Elsie Sierens, Gemeente Destelbergen (burgemeester)
- Filip Thienpont, Gemeente Merelbeke (burgemeester)
- Michaël Vercruyssen, Gemeente Destelbergen (schepen)

### Voor de Stad Gent:

- Matthias Blondia (projectopvolging)
- Ann Plas (kabinet Watteeuw)
- Filip Watteeuw (schepen)

# Politiek Forum II

23 oktober 2020

Reflectiemoment tijdens de via cocreatieweek ter reflectie op de inzichten verzameld rond de verkenningsscenario's.

## Deelnemers: Opdrachtgevers, Studieteam

### Voor de gemeenten:

- Tim Scheirs - Veneco (projectopvolging)
- Steven Hoornaert - Veneco (projectopvolging)
- Dirk De Maeseneer, Gemeente Melle (burgemeester)
- Elsie Sierens, Gemeente Destelbergen (burgemeester)
- Filip Thienpont, Gemeente Merelbeke (burgemeester)

### Voor de Stad Gent:

- Matthias Blondia (projectopvolging)
- Filip Watteeuw (schepen)

# Werkgroep proces

30 september, 14 en 20 oktober, 10 en 24 november 2020

Werkgroep ter voorbereiding en begeleiding van de via cocreatieweek en ter reflectie op de samenwerkingsstructuur en de procesnota.

## **Deelnemers:**

### **Voor de opdrachtgever:**

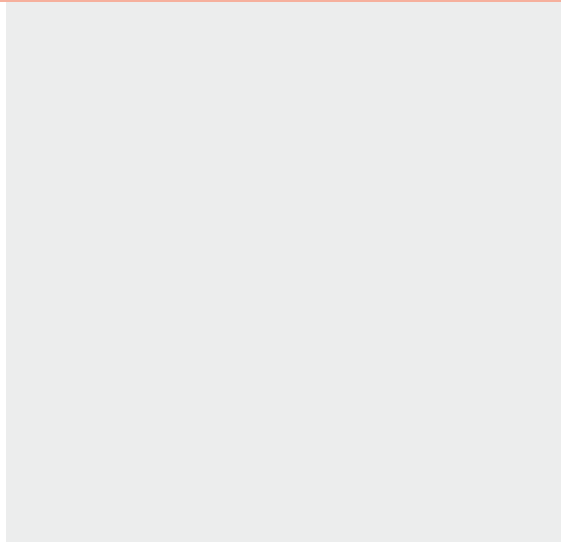
- Brigitte Lossy (stakeholdermanagement DWV)
- Jeroen Vissers (Projectopvolging Dep. Omgeving)

### **Voor Ademruimte**

- Dirk Coopman, Voor een Beter Gent
- Hans Verbeeck, Viadukaduk
- Peter Provenier, Overlegplatform Zwijnaarde
- Magali De Vos, Geen2deR17
- Valérie Bavre, Geen2deR17

### **Voor het studieteam:**

- Karolien Van Dyck (proces en belanghebbenden)
- Alice Devenyns (proces en belanghebbenden)
- Guy Bourdet (projectmanager)
- Dieter Leyssen (ruimte en leefbaarheid)



04

**via  
tijdspectief**

# via tijdsperspectief.

**Modal shift,  
multimodaliteit,  
synromodaliteit  
en combi-  
modaliteit**

*Doordat onze stadscentra minder bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer zijn, is de nood aan multimodaliteit groter.*

**Mobiliteit**

Voor het personenvervoer betekent dit een overstap van de privé personenwagen naar het openbaar vervoer, de fiets, de deelwagen, enz. Bij het goederenvervoer gaat het om de overstap van vervoer per vrachtwagen naar transport per spoor of water. Deze **modal shift** is reeds ingezet, maar zal in de toekomst nog sterker worden. Het wegennet loopt immers tegen haar maximumcapaciteit aan en de negatieve effecten ervan wegen te zwaar door.

**Multimodaliteit** wordt dikwijls onder de noemer van modal shift geplaatst maar betekent eigenlijk het combineren van verschillende verkeersmodi binnen één verplaatsing. Hierbij gaat men op zoek naar het meest geschikte vervoersmiddel per deeltraject van de verplaatsing.

Een voorbeeld bij personenvervoer is: met de privéwage naar het station rijden, de trein nemen naar een station die dicht bij de bestemming ligt, om dan de laatste kilometer tot aan de bestemming per deelfiets af te leggen.

Bij goederenvervoer kan er bijvoorbeeld een container met de vrachtwagen naar een overslagplaats aan het water gebracht worden. Vandaar gaat het per schip naar de dichtste overslagplaats bij de bestemming om vervolgens terug op een vrachtwagen geplaatst te worden.

Multimodaliteit is geen nieuw gegeven. Technologische ontwikkelingen maken het wel makkelijker om de keten van verschillende modi binnen één verplaatsing te organiseren. Deze aaneenschakeling van op elkaar afgestemde vervoersmiddelen, wordt daarom ook wel **synchromodaliteit** voor goederenvervoer en **combimodaliteit** voor personenvervoer genoemd.

Doordat onze stadscentra minder bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer zijn, is de nood aan multimodaliteit groter.



## Deelmobiliteit en deel-economie

*De verschuiving van privébezit naar gedeelde voertuigen heeft een aanzienlijke impact op ons vervoerssysteem.*

### Mobiliteit

Onder **deelmobiliteit** verstaan we het huren van een voertuig voor een kortere periode. Het betreft deelsystemen voor auto's (Cambio, Poppy, enz.), fietsen (Bluebike, Uberbikes, ...) en steps (Lime, Bird,...). Deze zijn zowel elektrisch als traditioneel. Hieronder onderscheiden we 2 verschillende types. Bij het ene heeft het voertuig een vaste standplaats en moet het voertuig op het einde van het gebruik teruggebracht worden naar een standplaats. Het andere type is waar de voertuigen free-floating zijn. Dit betekent dat de voertuigen geen vaste plaats hebben en vrij opgepikt en achtergelaten kunnen worden.

Door de technologische evoluties wordt deelmobiliteit veel gemakkelijker in gebruik. Voor de free-floating systemen is technologie een basisvoorwaarde om werkbaar te zijn. Mede door het gebruikersgemak en de populariteit van andere vormen van de deeleconomie (vb AirBnB) stijgt het gebruik van dergelijke deelsystemen.

Een andere vorm van deelmobiliteit zijn carsharing concepten zoals Uber. De mix van een op deeleconomie gebaseerde en sterk technologisch gedreven taxidienst, kent een enorme populariteit.

De verschuiving van privébezit naar gedeelde voertuigen heeft een aanzienlijke impact op ons vervoerssysteem. Vooral bij wagens zien we dat er veel minder infrastructuur nodig is. Eén deelauto betekent een reductie van de parkeerdruk 3 tot 5 auto's. Het aantal gereden kilometers daalt met 15 tot 20 procent.

## Mobility as a Service (MaaS)

*Er zijn al talrijke initiatieven maar het is nog even wachten op een wijdverspreid totaal geïntegreerd en flexibel systeem.*

**Mobiliteit**

**Mobility as a Service** of kortweg **MaaS** is de technologische oplossing (apps en smartphone), waarbij de beste optie voor trajecten wordt gegeven en alles in één plaats kan afgehandeld worden. Het is meer dan de verplaatsing alleen. Het is eveneens een combinatie van diensten: advies, informatie, ticketing en betaling. De betaling gebeurt eerder per tijdseenheid of kilometer en minder per gebruikt vervoermiddel.

Het platform is de brug tussen de mobiliteitsvraag (de reiziger of gebruiker) en het mobiliteitsaanbod (de vervoerder). Het is een onmisbaar element voor onder andere deelmobiliteit en syncromodaliteit.

Het concept wordt als onmisbaar gezien voor de verdere uitbouw van duurzame mobiliteit. Er zijn al talrijke initiatieven maar het is nog even wachten op een wijdverspreid totaal geïntegreerd en flexibel systeem. De vraag die hierbij speelt is in welke mate de overheid hier een rol moet in spelen.

## Automatisch vervoer

*Er zal dan aanzienlijk minder infrastructuur nodig zijn om hetzelfde niveau van service aan te bieden.*

**Mobiliteit**

Bij **automatisch vervoer** wordt de taak van de mens als bestuurder (gedeeltelijk) overgenomen door technologische hulpmiddelen. Zelfrijdende wagens zijn hiervan de meest doorgedreven vorm. Maar ook minder ingrijpende vormen, zoals lane assist, automatische remsystemen, adaptieve cruise control, enz. dragen bij tot een grotere verkeersveiligheid en capaciteitsverhoging van het wegennet. Het is niet enkel de technologie in het voertuig, maar ook in de transportinfrastructuur die het verkeer veiliger, efficiënter, robuuster en milieuvriendelijker maken. Wanneer systemen algemeen overkoepelend en geconnecteerd worden, ontstaan er vergaande mogelijkheden naar routesturing.

Indien zelfrijdende auto's en met uitbreiding het hele intelligent transportsysteem gecombineerd worden met het concept van deelmobiliteit en car sharing, kan dit een enorme impact hebben op het vervoerssysteem. Er zal dan aanzienlijk minder infrastructuur nodig zijn om hetzelfde niveau van service aan te bieden.

De evolutie van automatisch vervoer is onmiskenbaar aan de gang. Het is een fenomeen dat niet van de ene dag op de andere dag overall geïntroduceerd zal worden. Dit zal geleidelijk aan gebeuren en in de eerste plaats terug te vinden zijn in goed controleerbare omgevingen, zoals autosnelwegen. Pas in latere fases zullen deze terug te vinden zijn op het onderliggende wegennet en in de stadscentra.

## Fossielvrije voertuigen

*Elektrisch rijden kent reeds dergelijk momentum dat hoogstwaarschijnlijk de dominerende vorm in de toekomst wordt.*

### Mobiliteit

**Fossielvrije voertuigen** waarbij voor de aandrijving van voertuigen geen benzine, diesel of gas gebruikt wordt, hebben nu reeds hun intrede gedaan. In een wereldwijd streven naar het beperken van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, kan er grote winst geboekt worden bij de mobiliteitssector. Er wordt vooral gekeken naar de voordelen van elektrische wagens. Elektrische wagens zijn beter voor het milieu, maar lossen geen mobiliteitsproblemen op. Ze veroorzaken wel een aantal verschuivingen in de organisatie van ons mobiliteitssysteem.

Voertuigen hebben nu nog een kleinere actieradius dan wagens met verbrandings-motoren. Het “tanken” duurt ook tientallen tot honderden keer langer dan bij de traditionele auto’s. Dat betekent dat tankstations aan belang zullen inboeten.

Het laden gebeurt nu nog wanneer het voertuig geparkeerd staat. Er lopen reeds experimenten waarbij het opladen al rijdend gebeurt. De performantie van die methode is nog niet voldoende gekend om in te schatten of dit de oplossing voor de actieradiusbeperking is. De verwachting is echter dat in de toekomst de batterijen beter en goedkoper zullen worden en krijgen we een gelijkaardige actieradius als bij de verbrandingsmotor. De infrastructuur zal aangepast moeten worden om de distributie van de “brandstof” op een andere manier te laten verlopen.

Elektrisch rijden kent reeds dergelijk momentum dat het hoogstwaarschijnlijk de dominerende vorm in de toekomst wordt. Dit valt ook af te lezen in de vele inspanningen die overheden en autofabrikanten nu al doen.

Waar bij elektrische wagens de actieradius nu nog een negatief effect heeft, zien we het omgekeerde bij elektrische fietsen die in volle opmars zijn. Door de grotere actieradius en gebruiksgemak dan bij een traditionele fiets, wordt er meer en verder gefietst en kan het ook voor langere afstanden een alternatief voor de wagen betekenen.

## Spitsintensiteit

*We zien een wijziging in spitsintensiteiten door flexibelere werkuren en thuiswerk.*

**Economie**

**Wijzigingen in spitsintensiteiten** door flexibelere werkuren en thuiswerk. Ingegeven door technologische ontwikkelingen zijn we minder gebonden aan één vaste werkplaats. Dit betekent dat wij ons niet noodzakelijk allemaal op hetzelfde moment naar het werk begeven om daarna allemaal op hetzelfde moment naar de winkel te gaan. Die evolutie is in grote mate het gevolg van de mobiliteitsproblemen.

Daarnaast is er merkbare toename van het vrijetijdsverkeer. Een deel daarvan is toe te schrijven aan de steeds groeiende groep van actieve ouderen die zich veelvuldig verplaatsen.

We zien dat de groei in het verkeer zich vooral buiten de spits voordoet. Dit biedt de mogelijkheid om de capaciteit van onze wegen hierop af te stemmen. Waar we voorheen zagen dat de capaciteit van een weg op de piekintensiteit afgestemd was en bijgevolg het merendeel van de dag onderbenut bleef, kan de capaciteit nu afgestemd worden op een meer gelijkmatige verdeling van de intensiteiten.

## Het produceren en consumeren op afstand

*De impact op ons vervoerssysteem is nu nog niet duidelijk.*

**Economie**

**Het produceren en consumeren op afstand** is een gevolg van technologische ontwikkelingen en de globalisering. Heel wat producten en diensten worden niet meer lokaal geproduceerd en dienen van de andere kant van de aardbol tot bij ons te komen. Wij consumeren digitale content vanuit onze zetel. In uitbreiding daarvan vergaderen we online professioneel en privé, waarvoor we ons niet meer verplaatsen. Ook het aansturen van het productieproces gebeurt vaak op afstand. Omgekeerd laat 3D-printen de consument toe zijn product onmiddellijk bij hem thuis te produceren waarbij een ganse logistieke keten overbodig wordt.

Zoals er in de voorbije 150 jaar een aantal grote verschuivingen geweest zijn in ons economisch systeem moeten we er rekening mee houden dat een dergelijke verschuiving zich opnieuw kan voordoen, met impact op de mobiliteit. Wanneer dit zal gebeuren en met welke impact op onze vervoerssystemen, is nu nog niet duidelijk. Dit betekent mogelijks niet dat meer maar minder infrastructuur nodig is.

## Urban Governance

*Wanneer de overheid sturend optreedt, dikwijls via fiscale maatregelen, om bepaalde doelstellingen te bereiken, heeft dit een sterke invloed op mobiliteit.*

**Economie**

**Urban Governance** heeft betrekking op de wijze waarop de overheid (lokaal, regionaal en nationaal) en de belanghebbenden beslissen over de planning, de financiering en het beheer van stedelijke gebieden. Het is een continu proces van onderhandelen over en betwisten van de toewijzing van sociale en materiële middelen en politieke macht. Het is dan ook beïnvloed door politiek, de oprichting en werking van politieke instellingen, de capaciteit van de overheid om beslissingen te nemen en uit te voeren en de mate waarin deze beslissingen de belangen van de armen erkennen en er een antwoord op bieden. Het omvat een groot aantal economische en sociale krachten, instellingen en relaties. Deze omvatten arbeidsmarkten, goederen en diensten; huishoudelijke, familiale en sociale relaties; basisinfrastructuur, land, diensten en openbare veiligheid (Devas et al., 2004: 1).

Wanneer de overheid sturend optreedt, dikwijls via fiscale maatregelen, om bepaalde doelstellingen te bereiken, heeft dit een sterke invloed op mobiliteit. Voorbeelden zijn rekeningrijden, lage emissiezones, autoluwe centra, enz. Dit veroorzaakt verschuivingen in het gebruik van de verschillende modi, zowel een verschuiving tussen de modi (modal shift) als het aantal afgelegde kilometers.

## Ecologische shift

*Door ontbarding ontstaat meer ruimte voor groen. Groene ruimte biedt de mogelijkheid om overdag de omgevingstemperatuur te koelen.*

**Landschap**

**Ecologische shift:** ruimte voor niet-menselijke actoren. Er is meer en meer aandacht voor de effecten die de mens op het klimaat, milieu en natuur heeft. Bij het verder uitbouwen en optimaliseren van onze vervoersystemen gaat meer aandacht naar de effecten op fauna en flora. Op die manier kunnen negatieve effecten van verkeer op de biodiversiteit voorkomen worden. Indirect is dit ook positief voor de mens.

## Ontharding

*Door ontharding ontstaat meer ruimte voor groen.*

**Landschap**

Bij **ontharding** wordt zo min mogelijk vaste, ondoordringbare verharding aangelegd. In Vlaanderen is er een waterprobleem waarbij het regenwater door de vele verhardingen niet in de bodem kan dringen. Dit zorgt voor droogte doordat het water niet bewaard wordt en voor wateroverlast zorgt op punten waar het water geconcentreerd samenkomt.

Door ontharding ontstaat meer ruimte voor groen. Groene ruimte biedt de mogelijkheid om overdag de omgevingstemperatuur af te koelen: als gevolg van de evapotranspiratie van de vegetatie, maar ook door de omgeving door schaduw koel te houden. Een betonoppervlak of zwarte asfaltvlakte zijn veel warmer dan een grasvlakte of bosgebied. Deze verharde oppervlaktes stralen de warmte af tijdens de nacht. Dit fenomeen van hitte-eilanden is vooral in onze stedelijke omgeving voelbaar. Dit alles speelt een rol bij de keuze van de gewenste verkeersinfrastructuur.

## Hernieuwbare energie

*We aanvaarden hoe langer hoe minder dat de transportsystemen een negatieve impact hebben op onze gezondheid.*

**Landschap**

De **duurzame en hernieuwbare energie** die we nodig hebben om onze vervoersmiddelen op klimaatneutrale wijze aan te drijven komt in Vlaanderen vooral uit zonne- en windenergie. Deze windmolens en zonnepanelen moeten een plaats vinden in onze omgeving. Het betekent tevens dat er meer van dergelijke installaties nodig zijn naargelang we ons meer elektrisch verplaatsen.

## Aandacht voor hinder

*Er is groeiende aandacht voor beschermende en mitigerende maatregelen.*

**Leefbaarheid**

De groeiende aandacht voor de **luchtkwaliteit** (fijnstof, Co<sub>2</sub>, ...) heeft een invloed op de keuzes en type oplossingen in het vervoersysteem. We aanvaarden hoe langer hoe minder dat de transportsystemen een negatieve impact hebben op onze gezondheid.

Ook **geluidsoverlast** door transportinfrastructuur wordt aangepakt. Er worden inspanningen geleverd om de geluidsoverlast bij de bron aan te pakken, zoals stillere voertuigen en infrastructuur. Geluidsschermen en de locatiekeuze van infrastructuur moeten ervoor zorgen dat het geproduceerde geluid de mens en natuur niet bereikt. Nu studies meer duidelijkheid geven over de negatieve effecten van geluidsoverlast, is er groeiende aandacht voor beschermende en mitigerende maatregelen.

Naast lucht- en geluidpollutie krijgt **lichtvervuiling** meer en meer aandacht. Nu we weten dat permanente verlichting 's nachts een negatieve invloed heeft op het bioritme van onze fauna en flora, worden meer maatregelen genomen om minder, anders en beter te gaan verlichten.

De term **verkeersleefbaarheid** wordt gebruikt om aan te geven dat de druk van het verkeer op de omgeving het kwaliteitsvol functioneren van de mens in zijn directe omgeving niet in de weg staat. Die druk kan er zijn in de vorm van geluidsoverlast, verminderde luchtkwaliteit, lichtpollutie, visuele vervuiling maar ook in beperking van

toegankelijkheid door barrièrevorming. Een auto-, water- of spoorweg kunnen maar op een beperkt aantal plaatsen gekruist worden.

De aandacht van **verkeersveiligheid** vanuit de maatschappij is erg sterk. Het groot aantal doden en gewonden wordt dan ook als zwaarwegend negatief effect van het verkeer gezien. De terechte schrik voor het menselijk leed werkt beperkend voor ons verplaatsingsgedrag. Zo is het ontbreken van een fietspad een reden dat kinderen de fiets niet nemen.

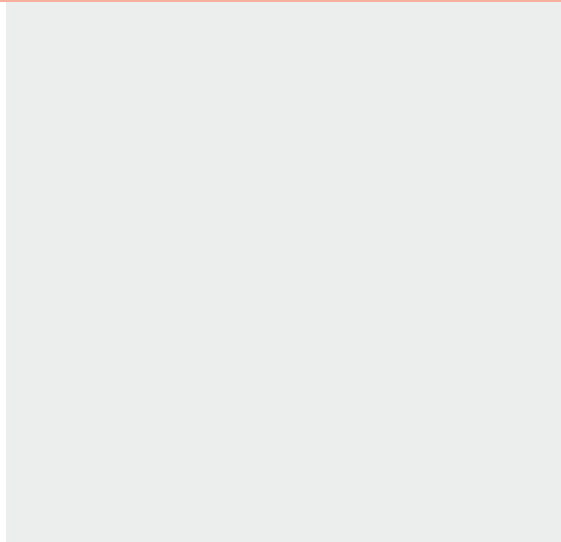
## 15 minuten-stad

*Elke inwoner van een stad moet binnen een straal van 15 minuten lopen of fietsen om al zijn noodzakelijke functies te bereiken.*

**Leefbaarheid**

Het concept van een **15min-stad** bestaat erin dat elke inwoner van een stad binnen een straal van 15 minuten lopen of fietsen al zijn noodzakelijke functies kan bereiken. Dus werk, school, ontspanning en winkelen bevinden zich dicht bij de woning. Het concept reduceert de negatieve effecten van vervoer, waaronder het tijdsverlies, en verhoogt de levenskwaliteit van de bewoners.

Met een gelijkaardige redenering vermijden **kernversterking en -verdichting** de uitwaaiing van dorpen en steden, veroorzaakt door lintbebouwing en verkavelingen. Door alles dichter in de kern samen te brengen, worden de afgelegde afstanden tussen functies kleiner. Voor openbaar vervoer is dit een belangrijk concept. Een grotere concentratie reizigers binnen eenzelfde oppervlakte, betekent dat met minder stopplaatsen meer mensen bediend worden wat resulteert in een grote tijds- en financiële winst.





05

# Lexicon

# Lexicon.

<i>Agenda</i>	De agenda beschrijft de samenhang tussen probleemstelling en doelstellingen, en dus wat gedaan moet worden.
<i>Ambitienota</i>	Document dat streefbeeld van belanghebbenden vertaalt naar ambities en functioneert als kompas voor de toekomst.
<i>Betekenisvolle plekken</i>	De betekenisvolle plekken zijn locaties die de betrokken belanghebbenden in de Verkenningfase aanbrachten als relevant voor het Complex Project.
<i>Bouwstenen</i>	Mogelijke acties ter uitwerking van de projectdoelstellingen.
<i>Inzichten</i>	Kwalitatieve en kwantitatieve informatie, reflecties of conclusies voor een thema met betrekking tot een verkenningsscenario.
<i>Inzichtenmatrix</i>	Synthesetabel van de verkenningfase, met de inzichten per verkenningsscenario's en per thema.
<i>Inzichtennota</i>	De Inzichtennota omvat de probleemstelling, de project- en procesdoelstellingen en de agenda van het Complex Project.
<i>Kiemen voor transitie</i>	Aanknopingspunten voor de toekomstvisie, volgend uit de analyse en verkenning vragen. Ze geven de richting aan waarin de transformatie van de infrastructuur en de omgeving kan verlopen.
<i>Onderzoeksmatrix</i>	Synthesetabel van de Potentiescan met de verkenning vragen per thema en per schaal.

<i>Potentiescan</i>	De Potentiescan bevat de informatie die verzameld werd tijdens de eerste analysemaanden van de verkenningsfase met betrekking tot mobiliteit, infrastructuur, ruimte, leefbaarheid, proces en belanghebbenden.
<i>Probleemstelling</i>	De probleemstelling beschrijft de opgave voor het Complex Project.
<i>Procedure Complexe Projecten</i>	<p>Procedure volgens het decreet Complexe Projecten. Een Complex Project is een project van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang dat om een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces vraagt.</p> <p>De procedure omvat 4 fases (verkenningsfase, onderzoeksfase, uitwerkingsfase en uitvoeringsfase) met drie beslismomenten (startbeslissing, voorkeursbesluit en projectbesluit) en twee openbare onderzoeken (ter voorbereiding van het voorkeurs- en projectbesluit). De onderzoeken en procedures verlopen op een geïntegreerde manier.</p>
<i>Procesdoelstellingen</i>	De procesdoelstellingen duiden naar welk resultaat het Complex Project streeft op vlak van het proces.
<i>Procesnota</i>	De Procesnota beschrijft de samenwerkingsstructuur van het Complex Project
<i>Projectdoelstelling</i>	De projectdoelstellingen duiden naar welk resultaat het Complex Project streeft op vlak van het project.
<i>Projectwaarden</i>	Door de belanghebbenden gedeelde waarden (als synthese van de Potentiescan) die de rode draad vormen bij de opbouw van de verkenningsscenario's.

<i>Rapport Verkenningsscenario's</i>	Het rapport van de Verkenningsscenario's structureert de inzichten die de scenario's leverden voor de verkenningfase van het Complex Project. Het gaat om inzichten over infrastructuur, mobiliteit, landschap, leefbaarheid, financiële haalbaarheid, belanghebbenden, proces en plekken.
<i>Startbeslissing</i>	Eerste beslismoment in de procedure Complexe projecten, na de Verkenningfase het engagement van één van de bevoegde overheden om een proces op te starten. In een volgende stap leidt dit tot de onderzoeksfase.
<i>Thema's /insteken /thematische insteken</i>	Wijze van structureren van de analyse en de inzichtenverkenning rond de thema's mobiliteit, leefbaarheid, landschap, financiële haalbaarheid en proces.
<i>Verkenningfase</i>	Eerste fase van de procedure Complexe Projecten met als doelen het komen tot een eenduidige probleemdefinitie en projectdoelstellingen die gedragen worden door zoveel mogelijk betrokkenen en het in kaart brengen van de grote lijnen van het proces.
<i>Verkenninggebied /perimeter</i>	
<i>Verkenningsscenario's</i>	Hypothesen van infrastructurele oplossingen met als doel inzichten vergaren voor de verschillende thema's.
<i>Verkenningsvragen</i>	Onderzoeksvragen uit de eerste fase van de verkenningfase (de Potentiescan), volgend uit de analyse van de thema's en het gebied.





# Colofon.

## **De Werkvennootschap**

Frank Van den Eeckhaut, Wouter Casteels,  
Marijn Struyf, Brigitte Lossy

## **Departement Omgeving**

Jeroen Vissers, Ignaas Claeys

## **SWECO**

Guy Bourdet, Kim Proost, Stefaan Lumen,  
Jurgen Roussel, Maxime Leroy, Frederic  
Schobben

## **51N4E**

Dieter Leysen, Eva De Bruyn,  
Kevin Westerveld, Chloé  
Nachtergaele, Harold Vermeiren

## **Common Ground**

Karolien Van Dyck, Alice Devenyns,  
Lin Seminck

## **Verantwoordelijk uitgever**

Wouter Casteels, De Werkvennootschap  
Botanic Tower Sint-Lazaruslaan 4-10  
1210 Brussel  
[www.dewerkvennootschap.vlaanderen](http://www.dewerkvennootschap.vlaanderen)

© januari 2021, alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag zonder voorafgaande  
schriftelijke toestemming worden gebruikt voor  
gedrukte en / of digitale doeleinden.

**via**







**via**