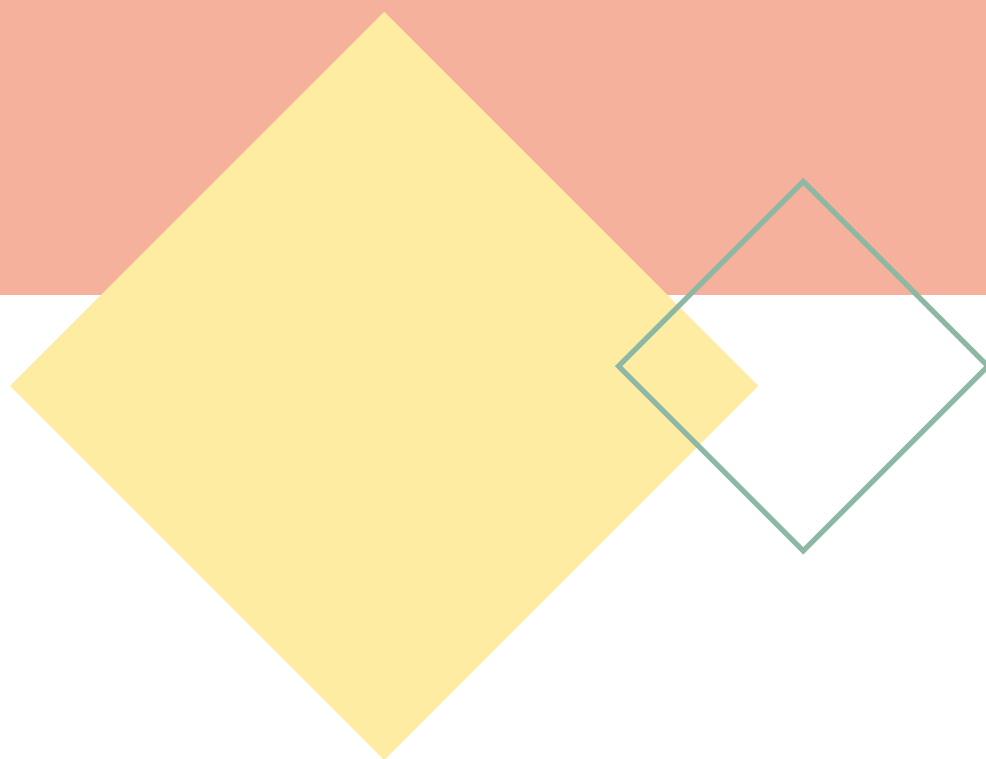


Overwegingsdocument AON

Viaduct Gentbrugge



Overwegingsnota
Maart 2025

Complex Project Viaduct Gentbrugge

Leeswijzer

Participatie is van groot belang in een complex project, de publieke raadpleging van de alternatievenonderzoeksnota (AON) is hier één deel van. De verwerking van alle adviezen en reacties van belanghebbenden die tijdens deze inspraakperiode ingediend werden, is gebeurd door het studieteam en werd besproken in het kernteam. Een aantal reacties en adviezen geven bijvoorbeeld aanleiding tot wijzigingen aan de AON. Andere zijn nog te gedetailleerd voor deze fase van het onderzoek en worden meegenomen naar het gedetailleerd geïntegreerd onderzoek. Sommige reacties staan inhoudelijk dan weer los van de scope van het onderzoek. In voorliggend overwegingsdocument wordt voor alle reacties en adviezen gebundeld aangegeven hoe er mee omgegaan is.

In de inleiding is het verloop van de inspraakperiode nog eens geschetst. Er wordt een overzicht gegeven van de ingediende inspraakreacties en adviezen. Daarna worden alle reacties en adviezen besproken. Dit gebeurt gebundeld per thema. Met andere woorden: reacties en adviezen met een gelijkaardige inhoud worden samen behandeld en beantwoord. De thema's die hierbij aan bod komen zijn: bezorgdheden, het proces en participatie, voorkeuren voor en standpunten tegen alternatieven, ruimtelijk onderzoek, mobiliteit, technische aspecten, ingediende voorstellen, de milieueffectenrapportage, de maatschappelijke kosten-batenanalyse en de methodiek van het onderzoek.

Graag bedanken we iedereen die de tijd en moeite heeft genomen om reacties en opmerkingen in te dienen. De talrijke inspraakreacties en adviezen zorgen er mee voor dat het geïntegreerd onderzoek vollediger gevoerd kan worden.

Inhoudstafel

Leeswijzer	5	Voorkeur voor de alternatieven van reeks 2	66
Inhoudstafel	6	Voorkeur voor de alternatieven van reeks 2 en reeks 3	66
1. Inleiding	11	Voorkeur voor de alternatieven van reeks 3	67
1.1 Verloop van de inspraakperiode	13	Vereisten voor een oplossing	67
1.2 Overzicht van de inspraakreacties en adviezen	17	Algemene voorkeur, zonder argumentatie	68
1.3 Manier van verwerking van de inspraakreacties en adviezen	20	Reactie op de voorkeuren en aanpassingen in de AON	68
2. Bespreken van adviezen en inspraakreacties	23	2.5 Standpunten tegen alternatieven	70
2.1 Algemene vragen en opmerkingen	25	Inspraakreacties tegen volledige reeksen	70
Reactie en eventuele aanpassingen in AON	28	Inspraakreacties tegen alternatieven uit reeks 1	73
2.2 Bezorgdheden	31	Inspraakreacties tegen alternatieven uit reeks 2	74
Impact op natuur, landschap en levenskwaliteit	31	Inspraakreacties tegen alternatieven uit reeks 3	74
Verschuiven van het probleem	33	Inspraakreacties tegen alternatieven x.2 en x.3	75
Impact op bedrijvigheid en landbouw	35	Inspraakreacties tegen een open infrastructuur in Gentbrugge	75
Onteigeningen en woonwaarde	37	Inspraakreacties tegen (extra) overlast in Merelbeke	76
Impact van tunnelmonden op de omgeving	40	Reactie op de standpunten en aanpassingen in de AON	76
Recreatie	41	2.6 Ruimtelijk ontwerp onderzoek	77
Zone E40 en de zone Zwijnaarde	42	Vraag om aandacht voor bestaande waardevolle elementen	77
Financiering van het project	43	Impact op leefkwaliteit en leefbaarheid	81
Impact van de politiek	44	Overkapping van de R4	81
2.3 Proces, participatie en communicatie	45	Suggesties en aanvullingen	82
Doel van AON	45	Deelruimtes	83
Onduidelijkheid over het doel van dit project	46	Referentiesituatie en beleidscontext	85
Onterecht gebruik van het instrument complex project	47	Het ontwerp onderzoek	86
Verloop van het proces	48	Inrichtingsvarianten	88
Opmerkingen op inspraakperiode	50	2.7 Mobiliteit	91
Participatie en betrokkenheid	52	Bezorgdheden	91
Schending van wettelijke principes- natuur en milieu	54	Rekeningrijden, kilometerheffing en tol	92
Schending van wettelijke principes- eigendomsrecht	54	Ontwikkelingsscenario's	92
Schending van uitgangspunten en projectdoelstellingen	56	Haalbaarheid van wegenwerken	93
Betrokkenheid van de burgers, burgerbewegingen en middenveldorganisaties	58	Verkeersmodelleringen	94
Betrokkenheid adviesinstanties	60	Dubbele infrastructuur E17- E40	96
Ondervertegenwoordiging	61	Bestaande knelpunten	97
2.4 Voorkeuren	62	Principes van de wegencategorisering	98
Voorkeur voor behoud bestaande toestand of renovatie	62	Opmerkingen over het bestaande verkeerssysteem	99
Voorkeur voor behoud op- en afritten	63	Alternatieve modi en modal shift	101
Voorkeur voor maximale leefbaarheidsingrepen en tunnels	63	Onderzoeksmethodiek en toekomstvisie	106
Voorkeur voor de alternatieven van reeks 1	65	Opmerkingen op de opbouw van alternatieven	111
		Impact van de alternatieven	112
		Specifieke vragen	114
		2.8 Technische uitvoering	121
		Algemeen	121
		Tunnels	122
		Nutsleidingen	124
		ADR- Internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg	125

Uitgangspunten inrichtingsvarianten	126
Uitvoering	127
Veiligheid	129
Potenties en aandachtspunten bij de inrichtingsvarianten	130
Impact op de natuur	131
2.9 Voorstellen	132
Algemene voorstellen	132
Voorstellen over fastering	134
Voorstel nieuw locatiewalternatief (1)	135
Voorstel nieuw locatiewalternatief (2)	136
Voorstellen voor inrichtingsvarianten	139
Voorstellen met betrekking tot tunnelvarianten	144
Voorstellen voor bijkomende projectelementen	146
Voorstellen voor quick wins	147
Voorstellen in het kader van verkeershiërarchie	148
Voorstellen in het kader van mobiliteit	150
Voorstellen voor aanpassingen aan bestaande scenario's	153
2.10 Strategisch MER	156
Algemeen	156
Bodem	159
Geluid	159
Lucht	163
Klimaat	166
Natuur	167
Landschap en erfgoed	169
Landbouw	170
Gezondheid en leefbaarheid	172
Ruimte	176
Water	179
Methodiek quickscan en MER	181
2.11 Maatschappelijke kosten en baten	188
Algemene vragen en opmerkingen	188
Methodiek van de Maatschappelijke kosten- batenanalyse	191
Kost van de alternatieven	193
Bezorgdheden over kosten en baten	195
2.12 Methodiek en onderzoek	196
Het onderzoek	196
Methodiek, afweging en trechtering	201
Het gebiedsprogramma	206
De quickscan en het geïntegreerd onderzoek	207

1. Inleiding

Met het goedkeuren van de startbeslissing op 9 juli 2021 gaf de Vlaamse overheid het startschot voor de onderzoeksfase van het complex project Viaduct Gentbrugge. Na een laatste bespreking op de politieke stuurgroep van 31 januari 2024 werd de alternatievenonderzoeksnota gefinaliseerd.

Zoals voorzien in het decreet complexe projecten van 25 april 2014 doorliep deze alternatievenonderzoeksnota een raadpleging. Hierbij werd de alternatievenonderzoeksnota bezorgd aan de dienst bevoegd voor milieueffectrapportage en aan de door de Vlaamse Regering bepaalde adviesinstanties. Ook het publiek werd over de alternatievenonderzoeksnota geraadpleegd. Dit overwegingsdocument geeft een overzicht van de raadpleging, de ingediende inspraak- en adviesreacties, de manier van verwerking en de uiteindelijke antwoorden en eventuele aanpassingen die voortvloeien uit deze advies- en inspraakreacties.

Het overwegingsdocument stelt het studieteam in staat om op een gestructureerde manier om te gaan met de ingediende reacties. Hierdoor kan er met deze reacties rekening gehouden worden in het verdere verloop van het proces. Voor elke reactie wordt aangegeven op welke wijze ze werd verwerkt of opgenomen in de geactualiseerde alternatievenonderzoeksnota, de procesnota of het verdere onderzoek. Het is echter ook mogelijk dat een inspraakreactie nog niet zinvol is, omdat deze bijvoorbeeld gaat over detailniveau (projectniveau van de uitwerkingsfase) of omdat de scope van de reactie los staat van de scope van dit complex project. Ook zo'n overwegingen zullen worden opgenomen in voorliggend document.



1.1 Verloop van de inspraakperiode

De bekendmaking van de AON is een eerste formeel inspraakmoment in de onderzoeksfase. Het zorgt voor een vroege start van het maatschappelijk debat over dit project. Er wordt een kennisgeving gedaan over de alternatieven en over de methodiek van het onderzoek. Zowel de adviesinstanties als het brede publiek werden geraadpleegd. De publieke raadpleging werd georganiseerd van 4 maart 2024 tot en met 4 april 2024. Het doel was om zicht te krijgen om de mening van de inwoners van het studiegebied en om bezorgdheden en opmerkingen zoveel mogelijk te captureren. Daarnaast kan de kennis van het publiek verzameld worden, om zo de scope van het proces waar mogelijk kwalitatief te versterken. Relevante suggesties en bedenkingen kunnen op die manier meegenomen worden in het verder onderzoek.

Adviesinstanties kregen ongeveer een maand extra de tijd om hun adviezen in te dienen, dus tot en met 2 mei 2024. De adviesinstanties die geraadpleegd worden zijn onder andere de gemeenten, stad, strategische adviesraden (Vlaams niveau) en instanties zoals NMBS, Infrabel... Het doel van het inwinnen van de adviezen is het captureren van sectorale bekommernissen, randvoorwaarden en bezorgdheden.

Er werd zo breed mogelijk gecommuniceerd over de (publieke) raadpleging, de AON en de alternatieven, dit zowel via digitale als via niet-digitale communicatie en zoveel mogelijk in begrijpbare taal. Op die manier werd getracht zowel het geïnteresseerd publiek als toevallige passanten te bereiken.

Voorafgaand aan de publieke raadpleging vond al een eerste publieksmoment plaats. Dit op woensdag 20 december 2023 in bedrijventrum De Punt in Gentbrugge, tussen 16u en 22u30. Er werden een aantal plenaire presentaties gegeven, over onder andere het proces, de alternatieven en de AON. Daarnaast waren er aparte doorspreektafels, waar verdiepende gesprekken gevoerd konden worden met leden van het studieteam. Deelnemers kregen de kans hun vragen en opmerkingen te noteren.

De bekendmaking van de publieke raadpleging van de alternatievenonderzoeksnota gebeurde zowel online als offline:

- Er werden uitnodigingen voor de infomarkten bedeed in de gemeenten Destelbergen, Gent (deels), Laarne, Melle en Merelbeke
- Bekendmaking in gemeentelijke infobladen
- Aankondiging in de krant
- Online communicatie via de volgende websites:
- www.viadewebsite.be
- www.complexeprojecten.be
- www.mervlaanderen.be
- www.dewerkvennootschap.vlaanderen
- www.omgevingvlaanderen.be
- www.oost-vlaanderen.be
- De websites van de betrokken gemeenten Melle, Merelbeke, Destelbergen, Laarne en Gent, telkens met een doorverwijslink.

Daarnaast werden aan het begin van de publieke raadpleging vier infomarkten georganiseerd, telkens doorlopend van 16 uur tot 20 uur:

- Laarne: maandag 4 maart 2024 - Oud Gemeentehuis, Dorpsstraat 2;
- Gentbrugge: dinsdag 5 maart 2024 - De Punt, Kerkstraat 108;
- Merelbeke en Melle: maandag 11 maart 2024 - Cultuurhuis, Driekoningenplein 15;
- Destelbergen: donderdag 14 maart 2024 - Jeugd- en Gemeenschapscentrum Destelbergen (JGC), Koedreef 7.

Op de infomarkten werd informatie gegeven over het verloop van dit complex project. De rol van de E17 (van Zwijnaarde tot Destelbergen), de R4 Oost (tussen Destelbergen en Merelbeke) en de R4 Zuid en E4O (beide tussen Sint-Denijs-Westrem en Merelbeke) werd toegelicht. Bij het binnenkomen konden aanwezigen een videopresentatie bekijken met algemene info over het project. In de zalen waren verder infopanelen uitgesteld waarop het doorlopen proces werd toegelicht. Er werd gestart met panelen met een korte herhaling van de verkenningsfase, een toelichting van het onderzoeksgebied en de vier fases van de procedure complexe projecten. Ook de projectdoelstellingen en ambities kwamen aan bod op de infopanelen. Daarnaast toonden de panelen het doorlopen onderzoekproces, tot aan de publicatie van de AON. Het onderzoek naar alternatieven en inrichtingsvarianten kwam aan bod, net zoals het principe van het uitgepuurd gemotoriseerd verkeerssysteem. Ook werden de verschillende alternatieven toegelicht op de infopanelen. Daarnaast waren aan aparte tafels per alternatievenreeks grote posters beschikbaar met de inrichtingsvarianten. Op die manier konden deelnemers concreet vragen stellen, toelichting vragen of opmerkingen geven over de verschillende varianten aan de aanwezige leden van het studieteam.

Door de betrokken gemeenten en de stad moest ook een aanplakking met de aankondiging van de publieke raadpleging gebeuren. Hiervoor werden door de opdrachtgever gele aanplakbiljetten opgemaakt en bezorgd aan de verantwoordelijken bij stad en gemeenten.

Decretaal werd vastgelegd dat minstens in één dagblad een aankondiging van de publieke raadpleging moet gepubliceerd worden. Voor het complex project Viaduct Gentbrugge werd gekozen voor het Nieuwsblad - De Gentenaar (regio Gent).

Een afgedrukt exemplaar van de alternatievenonderzoeksnota was ook ter beschikking voor inzage in de gemeentehuizen van de betrokken gemeenten en bij de provincie.

Tot slot werd het project ook opgepikt door de (lokale) pers. In Het Laatste Nieuws van Laarne werden op 22 februari 2024 de infomarkten en publieke inspraakperiode aangekondigd. Op 20 maart 2024 kwam voorliggend project aan bod op TV Oost. Men toonde de ongerustheid van inwoners uit Laarne over mogelijke toekomstige trajecten van de E17 en de R4 en de insteek van De Werkvennootschap, om iedereen zo goed mogelijk te betrekken bij dit proces. Na de inspraakperiode, op 24 april 2024 kopte de regionale editie van Het Nieuwsblad: Wordt R4 de nieuwe E17 of gaat R4-oprit in Laarne dicht? Gemeente schiet meeste autostradescenario's af: "Het is niet alleen Gent dat telt".



1.2 Overzicht van de inspraakreacties en adviezen

In totaal hebben we van 19 instanties een advies ontvangen. Het gaat onder andere over adviezen van Departement Omgeving, Provincie Oost-Vlaanderen, de betrokken gemeenten en stad... Meestal werden in deze adviezen inhoudelijke elementen aangereikt. Dit met uitzondering van het advies van de Minaraad, zij sluiten aan bij het advies van SARO, en de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV), zij beslisten niet te adviseren. Een overzicht van de instanties die advies indienden wordt gegeven in Tabel 1. Een aantal instanties die werden aangeschreven dienden geen advies in. Een overzicht van deze adviesinstanties wordt gegeven in Tabel 2.

De adviezen zijn in het algemeen opbouwend, met vooral aandachtspunten die in het vervolg van het onderzoek moeten worden meegenomen. Er worden bijvoorbeeld aanvullende suggesties gegeven voor het onderzoek, die vaak gericht zijn op het verscherpen en verdiepen van de scope. In de meeste adviezen wordt aangegeven dat de juiste alternatieven op tafel liggen en dat de reikwijdte van het onderzoek zoals beschreven in de AON breed genoeg is. Verschillende instanties geven aan dat het belangrijk is om de vier projectdoelstellingen geïntegreerd en vooral evenwaardig te benaderen. De methodiek lijkt goed uitgewerkt en de getrapte aanpak met fase van de quickscan wordt door verschillende adviezen ondersteund. Daarnaast wijzen veel adviezen op het belang van toegankelijke en transparante communicatie en participatie, zeker in het kader van een gedragen eindresultaat. Verder worden inhoudelijke elementen aangereikt die het onderzoek kunnen versterken en helpen de methodiek verder scherp te stellen.

Naast een adviesperiode, liep ook een inspraakperiode voor het brede publiek. In het kader van deze publieke raadpleging ontvingen we 2817 reacties, waarvan het merendeel, zo'n 98%, werd ingediend via het invulformulier op de website. De overige reacties werden rechtstreeks bezorgd aan De Werkvennootschap nv (via mail of aangetekend schrijven), of werden ingediend in bij de gemeenten of stad. Ongeveer 40% van de inspraakreacties uit een 'bezwaar tegen'-mening, zonder verdere argumentatie. De overige inspraakreacties zijn meer uitgebreid, met inhoudelijke elementen zoals bezorgdheden, gebiedskennis, opmerkingen... Belangrijke thema's die aan bod komen in de inspraak zijn bezorgdheden, bijvoorbeeld over de impact op natuur en landschap of over mobiliteit, participatie en communicatie, de nadelen en voordelen van de verschillende alternatieven... Daarnaast zijn er ook een klein aantal insprekers die nieuwe inrichtingsvarianten of locatiealternatieven voorstellen.

In dit document worden de ontvangen inspraakreacties en adviezen behandeld. De manier waarop dit gebeurt, wordt beschreven in het volgende hoofdstuk.

Tabel 1. Overzicht ontvangen adviezen

Advies gevraagd		Advies ontvangen ?	Inhoudelijke elementen?
Departement/ Agentschap	Omgeving	Ja	Ja
	Landbouw en Zeevisserij	Ja	Ja
	Welzijn, volkgezondheid en Gezin (Zorg)	Ja	Ja
Provincie	Provincie Oost-Vlaanderen	Ja	Ja
Stad en gemeenten	Destelbergen- College van burgemeester en Schepenen	Ja	Ja
	Gent- college van burgemeester en schepenen	Ja	Ja
	Laarne- college van burgemeester en schepenen	Ja	Ja
	Melle - college van burgemeester en schepenen	Ja	Ja
	Merelbeke - college van burgemeester en schepenen	Ja	Ja
Strategische adviesraden	Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed	Ja	Ja
	Milieu- en Natuurraad	Ja	Nee
	Mobiliteitsraad	Ja	Ja
	Sociaal Economische raad	Ja	Nee
Overige	Fluxys	Ja	Ja
	Elia	Ja	Ja
	NMBS	Ja	Ja
	Infrabel	Ja	Ja
	North Sea Port	Ja	Ja
	Minaraad Gent	Ja	Ja

Tabel 2. Instanties waarvan geen advies werd ontvangen

Advies gevraagd		Advies ontvangen ?
Departement/ Agentschap	Mobiliteit en Openbare werken	Nee
	Economie, Wetenschap en Innovatie	Nee
	Financiën en Begroting	Nee
	Cultuur, Jeugd, Sport en Media	Nee
	Werk en Sociale Economie	Nee
	Kanselarij en buitenlandse zaken	Nee
Strategische adviesraden	Vlaamse Woonraad	Nee
	Landbouw en Visserij	Nee
Overige	Fluvius	Nee
	Aquafin	Nee
	De Watergroep	Nee

1.3 Manier van verwerking van de inspraakreacties en adviezen

Alle adviezen en inspraakreacties worden verwerkt in dit overwegingsdocument. Het is decretaal niet verplicht om een overwegingsdocument op te maken, maar het opstellen van deze nota biedt kansen om het proces zo open en transparant mogelijk te laten verlopen. Er wordt namelijk aangegeven op welke manier met de adviezen en inspraak is omgegaan. Zoals eerder vermeld, stelt het overwegingsdocument het studieteam bovendien in staat om op een gestructureerde manier om te gaan met de ingediende reacties.

Om de verwerking van de inspraakreacties en adviezen overzichtelijk te houden, werden ze allemaal verzameld in een tabel en een volgnummer toegekend. Alle reacties worden geanonimiseerd en samengevat. In dit overwegingsdocument zal geen onderscheid gemaakt worden tussen wie de inspraak of het advies heeft ingediend. Er wordt dus geen opdeling opgenomen op basis van type inspreker (bedrijf, particulier, adviesinstantie...).

De inhoud van de opmerkingen wordt gestructureerd volgens categorie of thema. De inhoudelijke thema's die aan bod komen zijn onder meer de aanpak van het quickscan-onderzoek, verschillende bezorgdheden, mobiliteitsvragen... Als inspraakreacties of adviezen meerdere thema's behandelen, worden deze opgesplitst. Daarna worden de reacties en adviezen gebundeld beantwoord. Dit gebeurt door het studieteam, maar met de hulp van experts, bijvoorbeeld voor de milieueffectenrapportage (MER). De manier waarop de inspraak en adviezen behandeld worden en een eerste richting van antwoord werd bovendien toegelicht aan de politieke stuurgroep, de gemeenteraden, op de ambtelijke werksessies en op de werksessies met georganiseerde stakeholders. Ook de ambtelijke begeleidingsgroep kreeg inzicht in de antwoorden en kon input leveren om deze aan te passen en te verscherpen waar nodig.

Belangrijk om mee te geven is dat alle inspraakreacties en adviezen hieronder gebundeld beantwoord zullen worden, volgens hun gestructureerde inhoud. Er zal dus geen individuele feedback worden gegeven per reactie of per advies. Dit om de overzichtelijkheid zo goed mogelijk te bewaren, het gaat namelijk om een heel groot aantal inspraakreacties en adviezen.

De thema's die hieronder aan bod komen zijn de volgende:

- Algemene opmerkingen;
- Bezorgdheden;
- Proces, participatie en communicatie;
- Voorkeuren voor alternatieven;
- Voorbehoud tegen alternatieven;
- Het ruimtelijk ontwerpend onderzoek;
- Mobiliteit;
- Techniek;
- Ingediende voorstellen;
- De milieueffectenrapportage (MER);
- De maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA);
- Methodiek.



2. Bespreken adviezen en inspraakreacties.

2.1 Algemene vragen en opmerkingen

1. Voor het knooppunt R4-E17 worden in de alternatievenonderzoeknota verschillende benamingen gebruikt. Knooppunt Destelbergen, Damvallei ...
2. Blz 37: "kort na de ingebruikname klachten": als de AON een historisch perspectief wil inbrengen, dan moet er ook genoteerd worden dat er ook voor de komst van het viaduct maatschappelijk protest was. Het historisch perspectief moet er volgens insprekers niet noodzakelijk in, maar als het wordt opgenomen, moet het wel correct zijn.
3. p.62 Zone 2: ook Ledeberg vermelden
4. Figuur 'antenne R4 langs huidig tracé E17' op o.a. pagina 90 onderaan + figuur 32 op p. 124 + op de verschillende overzichtsschema's met deze figuur: De lijn voor de antenne R4 langs het huidig tracé E17 is in het schema te ver doorgetrokken in vergelijking met de verfijning op de inrichtingsvoorstellen. Dit maakt het schema op het eerste zicht moeilijk te interpreteren voor wie de situatie op het terrein kent.
5. p.213 en p.62: de termen Zone en Deelruimte worden door elkaar gebruikt.
6. De relatie tussen de ambities, de onderzoeksvragen, de criteria van de quickscan, de onderdelen van het gedetailleerd geïntegreerd onderzoek en hoe de keuze zal worden gemaakt is in de alternatievenonderzoeknota niet altijd even duidelijk. Kan dit in hoofdstuk 3 nog iets beter gekaderd worden ter verduidelijking, zonder het verhaal nog complexer te maken?
7. Men geeft aan dat "Ambitie 6" op pagina 62 sterker mag geformuleerd worden. "(gefaseerd) op lange termijn naar maximaal 40% autogebruik." lijkt qua timing niet precies en ook niet juist. Het moet "tegen 2040" zijn. In figuur 5 op pagina 42 van de AON eindigt het 'korte termijnvenster' in 2040. In de deelruimtes 2, 3 en 4 - de stad en de universiteit - is de ambitie lager dan 30% tegen 2040.



8.Detailopmerkingen op de AON:

P.17: in de link tweemaal 'routeplanner' vermeld

P.19: volgende zin schrappen "De bedoeling is hier om via een adviesvergadering te komen tot een geïntegreerd advies." De adviesvergadering heeft vooral tot doel de adviezen te bespreken. Niet zoals in de reguliere (vergunnings-) procedure om te komen tot één advies. Je kan wel aangeven dat een antwoordnota wordt opgemaakt.

P.31: einde eerste paragraaf: "beslissingen" vervangen door 'beslissing'.

P.31: eerste paragraaf onder 'hoe reageren' schrappen van "waarbinnen ook de publieke raadpleging valt". Dit geeft de indruk dat die raadpleging ook grotendeels in verlofperiode valt en had moeten verlengd worden. Dat was echter enkel voor een paar dagen het geval.

P.96: een paar figuren met aanduidingen (zeker van de spoorlijnen) zou de leesbaarheid verhogen.

P.113: voetnoot 12 verwijst inzake supprimeren R4 naar "een volgende fase". De tweede paragraaf op p.115 (en ook bij beschrijving andere alternatieven) lijkt te stellen dat dit nu al in de onderzoeksfase onderzocht en ontworpen zal worden.

P.211 ev: de term "deelzones" vermijden. Er zijn drie deelgebieden en negen deelruimtes. Voor de helderheid steeds deze term hanteren.

P.212: het is niet duidelijk wat de "interventie" betekent in de legende. Wordt die term ergens nader verklaard? Het is evenmin erg duidelijk wat wordt bedoeld met "studiegebied van de wijken die direct impact zullen ondergaan". Hiermee wordt de impact van de alternatieven wellicht bedoeld?

Bijlage 3, p.8 (3de par.): geïntegreerd plan-/project-MER. Het ingreep-effectenschema op p.10-11 weerspiegelt onvoldoende het strategisch karakter van deze MER in de onderzoeksfase

9. Men vindt dat het ambitieniveau van het Complex Project Viaduct Gentbrugge niet groot genoeg kan zijn, in het belang van zowel deze als volgende generaties. Dit is een project met een horizon die start binnen twintig jaar en daarna een meerwaarde zal genereren voor honderd jaren (en langer). Er zijn grote opportuniteiten, die gegrepen kunnen worden.

10. De NMBS verleent voor dit project een gunstig advies onder de voorwaarde dat de bereikbaarheid van de tractiewerkplaats te Melle te allen tijde gegarandeerd wordt, aangezien deze onderhoudswerkplaats cruciaal is voor het goed functioneren van het transportpla

11. Onder ambitie 4 - leidende principes wordt o.a. het volgende aangegeven: "Wat betreft geluidshinder, kunnen ook natuurlijke structuren ingezet worden langsheen de weginfrastructuur om negatieve effecten te verminderen. De aanwezigheid van groen, een visuele afscherming van de geluidsbron door een groenstructuur en de aanwezigheid van meer natuurlijke geluiden zoals ruisende bladeren kunnen ervoor zorgen dat het geluid van de weg als minder storend wordt ervaren." Bovenstaande vermelding is correct. Maar voor de volledigheid dient aangegeven te worden dat groenstructuren het fysisch geluidsniveau niet verlagen, enkel het subjectieve geluidsniveau kan verlaagd worden. De invloed van vegetatie op het wegverkeerslawaai wordt over het algemeen overschat. Vegetatie is namelijk een slechte absorber van geluid. Om een extra geluidsreducerend effect (ongeveer 3 tot maximaal 5 dB(A)) te bekomen is een dicht bos van minstens 100 meter diepte naast de af te schermen weg noodzakelijk. Dit betekent een bos met een afwisseling van hoge en lage bomen en struiken en waardoor, op alle niveaus, slechts enkele meters ver kan worden gekeken. Enkel in dat geval wordt de maximale geluidsdempende werking bereikt. Bepaling over een beperkte diepte houdt dus fysisch geen geluid tegen. Het is van belang dit op deze manier mee te nemen in het MER-onderzoek.

12. Opmerking bij ambitie 3: "Inzetten op multifunctionele productieve landschappen": Alternatieve energie verdient extra aandacht, maar niet alle alternatieve energie is duurzaam of milieuvriendelijk. Windturbines zijn natuuronvriendelijk. De impact gaat onder meer over nadelige gevolgen voor vleermuizen en vogels, de impact op landschap (zeker in de Scheldevallei). In bijlage een aantal artikelen die aantonen dat WT's effectief schadelijk zijn voor natuurelementen en landbouwdieren.

13. Departement Zorg geeft verschillende interessante studies en instrumenten mee in zijn advies.

14. De overzichtstabel van gezondheidskundige advieswaarden voor 20 parameters voor inhalatoire blootstelling in buitenlucht voor gebruik in MER is geüpdatet (Publicatiedatum 15.11.2022) en ondertussen ook op de website van Departement Zorg geplaatst.

15. Op pagina 17 is er sprake van een inzichtenmatrix. Het lijkt wezenlijk om daar ook te melden van wie het inzicht is, en wie er eventueel het niet mee eens is of een conflicterend belang heeft (ook bij niet-overheidsstakeholders).

16. De synthesenota heeft als doel een beschrijving te geven van de conclusies van alle onderzoeken. Het specifieke afwegingskader is minder een onderwerp van zo'n synthesenota. Die motivatie over welke criteria en welk belang dat ze hebben, hoort thuis in het voorontwerp voorkeursbesluit (zoals correct omschreven op p.251). Een aanzet daartoe kan wel deel uitmaken van de AON en de tussennota. In de vierde paragraaf wordt aangegeven dat de verantwoording voor het schrappen van alternatieven ook deel uitmaakt van de synthesenota. Dit is evenmin een juiste piste. Het is best om tussentijdse conclusies uit het geïntegreerd onderzoek die leiden tot een schrappen van alternatieven, om die in een tussennota te motiveren. Op die manier kunnen publiek en adviesinstanties daarop inspreken. Andere optie is om deze argumentatie op te nemen in het voorontwerp voorkeursbesluit, maar op zich spreken we dan niet meer van een echte trechtering gezien op dat moment het onderzoek quasi afgerond is. Op p.251 wordt in de eerste paragraaf verkeerdelijk naar de tussennota verwezen, dit moet de synthesenota zijn. In de tweede paragraaf wordt verwezen naar een aanzet tot een keuze, maar hier mag de term 'aanzet' geschrapt worden. Het voorontwerp bevat immers een volledige motivering van de keuze. Die kan nog aangevuld worden vanuit adviesronde en openbaar onderzoek, maar indien het draagvlak voor de keuze goed zit, wordt die onderbouwing niet meer (fundamenteel) gewijzigd. In de derde paragraaf (eerste zin) aanvullen dat ook het geïntegreerd onderzoek aan de adviesinstanties bezorgd wordt.

Reactie en eventuele aanpassingen in AON

1. Dit wordt nagekeken en aangepast waar nodig in de geactualiseerde AON.
2. Dit wordt nagekeken en aangepast in de geactualiseerde AON. Het klopt dat de plannen voor de aanleg van de toenmalige E3 dwars door Gentbrugge op hevig protest konden rekenen, zowel van de inwoners als van het gemeentebestuur. Men verweerde zich in eerste instantie tegen de oorspronkelijke plannen voor een ingegraven snelweg. Na vaststelling dat de waterige grondlagen hoge draineringskosten zouden meebrengen en men ook een alternatief met een viaduct uitwerkte, ontstond ook protest tegen de mogelijke komst van een viaduct.
3. Dit wordt aangepast in de geactualiseerde AON.
4. Dit wordt aangepast in de geactualiseerde AON.
5. Dit wordt nagekeken en aangepast in de geactualiseerde AON.
6. Dit zal verduidelijkt worden in hoofdstuk 3 van de AON.
7. Wat betreft ambities m.b.t. de modal split zijn er bij diverse instanties soms verschillende ambities. In de loop van het onderzoek kunnen deze verder op elkaar afgestemd worden. Het ambiëren van een modal split en het bereiken van een modal split tegen een welbepaalde datum zijn twee verschillende aspecten. De figuur op pagina 42 wil enkel inzichtelijk maken dat een andere trend inzake verplaatsingen moet nagestreefd worden. En dat het complex project viaduct Gentbrugge hier mede een rol kan spelen. De aangegeven tijdsvensters zijn in deze figuur ook richtinggevend. Een aanpassing van de ambitienota en geactualiseerde AON is hiertoe niet nodig.
8. Dit wordt aangepast in de AON.
9. Het complex project ambieert om niet alleen rekening te houden met de problematiek die er nu is en met de situatie over 20 jaar, maar ook met de situatie daarna. Dit houdt in dat de voorkeursoplossing toekomstbestendig moet zijn op heel lange termijn. Het langetermijnperspectief wordt binnen dit complex project omarmd, door te werken aan een toekomstvisie voor over 20 jaar. I.v.m. de keuze welke infrastructuur waar wordt voorzien heeft een tijdsperspectief van 100 jaar. Ook de potenties op korte termijn moeten hierbij voldoende erkend worden.
10. Er wordt akte genomen van deze voorwaarde.
11. Het klopt dat groenstructuren een beperkte impact hebben op het reduceren van het geluidsniveau. We nemen dit mee in het verder onderzoek in het kader van het strategisch MER met de geluidsdeskundigen ter zake. In de ambitienota

is aangegeven dat groenstructuren kunnen ingezet worden. Het is dus een bijkomende mogelijkheid om met geluidshinder om te gaan, naast andere elementen die de geluidshinder tegengaan. Waar welke maatregelen het meest effectief zal bij het verder detailleren van het onderzoek in de huidige onderzoeksfase en de toekomstige fases van het complex project bepaald worden. In de ambitienota zal de verduidelijking meegenomen worden dat het inzetten van groenstructuren om het fysisch geluid tegen te houden een beperkt geluidsreducerend effect heeft.

12. De realisatie van windturbines is geen specifiek onderdeel van dit complex project. Als dit aan bod zou komen in het gebiedsprogramma, wordt rekening gehouden met deze bezorgdheden.
13. Deze input wordt bekeken in het kader van het opmaken van het MER, bij de relevante disciplines.
14. Deze input wordt bekeken in het kader van het opmaken van het MER, specifiek binnen de discipline Mens - Gezondheid.
15. De inzichtenmatrix is een element uit de verkenningsfase. In de Verificatiefase van de verkenningsfase werden alle inzichten uit de verkenningsscenario's verzameld in een geïntegreerde inzichtenmatrix. Voor een gedetailleerde beschrijving van de opbouw en de inhoud van deze inzichtenmatrix wordt verwezen naar boek 3 van de verkenningsfase: Verkenningsscenario's. De documenten zijn terug te vinden op de projectwebsite van het complex project Viaduct Gentbrugge.
16. Dit wordt aangepast in de geactualiseerde AON.

2.2 Bezorgdheden

Een groot aantal inwoners spreekt zijn bezorgdheden uit over de impact van voorliggend project op de (leef)omgeving. Hieronder worden de verschillende bezorgdheden per onderwerp samengevat en gebundeld. Vervolgens wordt de reactie op de opmerkingen gegeven en wordt aangegeven hoe gevolg wordt gegeven aan de inhoudelijke elementen.

Impact op natuur, landschap en levenskwaliteit

Bezorgdheid over natuur en landschap:

Inwoners van het projectgebied zijn bezorgd om hoe het project de bestaande natuur zal verstoren. Er heerst vooral bezorgdheid over zones zoals de Damvallei, de Merelbeekse Scheldemeersen, de Gentbrugse Meersen en de Meerskant (Laarne). Er wordt bijvoorbeeld aangegeven dat behoud, herstel en ontwikkeling van natuurwaarden voor de Damvallei (Europees beschermde natuur) cruciaal is. Elke ingreep die aanleiding geeft tot verdere achteruitgang van de natuurwaarden lijkt onaanvaardbaar en zou herstelwerkzaamheden die de afgelopen 30 jaar plaatsvonden uitwissen. Verder is men bezorgd om de impact van bijkomende verharding op de open ruimte. Men is van oordeel dat landelijke, groene gebieden gevrijwaard moeten worden. Verder vraagt men zich af hoe bepaalde alternatieven te rijmen zijn met een ambitieus klimaatbeleid en met de vierde projectdoelstelling (groene en blauwe landschappen verbinden en versterken).

Bezorgdheid over levenskwaliteit:

Inwoners van het projectgebied uiten bezorgdheden over de impact van het project op hun levenskwaliteit. Deze bezorgdheden worden voornamelijk geuit door inwoners van Laarne, Heusden, Destelbergen, Zwijnaarde, Melle en Merelbeke. Maar ook vanuit Ledeberg en Gentbrugge worden bezorgdheden geuit. Er wordt aangegeven dat de bestaande infrastructuur in het projectgebied vandaag al een impact heeft op de levenskwaliteit. In het kader van het project wordt gevreesd voor nog meer verkeer en dus bijkomende geluidsoverlast, meer luchtvervuiling en een verhoogde verkeersdruk op woonkernen. Verblijven in de nabijheid van de E17 of de E40 zou echter dermate kwaliteitsvol moeten zijn dat het niet meer als een straf aanzien wordt. Daarnaast is men bezorgd over een verminderde bereikbaarheid van de woonkernen. Ook de impact van het project op het landelijk karakter van de gemeenten komt aan bod. Bezorgdheden zijn onder meer de impact op bestaande rustige zones en op waardevolle groene ruimtes. Bepaalde alternatieven zullen zorgen voor bijkomende ruimtelijke barrières en fragmentatie met een impact op het welzijn van zowel mens als dier. Er wordt aangegeven dat er nog geen inzichten gegeven worden in de wijze waarop aan de derde projectdoelstelling (leefbare omgevingen voor woon, werk en recreatie) kan worden tegemoet gekomen.

De vier projectdoelstellingen moeten evenwaardig beschouwd worden in het onderzoek. Doorstroming is niet belangrijker dan de andere doelstellingen. De drie andere doelstellingen moeten voorop staan en binnen deze doelstellingen moet de doorstroming gerealiseerd worden. _

Reactie op de bezorgdheden

De bezorgdheden die gaan over de impact van voorliggend project op natuur, landschap en levenskwaliteit kunnen samengevat worden als de bezorgdheid dat projectdoelstelling 3 en 4 onderbelicht zijn. De derde projectdoelstelling gaat over leefbare omgevingen (voor woon, werk en recreatie), de vierde projectdoelstelling over het verbinden en versterken van groene en blauwe landschappen. De wijze waarop deze doelstellingen worden doorvertaald in het uiteindelijke voorkeursscenario vergt verder onderzoek en hiervoor zijn verschillende oplossingsrichtingen mogelijk. In de AON is de keuze gemaakt om strategische locatiealternatieven uit te werken op basis van het mobiliteitssysteem. De gehanteerde mobiliteitsprincipes zijn als het ware een kapstok voor de locatiealternatieven. De inrichtingsvarianten verkennen al enkele ruimtelijke principes, gebaseerd op de ambitienota. De ambities zijn opgemaakt om een meer tastbare invulling te geven aan de projectdoelstellingen en worden aangewend als richtinggevend toetsingskader. Het project heeft tot doel een voorkeursoplossing te zoeken die zoveel als mogelijk beantwoordt aan deze ambities. Er zal nagegaan worden in hoeverre de verschillende alternatieven en varianten tegemoetkomen aan deze ambities. In het verder geïntegreerd onderzoek zullen de locatiealternatieven en inrichtingsvarianten ook getoetst worden aan alle projectdoelstellingen. Bovendien wordt onderzocht hoe de alternatieven invulling kunnen geven aan deze projectdoelstellingen. Deze toetsing start al in de quickscan, maar komt ook nog aan bod in het gedetailleerd onderzoek, met onder meer het verdere ontwerp onderzoek, strategisch MER,...

Aanpassingen aan AON

Op basis van deze inspraakreacties is het niet nodig om aanpassingen te maken aan de AON. In het verder geïntegreerd onderzoek zullen deze bezorgdheden aan bod komen.

Verschuiven van het probleem

Verschillende inwoners zijn bezorgd over het verschuiven van het bestaande probleem in Gentbrugge naar de omringende woongebieden van Merelbeke, Melle, Laarne en Destelbergen. Men is er niet gerust in dat het complex project voor alle burgers een verbetering zal zijn, zowel naar levenskwaliteit toe, als op vlak van mobiliteit. Men geeft aan dat het een noodzaak is om te zoeken naar een integrale oplossing. Er wordt gesteld dat er geen reden is om de E17 te verleggen op de zate van de R4, ondanks de problemen met het huidige tracé van de E17. Het verplaatsen van het verkeer naar een andere locatie zal de kern van het probleem niet oplossen.

Insprekers geven aan dat de buurgemeenten in de huidige toestand al hinder ondervinden van de bestaande infrastructuur. Er is sprake van een negatieve impact op de levenskwaliteit en gezondheid, bijvoorbeeld door geluidsoverlast van de R4 en de E40. Men vraagt zich af hoe bepaalde alternatieven de leefbare omgeving ter hoogte van de buurgemeenten zullen verbeteren, aangezien de voorstellen van locatiealternatieven voornamelijk een verschuiving van de hinder impliceren. De voordelen van de voorgestelde alternatieven wegen niet op tegen de nadelen die ze in de ruime omgeving veroorzaken. Het kan niet de bedoeling zijn dat wat mensen in Gentbrugge kunnen winnen, ten koste gaat van de inwoners van Merelbeke, Melle, Zwijnaarde, Destelbergen of Laarne.

Insprekers geven aan dat de buurgemeenten in de huidige toestand al hinder ondervinden van de bestaande infrastructuur. Er is sprake van een negatieve impact op de levenskwaliteit en gezondheid, bijvoorbeeld door geluidsoverlast van de R4 en de E40. Men vraagt zich af hoe bepaalde alternatieven de leefbare omgeving ter hoogte van de buurgemeenten zullen verbeteren, aangezien de voorstellen van locatiealternatieven voornamelijk een verschuiving van de hinder impliceren. De voordelen van de voorgestelde alternatieven wegen niet op tegen de nadelen die ze in de ruime omgeving veroorzaken. Het kan niet de bedoeling zijn dat wat mensen in Gentbrugge kunnen winnen, ten koste gaat van de inwoners van Merelbeke, Melle, Zwijnaarde, Destelbergen of Laarne.

Reactie op de bezorgdheden

Op 25 april 2018 nam het Vlaams Parlement een resolutie aan voor een leefbare toekomst voor de omgeving van het viaduct van Gentbrugge. Deze resolutie was het gevolg van de slechte toestand van het viaduct en van de vragen van de burgerbewegingen en Stad Gent naar een visie op lange termijn voor het viaduct en de omgeving. Ook de gemeenten Melle, Merelbeke en Destelbergen wensten betrokken te worden, in het bijzonder met de vraag om (de hinder van) het verkeer niet te verschuiven (naar de R4), maar terug te dringen. Er werd voor gekozen om te werken met het instrument 'Complex project'. Een complex project vertrekt vanuit een integrale, gebiedsgerichte benadering die start met een verkenningsfase. Vanaf het begin van de verkenningsfase zijn de besturen van Stad Gent en de gemeenten Melle,

Merelbeke en Destelbergen nauw betrokken. In de onderzoeksfase werd ook de gemeente Laarne betrokken. In de AON is getracht het onderzoek en de conclusies uit de verkenningsfase en de startbeslissing op een zo evenwaardig mogelijke manier te vertalen, waarbij de locaties van de Europese hoofdweg E17 en Vlaamse hoofdweg R4 op elke mogelijke manier gecombineerd werden. Het is van belang dat dit complex project een zo groot mogelijk draagvlak bekomt en dat het niet enkel een verbetering is voor de inwoners van Gentbrugge en Ledeberg. Het proces brengt verschillende, soms tegenstrijdige belangen samen, waardoor dit geen eenvoudige opgave blijkt. Maar op die manier biedt het project wel de kans om gedeelde ambities en kansen te detecteren en er inzicht in te krijgen. Er moet samengewerkt worden over de gemeentegrenzen heen, met verschillende Vlaamse overheden, stakeholders en bewoners. Om individuele posities en belangen te overstijgen, worden de project- en procesdoelstellingen als leidend beschouwd. Daarnaast is het participatietraject van groot belang om de verschillende belangen inzichtelijk te maken en ervoor te zorgen dat problematieken en kansen helder worden.

Naar onderzoek toe, bijvoorbeeld in het MER, is het evident dat ten aanzien van het aspect leefbaarheid (blootstelling aan aan verkeersgeluid en luchtmissies) dichter bevolkte gebieden zwaarder doorwegen dan dunbevolkte gebieden. Maar dit betekent niet dat in dunner bevolkte gebieden sterk negatieve effecten zomaar aanvaardbaar zouden zijn. Bij het verschuiven (of supprimeren) van weginfrastructuur moet ervoor gezorgd worden dat negatieve neveneffecten op andere plaatsen - zowel qua leefbaarheid als qua ruimtelijke impact - tot een minimum beperkt worden, waar nodig door het voorzien van milderende maatregelen (b.v. intunneling, afscherming, landschappelijke inpassing,...). De voorgestelde eis dat "het op sectorniveau NERGENS slechter mag worden" is evenwel onrealistisch en onhaalbaar.

Aanpassingen aan de AON

Op basis van deze inspraakreacties zullen geen aanpassingen gemaakt worden in de geactualiseerde AON. In het verdere onderzoek blijven de project- en procesdoelstellingen leidend en wordt getracht deze steeds meer concreet te maken, bijvoorbeeld door in te zetten op samenwerking en op het uitwerken en beheren van een gebiedsagenda.

Impact op bedrijvigheid en landbouw

Bezorgdheid over de impact op bedrijven:

Bij bepaalde inwoners komen bezorgdheden naar boven over de impact van voorliggend project op lokale bedrijvigheid. Het gaat hier voornamelijk om de impact van de alternatieven in reeks 2. De alternatieven uit deze reeks zouden een aantal lokale bedrijven (een paardenmelkerij, een fruitteeltbedrijf en een bedrijf met bloementeelt) doorsnijden en daardoor een zware negatieve impact hebben op deze bedrijven. De negatieve impact is voor elk van deze bedrijven voornamelijk gelinkt aan het versnipperen van de (landbouw)gronden. Het doorkruisen van deze gronden heeft een impact op de toekomstmogelijkheden en groeicapaciteiten van de bedrijven. Ook de bereikbaarheid van de bedrijven wordt geïmpacteerd. Het realiseren van bepaalde alternatieven zou er bijvoorbeeld voor kunnen zorgen dat noodzakelijke leveringen (bv. met vrachtverkeer) worden bemoeilijkt. Bedrijven waarbij men werkt met serres zijn bovendien bezorgd over de impact van trillingen van het verkeer op de serres.

Bezorgdheid over de impact op bedrijven:

Bij bepaalde inwoners komen bezorgdheden naar boven over de impact van voorliggend project op lokale bedrijvigheid. Het gaat hier voornamelijk om de impact van de alternatieven in reeks 2. De alternatieven uit deze reeks zouden een aantal lokale bedrijven (een paardenmelkerij, een fruitteeltbedrijf en een bedrijf met bloementeelt) doorsnijden en daardoor een zware negatieve impact hebben op deze bedrijven. De negatieve impact is voor elk van deze bedrijven voornamelijk gelinkt aan het versnipperen van de (landbouw)gronden. Het doorkruisen van deze gronden heeft een impact op de toekomstmogelijkheden en groeicapaciteiten van de bedrijven. Ook de bereikbaarheid van de bedrijven wordt geïmpacteerd. Het realiseren van bepaalde alternatieven zou er bijvoorbeeld voor kunnen zorgen dat noodzakelijke leveringen (bv. met vrachtverkeer) worden bemoeilijkt. Bedrijven waarbij men werkt met serres zijn bovendien bezorgd over de impact van trillingen van het verkeer op de serres.

Reactie op de bezorgheden

De locatiealternatieven en hun inrichtingsvarianten zoals voorgesteld in de AON, zijn op strategisch niveau. Er werd met andere woorden nog niet toegewerkt naar oplossingsrichtingen op detailniveau. In het ontwerpend onderzoek en technisch onderzoek wordt gezocht naar mogelijkheden om de impact op onaangeroerd landbouwgebied zoveel mogelijk te beperken. Naar gelang het onderzoek vordert, zal de ruimtelijke impact van de verschillende alternatieven en inrichtingsvarianten duidelijker worden. De impact op (lokale) (landbouw)bedrijven zal aan bod komen in het geïntegreerd onderzoek, voor meegenomen alternatieven waarvoor een significante impact op landbouw wordt verwacht. Onder meer de impact op toegankelijkheid van de percelen, versnippering, de agrarische bestemming... zullen onderzocht worden. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van een landbouwimpactstudie (LIS) en/of een landbouweffectenrapport (LER). Een LIS is een desktopanalyse waarbij een eerste inschatting gemaakt kan worden van de impact van

ruimte-inname op landbouwbedrijven. Dit type studie is gebaseerd op beschikbare landbouw- en gebiedsgegevens. Een LER is meer uitgebreid. Hierbij worden betrokken landbouwers ook bevestigd, zodat een zo volledig mogelijk beeld ontstaat van de bedrijfseconomische situatie.

Aanpassingen aan de AON

Op basis van deze bezorgdheden worden geen aanpassingen gemaakt aan de AON. Het geïntegreerd onderzoek zal meer inzichten bieden in deze bezorgdheden. Op basis van onder meer het technisch en het ontwerp onderzoek zal de inpassing van inrichtingsvarianten nog aangepast kunnen worden.

Onteigeningen en woonwaarde

Bij een aantal inwoners van het projectgebied heerst bezorgdheid over mogelijke onteigeningen. Deze bezorgdheid komt het meest naar voor in Ledeberg, in de woonstraten nabij de huidige E17. Maar ook in andere deelzones van het projectgebied is er bezorgdheid omwille van onteigeningen. Er leeft veel ongerustheid, zowel over mentaal welzijn als om financieel verlies. Inwoners hebben schrik om hun huis kwijt te raken, waar ze vaak met veel toewijding en de nodige financiële investeringen een thuis van gemaakt hebben. Men vraagt zich verder wat de impact van het project is op mensen die willen starten met renoveren of die hun woning willen verkopen. Voor de zone in Ledeberg, rond de Adolf van Ooteghemstraat, wordt bijkomende informatie meegegeven. Inwoners geven aan dat het in deze dichtbevolkte buurt aangenaam wonen is. Nabij park De Vijvers en het Adolf Papeleupark, nabij verschillende winkels en met vlotte aansluiting naar zowel de stad als de snelweg. Stadvernieuwingsproject 'Ledeberg Leeft' zet onder andere in op hogere woonkwaliteit, vlotter en veiliger verkeer en meer en mooier groen en heeft gezorgd voor een opwaardering van de buurt. Het ruimtebeslag van een aantal alternatieven zorgt voor een groot aantal woningen dat verloren gaat en heeft impact op het aanwezige groen.

Tenslotte vermelden veel inwoners dat in de AON concrete info over onteigeningen ontbreekt. Dit wordt gezien als een tekortkoming. Er is geen zicht op het risico op onteigening, per locatiealternatief of per inrichtingsvariant.

Men geeft aan dat de AON vaag blijft over de eventuele onteigeningen per locatiealternatief en per inrichtingsvariant. Insprekers gaan ervan uit dat hierover wel al indicaties moeten bestaan en vinden het onbegrijpelijk dat de rapportering van de AON hier geen gegevens over bevat. Men vraagt hierom verduidelijking, want dit lijkt een ernstige leemte in de AON. Er wordt aangegeven dat de vereiste onteigeningen per locatiealternatief en per inrichtingsvariant deel uit moeten maken van de geïntegreerde effectenonderzoeken voorafgaand aan het voorkeursbesluit

In de bijlage van het MER wordt vermeld dat relevante juridische randvoorwaarden zullen worden opgelijst en getoetst in het strategisch MER. Er wordt door insprekers aangegeven dat hierbij rekening gehouden moet worden met onteigeningen. Een onteigening is volgens insprekers slechts (juridisch) mogelijk voor zover deze strikt noodzakelijk is. Er mag volgens insprekers geen redelijk alternatief bestaan voor de onteigening als middel, noch voor de onteigening van de betrokken eigendommen. Hierbij moeten de alternatieven zorgvuldig worden afgewogen en onderzocht of de doelstellingen van het complex project kunnen worden bereikt zonder of met minder onteigeningen.

De onzekerheid voor mogelijke onteigeningen leeft heel sterk in het onderzoeksgebied. Er wordt gevraagd om bij ieder van de locatiealternatieven de noodzaak van onteigeningen te onderzoeken, deze af te wegen tegen de projectdoelstellingen 3 en 4 (leefbare omgevingen en groene en blauwe landschappen verbinden en versterken). Er wordt bovendien gevraagd maximaal bijkomende locatiealternatieven en inrichtingsvarianten te ontwikkelen die zo weinig mogelijk onteigeningen vereisen en die alleszins de Adolf van Ooteghemstraat en de onmiddellijke omgeving ervan ontzien.

Verschillende insprekers zijn bezorgd omwille van de waarde van hun woning. Men vreest dat nieuwe infrastructuur, met bijhorende geluids- en verkeersoverlast, in de nabijheid van woonwijken zal leiden tot een waardevermindering van de woningen.

Reactie op de bezorgdheden

In deze fase van het onderzoek binnen het complex project wordt de ruimtelijke impact van de alternatieven nog verder bepaald. Het doel van de onderzoeksfase met het opmaken van een strategisch MER, ontwerp onderzoek, een MKBA, ... is om de verschillende alternatieven zorgvuldig af te wegen. De diepgang van het onderzoek wordt hierbij afgestemd in functie van de besluitvorming op strategisch niveau (het voorkeursbesluit). Het uiteindelijke voorkeursbesluit zal een beslissing inhouden over het tracéalternatief en (gedeeltelijk) de uitvoering ervan.

In deze fase van het onderzoek is het echter nog te vroeg om uitspraken te doen over waar onteigeningen nodig zullen zijn. De ruimtelijke impact van de verschillende alternatieven en varianten zal duidelijker worden naarmate het onderzoek en de alternatievenafweging vordert. Hierbij is het belangrijk om te vermelden dat de onderzoeksfase op strategisch niveau blijft. In die zin worden de potentiële effecten in beeld gebracht tot op het niveau dat het noodzakelijk is om de verschillende alternatieven onderling tegen elkaar af te wegen.

Verder is het van belang om op te merken dat onteigeningen enkel mogelijk zijn in decretaal voorziene gevallen (het Vlaams Onteigeningsdecreet). De overheid kan een onroerend goed alleen onteigenen als aan een aantal voorwaarden is voldaan. De voorwaarden houden onder andere in dat de onteigening noodzakelijk moet zijn.

De impact van het project op de waarde van woningen zal ook aan bod komen in het vervolgonderzoek. Dit specifiek in de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), die wordt opgemaakt in het gedetailleerd geïntegreerd onderzoek. Ook hier geldt dat de onderzoeksfase zich afspeelt op strategisch niveau. De MKBA die wordt opgemaakt, zal dus gaan over de hoofdlijnen en nog niet ingaan op perceelsniveau.

In deze fase en ter realisatie van het voorkeursbesluit wordt er alleszins nog geen onteigeningsinitiatief aan gekoppeld. Van het alternatief dat uiteindelijk, op het einde van de onderzoeksfase, wordt gekozen, moet in een volgende fase, de uitwerkingsfase, een gedetailleerd ontwerp gemaakt worden. Ook hierbij moeten verschillende procedures gevolgd worden. Aan deze uitwerkingsfase is een projectbesluit gekoppeld. De exacte contouren van de eventueel te onteigenen woningen en terreinen zullen pas volledig duidelijk worden in de fase van het projectbesluit, wanneer er een volwaardig project op perceelsniveau zal vastgesteld worden. uit de verkenningsfase en de startbeslissing op een zo evenwaardig mogelijke manier te vertalen, waarbij de locaties van de Europese hoofdweg E17 en Vlaamse hoofdweg R4 op elke mogelijke manier gecombineerd werden. Het is van belang dat dit complex project een zo groot mogelijk draagvlak bekomt en dat het niet enkel een verbetering is voor de inwoners van Gentbrugge en Ledeberg.

Het proces brengt verschillende, soms tegenstrijdige belangen samen, waardoor dit geen eenvoudige opgave blijkt. Maar op die manier biedt het project wel de kans om gedeelde ambities en kansen te detecteren en er inzicht in te krijgen. Er moet samengewerkt worden over de gemeentegrenzen heen, met verschillende Vlaamse overheden, stakeholders en bewoners. Om individuele posities en belangen te overstijgen, worden de project- en procesdoelstellingen als leidend beschouwd. Daarnaast is het participatietraject van groot belang om de verschillende belangen inzichtelijk te maken en ervoor te zorgen dat problematieken en kansen helder worden.

Aanpassingen aan de AON

Op basis van deze bezorgdheden zullen geen aanpassingen gemaakt worden in de AON. Deze bezorgdheden komen op hoofdlijnen aan bod in het gedetailleerd geïntegreerd onderzoek. Pas in de uitwerkingsfase komt de impact op perceelsniveau aan bod.

Impact van tunnelmonden op de omgeving

Uit de inspraakreacties komen verschillende bezorgdheden naar boven die gaan over de indicatieve aanduiding van de tunnelmonden.

Voor de korte tunnels op het huidige traject van de E17 is er ongenoegen over de oostelijke tunnelmond die is ingetekend ter hoogte van de sportvelden en de woonwijk in Gentbrugge. Ook nu kent men hier al geluidsoverlast, afhankelijk van de windrichting. Men vreest dat de korte tunnels zullen zorgen voor nog meer overlast, zowel op vlak van geluid als op vlak van luchtkwaliteit. Er wordt voorgesteld om de tunnel te verlengen en pas ten oosten van de Schelde bovengronds te laten komen. Dit zou ook een meerwaarde zijn voor de Gentbrugse meersen.

Ook bij de alternatieven met de lange tunnels op het tracé van de huidige E17 (reeks 3) zijn enkele bezorgdheden. De meest zuidelijke tunnelmond is nu indicatief ingetekend ten zuiden van de woonwijk van Zwijnaarde, ter hoogte van onder andere de Kelderijstraat. Zowel bij individuele insprekers als bij georganiseerde burgerverenigingen wordt aangestipt dat de tunnelmond te dicht bij dichtbevolkt gebied ligt. De vrees is dat dit zal zorgen voor bijkomende overlast, zowel naar luchtkwaliteit als naar geluid toe. Er wordt voorgesteld om de inplanting van de tunnelmond te herbekijken en te situeren in minder dichtbevolkt gebied.

Tenslotte worden bezorgdheden geuit over alternatieven met tunnelmonden nabij de Damvallei. Het gaat hierbij voornamelijk om de alternatieven 3.1A, 3.1B, 3.2B, 3.3B. De tunnelmonden op deze locatie zullen een negatieve impact hebben op de bestaande natuurwaarden en op de open ruimte. De concentratie van luchtvervuiling dicht bij natuur, landbouw, recreatie en bewoning is schadelijk. Er wordt gevraagd welke mogelijkheden erop vandaag bestaan om schadelijke stoffen te captureren of te filteren vooraleer ze de tunnel verlaten.

Bovendien maakt men zich bij zo'n grote ondertunneling zorgen over de impact op de grondwatertafel. Door deze werken kunnen inspanningen voor het herstel van natte natuur van de voorbije 30 jaar teniet worden gedaan. Door de tunnelmonden te voorzien in de natuurgebieden Gentbrugse Meersen en Damvallei, mist dit project bovendien een kans om de historische Scheldevallei (die nu deel uitmaakt van het Nationaal Park Scheldevallei) te herstellen. De locatie van de oostelijke tunnels- of overkappingsmonden is daarenboven van cruciaal belang om de leefbaarheid van woonkernen in Destelbergen en Heusden te verzekeren

Reactie op bezorgdheden

De inplantingen en locaties van de tunnelmonden zijn bij de inrichtingsvarianten in de AON nog maar indicatief ingetekend en zijn dus met andere woorden een eerste verkenning. In het geïntegreerde onderzoek worden de locaties van de tunnelmonden verder bestudeerd en geoptimaliseerd, bijvoorbeeld op basis van (milieu)technische randvoorwaarden.

De impact van de tunnels en de tunnelmonden op de leefomgeving komt nog aan bod in het verder geïntegreerd onderzoek. Zowel in het technisch onderzoek voorafgaand aan de quickscan, als ook later in bijvoorbeeld het milieugerelateerde onderzoek (MER).

Er zal zo rekening gehouden worden met impact op grondwater (geohydrologie) en impact op de natuurlijke en bebouwde omgeving (uitstoot, geluid,...). Ook het voorstel voor een langere tunnel, tot voorbij het knooppunt Destelbergen (richting Antwerpen) en/of de woonkern van Zwijnaarde zal mee worden onderzocht.

Aanpassingen aan de AON

In de geactualiseerde AON zal worden verduidelijkt dat de inplantingen van de tunnelmonden slechts een eerste aanzet zijn en dat hun exacte locatie verder wordt onderzocht. Ook zal worden beschreven dat het voorstel voor een langere tunnel mee opgenomen wordt in het verder geïntegreerd onderzoek.

Recreatie

Vanuit de publieke inspraakreacties komen bezorgdheden naar voor over de impact van het project op zones met recreatieve waarde. Met name over de impact op bestaande recreatieve en groene zones, waar nu al ruimte is voor rust, onthaasting en vrijetijdsbesteding voor fietsers, wandelaars, ruiters... Insprekers vermelden hierbij onder meer de Gentbrugse Meersen en het gebied ter hoogte van de Meerskant in Laarne. Daarnaast heerst ook bezorgdheid om de impact van het project op geplande recreatieve sites. Hier gaat het bijvoorbeeld om de nieuw sport- en recreatiesite Nederbroek. Deze wordt gepland in de Nederbroekstraat in Heusden, nabij de bestaande infrastructuur van de R4.

Reactie op bezorgdheden

De geplande sites, die mogelijks al gerealiseerd zijn voor de uitvoering van dit complex project en de bestaande potenties die worden aangehaald in de inspraakreacties zullen mee opgenomen worden in het verder ontwerpend onderzoek.

Aanpassingen aan de AON

Dit zal in de AON verduidelijkt worden in de methodiek van de quickscan en van het ontwerpend onderzoek, maar geeft geen aanleiding tot het aanpassen van de methodiek.

Zone E40 en de zone Zwijnaarde

In de inspraakreacties wordt aangegeven dat de leefbaarheidsproblemen verder reiken dan enkel het tracé van het viaduct. Insprekers zijn bezorgd over impact ter hoogte van de E17 in Zwijnaarde en over de impact op het tracé tussen Zwijnaarde en Merelbeke, langs de E40. Beide zones kennen vandaag al de nodige problemen met een negatieve impact op de leefbaarheid, zoals geluidsoverlast.

Voor de zone langs de E17 ter hoogte van Zwijnaarde wordt aangegeven dat de bestaande geluidsschermen momenteel onvoldoende goed werken. Er zouden echter geen budgetten zijn om de sterk verouderde geluidspanelen te vernieuwen. Men vraagt zich af of deze niet beter nu al kunnen vernieuwd worden, in de plaats van het voorzien van een zeer dure ondertunneling?

Daarnaast wordt opgemerkt dat er voor de zone langs de E40, tussen de knooppunten Zwijnaarde en Merelbeke, weinig kansen en geen verschillende inrichtingsvarianten worden meegegeven in de AON, dit in tegenstelling tot andere deelruimten. Het lijkt erop dat problemen enkel naar deze zone verschoven worden. Het lijkt de insprekers belangrijk om de impact op deze zone beter en concreter in beeld te brengen en vanuit de projectdoelstellingen te zoeken naar kwalitatieve oplossingen naar de uitdagingen die zich hier stellen. Ook in dit deelgebied is het noodzakelijk om een maximale inrichtingsvariant te onderzoeken.

In de inspraakreacties wordt aangegeven dat de leefbaarheidsproblemen verder reiken dan enkel het tracé van het viaduct. Insprekers zijn bezorgd over impact ter hoogte van de E17 in Zwijnaarde en over de impact op het tracé tussen Zwijnaarde en Merelbeke, langs de E40. Beide zones kennen vandaag al de nodige problemen met een negatieve impact op de leefbaarheid, zoals geluidsoverlast.

Voor de zone langs de E17 ter hoogte van Zwijnaarde wordt aangegeven dat de bestaande geluidsschermen momenteel onvoldoende goed werken. Er zouden echter geen budgetten zijn om de sterk verouderde geluidspanelen te vernieuwen. Men vraagt zich af of deze niet beter nu al kunnen vernieuwd worden, in de plaats van het voorzien van een zeer dure ondertunneling?

Daarnaast wordt opgemerkt dat er voor de zone langs de E40, tussen de knooppunten Zwijnaarde en Merelbeke, weinig kansen en geen verschillende inrichtingsvarianten worden meegegeven in de AON, dit in tegenstelling tot andere deelruimten. Het lijkt erop dat problemen enkel naar deze zone verschoven worden. Het lijkt de insprekers belangrijk om de impact op deze zone beter en concreter in beeld te brengen en vanuit de projectdoelstellingen te zoeken naar kwalitatieve oplossingen naar de uitdagingen die zich hier stellen. Ook in dit deelgebied is het noodzakelijk om een maximale inrichtingsvariant te onderzoeken.

Reactie op bezorgdheden

De zones waarover het in deze bekommernissen gaat, liggen in het studiegebied. Dit houdt in dat ze mee onderzocht worden, zowel in de quickscan als in het verder gedetailleerd geïntegreerd onderzoek. Per alternatief zal bijvoorbeeld de bijkomende geluidsoverlast in beeld gebracht worden. Een eerste inschatting zal hiervoor gebeuren in de quickscan, maar ook in het MER komt dit aan bod.

Er wordt naar gestreefd om tijdens het verder onderzoek quickwins te detecteren. Quickwins zouden ingezet kunnen worden om acute problemen op te lossen die op korte termijn al een (deel)oplossing kunnen bieden. Het kan bijvoorbeeld gaan

om het vernieuwen van geluidspanelen. De quickwins zijn een katalysator voor de vooropgestelde transitie, maar mogen geen hypotheek leggen op de langere termijn. Belangrijk hierbij is de realisatie van bepaalde quickwins zal vragen om specifieke (interbestuurlijke) samenwerking, naast dit complex project.

Verder is voor de zone langs de E40 het ontwerpend onderzoek gestart. Net zoals voor de andere deelruimtes, zullen hier de kansen en potenties in kaart gebracht worden. Dit rekening houdend met de uitdagingen die zich in deze zone stellen. Dit gebeurt in nauwe afstemming met het technisch onderzoek (randvoorwaarden, dwangpunten) en met het mobiliteitsonderzoek (haalbaarheid verkeersdoorstroming).

Aanpassingen aan de AON

Op basis van deze bezorgdheden zullen geen aanpassingen gemaakt worden in de AON. De vermelde bezorgdheden zullen aan bod komen in het verder geïntegreerd onderzoek.

Financiering van het project

Er worden enkele bezorgdheden geuit over het financiële aspect van voorliggend project. Men verwacht dat voor de voorliggende alternatieven grote en dure infrastructuurwerken nodig zijn, en dat deze dus een zeer hoge (mogelijks onmogelijke) kost voor de maatschappij zullen hebben. Men vreest dat dit zou kunnen resulteren in het uitblijven van een daadwerkelijk oplossing. Bovendien wordt gesteld dat er momenteel al geen budget lijkt te zijn voor het voorzien van eenvoudige milderende maatregelen, zoals het plaatsen van nieuwe kwalitatieve geluidsschermen. Hoe zullen lange tunnels dan gefinancierd worden?

Reactie op bezorgdheden

Een eerste stap van het geïntegreerd onderzoek is het onderzoeken van alle alternatieven uit de (geactualiseerde) AON door middel van een quickscan. In de quickscan wordt op basis van een aantal thema's en onderscheidende criteria binnen deze thema's het onderzoek gevoerd en een afweging gemaakt. Ook voor het thema 'Kost' werden criteria geselecteerd. Er wordt verwacht om met behulp van de quickscan al een eerste keer te kunnen trechteren, waardoor alternatieven die niet kansrijk of onrealistisch zijn, verlaten kunnen worden. Door de criteria binnen thema 'Kost' te onderzoeken, kunnen de economische belangen al een eerste keer inzichtelijk gemaakt worden en kunnen ze in de fase van de quickscan al meespelen in de keuze van de meest realistische en haalbare alternatieven. In het verdere geïntegreerd onderzoek zal een meer uitgewerkte MKBA op strategisch niveau worden opgesteld. De wijze van financiering en financieringsmogelijkheden van voorliggend project op hoofdlijnen vormen een onderdeel van het geïntegreerd onderzoek en zullen dus nog verder uitgewerkt worden. Gespreide financiering van het project via een DBFM-formule kan overwogen worden. Een DBFM-formule is een formule waarbij de opdrachtnemer (een private partij, niet de overheid), verantwoordelijk is voor het ontwerp (Design), de bouw (Build), de financiering (Finance) en het onderhoud (Maintain) van een project.

Aanpassingen aan de AON

Op basis van deze bezorgdheden zullen geen aanpassingen gemaakt worden in de AON, deze komen aan bod in het verder geïntegreerd onderzoek.

Impact van de politiek

Er wordt bezorgdheid geuit over de invloed van politiek op de finale beslissing

Reactie op bezorgdheden

Met de procedure complexe projecten en de decretale basis hiervoor wordt beoogd politieke beslissingen transparant te nemen en te motiveren. De procesaanpak van complexe projecten zet onder andere in op de realisatie van projecten met een zo maximaal mogelijk draagvlak. Hierbij zijn participatie, communicatie en transparantie van groot belang. Tijdens de onderzoeksfase wordt dan ook nauw samengewerkt met verschillende actoren en stakeholders. Er is niet enkel een samenwerking met politieke entiteiten, maar ook met burgerverenigingen, middenveldorganisaties, adviesraden, experts... Op basis van de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en de verschillende overlegmomenten, wordt in deze fase een voorkeursbesluit voorbereid. Dit besluit moet uiteindelijk goedgekeurd worden door de bevoegde overheid, in dit geval de Vlaamse Regering. Pas dan is dit voorkeursalternatief definitief.

Aanpassingen aan de AON

Op basis van deze bezorgdheden zullen geen aanpassingen gemaakt worden in de AON.

2.3 Proces, participatie en communicatie

Doel van AON

Een aantal inspraakreacties spreken over leemten en vaagheid van de AON. De rapportering zou onduidelijk en te complex zijn. Men geeft aan dat de AON niet de mogelijke gevolgen en impact van de locatiealternatieven en de inrichtingsvarianten verduidelijkt. De insprekers merken op dat dit een belemmering vormt voor het maken van opmerkingen met kennis van zaken. Er wordt bijvoorbeeld gevraagd om het project te herwerken, waarbij effectief rekening gehouden wordt met natuurlijke waardevolle gebieden, soorten uit de Habitat- en Vogelrichtlijn en de grondwaterafverstoring.

Reactie op de opmerkingen

Dit onderzoek volgt het stappenplan van de procedure Complexe Projecten, een methode van de Vlaamse overheid. De alternatievenonderzoeksnota of AON is hierin een belangrijke mijlpaal. De AON bepaalt welke alternatieven er onderzocht moeten worden en op welke manier de effecten van deze alternatieven zullen worden onderzocht. Dit houdt dus in dat de methode en de reikwijdte van het geïntegreerde onderzoek zijn opgenomen in de AON, maar nog niet het onderzoek zelf. De AON bepaalt met andere woorden welke alternatieven zullen worden onderzocht en op welke manier dit gebeurt. In de alternatievenonderzoeksnota wordt nog géén keuze gemaakt over welke oplossingen de voorkeur krijgen. Mogelijke gevolgen en de impact van de locatiealternatieven en inrichtingsvarianten worden op basis van het geïntegreerd onderzoek onderzocht en in beeld gebracht. Dit onderzoek start na de AON. Deze keuze wordt pas gemaakt ná het uitgebreide onderzoek dat nu wordt opgestart.

De publicatie van de AON zorgt ervoor dat alle betrokken partijen en het brede publiek op de hoogte worden gesteld van het project, de doelstellingen, demogelijke alternatieve oplossingen en de manier waarop deze alternatieven worden onderzocht. De inspraakperiode die hieraan gekoppeld is, zorgt ervoor dat iedereen een stem krijgt in de scope van het onderzoek. Bij dit debat worden zowel de adviesinstanties als het brede publiek geraadpleegd.

Op het moment van de publicatie van de aangepaste AON is de verdere studie al aangevat. Er zal onderzocht worden welke alternatieven de grootste slaagkans hebben en welke niet verder onderzocht moeten worden. Dit deel van het onderzoek heet de quickscan en is een eerste trechterstap. Het is een snelle en beknopte analyse op basis van onderscheidende criteria. Het doel hiervan is om snel inzicht te bieden in de kansrijke en niet kansrijke alternatieven. Er wordt verwacht dat op basis van de resultaten van de quickscan een aantal alternatieven zullen afvallen. De resultaten van de quickscan zullen opnieuw aan het brede publiek worden bekendgemaakt. Ook hierover zal opnieuw een inspraakperiode worden georganiseerd.

Aanpassingen in de AON

Er zal een verduidelijking worden toegevoegd aan de inleiding van de AON. Hierin zal zo duidelijk mogelijk opgenomen worden wat de doelstellingen zijn van een alternatievenonderzoeksnota en wat niet.

Onduidelijkheid over het doel van dit project

In de inspraakreacties wordt aangegeven dat de werkelijke bedoeling en het werkelijke voorwerp van dit complex project niet duidelijk genoeg zijn. Ook de naam ('Complex project Viaduct Gentbrugge') is niet transparant genoeg en zelfs misleidend. Het project is namelijk veel ruimer dan enkel het viaduct in Gentbrugge.

Op de website complexe projecten gaat het zelfs enkel over "Via Gentbrugge" en wordt niet gesproken over de toekomst van de E17, E40 en de R4. Ook de website "via de website" doet niet denken dat dit project met een grootschalig wegeninfrastructuurplan te maken heeft. En dat dus veel verder reikt dan enkel Gentbrugge viaduct.

Reactie op de opmerkingen

De doelstelling van dit complex project is het voeren van een "traject naar een langetermijnvisie voor het viaduct van Gentbrugge en de ruime omgeving". Op 25 april 2018 nam het Vlaams Parlement een resolutie aan voor een leefbare toekomst voor de omgeving van het viaduct van Gentbrugge. Deze resolutie was niet enkel het gevolg van de slechte toestand van het viaduct, maar ook van de vragen van burgerbewegingen en stad Gent om een visie op lange termijn. Ook de gemeenten uit het projectgebied wensten betrokken te worden, in het bijzonder met de vraag om het verkeers- en leefbaarheidsprobleem niet te verschuiven maar terug te dringen.

Al in de verkenningsfase werd door alle betrokken partijen de noodzaak onderschreven van een integrale en omgevingsbrede aanpak. De resultaten van de verkenningsfase werden dan ook gecommuniceerd naar het brede publiek via de website in de vorm van 4 boekdelen. De Vlaamse Regering besliste dan ook haar goedkeuring te hechten aan de startbeslissing van het complex project met de naam 'Viaduct Gentbrugge'. Er zou een mogelijkheid zijn om een nieuwe naam op te nemen in het voorkeursbesluit. Deze naam zou dan gebruikt kunnen worden vanaf de uitwerkingsfase. Het is echter een uitdaging om een naam te vinden die de volledige lading van dit complex project dekt.

Zowel de projectdoelstellingen als het voorwerp van het complex project zijn duidelijk omschreven in de startbeslissing, toegevoegd als Bijlage 1 van de alternatievenonderzoeksnota. Ook in de AON zelf zijn de aanleiding, probleemstelling en doelstellingen nog eens opgenomen, van pagina 37 tot en met 53. Op dit moment wordt bovendien een nieuwe website ontwikkeld die overzichtelijk en duidelijk is en zo volledig mogelijk alle informatie over het project omvat.

Aanpassingen in de AON

In de geactualiseerde versie van de AON zal verduidelijking worden toegevoegd over het doel van dit project, hierbij zal duidelijker verwezen worden naar de startnota.

Onterecht gebruik van het instrument complex project

Zowel de projectdoelstellingen, procesdoelstellingen en ambities gaan ruimer dan enkel mobiliteit. Er kan vastgesteld worden dat men oneigenlijk een ruimtelijk beleidsplan ontwerpt. De mix van doelstellingen geeft duidelijk een ruimtelijk ontwikkelingskader weer en daarvoor is een ruimtelijk beleidsplan of een RUP een meer aangepast en logisch instrument voor dan een 'complex project'. Er lijkt een onterecht gebruik van het instrument "complex project". Het complex project lijkt een beleidsplan. Dit omwille van de perimeter, die gemeentegrensoverschrijdend is en omwille van het feit dat het project ruimer is dan enkel het viaduct. De ambitie lijkt om in werkelijkheid een ruimtelijk beleidsplan te willen ontwerpen. Het gegeven dat er 10 deelruimtes voorzien zijn in dit complex project, wijst op het multifunctioneel ruimtelijk oogmerk ervan. Het treedt dus buiten zijn wettelijke context. Het voordeel van een beleidsplan is ook dat meer tijd voor inspraak is.

Reactie op de opmerkingen

De Vlaamse overheid zet met de procesaanpak voor complexe projecten in op de realisatie van projecten binnen een aanvaardbare termijn en met een zo maximaal mogelijk draagvlak. Volgens de Vlaamse Regering is het instrument 'complex project' het aangewezen instrument voor dit project 'Viaduct Gentbrugge'. Daarvoor kan verwezen worden naar de startbeslissing van 7 september 2021 waarin wordt aangegeven dat het project en de projectdoelstellingen onder het toepassingsgebied, zoals omschreven in artikel 7 van het Decreet Complexe Projecten, en onder de Vlaamse bevoegdheden te beschouwen vallen.

Een complex project is immers een project van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang dat vraagt om een geïntegreerd vergunningproces en ruimtelijk planproces. In een complex project is dus zowel een ruimtelijke planningscomponent aanwezig, als een vergunningencomponent. Het zoeken naar de gewenste oplossing is breder dan enkel mobiliteit en staat niet los van zijn omgeving. Infrastructuur heeft immers een ruimtelijke structurende werking. De aanpak met het decreet complexe projecten kan in dit geval gezien worden als een methodiek die een infrastructuuropgave vanuit een geïntegreerde gebiedsgericht benadert. In die zin is het logisch dat de projectdoelstellingen ruimer gaan dan enkel mobiliteit. Onder meer in artikel 1.1.4 van de VCRO worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen. Op deze manier wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit. Het project dat uiteindelijk uitgevoerd zal worden moet immers tot stand komen in synergie met andere aspecten van het beleid die hun doorwerking moet vinden in projecten. Een complex project kent geen pasklaar traject maar vraagt maatwerk.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) vormt sinds 1997 de basis voor het Vlaamse ruimtelijk beleid. Dit RSV is zelf geen bestemmingsplan en dus geen beoordelingsgrond voor bijvoorbeeld vergunningen, het heeft geen verordenende kracht. Hiervoor zijn ruimtelijke uitvoerende plannen en verordeningen nodig. Deze

ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) maken het mogelijk om de gewenste ruimtelijke structuur te realiseren. Ze zorgen ervoor dat principes voor ruimtegebruik, keuzes over ruimtelijke ontwikkelingen en beslissingen in de praktijk gebracht kunnen worden.

Het projectbesluit van een complex project omvat in voorkomend geval een planningsgedeelte in de lijn van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) dat ter wijziging van de huidige bestemming een nieuwe bestemming planmatig vastlegt in functie van het voorgenomen project, maar ook toelaat latere aanvragen voor wijzigingen of aanvullingen te beoordelen. Voorliggend projectgedreven plan heeft niet de bedoeling om een beleidsplan op te stellen.

Parallel aan de verdere uitvoering van het RSV bereidt de Vlaamse Regering momenteel een Beleidsplan Ruimte Vlaanderen voor. In de startbeslissing van het complex project 'Viaduct Gentbrugge' wordt verder verwezen naar de koppeling met de strategische visie van het BRV waarin het belang van een geïntegreerde gebiedsontwikkeling als motor voor de samenleving wordt belicht..."

Aanpassingen in de AON

In de geactualiseerde AON zal het hoofdstuk over de procedure complexe projecten worden verduidelijkt.

Verloop van het proces

In de inspraakreacties wordt gesteld dat de verkenningsfase op zijn minst onvolledig is gebeurd. Specifiek wordt de gebrekkige verkenning ter hoogte van de omgeving van de Meerskant (in Laarne) aangehaald. De Meerskant wordt volgens de insprekers niet of nauwelijks opgenomen in de verkenningsfase en in het verkenningstraject. Men concludeert dat de AON dus gebaseerd is op een gebrekkige voorstudie.

Er wordt bovendien aangehaald dat deze procedure bij de aanvang enkel betrekking op de gemeenten Gent, Destelbergen, Melle en Merelbeke. Dit volgens de website van Departement Omgeving. De Inzichtennota dd. 09/07/2021 herhaalt dit eveneens. De initiatiefnemer heeft tijdens de verkenningsfase, en diens documentatie, niet duidelijk de gemeente Laarne betrokken bij het dossier. Ook de onderzoeksperimeter omvat het grondgebied Laarne niet. De AON is niet op een geldige basis opgesteld.

De beschrijvingen over de tussennota lijken heel sterk te suggereren dat tussentijdse, snelle resultaten enkel zullen leiden tot een trechtering of vermindering van de alternatieven. De AON straalt uit dat de initiatiefnemer zo snel mogelijk en met zo weinig mogelijk middelen, met een minimaal aantal alternatieven het echte geïntegreerd onderzoek wil aanvatten. Uit de toelichting van het departement Omgeving bij het decreet Complexe Projecten blijkt dat de scope van een tussennota helemaal anders mag uitpakken dan alleen maar trechtering.

Er wordt voorgesteld om, gelet op de tekortkomingen van de AON, een tweede en herwerkte AON in inspraak te brengen. Dit lijkt nuttiger dan een fase van een tussennota. Het onderzoek zou zo met een meer gedragen scope en aanpak kunnen beginnen.

Reactie op de opmerkingen

Tijdens de verkenningsfase werden een aantal eerste verkennende scenario's geschetst. Deze hadden louter tot doel om de probleemdefinitie, de projectdoelstellingen en de procesdoelstellingen beter in kaart te brengen. De verkenningsfase had niet tot doel om al een definitieve set van mogelijke oplossingen vast te leggen. In de verkenningsfase werden alle belanghebbenden en stakeholders in kaart gebracht, op dat moment kon echter nog geen inschatting gemaakt worden van de impact op gemeente Laarne. De impact van de alternatieven uit reeks 2 kwam pas naar voren bij het genereren van de alternatieven in functie van de opmaak van de alternatievenonderzoeksnota. Om die reden was de gemeente Laarne niet van bij aanvang van de onderzoeksfase direct een betrokken partij. Van zodra de impact duidelijker werd, zijn onder meer op vraag van de gemeente Laarne, diverse initiatieven opgestart om de gemeente intensiever en structureel te betrekken bij het complex project. Op dit moment is de gemeente Laarne structureel betrokken bij dit complex project.

Het ontwikkelen en uitwerken van mogelijke alternatieven is onderdeel van de huidige fase, de onderzoeksfase. Dit in het kader van het opstellen van een alternatievenonderzoeksnota. Bij het ontwikkelen van de alternatieven is het perfect mogelijk dat, als gevolg van voortschrijdend inzicht andere alternatieven ontstaan. Daarbij is het eveneens mogelijk dat (delen van) een gemeente die nog niet direct in beeld kwamen bij de verkenningsfase, wel in beeld kan komen in de loop van de onderzoeksfase. Dit doet geen afbreuk aan de reeds doorlopen verkenningsfase. De projectdoelstellingen en de procesdoelstellingen die in de verkenningsfase in kaart zijn gebracht en in de startbeslissing zijn neergeschreven wijzigen hierdoor niet.

Het proces is dynamisch en wordt in de loop van het onderzoekstraject regelmatig geactualiseerd, op basis van nieuwe inzichten of een gewijzigde omgevingscontext. Het Decreet Complexe Projecten voorziet daarvoor de nodige vrijheidsgraden en de mogelijkheid om in de loop van het project nog elementen toe te voegen. Ook de contour uit de verkenningsfase is dus richtinggevend en in zekere mate flexibel. Een duidelijke motivering dient uiteraard wel steeds opgenomen te worden.

De AON voldoet aan de bepalingen die zijn opgenomen in het decreet. In een AON wordt in principe geen echt onderzoek gevoerd, dit gebeurt in de volgende stap en volgt op de AON. De aanpak zoals die nu is voorzien, zal worden aangehouden. Dit houdt in dat er een geactualiseerde AON zal worden gepubliceerd. Deze geactualiseerde versie houdt rekening met de inspraakreacties. Er kunnen bijvoorbeeld bijkomende alternatieven worden opgenomen, of aspecten die bijkomend moeten worden onderzocht. Voor deze geactualiseerde AON zal geen inspraakperiode worden georganiseerd.

Op het moment van de publicatie van dit document is de verdere studie al gestart. Er wordt onderzocht welke alternatieven de grootste slaagkans hebben en welke niet verder onderzocht moeten worden. Dit deel van het onderzoek heet de quickscan en is een eerste stap in de trechtering van alternatieven. Het is een snelle en beknopte analyse op basis van onderscheidende criteria. Het doel hiervan is om snel inzicht te bieden in de kansrijke en niet kansrijke alternatieven. De resultaten van de quickscan zullen opnieuw gecommuniceerd worden naar het brede publiek, in de vorm van een tussennota. Hierover zal opnieuw een inspraakperiode worden georganiseerd.

Zo'n tussennota is een nieuw onderzoeksrapport waarin de stand van zaken van het onderzoek wordt weergegeven. De werkwijze, waarbij door middel van een quickscan een trechtering wordt doorgevoerd, is een algemeen aanvaardbare wijze van werken. De trechtering heeft als voordeel dat efficiënt gewerkt kan worden. Er kan namelijk worden bespaard op schaarse middelen zoals tijd, energie, mensen...

In de tussennota worden de resultaten van de quickscan duidelijk voorgesteld. Alle alternatieven zullen beoordeeld worden, voor elk van de desbetreffende beoordelingscriteria. In de tussennota zal op die manier kunnen worden aangegeven welke alternatieven het projectteam verder zal onderzoeken en welke niet kansrijk genoeg zijn om verder op te nemen. Er kunnen dus alternatieven afvallen omdat hun slaagkans, dit is de kans dat ze ooit gerealiseerd worden, klein is. Het heeft in dat geval geen nut om alternatieven met een kleine slaagkans verder uitvoerig te onderzoeken.

De tussennota gaat bovendien ook ruimer dan dat. In deze nota zal op basis van het gevoerde onderzoek al een idee gegeven kunnen worden over verschillende toekomstbeelden die mogelijk zijn, afhankelijk van de weerhouden alternatieven. Deze nota kan ook elementen omvatten van het gebiedsprogramma of van quickwins die mogelijk naar boven zijn gekomen gedurende proces.

Aanpassingen in de AON

Deze opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassingen in de AON. Het proces is dynamisch en wordt in de loop van het onderzoekstraject regelmatig geactualiseerd, op basis van nieuwe inzichten of een gewijzigde omgevingscontext en de AON voldoet aan de bepalingen die zijn opgenomen in het decreet.

Opmerkingen op inspraakperiode

Er wordt aangegeven dat het voor dit project logischer zou zijn om rekening te houden met de redelijke termijnvereiste (art. 6.3 Verdrag van Aarhus), die minstens 60 dagen bedraagt, zeker omdat sprake is van een vorm van (strategisch) MER.

Vanuit de inspraakreacties komt verder naar voor dat de periode van publieke inspraak voor dermate groot dossier te kort is. Dit vormt volgens de insprekers een ernstige belemmering voor een effectieve en inclusieve participatie van alle belanghebbenden. Door gebrek aan tijd is het voor alle betrokken partijen onmogelijk om het voorgestelde project volledig te begrijpen en de mogelijke gevolgen ervan te evalueren. Dit kan leiden tot oppervlakkige beoordelingen en onvolledige input, wat de integriteit van het besluitvormingsproces kan ondermijnen en de rechten van de betrokkenen kan schenden. Er wordt verzocht om de publieke raadplegingen in de toekomst te verlengen.

Insprekers geven aan dat ze, gezien de uitgebreide publieke verontwaardiging over dit project (specifiek over de alternatieven uit reeks 2), graag de omvang van die actie terugzien in de komende communicatie. Er wordt verwezen naar de petitie die is opgesteld en die online 1.842 keer werd getekend (dd. 19/07/2024). Er wordt gevraagd hoe met die input rekening gehouden wordt en hoe deze input verwerkt en gewogen wordt.

Reactie op de opmerkingen

Momenteel zijn in de procedure Complexe Projecten 30 dagen voorzien voor de raadpleging van de AON. De raadpleging stelt burgers gedurende dertig dagen in staat opmerkingen op de alternatievenonderzoeksnota te maken. Deze decretale termijn wordt door de decreetgever voldoende geacht. Een mogelijkheid tot verlenging is in het decreet of in het uitvoeringsbesluit in principe niet voorzien. Het is juist dat de informatie in de AON uitgebreid en complex is. Door de opdrachthouder werden bijkomend 4 infoavonden georganiseerd om bijkomende toelichting en uitleg te geven. De belangrijkste informatie van het project werd voorgesteld aan de hand van plannen, figuren en panelen. Iedereen was welkom en kon aan de verschillende leden van het projectteam uitleg en toelichting vragen.

Verder is het zo dat in dit overwegingsdocument de inspraakreacties gebundeld worden beantwoord. Inspraakreacties zullen dus geen individueel antwoord krijgen. Het opstellen van een overwegingsdocument is procedureel niet verplicht, maar stelt het projectteam wel in staat om de binnengekomen reacties te structureren en aan te geven hoe hiermee wordt omgegaan.

Ondanks de publieke tegenkating over een aantal alternatieven, zou het incorrect zijn om voorafgaand aan het geïntegreerd onderzoek en louter op basis van de ingediende bezwaren of voorkeuren al bepaalde locatiealternatieven uit te sluiten. Dit zou zowel inhoudelijk als vanuit juridisch-procedureel oogpunt voorbarig zijn. Het is belangrijk om alle alternatieven uit de AON in het geïntegreerd onderzoek zorgvuldig te onderzoeken. Ook de alternatieven waarbij veel actoren en betrokkenen nu al het gevoel hebben dat ze minder of zelfs niet wenselijk zijn. Het geïntegreerd onderzoek zal het via objectieve beoordelingscriteria mogelijk maken om alle niet-wenselijke alternatieven te schrappen en om finaal te komen tot één duidelijk voorkeursalternatief.

De talrijke inspraakreacties en de omvang van de verschillende acties online (oproepen op sociale media, opstart petitie...) wijzen wel nu al op een mogelijk gebrek aan draagvlak voor deze alternatieven. Draagvlak blijft een belangrijk aspect van dit proces en komt verder aan bod in het geïntegreerd onderzoek. Dit zal ook zijn weerslag vinden in de verdere besluitvorming. Het opnemen en evalueren van deze reacties in dit overwegingsdocument is hierin een eerste stap.

Aanpassingen in de AON

Deze opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassingen in de AON.

Participatie en betrokkenheid

De Werkvennootschap lijkt geen verantwoording te moeten afleggen tegen bijvoorbeeld de gemeenteraden, provincieraden...
Een aantal inspraakreacties spreken over onvoldoende betrokkenheid van de gemeente Laarne. Er wordt aangehaald dat de startbeslissing voor het complex project in de Vlaamse regering werd goedgekeurd op 9 juli 2021. De betrokkenheid van de gemeente Laarne bij het project is pas recentelijk (2024) tot stand gekomen, terwijl de lokale besturen van stad Gent en de gemeenten Melle, Merelbeke en Destelbergen al vanaf het begin bij het project betrokken waren. Dit heeft volgens de insprekers geleid tot een achterstand in dit project voor de gemeente Laarne. Men beschouwt dit als een onrechtvaardige gang van zaken, aangezien de impact van het project op het grondgebied van de gemeente aanzienlijk is. De inwoners vragen zich af waarom Laarne pas zo laat betrokken werd in dit project.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat het participatietraject dat De Werkvennootschap en zijn stuurgroepen gelopen hebben er niet in geslaagd is om alle belanghebbenden tijdig te betrekken bij het project. Concreet gaat het om het gemeentebestuur van Laarne, de inwoners van de gemeente en de bedrijven van de wijk Meerskant in Laarne. Het laattijdig betrekken van de gemeente zorgt ervoor dat zowel het bestuur als de inwoners geen echte mogelijkheid hebben gekregen om hun stem te laten horen in het participatietraject. Men stelt voor om het participatietraject opnieuw op te starten en de AON uit te stellen, omwille van het ontbrekend draagvlak
Men geeft aan dat het lijkt alsof vooral de stem van stad Gent zeer zwaar weegt en dat vooral Gentse belangen naar voor komen.
Op de uiteenzetting van 20 februari 2024 voor de raadsleden van de gemeente Laarne, werd duidelijk dat Laarne maar geleidelijk in het vizier van het complex project kwam. Dit tijdens het voorjaar van 2023. Dit betekent dat er volgens insprekers kansen gemist zijn om Laarne vroeger te betrekken. In maart 2023 was er namelijk twee keer contact geweest met de mobiliteitsambtenaren van de gemeente. De voorstelling van het project was echter zo oppervlakkig, dat de verstrekende gevolgen niet duidelijk waren voor de betrokken ambtenaren. Ook de politieke stuurgroep achtte het niet opportuun om op dit moment de gemeente Laarne uit te nodigen tot het project. Er wordt aangegeven dat de gemeente Laarne pas betrokken werd wanneer ze zelf het initiatief nam (oktober 2023). Dit alles doet vermoeden dat er ernstige fouten gemaakt zijn op vlak van participatie en betrokkenheid. De gemeente Laarne werd niet gehoord bij het uitwerken van de locatiealternatieven en werd pas toegelaten tot de doordenksessies in november 2023. De leden van de gemeenteraad waren pas op de hoogte vanaf februari 2024, de buurtbewoners pas op de infomarkt van 4 maart 2024. Men geeft aan dat Laarne en de zijn inwoners dus geen echte mogelijkheid hadden om hun stem te laten horen in het participatietraject.

Tenslotte wordt in de inspraakreacties gewezen op de procesdoelstelling "Diversiteit van belanghebbenden". Hieraan zou niet voldaan zijn, aangezien de bewoners van de Meerskant tot op het moment van de publieke raadpleging op geen enkele manier betrokken of gehoord zijn. Insprekers geven mee dat het recht op participatie van belanghebbenden in elke fase van het besluitvormingsproces een essentieel onderdeel is van een democratische samenleving. Dit is bovendien verankerd in tal van nationale en internationale wetgeving en verdragen.

Reactie op de opmerkingen

De impact van de alternatieven uit reeks 2 kwam pas naar voren bij het genereren van de alternatieven in functie van de opmaak van de alternatievenonderzoeksnota. Om die reden was de gemeente Laarne niet van bij aanvang van de onderzoeksfase direct een betrokken partij. Van zodra de impact duidelijker werd, zijn onder meer op vraag van de gemeente Laarne, diverse initiatieven opgestart om de gemeente intensiever en structureel te betrekken bij het complex project. Voorafgaand aan de periode van publieke inspraak van de AON werd een afzonderlijke toelichting gegeven aan de gemeenteambtenaren en gemeenteraadsleden van Laarne. Daarnaast werden de gemeenteraadsleden ook uitgenodigd voor de gezamenlijke toelichting voor de gemeenteraadsleden van de reeds betrokken gemeenten op 28/02/2024. Daarnaast is Laarne toegevoegd als permanent lid van het kernteam.

Tenslotte kan meegegeven worden dat Laarne ook in de verkenningsfase werd betrokken. Er heeft een bilateraal gesprek plaatsgevonden. En in het kader van een (wegens corona - digitale) co-creatiweek is Laarne ook uitgenodigd geweest om zo de gemeente op de hoogte te brengen van het complex project.

Volgens de zienswijze van verschillende insprekers moet, om een volledige participatie mogelijk te maken, een heel eind teruggaan worden in de tijd. Binnen dit project moet steeds een evenwicht gezocht worden tussen maximale participatie enerzijds en een vlot verloop van de procedure en proces anderzijds. Met de publieke raadpleging van de AON is de mogelijkheid geboden om opmerkingen, suggesties, bedenkingen... te geven. Nog voor de publicatie van de AON werd Laarne betrokken en is dus op de hoogte en nauw betrokken om het verdere proces te kunnen volgen. De inspraakperiode heeft ervoor gezorgd dat de nodige input op het juiste moment in het proces werd ontvangen. Het lijkt daarom niet opportuun om het volledige participatietraject dat tot nu toe is afgelegd te hernemen. Het hernemen van het proces zou bovendien niet tot doel kunnen hebben om alternatieven niet mee op te nemen of andere alternatieven te ontwikkelen.

De initiatiefnemer van dit project is de Vlaamse Regering. De opdrachthouder is De Werkvennootschap nv, in samenwerking met Departement Omgeving. In die zin is de opdrachthouder verantwoordelijk verschuldigd aan de Vlaamse Regering. Uiteraard is het meer dan wenselijk dat er draagvlak wordt bekomen bij verschillende betrokken partijen. In het verdere geïntegreerd onderzoek blijft het belangrijk om de samenwerking met alle betrokken gemeenten en hun stakeholders te onderhouden en versterken. Hierbij wordt ook verwezen naar de zeer uitgebreide overlegstructuur. De uitgebreide overlegstructuur

is schematisch weergegeven in figuur 11 op pagina 64 en in het processchema op pagina 34-35 van de AON. Op die manier kan het verdere traject op een zo transparante en constructief mogelijke manier doorlopen worden.

Aanpassingen in de AON

Deze opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassingen in de AON.

Schending van wettelijke principes- natuur en milieu

Een aantal inspraakreacties geven aan dat dit project een schending is van het beginsel van preventief handelen en van het stand-still-beginsel. Er wordt verzocht de belangrijke negatieve invloed op de volksgezondheid en het milieu vanuit het beginsel van preventief handelen en het stand-still-beginsel mee te nemen in het heroverwegen van de locatiealternatieven. De insprekers focussen hierbij voornamelijk op de alternatieven binnen reeks 2.

In een aantal reacties wordt de schending van het voorzorgsbeginsel aangehaald. Er wordt bovendien gesteld dat de realisatie van de alternatieven uit reeks 2 haaks staat op de doelstellingen en beginselen van het Decreet van 5 april 1995 houdende de algemene bepalingen inzake milieubeleid.

Reactie op de opmerkingen

Op hoofdlijnen moeten deze beginselen inderdaad in ogenschouw worden genomen bij het bepalen van de redelijke alternatieven. Deze elementen zullen dan ook mee in overweging genomen worden tijdens het geïntegreerd onderzoek.

Er zijn heel wat alternatieven, om niet te zeggen alle alternatieven, die in zekere zin een impact op natuur en milieu zullen hebben. In de AON werden de alternatieven echter enkel voorgesteld en nog niet onderzocht. Al deze elementen zullen echter mee in overweging genomen worden tijdens het geïntegreerd onderzoek. De gevolgen van de alternatieven en de mate van hun impact zullen afgewogen worden in het vervolg van de procedure. In de quickscan zal dit al op hoofdlijnen aan bod komen, in het gedetailleerd geïntegreerd onderzoek komt dit meer uitgebreid aan bod.

Aanpassingen in de AON

Deze opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassingen in de AON.

Schending van wettelijke principes- eigendomsrecht

Er wordt aangegeven dat het aanhouden van verschillende alternatieven een flagrante schending is van het vertrouwensbeginsel en van het eigendomsrecht van de bewoners van Heusden en Laarne (gewaarborgd door art. 16 van de Grondwet). Men geeft aan dat de ligging van belangrijke wegen en zeker de ligging van internationale snelwegen een belangrijk aspect is als men de afweging maakt over waar zich te vestigen. Er wordt geopperd dat de inwoners van onder andere Heusden en Laarne er dan bijvoorbeeld rechtmatig op mochten vertrouwen dat de infrastructuur van de E17 niet plots verlegd zal worden.

Reactie op de opmerkingen

Het complex project Viaduct Gentbrugge onderzoekt verschillende infrastructurele alternatieven om de doelstellingen en ambities te kunnen realiseren. Het is net een van de doelstellingen van het complex project om te voorzien in open communicatie en transparantie aangaande het te doorlopen traject om alle betrokkenen te informeren en voor te bereiden op de besluitvorming, die is vooropgesteld in de startbeslissing. In de huidige fase weze benadrukt dat volgens de systematiek van de procedure complexe projecten een uitgebreid onderzoek is uitgevoerd op strategisch niveau richting voorkeursbesluit. In die zin werden de potentiële effecten in beeld gebracht tot op het niveau dat noodzakelijk is om de verschillende alternatieven onderling tegen elkaar af te wegen. In deze fase en ter realisatie van het voorkeursbesluit wordt er alleszins nog geen onteigeningsinitiatief aan gekoppeld. De exacte contouren van de eventueel te onteigenen woningen en terreinen zullen pas volledig duidelijk worden in de fase van het projectbesluit, wanneer er een volwaardig project op perceelsniveau zal vastgesteld worden.

Het vertrouwensbeginsel tussen de overheid en de burger houdt in dat van de overheid verwacht mag worden dat zij haar verplichtingen nakomt en de burgers niet schendt in redelijkerwijs gewekte verwachtingen. Schending van het vertrouwensbeginsel is bijvoorbeeld een plotse, onverwachte regelgeving die voor de burger onvoorzienbaar was en niet gepaard gaat met begeleidende maatregelen. De totstandkoming van dit complex project kan voor de betrokkenen bezwaarlijk als onvoorzienbaar of plots gezien worden, nu aan het project een zorgvuldig en uitgebreid onderzoek voorafgaat in alle transparantie, veruitwendigd in verschillende beslismomenten volgens de procedure complexe projecten en met de mogelijkheid tot inspraak. Hierbij worden burgers op geijkte momenten op de hoogte gebracht van het proces. Daarnaast zal dit project sowieso gepaard gaan met begeleidende maatregelen, die nog verder uitwerking zullen krijgen. Het onderzoek naar de mogelijkheden voor de verkeersontsluiting in de buurt van het viaduct te Gentbrugge geschiedt op zorgvuldige wijze en in het algemeen belang, de betrokkenen kunnen zich alvast niet baseren op een recht op onveranderlijkheid van de bestaande infrastructuur. Integendeel het beginsel van de veranderlijkheid maakt het voor de overheid mogelijk om haar openbare dienstverlening en infrastructuur op ieder ogenblik aan te passen aan de vereisten en noden van het algemeen belang. Een schending van het vertrouwensbeginsel is in deze dus niet voorhanden.

Verder kan opgemerkt worden dat zolang er geen onteigeningsbesluiten worden genomen, er geen sprake kan zijn van een schending van het eigendomsrecht. In de procedure Complexe Projecten kunnen noodzakelijke verwervingen door onteigening tot stand worden gebracht, zolang de principes uit het Onteigeningsdecreet nageleefd worden, zo is door de overheid in geval van onteigening bijvoorbeeld steeds een onteigeningsvergoeding verschuldigd conform het Onteigeningsdecreet. Deze inspraakreacties lopen vooruit op de formele beslismomenten daaromtrent, in het kader van dit complex project. Er is op heden geen sprake van een onmiddellijk en rechtstreeks rechtsgevolg op het vlak van onteigeningen. Er wordt naar gestreefd om zo snel mogelijk duidelijkheid te hebben over de mogelijks noodzakelijke onteigeningen. Specifieke onderzoek en begeleiding zal nog dienen te gebeuren op dit punt. De inpassing van de nieuwe infrastructuur in zijn omgeving is een centrale onderzoeksvraag voor de uitwerkingsfase.

Aanpassingen in de AON

Deze opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassingen in de AON.

Schending van uitgangspunten en projectdoelstellingen

Een aantal reacties halen de uitgangspunten aan die in de AON worden geformuleerd. Bepaalde alternatieven zijn volgens de insprekers volledig in strijd met die vooropgestelde uitgangspunten en bovendien ook met de projectdoelstellingen. In de AON staat er bij de uitgangspunten die bij het genereren van de inrichtingsvarianten gedefinieerd werden, dat er wordt rekening gehouden met de Vlaamse beleidsvisie om bijkomend ruimtebeslag te vermijden, bestaand ruimtebeslag beter te benutten (ruimtelijk rendement) en de open ruimte maximaal te vrijwaren. Deze visie sluit aan op de vierde projectdoelstelling van het complex project, waarin gesteld wordt dat groene en blauwe landschappen niet enkel verbonden, maar ook versterkt moeten worden. Dit houdt onder meer in dat het doorsnijden van grote nog niet aangetaste, aaneengesloten landschappelijke open ruimten en natuurlijk waardevolle gebieden vermeden moet worden.

Verskillende insprekers geven aan een aantal alternatieven volledig in strijd is met bovenstaande uitgangspunt en bovendien indruist tegen projectdoelstelling 3 - leefbaarheid: leefbare omgevingen (woon, werk en recreatie) en projectdoelstelling 4 - landschap: groene en blauwe landschappen verbinden en versterken van dit complexe project.

In de AON (p. 97) wordt vermeld: "Alternatieven die dwars doorheen dergelijke nog niet doorsneden gave open ruimte gehelen snijden en hierdoor een onaanvaardbare, nefaste en onomkeerbare impact hebben op de ruimtelijke samenhang van die open ruimte, waardoor deze volledig teniet wordt gedaan, zijn niet in beschouwing genomen." Insprekers geven aan de strategische locatiealternatieven 2.1A, 2.1.B, 2.2.A, 2.2.B, 2.3.A en 2.3.B strijdig lijken met zowel de Vlaamse beleidsvisie als projectdoelstelling 4. Gezien de strijdigheid van deze strategische locatiealternatieven wordt verzocht om deze scenario's grondig te heroverwegen alvorens de volgende fase van het onderzoek aan te vatten. Het lijkt absoluut wenselijk om, in het licht van de Vlaamse Beleidsvisie, in het verder onderzoek deze strategische locatiealternatieven te onderwerpen aan een gedetailleerd geïntegreerd effectenonderzoek. Het moet absoluut de doelstelling zijn om bijkomende ruimtebeslag te vermijden en open ruimte maximaal te vrijwaren.

Een aantal insprekers geeft aan dat de alternatieven van reeks 2 projectdoelstelling 3 (groenblauwe landschappen verbinden en versterken) en diverse van de eraan gekoppelde ambities schenden.

Ook in de adviezen wordt erop gehamerd dat het van essentieel belang is dat bij het geïntegreerd onderzoek de strategische locatiealternatieven (en bijhorende inrichtingsvarianten) aan alle projectdoelstellingen worden afgetoetst. In deze fase van het onderzoeksproces wordt verwacht dat veel inrichtingsvarianten nog onvoldoende antwoord bieden op de projectdoelstellingen, vooral wat betreft het grondgebied van gemeenten Destelbergen, Melle, Merelbeke maar ook gemeente Laarne en stad Gent. Het grote belang van de derde en vierde projectdoelstelling wordt benadrukt. In deze fase van het onderzoek zijn voor die projectdoelstellingen nog geen inzichten gegeven, bijvoorbeeld over waar kansen kunnen liggen om belangrijke groengebieden in het projectgebied verder te verbinden en versterken.

Reactie op de opmerkingen

Het complex project is een project waarin meerdere doelstellingen met elkaar verzoend moeten worden en waar andere maatschappelijke opgaven aan worden gekoppeld. Bij elk van de alternatieven kunnen de verschillende projectdoelstellingen hun uitwerking krijgen. De onderzoeksfase is er evenwel op gericht om op strategisch niveau uit een brede waaier aan mogelijkheden de beste oplossing te filteren. Op strategisch niveau wordt rekening gehouden met grote natuurlijke structuren, grote open ruimtegeheelen... zoals die ook in Vlaamse beleidsvisies zijn aangegeven.

Het mobiliteitssysteem is aangegrepen als kapstok voor het bepalen van strategische locatiealternatieven (of dus oplossingen) voor de gestelde problematiek. Het is niet de bedoeling om de andere projectdoelstellingen uit het oog te verliezen. In het verder geïntegreerd onderzoek worden de alternatieven en inrichtingsvarianten getoetst aan alle projectdoelstellingen. Daar is de methodiek van de quickscan en het geïntegreerd onderzoek op strategisch niveau op voorzien. Dit komt ook aan bod in de diverse onderzoeken zoals het ontwerpend onderzoek, het strategisch MER, mobiliteitsonderzoek...

Ook de ambities, neergeschreven in de ambitienota en opgemaakt om een meer tastbare invulling te geven aan de projectdoelstellingen, worden ingezet als richtinggevend toetsingskader. Zo moet het complex project aan verschillende doelen kunnen bijdragen en synergiemogelijkheden vinden tussen de doelstellingen.

De inrichtingsvarianten zijn gebaseerd op ruimtelijke principes voor de inpassing van de infrastructuur, de functionele relatie tussen (hoofd)wegen en hun omgeving en technische randvoorwaarden. Op dit strategisch niveau wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de uitgangspunten. De bedoeling van de inrichtingsvarianten is om een eerste idee te geven van hoe een locatiealternatief er op hoofdlijnen kan uitzien en hoe tegemoet kan gekomen worden aan de verschillende projectdoelstellingen.

Het onderzoek op strategisch niveau laat toe een keuze te maken voor een voorkeursalternatief en focust op onderscheidende effecten tussen de locatiealternatieven en op mogelijke significant negatieve effecten.

De voorgestelde inrichtingsvarianten zijn onderscheidend op vlak van ontwerp en ruimtelijke inpassing (minimale en maximale variant), maar zijn nog niet op detailniveau uitgewerkt. Ze gaan uit van eerste inzichten in beleidsmatige en technische randvoorwaarden, bijvoorbeeld met betrekking tot technisch correcte en veilige verkeersknopen en het Habitatrichtlijngebied. De dimensies van de infrastructuur op de figuren zijn eerder illustratief. Ze moeten helpen de lezer meer voeling te geven met het eerder conceptueel locatiealternatief. Er zijn echter nog tal van optimalisaties mogelijk. Dieper onderzoek en begeleiding zal nog dienen te gebeuren op dit punt. De inpassing van de nieuwe infrastructuur in zijn omgeving is een centrale onderzoeksvraag voor de uitwerkingsfase.

Aanpassingen in de AON

In de geactualiseerde AON zal bij de uitgangspunten en bij de beschrijving van de principes van de inrichtingsvarianten verduidelijking voorzien worden.

Betrokkenheid van de burgers, burgerbewegingen en middenveldorganisaties

In het kader van betrokkenheid wordt gevraagd hoe de algemene burgers in het verleden betrokken geweest zijn en hoe dit in de toekomst aangepakt zal worden. In de inspraakreacties wordt aangegeven dat veel burgers niet op de hoogte zijn van het traject. De reikwijdte van de gemeentelijke communicatie en van de achterban van de respectievelijke bewonersgroepen lijkt niet eindeloos.
Ook vanuit verschillende burgerbewegingen en middenveldorganisaties wordt in de inspraakreacties de vraag gesteld om voldoende betrokken te blijven in het project. Daarnaast zijn er een aantal minder of nog niet betrokken actoren die vragen om (meer) mee in de loop genomen te worden.
Op pagina 29 van de AON wordt aangegeven wie kan reageren. Daarbij zijn heel wat stakeholders niet genoemd: bedrijven, scholen, cultuur en sport, middenveld... Ook voor hen lijkt het zinvol om de inspraak te faciliteren, nu en in latere stadia van het project.
Er wordt gevraagd om te zorgen voor een evenwichtig stakeholdersmanagement. Om een mogelijke disproportionaliteit in de betrokkenheid van de verschillende belanghebbenden te voorkomen, vragen adviesinstanties om te zoeken naar een evenwichtige overlegstructuur waarbij voldoende betrokkenheid van de verschillende stakeholders maximaal wordt gegarandeerd. De vier groepen van stakeholders zijn: bovenlokale besturen en administraties; lokale besturen en administraties; burgerbewegingen en thematische belanghebbenden)

5.5.1.1 Reactie op de opmerkingen

Participatie blijft tijdens het volledige proces van het complex project van belang. Dit is belangrijk om een maatschappelijk draagvlak op te bouwen. In de procedure complexe projecten worden burgers op een aantal geïkante momenten sowieso betrokken. In de onderzoeksfase is de publieke inspraak gekoppeld aan de raadpleging van de AON zo eeneerste moment. Daarnaast is het nuttig om ook voor deze bekendmaking van de AON al informeel in gesprek te treden met de burgers.

Al in de verkenningsfase werd uitgebreid afgestemd met verschillende stakeholders. Zo werd er, in volle covid-periode, ingezet op verschillende vormen van brede maatschappelijke reflectie. Het gaat onder meer om de gegeven toelichtingen en open publieksmomenten, de via cocreatieweek en veldwerk door middel van diverse initiatieven (infostand, straatinterviews...).

In het kader van de inspraakperiode voor de AON werden door de opdrachtgever ook vier infomarkten georganiseerd. Op deze infomarkten werd toelichting en uitleg gegeven en werd de belangrijkste informatie over het project voorgesteld. Dit gebeurde aan de hand van plannen, figuren, panelen en door persoonlijke toelichting. Alle informatie over het project is bovendien ook terug te vinden op de website, die al tijdens de verkenningsfase werd opgericht. De inwoners van het projectgebied voldoende blijven betrekken bij het project door goede communicatie, is een aandachtspunt waar verder aan gewerkt wordt. Op dit moment wordt alvast

een nieuwe website ontwikkeld die overzichtelijker en duidelijker zal zijn, zodat de informatie meer toegankelijk wordt voor alle burgers.

Met de verschillende burgerstakeholders en de middenveldorganisaties is in de afgelopen twee jaar een goede band en een cultuur van transparante en constructieve co-creatie opgebouwd. Deze band zal ook in de fase van het geïntegreerd onderzoek blijven bestaan. Er wordt in de komende periode uitgezocht welke vorm en regelmaat van overlegmomenten het meest toepasselijk zijn voor het geïntegreerd onderzoek.

In de voorbije twee jaar zijn diverse initiatieven genomen om verschillende middenveldorganisaties te betrekken bij de bepaalde workshops. Hiervoor werd verder gewerkt op de database van stakeholders uit de verkenningsfase.

Uit een beperkte respons werd afgeleid dat de interesse van bepaalde groepen of organisaties eerder laag is. Enerzijds bleek het project nog niet concreet genoeg, anderzijds zijn er nog zeer veel alternatieven en werd aangegeven pas meer betrokken te willen worden wanneer er meer duidelijkheid is over welke alternatieven overblijven na een eerste trechtering. Aangezien voor de participatie grote tijdsengagementen worden gevraagd, is de beperkte respons van sommige organisaties begrijpelijk, zeker vroeg in dit proces. Na enkele pogingen om het middenveld, maar bijvoorbeeld ook scholen/zorginstellingen te betrekken bij de start van de onderzoeksfase of de zogenaamde open ateliers, zonder of met gering succes, is gekozen om verder te gaan met de burgerbewegingen die wel reageerden op de uitnodigingen.

In het geïntegreerd onderzoek verwachten we de kans om thematisch dieper te duiken met bepaalde belanghebbenden. Het projectteam is verheugd om van enkele van deze (thematische) stakeholders een uitgereikte hand te zien met een actieve vraag naar betrekking in het proces. Ook met de organisaties waarvan de betrokkenheid tot nu toe nog (te) beperkt was, gaat het projectteam graag in dialoog. Zo kan samen uitgezocht worden hoe in de volgende fase nauwere samenwerking mogelijk is.

Het projectteam streeft naar een goede band en een cultuur van transparante en constructieve co-creatie met verschillende stakeholders. Deze band zal in het geïntegreerd onderzoek kans krijgen om (verder) te ontwikkelen. Er wordt in de komende periode uitgezocht welke vorm en regelmaat van overlegmomenten het meest toepasselijk is voor het geïntegreerd onderzoek om (thematische) middenveldorganisaties te betrekken. We geven evenwel graag mee dat niet elke stakeholder op eenzelfde intensiteit betrokken moet/kan worden. Het projectteam maakt werk van een overzicht van welke stakeholders actief dan wel informatief (geüpdatet) moeten worden tijdens het geïntegreerd onderzoek.

Aanpassingen in de AON

Deze inspraakreacties vragen geen aanpassingen in de AON. De procesnota zal aangevuld worden met een overzicht van de reeds betrokken stakeholders, ook de nog te betrekken of te contacteren stakeholders zullen opgelijst worden. Bij het betrekken van nieuwe stakeholders zal bovendien worden aangegeven in welke overlegorganen zij aan bod kunnen komen. De procesnota is een levend en evolutief document dat continu bijgestuurd wordt in functie van het proces.

Betrokkenheid adviesinstanties

North Sea Port is binnen het participatieproces alleen vertegenwoordigd via het participatieklankbord van waaruit kan worden deelgenomen aan de ambtelijke werksessies. Gelet op het maatschappelijk en economisch belang van de haven en het belang van een goede bereikbaarheid ervan, wordt gevraagd om deelname van North Sea Port in de politieke stuurgroep en de ambtelijke werkgroep mogelijk te maken.

North Sea Port wenst deel te nemen aan de politieke stuurgroep en aan de ambtelijke werkgroep, en wil doorwegen in verdere besluitvorming van dit proces.

De Dienst **Integraal Waterbeleid** van Provincie Oost-Vlaanderen geeft een aantal aandachtspunten mee over het projectgebied. De dienst is aangeduid als formele adviesinstantie, maar geeft bijkomend aan dat op basis van het watertoetsbesluit ook stad Gent en de polder van Belham aangeduid zijn als adviesinstantie. Het is aangewezen om ook aan deze besturen advies te vragen.

Reacties op de opmerkingen

North Sea Port maakt als adviesinstantie deel uit van de ambtelijke werkgroep en wordt hierop telkens uitgenodigd. Daarnaast is North Sea Port als betrokken autonoom havenbedrijf conform artikel 9, §4, van het besluit van 12 december 2014 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten ook om advies gevraagd over de alternatievenonderzoeksnota. North Sea Port is geen politiek orgaan en wordt niet opgenomen in de politieke stuurgroep. Wel is de keuze gemaakt om voor het CP Viaduct Gentbrugge een Ambtelijke Begeleidingsgroep op te richten die op geijkte momenten in het proces samenkomt en hierover kan in gesprek gaan. Naast de ambtelijke werkgroepen wordt North Sea Port ook meegenomen als lid van deze Ambtelijke begeleidingsgroep. Daarnaast wordt, wanneer het proces dit vraagt, ook nog steeds bilateraal overleg voorzien. Op dit moment in het proces, de strategische onderzoeksfase, werden zowel Provincie Oost-Vlaanderen als stad Gent om advies gevraagd. Op het moment dat een watertoets noodzakelijk is of dat de impact van de alternatieven op het watersysteem onderzocht wordt, zal advies gevraagd worden aan de polder van Belham, conform het watertoetsbesluit.

Ondervertegenwoordiging

Er wordt vanuit de inspraakreacties aangegeven dat er een ondervertegenwoordiging is van de stakeholders uit de buurgemeentes in de open ateliers, dit vooral ten opzichte van het sterk georganiseerde Viadukaduk.

Reactie op de opmerkingen

Burgerverenigingen Viadukaduk en overlegplatform Zwijnaarde zijn inderdaad goed vertegenwoordigd in de Open Ateliers en in de Doordenksessies. In de verschillende sessies waren echter ook al stakeholders uit Merelbeke en Destelbergen aanwezig. Inwoners uit Laarne en Melle hebben tot op heden nog minder interesse getoond in deze sessies. Het projectteam kijkt waar de samenwerking in de toekomst nog versterkt kan worden. Er kan ingezet worden op het betrekken van mensen vanuit het volledige projectgebied, met een inhaalbeweging waar nodig.

Bijkomend wordt werk gemaakt van een afsprakenkader voor de al betrokken en nieuwe burgerverenigingen. Van stakeholders die wensen deel te nemen aan de werksessies wordt namelijk een zeker engagement verwacht. Dit traject zal nog enige tijd duren, waardoor het ook als stakeholder nodig is om tijd te (kunnen) blijven investeren. Daarnaast wordt ook verwacht dat ze met een globale visie en open blik naar dit project kunnen kijken. Dit houdt in dat op de verschillende participatiesessies ook vanuit het algemeen en maatschappelijk belang nagedacht moet worden, niet louter vanuit bijvoorbeeld de eigen woonplaats.

5.5.3.2 Aanpassingen in de AON

Er zijn op basis van deze inspraak geen aanpassingen nodig in de AON. De procesnota zal wel geüpdatet worden met het afsprakenkader en eventueel de nieuw betrokken stakeholders.

2.4 Voorkeuren

Inwoners uiten in een groot aantal inspraakreacties hun voorkeur voor één of meerdere alternatieven of inrichtingsvarianten. In veel gevallen wordt in de inspraakreacties expliciet een voorkeur uitgedrukt voor bepaalde tracés. Dit vaak omwille van het feit dat insprekers bij bepaalde alternatieven een verbeterde leefbaarheid, meer mogelijke kansen en potenties of een vermindering van verkeershinder verwachten. Soms wordt de voorkeur voor een alternatief heel uitgebreid beschreven, soms zijn uitspraken minder of helemaal niet gemotiveerd. Voorkeuren voor alternatieven en persoonlijke meningen dragen, net zoals bezwaren, vaak niet bij aan een van de doelstellingen van de AON, namelijk het scherpstellen van de onderzoeksmethodiek die nodig is in het verder strategisch onderzoek. In functie van het al dan niet actualiseren van de AON en het verder onderzoek zijn deze stellingnames dus niet direct van toepassing.

De vaakst voorkomende redenen die ervoor zorgen dat een voorkeur voor een alternatief wordt gegeven zijn hieronder gebundeld weergegeven. Deze gebundelde reacties worden algemeen beantwoord op het einde van dit hoofdstuk, omdat hiervoor telkens hetzelfde antwoord van toepassing is. Belangrijk om mee te geven is dat de keuze voor het uiteindelijk alternatief niet zal gebeuren op basis van ingesproken voorkeuren voor een alternatief. De zoektocht naar een voorkeursalternatief is gestoeld op onderzoek en op participatie. Op basis van zowel onderzoek en integrale afweging als op basis van participatie zal uiteindelijk een voorkeursalternatief bekomen worden. Dit wordt uitgebreid beschreven in de AON en in de geactualiseerde AON, telkens in het hoofdstuk 'In verschillende stappen naar een voorkeursalternatief'. Alle voorkeuren werden doorgenomen en hier werd notie van genomen. Elementen zoals kansen en potenties of specifieke relevante knelpunten die vermeld worden in de beschrijving van een voorkeur, worden gecapteerd. Deze zullen verder in het geïntegreerd onderzoek aan bod komen, voor zover ze relevant zijn op strategisch niveau.

Voorkeur voor behoud bestaande toestand of renovatie

Voorkeur voor behoud van de bestaande toestand:

Een aantal inspraakreacties pleit voor het behouden van de bestaande toestand, waarbij de E17 op zijn huidige tracé blijft en ook aan de rest van het verkeerssysteem niets verandert. Zo blijft bijvoorbeeld ook de R4 behouden zoals hij is. De meeste insprekers geven mee dat wel gezocht moet worden naar optimalisaties van deze bestaande toestand. Zo zou bijvoorbeeld een tunnel voorzien kunnen worden ter hoogte van Gentbrugge-Ledeberg, zou de snelheid op het tracé verlaagd kunnen worden en zouden in het projectgebied geluidsschermen voorzien kunnen worden.

De voorkeur voor dit alternatief komt voornamelijk voor uit een bezorgdheid over de impact van het omleiden van de E17 langs het huidige tracé van de R4 en over de mogelijke impact in Melle en Merelbeke. Ook de bezorgdheid dat de problemen van Gentbrugge verschoven zouden worden naar de buurgemeenten speelt hierbij een rol. Bovendien kunnen bij dit voorstel de op- en afritten ter hoogte van Laarne en Melle behouden blijven, wat voor veel insprekers een meerwaarde is. Alle alternatieven zorgen volgens de insprekers voor hinder voor de buurgemeenten. Dit onder meer op vlak van leefbaarheid en bereikbaarheid (hogere verkeersintensiteit, druk op het onderliggend wegennet, schrappen op- en afritten...). Het behouden van de bestaande toestand maar met optimalisaties lijkt voor een aantal insprekers dus de meest wenselijke en duurzame optie

Voorkeur voor renovatie van het viaduct:

Een beperkt aantal burgers stelt voor om de oplossing te zoeken in een renovatie of vervanging van het viaduct in Gentbrugge. Zo is er geen impact in de rest van het projectgebied en wordt daar extra verkeershinder vermeden. Bijkomend wordt voorgesteld om hiervoor een grondige studie te laten uitvoeren waarbij onder meer het effect van zwaar vervoer op beton of asfalt onderzocht wordt. Voor een renovatie wordt aangegeven dat het best met buitenlandse firma's gewerkt kan worden. Daarnaast wordt gesuggereerd om innovatief te denken, bijvoorbeeld inzake het gebruik van materialen. Ook geeft men mee dat bij een renovatie gekozen moet worden voor een duurzame oplossing, die zo weinig mogelijk effect heeft op de omgeving (bijvoorbeeld naar geluid toe). Als voorbeeld van een vervanging wordt het viaduct van Millau aangehaald. Andere opties dan het vervangen van het viaduct moeten aantonen dat ze meerwaarde hebben ten opzichte van het vervangscenario. Dit zonder bijkomende negatieve effecten te veroorzaken.

Voorkeur voor behoud op- en afritten

Laarne en Melle:

Een aantal insprekers pleit voor het sowieso behouden van de op- en afritten ter hoogte van Laarne en Melle. Dit is voor hen belangrijk om de autobereikbaarheid van de buurgemeenten te kunnen waarborgen en om het lokale wegennet niet verder te belasten. Alternatieven zonder op- en afrit in Laarne en Melle zorgen voor bijkomende lasten, zoals verhoogde verkeersintensiteit en de extra hinder die hiermee gepaard gaat, en elimineren bestaande voordelen, zoals de goede autobereikbaarheid.

Gentbrugge:

Er zijn een aantal inwoners die een voorkeur hebben voor alternatieven waarbij de op- en afrit in Gentbrugge behouden blijft. Dit voornamelijk vanuit de bezorgdheid dat het verdwijnen van deze op- en afrit voor veel omrijden zal zorgen. Daarbij vreest men dat het afschaffen van deze op- en afrit zal zorgen voor veel sluipverkeer in de omliggende woonwijken en voor bijkomend verkeer op de Brusselsesteenweg. Ten slotte is de op- en afrit volgens inwoners belangrijk voor de bereikbaarheid van aantrekkingspolen zoals de Arsenaalsite.

Voorkeur voor maximale leefbaarheidsingrepen en tunnels

Voorkeur voor maximale ingrepen:

Een groot aantal insprekers heeft een voorkeur voor alternatieven met maximale leefbaarheidsingrepen. Hierbij bedoelt men een afgedekte weginfrastructuur, zoals een tunnel of een overkapping. Er worden verschillende voordelen opgesomd van deze maximale leefbaarheidsingrepen. Insprekers verwachten bijvoorbeeld minder lawaaihinder en geluidsoverlast, minder luchtvervuiling en bovengronds ruimte voor extra kansen voor openbaar groen en recreatie.

Insprekers halen wel aan dat bij deze maximale ingrepen ook de veiligheid, lucht-, water- en bodemkwaliteit gegarandeerd moeten kunnen worden. Er moet prioritaire aandacht zijn voor leefbaarheid en voor fauna en flora op en rond de infrastructuur. De locatie van de tunnel- of overkappingsmonden zal hierbij van cruciaal belang zijn. Er moet rekening gehouden worden met de bestaande woonkernen. Als voorbeeld worden onder meer de woonkernen van Destelbergen en Heusden ten westen van de Damvallei aangehaald.

Voorkeur voor tunnel in Gentbrugge:

Verschillende inwoners geven hun voorkeur mee voor een tunnel ter hoogte van Gentbrugge, met behoud van de op- en afritten. Vandaag zorgt de E17 al voor veel geluidsoverlast, doordat het viaduct zowel druk woongebied als rustig natuurgebied doorkruist. Alle alternatieven met een open infrastructuur in Ledeberg en Gentbrugge worden dan ook als onaanvaardbaar gezien. Bijkomend wordt aangegeven dat men de functie van de Europese hoofdweg (E17) hier wil behouden en men geen omleiding via het tracé van de huidige R4 wil. Men geeft aan dat het behoud van het traject op minder weerstand zal botsen en daardoor sneller afgerond zal kunnen worden. Bovendien zou boven op de tunnel ruimte zijn voor nieuwe potenties, zoals groen of bouwgronden.

Voor de uitvoering van de tunnel wordt voorgesteld om de westelijke tunnelmond ten zuiden van het UZ Gent te voorzien. Dit omwille van lawaaihinder en luchtvervuiling. De oostelijke tunnelmond ziet men graag pas bovenkomen voorbij de Damvallei. Op die manier kan het project volgens de insprekers dienen als een hefboom voor de uitbreiding en voor de kwaliteitsverbetering van de natuur en het groen. Ten slotte geven de insprekers met deze voorkeur mee dat ook elders in het projectgebied milderende maatregelen gezocht moeten worden voor de bestaande overlast.

Voorkeur voor tunnel in Zwijnaarde:

Een aantal insprekers geeft de voorkeur aan alternatieven met een ondertunneling in Zwijnaarde. De geluidsoverlast is op vandaag al een probleem in Zwijnaarde. Dit project kan volgens de insprekers aangegrepen worden om hiervoor een mogelijke oplossing te voorzien. Men verwacht dat een tunnel de geluidsoverlast en luchtvervuiling zal verminderen, wat ten goede komt aan de gezondheid van inwoners van Zwijnaarde. Een bijkomende meerwaarde ziet men in het herstellen van de connectie van het centrum van Zwijnaarde met de Scheldevallei. De zone waar de E17 zich nu situeert, kan groener ingericht worden, wat een verbetering zou zijn voor zowel mens als natuur. Ten slotte verwacht men dat de verstedelijking rond Gent zich zal doorzetten, waardoor een tunnel vanaf het zuiden van Zwijnaarde een te verantwoorden investering lijkt.

Voorkeur voor de alternatieven van reeks 1

Voorkeur voor reeks 1 | Rechtdoor:

Er wordt een voorkeur uitgedrukt voor reeks 1, waarbij de E17 op het huidige traject wordt behouden. Op die manier kan volgens de insprekers alles wat nu al groen is, zoveel mogelijk behouden blijven. In andere alternatieven moet groen vervangen worden door nieuw groen. Dit is een te trage oplossing om tot hetzelfde kwalitatieve groen te komen.

Voorkeur voor alternatief 1.1:

Een aantal insprekers hebben een voorkeur voor alternatief 1.1. Deze voorkeur is gebaseerd op verschillende zaken. Als eerste wordt gevreesd dat alle andere alternatieven zullen zorgen voor meer overlast in de buurgemeenten en dus voor de bewoners rond de huidige R4. Daarnaast geeft men aan dat alternatief 1.1 haalbaar lijkt. De bestaande mogelijkheden worden benut en er hoeft geen uitbreiding te zijn. Budgettair lijkt dit het beste alternatief, zeker indien gekozen wordt voor minimale leefbaarheidsingrepen. Er wordt aangegeven dat indien gekozen wordt voor minimale ingrepen, er wel voor gezorgd moet worden dat het viaduct vervangen wordt door een nieuwe, hedendaagse constructie die aan alle kwaliteitsnormen voldoet. Een tunnel ter hoogte van het viaduct zou nog beter zijn, zeker naar lawaai- en milieuhinder toe, en ook voor de buurgemeenten die eveneens effecten ervaren van het viaduct.

Ten slotte wordt verwacht dat dit alternatief op vlak van mobiliteit en verkeersdoorstroming het best zal scoren. Volgens insprekers garandeert dit plan als enige een vlotte doorgang van verkeer. Er zouden ook geen massale onteigeningen nodig zijn. Een afrit voorzien voor het UZ Gent lijkt de insprekers wel nuttig.

Voorkeur voor alternatief 1.2:

Er wordt een voorkeur uitgedrukt voor alternatief 1.2. Volgens de insprekers zorgt dit alternatief voor een betere verkeersdoorstroming, dankzij het wegnemen van het knooppunt in Merelbeke. Dit alternatief zou bovendien ten goede komen aan de Europese richtlijn om minimaal 10 km afstand tussen knooppunten te houden. Ten slotte wordt aangegeven dat dit alternatief het minst mogelijk extra open ruimte laat verdwijnen.

Voorkeur voor alternatief 1.3:

Enkele insprekers hebben een voorkeur voor alternatief 1.3. Ze vermoeden dat dit alternatief verkeerskundig de beste resultaten geeft. Bovendien zou dit alternatief het minst mogelijk extra open ruimte laten verdwijnen. Verkeerskundig lijkt dit alternatief voor sommigen een verbetering ten opzichte van alternatief 1.2

Voorkeur voor alternatief 1.4:

Er wordt een voorkeur uitgedrukt voor alternatief 1.4, omdat gevreesd wordt dat alle andere alternatieven een negatieve impact zullen hebben op de buurgemeenten en dus op de bewoners rond de huidige R4. Bovendien lijkt dit een haalbaar alternatief.

Voorkeur voor de alternatieven van reeks 2

Voorkeur voor alternatief 2.1:

Er wordt een voorkeur uitgesproken voor locatiealternatief 2.1. Volgens insprekers lijkt dit het beste alternatief om een leefbare woonkern binnen Gent te creëren. De huidige geluidshinder en luchtvervuiling worden met dit alternatief weggenomen. Het feit dat er geen Europese hoofdweg meer door Gentbrugge en Ledeberg loopt, verbetert de leefbaarheid. Men vindt het positief dat zwaar doorgaand verkeer via een volwaardige ringstructuur rond de stad geleid kan worden, zonder dat er een dure tunnel aangelegd moet worden. De minimale inrichtingsvariant lijkt het meest haalbaar, maar de maximale inrichtingsvariant lijkt ook te garanderen dat er een minimale impact is op de buurgemeenten. Ook hier moet naar gestreefd worden. Dit alternatief levert volgens de insprekers de meeste kansen voor de Gentbrugse Meersen en de Damvallei. Ook kan aan landschapsontwikkeling gedaan worden in de vrijgekomen ruimte. Hier kunnen de ecologische waarde en belevingswaarde van bestaande groene zones ontzettend uitgebreid en versterkt worden.

Voorkeur voor alternatief 2.2 en 2.3 :

Er wordt een voorkeur ingesproken voor alternatieven 2.2 en 2.3. Volgens een aantal insprekers zijn deze alternatieven het meest geschikt om het lokaal en doorgaand verkeer echt te scheiden. Hierbij lijkt het een meerwaarde dat het doorgaand verkeer via het huidige R4-traject loopt, en het lokale verkeer over het bestaande E17-traject. De antenne die voorzien wordt in alternatief 2.3, tussen Merelbeke en Zwijnaarde, lijkt volgens de insprekers een nuttige toevoeging om het knooppunt van Zwijnaarde te ontlasten.

Voorkeur voor de alternatieven van reeks 2 en reeks 3

Verschillende insprekers spreken hun voorkeur uit voor de alternatieven uit reeks 2 en reeks 3. Dit vanuit het perspectief dat het verkeer zal evolueren naar nog meer verkeer. Steden worden steeds groter, waarbij het doorgaand verkeer als een probleem wordt ervaren, ondanks dat de stad bereikbaar moet blijven voor bewoners, werknemers, toeristen... In dat opzicht lijken reeks 2 en reeks 3 het meest toekomstbestendig. Het is echter wel belangrijk om in deze reeksen ook de situatie op de huidige R4 aan te pakken. Ook hier moet de leefbaarheid behouden blijven of verbeterd worden. Ook de aansluiting op de E40 wordt gezien als een knelpunt dat zal moeten aangepakt worden. Er wordt wel gevreesd dat inrichtingsvarianten met tunnels in deze reeksen zeer duur zijn.

Voorkeur voor de alternatieven van reeks 3

Algemene voorkeur voor reeks 3 | Gesplitst:

Een aantal insprekers hebben een voorkeur voor de alternatieven in reeks 3. Dit voornamelijk omwille van de lange tunnel die voorzien wordt voor het doorgaand verkeer van de E17. Het lijkt een goed principe dat het nationaal en internationaal verkeer in de tunnel worden afgeleid en dat bestemmingsverkeer bovengronds komt. Men verwacht dat de alternatieven uit deze reeks potentieel hebben om de woonkern van Zwijnaarde leefbaarder te maken. Daarnaast wordt meegegeven dat deze alternatieven als het ware de verkeerslast verdelen over de betrokken regio (specifiek over Gent en de buurgemeenten) wat positief wordt bevonden. Er moeten wel voldoende maatregelen getroffen worden om de leefbaarheid in het volledige projectgebied te beschermen en te verbeteren. Geluidshinder zal bijvoorbeeld overal en bij elk alternatief uit deze reeks gemilderd moeten worden. Ten slotte wordt aangegeven dat met het project gezocht moet worden naar verschillende positieve aspecten die kunnen bijdragen aan de verbetering van het natuurgebied.

Voorkeur voor alternatief 3.1:

Alternatief 3.1 biedt, volgens insprekers, de meeste opportuniteiten. Dit door de ondertunneling die voorzien wordt van Zwijnaarde tot Destelbergen. Bovendien vinden insprekers dat dit alternatief het veiligste en zuiverste verkeerssysteem heeft. Als een voorkeur wordt uitgesproken voor alternatief 3.1 wordt daar vaak bij vermeld dat dit onder voorbehoud is. Er moet bij dit alternatief namelijk gezocht worden naar een goede configuratie ter hoogte van de huidige R4. Er wordt aangegeven dat andere inrichtingsvarianten voorgesteld zullen moeten worden dan deze die zijn opgenomen.

Vereisten voor een oplossing

Enkel insprekers geven vereisten mee waaraan hun voorkeursoplossing moet voldoen. Het gaat om het volgende:

- Er mag geen open (snel)weginfrastructuur gerealiseerd worden in het stedelijk woongebied. Een viaduct of open snelweginfrastructuur in Gentbrugge of Ledeberg zijn met andere woorden niet aanvaardbaar.
- Er mag geen extra lokaal of regionaal autoverkeer aangetrokken worden richting de stad.
- Er wordt een voorkeur gegeven aan een oplossing met minimale open snelweginfrastructuur in natuurgebieden. Extra weginfrastructuur in open (natuur) gebied moet zoveel mogelijk vermeden worden.
- Er mogen geen bestaande stedelijke woongebieden opgeofferd worden in functie van de infrastructuur.

Voorkeur voor geen bijkomend verkeer:

Men drukt zijn voorkeur uit voor alternatieven die geen bijkomend verkeer genereren op het huidige tracé van de R4, tussen Merelbeke en Destelbergen.

Algemene voorkeur, zonder argumentatie

Vaak geven insprekers hun voorkeur mee voor één of meerdere alternatieven, zonder bijkomende argumentatie.
Een aantal insprekers laat hun algemene voorkeur weten, zonder te kiezen voor een specifiek alternatief. Zo drukt een groot aantal insprekers een voorkeur uit voor een oplossing die een verbeterde leefbaarheid biedt aan iedereen die woont, leeft, studeert, werkt... binnen het projectgebied. Er is, met andere woorden, een voorkeur voor een alternatief dat vlot verkeer voor alle gemeenten kan verzoenen met een leefbare omgeving, zonder specifieke locaties extra te belasten. Welk alternatief dat dan moet zijn, wordt in deze inspraakreacties niet vermeld.
Daarnaast zijn er zijn insprekers die de voorkeur geven aan een gerichte aanpak, specifiek gericht op het verminderen van geluidsoverlast bij het viaduct in Gentbrugge. Er moet gezocht worden naar oplossingen die rechtstreeks ingrijpen op dit probleem.

Reactie op de voorkeuren en aanpassingen in de AON

Een groot deel van de uitgesproken voorkeuren zijn gebaseerd op mogelijke kansen die met dit project aangegrepen kunnen worden. Men kiest voor een alternatief omdat men kansen ziet naar leefbaarheid toe, bijvoorbeeld minder luchtvervuiling en geluidsoverlast, kansen om nieuwe groene en recreatieve zones te realiseren, kansen om een duidelijk verkeerssysteem te creëren... Daarnaast wordt soms een voorkeur voor een alternatief uitgesproken omwille van bezorgdheden over de impact van andere alternatieven. Het gaat dan bijvoorbeeld over impact op natuurgebieden, impact op de bereikbaarheid van woongebieden, de betaalbaarheid van bepaalde alternatieven... Al deze zaken, zowel de potenties als de bezorgdheden, zijn elementen die ondervangen worden in de onderzoeksmethodiek. Initiële voorkeuren of bezwaren zullen kunnen wijzigen door voortschrijdende inzichten en toegenomen kennis.

Voorafgaand aan het geïntegreerd onderzoek worden dan ook geen alternatieven gekozen louter op basis van het uitspreken van een voorkeur of geen voorkeur voor een alternatief. Dit is inhoudelijk niet correct en ook juridisch-procedureel voorbarig.

Momenteel bevindt het complex project Viaduct Gentbrugge zich in de onderzoeksfase. In deze fase wordt gezocht naar de beste oplossing uit een brede waaier van mogelijkheden. In de alternatievenonderzoeksnota (AON) zijn de alternatieven opgenomen die onderzocht zullen worden. Deze alternatieven zijn alternatieven die mogelijk voldoen aan de projectdoelstellingen en die in de komende periode worden onderworpen aan een geïntegreerd en strategisch onderzoek. De manier waarop dit onderzoek zal verlopen is ook beschreven in de AON. Dit onderzoek laat toe om alle alternatieven objectief en evenwaardig ten opzichte van elkaar af te wegen. De objectieve beoordelingscriteria uit dit onderzoek maken het mogelijk de meest wenselijke alternatieven te selecteren.

Een eerste stap in het geïntegreerd onderzoek is de quickscan. Dit is een snelle en beknopte beoordeling van de alternatieven aan de hand van een aantal specifieke en onderscheidende hoofdcriteria. De resultaten van de quickscan worden opgenomen in de tussennota. De thema's die in de quickscan aan bod komen zijn mobiliteit,

ruimte, leefbaarheid en kost. Er worden onder meer analyses gemaakt van de evolutie in het gebruik van het wegennet, de impact kansen en functioneren van het openbaar vervoer, ruimtelijke ontwikkelingskansen, de impact van bijkomende infrastructuur, directe bouwkosten... Er wordt gezocht naar de meest realistische en bruikbare alternatieven die bovendien tegemoet komen aan de projectdoelstellingen. Er zullen bijgevolg alternatieven overblijven en andere alternatieven vallen af. De overgebleven alternatieven worden vervolgens verfijnd en doorlopen de tweede stap, een uitgebreider geïntegreerd effectenonderzoek (strategisch MER, MKBA, verder ontwerpend onderzoek...). Op basis van de resultaten van dit strategisch geïntegreerd onderzoek en van het doorlopen participatietraject zal de Vlaamse Regering een keuze maken voor een voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief wordt dan op zijn beurt aan openbaar onderzoek onderworpen.

Zoals hierboven al werd aangegeven dragen voorkeuren en persoonlijke meningen vaak niet bij aan een belangrijke doelstelling van de AON namelijk het scherpstellen van de onderzoeksmethodiek. Ze zijn dan ook minder van toepassing bij het actualiseren van de AON, maar geven uiteraard wel een goed beeld waar gevoeligheden liggen. De kansen, potenties en bezorgdheden die in een aantal reacties worden aangehaald zijn wel interessant voor het verdere geïntegreerd en strategisch onderzoek. Het projectteam heeft deze doorgenomen en gecapteerd. Waar relevant, dienen ze als input voor het verdere geïntegreerd strategisch onderzoek, maar vragen op zich geen actualisatie van de AON.

2.5 Standpunten tegen alternatieven

In een groot aantal inspraakreacties uiten inwoners hun standpunt tegen één of meerdere alternatieven of zelfs tegen het volledige project. De inhoud van deze vele publieke inspraakreacties tegen de alternatieven is divers en elk alternatief komt aan bod. Soms wordt heel uitgebreid beschreven waarom men moeilijkheden heeft met een alternatief, soms zijn uitspraken minder of niet gemotiveerd en worden veto's gesteld tegen bepaalde alternatieven. Inspraakreacties tegen alternatieven en persoonlijke meningen dragen vaak niet bij aan het scherpstellen van de onderzoeksmethodiek die nodig is voor het verder strategisch onderzoek. In functie van het al dan niet actualiseren van de AON en het verder onderzoek zijn deze standpunten dus niet direct van toepassing.

De belangrijkste en vaakst voorkomende redenen die aanleiding geven tot een reactie worden hieronder gebundeld, per reeks alternatieven en per locatiealternatief. Deze gebundelde reacties worden algemeen beantwoord op het einde van dit hoofdstuk. Alle bekommernissen en bezorgdheden die worden aangehaald in de inspraakreacties tegen alternatieven zijn doorgenomen en gecapteerd. Deze zullen verder in het geïntegreerd onderzoek, voor zover ze relevant zijn voor het onderzoek op strategisch niveau, aan bod komen.

Inspraakreacties tegen volledige reeksen

Standpunten tegen reeks 1 | Rechtdoor: Europese hoofdweg op het bestaande tracé van de E17

Er worden door verschillende insprekers standpunten geuit tegen de locatiealternatieven uit de eerste reeks, waarbij de Europese hoofdweg voorzien wordt op het huidig tracé van de E17. Insprekers verwachten bij deze alternatieven aanzienlijk negatieve ruimtelijke en milieugerelateerde effecten. Als eerste zijn er bezorgdheden over het verdwijnen van de op- en afritten ter hoogte van het UZ Gent, de B401 en de Brusselsesteenweg in Gentbrugge. Daarnaast is men ook bezorgd om de impact van een eventuele parallelstructuur die nodig is om deze op- en afritten te behouden. Er wordt verwacht dat de bestaande barrière van de E17 verder zal verbreden, wat een impact heeft op het stedelijk woonweefsel van Ledeberg en Gentbrugge. Verschillende insprekers vrezen onder meer een impact ter hoogte van de Floristenstraat, Adolf van Ooteghemstraat, Jozef Vervaenestraat en Hundelgemsesteenweg. Er zijn bezorgdheden over het verdwijnen van groenzones (bv. ter hoogte van het Adolf Papeleupark en de Adolf van Ooteghemstraat) en over eventuele onteigeningen die nodig zijn om deze alternatieven te realiseren. In alternatieven waar de E17 en de R4 op hetzelfde tracé liggen, wordt daarenboven gevreesd dat dit zal leiden tot een verhoogde verkeersdruk, geluidshinder en luchtvervuiling. Ook de mogelijke impact op de Arsenaalsite wordt aangehaald. Volgens de insprekers zouden de alternatieven van reeks 1 de ontwikkelingskansen van deze site hypothekeren.

Tenslotte zouden de alternatieven uit reeks 1 te veel lijken op de huidige toestand, waarbij de fouten uit het verleden behouden blijven. Het gaat dan niet enkel om het behoud van een Europese hoofdweg in dichtbevolkt gebied, maar ook om het behoud van het knooppunt midden in de Damvallei. Volgens insprekers zal de bestaande impact op de Gentbrugse Meersen, de Damvallei en hun omgeving niet verbeteren en mogelijk zelfs verslechteren bij alternatieven uit deze reeks

Standpunten tegen reeks 2 | Rond: Europese hoofdweg E17 op huidig tracé R4

Een groot aantal insprekers dienen inspraakreacties in tegen de alternatieven uit reeks 2. Er werd online ook een petitie opgesteld tegen deze alternatieven, deze werd 1842 keer getekend (dd. 19/07/2024). De meeste reacties wijzen op de impact van deze reeks alternatieven op de woon- en leefkwaliteit in Laarne. Men vreest voor onteigeningen en voor een verhoogde blootstelling aan geluidshinder en luchtvervuiling door een toename van verkeersintensiteit.

Vaak wordt ook specifiek verwezen naar de wijk Meerskant. Deze locatiealternatieven zorgen voor bijkomende versnippering en eilandvorming van de wijk Meerskant. De alternatieven van reeks 2 zouden bovendien een onaanvaardbare en verwoestende impact hebben op de ecologische en cultuurhistorische kenmerken van deze zone. Volgens de inwoners is dit gebied bovendien niet enkel waardevol voor fauna en flora. Dit is ook nog één van de weinige landschappelijk open, groene gebieden waar zachte recreatie (wandelen, fietsen, paardrijden...) mogelijk is. Het is een plek die van groot belang is voor veel mensen en waar men rust vindt. Het voorzien van bijkomende verharding gaat bovendien in tegen duurzame voornemens van de overheid. Men verkiest oplossingen binnen de bestaande infrastructuur.

Ook historisch gezien is dit een belangrijke plek. Er situeren zich een aantal erfgoedelementen, maar ook de geschiedenis van de heksenvervolging wordt aangehaald. Deze zou zijn oorsprong vinden in de Meerskant. Daarnaast is voor de insprekers deze reeks een aanslag op het landelijk karakter van de gemeente Laarne, op landschappelijk waardevol landbouwgebied en op lokale bedrijvigheid. In het bijzonder haalt men hierbij zeer vaak de mogelijke impact op de paardenmelkerij aan.

Verder geeft men aan dat gecompenseerd zal moeten worden voor innames van groengebied in Laarne. Men vreest deze compensaties minderwaardig zullen zijn. Compensaties op de locatie van de huidige infrastructuur zal volgens inwoners niet lukken, doordat geen kwaliteitsvolle gronden zijn gebruikt voor de bestaande ophoging.

Ook op mobiliteitsvlak zijn een aantal bedenkingen. Men begrijpt niet waarom de aansluiting R4/E17 naar het zuiden verplaatst wordt. Het veranderen van de ligging van de E17 lijkt geen vereenvoudiging van het verkeerssysteem, het doorgaand verkeer wordt omgeleid en de infrastructuur van de R4 is hier niet op voorzien. Men vreest voor de bijkomende impact van verkeer in de zone E40 tussen Zwijnaarde en Merelbeke. Ook over het afschaffen van op- en afritten, over de verkeersveiligheid in de buurgemeenten en over de toekomst van de vrachtwagenparking in Gentbrugge is men bezorgd.

Tenslotte is men bezorgd over de financiële en technische haalbaarheid van deze alternatieven. Men vraagt zich af of het haalbaar is deze alternatieven te realiseren, de ondergrond zou namelijk onstabiel zijn door het aanliggend laagveenplateau.

Standpunten tegen reeks 3 | gesplitst: Europese hoofdweg deel op bestaand tracé E17, deels op huidig tracé van de R4

Er wordt inspraakreacties overgemaakt met argumenten tegen de locatiealternatieven uit de derde reeks. Dit zijn de 'gesplitste' alternatieven waarbij de Europese hoofdweg deels op het huidig tracé van de E17 ligt en deels op het huidig tracé van de R4. Ook bij deze alternatieven worden bij insprekers aanzienlijk negatieve ruimtelijke en milieugerelateerde effecten verwacht. Ook bij deze reeks zijn er bezorgdheden over het afschaffen van de op- en afritten ter hoogte van het UZ Gent, de B401 en de Brusselsesteenweg in Gentbrugge en om de impact van een eventuele parallelstructuur die nodig is om deze op- en afritten te behouden. Er wordt verwacht dat de alternatieven in deze reeks het stedelijk woonweefsel in Ledeberg en Gentbrugge zullen impacteren. Verschillende insprekers vrezen onder meer een impact ter hoogte van de Floristenstraat, Adolf van Ooteghemstraat, Jozef Vervaenestraat en Hundelgemsesteenweg. Er zijn zowel bezorgdheden over het verdwijnen van groenzones (bv. ter hoogte van het Adolf Papeleupark en de Adolf van Ooteghemstraat) als over eventuele onteigeningen die nodig zijn voor het realiseren van deze alternatieven. Ook de mogelijke impact op de Arsenaalsite wordt aangehaald. Ook alternatieven uit reeks 3 zouden de ontwikkelingskansen van deze site hypothekeren.

Vanuit de gemeenten Destelbergen, Laarne en Melle is een bezorgdheid over toenemende verkeersintensiteiten op het huidige tracé van de R4. Er wordt gevreesd voor meer geluidshinder, meer vervuiling door fijn stof, onteigeningen, een algemene negatieve impact op de leefbaarheid en een bijkomende druk op natuur. Men merkt op dat de bestaande infrastructuur van de R4 niet voorzien is op toenemende verkeersintensiteiten en dat de huidige problemen gewoon verschoven zullen worden. Ook over de zone langs de E40 (tussen knooppunt Zwijnaarde en knooppunt Merelbeke) zijn bezorgdheden. In deze reeks komen deze zone de E40 en de E17 namelijk samen, terwijl hier in deze krappe ruimte al veel infrastructuur aanwezig is. Ook hier zou er een negatieve impact zijn op leefbaarheid en gezondheid, luchtvervuiling, geluidsoverlast...

Alternatieven waar gewerkt wordt met een dubbele tunnelstructuur beschouwd men niet altijd als realistische alternatieven. Dit onder meer omwille van de hoge kostprijs. Bovendien vindt men het ondergronds leggen van een tunnel zeer ingrijpend voor de bovenliggende natuurgebieden en (stedelijke) woongebieden.

Daarnaast hebben insprekers bedenkingen bij en bezorgdheden over het afschaffen van de op- en afritten bij alternatief 3.2 en 3.3. Deze afschaffing heeft volgens de insprekers een negatieve impact op mobiliteit en leefbaarheid in de regio van Laarne, Heusden, Destelbergen, Merelbeke en Melle. Deze aanpassing aan het wegennet zou zorgen voor het bemoeilijken van woon-werkverkeer en het overbelasten van bestaande op- en afritten in bijvoorbeeld Zwijnaarde en Beervelde. Men vreest dat dergelijke scenario's zullen zorgen voor constante files. Ook de impact op belangrijke bovenlokale attractiepolen zoals het UZ Gent zijn niet te onderschatten.

Inspraakreacties tegen alternatieven uit reeks 1

Standpunten tegen alternatief 1.1

Er worden inspraakreacties ingediend met standpunten tegen alternatief 1.1. Er wordt gevreesd dat dit alternatief, zeker met minimale ingrepen, nooit een antwoord zal kunnen bieden op toekomstige (mobiliteits-)noden. Daarnaast vindt men dat met dit alternatief de situatie te veel blijft zoals ze is, zowel in de minimale als in de maximale uitvoeringsvariant. Men verwacht dat zowel de bestaande hinder (filevorming, geluidsoverlast, luchtvervuiling) in Gentbrugge als langs de huidige R4 niet zullen verminderen. Voor de maximale uitvoeringsvariant wordt specifiek gewezen naar de lokale ontsluitingsweg die boven op de tunnel op het maaiveldniveau wordt voorzien.

Standpunten tegen alternatief 1.2 en 1.3

De voornaamste reden waarom inspraakreacties worden ingediend tegen alternatief 1.2 en alternatief 1.3 is omwille van het verdwijnen van de R4 en dus van de op- en afritten in Melle en Laarne. Men vreest dat hierdoor de bereikbaarheid van Merelbeke, Melle, Destelbergen en Laarne zal verslechteren en dat in Zwijnaarde extra belasting gecreëerd wordt. Er wordt deze gemeenten als het ware een mobiliteitsbeperking opgelegd. Bijkomend is men bezorgd dat de intensiteit van het verkeer op het onderliggend, lokaal wegennet sterk zal toenemen. Veel van de betrokken lokale wegen zijn nu al druk en vaak onveilig voor fietsers en zachte weggebruikers. Er wordt gevreesd dat dit met deze alternatieven enkel erger zal worden. Voor alternatief 1.3 wordt bovendien gesteld dat de voorgestelde antenne de huidige verkeersproblemen niet zal oplossen.

Standpunten tegen alternatieven 1.4

Er worden reacties ingediend met standpunten tegen alternatief 1.4, zowel tegen de minimale als tegen de maximale inrichtingsvariant. Een eerste reden die hiervoor wordt gegeven is dat al het lokale verkeer langs de R4 zal moeten, maar dat de draagkracht qua geluidsoverlast en andere hinder voor de naburige inwoners van de R4 nu al bereikt is. Bovendien is men bij dit alternatief bezorgd over mogelijke omrijtijden. Tenslotte heerst bezorgdheid over het verschuiven van het verkeersprobleem en de hinder van inwoners van de stad naar de inwoners van Destelbergen, Laarne, Melle en Merelbeke.

Inspraakreacties tegen alternatieven uit reeks 2

Standpunten tegen alternatief 2.1

Er worden inspraakreacties ingediend met argumenten tegen locatiealternatief 2.1. Dit alternatief lijkt nefast voor de gemeenten langs de huidige R4, met een groener en landelijker karakter. Er wordt aangegeven dat de inwoners van deze gemeenten al hinder ondervinden van geluidsoverlast, verkeersdruk en vervuiling van de R4. Er wordt gevreesd dat de druk op de omgeving bij dit locatiealternatief nog zal stijgen en dat dit een negatieve impact zal hebben op de leefbaarheid. Men hoopt dat bij het uitwerken van de alternatieven niet enkel rekening gehouden wordt met de leefbaarheid ter hoogte van het huidige viaduct, maar ook met de leefbaarheid in overige zones. Het probleem mag niet verschoven worden naar een ander gebied, dit project moet een win-situatie zijn voor alle betrokkenen. Er wordt zowel argumenten tegen de minimale als argumenten tegen de maximale inrichtingsvariant ingediend.

Standpunten tegen alternatief 2.2

Tegen alternatief 2.2 worden inspraakreacties ingediend omwille van het afschaffen van de op- en afritten in Melle en Laarne.

Standpunten tegen alternatieven 2.3

Er worden inspraakreacties ingediend tegen alternatief 2.3, dit zowel tegen de minimale als tegen de maximale inrichtingsvariant. De winst voor de natuur in de Damvallei zou te beperkt zijn, omdat de infrastructuur van de Vlaamse hoofdweg hier gedeeltelijk behouden blijft. Bovendien wordt de groene zone ten zuiden van de Damvallei bijkomend aangesneden. De impact op natuur wordt voor dit alternatief zeer negatief ingeschat. Verder wordt aangegeven dat bij dit alternatief de geluidshinder voor de omwonenden van de huidige R4 blijft, maar dat de op- en afritten ter hoogte van de Laarnebaan en Melle vervallen. Er wordt gevreesd dat enkel de lasten overblijven, zonder de voordelen van goede ontsluiting die vandaag de dag aanwezig zijn. Tenslotte uit men bezorgdheid over een verhoogde druk en stijging van het verkeer op de lokale wegen van het onderliggend wegennet, die te wijten is aan het afschaffen van voornoemde op- en afritten.

Inspraakreacties tegen alternatieven uit reeks 3

Standpunten tegen alternatief 3.1

Er worden inspraakreacties ingediend tegen alternatief 3.1 omdat dit alternatief onrealistisch lijkt.

Standpunten tegen alternatief 3.2

Er worden inspraakreacties ingediend tegen alternatief 3.2, omdat dit alternatief geen enkel voordeel biedt voor de omwonenden van de R4 tussen Merelbeke en Destelbergen.

Standpunten tegen alternatief 3.3

Er worden enkel inspraakreacties ingediend tegen alternatief 3.3 zonder verdere argumentatie.

Inspraakreacties tegen alternatieven x.2 en x.3

Er worden inspraakreacties ingediend tegen alternatieven waarbij de R4 wordt ingeklapt en waar de op- en afritten in Laarne en Melle worden afgeschaft. Specifiek gaat het om de x.2 en x.3 locatiealternatieven (1.2, 1.3, 2.2, 2.3, 3.2, 3.3). Men stelt dat het realiseren van een Vlaamse hoofdweg dwars door Gent niet aanvaardbaar is, zelfs niet met een ondergrondse ligging. Dit omwille van het aantrekken van verkeer stad-inwaarts en omwille van de bezorgdheid dat een ingeklapte R4 als sluiptweg zal functioneren. Verder zou het afsluiten van bovengenoemde op- en afritten voor bijkomende hinder zorgen. Bewoners van Laarne zouden moeten omrijden voor hun dagelijkse verplaatsingen (bv. woon-werkverkeer, woon-schoolverkeer) en de druk op het onderliggend wegennet zou stijgen, bijvoorbeeld in het centrum van Laarne maar ook in Melle. Er wordt gevreesd dat de autobereikbaarheid van de buurgemeenten zou dalen. Bovendien zijn er volgens de insprekers vandaag weinig aantrekkelijke alternatieven qua openbaar vervoer en qua hoogwaardige fietsverbindingen. Specifiek voor het schrappen van de op- en afrit in Melle zijn er bezorgdheden over de mogelijke impact op de Brandweer Post Melle. Er wordt vermeld dat de huidige R4 heel vaak wordt gebruikt als aanrijrouten naar incidenten. Een verhuis van deze brandweerpost zou bovendien problemen kunnen opleveren voor de huidige vrijwilligers die binnen zes minuten de kazerne moeten kunnen bereiken.

Inspraakreacties tegen een open infrastructuur in Gentbrugge

Er worden inspraakreacties ingediend tegen elk alternatief met een open snelweginfrastructuur in Gentbrugge. Het gaat zowel om een viaduct, een gelijkgrondse oplossing en om een open sleuf. Er wordt aangegeven dat de situatie voor veel buurtbewoners vandaag al onhoudbaar is. Er is nu al sprake van geluidsoverlast, bezorgdheden voor lucht-, water- en bodemkwaliteit en een verminderde leefkwaliteit. Bovendien heeft de bestaande infrastructuur een impact op natuurgebieden zoals de Gentbrugse Meersen en de Damvallei. Een aantal inwoners geven aan dat de situatie vandaag, alles in rekening brengend, eigenlijk al de slechtste, minst leefbare en veruit de duurste oplossing is. Men rekent hier onder andere ook de al uitgevoerde renovatiewerken, de impact op de omgeving en het verlies van grondoppervlakte voor andere alternatieven mee. Er wordt gevraagd om te zoeken naar een leefbaarder en gezonder alternatief, waarbij zowel een aangename en kwaliteitsvolle leefomgeving als een vlotte bereikbaarheid gegarandeerd worden.

Inspraakreacties tegen (extra) overlast in Merelbeke

Er wordt een aantal keer een inspraakreactie ingediend tegen elk alternatief dat zorgt voor meer overlast ter hoogte van de gemeente Merelbeke. De insprekers specificeren niet over welke alternatieven het gaat.

Reactie op de standpunten en aanpassingen in de AON

Inspraakreacties die bezorgdheden uitdrukken, bijvoorbeeld over het verbeteren van het mobiliteitssysteem, mogelijke impact op woon- en natuurgebieden, potentiële bijkomende geluidshinder of luchtvervuiling, financiële aspecten... worden ondervangen in de onderzoeksmethodiek. Het zijn zaken die op strategisch niveau aan bod komen in het verder geïntegreerd onderzoek. De talrijkheid van de inspraakreacties 'tegen' wijst daarenboven op een gebrek aan draagvlak voor de alternatieven. Dit geldt in meer of mindere mate voor elk locatiealternatief.

Voorafgaand aan het geïntegreerd onderzoek worden echter geen alternatieven uitgesloten louter op basis van de ingediende inspraakreacties 'tegen'. Dit zou inhoudelijk incorrect zijn en bovendien voorbarig zijn vanuit juridisch-procedureel oogpunt. De alternatieven die beschreven zijn in de AON zijn immers alternatieven die mogelijks voldoen aan de projectdoelstellingen en die in de komende periode worden onderworpen aan een strategisch, geïntegreerd onderzoek. Het is belangrijk om dit onderzoek voor alle alternatieven op een gelijkwaardige manier te doen. Ook voor de alternatieven waarbij veel insprekers het gevoel hebben dat ze minder of niet wenselijk zijn. Via objectieve beoordelingscriteria maakt het geïntegreerd onderzoek het namelijk mogelijk om niet-wenselijke alternatieven te schrappen.

Een eerste stap in de beoordeling van de alternatieven is het uitvoeren van een quickscan. Deze quickscan behelst een beknopt onderzoek op basis van vier thema's (mobiliteit, ruimte, leefbaarheid en kost) en een aantal specifieke, onderscheidende hoofdcriteria. Het doel is om te zoeken naar de meest realistische en bruikbare alternatieven. Alternatieven die onvoldoende tegemoetkomen aan de projectdoelstellingen en -ambities zullen niet zonder meer worden opgenomen in het verder, uitgebreider geïntegreerd onderzoek (strategisch MER, MKBA, ontwerp onderzoek...) en kunnen zelfs geschrapt worden. Daarnaast wordt in de loop van het geïntegreerd onderzoek blijvend ingezet op het creëren van draagvlak, wat zijn weerslag zal vinden in de verdere besluitvorming. Want pas op basis van de resultaten van dit geïntegreerd onderzoek en van het participatietraject kan de Vlaamse Regering de keuze maken voor een voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief wordt dan op zijn beurt aan openbaar onderzoek onderworpen.

Zoals eerder al werd aangehaald dragen inspraakreacties tegen locatiealternatieven en persoonlijke meningen vaak niet bij aan het scherpstellen van de onderzoeksmethodiek. In het kader van de actualisatie van de AON zijn ze dan ook niet direct van toepassing. De bezorgdheden en bekommernissen die worden aangehaald zijn wel interessant voor het geïntegreerd onderzoek. Het projectteam heeft deze allemaal doorgenomen en gecapteerd. Ze zullen als input dienen voor het verdere geïntegreerd onderzoek op strategisch niveau, maar vragen geen actualisatie van de AON.

2.6 Ruimtelijk ontwerp onderzoek

Een aantal insprekers geeft input over het ruimtelijk ontwerp onderzoek. Er worden een aantal suggesties en aanvullingen gedaan en er wordt specifieke aandacht gevraagd voor bestaande waardevolle elementen. Ook het belang van de referentiesituatie en de beleidscontext worden aangehaald. Hieronder wordt aangegeven hoe navolging wordt gegeven aan deze inspraakreacties.5.7.1 Inspraakreacties tegen volledige reeksen

Vraag om aandacht voor bestaande waardevolle elementen

1. Insprekers geven aan dat er wordt geïnvesteerd in een sportcomplex naast de R4 in Heusden. Om de zone rond dit nieuwe sportcomplex Nederbroek optimaal te kunnen benutten als recreatiegebied, is het volgens een aantal insprekers van groot belang om het groene karakter van dit gebied te herstellen, bijvoorbeeld door de infrastructuur hier te verwijderen of door te werken met tunnels of overkappingen.
2. Een aantal insprekers geven aan dat de 3-30-300-regel gehanteerd moet worden als groennorm. Dit betekent dat elke woningbehoefte heeft aan 3 zichtbare bomen, 30% klimaatgroen in zijn omgeving en toegankelijk groen binnen de 300 meter. De insprekers sporen het projectteam aan om deze regel toe te passen. Dit zou het mogelijk maken om de lat hoog te leggen inzake kwaliteit, nabij en toegankelijk groen.
3. Insprekers geven aan dat de vrijgekomen ruimte ter hoogte van het viaduct bij alternatief 2.1 een enorme potentie biedt voor het creëren van een echte groene klimaat-as. In de huidige toestand vormt het tracé van het viaduct namelijk een as waarlangs verschillende deelgebieden liggen en bestemmingen en functies zijn geclusterd. Dit zou volgens de insprekers een groene as kunnen worden van meer dan 30 ha die de Gentbrugse Meersen en de Damvallei versterkt en verbindt. Ook zou deze as ingezet kunnen worden om fiets- en wandelnetwerken te realiseren en als toegangspoort voor het Nationaal Park Scheldevallei. Een inrichtingsplan voor deze vrijgekomen ruimte zou verder ook in kunnen zetten op passieve recreatie, natuurbeleving en korte keteninitiatieven in samenwerking met de lokale landbouw. Ook de Arsenaalsite moet bij deze as onderzocht worden, om tot een coherente ruimtelijke ordening te komen. De aanwezigheid van geclusterde voorzieningen voor openbaar vervoer verhoogt bovendien de bereikbaarheid van de Arsenaalsite. Men vraagt om bij het geïntegreerde effectenonderzoek ook de ruimtelijke en milieugerelateerde effecten te onderzoeken van de herinrichting en de herbesteding van voormelde as en van het gehele gebied van het viaduct van Gentbrugge, met inbegrip van de Arsenaalsite. De insprekers stellen voor om hiervoor in samenspraak met de Stad Gent een RUP vast te stellen
4. Hoeve Kattenheye wordt door sommige insprekers gezien als een bovenlokale aantrekkingspool, omdat het een bijzondere combinatie vormt van bedrijf en beleving, in een groene omgeving.

5.	Verskillende inspraakreacties geven aan dat de alternatieven uit reeks 2 een negatieve impact hebben op het waardevolle landschap en erfgoedobjecten ter hoogte van de Meerskant. Deze alternatieven verstoren en schenden de belevingswaarde van het landschap. De verschillende belangrijke landschappelijke en erfgoedelementen en de geschiedenis van het gebied worden in de inspraakreactie beschreven. Er wordt gevraagd om de strategische locatiealternatieven uit reeks 2 omwille hiervan te heroverwegen en om een grondige analyse te doen van de erfgoedwaarde van het gebied dat door deze alternatieven doorkruist zal worden. Men geeft aan dat de resultaten van dit onderzoek mee opgenomen moeten worden bij de afweging ten aanzien van de andere scenario's.
6.	Er wordt gevraagd om het Frans Tochpark te herstellen naar de toestand van voor de aanleg van de E17, toen nog E3. Daarnaast wordt gevraagd om de groenblauwe netwerken van weleer te herstellen om zo een goede omgevingskwaliteit en leefbaarheid in de (rand)stedelijke omgeving te kunnen garanderen. Als voorbeeld wordt het verbinden van de Scheldemeersen in Merelbeke en Melle met de Gentbrugse Meersen aangehaald, en het maken van de link met de Damvallei. Ook het herstellen van natuurlijke afwateringssysteem als dragers van een fijnmazig landschappelijk en ecologisch netwerk wordt aangehaald. Dit kan volgens insprekers onder meer gecombineerd worden met recreatief medegebruik, waterbuffering en natuurbeleving. Men stelt voor om hiervoor verschillende Vlaamse inrichtingsinstrumenten te gebruiken, zoals landinrichtingsprojecten en de grondenbank.
7.	Er wordt als aandachtspunt meegegeven dat de zone vanaf de Ringvaart tot aan het Arsenaal Gentbrugge een vermenging is van wonen, geplande ontwikkelingsinitiatieven en economische activiteiten. Dit aangevuld met zaken zoals verschillende scholen en opleidingscentra en een museum.
8.	Het Nationaal Park Scheldevallei wordt meegegeven als aandachtspunt, met initiatieven gefocust op landschapsherstel, bosuitbreiding, natuurherstel en natuurbeleving. De landschappelijk en ecologische uitdagingen die gekoppeld zijn aan de realisatie van het uiteindelijke voorkeursalternatief moeten hieraan gelinkt worden.
9.	Er wordt voorgesteld om de braakliggende gronden van de NMBS-site spontaan te laten bebossen. Men verwacht dat dit de negatieve impact van spoor- en wegverkeer zal kunnen milderen.
10.	De AON stelt dat het complex project een hefboom vormt voor een gebiedsprogramma en dat er binnen de integrale aanpak van het project gezocht wordt naar kansen en opportuniteiten die een opwaardering kunnen zijn voor de regio. Het is onduidelijk hoe de geïntegreerde opgave van voorliggend complex project zich verhoudt tot het ruimere gebiedsprogramma. Welke ingrepen zullen onderdeel zijn van het complex project, welke van een ruimer gebiedsprogramma?

Reactie op de opmerkingen

1. De realisatie van dit sportcomplex is gekend en onderdeel van de planningscontext. In de verdere doorwerking van de alternatieven en het geïntegreerd onderzoek wordt hiermee rekening gehouden.
2. De 3-30-300 regel is een waardevolle groennorm, zeker voor de stedelijke omgeving. Deze regel kadert bovendien in de derde en vierde projectdoelstelling, over leefbare omgevingen en het versterken en verbinden van groene en blauwe landschappen. Het is echter belangrijk om voor ogen te houden dat in de onderzoeksfase van een complex project op strategisch niveau gewerkt wordt. Op dit moment is het onderzoek naar de implementatie van de 3-30-300-regel dan ook nog veel te gedetailleerd.

3. De potenties en kansen van vrijgekomen ruimte die bij bepaalde alternatieven naar boven komen, worden op strategisch niveau meegenomen in het geïntegreerd onderzoek. Ze spelen mee een rol in de afweging, naast de andere elementen die zijn opgenomen in het geïntegreerd onderzoek. Er wordt nagegaan welke alternatieven welke kansen en potenties kunnen bewerkstelligen. Belangrijk hierbij is dat de onderzoeksfase zich situeert op strategisch niveau. Het opmaken van inrichtingsplannen is geen onderdeel van deze strategische fase. Naargelang de uitkomst van het geïntegreerd onderzoek kan in het gebiedsprogramma, dat aan het voorkeursalternatief wordt gekoppeld, wel worden opgenomen dat inrichtingsplannen opgemaakt worden. Het gebiedsprogramma maakt deel uit van het voorkeursbesluit en wordt bijgevolg samen met het uiteindelijk gekozen voorkeursalternatief goedgekeurd. Het voorkeursbesluit geeft vorm aan de geïntegreerde projectdefinitie en aan het hieraan gekoppelde gebiedsprogramma. Dit met het oog op de volgende fase, de uitwerkingsfase. Het gebiedsprogramma brengt Vlaamse, regionale en lokale ambities en opgaven samen die gekoppeld zijn aan het complex project. Het geeft een overzicht van taken en acties die in de uitwerkingsfase verder opgenomen en uitgewerkt dienen te worden. In het gebiedsprogramma worden bijvoorbeeld de betrokken actoren opgelijst en kunnen ook bestuurlijke afspraken gemaakt worden. Bij elk van de opgenomen elementen van het programma en/of acties kan dan ook aangegeven worden of dit een actie betreft die binnen het complex project is vervat, of dat het een actie is die buiten het complex project wordt opgenomen in ander traject, maar als een parallel proces dat een sterke interactie heeft met het complex project.
4. De ruimtelijke en landschappelijke potenties van het studiegebied worden in het geïntegreerd onderzoek in kaart gebracht. Hoeve Kattenheye zal mee bekeken worden in zijn deelruimte, rekening houdend met de combinatie van bedrijvigheid, recreatieve beleving en de groene omgeving.
5. De impact van de verschillende alternatieven op waardevolle erfgoedelementen zal onderzocht worden in het MER, binnen de discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie. Voor deze discipline worden verschillende bronnen geraadpleegd (zie AON, Bijlage 3 MER, §2.9). Bijkomend zal de informatie die de insprekers meegeven worden bezorgd aan de MER-deskundige voor deze discipline.
6. Er wordt gevraagd om aandacht te hebben voor waardevolle groenblauwe en ruimtelijke potenties, zoals het herstellen van het Frans Tochpark en het verbinden van de Scheldemeersen in Merelbeke en Melle met de Gentbrugse Meersen en de Damvallei. Dit zijn potenties die in bepaalde alternatieven of uitvoeringsvarianten naar voor komen en in de eerste stap van het geïntegreerd onderzoek (de quickscan) in kaart worden gebracht bij het ruimtelijk ontwerpend onderzoek van de verschillende deelruimtes. Er wordt akte genomen van de benoemde potenties en aandachtspunten, deze zullen worden meegenomen tijdens deze quickscan. Aan het voorkeursbesluit wordt ook een gebiedsprogramma gekoppeld, zodat op die manier garanties gegeven kunnen worden voor de uitwerkingsfase. Bij elk van de opgenomen elementen van het programma en/of acties kan dan ook aangegeven worden of dit een actie betreft die binnen het complex project is vervat, of dat het een actie is die buiten het complex project wordt opgenomen in ander traject, maar als een parallel proces dat interactie heeft met het complex project. Doorheen het proces van de onderzoeksfase zal dit gebiedsprogramma samen met de verschillende betrokkenen verder vorm krijgen. Elementen zoals de Vlaamse inrichtingsinstrumenten kunnen hier deel van uitmaken.

7. Dit aandachtspunt komt in de fase van de quickscan aan bod bij het ruimtelijk ontwerpend onderzoek van de betrokken deelruimtes. Het gaat specifiek om deelruimte 2 Gentbrugge en Arsenaalsite en deelruimte 3 UZ Gent Knoop E17 - B401 - Site voetbalstadion KAA Gent.
8. Op het moment van de start van de onderzoeksfase was het Nationaal Park Scheldevallei nog niet officieel erkend. Deze erkenning kwam er op 13 oktober 2023. Ondertussen werd een verantwoordelijke aangesteld voor dit nationaal park. De synergie met het Nationaal Park Scheldevallei wordt verder onderzocht en de verantwoordelijken worden als stakeholder betrokken.
9. Het spontaan bebossen van de braakliggende gronden van de NMBS-site kadert niet direct in voorliggend project. Een ontwikkelingsvisie opmaken voor de inrichting van deze gronden maakt eerder deel uit van een samenwerking tussen NMBS en de betrokken gemeenten.
10. Op dit moment ligt de inhoud van het gebiedsprogramma nog niet vast. Dit zal concreter worden naarmate het onderzoek vordert, bijvoorbeeld wanneer de gebiedsvisies op de deelruimtes scherper worden. Het gebiedsprogramma zal deel uitmaken uit van het voorkeursbesluit en wordt bijgevolg samen met het uiteindelijk gekozen voorkeursalternatief goedgekeurd. Het voorkeursbesluit geeft vorm aan de geïntegreerde projectdefinitie en aan het hieraan gekoppelde gebiedsprogramma. Dit met het oog op de volgende fase, de uitwerkingsfase. Het gebiedsprogramma brengt Vlaamse, regionale en lokale ambities en opgaven samen die gekoppeld zijn aan het complex project. Het geeft een overzicht van taken en acties die in de uitwerkingsfase verder opgenomen en uitgewerkt dienen te worden. In het gebiedsprogramma worden bijvoorbeeld de betrokken actoren opgelijst en kunnen ook bestuurlijke afspraken gemaakt worden. Bij elk van de opgenomen programmaelementen en/of acties kan dan ook aangegeven worden of dit een actie betreft die binnen het complex project is vervat, of dat het een actie is die buiten het complex project wordt opgenomen in ander traject, maar als een parallel proces dat een sterke interactie heeft met het complex project.

Aanpassingen in de AON

Het gebiedsprogramma zal in de geactualiseerde AON beter worden toegelicht. Volgende verduidelijking zal worden opgenomen: "Het gebiedsprogramma brengt Vlaamse, regionale en lokale ambities en opgaven samen die gekoppeld zijn aan het complex project. Het geeft een overzicht van taken en acties die in de uitwerkingsfase verder opgenomen en uitgewerkt dienen te worden. In het gebiedsprogramma worden bijvoorbeeld de betrokken actoren opgelijst en kunnen ook bestuurlijke afspraken gemaakt worden. Bij elk van de opgenomen programmaelementen en/of acties kan dan ook aangegeven worden of dit een actie betreft die binnen het complex project is vervat, of dat het een actie is die buiten het complex project wordt opgenomen in ander traject, maar als een parallel proces dat een sterke interactie heeft met het complex project."

Impact op leefkwaliteit en leefbaarheid

Er wordt een aantal keer gevraagd om meer rekening te houden met de impact op leefkwaliteit en leefbaarheid bij de verschillende locatiealternatieven. Er worden specifiek een aantal sites benoemd. Insprekers vrezen bijvoorbeeld voor de impact op het nieuwe project LUX (Gent) en voor een verlies aan ruimte ter hoogte van de geplande sport en recreatiesite in de Nederbroekstraat. Een andere specifieke plek die benoemd wordt is het terrein in de Kleine Driesstraat. Men vindt het tegenstrijdig dat daar momenteel een openbaar onderzoek loopt voor een verkaveling

Reactie op de opmerkingen

De impact van de verschillende locatiealternatieven op leefkwaliteit en leefbaarheid zal op strategisch niveau onderzocht worden in het geïntegreerd onderzoek. Zowel in de stap van de quickscan als in het geïntegreerd worden de alternatieven hierop getoetst, zoals beschreven staat in de onderzoeksmethodiek die is opgenomen in de AON. Inspraakreacties die bezorgdheden uitdrukken, bijvoorbeeld over de mogelijke impact op woon- en natuurgebieden, over het verbeteren van het mobiliteitssysteem, over potentiële bijkomende geluidshinder of over luchtvervuiling, financiële aspecten... worden ondervangen in deze onderzoeksmethodiek. Het is echter wel zo dat, doordat op strategisch niveau gewerkt wordt, niet elk individueel bouwproject apart getoetst zal worden aan de alternatieven.

Aanpassingen aan de AON

Op basis van deze inspraakreacties zijn geen aanpassingen nodig in de AON

Overkapping van de R4

Er worden bezorgdheden geuit over een overkapping ter hoogte van de R4, omwille van de visuele impact. Men vreest dat de overkapping een soort muur zal creëren. Bijkomend zijn er bijkomende bezorgdheden over geluidshinder, als boven op de overkapping een lokale weg zou aangelegd worden.

Reactie op de opmerkingen

De overkapping is een mogelijke inrichtingsvariant die verder kan verfijnd worden in het ontwerpend onderzoek van de quickscan en geïntegreerd onderzoek. Er zal onder andere onderzocht worden of een volledige overkapping wenselijk is en voldoende meerwaarde biedt. Daarbij is het uiteraard telkens het doel een kwalitatieve inrichting te bekomen die geïntegreerd is in het omliggende landschap.

Aanpassingen aan de AON

Deze inspraakreactie vraagt geen aanpassingen in de AON.

Suggesties en aanvullingen

1. Insprekers geven aan dat een hedendaags viaduct altijd een viaduct blijft. Men mist voorbeelden van geslaagde buitenlandse referentieprojecten die aantonen dat een viaduct aan alle projectdoelstellingen en ambities kan voldoen.
2. Er worden suggesties gegeven voor uitwerking van ambitie 3 (inzetten op multifunctionele productieve landschappen). Er wordt aangegeven waar bij ambitie 2 (inzetten op groenblauwe landschappen) verder aandacht aan gegeven kan worden. Tenslotte zou bijkomende inventarisatie nuttig zijn voor kansen en bedreigingen die samenhangen met ambitie 1 op het grondgebied van Laarne.
3. Er wordt vanuit de adviezen aangegeven dat de bestaande problematiek van de geluidsoverlast en de luchtvervuiling in deelruimte 6 (Melle-Merelbeke) sterker naar voor moet komen in de probleemstelling. Daarnaast moeten ook de uitdagingen voor hoogwaardige openbaar vervoersverbindingen en fietsverbindingen uitdrukkelijk worden vermeld.
4. De legende van de alternatieven is onvolledig. Waarom worden VEN-gebieden niet aangeduid op kaart?

Reactie op de opmerkingen

1. Na de eerste trechteringsfase van de quickscan zal voor de weerhouden alternatieven ook naar geslaagde referentieprojecten gekeken worden. Dit zowel voor tunnels als voor viaducten. Dit wordt echter nog niet opgenomen in de geactualiseerde AON.
2. De voorgestelde aanvullingen zijn interessante suggesties om mee op te nemen en te evalueren in het verdere geïntegreerd onderzoek.
3. De voorgestelde aanvulling van kansen en uitdagingen in Merelbeke-Melle worden opgenomen in de beschrijving van deelzone 6 in de geactualiseerde AON.
4. De legende wordt vervolledigd in de geactualiseerde AON om de leesbaarheid in de locatiealternatieven te verhogen.

Aanpassingen aan de AON

De voorgestelde aanvullingen voor deelzone 6 worden in de geactualiseerde AON opgenomen. Ook zal een update gemaakt worden van de legende.

Deelruimtes

1. Er werd een bezwaar ingediend dat zich richt op de indeling in deelruimtes. Er werden deelruimtes gekozen rond de infrastructuur en belangrijkste onderdelen van de wegeninfrastructuur. Men geeft aan dat de strategische locatiealternatieven van reeks 2 in grote mate buiten de afgebakende deelruimte 1 en 9 vallen. Het is voor insprekers onduidelijk of de deelonderzoeken op een kwaliteitsvolle manier kunnen gebeuren, zonder een herziening of aanvulling van deze deelgebieden. Er wordt gevraagd om de bijkomende infrastructuur ten zuiden van de Damvallei op te nemen als een afzonderlijke deelruimte.
2. Er wordt opgemerkt dat de deelruimte Melle-Merelbeke aan de westelijke zijde wordt afgebakend door de tij-arm van de Schelde. Het lijkt de insprekers meer wenselijk om deze deelruimte aan westzijde te begrenzen door de nieuwe Schelde en zo Eiland Zwijnaarde op te nemen in deze deelruimte. De infrastructurale en ruimtelijke keuzes die gemaakt worden ter hoogte van Eiland Zwijnaarde zijn volgens de insprekers namelijk mee bepalend voor de deelruimte Melle-Merelbeke. Men wijst op de intergemeentelijke aanpak die zich opdringt ter hoogte van dit segment, en dit voor alle verdere stappen in het onderzoek en zeker voor het ontwerp onderzoek. Er wordt voorgesteld om deelruimte Melle-Merelbeke uit te breiden met Eiland Zwijnaarde.
3. Op pagina 60 wordt er een kaart gegenereerd met een aanduiding van de deelruimtes, met als basis een landschappelijke onderlaag. Deze landschappelijke laag die de onderlegger vormt, en de specifieke afbakening behoeft meer uitleg. De nota stelt dat deze deelruimten een mesoschaal vormen voor verder (ontwerp) onderzoek. Er zal steeds iteratief afgestemd worden met de landschappelijke en infrastructurale laag. Het is onduidelijk wat hiermee bedoeld wordt. Anderzijds wordt verderop in de nota (p.212) een andere kaart weergegeven met 9 deelzones die een andere afbakening per deelzone kennen. De relatie tussen deze twee kaarten is onduidelijk. Bovendien zijn wel een aantal nuances te maken bij de 5 landschappelijke ruggengraten die worden gedefinieerd op pagina 60. Zo is bijvoorbeeld het Scheldelandschap nogal beperkt ingekleurd, en wordt het 'versneden sponslandschap van de Gentbrugse meersen en de Damvallei' aangeduid als een afzonderlijk landschap, terwijl deze beide integraal deel uitmaken van de Scheldevallei met zijn historische afgesneden meanders. Het is daarnaast ook onduidelijk wat bedoeld wordt met het corridorlandschap en met het bermlandschap langs de R4. Een meer gedetailleerd landschappelijk onderzoek op basis van de juiste kaartlagen is noodzakelijk om dit bij te stellen.
4. Bij de beschrijving van de inrichtingsvarianten is de impact beschreven op het niveau van de inrichtingsvariant, maar niet op het niveau van de deelruimtes. Het vermelden van de direct betrokken deelruimtes zou volgens de insprekers meer duidelijkheid geven over de impact van de inrichtingsvarianten

Reactie op de opmerkingen

1. Er zal geen afzonderlijke deelruimte voorzien worden voor de infrastructuur ten zuiden van de Damvallei, aangezien deze infrastructuur wel degelijk vervat zit in deelruimte 1 en in deelruimte 9. Er wordt hiervoor verwezen naar figuur 10 (pagina 60, AON) die het globale kader van de deelruimtes weergeeft en naar figuur 60 (pagina 212, AON) die al een eerste aanzet tot verdere doorwerking van de deelruimtes geeft. Deze deelruimtes zijn een eerste indicatieve afbakening van de onderzoeksgebieden. Op basis van het geïntegreerd onderzoek en voortschrijdend inzicht kan deze afbakening altijd nog verder verfijnd worden en indien nodig licht wijzigen. Het gaat met andere woorden niet om vaste, harde grenzen. Dit helpt te garanderen dat het onderzoek op een kwaliteitsvolle manier verdergezet kan worden.
2. De voorgestelde aanpassing van de contour wordt niet opgenomen in de geactualiseerde AON. Finaal is het doel alle deelruimten samen te brengen waardoor de synergiën tussen de deelruimten duidelijk worden. De deelruimten worden niet gezien als geïsoleerde gebieden. Het uitwerken van deze deelruimten is een gekozen methodiek om het ontwerpend onderzoek praktisch werkbaar te houden. Bij het toepassen van te grote deelruimtes wordt de schaal dermate groot dat het moeilijk te hanteren wordt tijdens het ontwerpend onderzoek. Ook het benoemen van problematieken of het in beeld brengen van potenties wordt zo bemoeilijkt. Daarnaast worden netwerkkaarten opgemaakt die de analyse en de visie op grotere schaal (van alle deelzones) omvatten. Het is verder wel zo dat inzichten uit geïntegreerd onderzoek eventueel aanleiding kunnen geven tot het, in beperkte mate, wijzigen van de grenzen van de deelruimtes. Dit werd ook meegegeven in het antwoord hierboven.
3. Figuur 10 (pagina 60, AON) toont het globale kader van deelruimtes. De onderlaag met landschappelijke ruggengraten zijn een element dat reeds aan bod kwam in de verkenningsfase. Toen zijn door middel van een analyse van de verschillende lagen in het landschap vijf landschappelijke ruggengraten geïdentificeerd in het gebied. Al deze ruggengraten bezitten ieder uniek landschappelijke en/of infrastructurele eigenschappen. De meer gedetailleerde en genuanceerde beschrijving van deze verschillende landschappelijke ruggengraten is terug te vinden in boek 3 van de verkenningsfase: 'Verkenningsscenario's', vanaf pagina 104. De figuur op pagina 212 (van de AON) geeft een eerste aanzet tot verder verfijning en doorwerking van de deelruimtes weer. Het gaat om een eerste indicatieve afbakening van de onderzoeksgebieden, zoals hierboven beschreven.
4. De impact in de verschillende deelruimtes komt aan bod in het geïntegreerd onderzoek, in de AON wordt nog geen onderzoek uitgevoerd. In het geïntegreerd onderzoek zal deelruimte per deelruimte onderzocht worden. Op die manier kunnen zowel de mogelijke impact als de potenties en meekoppelkansen, naar boven gebracht worden van elk van de mogelijke alternatieven op strategisch niveau.

Aanpassingen aan de AON

In de geactualiseerde AON wordt toegevoegd hoe de grenzen van de deelruimtes in de verschillende figuren geïnterpreteerd kunnen worden. De deelruimtes die zijn opgenomen in de AON zijn een eerste aanzet om te starten met het onderzoek, maar kunnen evolueren op basis van voortschrijdend inzicht.

Referentiesituatie en beleidscontext

Op vandaag ontbreekt in de AON de analyse van de bestaande lokale en bovenlokale beleidsplannen die de beleidscontext bepalen voor het uitwerken van de inrichtingsalternatieven. Er wordt in de AON verwezen naar het Ruimtelijke Beleidsplan Vlaanderen en het regionaal mobiliteitsplan Gent als referentiekaders, maar dit is onvolledig.

Een volledig referentiekader is echter noodzakelijk voor de afweging van de inrichtingsalternatieven, naast de analyse uit de quickscan. Dit zal immers mee de haalbaarheid en wenselijkheid van de inrichtingsalternatieven bepalen. Enkel op basis van een grondige analyse van deze visiedocumenten kunnen uiteindelijk de correcte inrichtingsalternatieven worden geformuleerd. In het andere geval wordt het moeilijk om op een gefundeerde manier de verschillende alternatieven met elkaar te vergelijken in de plan-MER-fase.

Elementen die worden meegegeven om rekening mee houden in de beleidscontext zijn de volgende:

- Lokale en bovenlokale beleidsplannen in het algemeen;
- Waterbeleidsplannen, specifiek het stroomgebiedbeheerplan voor de Schelde;
- Het (voorontwerp van het) Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan, dit omvat bijvoorbeeld een hele reeks gewenste natuurverbindingen;
- De doelstellingen voor de SBZ van de Damvallei, zoals geformuleerd in het IHD-rapport en goedgekeurd door de Vlaamse Regering;
- Vervoersplannen in de regio, zoals het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoer-regio Gent;
- De Structuurvisie 2030 Ruimte voor Gent, deze visie neemt projecten op die binnen de perimeter van het complex project gelokaliseerd zijn. Specifiek wordt de visie op de stationsomgeving van Gentbrugge aangehaald en de visie over een multimodaal station op de Arsenaalsite die zorgt dat er een nieuwe verknoping ontstaat met de voorstedelijke vervoerassen komende uit Melle, Destelbergen (knooppunt R4-E17) en Zwijnaarde.
- Tien generieke kernkwaliteiten uit de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
- Het nog geldende Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
- Het gewestelijk RUP Afbakening Grootstedelijk gebied Gent (in uitvoering)
- Afbakening van de Gebieden van de Natuurlijke en Agrarische Structuren (AG-NAS)
- Verdichtingsparadox
- RUP 'Verfijning agrarische gebieden' (Laarne)

Dit kader lijkt deel uit te moeten maken van de AON. Enkel zo wordt duidelijk binnen welke context de afweging en het onderzoek in het geïntegreerd onderzoek moet plaatsvinden. Nu wordt het referentiekader herleidt tot 2 pagina's onderzoeksvragen, zoals die geformuleerd zijn op p. 170 en 172, en is het bovendien niet duidelijk waar deze onderzoeksvragen een antwoord gaan krijgen.

Daarnaast wordt aangegeven dat de AON nu nog geen rekening houdt met de planningsprocessen en projecten die ruimtelijk en milieugerelateerde effecten van de locatiealternatieven kunnen beïnvloeden (bv. toekomst van de B401, GentSpoort, RUP Arsenaalsite...). De effectenonderzoeken, vergunningsprocessen en ruimtelijke planprocessen van deze projecten lijken niet geïntegreerd.

Reactie op de opmerkingen

De analyse van de beleids- en planningscontext als referentiekader is in de AON niet opgenomen omdat hiervan in de uitgebreide verkenningsfase al een brede analyse is gemaakt. Deze analyse zal geactualiseerd worden in het kader van de onderzoeksfase, in de betreffende onderzoeken. De beleids- en planningscontext wordt zo onder meer opgenomen in het ontwerpend onderzoek en in het strategisch MER. In het kader van het ontwerpend onderzoek zal een nota worden opgemaakt, die gepubliceerd wordt bij de tussennota. De onderzoeksvragen werden gecapteerd nog voor het geïntegreerd onderzoek was gestart. Om het grootste deel van de onderzoeksvragen te beantwoorden, zijn geïntegreerde oplossingen en samenwerkingen nodig. Het beantwoorden van deze vragen zal gebeuren in de loop van het proces. Het is niet de bedoeling om de volledige beleids- en planningscontext of referentiesituatie van dit project te captureren in de onderzoeksvragen.

Processen zoals GentSpoort zijn, zover ze relevant zijn of in een relevant stadium zijn, opgenomen in de referentiesituatie van dit project en zitten bijvoorbeeld mee in het verkeersmodel. Hun invloed op de locatiealternatieven wordt dus mee opgenomen in verdere onderzoek.

Aanpassingen aan de AON

Er zal aan de nota rond ontwerpend onderzoek een analyse van de beleids- en planningscontext worden toegevoegd. Deze nota wordt gepubliceerd als bijlage bij of wordt opgenomen in de tussennota.

Het ontwerpend onderzoek

Vanuit een aantal adviezen wordt de methodiek van het opbouwen van de inrichtingsalternatieven vanuit het MER gevolgd. Dit omdat deze keuze toelaat de alternatieven te vergelijken in de fase van de quickscan. Men geeft echter aan dat deze inrichtingsvarianten nog niet beschouwd kunnen worden als gewenste alternatieven. Er wordt gevraagd om een herwerking en verfijning in de fase van het geïntegreerd onderzoek.

Er wordt gevraagd om het ontwerpend onderzoek al in de fase van de quickscan een prominentere rol te geven. Enkel op die manier kan een evenwichtige afweging van de alternatieven gegarandeerd worden. Ontwerpend onderzoek moet al in een vroeg stadium worden gestart om nieuwe inzichten te kunnen garanderen, dus reeds vanaf de quickscan.

Men geeft aan dat in de AON op dit moment de mogelijkheden op het gebied van ruimte, leefbaarheid en duurzame mobiliteit nog niet voldoende zijn onderzocht. Zonder dit aspect van het onderzoek is een geïntegreerde benadering echter niet mogelijk. Er wordt gesteld dat de ruimtelijke component gelijkwaardig moet worden belicht naast de verkeerskundige en infrastructurele aspecten voor de verschillende alternatieven. Ten slotte wordt gewezen op de waardevolle inzichten uit de verkenningsfase, die hiervoor gebruikt kunnen worden.

Reactie op de opmerkingen

Dit zijn terechte bemerkingen en bezorgdheden. Uit de AON is niet duidelijk af te leiden dat het in onze aanpak wel degelijk de bedoeling is dat het ruimtelijk ontwerpend onderzoek een cruciale rol opneemt in de quickscan. In aanloop naar de quickscan wordt elke inrichtingsvariant technisch verder ontwikkeld en verfijnd. Daarnaast wordt elke deelruimte onder de loep genomen op vlak van ruimtelijke potenties, knelpunten, mogelijkheden... Die potenties en eventuele mogelijke strategieën voor de toekomst zijn mee onderdeel van de afweging op strategisch niveau. Het ruimtelijk ontwerpend onderzoek levert zo input voor de herwerking en verfijning van de (volgens de MER-methodiek opgebouwde) extreme inrichtingsvarianten tot gewenste varianten. Het ruimtelijk ontwerpend onderzoek is een iteratief proces en nauw gelinkt aan het technisch en mobiliteitsonderzoek.

Wat betreft het nog onvoldoende onderzoeken van ruimte, leefbaarheid en duurzame mobiliteit kan meegegeven worden dat het in de AON nog niet de bedoeling is om al het eigenlijke onderzoek te voeren. De AON heeft enkel tot doel om de methodiek van het onderzoek van de diverse alternatieven toe te lichten en daarover inspraak, suggesties... te ontvangen. Het klopt dat de alternatieven in de AON opgebouwd zijn op basis van het mobiliteitssysteem. Dit betekent echter niet dat de overige thema's van de projectdoelstellingen buiten beschouwing worden gelaten. Elke component zal gelijkwaardig behandeld moeten worden bij het afwegen van de verschillende alternatieven en varianten. Dat is dan ook het doel van het getrapte geïntegreerde onderzoek dat start na de AON. Samen met de verkregen informatie, aangereikte suggesties, inzichten, ...uit de inspraakronde van de AON wordt dit onderzoek in de vervolgstappen van dit proces uitgevoerd.

Aanpassingen aan de AON

In de geactualiseerde AON zal het doel van de AON verduidelijkt worden. Daarnaast zal in de geactualiseerde AON beter geduid worden in welke stappen het ontwerpend onderzoek aan bod komt en op welke manier. Er zal dus ook duidelijker worden aangegeven dat het ruimtelijk ontwerpend onderzoek al in de stap van de quickscan een prominente rol opneemt in het onderzoek. Het ontwerpend onderzoek draagt bij aan een verfijning van de inrichtingsvarianten en zal elementen aanleveren ten behoeve van de afweging in de quickscan.

Inrichtingsvarianten

<p>1. Insprekers geven aan dat ze de inrichtingsvarianten met minimale ingrepen (A-varianten) niet aanvaardbaar vinden. Enkel de inrichtingsvarianten met maximale ingrepen kunnen volgens insprekers effectief bijdragen aan een verbeterde leefbaarheid. Er wordt aangegeven dat enkel alternatieven met een afgedekte infrastructuur (tunnel, overkapping) bespreekbaar zijn, op voorwaarde dat veiligheid, lucht, water en bodemkwaliteit gegarandeerd kunnen worden. Een aantal insprekers is van mening dat de inrichtingsvarianten met minimale infrastructurale ingrepen veel te ver onder het noodzakelijke ambitieniveau van dit project liggen. Een Europese hoofdweg hoort volgens hen niet in open sleuf te liggen, in of vlakbij woon- en natuurgebied, en niet op of boven het maaiveld. Alternatieven met een tunnel hebben de voorkeur, inkapselen is het enige, maar minder wenselijk alternatief.</p>
<p>2. Het valt insprekers op dat in reeks 1 en in reeks 2 geen tunnel wordt voorzien ter hoogte van Zwijnaarde. Enkel in reeks 3 wordt de E17 doorheen het dorp van Zwijnaarde weggewerkt in een tunnel, maar dit gebeurt pas vanaf de dorpsrand. Op die manier wordt bijvoorbeeld het Zwijntjesbos niet beschermd en wordt de kans gemist om de landschappelijke verbinding te herstellen tussen het woonweefsel, het waardevolle erfgoed in de dorpskern en de Scheldevallei. Insprekers stellen voor om de tunnel van de E17 te starten aan de brug van Zwijnaarde-Zevergem.</p>
<p>3. Een paar insprekers zijn bezorgd dat de voorgestelde inrichtingsvarianten met tunnels gewoon een 'verkooppraatje' lijken, aangezien (in de procesnota?) vermeld wordt: "Geen tracés voor gemotoriseerd verkeer, inclusief ADR-transporten, in tunnels onder dichtbevolkte kernen". Dit is bijzonder jammer, aangezien volgens deze insprekers een (lange) tunnel onder het bestaande traject van de E17 eigenlijk de enige logische optie zou zijn.</p>
<p>4. Een aantal insprekers geeft aan dat alternatief 2.1 enkel aanvaardbaar is als een alternatief gevonden wordt voor de bypass die voorzien wordt in Laarne, ter hoogte van de Meerskant. Als reeks 2 de voorkeur zou krijgen moeten voldoende maatregelen genomen worden om de leefbaarheid van omwonenden te waarborgen. Het gaat bijvoorbeeld om tunnels, geluidsschermen, ecoducten om de natuur weer kansen te geven...</p>
<p>5. In de AON wordt op p. 100 gesteld dat een lange tunnel op tracé E17 een tunnel betreft van Zwijnaarde tot 'voorbij Damvallei', met tunnelmonden die indicatief ingetekend zijn op de plannen. 'Vorbij Damvallei' is een interpretatief begrip en kan ook betekenen dat de tunnelmond ten oosten van de huidige R4 kan liggen, of dus quasi in Beervelde. Men suggereert om bij alternatieven met deze lange tunnel ook te kijken naar een tunnel die ten oosten voorbij het knooppunt Destelbergen komt.</p>

<p>6. Bij de uitgangspunten (of 'dwangpunten') voor het bepalen van de inrichtingsvarianten hoort ook het punt om de open ruimte maximaal te vrijwaren en het vermijden van het doorsnijden van grote landschappelijke open ruimten (AON p.97). Het nieuwe tracé voor de Europese hoofdweg ten zuiden van de Damvallei in reeks 2 lijkt aan dit uitgangspunt voorbij te gaan. Het geschetste tracé loopt door waardevolle open ruimte die de verbinding vormt tussen een ecologisch zeer waardevol deel van het Habitatrichtlijngebied Damvallei en het landbouwgebied tot aan het Kasteel van Laarne rond Kattenheye en Viergemete. Er wordt gevraagd om oplossingen te zoeken die zoveel mogelijk binnen het bestaande ruimtebeslag passen.</p>
<p>7. Er wordt gesuggereerd dat de lijst met onderzoeksvragen voor deelruimte Merelbeke-Melle moet aangevuld worden. Insprekers denken bijvoorbeeld aan volgende vragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wat is de ruimtelijke en visuele impact van de nieuwe infrastructuur voor de stedelijke woon- en werkomgeving van Merelbeke en Melle? • Welke woongebieden en werklocaties zijn op vandaag blootgesteld aan een slechte geluidskwaliteit en luchtkwaliteit ten gevolge van het wegverkeer? • Welke kansen biedt het complex project om het openbaar vervoer en de fietsroutes tussen Merelbeke en Gent en ook Melle en Gent te versterken tot hoogwaardige verbindingen?
<p>8. Bij de beschrijving van de inrichtingsvarianten is het niet altijd duidelijk welke bestaande wegenis en welke nieuwe wegenis er nodig is in functie van het alternatief (bv. pag. 109 lokale weg parallel met E17). Zowel in de tekst als op kaart steeds aanduiden wat nieuw is en wat behouden wordt maar ingezet wordt in functie van de alternatieven en hun inrichtingsvarianten kan de duidelijkheid verhogen.</p>

Reactie op de opmerkingen

1. In de AON worden telkens twee inrichtingsvarianten getoond die een eerste idee geven van hoe een alternatief er kan uitzien, in de doorvertaling naar een mogelijke uitvoering op hoofdlijnen. Op dat moment in het onderzoek werd ervoor gekozen om voor elk locatiealternatief de uiterste varianten te onderzoeken. Het gaat dan telkens om de minimale (A) varianten en maximale (B) varianten. Deze inrichtingsvarianten zijn een eerste denkrichting, die ervoor moeten zorgen dat in de quickscan de extremen onderzocht kunnen worden. Op die manier is het mogelijk om voor deze uitersten telkens de impact en potenties in beeld te brengen. Het maken van combinaties van verschillende elementen uit deze varianten blijft steeds mogelijk. De zoektocht naar een voorkeursalternatief is gestoeld op onderzoek en participatie. De ingesproken bezorgdheden over de minimale varianten zijn elementen die ondervangen worden in de onderzoeksmethodiek. De verschillende alternatieven zullen objectief en evenwaardig ten opzichte van elkaar afgewogen worden.
2. De inplanting en de locatie van de tunnelmonden is bij de inrichtingsvarianten in de AON nog maar indicatie ingetekend en zijn een eerste verkenning. In het geïntegreerde onderzoek worden de locaties van de tunnelmonden verder bestudeerd en geoptimaliseerd, bijvoorbeeld op basis van (milieu)technische randvoorwaarden. Ook de impact van de tunnels en de tunnelmonden op de

leefomgeving komt nog aan bod in het verder geïntegreerd onderzoek. Zowel in het technisch onderzoek voorafgaand aan de quickscan, als later in bijvoorbeeld het MER. Er zal onder meer rekening gehouden worden met de impact op grondwater, stabiliteit van de bodem, impact op de natuurlijke en bebouwde omgeving... Ook het voorstel voor een langere tunnel, tot voorbij de woonkern van Zwijnaarde zal mee worden onderzocht.

3. In de AON wordt op p. 97 vermeld dat in eerste instantie geen tunnels met ADR-transport worden voorzien, aangezien deze mogelijk leiden tot incidenten met extreme druk- en hitte-effecten (BLEVE9, VCEIO-incidenten) onder dichtbebouwde kernen en woongebieden. Dit betekent echter niet dat geen tunnelmogelijkheden worden onderzocht ter hoogte van, bijvoorbeeld, het huidige E17-tracé. Dit houdt wel in dat voor ADR-transport gezocht wordt naar alternatieve routes bij dit type tunnelmogelijkheden.
4. De inrichtingsvarianten die zijn voorgesteld in de AON zijn een eerste denkrichting. Ze moeten helpen de lezer meer voeling te geven met de eerder conceptuele locatiealternatieven. In het verder onderzoek, bijvoorbeeld in het ontwerpend onderzoek, worden ze nog uitgediept, aangepast of gecombineerd. Op die manier zal rekening gehouden worden met de beschreven bezorgdheden.
5. Dit zal verduidelijkt worden in de geactualiseerde AON. Dit is een tunnel vanaf Zwijnaarde tot de Damvallei. Ook hier zijn de tunnelmonden enkel indicatief ingetekend en kunnen varianten (bv. tot voorbij knooppunt Destelbergen - richting Antwerpen) nog beschouwd worden verder in het geïntegreerd onderzoek.
6. De inrichtingsvarianten die zijn voorgesteld in de AON zijn een eerste denkrichting, die zijn ingetekend op basis van een eerste technische analyse. In het verder onderzoek, wordt gezocht naar oplossingen die zoveel mogelijk binnen het bestaande ruimtebeslag passen. Dit gebeurt in onderlinge afstemming tussen het technisch onderzoek, mobiliteitsonderzoek en ruimtelijk ontwerpend onderzoek. Daarnaast zullen voorgestelde alternatieven de quickscan doorlopen, waarbij de impact op ruimte en leefbaarheid een eerste keer onderzocht wordt.
7. Deze vragen zullen in de geactualiseerde AON worden toegevoegd aan de deelruimte Merelbeke - Melle.
8. De ingetekende inrichtingsvarianten zijn nog indicatief en zijn bedoeld om de eerste denkrichting mee te geven en de lezer voeling te laten krijgen met de eerder conceptuele locatiealternatieven. Het opgestarte (ruimtelijk) onderzoek zal meer inzichten geven in de inpassing van (nieuwe) wegenis.

Aanpassingen aan de AON

De voorgestelde vragen voor deelruimte Merelbeke - Melle zullen worden toegevoegd aan de geactualiseerde AON. Ook de verduidelijking over tunnels zal worden opgenomen in de geactualiseerde AON: "Dit is een tunnel vanaf Zwijnaarde tot de Damvallei. Ook hier zijn de tunnelmonden enkel indicatief ingetekend en kunnen varianten (bv. tot voorbij knooppunt Destelbergen - richting Antwerpen) nog beschouwd worden verder in het geïntegreerd onderzoek." Verder vragen deze opmerkingen geen aanpassingen aan de AON.

2.7 Mobiliteit

Bezorgdheden

Er worden algemeen vaak vragen gesteld of bezorgdheden geuit over het onderzoek naar de mobiliteitseffecten van de verschillende alternatieven op vlak van reistijd, voertuigkilometers, congestie, impact op het onderliggend wegennet, omrijbewegingen... Zo hebben insprekers vragen of bezorgdheden over het afsluiten van op- en afritten en over wat de impact hiervan is op het onderliggende wegennet, op sluijverkeer op lokale wegen, op de autobereikbaarheid van belangrijke attractiepolen... Daarnaast zijn er veel vragen en bezorgdheden over mogelijke congestie (filevorming) op het Europese en/of Vlaamse hoofdwegennet. Ten slotte worden regelmatig bezorgdheden geuit over de veiligheid van de zwakke weggebruiker.

Reactie op dit bezwaar

De theoretische toepassing van de principes van de wegencategorisering in de AON dient als basisuitgangspunt om tot evenwaardige locatiealternatieven te komen. Op het moment van publicatie van deze overwegingsnota zijn we bezig met het onderzoeken van een meer pragmatische interpretatie van deze principes om tot optimalisaties van de locatiealternatieven te komen. Dit onder andere afhankelijk van de resultaten van de doorrekening van de locatiealternatieven met het regionaal verkeersmodel. Als hiërarchisch verknopen in sommige gevallen niet wenselijk of haalbaar is, kunnen er met andere woorden, mits een duidelijke onderbouwing, eventuele afwijkingen voorzien worden. Dit is ook zo opgenomen in de AON (p87, 'Belang van het mobiliteitssysteem').

Uit de doorrekeningen met behulp van verkeersmodel zal blijken wat de te verwachten effecten zijn op vlak van autoreistijd, aantal voertuigkilometers, congestie, impact op het onderliggend wegennet, omrijbewegingen... Alternatieven die onvoldoende tegemoetkomen aan de projectdoelstellingen en -ambities zullen niet zonder meer worden opgenomen in het verder, uitgebreider geïntegreerd onderzoek. Het onvoldoende tegemoetkomen aan de projectdoelstellingen betekent bijvoorbeeld dat alternatieven zorgen voor een te grote bijkomende belasting van het onderliggend wegennet (zowel in de stad als in de buurgemeenten), of dat bijvoorbeeld de autobereikbaarheid van belangrijke attractiepolen te sterk in het gedrang zou komen. Ook het veroorzaken, bestendigen of versterken van congestie op het Europese of Vlaamse hoofdwegennet betekent dat een alternatief onvoldoende tegemoetkomt aan de projectdoelstellingen.

Daarnaast wordt in het geïntegreerd onderzoek onderzocht op welke manier de inrichting van de geïmpacteerde wegsegmenten aangepast kan of moet worden. Bestaande knelpunten zoals korte op- en afritten of capaciteitsbeperkingen kunnen met andere woorden opgelost worden om het verwerken van grotere verkeersstromen mogelijk te maken. Als ten gevolge van een bepaald alternatief toch een aanzienlijke verhoging van bijvoorbeeld de verkeersintensiteiten op het onderliggend wegennet te verwachten zijn, zullen de nodige milderende maatregelen genomen moeten worden om de veiligheid en leefbaarheid voor alle verkeersdeelnemers te garanderen. Het kan onder andere gaan om het uitbreiden of extra beveiligen van fietsinfrastructuur, herinrichting van gevaarlijke kruispunten, of het optimaliseren van het locatie-alternatief...

Aanpassingen in de AON

De vragen en bezorgdheden zullen onderzocht worden in het geïntegreerd onderzoek. Er zijn dus geen aanpassingen in de AON nodig.

Rekeningrijden, kilometerheffing en tol

Een aantal insprekers heeft vragen over of bezorgdheden rond (het onderzoeken van de effecten van) rekeningrijden of een slimme kilometerheffing voor personenwagens. Daarnaast vraagt men of bij de maximale inrichtingsvarianten, waar gewerkt wordt met een dubbele ondertunneling, ook tol gevraagd kan worden.

Reactie op dit bezwaar

Het voorstellen of onderzoeken van maatregelen zoals rekeningrijden vallen buiten de scope van dit complex project. In het regionaal mobiliteitsplan van vervoerregio Gent is wel de vraag opgenomen om de mogelijke impact van slim rekeningrijden op Vlaams niveau, en impliciet op niveau van de vervoerregio, te bestuderen.

Het onderzoeken van een eventuele tolheffing is in deze onderzoeksfase niet voorzien. We maken de bedenking dat tol heffen in een tunnel een bron van inkomsten kan zijn, maar weinig zinvol is indien het omliggende wegennet (zoals hier in de Gentse regio) te veel alternatieven biedt waar geen tol geheven wordt. Verkeer zal zich daardoor verplaatsten naar wegen in de omgeving waar het minder gewenst is. Een eventuele evaluatie zou onderwerp kunnen vormen van een verdere stap in het geïntegreerd onderzoek (MER + MKBA).

Aanpassingen in de AON

Deze inspraakreacties zorgen niet voor aanpassingen in de geactualiseerde AON.

Ontwikkelingsscenario's

Er rijzen vragen en bezorgdheden over het onderzoeken of doorrekenen van de (gecombineerde) effecten van de aanleg van de Sifferverbinding. De Sifferverbinding wordt als voorbeeld van een ontwikkelingsscenario toegelicht. Deze Sifferverbinding is als een missing link opgenomen in het Regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent. Het lijkt niet noodzakelijk om de Sifferverbinding als een bijkomend locatiealternatief op te nemen, maar het moet wel voldoende duidelijk zijn wanneer en hoe de mobiliteitseffecten van deze Sifferverbinding zullen worden onderzocht. Men bevestigt de noodzaak om de Sifferverbinding als een ontwikkelingsscenario mee te onderzoeken, maar men vraagt meer duidelijkheid over wanneer en hoe dit concreet zal gebeuren. Men stelt voor om de doorrekening van de effecten van de Sifferverbinding als ontwikkelingsscenario reeds in de eerste stap van de verkeermodellering te doen.

Reactie op dit bezwaar

De Sifferverbinding wordt in dit complex project niet beschouwd als onderdeel van de referentiesituatie, maar wel als een ontwikkelingsscenario. Een ontwikkelingsscenario is een gestuurde ontwikkeling die (mogelijk) plaatsvindt door het uitvoeren van plannen, projecten of beleidsprojecten. Zo'n ontwikkeling staat los van dit complex project en kan dus onafhankelijk van dit project gerealiseerd worden. Een ontwikkelingsscenario kan wel zorgen voor cumulatieve effecten. Ontwikkelingsscenario's komen nog niet aan bod in het eerste deel van de onderzoeksfase (de quickscan), maar worden opgenomen in het verdere gedetailleerd geïntegreerd onderzoek. In het strategisch MER zal voor ontwikkelingsscenario's, zoals de Sifferverbinding, telkens enkel de cumulatieve impact met voorliggend project in beeld gebracht worden. De insteek van dit deel van het onderzoek is dus "wat is het bijkomend effect als... ". Anders gezegd zal in het strategisch MER dus onderzocht worden wat de bijkomende impact van de verschillende alternatieven is in het geval dat de Sifferverbinding gerealiseerd zou zijn. Er zal dus worden onderzocht of de Sifferverbinding een relevante impact heeft op de milieueffecten van de verschillende alternatieven, zodat deze impact mee in ogenschouw genomen kan worden bij de finale scenariokeuze.

Aanpassingen in de AON

Deze vragen en bezorgdheden vragen geen aanpassingen aan de AON. Voor een uitgebreide beschrijving van hoe omgegaan wordt met ontwikkelingsscenario's, met de Sifferverbinding als voorbeeld, wordt verwezen naar het hoofdstuk over de 'Strategische milieubeoordeling', specifiek 'Definiëring en doorrekening van alternatieven' (Alternatievenonderzoeksnota, p. 229)

Haalbaarheid van wegenwerken

Verschillende insprekers maken zich zorgen over de impact van de wegenwerken die nodig zullen zijn om het complex project te realiseren. Bovendien vraagt men zich af wat de haalbaarheid van deze wegenwerken is.

Reactie op dit bezwaar

De impact en de haalbaarheid van de wegenwerken die nodig zijn om het complex project te realiseren zullen onderzocht worden in het geïntegreerd onderzoek. Dat er tijdens deze werken tijdelijk hinder zal zijn voor het gemotoriseerd verkeer, wordt wellicht voor elk alternatief onvermijdelijk, ook wanneer de oplossing erin zou bestaan een nieuw viaduct op het huidige tracé in Gentbrugge te bouwen. Er wordt al in grote lijnen (op strategisch niveau) bekeken welke minder-hinder maatregelen er nodig (en mogelijk) kunnen zijn voor de verschillende alternatieven, voor zover dat nodig is om de alternatieven te kunnen afwegen ten opzichte van elkaar (maar zonder alle minder hinder in detail uit te werken).

Aanpassingen in de AON

Deze vragen en bezorgdheden vragen geen aanpassingen in de AON.

Verkeersmodelleringen

<p>1. Insprekers hebben verschillende vragen of bezorgdheden rond de modal split in de doorrekeningen met het regionaal verkeersmodel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Met welke modal split wordt er gerekend in het regionaal verkeersmodel, voor zowel personenvervoer als vrachtvervoer? • Worden er ook ambitieuze of alternatieve modal shift-scenario's voor personenvervoer en/of vrachtvervoer doorgerekend? • Vragen of bedenkingen bij de tijdshorizon waarmee gerekend wordt om de toekomstige modal split voor personen- en vrachtvervoer te bepalen.
<p>2. Er wordt gevraagd om in de verkeersmodellen drie scenario's uit te werken, in de hoop dat de oplossing uiteindelijk een afgeslankte nieuwe infrastructuur is. De scenario's waar het over gaat, zijn de volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een scenario met doorrekening van de huidige infrastructuur, gekoppeld aan beleidsmaatregelen zoals een slimme Vlaamse kilometerheffing, afschaffen van het gunstregime voor de salariswagen, investeringen in openbaar vervoer en dergelijke; • Een scenario met doorrekening van de huidige infrastructuur en een modal shift voor personenvervoer van 50% (zoals opgenomen in het Vlaams regeerakkoord 2019-2024) en 40% (wat de ambitie is van de Vervoersregio Gent); • Een scenario waarbij het internationaal vrachtvervoer via de zeehavens wordt georiënteerd naar spoor en binnenscheepvaart (onder andere na de voltooiing van het Seine-Schelde project, met Canal Seine-Nord uitgegraven tegen 2030) waardoor de door het Federaal Planbureau voorspelde sterke toename van vrachtverkeer op de weg (tegen 2040) afgezwakt kan worden. Hieruit kan naar voor komen dat het antwoord op de verkeersproblematiek een afgeslankte nieuwe infrastructuur kan zijn.
<p>3. Binnen dit project wordt als referentiesituatie het toekomstscenario 2035 van de strategische verkeersmodellen versie 4.2.3 gekozen. Dit toekomstscenario bevat de algemene demografische en socio-economische groei tot 2035. Daarnaast wordt dit toekomstscenario nog aangevuld met specifieke gekende ruimtelijke, infrastructurele en openbaar vervoersprojecten. Men stelt zich de vraag in welke mate het verkeersmodel is afgestemd op het mobiliteitsplan van stad Gent. Men vraagt om een specifiek hoofdstuk op te nemen in het onderzoek om de impact van onzekerheden naar de toekomst toe en fundamentele wijzigingen aan het mobiliteitsbeleid (bv rekeningrijden...) in beeld te brengen.</p>

<p>4. In de quickscan wordt op basis van een aantal thema's en expliciete criteria het onderzoek gevoerd en de afweging gemaakt. In de quickscan wordt gefocust op het onderzoeken van de belangrijkste onderscheidende effecten, zowel op milieu- als op ruimtelijk vlak. Er wordt gewerkt op basis van de beschikbare gegevens. VMM merkt op dat de beschikbaarheid van data beperkt is tot 2030 voor de tijdshorizon. Na 2030 zijn de data beperkt en is de onzekerheid groot. Aangezien het complex project een verdere tijdshorizon vooropstelt vraagt VMM in de beoordeling rekening te houden met de economische groei (groei van de populatie/ BNP).</p>
<p>5. Voor het bepalen van de scope van het complex project werd een perimeter vastgelegd. Bij het opstellen van de perimeter is gekozen voor assen en knooppunten die in directe relatie staan tot het vraagstuk rond het viaduct van Gentbrugge. Het complex project kan echter ook effecten genereren buiten de strikte projectperimeter. Projecten of activiteiten die buiten de perimeter gesitueerd zijn, kunnen ook een impact hebben op de verkeers- en vervoersstromen in het projectgebied. Er wordt bijvoorbeeld gedacht aan North Sea Port, het Oosterweelproject, het project E34, het Seine-Schelde project...</p> <p>Een vlotte bereikbaarheid en een goede doorstroming is voor North Sea Port als internationaal knooppunt cruciaal. Er wordt gevraagd om hiermee rekening te houden en om de haven ook mee te nemen in de doorrekeningen van het verkeersmodel (bijv. effecten mét en zonder Sifferverbinding). Een juiste aanname van de verwachte volumes is hierbij belangrijk.</p>
<p>6. Het is belangrijk om bij de mobiliteitsimpact op het onderliggend wegennet een duidelijk onderscheid te maken tussen de verschillende lagen: regionale, interlokale en lokale wegen. Er wordt verwezen naar p188 in de AON (Quickscan, criteria voor Thema mobiliteit)</p>
<p>7. Houdt het verkeersmodel voldoende rekening met bijvoorbeeld demografische evoluties? Hoe wordt rekening gehouden met uit te bouwen alternatieven voor automobilitéit?</p>

Reactie op dit bezwaar

Bij de opbouw van de strategische verkeersmodellen wordt met heel wat aspecten rekening gehouden. Meer info is te vinden op: <https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/onderzoek/verkeersmodellen/strategische-verkeersmodellen#strategische-verkeersmodellen-versie-422-rmp>. Deze info wordt door het Departement Mobiliteit en Openbare werken nog steeds verder geactualiseerd (in functie van de meest recente modelversie 4.2.3)

Of er nood is aan het doorrekenen van een zogenaamd doorkijkscenario AMS (ambitieuze modal split, conform de beleidsdoelstellingen (% duurzaam verkeer) per gemeente uit het Regionaal Mobiliteitsplan van vervoerregio Gent) zal pas later

(nadat de resultaten van de doorrekeningen van de verschillende alternatieven gekend zijn) moeten blijken. Want pas dan zal duidelijk worden welke modal split/modal shift bekomen wordt met de alternatieven en of dit dan nog veel afwijkt van de AMS. Modal split is namelijk geen uitgangspunt waarmee gerekend wordt, maar een resultaat van gekozen maatregelen.

Het voorstellen of onderzoeken van maatregelen zoals rekeningrijden vallen buiten de scope van dit complex project. In het regionaal mobiliteitsplan van vervoerregio Gent is wel de vraag opgenomen om de mogelijke impact van slim rekeningrijden op Vlaams niveau, en impliciet op niveau van de vervoerregio, te bestuderen.

Het Regionaal Verkeersmodel Gent is onder andere in overleg met de Stad Gent (en andere stakeholders zoals Veneco, AWV/MOW, De Lijn) opgebouwd waardoor relevante elementen uit het lokaal mobiliteitsplan zijn erin opgenomen.

De tijdshorizon in strategische verkeersmodellen is momenteel referentiejaar 2035. Er wordt rekening gehouden met algemene demografische en socio-economische groei tot 2035, aangevuld met specifieke gekende ruimtelijke, infrastructurale en openbaarvervoerprojecten (zie <https://analytics.dat.nl/public/MioqH4eKmQaWbkF5HCAEgjj>)

Er wordt aldus de Best Beschikbare Techniek (namelijk de inzet van de beschikbare Regionale Verkeersmodellen van de Vlaamse overheid) toegepast om de mobiliteitseffecten van de verschillende locatiealternatieven te beoordelen.

Gelet op te grote onzekerheden inzake evoluties (waar vinden welke demografische evoluties plaats tegen 2050? Welke technologische of andere maatschappelijke evoluties die invloed kunnen hebben op ons verplaatsingsgedrag kunnen voldoende concreet verwacht worden tegen 2050?) is er geen verkeersmodel beschikbaar dat verder dan referentiejaar 2035 in de tijd vooruitkijkt. In een MKBA wordt wel gewoonlijk 80 jaar verder door gekeken.

Bij de beoordeling op vlak van verkeersdruk op het onderliggend wegennet kan de koppeling gelegd worden naar de wegencategorisering (lokaal, interlokaal, regionaal).

Aanpassingen in de AON

In een geactualiseerde AON kan verwezen worden naar de op dat moment meest recente beschikbare informatie/documentatie die geüpdatet wordt op <https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/onderzoek/verkeersmodellen/strategische-verkeersmodellen#strategische-verkeersmodellen-versie-422-rmp>.

Dubbele infrastructuur E17- E40

Inwoners uit het projectgebied hebben vragen en bezorgdheden rond de doorstroming en de verkeersveiligheid in de alternatieven waarbij tussen de bestaande knooppunten van Merelbeke en Zwijnaarde de E17 hetzelfde tracé zou volgen als de E40. Zo stelt men zich vragen over weefbewegingen, rijstrookwissels, hoe het zit met in- en uitvoegend verkeer op korte afstand, hoge verkeersintensiteiten... Er wordt opgemerkt dat het omleiden van het verkeer dat nu via de E17 rijdt, in dit deelgebied tot ernstige congestie kan leiden. Men ziet niet in hoe de toename aan verkeer concreet kan worden ingepast in de zone E40-R4-Ringvaart rondom de sluis van Merelbeke. Vaak gaat men ervan uit dat de beide verkeersstromen (E17 - E40) niet fysiek van elkaar gescheiden zouden worden.

Reactie op dit bezwaar

In de alternatieven waarbij tussen de bestaande knooppunten van Merelbeke en Zwijnaarde de E17 hetzelfde tracé zou volgen als de E40, is het de bedoeling om beide verkeersstromen maximaal fysiek van elkaar te scheiden. Het is dus niet de bedoeling dat al het verkeer over dezelfde rijbaan rijdt. Door de vele weefbewegingen en rijstrookwissels op een te korte afstand zou dit inderdaad voor onveilige situaties zorgen. De mogelijkheid om van de E17 naar de E40 en omgekeerd te rijden zou uiteraard blijven bestaan, maar zonder weefbewegingen en met voldoende lange in- en uitvoegzones.

De doorstroming op het hoofdwegennet wordt in deze onderzoeksfase voor alle locatie-alternatieven met behulp van strategische verkeersmodellering beoordeeld door de congestie (verzadigingsgraad) op het hoofdwegennet in kaart te brengen.

In de uitwerkingsfase (of indien cruciaal in functie van verdere afweging haalbaarheid in de onderzoeksfase) kunnen bepaalde wegsegmenten mogelijks ook met behulp van microsimulatie verder beoordeeld worden op vlak van verkeersafwikkeling.

Aanpassingen in de AON

Deze vragen en bezorgdheden zorgen niet voor aanpassingen in de AON.

Bestaande knelpunten

Een aantal insprekers geeft mee waar zij bestaande knelpunten op vlak van verkeersleefbaarheid of leefbaarheid op het onderliggend wegennet zien of over welke knelpunten ze bezorgd zijn. Men vraagt om deze knelpunten in het complex project mee te onderzoeken. Het gaat bijvoorbeeld om lokale wegen waarvan inwoners vinden dat deze steeds drukker worden of om verkeerssituaties die voor fietsers gevaarlijk zijn.

Reactie op dit bezwaar

Het is niet de bedoeling van het Complex Project om voor alle knelpunten op het onderliggend wegennet in het projectgebied een oplossing te onderzoeken. Bovendien is de onderzoeksfase strategisch van aard, waardoor nog geen rekening gehouden kan worden met dit detailniveau. Stel echter dat deze locatie in het nog te bepalen voorkeursalternatief direct geïmpacteerd zou worden, dan zal in de uitwerkingsfase ook kritisch gekeken worden naar eventuele verkeersveiligheids- of leefbaarheidsproblemen op deze locatie.

Aanpassingen in de AON

De AON moet niet worden aangepast op basis van deze vragen en bezorgdheden.

Principes van de wegencategorisering

Er zijn vragen en bezorgdheden rond de (al te) theoretische en/of strikte toepassing van de principes van de wegencategorisering op de locatiealternatieven in de AON. Men geeft aan dat de theoretische uitsluiting van een enkele op- en afrit zonder diepgaand onderzoek niet te verantwoorden is. In een aantal gevallen zou namelijk gemotiveerd afgeweken kunnen worden van dit algemeen principe. Bovendien geeft men aan dat de context van het projectgebied zeer specifiek is en daardoor een antwoord op maat vraagt. Er wordt aangegeven dat de opgebouwde logica over de conformiteit van de schakelpunten mogelijk niet zuiver toepasbaar is, maar dat het wel een goed eerste uitgangspunt is om de verschillende alternatieven ten opzichte van elkaar af te wegen.

Er moet worden vermeden dat regionaal of bovenlokaal verkeer wordt verschoven naar het lokale wegennet. Toch is het belangrijk voor de gemeenten dat ook de bereikbaarheid van de woonomgevingen en het economisch weefsel gegarandeerd blijft. De ligging op vandaag aan de R4 en de E40/E17 is zowel een grote troef voor de regio als een uitdaging. Zonder grondige studie qua impact op het lokale wegennet is het daarom uitgesloten om hierin al keuzes te maken. Het behouden, herschikken of supprimeren van bepaalde op- en afritten op de E40 en de R4 vraagt bijkomend onderzoek naar de lokale bereikbaarheid en ontsluiting van het economisch weefsel (bv. bestaande bedrijventerreinen), maar ook naar belangrijke internationale en regionale voorzieningen (bv. Campus Diergeneeskunde, de zorgcluster en het ILVO in Merelbeke-Melle). In bepaalde varianten wordt ook de op- en afrit van de R4 in Melle gesupprimeerd wat eveneens een belangrijke impact zal hebben op die lokale mobiliteit. De conformiteit en hiërarchie van schakelpunten mag niet als een vaststaand feit aanzien worden, decretaal zijn hier afwijkingen mogelijk. Als het noodzakelijk is om de lokale mobiliteit te vrijwaren en beter te maken moet hierop afgeweken kunnen worden. Ook hier is het opnieuw belangrijk dat afdoende oplossingen worden gezocht op een voldoende grote schaal.

Reactie op dit bezwaar

De theoretische toepassing van de principes van de wegencategorisering in de AON dient als basisuitgangspunt om tot evenwaardige locatiealternatieven te komen. Op het moment van publicatie van deze overwegingsnota zijn we bezig met het onderzoeken van een meer pragmatische interpretatie van deze principes om tot optimalisaties van de locatiealternatieven te komen. Dit onder andere afhankelijk van de resultaten van de doorrekening van de locatiealternatieven met het regionaal verkeersmodel. Als hiërarchisch verknopen in sommige gevallen niet wenselijk of haalbaar is, kunnen er met andere woorden, mits een duidelijke onderbouwing, eventuele afwijkingen voorzien worden. Dit is ook zo opgenomen in de AON (p87, 'Belang van het mobiliteitssysteem').

Aanpassingen in de AON

Op basis van deze opmerkingen worden geen aanpassingen gemaakt aan de AON.

Opmerkingen over het bestaande verkeerssysteem

1. Er wordt geopperd dat de E17 niet kan omgeleid worden via de R4. Dit omdat de bestaande R4 een lokale ring rond Gent is en vooral dient voor lokaal verkeer en interstedelijk verkeer. De R4 is volgens de insprekers niet geschikt voor internationaal verkeer. Men is van mening dat het verplaatsen van het traject van de E17 naar de R4 te veel problemen zou opleveren. Een aantal insprekers vraagt zich af of de huidige R4 de verkeersstroom van de E17 wel kan dragen.
2. Er wordt voorgesteld om niet de ligging van de R4 en de E17 te herbekijken in dit complex project, maar louter de aansluitingen. Het probleem ligt volgens de insprekers bij de aansluitingen van de R4 op de E17 en de E40 in Merelbeke. Deze moeten opnieuw ingericht worden om de huidige doorstromingsproblemen op te lossen. Er wordt gesuggereerd dat het probleem zich voornamelijk ter hoogte van de aansluiting met de E40 situeert.
3. Er wordt voorgesteld om de bestaande wegen beter of anders te benutten en te beheren.
4. Wat wordt bedoeld met het comprimeren van de infrastructuur? Naar waar worden de verkeersstromen van het klaverblad in Destelbergen afgeleid?
5. Er wordt gesteld dat op het viaduct niet meer verkeersoverlast is dan op vergelijkbare plaatsen in de Benelux.
6. Er wordt een aantal keer geopperd dat bereikbaarheid behouden moet worden, of zelfs vergroot moet worden.
7. De R4 is met zijn korte op- en afritsysteem niet geschikt voor grote verkeersstromen en kan de functie van de E17 dus niet overnemen.
8. Er wordt meegegeven dat het belangrijk is om ook te bekijken hoe de ovonde en toegang tot het Technologiepark in Zwijnaarde verbeterd kunnen worden. Deze site veroorzaakt namelijk vandaag de dag al lange files, bovendien zal de tewerkstellingsgraad hier de komende jaren nog sterk toenemen.

Reactie op deze opmerkingen

1. De R4 is in de wegencategorisering geselecteerd als Vlaamse hoofdweg. Het klopt dat dit type weg niet bedoeld is voor internationaal verkeer op lange afstand, maar de R4 speelt wel een belangrijke (boven)regionale rol in het wegennetwerk die verder gaat dan een louter lokale of interlokale functie. In de alternatieven waarbij de E17 als Europese hoofdweg op het tracé van de R4 komt te liggen, is sowieso een herinrichting van de bestaande infrastructuur aan de orde, want de bestaande inrichting van de R4 met haar bovengrondse 2x2-profiel is inderdaad ongeschikt om de verkeersstroom van de E17 op te vangen. Er worden in de AON afhankelijk van het locatiealternatief verschillende mogelijke inrichtingsvarianten voor dit tracé voorgesteld. Het precieze

benodigd aantal rijstroken wordt per alternatief onderzocht in het geïntegreerd onderzoek. In de quickscan zullen de verschillende beschreven alternatieven een eerste keer doorgerekend worden met het regionaal verkeersmodel, ook de alternatieven waarbij het traject van de E17 op de R4 komt te liggen. Hierdoor zullen de alternatieven onder meer getoetst kunnen worden aan de projectdoelstelling over continuïteit en doorstroming op het Europese en Vlaamse hoofdwegennet. Alternatieven die onvoldoende tegemoetkomen aan de projectdoelstellingen, bijvoorbeeld omdat ze congestie op het Europese of Vlaamse hoofdwegennet zouden veroorzaken, bestendigen of versterken, zullen niet zonder meer worden opgenomen in het verder, uitgebreider geïntegreerd onderzoek. In het geïntegreerd onderzoek zullen ook de effecten van de locatiealternatieven op vlak van verkeersveiligheid verder onderzocht worden.

2. Het complex project reduceren tot een oplossing voor de aansluitingen van de R4 op de E17 en E4O om congestie te verminderen zou onvoldoende tegemoetkomen aan de andere projectdoelstellingen en ambities.
3. Het anders benutten van de (tracés) van de bestaande wegen is net het uitgangspunt van de meeste beschreven alternatieven, maar daarvoor zijn infrastructurele aanpassingen vaak noodzakelijk. De aanleg van nieuwe wegenis wordt in elk alternatief tot een minimum beperkt. Het vraagvolgend creëren van extra wegcapaciteit is in geen enkel alternatief de bedoeling.
4. Met het comprimeren van de infrastructuur wordt bedoeld dat het klaverblad op een ruimte-efficiëntere manier ingericht kan worden (vergelijkbaar met het heringerichte knooppunt Antwerpen-West in het kader van de werken aan de Oosterweelverbinding). Afhankelijk van het alternatief wordt de bestaande configuratie van het knooppunt behouden (en wijzigen de verkeersstromen dus niet of beperkt) of wijzigt de configuratie wel (en worden de effecten ervan onderzocht in de quickscan van het geïntegreerd onderzoek).
5. De relevantie van dit complex project is in de vorige fasen uitgebreid aan bod gekomen en wordt niet meer in vraag gesteld.
6. Het verbeteren van de autobereikbaarheid van lokale bestemmingen is geen projectdoelstelling op zich. Er wordt oplossingsgericht gezocht naar locatie-alternatieven die maximaal aansluiten bij één van de 4 hoofddoelstellingen, namelijk naar inpassing in een duurzaam en geconnecteerd mobiliteitssysteem.
7. Zowel de E17 (Europese hoofdweg) als R4 (Vlaamse hoofdweg) zullen blijvend een rol vervullen in het verkeerssysteem. In de quickscan wordt onderzocht welke van de mogelijke locatie-alternatieven het best aansluiten bij de gestelde projectdoelstellingen (en of dus door herpositionering van de Vlaamse en Europese hoofdweg een betere situatie bekomen kan worden) Daarnaast zal in het geïntegreerd onderzoek onderzocht worden op welke manier de inrichting van de geïmpacteerde wegsegmenten aangepast kan of moet worden. Bestaande knelpunten zoals korte op- en afritten of capaciteitsbeperkingen kunnen met andere woorden opgelost worden om het verwerken van grotere verkeersstromen mogelijk te maken.
8. Het Agentschap Wegen en Verkeer is momenteel al bezig met een studie naar de herinrichting van de ovonde ter hoogte van het Technologiepark in Zwijnaarde: <https://wegenenverkeer.be/werken/herinrichting-ovonde-en-fietsverbinding-sterre-ardoyen>. De resultaten van deze studie zullen worden meegenomen in de verdere uitwerking van het Complex project.

Aanpassingen in de AON

De AON moet niet worden aangepast op basis van deze vragen en bezorgdheden.

Alternatieve modi en modal shift

1. Algemeen wordt er vanuit de insprekers gevraagd om meer in te zetten op een modal shift, om meer aandacht te hebben voor veilige/snelle/fijnmazige fietsverbindingen, om kwalitatief/frequent/concurrentieel openbaar vervoer en om overstapmogelijkheden zoals Park & Rides (P+R's) of Hoppinpunten. Men geeft aan dat de alternatievenonderzoeksnota een ruim beeld over alle mobiliteitsvormen mist en dat het belangrijk is om degelijke alternatieven aan te bieden voor autoverplaatsingen. Het is onduidelijk of evoluerende wijzigingen in technologie en toenemend gedeeld gebruik van voertuigen (deelauto's, ...) in rekening zullen gebracht worden bij het afwegen van de verschillende alternatieven. Wordt er onderzocht of het ene alternatief zich beter leent dan het andere voor de situatie in het woonweefsel in geval van wijzigingen in technologie en toenemend gedeeld gebruik van voertuigen?
2. Er wordt een bezorgdheid geuit over de realisatie van de verlenging van tramlijn T4. Bepaalde alternatieven zouden deze realisatie kunnen vergemakkelijken.
3. Er wordt gevraagd om vanuit Flora/Gentbrugge/Melle de bereikbaarheid van het UZ met de fiets te verhogen door het aanleggen van een voetgangers/fietsersbrug. De inspreker voegt in bijlage een figuur toe met een schets van deze brug.
4. Men stelt voor om een fietsostrade (fietsssnelweg) te realiseren op het huidige traject van de E17, van het UZ tot in Destelbergen. Dit lijkt een grote meerwaarde in het fietsnetwerk en zou volgens de insprekers het centrum van Gent ontlasten van speedpedelecs.
5. Er wordt gesteld dat het bestaande openbaar vervoer tussen de stad en buurgemeenten ontoereikend is. Men vreest dat dit project voor een bijkomende verslechtering zal zorgen.

<p>6. Wordt ambitie 8, 'Een performant openbaar vervoernetwerk', niet al bij voorbaat naar de achtergrond geschoven, door hierover geen expliciete uitspraken te doen hierover in de AON? De voorstellen rond openbaar vervoer blijven op dit moment nogal op de vlakte. Er wordt verwezen naar het regionaal mobiliteitsplan, maar op het vlak van alternatieve mobiliteit mag er meer ambitie zijn. Een inspreker geeft aan dat de focus van de nota op verkeersdoorstroming ligt, en dan vooral de doorstroming van gemotoriseerd verkeer. Dit terwijl de kansen voor openbaar vervoer – op macro, meso en microschaal – hier volgens de inspreker voor het grijpen liggen. Het volledige project zou volgens de inspreker een Europees voorbeeldproject kunnen worden op vlak van Transit Oriented Development (TOD). Men geeft aan dat de projectnota de bestaande spoorwegen beschrijft, maar kansen voor TOD laat liggen op mesoschaal en macroschaal. Ook zou de projectnota enkel knooppunten voor gemotoriseerd verkeer bekijken. In deze fase van het onderzoek zou veel breder moeten worden gekeken. Met de huidige AON lijkt men ervan uit te gaan dat enkel weginfrastructuur ruimtelijk structurerend kan zijn, maar dat is uiteraard niet het geval – spoorwegen en stationsomgeving hebben minstens dezelfde potentie, en bieden meer opportuniteiten om de ambities en projectdoelstellingen te behalen. De inspreker verwijst naar p41 van de AON: “het project kan een hefboom zijn om deze alternatieve vervoersmodi te versterken”: het project zou een hefboom moeten zijn en openbaar vervoer niet enkel versterken, maar als drager te laten functioneren van stedelijk weefsel en betrokken randgemeenten.</p>
<p>7. Er wordt voorgesteld om gedragswijzigingen voor mobiliteit te introduceren door middel van carpoolstroken</p>
<p>8. Er wordt voorgesteld om gedragswijzigingen voor mobiliteit te introduceren door middel van carpoolstroken</p>
<p>9. Er is wetenschappelijke consensus over feit dat modal shift sneller wordt bereikt als er niet enkel wordt ingezet op push maatregelen, maar ook op pull. Pull houdt onder andere in dat de ruimte voor gemotoriseerd verkeer wordt verminderd. Met andere woorden, enkel de alternatieven die uitmonden in netto minder ruimte voor het gemotoriseerd verkeer, zouden mogen weerhouden worden.</p>
<p>10. Een aantal insprekers vindt dat nu al ingezet moet worden op alternatieven voor autoverkeer (fietsroutes, robuust openbaar vervoer...). Alternatieve mobiliteit moet volgens de insprekers snel en nu al worden onderzocht en worden gerealiseerd. Autoverkeer moet nu al verminderen. Men vreest dat anders de vernieuwde weginfrastructuur onmiddellijk zal dichtslibben doordat het autoverkeer intussen is toegenomen.</p>

<p>11. Jammer dat voor mobiliteit modal split nog niet wordt meegenomen in de criteria voor de quickscan, maar toch al goed dat er gekeken wordt naar de impact van de locatieweekalternatieven op kansen voor en het functioneren van het openbaar vervoer. Liever hadden we ook de kansen voor fietsen en wandelen (actieve verplaatsingen) reeds behandeld gezien.</p>
<p>12. Er wordt gevraagd of er samen met Infrabel overwogen is wat het Project E17 kan betekenen voor de uitbreiding van de spoorcapaciteit tussen Gent en Antwerpen. Men stelt voor een nieuwe spoorlijn of reservatiestrook aan te leggen tussen Gent en Lokeren. Er wordt een kaartje met dit voorstel meegegeven.</p>
<p>13. Daarnaast is er een voorstel om spoorscenario's mee te onderzoeken, om de toekomstige voorziening van spoorfly-over op te nemen en om interactie met spoorwegen en hun toekomstplannen mee op te nemen. Het thema van kruisende infrastructuur spoor moet een volwaardig thema zijn in volgende studies.</p>
<p>14. Een aantal insprekers hoopt op een snelle verandering van het mobiliteitsgedrag en een echte modal shift die ervoor zorgt dat het gebruik van de auto daalt. Er wordt gevraagd of om deze reden de scenario's ook kunnen worden uitgewerkt met maar de helft van de dimensionering.</p>
<p>15. Men leest dat aan het verkeerssysteem zaken aangepast zullen worden zodat mensen vaker het openbaar vervoer zullen nemen. Als ook op openbaar vervoer ingezet wil worden, zal dit volgens de insprekers echter grondiger onderzocht moeten worden.</p>
<p>16. Bij het onderzoeken van impact door het project van en op goederenstromen worden zelden eventuele modal shift-kansen in rekening genomen. Bij het personenvervoer wordt wel rekening gehouden met auto-alternatieven.</p>
<p>17. Ongeacht de categorisering als Vlaamse hoofdweg functioneert de R4 ook als interlokale weg voor kernen rondom Gent. In de scenario's waar de R4 wordt ingeklapt of op- en afritten langs de R4 worden gesupprimeerd zullen de verkeersstromen zich moeten heroriënteren op het onderliggend wegennet. Het is aangewezen om bij het afwegen van de alternatieven een helder overzicht op te maken van deze gewijzigde verkeersstromen en hun impact voor de kernen rondom Gent. Hierbij zal de mate van implementatie van de modal shift voor het personen- en goederenvervoer een belangrijke indicator zijn</p>

Reactie op deze opmerkingen

1. Het uitwerken van een duurzaam stadsregionaal mobiliteitssysteem is een van de projectdoelstellingen. Daarom zullen in het geïntegreerd onderzoek voor elk alternatief de mogelijkheden onderzocht worden om een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk en een performant openbaar vervoernetwerk uit te werken om een duurzame modal shift te ondersteunen. Ook het faciliteren van combimobiliteit met hoppinpunten en P+R's zal daarbij aan bod komen.
2. De impact die de verschillende locatiealternatieven hebben op kansen voor het openbaar vervoer, zoals bv. de aangehaalde tramverlenging, zal onderzocht worden in de quickscan van het geïntegreerd onderzoek.
3. Een fiets- en voetgangersbrug over de Schelde tussen Flora en de Proeftuinstraat werd eerder in het proces al gedetecteerd als potentie binnen de ambitie voor een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk (zie ambitienota p 63) en zal dus meegenomen worden als mogelijke flankerende maatregel in het geïntegreerd onderzoek.
4. Het uitwerken van een duurzaam stadsregionaal mobiliteitssysteem is een van de projectdoelstellingen. Daarom zullen in het geïntegreerd onderzoek voor elk alternatief de mogelijkheden onderzocht worden om een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk en een performant openbaar vervoernetwerk uit te werken om een duurzame modal shift te ondersteunen. Een hoogwaardige fietsverbinding langs het huidige tracé van de E17 werd eerder in het proces al gedetecteerd als potentie binnen de ambitie voor een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk (zie ambitienota p 63)
5. Wat het openbaar vervoeraanbod betreft, wordt er in het geïntegreerd onderzoeken vertrokken vanuit de kansen voor openbaar vervoer. Als het noodzakelijk blijkt, kunnen maatregelen genomen worden om de impact op het openbaar vervoer te milderen. Doorstromingsmaatregelen zoals vrije busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding kunnen er bijvoorbeeld voor zorgen dat het openbaar vervoer minder hinder ondervindt van congestie op het wegennet.
6. In aanloop naar de opmaak van de AON is het (auto)mobiliteitssysteem gebruikt als kapstok in het zoeken naar oplossingen voor de probleemstelling uit de startbeslissing. Dit betekent niet dat de overige projectdoelstellingen naar de achtergrond schuiven. In het geïntegreerd onderzoek zal hier nog veel dieper op worden ingegaan en zal bijvoorbeeld verder invulling worden gegeven aan de projectdoelstelling rond het duurzaam geconnecteerd stedelijk mobiliteitssysteem. De basis hiervoor vertrekt uiteraard vanuit het recent goedgekeurd regionaal mobiliteitsplan, maar het complex project kan omgekeerd ook aanleiding geven tot een herziening van het regionaal mobiliteitsplan (het was immers ook de strategie van het regionaal mobiliteitsplan om geen kader vast te leggen dat mogelijke oplossingen voor het complex project zou hypothekeren). Daarnaast wordt nauw afgestemd met het ruimtelijke ontwerp onderzoek, waar kansen voor onder meer openbaar vervoer per deelruimte onderzocht worden. De principes van Transit Oriented Development (TOD) kunnen als input mee opgenomen worden in dit ruimtelijk ontwerp onderzoek. Verder stemmen we stemmen nauw af met alle stakeholders, waaronder De Lijn, Stad Gent, NMBS en Infrabel.
7. Carpoolstroken (rijstroken waarop al dan niet tijdens bepaalde uren alleen voertuigen met één of meer passagiers zijn toegelaten) bestaan op dit moment nog niet in Vlaanderen. Er is op dit moment ook geen instrument voor handen die de eventuele impact van zo een carpoolstrook zou kunnen beoordelen. Dit lijkt eerder een voorstel dat in een experimentele fase (los van dit complex project) op zijn merites in de praktijk zou kunnen getoetst worden en bovendien zou moeten kaderen in een globaler Vlaams Carpoolbeleid.
8. In het geïntegreerd onderzoek worden voor elk alternatief de mogelijkheden onderzocht om een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk en een performant openbaar vervoernetwerk uit te werken om een duurzame modal shift te ondersteunen. Ook het faciliteren van combimobiliteit met hoppinpunten en P+R's komt daarbij aan bod. Het vraagstuk hoe het autogebruik verminderd kan worden ten voordele van duurzame alternatieven (of zich niet verplaatsen) overstijgt de schaal van dit complex project en wordt behandeld in tal van andere studies en plannen, bv. het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent. Dit mobiliteitsplan vormt een belangrijk kader waarbinnen het complex project wordt uitgewerkt.
9. Eén van de projectdoelstellingen is 'continuïteit van doorstroming op Europees en Vlaams niveau'. Dat betekent dat gestreefd wordt naar een Europees en Vlaams hoofdwegennet zonder structurele congestie. De benodigde dimensionering van het toekomstig hoofdwegennet (en bijhorende ruimtelijk impact) hangt daar mee samen. Congestie op onderliggend wegennet kan er inderdaad makkelijker toe leiden dat voor verplaatsingen naar meer duurzame vervoersmodi verschuiven (op voorwaarde dat de voorzieningen daartoe voldoende hoogwaardig zijn uitgerust), hetgeen uiteraard wenselijk is.
10. In de AON staat via tijdsperspectief (pagina 81 e.v.) beschreven hoe met mogelijke quick wins kan omgegaan worden in ons proces.
11. De 'impact van de locatiealternatieven op kansen voor en het functioneren van het openbaar vervoer' wordt inderdaad in de quickscan reeds meegenomen omdat verwacht wordt dat het onderscheidend vermogen hiervoor groter zal zijn dan bijvoorbeeld bij fietsverbindingen en omdat openbaar vervoerslijnen veeleer sturend kunnen zijn. Andere alternatieve modi komen in het gedetailleerd onderzoek van een latere fase aan bod.
12. Er vinden in de onderzoeksfase op regelmatige basis gesprekken plaats met Infrabel. Bij Infrabel zelf is een strategische studie lopende omtrent de capaciteitsuitdagingen binnen het Gents grondgebied en aansluitend. Raakvlakken en potenties vanuit het studieteam en inspraakalternatieven werden doorgegeven aan Infrabel ter verdere afweging in die bredere studie. Afhankelijk van het beslissingsproces bij Infrabel zelf, kunnen hiervan keuzes terugvloeien naar het complex project. Zo zal in het geïntegreerd onderzoek bijvoorbeeld rekening worden gehouden met de gewenste spoorverbreding tussen Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort en, daaraan gekoppeld, het eventuele verplaatsen van het station Gentbrugge.
13. Bij de uitgangspunten bij het genereren van de inrichtingsvarianten op pagina 96 en volgende van de AON wordt verwezen naar de haalbaarheidsstudie lopende bij NMBS/Infrabel onder meer op deze spoorlijn. Het bilateraal overleg om eventuele oplossingen op elkaar af te toetsen is dan ook lopende.
14. Het toekomstscenario-2035 in het regionaal verkeersmodel is bijzonder complex en gebaseerd op alle gekende ontwikkelingen en projecten, niet slechts op aannames. Of er nood is aan het doorrekenen van een zogenaamd doorkijkscenario AMS (ambitieuze modal split, conform de beleidsdoelstellingen (% duurzaam verkeer) uit het Regionaal Mobiliteitsplan van vervoerregio Gent) zal pas later (nadat de resultaten van de doorrekeningen van de verschillende alternatieven gekend is) moeten blijken. Want pas dan zal duidelijk worden welke modal split/modal shift bekomen wordt met de alternatieven en of dit dan nog veel afwijkt van de AMS. Modal split is namelijk geen uitgangspunt waarmee gerekend wordt, maar een resultaat van gekozen maatregelen. Een scenario waarin het autogebruik binnen de termijn van het Complex Project met de helft zou dalen, is echter niet realistisch.

15. Het klopt niet dat het Complex Project de hoofdwegenstructuur in het projectgebied zal aanpassen zodat men meer het openbaar vervoer zal gebruiken. Het uitwerken van een duurzaam stadsregionaal mobiliteitssysteem, en dus het optimaliseren van het openbaar vervoer, is wel een van de projectdoelstellingen. Het succes van een duurzaam stadsregionaal mobiliteitssysteem hangt ook samen met hoe er omgegaan wordt met de hoofdwegenstructuur.
16. Het toekomstscenario van het verkeersmodel houdt al rekening met eventuele modal shift voor personenvervoer, maar technisch is het moeilijk om rekening te houden met een eventuele modal shift voor goederenvervoer. Het onderzoeken van nieuwe kansen voor een modal shift voor vrachtwagens moet op een ruimere schaal dan het projectgebied onderzocht worden (zie regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Gent).
17. In de quickscan zullen de verschillende beschreven alternatieven een eerste keer doorgerekend worden met het regionaal verkeersmodel. Uit deze doorrekeningen zal blijken wat de te verwachten effecten zijn op vlak van autoreistijd, aantal voertuigkilometers, congestie, impact op het onderliggend wegennet, omrijbewegingen... Alternatieven die onvoldoende tegemoet komen aan de projectdoelstellingen en -ambities, bijvoorbeeld omdat ze voor een te grote bijkomende belasting van het onderliggend wegennet zorgen (zowel in de stad als in de buurgemeenten) of omdat de autobereikbaarheid van belangrijke attractiepolen te sterk in het gedrang zou komen, zullen niet zonder meer worden opgenomen in het verder, uitgebreider geïntegreerd onderzoek.

Aanpassingen in de AON

De beschreven vragen zullen onderzocht worden in het geïntegreerd onderzoek, deze vragen dus geen aanpassingen aan de AON.

Onderzoeksmethodiek en toekomstvisie

1. Er wordt gevraagd of de verkeersstromen in verschillende rijrichtingen werden gemeten, in het kader van het onderzoek.
2. Een bezwaar richt zich specifiek op het gebrek aan creativiteit, durf en visie op de toekomstige ontwikkelingen op vlak van mobiliteit. Het uit eveneens een bezorgdheid over de modellering waarmee de alternatieven zullen worden onderzocht in de onderzoeksfase. Er moet namelijk kritisch gereflecteerd worden over de toekomst. Zeker op vlak van mobiliteit is er sprake van een fascinerende evolutie die wordt gedreven door technologische vooruitgang, veranderende maatschappelijke normen en milieubewustzijn. In de toekomst zal sprake zijn van drastische verschuivingen naar duurzame vormen van mobiliteit. Het is dan ook verontrustend dat sommige overheden vasthouden aan verouderde plannen voor een uitbreiding van autosnelwegen. Dit getuigt van een gebrek aan visie en een achterhaalde benadering van mobiliteit, zonder rekening te houden met de veranderende behoeften van de samenleving. In de plaats van te investeren in meer snelwegen, zou op zoek moeten worden gegaan naar alternatieven oplossingen die mobiliteit duurzamer en efficiënter maken.

2. De verkeersmodelleringen in dit project zullen uitgaan van een trendanalyse op basis van data uit het verleden. Technologische vooruitgangen en evolutie naar duurzame vormen van mobiliteit worden in deze analyses mogelijk niet meegenomen. Het is echter essentieel om de mobiliteitsproblematiek nog meer holistisch te benaderen en dit op heel lange termijn.
3. Een aantal insprekers vraagt zich af waarom er wordt uitgegaan van een snelheidsregime van 120 km/u en niet van bijvoorbeeld 90 km/u of zelfs 70 km/u. Een deel van deze insprekers stelt een eis om de maximumsnelheid in het huidige en toekomstige projectgebied (traject E17 - R4) te beperken tot 90 km/u en dit door middel van trajectcontrole te handhaven. Men geeft aan dat deze ingreep direct zou resulteren in een daling van geluid en uitstoot van vervuilende stoffen in de Gentbrugse Meersen en in de Damvallei. Bovendien stelt men dat deze maatregel bijdraagt aan een positieve impact op de leefkwaliteit en belevingswaarde van omwonenden. Ook geluidswanden zouden voor een verbetering zorgen. Deze maatregelen dienen bovendien niet te wachten op het resultaat van het complex project.
4. Men geeft aan dat men het jammer vindt dat deze studie niet de volledige omgeving van de R4, E17 en E40 evalueert. Volgens de inspreker ontbreekt info over knooppunt Zwijnaarde en de zone rond Merelbeke (E40/R4).
5. Een enkele inspreker geeft aan dat het niet logisch is om voor een project dat rond 2044 gerealiseerd moet zijn en moet dienen voor de 100 jaar daarna, te werken met het referentiejaar 2035. Er wordt onvoldoende gemotiveerd waarom 2035 een realistisch toekomstbeeld zou zijn, zeker omdat op basis van dit mobiliteitsonderzoek het gros van de effecten op mens en milieu wordt onderzocht. Daarnaast geeft men aan dat tussen nu en 2044 heel wat gestuurde economische veranderingen zullen gebeuren buiten de Gentse regio, maar met impact op dit project. Ook zo'n veranderingen zijn van belang voor het de waarde van het verkeersmodel. Een belangrijke beslissing in het gehele project is de dimensionering van de weginfrastructuur. Hoeveel verkeer wordt er verwacht in 2050 op deze wegen? Welke scenario's worden doorgerekend? Bepaalde politieke keuzes op verschillende beleidsniveaus (Vlaams, federaal, Europees), zoals een hogere taks op benzine/diesel of een verkeersbelasting op basis van gereden kilometers in de vorm van slimme kilometerheffing, kunnen een grote impact hebben op het aantal wagens op de snelwegen. Hoe zullen de berekeningen omgaan met het concept 'geïnduceerd verkeer', en de omgekeerde richting - verkeer dat 'verdamppt' wanneer weginfrastructuur wordt ingeperkt? Op welke manier wordt er in de aannames rekening gehouden met mogelijke effecten van de Oosterweelverbinding en de rol van de E34 voor doorgaand vrachtverkeer? Men vraagt om binnen het thema mobiliteit ook het aanzuigeffect van verkeer als criterium in de quickscan in beschouwing te nemen.

6. De criteria rond mobiliteit lijken voornamelijk vraagvolgend opgevat. De bezorgdheid hieromtrent kan best geïllustreerd worden met locatiealternatieven zoals 1.4 of de 3-reeks, scenario's waarbij er finaal meer snelweginfrastructuur aanwezig zal zijn dan wat er vandaag is. Van deze scenario's lijkt het aannemelijk dat criterium 1.a. (verkeersafwikkeling of doorstroming op het hoofdwegennet) (die relateert aan projectdoelstelling 'continuïteit van doorstroming op Europees en Vlaams niveau') goed zal scoren. Ook bij het criterium 1.b. (evolutie in het gebruik van het wegennet) zit in dergelijke scenario's de valkuil dat dergelijke vraagvolgende ontwerpen niet per se negatief scoren, maar ze kunnen bezwaarlijk als een duurzaam mobiliteitssysteem (projectdoelstelling 2) beschouwd worden, laat staan dat ze een ander mobiliteitsgedrag zullen stimuleren (ambitie 6). De duurzame modal split ambitie van de vervoersregio als wensscenario, vereist een sturende en integrale aanpak van mobiliteit. Een toekomst met een sterke deelmobiliteit, leidt tot een andere wegcapaciteit die men moet voorzien, en heeft een ingrijpend effect op de kostprijs. Ook andere maatregelen kunnen leiden tot veranderingen in het verplaatsingsgedrag en in de capaciteit die men moet aanbieden. Men ziet deze doelstelling op vandaag nog onvoldoende doorwerken in het onderzoek, dit project kan nochtans niet los gezien worden van alternatieve modi. Dit is echter nog niet uitgewerkt in de alternatieven zoals ze vandaag zijn opgebouwd. Het criterium 1.c. 'kansen voor OV' is in dat opzicht ook vraagvolgend geformuleerd. Het is niet duidelijk hoe dit criterium evenwaardig zal meegenomen worden en hoe dit ook sturend zal zijn, aangezien het inherent deel uitmaakt van de projectdoelstelling 2 rond het uitbouwen van een duurzaam mobiliteitssysteem. In de AON komt het op vandaag minder sterk naar voor als kwalitatief criterium (dit in tegenstelling tot kwantitatieve criteria 1.a. en 1.b.) en is het ook erg vrijblijvend geformuleerd met enkel 'kansen op'. Merk ook op dat het risico bestaat de vraagsturende scenario's met deze criteria minder goed scoren en dus kunnen afvallen, terwijl dat net dergelijke scenario's zullen aanzetten tot een ander mobiliteitsgedrag (ambitie 6). Aanvullend wil men ook het criterium rond de verkeersafwikkeling/doorstroming op het hoofdwegennet en het aspect van de reistijd hierin nuanceren. Het is onduidelijk vanuit een duurzaam vervoerssysteem of toename dan wel afname van de doorstroming op het hoger wegennet een positieve dan wel een negatieve kwaliteit is. Als de afname van de reistijd binnen een beperkt tijdsbudget een positieve kwaliteit is, is de vraag hoe dit dan vormgegeven wordt in de infrastructuur. Dit principe vraagt eigenlijk om een vraagvolgende aanpak in de nieuwe infrastructuur, die uiteindelijk meer verkeer gaat aantrekken en opnieuw gaat leiden tot congestie. Dit meer verkeer kan vanuit de regio ontstaan, maar ook vanuit het onderliggend wegennet. Deze aanpak kan ook net de beoogde modal shift ondermijnen, wat tegenstrijdig is met de projectdoelstelling rond een duurzaam mobiliteitssysteem. Als we wensen dat de reistijd blijvend afneemt, zal het antwoord niet liggen in het eenzijdig verhogen van de capaciteit, maar gaat het om het uitbouwen van een duurzaam mobiliteitssysteem. De insprekers pleiten dus voor voldoende nuance en voorbehoud van de conclusies horend bij deze criteria uit de quickscan.

Reactie op deze opmerkingen

1. De verkeersintensiteiten op de E17, E40, R4, B401, B402 en B403 en op hun op- en afritten worden continu in alle rijrichtingen gemeten aan de hand van ingebouwde tellussen. Deze data is vrij raadpleegbaar op de website van het Vlaams Verkeerscentrum (<http://indicatoren.verkeerscentrum.be/>). Naast deze data voor de huidige situatie maakten we bij het uitwerken van de alternatieven ook gebruik van de gemodelleerde toekomstige verkeersintensiteiten op zowel de Europese en Vlaamse hoofdwegen als op het onderliggend wegennet uit het regionaal verkeersmodel. In de quickscan zullen de verschillende beschreven alternatieven een eerste keer doorgerekend worden met dit regionaal verkeersmodel. Bij de opmaak van het regionaal verkeersmodel werd gebruik gemaakt van de continue tellingen op het hoofdwegennet en een brede set van tellingen van het onderliggend wegennet uit 2022.
2. Het regionaal verkeersmodel waarmee de doorrekeningen voor de verschillende locatiealternatieven gebeuren, bevat een toekomstscenario 2035. Er zijn in Vlaanderen geen verkeersmodellen die op voldoende gedetailleerde wijze het verkeer in 2050 kunnen voorspellen, dit gelet op te grote onzekerheden inzake evoluties (waar vinden welke demografische evoluties plaats tegen 2050? Welke technologische of andere maatschappelijke evoluties die invloed kunnen hebben op ons verplaatsingsgedrag kunnen voldoende concreet verwacht worden tegen 2050?) In een MKBA wordt wel gewoonlijk 80 jaar verder door gekeken. Het toekomstscenario 2035 in het regionaal verkeersmodel houdt echter niet alleen rekening met toekomstprojecten in de Gentse regio, maar ook met de belangrijke ruimtelijke en infrastructurele projecten en ontwikkelingen buiten de vervoerregio.
3. Volgens het Vademecum Weginfrastructuur van de Vlaamse Overheid is inderdaad 120 km/u de ontwerpsnelheid voor toekomstige ontwerpen op Europese hoofdwegen, en 90 km/u op Vlaamse Hoofdwegen. Er kan hiervan echter gemotiveerd afgeweken worden.
4. Het Complex Project onderzoekt wel degelijk het volledige mobiliteitssysteem binnen het projectgebied, waaronder ook de knooppunten Zwijnaarde en Merelbeke.
5. Het regionaal verkeersmodel waarmee de doorrekeningen voor de verschillende locatiealternatieven gebeuren, bevat een toekomstscenario 2035. Er zijn in Vlaanderen geen verkeersmodellen die op voldoende gedetailleerde wijze het verkeer in 2050 kunnen voorspellen, dit gelet op te grote onzekerheden inzake evoluties (waar vinden welke demografische evoluties plaats tegen 2050? Welke technologische of andere maatschappelijke evoluties die invloed kunnen hebben op ons verplaatsingsgedrag kunnen voldoende concreet verwacht worden tegen 2050?) In een MKBA wordt wel gewoonlijk 80 jaar verder door gekeken. Het toekomstscenario 2035 in het regionaal verkeersmodel houdt echter niet alleen rekening met toekomstprojecten in de Gentse regio, maar ook met de belangrijke ruimtelijke en infrastructurele projecten (vb. Oosterweelverbinding, opwaardering E34 tot autosnelweg) en ontwikkelingen buiten de vervoerregio. De tijdshorizon in strategische verkeersmodellen is momenteel referentiejaar 2035. Er wordt rekening gehouden met algemene demografische en socio-economische groei tot 2035, aangevuld met specifieke gekende ruimtelijke, infrastructurele en openbaarvervoerprojecten (zie <https://analytics.dat.nl/public/MioqHl4eKmQaWbkF5HCAEgjj>). Er wordt aldus de Best Beschikbare Techniek (namelijk de inzet van de beschikbare Regionale Verkeersmodellen van

de Vlaamse overheid) toegepast om de mobiliteitseffecten van de verschillende locatie-alternatieven te beoordelen.

Het regionaal verkeersmodel houdt ook rekening met geïnduceerd verkeer en verdamping van verkeer bij uitbreiden of weghalen van infrastructuur. Latente vraag (of geïnduceerd verkeer) in het kader infrastructuur kent verschillende componenten:

- **Routeverschuivingen:** nieuwe of vrijgekomen ruimte op een wegvak die wordt ingevuld door voertuigen die op een andere plaats rijden.
- **Tijdstipkeuze:** verplaatsingen die terug meer binnen de spits zullen gebeuren i.p.v. erbuiten. Modale verschuiving: het verbeteren van de weginfrastructuur zal de modus auto aantrekkelijker maken
- **Wijzigingen in bestemmingskeuze:** door het oplossen van files zullen mensen meer geneigd zijn om bv. werk te zoeken in de omgeving van het voormalige knelpunt
- **Creatie van volledig nieuwe verplaatsingen:** verplaatsingen die voorheen niet gedaan werden, maar door het oplossen van de problemen of het creëren van nieuwe verbindingen wel gedaan zullen worden.

Drie van de vijf geïdentificeerde effecten zijn in rekening gebracht (route-effecten, modale verschuiving en bestemmingskeuze). Bovendien is het zo dat maatregelen bij andere modi (OV en fiets) ook in rekening kunnen gebracht worden wat een deel van de groei van het latente verkeer opvangt. Met de tijdstipkeuze wordt geen rekening gehouden, maar aangezien veel resultaten uit verkeersmodel op dag-basis berekend worden vormt dit ook niet voor elke geëvalueerde parameter een probleem. De creatie van nieuwe verplaatsingen is niet in rekening gebracht. De generatie van latent verkeer is kortom zeker een effect dat erkend wordt, en er wordt in grote mate steeds rekening mee gehouden bij de doorrekeningen van grote infrastructuurprojecten. Niet alle effecten kunnen volledig in beeld gebracht worden, en het kan op dit moment moeilijk ingeschat worden wat de omvang is van de effecten die niet in rekening worden gebracht. Het is echter niet zo dat er totaal geen rekening wordt gehouden met het opvullen van eventuele nieuwe capaciteit, en de kans wordt dan ook als zeer klein ingeschat dat het ontbrekende latente verkeer tot andere conclusies zou leiden in de effectbeoordeling.

6. Het klopt dat de keuze gemaakt is om het (auto)mobiliteitssysteem te gebruiken als kapstok in het zoeken naar oplossingen, in de vorm van strategische locatie-alternatieven, voor de probleemstellingen. Het is niet de bedoeling om de andere projectdoelstellingen uit het oog te verliezen. In het verder geïntegreerd onderzoek zullen de alternatieven en inrichtingsvarianten getoetst worden aan alle projectdoelstellingen. Daar is de methodiek van de quickscan op voorzien, maar dit komt ook aan bod in ontwerpend onderzoek, het strategisch MER... Het blijft van belang om de vier projectdoelstellingen evenwaardig te bekijken. Scores voor criteria binnen thema mobiliteit zullen dus niet enkel op zichzelf beoordeeld worden, maar ook in relatie tot elkaar en tot criteria binnen andere thema's. Ook de ambities, die zijn opgemaakt om een meer tastbare invulling te geven aan de projectdoelstellingen, zullen nog altijd worden ingezet als richtinggevend toetsingskader.

Aanpassingen in de AON

Deze inspraakreacties en adviezen leiden niet tot aanpassingen aan de AON.

Opmerkingen op de opbouw van alternatieven

1. De verschillende locatiealternatieven die worden voorgesteld zijn volgens insprekers op hoofdlijnen de logischerwijze te verwachten alternatieven. Men geeft aan dat er wel een optimalisatie noodzakelijk is in het netwerkconcept in de .3 reeksen. In 1.3, 2.3 en 3.3 wordt de R4 naar binnen geklapt zoals in de .2 reeksen. In deze locatie-alternatieven is echter nog een antenne voorzien op de R4-Zuid tot aan het knooppunt Merelbeke. Het lijkt dan ook niet logisch om in deze alternatieven de N9 als een interlokale weg verder te trekken tot aan het knooppunt Gentbrugge, maar wel om aan te sluiten op de antenne in Merelbeke. Ondanks deze suggesties op de doordenksessies zien we dit nog steeds niet aangepast in de locatie-alternatieven, noch vinden we een motivatie terug om vast te houden aan het voorgestelde netwerkconcept.
2. Men vraagt zich af waarom/hoe in reeks 3 de bochtstralen van de huidige knoop Destelbergen wel kunnen voldoen aan de doorstromingsvereisten van het TEN-T, waar dit in de alternatieven van reeks 2 niet het geval is (aanleg nieuwe, ruimere bocht rondom de Damvallei).
3. De figuur 19 suggereert een schakelpunt in Destelbergen dat niet bestaat cf. figuur 17. De E17 loopt er immers niet door tot aan de R4. Welk knooppunt Destelbergen wordt hier bedoeld?

Reactie op deze opmerkingen

1. Initieel werd uitgegaan van het principe dat, net zoals in de huidige situatie, de interlokale wegen doorlopen tot aan de R4. In deze redenering is het zo dat als de R4 wordt ingeklapt, de interlokale weg N9 mee opschuift. Op die manier werd getracht de zuiverheid en evenwaardigheid van de locatiealternatieven zoveel mogelijk te behouden. Het verleggen van de N9 naar de antenne (ook een Vlaamse hoofdweg, maar strikt genomen niet de R4) is inderdaad wel een logisch alternatief. Dit wordt dan ook mee opgenomen in het verder geïntegreerd onderzoek.
2. De doorstromingsvereisten van het TEN-T-netwerk zijn van toepassing op de hoofdrijbanen van Europese hoofdwegen. In reeks 2 is het de hoofdrijbaan van de E17 die afbuigt van het bestaande tracé van de E17 naar het bestaande tracé van de R4. In reeks 3 blijft de hoofdrijbaan van de E17 op het bestaande tracé van de E17 liggen. Het deeltje van de Europese Hoofdweg die op het tracé van de bestaande R4 komt te liggen is niet de hoofdrijbaan van de E17, maar dient als het ware alleen voor de uitwisseling tussen verkeer van E17-Antwerpen en E40-Oostende (ter vervanging van een onvolledig klaverblad in Zwijnaarde) in deze reeks. Het is in die zin in die reeks 3 niet als een 'volwaardige' Europese hoofdweg te beschouwen.
3. Figuren 18 en 19 geven de stapsgewijze opbouw van de locatiealternatieven weer op respectievelijk het niveau van de Europese hoofdwegen E17 en E40 en het niveau van de Vlaamse hoofdweg R4. In figuur 19 in de AON wordt met mogelijkheid 4 voor de Vlaamse hoofdweg bedoeld dat een antenne als Vlaamse hoofdweg aantakt op de (op deze figuur niet weergegeven) Europese hoofdweg op het huidige tracé van de E17, ergens tussen het bestaande knooppunt Destelbergen en de bestaande op- en afrit Gentbrugge.

Aanpassingen in de AON

De beschreven vragen zullen onderzocht worden in het geïntegreerd onderzoek, deze vragen dus geen aanpassingen aan de AON.

Impact van de alternatieven

<p>1. Er worden bezorgdheden geuit over de functie van de ingeklapte R4 en de vrees dat deze als het ware als sluiptweg gebruikt zal worden. Men stelt zich hierbij de vraag of preventief maatregelen genomen kunnen worden, zoals een snelheidsverlaging. Er wordt betwijfeld of het inklappen van de R4 wel echt voor een meerwaarde zorgt ten opzichte van het huidige tracé.</p>
<p>2. Vandaag de dag is al veel file ter hoogte van het knooppunt Merelbeke (aansluiting R4 op E4O). Er wordt gevreesd dat dit in de alternatieven van reeks 2 en reeks 3 enkel erger zal worden. Bijkomend heeft men schrik voor de impact op het onderliggend weggennet.</p>
<p>3. Er wordt gevraagd hoe de verkeersintensiteit op de R4 zal veranderen in de verschillende alternatieven.</p>
<p>4. Men geeft aan dat in de alternatieven zowel bovengrondse als ondergrondse routes zijn opgenomen, maar vraagt of kan gespecificeerd worden welk type verkeer waar is toegestaan. Dit omwille van bezorgdheden over leefbaarheid en gezondheid, bijvoorbeeld bij bijkomende vrachtverkeer.</p>
<p>5. Er worden bezorgdheden geuit over bijkomende verkeersdrukke op het tracé van de huidige R4 ter hoogte van Laarne, Destelbergen, Melle en Merelbeke in alternatief 1.1, 2.1 en 3.1 (Vlaamse hoofdweg op huidig tracé R4). Voor deze alternatieven lijken ingrepen om de levenskwaliteit te verbeteren langs de R4 dus noodzakelijk.</p>
<p>6. Er wordt aangegeven dat het realiseren van extra knooppunten niet wenselijk is. Dit omwille van veiligheid.</p>
<p>7. In sommige varianten stelt men zich vragen over de manier waarop Gentbrugge en Gent-centrum in de toekomst aansluiting zullen vinden op het hoofdwegennet. Er is weinig duidelijkheid over in welke mate de behoefte tot snelle ontsluiting (cf. actuele toestand) in die deelgebieden aanwezig is.</p>

Reactie op deze opmerkingen

1. Het is inderdaad niet de bedoeling dat in deze locatiealternatieven de ingeklapte R4 zou functioneren als een sluiptroute voor de E17. In de quickscan zullen de verschillende beschreven alternatieven een eerste keer doorgerekend worden met het regionaal verkeersmodel. Uit deze doorrekeningen zal blijken in hoeverre de ingeklapte R4 gebruikt zou worden door verkeer dat van de E17 gebruik zou moeten maken en welke impact de snelheidsregimes hierop hebben.
2. De file op de R4 richting knooppunt Merelbeke/E4O heeft verschillende oorzaken. Het aandeel verkeer dat van de E17 via knooppunt Destelbergen en de R4 naar de E4O richting Brussel rijdt, is zeer beperkt. Continuïteit en doorstroming op het Europese en Vlaamse hoofdwegennet is een van de projectdoelstellingen. In de quickscan zullen de verschillende beschreven alternatieven een eerste keer doorgerekend worden met het regionaal verkeersmodel. Uit de doorrekeningen zal ook blijken wat de te verwachten effecten zijn op vlak van autoreistijd, aantal voertuigkilometers, congestie, impact op het onderliggend weggennet, omrijbewegingen... Alternatieven die onvoldoende tegemoetkomen aan de projectdoelstellingen en -ambities, zullen niet zonder meer worden opgenomen in het verder, uitgebreider geïntegreerd onderzoek.
3. Hoe het gemotoriseerd verkeer in de verschillende locatiealternatieven zal verschuiven, wat de te verwachten toekomstige verkeersintensiteiten op de verschillende wegsegmenten zullen zijn en hoe de hoofdwegeninfrastructuur daarop gedimensioneerd kan/moet worden, zal onderzocht worden met behulp van het regionaal verkeersmodel in de quickscan van het geïntegreerd onderzoek.
4. De vraag welk type verkeer toegestaan kan of zal worden op bovengrondse dan wel ondergrondse routes is een deel van het te voeren onderzoek. Indien relevant, zal in het geïntegreerd onderzoek verder onderzocht worden of de beperking van bepaalde types voertuigen (bijvoorbeeld ADR-verkeer) op bepaalde delen van het hoofdwegennet wenselijk of noodzakelijk is.
5. Het klopt dat in deze locatiealternatieven een toename van de verkeersintensiteiten op het huidige tracé van de R4 te verwachten zijn. Daarom wordt er in elke inrichtingsvariant bij deze locatiealternatieven uitgegaan van infrastructurele ingrepen om de impact op de omgeving te milderen. In het geïntegreerd onderzoek zullen deze maatregelen grondiger onderzocht worden.
6. In geen enkel locatiealternatief worden er bijkomende knooppunten of aansluitingen voorzien op de E17, E4O of R4 t.o.v. de huidige situatie. We vertrekken steeds van bestaande knooppunten, die indien nodig verschoven worden en/of die indien nodig een aangepaste configuratie krijgen. In het geïntegreerd onderzoek zullen ook de effecten van de locatiealternatieven op vlak van verkeersveiligheid verder onderzocht worden.
7. In het geïntegreerd onderzoek zullen we de effecten van het eventueel ontkoppelen van de bestaande op- en afritten UZ Gent, B4O1 en Gentbrugge van het Europees hoofdwegennet onderzoeken en zullen we op zoek gaan naar mogelijke optimalisaties.

Aanpassingen in de AON

De beschreven vragen zullen onderzocht worden in het geïntegreerd onderzoek, deze vragen dus geen aanpassingen aan de AON.

Specifieke vragen

Vraag 1

We zagen in bijlage 2 “Ambitienota,” p74-79, dat voor het Vlaamse netwerk afstanden van 666 meter werden voorzien voor op- en afritten. Dit is een fout naar we aannemen? Dit is gangbaar 3 km, net om weefbewegingen te reduceren en doorstroming te faciliteren. Indien de afritten zo dicht bij elkaar zitten, kloppen de schakelpunten niet of moet er met een verlengde afrit gewerkt worden. Evenmin hopen we dat het de bedoeling is om de snelheid van een nieuwe weg naar 70 km per uur te brengen, los van of het gaat om een E-weg of een Vlaamse weg. De gehanteerde congestieverliestijd van factor 1.5 is veel te hoog voor een ontwerpambitie! Met dergelijke cijfers is niets doen en een nieuw viaduct bouwen mogelijk een betere optie dan verder studeren... We roepen daarom op om uit te gaan van hogere doorstroomsnelheden en lagere congestiedoelen, desnoods met gescheiden weefzones zoals in sommige varianten voorzien is. We hopen evenmin dat het de bedoeling is om vrachtverkeer, omdat er te veel vrachtverkeer is volgens sommigen, van de hoofdwegen te houden. Dat impliceert immers dat het over het lokale net moet. Een correct netwerk lijkt een juister antwoord dan deze keuze. Vooraleer nog meer capaciteit te reduceren en de snelheid verder te verlagen, vragen we bij de quick wins om dit ook te modelleren. Immers, beide zorgen voor meer turbulentie en minder hiaten - waardoor het probleem wel eens groter kan worden in plaats van kleiner.

Reactie en eventuele aanpassingen in de AON

Continuïteit en doorstroming op het Europese en Vlaamse hoofdwegenet is een van de projectdoelstellingen. In de quickscan zullen de verschillende beschreven alternatieven een eerste keer doorgerekend worden met het regionaal verkeersmodel. Alternatieven die onvoldoende tegemoetkomen aan de projectdoelstellingen, bijvoorbeeld omdat ze congestie op het Europese of Vlaamse hoofdwegenet zouden veroorzaken, bestendigen of versterken, zullen niet zonder meer worden opgenomen in het verder, uitgebreider geïntegreerd onderzoek.

De gewenste minimale tussenafstand tussen aansluiting op Vlaamse hoofdwegen is vastgelegd in het Vademecum Vlaamse Hoofdwegen en bedraagt inderdaad 670 m (<https://www.vlaanderen.be/publicaties/vademecum-weginfrastructuur-vwi-deel-vlaamse-hoofdwegen> zie p21). Doel van dit streefcijfer is het beperken van het aantal aansluitingen: een grotere tussenafstand is dus zeker niet in strijd met het vademecum. Bovendien zijn niet alle Vlaamse hoofdwegen ingericht als autosnelwegen: het is logisch dat op een Vlaamse hoofdweg die wel is ingericht als autosnelweg (bv. de R4 tussen knooppunten Destelbergen en Merelbeke) minder aansluitingen per km heeft dan een Vlaamse hoofdweg die wel met gelijkvloerse aansluitingen is ingericht. Het is niet de ambitie van het complex project om het aantal aansluitingen op de Vlaamse hoofdwegen te vergroten, mede omdat dit in strijd is met de doelstelling om op zowel Europese als Vlaamse hoofdwegen de continuïteit en doorstroming te garanderen.

De 70 km/u waarvan sprake in het Vademecum Vlaamse Hoofdwegen gaat over een minimale gemiddelde afwikkelingssnelheid en hangt samen met het verlagen van de filekans (zie vademecum p 22). Dit is niet hetzelfde als de toegelaten snelheid. Voor de

quickscan vertrekken we van de ontwerpsnelheid 90 km/u voor Vlaamse hoofdwegen, conform het vademecum (zie p 21).

Het is geenszins de bedoeling om vrachtverkeer minder op het hoofdwegenet en meer op het onderliggend wegennet te laten rijden, integendeel. De ambitie is om doorgaand vrachtverkeer maximaal en zo lang mogelijk gebruik te laten maken van het hoofdwegenet.

De AON moet niet worden aangepast op basis van deze vragen en bezorgdheden.

Vraag 2

Op p.99 wordt gesteld dat antennes steeds 2x op de Vlaamse hoofdweg moeten aansluiten. Het is niet duidelijk of dit een persoonlijke mening was, of een uitgangspunt. Indien dit een uitgangspunt is, ontnemt dit het nut van een 'antenne' - het wordt immers een bypass, en bypasses verstoren de structuur en de werking van een verder juist uitgepuurd netwerk. Het lijkt ons goed om hier helderheid in te scheppen voor de volgende processtappen.

Reactie en eventuele aanpassingen in de AON

De eis dat een Vlaamse hoofdweg steeds in beide richtingen aansluit op een Europese hoofdweg of een andere Vlaamse hoofdweg, en dus niet 'doodloopt' op een weg van lagere categorie, is een van de principes van de wegencategorisering die gerespecteerd moeten worden. Het gebruik van de naam 'antenne' is in dat opzicht misschien verwarrend: het gaat om een extra stuk Vlaamse hoofdweg dat verkeer verdeelt van de Europese hoofdwegen naar het onderliggend wegennet, met als doel de verkeersdruk op het onderliggend wegennet te verlichten zonder de continuïteit en doorstroming op het Europees hoofdwegenet te verstoren.

Deze verduidelijking kan opgenomen worden in de geactualiseerde AON.

Vraag 3

Hoe verhoudt op de huidige E17 het percentage doorgaand verkeer Antwerpen - Kortrijk - Frankrijk zich tot het verkeer dat ter hoogte van Zwijnaarde richting Brussel of Oostende/Calais afbuigt?

Reactie en eventuele aanpassingen in de AON

Van het verkeer dat vanuit de richting Antwerpen op de E17 naar het knooppunt Destelbergen rijdt, rijdt ongeveer:

- 10% richting R4 haven
- 15% richting R4 Merelbeke en E40 Brussel
- 30% doorgaand richting E17 Kortrijk
- 20% richting E40 Oostende
- 20% heeft een anderen (bijvoorbeeld lokale) bestemming.

Van het verkeer dat vanuit de richting Kortrijk op de E17 naar het knooppunt Zwijnaarde rijdt, rijdt ongeveer:

- 25% richting E40 Brussel
- 10% richting E40 Oostende
- 30% doorgaand richting E17 Antwerpen
- 15% richting R4 haven
- 20% heeft een anderen (bijvoorbeeld lokale) bestemming.

Dit blijkt uit selected link-analyses met het regionaal verkeersmodel voor de huidige situatie 2022.

Vraag 4

Ondanks dat het viaduct en de alternatieven zich niet in de Pinte bevinden, maakt men zich immers zorgen om de verkeersafwikkeling die een alternatieve route en de bijhorende werken met zich mee kunnen brengen. Als gemeente waar het afrittencomplex E17 - N60 op gelegen is, merkt men nu reeds dat werken op de snelwegen een sterke impact hebben op de doorstroming op de N60. De verkeersstromen verplaatsen zich immers naar de gewestwegen en zodra deze verzadigd zijn, zoekt het verkeer zijn weg door onze lokale wegen. Bijgevolg ondervindt men vandaag ook reeds heel wat hinder in De Pinte, bijvoorbeeld ter hoogte van de Klossestraat, die de N60 verbindt met de N43.

Reactie en eventuele aanpassingen in de AON

Zoals in AON beschreven wordt is het studiegebied voor de milieueffecten ruimer dan het gebied waar het Complex Project wordt uitgevoerd en in alle disciplines worden de effecten onderzocht tot op het schaalniveau waar ze relevant zijn.

De milieueffecten die potentieel het verst reiken, zijn de mobiliteitseffecten.² Ten aanzien van autoverkeer omvat het studiegebied ruime delen van het bovenlokaal wegennet, mogelijks tot op grote afstand van het projectgebied. Indicatief wordt als potentieel studiegebied de volledige vervoerregio Gent genomen, aangevuld met de gemeente Oosterzele (vervoerregio Vlaamse Ardennen), vanwege haar beperkte afstand tot het projectgebied. Indien uit de modeldoorrekeningen zou blijken dat er mobiliteitseffecten zouden zijn buiten deze zone, zal het studiegebied worden uitgebreid. Het exact studiegebied voor mobiliteit zal bepaald worden op basis van de resultaten van de verkeers-modellering (gebied met significante verschillen in verkeersintensiteit tussen referentiesituatie en alternatieven) in het regionaal verkeersmodel (RVM) van vervoerregio Gent.

De impact van de aanlegfase op de verkeersafwikkeling zal pas in het project-MER gedetailleerd onderzocht worden.

De AON moet niet worden aangepast op basis van deze vragen en bezorgdheden

Vraag 5

Er wordt geen vermelding gemaakt van de ambities en prioriteiten van de mobiliteitsvisie 2040 voor Vlaanderen. Hoe wordt het complex Project gekaderd binnen deze mobiliteitsvisie?

Voor het complex project wordt een geografische werkingssfeer omschreven op een zekere afstand van de E17 en R4. De alternatieven voor het viaduct E17, die wordt gecategoriseerd als een Europese hoofdweg, situeren zich binnen dit gebied. De alternatieven zijn vooral locatiealternatieven voor infrastructuur. Vermits de vervoersbewegingen op een Europese hoofdweg zich in principe op bovenlokaal schaalniveau situeren zouden ook (combinaties met) routealternatieven voor de E17 in een ruimere regio kunnen uitgewerkt worden. Een aantal van de locatie-alternatieven (die de ligging E17 elders situeren) beantwoorden daar al in beperkte mate aan. Werden initieel dergelijke routealternatieven of combinaties op een bovenlokaal niveau overwogen? In de alternatieven zou ook een onderscheid tussen goederen en personenvervoer kunnen gemaakt worden. De realisatie van de modal shift is voor beide categorieën van een totaal andere aard.

Het onderzoeksgebied wordt noordwestelijk afgebakend op een zekere zoekafstand van de E17. Het eventueel supprimeren van op- en afritten en/of wegdelen zal ook in het ruimere verstedelijkte weefsel impact teweegbrengen. Op welke manier en wanneer zullen wijziging in dynamiek en/of stromen in het verstedelijkte weefsel meegenomen worden in de weging van de alternatieven? Momenteel is het inschatten van een onderscheid tussen de alternatieven niet eenvoudig omdat de consequenties van de vele alternatieven nog niet duidelijk zijn.

Bovendien gaat het om locatie-alternatieven voor een korte maar ook lange termijnoplossing waarbij momenteel nog heel wat onbekenden zoals technische innovaties: toename van e-mobiliteit, e-commerce en deelmobiliteit.

Wordt de bereikbaarheid van het UZ Gent en andere bovenlokale polen vanaf het hoofdwegennetwerk in rekening genomen bij de bespreking en afweging van alle alternatieven waar het op- en afrittencomplex niet in de huidige vorm kan behouden blijven?

Het is onduidelijk hoe - in geval er gekozen wordt voor tunnels - zal omgegaan worden met ADR-transporten. De impact van dergelijke keuze strekt immers verder dan alleen het onderzoeksgebied.

Reactie en eventuele aanpassingen in de AON

Mobiliteitsvisie 2040 is een open, inspirerend en adaptief beleidsperspectief voor de toekomst. Het is een ambitieus en flexibel kader om samen met de vervoerregio's en de lokale besturen de juiste keuzes te maken: Vlaams, op niveau van de vervoerregio's én lokaal. De visietekst houdt rekening met een aantal internationale en Europese langetermijnuitgangspunten zoals het streven naar een koolstofarme en inclusieve samenleving en een slachtoffervrij vervoerssysteem. Tegelijkertijd wordt er ruimte gelaten om te kunnen schakelen in concrete oplossingen en implementatieplannen. De projectdoelstellingen van het Complex Project schakelen zich in deze mobiliteitsvisie 2040 in.

Tijdens de verkenningfase werd voor het bepalen van de scope een perimeter vastgelegd waarop gefocust kon worden. Deze perimeter kwam tot stand door onderzoek en door overleg met belanghebbenden. Er werd hierbij rekening gehouden met de transformatie van het viaduct van Gentbrugge en met andere assen en gebieden die directe en relevante impact ondervinden. Uiteraard is het proces dynamisch en kan dit in de loop van het onderzoekstraject regelmatig geactualiseerd worden, bijvoorbeeld op basis van nieuwe inzichten of een gewijzigde omgevingscontext. In het Decreet Complexe Projecten zijn hiervoor ook voldoende vrijheidsgraden voorzien. De contour uit de verkenningfase is dus richtinggevend en in zekere mate flexibel. Afwijken van deze contour vraagt echter wel een duidelijke motivering. Er werd dan ook voor gekozen om in de onderzoeksfase dezelfde perimeter te hanteren. Als in het verder geïntegreerd onderzoek relevante effecten gedetecteerd worden die zich buiten het onderzoeksgebied situeren, zullen deze gerapporteerd worden.

In het geïntegreerd onderzoek kan nog onderzocht worden wat de effecten zouden zijn van bv. beperkingen voor vrachtverkeer op bepaalde routes.

Met de impact van technische innovaties op vlak van e-mobiliteit, e-commerce en deel-mobiliteit op zeer lange termijn kan slechts in beperkte mate rekening worden gehouden omdat hierover geen betrouwbare prognosedata beschikbaar is en er in Vlaanderen momenteel geen verkeersmodel is dat verder kan voorspellen dan het toekomstscenario 2035.

De bereikbaarheid van belangrijke bovenlokale attractiepolen zoals UZ Gent wordt in het bijzonder verder meegenomen in het geïntegreerd onderzoek in al haar aspecten. Voor het beoordelen van ADR-transporten zal er via risico-analysemethodiek gekoppeld aan de mogelijke ADR-tunnelcategorie, bepaald worden hoe de routes van ADR verzekerd worden en/of alternatieven gevonden kunnen worden. Dit maakt deel uit van het geïntegreerd onderzoek.

Vraag 6

Het omliggende gebied rond Gent is een groot probleem de té grote maas tussen de assen van het hogere wegennet, in combinatie met de keuze om geen (radicale) boomstructuur op te zetten voor het onderliggende net. Dit zorgt voor 'doorsteek verkeer', dat niet echt sluipverkeer is gezien er geen sprake is van het hogere wegennet vermijden ten voordele van het onderliggende net. In een aantal scenario's wordt de maas nog meer vergroot. Dit kan niet de bedoeling zijn. Men vraagt of een maximaal aanvaarde maas kan worden voorzien, en of proactief gekeken kan worden bij varianten of een optie voor de maaswijdte kan gevonden worden – bijvoorbeeld door de afrit Laarne/Heusden zuidelijker te plaatsen in combinatie met goede doorstroming, ook in de spits, zodat verkeer vanuit Wetteren een logische optie heeft om op het hogere net om richting E17 te rijden buiten doorheen Laarne naar de oprit Beervelde. Ook op andere plaatsen in het buitengebied spelen dergelijke maasproblemen – hoe kan dit project een hefboom zijn om die te reduceren in plaats van ze te vergroten?

Reactie en eventuele aanpassingen in de AON

Het complex project stelt de interlokale mazenstructuur uit het regionaal mobiliteitsplan als kader niet in vraag. Sommige locatiealternatieven zullen inderdaad een impact hebben op de mazenstructuur en -grootte. De impact van de locatiealternatieven op de verkeersbelasting van het onderliggend wegennet zal verder onderzocht worden in het geïntegreerd onderzoek.

Vraag 7

Hoe verhoudt op de huidige E17 het percentage doorgaand verkeer Antwerpen – Kortrijk – Frankrijk zich tot het verkeer dat ter hoogte van Zwijnaarde richting Brussel of Oostende/Calais afbuigt?

Reacties en eventuele aanpassingen in de AON

Van het verkeer dat vanuit de richting Antwerpen op de E17 naar het knooppunt Destelbergen rijdt, rijdt ongeveer:

- 10% richting R4 haven
- 15% richting R4 Merelbeke en E40 Brussel
- 30% doorgaand richting E17 Kortrijk
- 20% richting E40 Oostende
- 20% heeft een anderen (bijvoorbeeld lokale) bestemming.

Van het verkeer dat vanuit de richting Kortrijk op de E17 naar het knooppunt Zwijnaarde rijdt, rijdt ongeveer:

- 25% richting E40 Brussel
- 10% richting E40 Oostende
- 30% doorgaand richting E17 Antwerpen
- 15% richting R4 haven
- 20% heeft een anderen (bijvoorbeeld lokale) bestemming.

Dit blijkt uit selected link-analyses met het regionaal verkeersmodel voor de huidige situatie 2022.

Vraag 8

Scenario 3.3: Het is niet helder hoe verkeer vanop de E40 vanaf Brussel naar Heusden of Laarne dient te rijden: wordt er steeds een volwaardige afrit voorzien? Want dit lijkt in te gaan tegen de schakelpunten?

Reactie en eventuele aanpassingen in de AON

De ontsluiting van Heusden of Laarne naar het hoofdwegennet gebeurt in locatiealternatief 3.3 op dezelfde manier als in de locatiealternatieven 2.3 en 1.3. Omdat er in deze alternatieven geen Vlaamse hoofdweg meer loopt op het huidige tracé van de R4, zouden de bestaande op- en afritten Laarne en Melle inderdaad gesupprimeerd worden omwille van de hiërarchie van schakelpunten. Op welke manier de verkeersstromen ten gevolge hiervan zouden verschuiven (bijvoorbeeld naar de op- en afritten van Destelbergen, Beervelde, Wetteren, Merelbeke, Gentbrugge...) zal gedetailleerd onderzocht worden in het geïntegreerd onderzoek.

2.8 Technische uitvoering

Algemeen

1.	Men geeft aan dat de verkeersknoop in Zwijnaarde, waar de E17, de E40 en de R4 samenkomen, opnieuw onderzocht moet worden met een creatieve blik.
2.	Bij uitvoering ontbreekt het vaak aan fatsoenlijke planning over bestaand groen. Graag bijzondere aandacht voor de bescherming van aanwezig groen.
3.	Insprekers geven aan dat de echte oorzaak van het probleem is betonrot. Hiermee moet rekening gehouden worden in de verdere uitvoeringsfase.
4.	Volgens de insprekers gaat men in dit project lichtzinnig over het behouden van bevaarbare waterlopen (de Ringvaart, de Schelde en de tij-arm). Dit onder het motto dat programma's lopen om transport waterweg te stimuleren. Dit suggereert volgens de insprekers dat er onvoldoende afstemming is met bevoegde overheidsinstanties, zoals De Vlaamse Waterweg nv.
5.	Men vraagt zich af waarom en hoe in reeks 3 de bochtstralen van de huidige knoop Destelbergen wel kunnen voldoen aan de doorstromingsvereisten van het TEN-T, terwijl dit in de alternatieven van reeks 2 niet het geval is en er nood is aan een nieuwe, ruimere bocht rondom de Damvallei.

Reactie op de opmerkingen

1. Binnen de verschillende alternatieven zal gekeken worden in hoeverre deze verknoping effectief een aanpassing behoeft.
2. Dit zijn valabele aandachtspunten voor de uitwerkingsfase en uitvoeringsfase van het project.
3. De huidige technische problemen zijn een combinatie van conceptkeuzes bij de toenmalige bouw van het viaduct en de invloed van levensduur, dus zeker niet enkel door betonrot. In de uitwerkingsfase en uitvoeringsfase zal er nauwgezet gekeken worden dat de levenscyclus van elk bouwwerk maximaal gegarandeerd kan worden door de ontwerpkeuzes en de opvolging van kwaliteit op de werf.
4. De Vlaamse Waterweg nv maakt deel uit van de ambtelijke werkgroepen en van de ambtelijke begeleidingsgroep en wordt hier ook consequent op uitgenodigd.
5. In reeks 2 is het de hoofdbaan (doorgaand verkeer) van de E17 die afbuigt van oost naar zuid. In reeks 3 blijft de hoofdbaan, zoals in bestaande toestand, de oost-west richting volgen. Enkel de verbindingsweg naar de E40 gaat er in zuidelijke richting. Voor hoofdbanen zijn grotere ontwerpnelheden en strengere eisen van toepassing, wat het groot verschil in boogstralen en inpasbaarheid verklaart tussen reeks 2 en 3.

Aanpassingen in de AON

Deze opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassingen in de AON.

Tunnels

<p>1. Er zijn enkele bezorgdheden over het goed onderhouden van de tunnels. Insprekers vragen zich af welke garanties er zijn op goed beheer en onderhoud van de voorgestelde zeer lange tunnels. Men geeft aan dat goed beheer zowel voor de omwonenden als voor de weggebruikers van groot belang is.</p>
<p>2. Voor lange tunnels zullen ventilatiemonden nodig zijn voor de aanvoer van verse lucht en voor de afvoer van vervuilde lucht. Hoe wordt dit aangepakt in dit project? Kokers op straatniveau zullen zorgen voor meer risico's voor gezondheid.</p>
<p>3. Wat is de impact van tunnelbouw op omwonenden en nutsvoorzieningen? Is er risico op schade door bv. Trillingen of bodembewegingen?</p>
<p>4. Er heerst bezorgdheid over het uitvoeren van tunnelwerken in kwetsbaar waterrijk gebied. Men vreest dat de inspanningen voor het herstel van natte natuur de voorbije 30 jaar zo op zeer korte tijd teniet zal worden gedaan. De impact van drainage voor tunnels over een afstand van meerdere kilometers is aanzienlijk en zal blijvende en verstrekkende gevolgen hebben voor natuur en landbouw. Er wordt voorgesteld om de gespecialiseerde expertise van het vrijwilligersnetwerk dat actief is in en rond de Damvallei hierbij te betrekken. Er wordt opgemerkt dat de perceptie kan ontstaan dat de leefbaarheidsproblemen die Gentbrugge momenteel kent, zonder meer worden doorgeschoven naar de randgemeenten. Het kan niet de bedoeling zijn dat open ruimte die vandaag bestaat wordt "opgeofferd" als compensatie voor nieuwe ontwikkelingen dicht bij de stad. Men vraagt dan ook bijzondere aandacht voor de invloed van tunnelbouw op de lokale grondwaterhuishouding. Elke mogelijke ondertunneling heeft een verdrogende invloed op het bovenliggende gebied. Hiermee moet in agrarisch- en natuurgebied bijzonder rekening worden gehouden.</p>
<p>5. Infrabel is momenteel de mogelijkheden van ondergrondse PX'en (ongelijkgrondse kruising) aan het onderzoeken ter hoogte van de E17. Mogelijke tunnelvarianten kunnen hiermee in conflict komen. Verdere afstemming hierover is noodzakelijk.</p>
<p>6. In geval van lange wegtunnels (langer als 500 meter) al dan niet geboord, dienen elementen als evacuatie, toegankelijkheid voor brandweer... mee in kaart gebracht te worden. Deze hebben een zeer grote invloed op het uiteindelijke ontwerp van de tunnel en zullen hun impact hebben in het stedelijk weefsel. Dit moet in deze fase ook al meegenomen worden.</p>
<p>7. Men is bezorgd over de impact van de ligging van de tunnelmonden. Dit bijvoorbeeld ter hoogte van de Gentbrugse Meersen, de Damvallei of Zwijnaarde. Bij het onderzoek en de afweging van tunnelvarianten is de ligging van de tunnelmonden dus een belangrijk aandachtspunt.</p>

De locatie van de tunnelmond kan een grote impact hebben op zowel de projectdoelstellingen als op de maatschappelijke kost. Zo zal een tunnelmond in landbouwgebied bijvoorbeeld een andere maatschappelijke kost hebben dan een tunnel in natuurgebied.

Reactie op de opmerkingen

- Goed beheer en onderhoud van infrastructuur komen met een kost. Om dit mee te nemen in het onderzoek is de levensduurkost ook opgenomen bij de criteria die zullen gebruikt worden bij de verdere afwegingen (zie pagina 194 van de AON). Daarnaast vergt tunnelonderhoud regelmatig het afsluiten van de tunnel, waardoor er ook een impact is op de mobiliteit. Ook dit wordt mee opgenomen in de analyses. De methodiek van afwegen op tunnelveiligheid staat beschreven op pagina 240 en volgende van de AON.
- Zoals beschreven bij de "potenties en aandachtspunten bij de inrichtingsvarianten" (pagina 101 en volgende) zal de inplanting van de tunnelmonden en de impact van het ventilatiesysteem (zie emissies op pag. 103) verder bestudeerd worden.
- In tabel 2-6 van bijlage 3 (MER) van de AON worden de beoordelingscriteria en het significantiekader van de disciplines bodem en grondwater besproken. Hierin staat "wijziging stabiliteit" als effectgroep opgenomen. Dit zal dus worden geëvalueerd. Bij het verder gaan naar uitwerkingsfase van het project zullen sowieso maatregelen worden voorzien om dergelijke risico's steeds tot een minimum te beperken. Ook tijdens uitvoering zal een sterk monitoringsprogramma worden voorzien om dit steeds proactief te kunnen opvolgen.
- Zoals beschreven bij de "potenties en aandachtspunten bij de inrichtingsvarianten" (pagina 101 en volgende) zal de inplanting van de tunnelmonden (en tunnels in het algemeen) en eventuele impact op eco-hydrologie verder bestudeerd worden.
- Bij de "uitgangspunten bij het genereren van de inrichtingsvarianten" op pagina 96 en volgende van de AON wordt verwezen naar de haalbaarheidsstudie lopende bij NMBS/Infrabel onder meer op deze spoorlijn. Het bilateraal overleg om eventuele oplossingen op elkaar af te toetsen is dan ook lopende.
- Zoals beschreven bij de "potenties en aandachtspunten bij de inrichtingsvarianten" (pagina 101 en volgende) zal de inplanting van de tunnelmonden en de impact van het ventilatiesysteem (zie emissies op pag. 103) verder bestudeerd worden. Op pagina 240 en volgende staat het proces om het aspect tunnelveiligheid te evalueren omschreven. Daarnaast vindt op regelmatige basis overleg plaats met de tunnelveiligheidsbeambte (Agentschap Wegen en Verkeer). Uit deze overlegmomenten zal blijken hoe binnen dit project rekening gehouden kan worden met de tunnelrichtlijnen op Vlaams niveau, die momenteel nog in opmaak zijn.
- In het MER zullen de weerhouden alternatieven met tunnels doorgerekend worden in een luchtmodel door VITO. Zoals beschreven bij de "potenties en aandachtspunten bij de inrichtingsvarianten" (pagina 101 en volgende) zal de inplanting van de tunnelmonden (en tunnels in het algemeen), de impact van het ventilatiesysteem (zie emissies op pag. 103) en eventuele impact op ecohydrologie

verder bestudeerd worden. Aan de quickscan wordt, na bilateraal overleg met VMM, binnen het luik van leefbaarheid een criterium luchtmissies toegevoegd. Ook in het verder geïntegreerd onderzoek zal dit aan bod komen. In het MER zullen de weerhouden alternatieven bijvoorbeeld worden doorgerekend door VITO in een luchtmodel. De overblijvende alternatieven na de quickscan en hun inrichtingsvarianten (met of zonder tunnel(s)) zullen ook een gedetailleerde maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) doorlopen. Hierin wordt onder meer rekening gehouden met externe effecten. Dit zijn effecten op de omgeving (omwonenden, natuur, landbouw...) waarvoor geen rechtstreekse vergoeding is. Het gaat onder andere om de externe effecten van de infrastructuraanpassing (ruimtebeslag, visuele hinder, impact op natuur, woonkwaliteit...) maar ook externe effecten van verkeersstromen zoals emissies, geluids- en trillingshinder, verkeersveiligheid, leefbaarheid...

Aanpassingen in de AON

Deze opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassingen in de AON.

Nutsleidingen

Fluxys Belgium bezit een aardgasleiding die de E17 kruist ter hoogte van de spoorwegbrug van de spoorlijn L50A Brussel - Gent. Er wordt verzocht rekening te houden met de Fluxys-installaties bij verdere ontwikkeling van het project en om de installaties in te tekenen op de ontwerpplannen en dwarsprofielen. Fluxys verleent een gunstig advies, mits het respecteren van de specifieke voorwaarden en veiligheidsmaatregelen die zijn bijgevoegd in het advies. Daarnaast werden enkele plannen en een beschrijving meegegeven over de Algemene voorschriften en veiligheidsmaatregelen na te leven bij werken uitgevoerd in de nabijheid van de leidingen van Fluxys Belgium NV.

Reactie op de opmerkingen

De nutsleidingen zullen in de onderzoeksfase beschouwd worden in zoverre dat ze een onderscheidend karakter zouden kunnen hebben in deze strategische fase. Concreet betekent dit het in beeld brengen van werken met een mogelijks grote impact op toekomstige plannings. Het effectief afstemmen van de ontwerpplannen wordt gezien in de uitwerkingsfase van het complex project.

Aanpassingen in de AON

Dit advies geeft geen aanleiding tot aanpassingen in de AON.

ADR- Internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg

1. Insprekers geven aan dat de impact, gevolgen en beperkingen door ADR-verkeer onduidelijk beschreven worden in de AON.
2. Op pagina 97 wordt gesteld dat er in eerste instantie geen tunnels met vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR) worden voorzien omwille van het hoog-risico-profiel. Dit mag geen aanleiding vormen om ADR-transport om te leiden (weg van hoofdwegen) naar het onderliggende wegennet van regionale, interlokale of lokale wegen.
3. Op pagina 97 wordt gesteld dat er in eerste instantie geen tunnels met ADR-transport worden voorzien omwille van het hoog-risico-profiel. Dit mag geen aanleiding vormen om ADR-transport om te leiden (weg van hoofdwegen) naar het onderliggende wegennet van regionale, interlokale of lokale wegen.
4. Voor elk van de tien locatiealternatieven worden twee (uiterste) inrichtingsvarianten uitgewerkt: een minimale variant, waarbij infrastructurele leefbaarheidsingrepen worden gerealiseerd met minimale mitigerende maatregelen en een maximale variant waar infrastructurele ingrepen worden gerealiseerd via inkapselen of een ondertunneling. Bij de doorrekening van de tunnelvarianten moet het criterium van de (verkeers-)veiligheid uitdrukkelijk worden meegenomen. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met het vervoer van gevaarlijke stoffen (ADR). Indien gekozen wordt voor een ondertunnelingsvariant, bv. op de locatie van het viaduct, dan dient de route aangepast te zijn voor ADR-vervoer zodat de lokale bestemmingsgebieden kunnen bereikt worden zonder belangrijke omwegen.
5. Er wordt gevraagd hoe wordt omgegaan met gevaarlijk transport in tunnels, is het de bedoeling om een tunnel te bouwen voor alle vormen van gevaarlijk transport? Of wordt gevaarlijk transport van een bepaalde categorie omgeleid?

Reactie op de opmerkingen

Op pagina 17 en volgende van de AON worden de “Vier fases en drie beslismomenten” besproken. Hierbij wordt uitgelegd wat het doel is van de AON en vooral ook welke fasen hier nog nakomen. De gestelde vragen zullen dan ook verduidelijkt worden in het geïntegreerd effectenonderzoek en de integrale afweging. Bij de beschrijving van het technisch onderzoek wordt op pagina 241 van de AON beschreven hoe het aspect ADR-veiligheid verder zal meegenomen worden in het geïntegreerd onderzoek. De risico's die gepaard gaan met ADR-transport komen bovendien ook aan bod in bilateraal overleg met de tunnelveiligheidsbeambte van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Conclusies van deze overlegmomenten worden toegevoegd aan de geactualiseerde AON.

Aanpassingen in de AON

Hoe het aspect ADR-veiligheid wordt meegenomen in het geïntegreerd onderzoek wordt aangevuld in de AON, dit op basis van het overleg met de tunnelveiligheidsbeambte.

Uitgangspunten inrichtingsvarianten

1.	Er wordt door insprekers meegegeven dat de tij-arm van de Schelde al lang zijn functie heeft verloren. Deze zou onvoldoende in stand gehouden kunnen worden als waterloop en zou moeten gesaneerd worden door historische vervuiling. De tij-arm vormt nu eerder een “ecologisch” probleem voor de omwonenden en zou dus samen met Gentbrugse Meersen en Damvallei een volledige nieuwe gebiedsvisie zou moeten krijgen. Het behoud van deze waterloop staat volgens de insprekers ter discussie. Als deze waterloop niet behouden moet worden, vermindert dit de beperkingen die worden opgelegd bij de alternatieven/varianten waarin de ADR vereisten worden gekoppeld aan deze waterloop. Hiermee kan volgens de insprekers rekening gehouden worden in het vormen van verbeterde alternatieven of varianten.
2.	Er wordt door de insprekers gewezen op de nood aan het herzien van de Ringvaart en de sluizencomplexen in Merelbeke en Zwijnaarde in het kader van de toenemende zeespiegelstijging. Er wordt verwezen naar de rapportering van Vlaams-Nederlandse Schelde Commissie: “Wat is het effect van zeespiegelstijging op het Schelde-estuarium”. Insprekers geven aan dat de R4 in Merelbeke in 2024 voor het eerst werd afgesloten door overstromingen vanuit de Ringvaart. Men vreest dat onder de versnelde klimaatwijziging de frequentie van dergelijke gebeurtenissen alleen maar zal toenemen.
3.	Insprekers geven aan dat men begrijpt dat waterwegen en spoorlijnen niet zomaar verplaatst kunnen worden. Dit uitgangspunt zou echter verschillende ondertunnelingsopties onmogelijk maken. Waarom wordt niet duidelijker aangegeven welke beperking dit uitgangspunt veroorzaakt?
4.	Op pagina 96 worden de uitgangspunten of dwangpunten benoemd waarmee in deze fase rekening werd gehouden. In deze fase kan deze aanpak gevolgd worden. Het lijkt echter belangrijk om dit in het komende onderzoek en in de besluitvorming steeds iteratief te benaderen en te toetsen aan de mogelijke oplossingsrichtingen. Er bestaat immers het risico dat te eenzijdig wordt uitgegaan van de bestaande situatie van waterwegen en spoorwegen, wat op termijn mogelijks dreigt te conflicteren met de doelstellingen die ook voor deze infrastructuur vooropgesteld zijn of met gerichte aanpassingen die wel haalbaar en uitvoerbaar zijn. De AON stelt zelf op pagina 96 dat het gaat om uitgangspunten die “op het eerste gezicht” leiden tot haalbare inrichtingsvarianten. Het lijkt belangrijk om deze uitgangspunten op basis van de ambities enerzijds gericht aan te vullen (zie aanvulling methodiek - nood aan een vollediger referentiekader) en anderzijds in elke fase ook terug tegen het licht houden.

Reactie op de opmerkingen

In de AON wordt op pagina 176 uitleg gegeven bij het complex project als hefboom voor een gebiedsprogramma. In die zin kan deze inspraakreactie meegenomen worden in verder overleg met de betrokken stakeholders.

De rapportering waarnaar wordt verwezen, trekt alvast niet dezelfde conclusies als die in de inspraakreactie worden verwoord. In de rapportering wordt er uitgegaan dat zeespiegelstijgingen ook met baggerstrategieën kunnen beantwoord worden. Er wordt ook duidelijk gesteld dat er nog veel onduidelijk is en dat bijkomend onderzoek in de toekomst nog nodig is. Het lijkt dan ook voorbarig om dergelijke conclusies te trekken. Toch zal dit verder in de dialoog met De Vlaamse Waterweg worden opgenomen. In het gedetailleerd geïntegreerd onderzoek zal in het MER ook de discipline Klimaat onderzocht worden. In deze discipline worden de effecten van het plan beschreven ten aanzien van het klimaat, dit zowel op kwalitatieve als op kwantitatieve wijze. Er wordt hierbij zowel onderzoek gedaan op vlak van mitigatie als op vlak van adaptatie.

Zoals beschreven in de AON, zal bij het geïntegreerd onderzoek verder gewerkt worden op de alternatieven (het zogenaamde ‘doorontwikkelen’ van de alternatieven). Dit zal tegemoetkomen aan deze inspraakreactie.

Wat betreft de spoorwegen: Bij de “uitgangspunten bij het genereren van de inrichtingsvarianten” op pagina 96 en volgende van de AON wordt verwezen naar de haalbaarheidsstudie lopende bij NMBS/Infrabel onder meer op deze spoorlijn. Het bilateraal overleg om eventuele oplossingen op elkaar af te toetsen is dan ook lopende. Ook andere initiatieven (bv. spoor in de stad) zullen actief betrokken blijven bij de verdere ontwikkelingen. Voor de waterwegen geldt dat op strategisch niveau de grootste wisselwerking bestaat met de waterwegen in beheer van De Vlaamse Waterweg nv. De Vlaamse Waterweg nv maakt deel uit van de ambtelijke werkgroep en de ambtelijke begeleidingsgroep, waardoor ook dit uitgangspunt (iteratief) verder afgestemd kan worden.

Aanpassingen in de AON

Deze opmerkingen vragen geen aanpassingen aan de AON.

Uitvoering

1.	Insprekers zijn bezorgd over de technische uitvoering van het verplaatsen van de E17 naar de locatie van de huidige R4. Men voorspelt dat de betrokken knooppunten (Destelbergen, Merelbeke-Melle, Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde) problematisch zullen worden, door onvoldoende capaciteit. Het uitbreiden van de capaciteit lijkt bovendien niet realistisch. Daarenboven lijkt de praktische uitvoering van deze alternatieven zeer twijfelachtig realiseerbaar, gezien de volgens de insprekers noodzakelijke aanleg van nieuwe klaverbladconstructies in de Gentse omgeving. Ook de dubbel-niveau rijbaan ter hoogte van de huidige R4 lijkt een onrealistisch concept. Dit is een constructie waarmee nog te weinig ervaring is, zowel naar constructie toe als op het vlak van impact op de omgeving.
2.	Indien er opengestaan wordt voor een in- en uitvoering die reeds in de tunnel zelf begint (wat mogelijk is volgens het leidende document “Wegontwerp in tunnels: convergentie- en divergentiepunten in en nabij tunnels” van Rijkswaterstaat, Nederland) ontstaat er nog veel meer ontwerpvrijheid voor het op- en afrittencomplex. Dit complex kan dan meer noordelijk gelegen zijn, en ligt vanwege de spoorwegonderdoorgang ook dieper, wat de landschappelijke impact kan verkleinen, onder meer door een compactere bundeling van infrastructuur, alsook door de mogelijkheid om zelfs het onderliggend wegennet deels te overkappen. Ook zinvol is dat de noordelijkere ligging langere weefzones mogelijk maakt tot het knooppunt met de E40. Zie afbeelding voor details, uiteraard zijn ook hier meerdere configuraties mogelijk.

3. Er wordt verwezen naar pagina 237 van de AON. Hier wordt beschreven dat in functie van de verschillende bouwmethoden voor het bestaande viaduct van de E17 er onderzoek gedaan wordt naar de kostenaspecten en naar de ruimtelijke beoordeling. Het is volgens dit advies evenzeer van belang onderzoek te doen naar het verschil in milieu-impact van deze bouwmethoden.

4. Er wordt voorgesteld om, indien gekozen wordt voor een nieuw viaduct, dit viaduct uit te werken in weervast staal. Dit lijkt een duurzame optie die bovendien kan zorgen voor minder hinder bij bouw (bijvoorbeeld door het lanceren van een brug vanaf 1 landhoofd), is globaal goedkoper dan beton doordat het lager is in gewist en vraagt minder onderhoud. Bovendien is er minder geluidsoverlast door een beperkt aantal voegen.

Reactie op de opmerkingen

Binnen de locatiealternatieven zijn er inderdaad alternatieven waarbij de E17 fysiek verhuist naar de huidige locatie van de R4. Dit wil echter niet zeggen dat de R4 met zijn functie als groot-Gentse ringweg ophoudt met te bestaan. Afhankelijk van het locatiealternatief komt dit of in de huidige zate van de E17 of in de zate R4 te liggen. Dit is ook zo beschreven in de AON. Het is inderdaad zo dat verschillende van de locatiealternatieven ook zullen zorgen voor een nodige aanpassing van de knooppunten. Het maakt net deel uit van het geïntegreerd onderzoek om dit te beoordelen en de impact mee te nemen in het totale afwegingskader. Een recent voorbeeld van een dubbel-niveau tunnel is de ondertunneling van de A2 snelweg in Maastricht (groene loper).

Zoals ook in deze inspraakreactie is opgenomen, is afwijken van het principe van schakelen mogelijk bij voldoende motivatie. De methodiek van het geïntegreerd onderzoek is dan ook zo opgebouwd dat wordt vertrokken van de impactanalyse van de “zuiver theoretische” benadering waarna er uiteraard nog verder kan/zal gewerkt worden op de alternatieven. Zo staat op pag. 186 bij het voorbereidend onderzoek dat er verdere aftoetsing zal zijn op het gebied van tunnelveiligheidseisen op divergentie- en convergentiepunten.

In het document “Wegontwerp in tunnels: convergentie- en divergentiepunten in en nabij tunnels” van Rijkswaterstaat, Nederland” staat bij de conclusies wel al duidelijk dat convergentie-of divergentiepunten dichtbij of in een tunnel extra risico’s opleveren en vanuit (verkeers-)veiligheid oogpunt dus minder wenselijk zijn. Er wordt in het document gerefereerd naar het kunnen afwijken hiervan door geografische omstandigheden. Overleg met de tunnelveiligheidsbeambte heeft duidelijk gemaakt dat “een stedelijke omgeving” alvast niet onder de categorie van geografische omstandigheid behoort.

Bij de paragraaf “Waarom inrichtingsvarianten” (pagina 99) wordt ook vermeld dat combinaties van verschillende elementen uit de varianten in het verder verloop van het proces mogelijk blijven. In die zin kunnen optimalisaties, die naar dezelfde soort oplossingen streven maar mogelijk in andere vorm dan de voorgestelde vorm, later nog altijd in het proces meegenomen worden. De methodiek van afwegen op tunnelveiligheid staat beschreven op pagina 240 en volgende van de AON. Tussentijds overleg met de tunnelveiligheidsbeambte geeft aan dat hieraan ook nog RBM II risico-analyses (voor transport van gevaarlijke stoffen) dienen toegevoegd te worden.

In bijlage 3 van het AON over het strategische MER wordt vanaf pagina 8 een beschrijving gegeven van de ingrepen en hun relatie tot de effectgroepen. Hier wordt verduidelijkt dat de invloed van de bouwmethoden inderdaad ruimer zal worden bekeken dan de twee aspecten waarnaar wordt gerefereerd in het advies.

De keuze/ optimalisatie van materialen van een inrichtingsalternatief, zal deel uitmaken van de volgende fase van het complex project: de uitwerkingsfase. Tenzij er wordt gezien dat bij de strategische afwegingen van de verschillende alternatieven, de optimalisatiemogelijkheden wel degelijk nog een voldoende verschil zouden kunnen maken.

Aanpassingen in de AON

Deze opmerkingen vragen geen aanpassingen aan de AON.

Veiligheid

1. Het team Omgevingseffecten laat weten het project verder op te volgen in functie van externe veiligheid. Op basis van de informatie in de AON zijn er momenteel geen opmerkingen.
2. Vanuit een advies wil men een oplossing met zo weinig mogelijk beperkingen voor het verkeer naar en van de haven. Dit op vlak van veiligheid en risico’s (ADR-transporten, ...) als afmetingen (uitzonderlijke transporten, extra hoge transporten, lange voertuigen, ...)

Reactie op de opmerkingen

Waarvan akte. Externe veiligheid heeft betrekking op situaties waarbij ADR-transport bovengronds verloopt. .

Bij de beschrijving van het technisch onderzoek wordt op pagina 241 van de AON beschreven hoe het aspect ADR-veiligheid verder zal meegenomen worden in het geïntegreerd onderzoek. Ook over uitzonderlijk vervoer zijn bepalingen opgenomen onder paragraaf 5.4.

Aanpassingen in de AON

Het voorstel tot opvolging van externe veiligheidsaspecten door team Omgevingseffecten zal toegevoegd worden aan het aspect “ADR-veiligheid” bij het technisch onderzoek (zie pag. 242 van de AON waar er wordt verwezen naar RBM II analyses).

Potenties en aandachtspunten bij de inrichtingsvarianten

Inrichtingsvarianten: opmerkingen op inrichtingsvarianten, zowel naar mobiliteit als techniek toe, zie bijlage (vanaf p. 14 tem p. 16): VMM vraagt om de volledige R4 en de aanverwante stadsdelen m.a.w. stad Gent in de analyse in beschouwing te nemen. (...) In het onderzoek dienen m.a.w. verschillende ontwerpsnelheden beoordeeld te worden om tot een optimalisatie te komen naar zowel doorstroming als luchtkwaliteit. (...) VMM benadrukt dat toekomstmodelleringen duidelijk aantonen dat ook in 2030 tunnelmonden hotspots zullen blijven waar hoge pollutieconcentraties verwacht worden niettegenstaande door een schoner wagenpark de luchtkwaliteit in de omgeving van wegen in de toekomst verder zal verbeteren. (...) Het is essentieel om hiervan in deze fase een duidelijk beeld te hebben, om toekomstige overschrijdingen te vermijden. Bijgevolg vraagt de VMM om een kwalitatieve analyse te maken van de verschillende opties met het oog op het maken van een afweging. (...) Verder wordt gevraagd de mogelijke milderende maatregelen voor tunnelmonden op dit strategisch niveau al in te plannen als randvoorwaarde voor het verder onderzoek op projectniveau. (...) Toekomstige overschrijdingen dienen te allen tijde vermeden te worden. De effecten, randvoorwaarden en milderende maatregelen voor tunnels moeten dan ook onderzocht worden. (...) VMM benadrukt dat het aanleggen van extra rijstroken een aanzuigeffect kan creëren en zodoende de voorziene modal shift kan hypothekeren. (...) Voor de beoordeling van de huidige situatie dient er gebruik gemaakt te worden van de recentste luchtkwaliteitskaarten (2022, vanaf september zal kaart voor 2023 beschikbaar zijn).

Reactie op de opmerkingen

Zoals beschreven bij de “potenties en aandachtspunten bij de inrichtingsvarianten” (pagina 101 en volgende) zal de inplanting van de tunnelmonden (en tunnels in het algemeen), de impact van het ventilatiesysteem (zie emissies op pag. 103) en eventuele impact op ecohydrologie verder bestudeerd worden. Aan de quickscan wordt, na bilateraal overleg met VMM, binnen het luik van leefbaarheid een criterium luchtmissies toegevoegd, dit wordt verder in detail beschreven in het hoofdstuk ‘MER’ van dit overwegingsdocument.

Aanpassingen in de AON

De methodiek van de quickscan wordt aangepast op basis van de conclusies van het bilateraal overleg met VMM. Er wordt binnen het luik leefbaarheid een criterium toegevoegd over luchtmissies, waarin ook de situatie aan de tunnelmonden specifiek onderzocht zal worden. Dit criterium heeft betrekking op de pollutanten NOx en CO2. De emissies zullen berekend worden door de gereden voertuigkilometers binnen het studiegebied, opgesplitst naar voertuig- en wegtype, te vermenigvuldigen met de respectievelijke emissiefactoren (referentiejaar 2030). Naast totale emissies zal specifiek gekeken worden naar de NOx-emissies in de tunnels per alternatief. Deze zijn namelijk maatgevend voor de luchtkwaliteit rond tunnelmonden. Dit zal kwalitatief beoordeeld worden, rekening houdend met de mate van bewoning in de nabijheid van de tunnelmond.

Impact op de natuur

Op pagina 242 wordt verwezen naar een strategische studie naar de impact op waardevolle natuur. De benadering van deze studie is te eng. Het is onvoldoende om in eerste instantie enkel te focussen op het SBZ, en dat andere natuurgebieden pas in een volgende fase aan bod zullen komen. Dit onderzoek dient voor alle natuurgebieden op dezelfde wijze te gebeuren. Voor de Gentbrugse meersen zit het beheerplan op dit moment in de goedkeuringsfase; in dit beheerplan werden ook Europese habitats aangeduid. Ook de impact op de vallei van de Bovenschelde (met zijn VEN-gebied) en het Parkbos dient op een correcte manier nu reeds te worden onderzocht. Dat een SBZ een andere waarde heeft op juridisch niveau, staat buiten kijf, maar dat kan geenszins een excuus zijn om andere waardevolle natuur zonder meer buiten beschouwing te laten. Dezelfde opmerking geldt voor de ecohydrologische studie (p. 243).

Reactie op de opmerkingen

In eerste instantie werd ervoor geopteerd om in de (strategische) onderzoeksfase te focussen op en te beperken tot SBZ en Ven. Eventueel kunnen natuurreservaten en gebieden met een natuurbeheerplan mee opgenomen kunnen worden. Sowieso wordt met alle natuur rekening gehouden, dit zit mee vervat in één van de projectdoelstellingen. Het verschil in juridisch kader kan echter een soms een rol spelen.

Aanpassingen in de AON

Deze opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassingen in de AON.

2.9 Voorstellen

In de inspraakreacties en adviezen werden in het kader van dit project een aantal voorstellen gedaan. Er werden enkele locatiealternatieven voorgesteld en suggesties meegegeven voor inrichtingsvarianten. Daarnaast kwamen ook een aantal algemene voorstellen en voorstellen voor bijkomende projectelementen naar voor. Al deze voorstellen worden hieronder toegelicht en er wordt telkens meegegeven hoe met deze voorstellen wordt omgegaan. Als voorstellen aanleiding geven tot aanpassingen in de AON, wordt dit meegegeven.

Algemene voorstellen

1.	Een aantal insprekers geeft aan dat het scenario ontbreekt waarbij alles wordt gelaten zoals het is.
2.	Er wordt voorgesteld om niet voor de meest dure optie te kiezen. Daarnaast worden twee voorstellen gedaan voor bijkomende financieringsbronnen. Het gaat ten eerste om het invoeren van een algemeen autowegenvignet. Voor deze regio kan lokaal een tol gevraagd worden. Daarnaast wordt voorgesteld om projectontwikkelaars een significante retributie te laten betalen voor de financiering van de wegekundige bouwwerken, bij het ontwikkelen van de nieuw vrijgekomen bovengrondse bouwzone. Men vreest dat zonder deze externe financieringsbronnen te voorzien, geen van de scenario's haalbaar zal zijn.
3.	Er wordt voorgesteld om het budget dat naar dit project gaat te investeren in het openbaar vervoer.
4.	Er wordt voorgesteld om de bestaande natuur zoveel mogelijk te behouden en om de buurt rond het UZ te vergroenen.

Reactie op de opmerkingen

De bestaande situatie voldoet niet aan de projectdoelstellingen en beschikt dus niet over voldoende oplossend vermogen voor de probleemstelling van dit complex project.

Al in de startfase van dit onderzoek, namelijk de quickscan, wordt een eerste vergelijkende kostenraming opgemaakt. Tijdens het gedetailleerd onderzoek wordt een uitgebreider MKBA uitgevoerd. Het is de bedoeling om bij het voorkeursbesluit dus duidelijk inzicht te geven in de investeringskost. Deze kostprijsraming zal nog verder verfijnd worden in de uitwerkingsfase, als het ontwerp een meer concrete vorm aanneemt. Onderzoek naar de financieringsmogelijkheden zal in de uitwerkingsfase plaatsvinden. Er kan bijvoorbeeld gewerkt worden met een Design, Build, Finance & Maintain contract (DBFM-project) dat kadert in een publiek-private samenwerking (PPS). Het voorstellen of onderzoeken van maatregelen zoals rekeningrijden vallen buiten de scope van dit complex project. In het regionaal mobiliteitsplan van vervoerregio Gent is wel de vraag opgenomen om de mogelijke impact van slim rekeningrijden op Vlaams niveau, en impliciet op niveau van de vervoerregio, te bestuderen. Het onderzoeken van een eventuele tolheffing is in deze onderzoeksfase niet voorzien. We maken de bedenking dat tol heffen in een tunnel een bron van inkomsten kan zijn, maar weinig zinvol is als het omliggende wegennet (zoals hier

in de Gentse regio) te veel alternatieven biedt waar geen tol geheven wordt. Verkeer zal zich daardoor verplaatsten naar wegen in de omgeving waar het minder gewenst is. Een eventuele evaluatie zou onderwerp kunnen vormen van een verdere stap in het geïntegreerd onderzoek (MER + MKBA).

De probleemstelling van voorliggend project kan beschouwd worden als een vraagstuk met drie componenten. Als eerste is er de infrastructurele component, die gelinkt is aan de beperkte levensduur van het viaduct. Ten tweede is het viaduct van Gentbrugge deel van de E17. Deze Europese hoofdweg is een belangrijke schakel voor lokaal en internationaal verkeer. Het garanderen van, en omgaan met deze verkeersafwikkeling vormt de mobiliteitscomponent van de probleemstelling. Ten slotte is er de landschappelijke en leefbaarheidscomponent. Het viaduct doorsnijdt het woonweefsel, zowel stedelijk als groen, en zorgt niet enkel visueel maar ook psychologisch voor een barrière. Daarnaast is er de impact van het intensieve gebruik van het viaduct door auto- en vrachtverkeer wat zich uit in overlast voor de omgeving op vlak van geluid, trillingen en emissies. Het budget enkel en alleen investeren in het openbaar vervoer lost deze probleemstellingen niet op. Openbaar vervoer is echter wel een belangrijke mobiliteitscomponent. Deze zit mee vevat in de tweede projectdoelstelling: "Duurzaam en geconnecteerd stadsregionaal mobiliteitssysteem" en zal dus onderzocht worden in het verder geïntegreerd onderzoek.

Deze suggesties passen binnen de derde en vierde projectdoelstelling van dit project. De derde projectdoelstelling van dit project focust op leefbare omgevingen, zowel voor woon-, werk- en recreatieve zones. De omgevingskwaliteit, te verstaan als de kwaliteit van de openbare ruimte, de woondensiteit, het voorzieningenaanbod en de veiligheid, kan op verschillende plekken in het projectgebied nog verbeterd worden. De vierde projectdoelstelling focust op het versterken en verbinden van groene en blauwe landschappen van voorliggend complex project.

Aanpassingen in de AON

In de geactualiseerde AON zal kort de bestaande toestand verduidelijkt worden.

Voorstellen over fastering

Er wordt een voorstel ingediend om alternatief 2.1 gefaseerd uit te werken. In een eerste fase zou de R4 tussen Destelbergen en Merelbeke afgesloten moeten worden en kan het verkeer blijven rijden via Gentbrugge. Daarna volgt het ombouwen van de R4, het bouwen van het knooppunt Destelbergen en de aanpassingen in het knooppunt van Merelbeke. In een tweede fase kan dan het viaduct in Gentbrugge afgebroken worden en kunnen aanpassingen in het knooppunt Zwijnaarde doorgevoerd worden. Het verkeer kan langs het vernieuwde tracé worden gestuurd. Insprekers geven aan dat locatiealternatief 2.1 het best aansluit bij een logische fasering van de uitvoering van het complex project. Er wordt aangegeven dat hoe dan ook tijdelijke maatregelen moeten worden genomen om het verkeer om te leiden en de continuïteit van de doorstroming te waarborgen.

Reactie op de opmerkingen

Zoals beschreven bij de “potenties en aandachtspunten bij de inrichtingsvarianten” (pagina 101 en volgende) zullen verschillende faseringsaspecten en hun impact (kost, tijd...) verder worden bekeken in het geïntegreerd onderzoek. Dit wordt ook nog omschreven bij de “Minder Hinder maatregelen en uitvoeringstermijn” op pagina 239. Het voorstel is een mogelijkheid dat in het verder onderzoek mee zal beschouwd worden.

Aanpassingen in de AON

Geen aanpassingen nodig aan de AON.

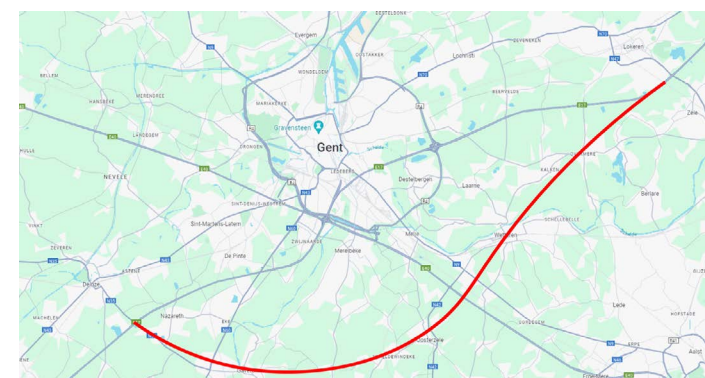
Voorstel nieuw locatiealternatief (1)

Een inspreker geeft aan dat ondanks de talrijke alternatieven die ontwikkeld werden voor de E17 en de R4, er ook een aantal alternatieven onderbelicht blijven. Er moet bijvoorbeeld gedacht worden aan een tracé van Lokeren via Wetteren, Oosterzele en Gavere naar Deinze. Ook noordelijk rond Gent werd volgens de inspreker niet als alternatief bekeken. Deze verbinding zou nochtans de aansluiting met de haven verzekeren.

Reactie op dit voorstel

De beschrijving van dit voorstel voor een nieuw locatiealternatief werd hieronder ter illustratie op kaart aangeduid. Dit alternatief is niet kansrijk en wordt niet dus niet verder in overweging genomen. Dit voorstel doorsnijdt meerdere grote woonkernen en grote aangesloten structureel samenhangende gebieden van de open ruimte, op Vlaams niveau. Het vraagt bovendien de implementatie van zeer veel nieuwe infrastructuur en dus zeer veel bijkomende verharding. Dit gaat in tegen de Vlaamse doelstelling om bijkomend ruimtebeslag te reduceren. Het is een alternatief dat daarnaast ook zorgt voor bijzonder grote omrijtijden, onder andere door de grote afstand tot stad Gent, met zeehaven. Daarnaast valt op die manier de aansluiting met Gent weg. De toets van dit alternatief aan de vier projectdoelstellingen is met andere woorden problematisch.

In deze inspraakreactie wordt ook een noordelijke verbinding beschreven. Die komt overeen met de Sifferverbinding. De gecombineerde effecten van de Sifferverbinding (= het sluiten van de R4 ten noorden van Gent, buiten het onderzoeksgebied van dit project) worden als een ontwikkelingsscenario onderzocht in het strategisch MER. Dit wordt in detail toegelicht in het hoofdstuk Mobiliteit.



Aanpassingen in de AON

Dit alternatief wordt niet verder in overweging genomen, er zijn op basis van deze inspraakreacties geen aanpassingen aan de AON.

Voorstel nieuw locatiealternatief (2)

Er wordt een voorstel ingediend om naast de 20 in de AON onderzochte mogelijkheden ook een 21ste mogelijkheid te onderzoeken. Meer bepaald een zuid-noord georiënteerde TEN-T-structuur ten oosten van de stad Gent, waarbij reeds ten zuiden van Zwijnaarde de Europese hoofdweg E17 wordt afgebogen. Deze zou onder Merelbeke doorgaan, om in Merelbeke met de E40 te verknopen. Men stelt voor dat meerdere combinaties met de R4 onderzocht moeten worden.



Er wordt een alternatief ingesproken dat sterk aanleunt bij bovenstaande:

1. Vanuit E17 Kortrijk, voorbij knooppunt De Pinte gaat de E17 ondergronds onder Merelbeke richting oostelijke R4, met een aftakking (men zou het B40X kunnen noemen) op het huidige traject E17 Zwijnaarde (ook ondergronds voor de leefkwaliteit in Zwijnaarde).
2. Nabij knooppunt Merelbeke is er volgende bewegingen mogelijk:
E17 Antwerpen <-> E40 Oostende
E17 Antwerpen <-> E40 Brussel
E40 <-> R4
E17 <-> R4 (kan eventueel weggelaten worden, gezien verbinding via knooppunt Zwijnaarde en knooppunt Destelbergen/Laarne)
3. Ter hoogte van huidig knooppunt Zwijnaarde zijn volgende bewegingen mogelijk:
E17 Kortrijk <-> E40 Oostende
E17 Kortrijk <-> E40 Brussel
E17 Kortrijk <-> R4
Verdere ontsluiting UZ-Gentbrugge (zoals voorzien in het huidige scenario 2.1)



Reactie op dit voorstel

Al deze ingesproken locatiealternatieven zijn gelijkaardig opgebouwd met een nieuw tracé voor de E17, in een tunnel onder de Scheldevallei en onder het woongebied van Merelbeke. In de inspraakreacties kan echter een onderscheid gemaakt worden tussen een variatie van het alternatief waarbij de knoop E17 - E40 in Merelbeke die knoop in Zwijnaarde vervangt, en een variatie waarbij er een combinatie blijft van de verknoping E17 - E40 in Merelbeke en die in Zwijnaarde.

De variant waarbij de verknoping van de E17 en de E40 in Zwijnaarde verdwijnt en er enkel een verknoping van deze Europese hoofdwegen voorzien wordt in Merelbeke, is geen haalbaar of kansrijk alternatief. Voor dit alternatief moet namelijk een geboorde tunnel met vier rijstroken voorzien worden onder het woongebied van Merelbeke. Dit is niet haalbaar omdat het profiel van vrije ruimte (PVR) voor 4 rijstroken met een toelaatbare hoogte tot 4,7m (opgelegd voor het vrachtverkeer), niet verenigbaar is met de beschikbare boordiameters (proven technology). Het opsplitsen in 2x2 rijstroken in een gestapelde oplossing is ook omwille van dat hoogteprofiel van 4,7m niet haalbaar.

Bij de tweede variant zijn er twee verknopingen van de E17 en de E40, namelijk zowel in Zwijnaarde als in Merelbeke. Door het behouden van de knoop in Zwijnaarde is dit alternatief technisch wel uitvoerbaar. Dit omdat in dit geval minder rijstroken nodig zijn in de geboorde tunnel onder het woongebied van Merelbeke. Dit alternatief zal verder onderzocht worden in de quickscan.

Aanpassingen in de AON

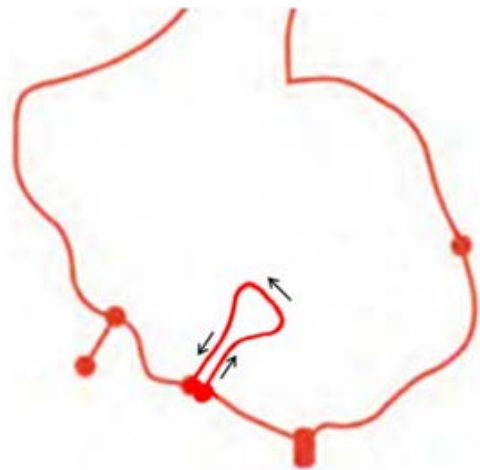
Het inspraakalternatief met een opsplitsing van de E17 ter hoogte van Zwijnaarde (deel via tracé E40 en deel via een tunnel onder Merelbeke - zoekzone verder te definiëren) wordt toegevoegd aan de AON.

Bij "uitvoeringswijze van tunnels" (pag. 237 van de AON) zal de dubbeldeksoplossing voor een geboorde tunnel worden verwijderd. Zowel tekstueel als in de figuur.

Voorstellen voor inrichtingsvarianten

1. Er wordt een voorstel ingediend voor een inrichtingsvariant 2.1C. Hierbij wordt het tracé van de E17 behouden tot aan de R4. Het bestaande knooppunt R4-E17 wordt vereenvoudigd en gecompacteerd waarbij men enkel de verbinding van Antwerpen tot de R4 vernieuwt. De Europese hoofdweg wordt in dit concept ook als het ware rond de stad gelegd. Er wordt gesteld dat het verlagen van de R4 vanuit Destelbergen tot op het maaiveld richting Heusden en werken met een overkapping eveneens te overwegen is. Hiermee kan de huidige brug van de R4 over de E17 verdwijnen. Er worden bij dit voorstel een aantal voordelen meegegeven.
 - a. Extra kosten voor onteigeningen en voor aanleg van het stuk tussen de E17 en het nieuwe knooppunt (zoals voorgesteld in 2.1A en 2.1B) worden vermeden
 - b. Langdurige werkzaamheden bij aanleg voor het stuk tussen de E17 en het nieuwe knooppunt (zoals voorgesteld in 2.1A en 2.1B) worden vermeden.
 - c. Het voorgestelde tracé (in 2.1A en 2.1B) loopt vlakbij beschermde archeologische sites en beschermde monumenten. Voorstel 2.1C raakt niet aan deze sites, ook het doorkruisen van het element uit de wetenschappelijke inventaris landschappelijk erfgoed - Gehelen wordt hiermee vermeden.
 - d. Er wordt geen herbevestigd agrarisch gebied (HAG) aangesneden.
 - e. De landschapswaarde rond Kattenheye blijft behouden.
 - f. De twee kleine woonkernen Meerskant en Reiger worden niet belast met het nieuw voorgestelde tracé.

2. Er wordt een voorstel gemaakt voor een alternatief voor de R4, namelijk de variant "rond met lus". In het voorstel wordt de toekomstige R4 rond de stad gelegd en aangevuld met een lus in enkele richting langs een eerste deel van het huidige E17-tracé, die aantakt op de R4 ter hoogte van de Ringvaart te Zwijnaarde. In dit voorstel blijft de autosnelweglus wel ten zuiden van de Schelde, buiten het dichtbevolkt woongebied van Gentbrugge en Ledeborg en buiten het natuurgebied van de Gentbrugse Meersen. Er wordt gesuggereerd dat dit concept kan worden toegepast op elke reeks van alternatieven. Men geeft een aantal figuren mee. Bijkomend wordt in de inspraakreactie een uitgebreide beschrijving van dit alternatief opgenomen en worden de voordelen opgesomd. Dit alternatief zou ervoor zorgen dat de drie bestaande op- en afritten (UZ, B401 en Gentbrugge) behouden kunnen worden. Dit in combinatie met de R4 die rond de stad ligt kadert volgens de inspreker in de verzoening van leefbaarheid, mobiliteit en natuur. Hieronder worden respectievelijk een schets van dit principe getoond en een voorbeeld van de combinatie van dit voorstel met de 1-reeks uit de AON, met maximale inrichtingsvariant.



3. Er worden twee voorstellen gedaan om te vermijden dat in de alternatieven van reeks 2 een nieuwe verbinding moet worden aangelegd ten zuiden van de Damvallei. Als eerste wordt meegegeven dat door een herinrichting van de verkeerswisselaar E17-R4 voor verkeersdoorstroming, de aanleg van de zogenaamde 'bypass' kan worden geschrapt. Bijkomend moeten flankerende maatregelen zoals geluidsschermen de leefbaarheid van omwonenden waarborgen. Ecoducten (onder de vorm van onderdoorgangen of bruggen) kunnen de natuur weer alle kansen geven. Als tweede wordt gesteld dat door de aansluiting vanuit Heusden op maaiveldniveau te maken, extra breedte gewonnen kan worden voor de extra rijvakken, zonder aan de omliggende natuur te raken.

4. Er ontbreken in de AON nog inrichtingsvarianten voor de herinrichting van de E40 tussen Zwijnaarde en Merelbeke. Er worden nog geen kansen getoond voor het verbeteren van de leefbaarheid in Zwijnaarde en Merelbeke en er zijn geen maximale inrichtingsvarianten voor deze zone. Er wordt voorgesteld om ook in deze zone zoveel mogelijk ondergronds te werken. Technisch onderzoek moet uitwijzen of een tunnel of overkapping van dit tracé mogelijk is. Als dit niet mogelijk blijkt, moeten alternatieven voorzien worden. Een bovengronds wegdek kan bijvoorbeeld voorzien worden in fluisterasfalt en er kunnen hoge, begroeide geluidspanelen geplaatst worden. Het aantal rijstroken dat nodig is in deze zone moet in de quickscan uitgeklaard worden.

5. Een inspraakreactie omvat een bouwkundig technisch voorstel voor het viaduct om de hinder van de voegen op te lossen. Er wordt voorgesteld om de bovenstructuur van het viaduct af te breken en te vervangen door een doorlopende plaat. De pijlers blijven behouden. Dit over de volledige lengte van het viaduct. De plaat moet voorzien worden van voldoende onderwapening en bovenwapening en moet uitgevoerd worden in voldoende betondikte. Ook de budgettaire aanpak wordt beschreven. Er wordt voorgesteld de werken uit te voeren per twee baanvakken en dit gespreid over 6 of 9 jaar, dit om kredieten voor een belangrijke uitgave te spreiden.

Reactie op de opmerkingen

De voorgestelde variant gaat uit van een verknoping tussen E17 en R4 binnen de huidige contouren van de bestaande verkeerswisselaar. In het genereren van de alternatieven (zie pagina 133 van de AON) is dit bekeken. Echter, op basis van de richtlijnen uit het VWI (Vademecum Weginfrastructuur) bleek dat bij verschillende mogelijke snelheden van het verkeer op de E17 dit volgens de huidige ontwerpnormen zou leiden tot een directe ruimte-inname van SBZ-gebied (zie ook "Uitgangspunten bij het genereren van de alternatieven" op pag. 97). Voor SBZ-gebieden bestaat een strenge Europese regelgeving. Verder onderzoek is nodig om na te gaan wat in dit geval de mogelijkheden zijn. Bij de paragraaf "Waarom inrichtingsvarianten" (pagina 99) wordt ook vermeld dat combinaties van verschillende elementen uit de varianten in het verder verloop van het proces mogelijk blijven. In die zin kunnen optimalisaties, die naar dezelfde soort oplossingen streven, maar mogelijks in een andere dan de voorgestelde vorm, later nog altijd in het proces meegenomen kunnen worden.

Dit voorstel voor alternatief wordt gezien als een variant op de .1-reeks uit de AON, waar groene lokale ontsluitingsweg overeenkomt met de voorgestelde lus. De inrichting van deze lokale ontsluitingsweg (gelijkvloers of ongelijkvloerse aansluitingen voor UZ Gent, de B401 en de N9) wordt pas na de AON verder onderzocht.

De voorgestelde variant gaat uit van een verknoping tussen E17 en R4 binnen de huidige contouren van de bestaande verkeerswisselaar. In het genereren van de alternatieven (zie pagina 133 van de AON) is dit bekeken. Echter, op basis van de richtlijnen uit het VWI (Vademecum Weginfrastructuur) bleek dat bij verschillende mogelijke snelheden van het verkeer op de E17 dit volgens de huidige ontwerpnormen zou leiden tot een directe ruimte-inname van SBZ-gebied (zie ook "Uitgangspunten bij het genereren van de alternatieven" op pag. 97). Voor SBZ-gebieden bestaat een strenge Europese regelgeving. Verder onderzoek is nodig om na te gaan wat in dat geval de mogelijkheden zijn. Bij de paragraaf "Waarom inrichtingsvarianten" (pagina 99) wordt ook vermeld dat combinaties van verschillende elementen uit de varianten in het verder verloop van het proces mogelijk blijven. In die zin kunnen optimalisaties, die naar dezelfde soort oplossingen streven maar mogelijk in andere vorm dan de voorgestelde vorm, later nog altijd in het proces meegenomen worden.

Inrichtingsvarianten ter hoogte van de zone E40 zullen verder onderzocht worden in het ontwerp onderzoek binnen het geïntegreerd onderzoek.

Het voorstel betreft een combinatie van de referentiesituatie met een deel renovatie en een deel nieuwbouw van een viaduct. Twee aspecten die sowieso al vervat zitten in de te onderzoeken alternatieven. Bij de inspraakreactie kan men zich wel de vraag stellen of het behoud van de bestaande pijlers naar levenscyclus toe zo interessant is.

Aanpassingen in de AON

Deze voorstellen geven geen aanleiding tot aanpassingen aan de AON.

Voorstellen met betrekking tot tunnelvarianten

1. Er wordt voorgesteld een aanpassing door te voeren aan locatiealternatief E17. De suggestie is om de R4 te laten zoals hij is en om op het tracé van de E17 een tunnel te voorzien op 2 niveaus. Het ene niveau begint in Destelbergen en loopt door tot Zwijnaarde (doorgaand verkeer op de E17). Het 2de niveau begint ook in Destelbergen en komt boven voor het knooppunt van Zwijnaarde, om de uitwisseling te verzorgen met de E40. In Zwijnaarde hou je bovengronds enkel de uitwisseling over van Kortrijk naar de E40. De inspreker vermoed dat richting de kust en richting Brussel telkens maar 1 rijvak nodig is. Er wordt verwezen naar een gelijkaardige situatie in Maastricht
2. Er worden een aantal voorstellen gedaan in het kader van een lange tunnel:
 - Er wordt voorgesteld om de tunnels ter hoogte van de Damvallei zo ver mogelijk oostelijk te laten doorlopen, zodat dit natuurgebied hersteld kan worden.
 - Er wordt een aantal keer voorgesteld om de tunnelvarianten uit te breiden, tot ten zuiden van Zwijnaarde. Men suggereert om de tunnelmond pas te voorzien midden tussen de bocht van de E17 (Heerweg Zuid Brug) en het knooppunt De Pinte of zo dicht mogelijk bij het knooppunt met de N60 bij De Pinte. Momenteel hebben inwoners hier al last van geluidshinder. Een lange tunnel zou dit kunnen oplossen. Bovendien vreest men dat de tunnels die nu voorzien worden geluidshinder en vervuiling enkel erger zullen maken, dit omdat de indicatieve tunnelmonden gesitueerd zijn in dichtbevolkt gebied.
 - Er wordt gesteld dat in de AON de tunnelmonden nu aangeduid zijn als indicatieve plaatsen. De locatie van de tunnelmonden kan echter zorgen voor een groot verschil in de afweging ten opzichte van de projectdoelstellingen. Dit zeker wat betreft landschap en ruimte. Daarom pleit men ervoor om telkens een tunnelalternatief toe te voegen waarbij:
 - a. Enerzijds de tunnelmond ter hoogte van Zwijnaarde die start op de grens met de gemeente De Pinte. Dit moet toelaten om de kosten en baten van dit scenario voor de groenpool Parkbos en Zwijnaarde dorp eveneens te onderzoeken.
 - b. Anderzijds, de tunnelmond ter hoogte van Destelbergen die start voorbij de verkeerswisselaar met de R4 (meer oostelijk), hetgeen een immense verbetering van de historische Scheldevallei kan impliceren, en op die manier zowel de Damvallei als natuurlijke winterbedding van de Schelde terug met de rivier te verbinden.
 - c. Deze scenario's niet onderzoeken zou volgens de insprekers een grote gemiste kans zijn voor de Scheldevallei, van Zwijnaarde tot Destelbergen.

3. Keuze van de tunnel en/ of de bestaande viaduct vervangen door een stalen brug, zal beslist worden in functie van de beschikbare en haalbare financieringsvormen en op basis van de verschillende drukingsgroepen en hun gewicht (referentie Oosterweel). Als men nu kiest voor de tunnel versie, moet deze niet doorlopen tot het knooppunt in Destelbergen. Het beste en enige economisch te verantwoorden tracé is de tunnel te laten boven komen waar het bestaande viaduct nu overgaat in een opgehoogde berm. Op deze manier wordt een diepe kruising van de oude schelde arm vermeden en creëert men ook geen negatieve impact op het volledige tracé qua diepteligging. Omdat het tracé vanaf dit punt zich in de Gentbrugse Scheldemeersen situeert is de impact naar de leefkwaliteit van de omwonenden nihil. Er is alleen een impact naar de natuurelementen in deze zone, die moeten gekwantificeerd worden, en beslist worden of de meerprijs opweegt tegen het laten her-samensmelten van de doorsneden gebieden, met het oog op een herstel van het waterzieke gebied. Hetzelfde is van toepassing op de Damvallei. Alhoewel dit gebied zich situeert rond de wisselaar en verbeterd is door verschillende ingrepen die gebeurd zijn bij de aanleg van de wisselaar. Als men het aansluitingspunt van de tunnel ter hoogte van de wisselaar in Zwijnaarde onderzoekt, moet men stellen dat de wisselaar te allen tijde moet behouden blijven. Een serieus probleem is de kruising van de Schelde ter hoogte van Ledeberg. Op dit punt is het maaiveld verschil ten opzichte van het waterniveau van de Schelde ongeveer 7 à 8 m. Dit betekent dat de tunnel extra diepte krijgt, om ongeveer 450 m verder boven te komen ter hoogte van het UZ Ziekhuis. Het is logisch om ook enkele afritten die vandaag in gebruik zijn te herschikken of te supprimeren via lokale betere wegeninfrastructuur.

Reactie op de opmerkingen

De inspraakreactie beschrijft een alternatief dat mogelijks een combinatie-alternatief kan zijn vanuit de alternatieven zoals opgenomen in de AON.

Zoals beschreven bij de "potenties en aandachtspunten bij de inrichtingsvarianten" (pagina 101 en volgende) zal de inplanting van de tunnelmonden en eventuele impact op ecohydrologie verder bestudeerd worden. Bij de paragraaf "Waarom inrichtingsvarianten" (pagina 99) wordt ook vermeld dat combinaties van verschillende elementen uit de varianten in het verder verloop van het proces mogelijk blijven.

De inspraakreactie sluit nauw aan bij de "potenties en aandachtspunten bij de inrichtingsvarianten" (pagina 101 en volgende) zoals bv. over de inplanting van de tunnelmonden (en tunnels in het algemeen), eventuele impact op ecohydrologie en andere randvoorwaarden.

Aanpassingen in de AON

In de AON zal waar nodig verduidelijkt worden dat met de indicatieve ligging van de tunnelmonden een eerste inschatting bedoeld wordt van de ligging van de tunnelmonden.

Voorstellen voor bijkomende projectelementen

1. Er wordt een voorstel ingediend om hoogkwalitatieve **geluidsschermen** te plaatsen op geluidshinder in Merelbeke te beperken. Ook geven insprekers aan dat men graag geluidsschermen geplaatst ziet op de R4 ter hoogte van afrit 4 (Destelbergen-Centrum). Enkele insprekers stellen voor om overal in het project standaard geluidsschermen te plaatsen, ook ter hoogte van de natuurgebieden en ook al zijn er geen directe omwonenden. Dit bovendien vooraleer aan dit project te beginnen, de geluidsschermen worden dus gezien als een quickwin. Er wordt gevraagd om in dit project gelijktijdig de bestaande geluidsoverlast in Zwijnaarde aan te pakken.
2. Er wordt voorgesteld om **bijkomende voorzieningen voor vrachtwagens** te voorzien. Het gaat bijvoorbeeld om een slaap- en rustpark, een tankplaats, winkels, sanitaire voorzieningen en ruimte voor ontspanning

Reactie op de opmerkingen

Geluidsschermen: De effecten van de alternatieven zullen in het verdere gedetailleerd geïntegreerd onderzoek bepaald worden. Deze effecten zullen bovendien in rekening gebracht worden bij de finale keuze van het voorkeursalternatief. Het MER zal milderende maatregelen voorstellen voor locaties waar zich negatieve effecten voordoen. In de AON staat via tijdsperspectief (pagina 81 e.v.) beschreven hoe met mogelijke quickwins kan omgegaan worden in ons proces.

Vrachtwagenvoorzieningen: In het kader van bijkomende voorzieningen voor vrachtwagens zal eerst bekeken moeten worden of deze problematiek oplosbaar is binnen dit project, of dat dit een problematiek is op hogere schaal. Het ontwerpend onderzoek kan hier een tool voor zijn.

Aanpassingen in de AON

Deze inspraakreacties zorgen niet voor aanpassingen in de AON.

Voorstellen voor quick wins

1. Er worden een aantal voorstellen gedaan in het kader van snelheidsregimes:
 - I. Er wordt voorgesteld om de snelheid op de R4 en de E17 binnen de Gentse agglomeratie te verlagen naar 70 km/u, naar het voorbeeld van de agglomeratie in Rijsel (Fr). Men stelt dat dit type regulerende maatregelen zorgen voor vlotter, regelmatig en efficiënter verkeer dat minder vervuילend is.
 - II. Men stelt voor om Standaard een snelheidsbeperking van 90 of 100km/u te voorzien over de hele ring rond Gent. Dit zorgt voor eenvoudiger en veiliger uit- en invoegen, mits zuivere op- en afritten.
 - III. Er wordt gevraagd om de maximumsnelheid in het volledige projectgebied (traject E17-R4 rond Gent) te beperken tot 90 km/u en dit door middel van trajectcontrole te handhaven. Deze eenvoudige ingreep zou volgens insprekers direct resulteren in een reductie van geluid en uitstoot van vervuilende stoffen in de Gentbrugse Meersen én de Damvallei en zou een positieve impact hebben op de leefkwaliteit van omwonenden. Deze maatregel vergt volgens de insprekers geen bijkomende studies en dient niet te wachten op de uitkomst van het complex project.
2. Er wordt voorgesteld om de verlichting enkel centraal te voorzien en 's nachts te dimmen, waarbij enkel de op- en afritten nog worden verlicht.
3. Er wordt een pleidooi gevoerd om als quickwin ter hoogte van de Tuinbouwschool in Melle een mobiliteitshub te voorzien. Hier zouden openbaar vervoer, parking, fiets(verhuur), deelwagens... samen komen.
4. Er wordt voorgesteld om als quickwin nu al functionele en veilige fietsverbindingen te voorzien. Een voorstel is onder meer om een fiets-as te realiseren vanaf de Ringvaart tot aan Ledeberg/Gentbrugge. Verschillende fietsstraten zouden op deze as kunnen aantakken.

Reactie op de opmerkingen

1. Het aantal te voorziene rijstroken wordt bepaald met behulp van doorrekeningen met het regionaal verkeersmodel. We vertrekken maximaal vanuit het principe van een uitgezuiverd, hiërarchisch verkeersnetwerk. De te hanteren snelheidsregimes worden afgestemd met alle relevante wegbeheerders. Hierbij is het belangrijk om op te merken dat de problematiek van de snelheidsregimes losstaat van (de keuzes te maken binnen) het complex project. Het standpunt van lokale besturen is hierin gekend. Zo wordt onder meer gepleit voor een snelheidsverlaging op de R4 en voor geen snelheidswinst op de R4 ten opzichte van andere tracés.
2. Openbare verlichting moet voldoen aan de richtlijnen die zijn opgenomen in de "Lichtvisie Vlaamse Autosnelwegen en Gewestwegen" van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Concreet is het voor snelwegen zo dat het licht uit gaat als het kan, en 's nachts aan blijft als het moet voor de verkeersveiligheid.

3. In het geïntegreerd onderzoek zal voor elk alternatief de mogelijkheden onderzocht worden hoe een duurzame modal shift ondersteund kan worden. Ook het faciliteren van combimobiliteit met hoppinpunten en P+R's zal daarbij aan bod komen.
4. Er wordt akte genomen van dit voorstel voor een quick win. Dit zou eventueel als milderende maatregel geïmplementeerd kunnen worden en is zeker de discussie waard binnen dit project. Hoe specifiek met mogelijke quick wins omgegaan wordt in ons proces, staat beschreven in de AON: via tijdsperspectief (pagina 81 e.v.).

Aanpassingen in de AON

Deze inspraakreacties en adviezen zorgen niet voor aanpassingen in de AON

Voorstellen in het kader van verkeershiërarchie

Er worden enkele voorstellen gemaakt van alternatieven, waarbij kan afgeweken worden van het algemeen principe van de hiërarchie. Het gaat onder andere over alternatieven die parallelbanen vermijden (1.1 en 1.3), alternatieven met een vereenvoudigde antenne, opmerkingen over de aansluitingen in Zwijnaarde en het belang van dit knooppunt en opmerkingen over asymmetrische aansluitingen. Ten slotte worden ook enkele suggesties en voorstellen meegegeven over de spoorwegen in dit gebied.

Reactie op de opmerkingen

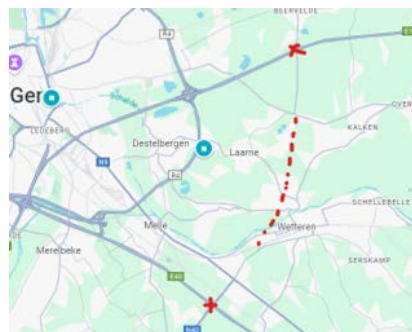
De theoretische toepassing van de principes van de wegencategorisering in de AON dient als basisuitgangspunt om tot evenwaardige locatiealternatieven te komen. In het geïntegreerd onderzoek kunnen we, o.a. afhankelijk van de resultaten van de doorrekening van de locatiealternatieven met het regionaal verkeersmodel, naar een meer pragmatische interpretatie van deze principes evolueren om tot optimalisaties van de locatiealternatieven te komen. Als hiërarchisch verknoepen in sommige gevallen niet wenselijk of haalbaar is, kunnen er met andere woorden, mits een duidelijke onderbouwing, eventuele afwijkingen voorzien worden. Dit is ook zo opgenomen in de AON (p87, 'Belang van het mobiliteitssysteem'). De in deze inspraakreactie uitgewerkte voorstellen zijn daarbij interessante denkpistes die we in ons onderzoek verder zullen meenemen. De voorstellen kunnen input zijn voor combinatiealternatieven, gebaseerd op de alternatieven uit de AON. Het maken van combinaties van verschillende elementen uit deze voorstellen en de varianten blijft mogelijk, ook in het verdere verloop van het proces. De voorstellen worden dus mee opgenomen in het verder onderzoek. Ook de aansluitingen tussen Europese en Vlaamse hoofdweg ter hoogte van knooppunt Zwijnaarde zullen in het geïntegreerd onderzoek verder worden onderzocht en niet nu al worden uitgesloten. Wat betreft het voorstel voor de railcorridor: er vonden in de onderzoeksfase al gesprekken plaats met Infrabel waarbij de capaciteitsproblemen op het spoor tussen Gent Sint-Pieters en Gent Dampoort aan bod kwamen.

Aanpassingen in de AON

In de geactualiseerde AON zal worden aangegeven dan ingesproken voorstellen aanleiding kunnen geven tot combinatiealternatieven, op die manier worden de voorstellen mee opgenomen in het verdere onderzoek.

Voorstellen in het kader van mobiliteit

1. Er wordt voorgesteld om een globaal mobiliteitsplan te ontwikkelen voor vracht- en personenvervoer. Dit met een hogere waardering voor het openbaar vervoer, voor vervoer via water, voor fietsvervoer... Bijkomend vraagt men waarom niet gezocht is naar specifieke alternatieven voor vrachtverkeer, die ervoor zorgen dat vrachtverkeer efficiënter en milieuvriendelijker georganiseerd kunnen worden. Men verwijst onder meer naar binnenvaart, spoorverbindingen...
2. Er wordt voorgesteld om langs de R4 en langs de E17 in het projectgebied een extra rijstrook aan te leggen. Dit moet files verminderen.
3. Er wordt voorgesteld om het aantal rijstroken constant te houden, met zuivere op- en afritten en snelheidsbeperkingen. Op die manier kan ontstaan een eenvoudiger, veiliger mobiliteitssysteem.
4. Er wordt voorgesteld om het op- en afrittencomplex van Laarne/Heusden naar Wetteren te verschuiven. De redenering is dat zo industrieterrein Stookte rechtstreeks bereikbaar is en dat dit de verkeerslast van vrachtverkeer vermindert.
5. Er wordt voorgesteld om in scenario 3.3B een extra deel weg ondergronds te brengen. Bijkomend wensen insprekers dat in dit alternatief een op- en afrit voorzien wordt ter hoogte van Melle en Heusden.
6. Er wordt voorgesteld om onder het bestaande E17-viaduct de ruimte van de busstelplaats aan te wenden voor de uitbreiding van de P+R-parkeerplaatsen. Ook de capaciteit van de P+R-plaatsen ter hoogte van de Arsenalsite zouden moeten worden uitgebreid. Daarnaast wordt een suggestie gegeven voor de herlokalisatie van het treinstation van Gentbrugge. Er wordt verwezen naar het masterplan van sportsite Driebeek en naar de inzichten uit het onderzoek omtrent de Arsenalsite.
7. Er wordt een alternatief voorgesteld om de E17 via de N449-N417 met de E40 te verbinden in Wetteren. De inspreker geeft al aan dat dit alternatief echter praktisch onuitvoerbaar lijkt.



8. Er wordt voorgesteld om drie sites bijkomend te onderzoeken naar aantal auto's en gebruikers toe. Het gaat specifiek om Axxes in Merelbeke, de site rond het voetbalstadion van Gent en het Eiland Zwijnaarde.
9. Er wordt aangegeven dat de huidige R4, met 2 keer 2 rijstroken voldoende is. Enkel een verbreding voorzien tussen Melle en Merelbeke richting E40 Brussel zou al veel vertraging oplossen. Bovendien zou een voldoende grote rotonde aan de op- en afritten R4 ter hoogte van Laarne/Heusden het lokale verkeer op Eekhoek-Laarnebaan veel vlotter maken met minder milieulast en meer tijdswinst tot gevolg.
10. Er wordt voorgesteld om op de zuidelijke R4 een permanente afrit te voorzien naar Merelbeke, via Plataan. Op die manier moet niet al het verkeer van de zuidelijke R4 (en E40) via de Guldensporenlaan naar de Hundelgemsesteenweg.
11. Er komt een suggestie om te onderzoeken of naast de nieuwe hoofdstructuren parallelwegen kunnen worden voorzien die het lokale verkeer verzamelen en toeleiden naar de (overblijvende) op- en afritten. Hierdoor kunnen de dorpskernen gespaard blijven van veel bijkomend verkeer. Als voorbeeld wordt verwezen naar de E34/N49 tussen Antwerpen en de kust (parallelweg Vrasene - Kemzeke).
12. Een goed principe is dat het nationaal en internationaal verkeer in de tunnel wordt afgeleid en bestemmingsverkeer bovengronds komt.

Reactie op deze voorstellen

1. In december 2023 werd het regionaal mobiliteitsplan (RMP) voor de vervoerregio Gent goedgekeurd. Dit plan legt de toekomstvisie op lange termijn vast voor heel de vervoerregio. Een van de speerpunten uit het plan is het realiseren van een modal shift naar een aandeel duurzame modi van minstens 50% voor personenvervoer en een aandeel spoor- en binnenvaart van 30% voor vrachtvervoer. Het plan bevat een uitgebreid pakket van oplossingsrichtingen en acties om deze modal shift te realiseren. Het vraagstuk rond de modal shift voor vrachtverkeer is zeer belangrijk, maar overstijgt de schaal van dit Complex Project en wordt behandeld in tal van andere studies en plannen, bv. het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent en het Project Seine-Schelde. In het RMP is aandacht voor het complex project Viaduct Gentbrugge als apart traject dat zou kunnen leiden tot bijsturing van de wegencategorisering op hoger niveau. Door de betrokkenheid van dezelfde overheidsinstanties, kan de koppeling tussen het RMP en dit project gegarandeerd worden. Het voorkeursscenario van het complex project kan leiden tot een bijsturing van de wegencategorisering op hoger niveau die gevalideerd wordt in een actualisatie van het RMP. Het complex project reduceren tot het verhogen van de wegcapaciteit op de R4 en de E17 om congestie te verminderen zou onvoldoende tegemoetkomen aan de verschillende projectdoelstellingen en ambities.

Wetenschappelijk onderzoek heeft bovendien aangetoond dat het louter vraagvolgend verhogen van de wegcapaciteit geen structurele of duurzame oplossing is voor congestie.

2. In functie van projectdoelstelling 'continuïteit van doorstroming op Europees en Vlaams niveau' volgt de eerste indicatie van het aantal te voorziene rijstroken op het hoofdwegennet uit doorrekeningen met behulp van regionaal verkeersmodel. We vertrekken maximaal vanuit het principe van een uitgezuiverd, hiërarchisch verkeersnetwerk. De te hanteren snelheidsregimes worden afgestemd met alle relevante wegbeheerders. In interactie eventuele ruimte-implicaties van het benodigde aantal rijstroken en infrastructurele mogelijkheden kan het aantal rijstroken uiteraard nog bijgestuurd worden tijdens het geïntegreerd onderzoek
3. Het verschuiven van deze op- en afrit met het oog op de ontsluiting van het bedrijventerrein in Wetteren-Ede is op dit moment nog niet voorzien in de verschillende alternatieven, maar kan in het uitgebreide geïntegreerd onderzoek aan bod komen als blijkt dat de effecten bijdragen tot het bereiken van de verschillende projectdoelstellingen.
4. Het wensbeeld dat wordt beschreven (i.e. een lange ondertunneling van de E17 zoals in de 3-reeks, zonder (bovengronds) Vlaamse hoofdweg op het tracé van de E17, maar met op- en afrit(ten) Melle en Heusden) komt het meest overeen met het locatiealternatief 3.1. De (bovengrondse) weg die in dit alternatief nog op het tracé van de E17 loopt is geen Vlaamse hoofdweg maar een lokale ontsluitingsweg. Ook deze lokale ontsluitingsweg schrappen zou betekenen dat er geen ontsluiting meer zou zijn van de bestaande op- en afritten Gentbrugge, B401 en UZ Gent naar het hogere wegennet en werd daarom niet voorgesteld. Een leefbare inrichting met aangepast snelheidsregime en oversteekmogelijkheden zal in het geïntegreerd onderzoek verder onderzocht worden.
5. In het geïntegreerd onderzoek zal voor elk alternatief de mogelijkheden onderzocht worden hoe een duurzame modal shift ondersteund kan worden. Ook het faciliteren van combimobiliteit met hoppinpunten en P+R's zal daarbij aan bod komen. De wenselijkheid van (de uitbreiding van) de P+R ter hoogte van de huidige op- en afrit Gentbrugge hangt samen met het al dan niet behouden van deze op- en afrit in de verschillende locatiealternatieven. De toekomst van de P+R Arsenaal in relatie tot de eventuele verplaatsing van het station Gentbrugge wordt parallel onderzocht in het kader van het masterplan voor de Arsenaalsite.
6. Zoals de inspreker al aangeeft, is dit alternatief niet kansrijk. Het situeert zich ter hoogte van een reservatiestrook die reeds geschraapt is. Bij de gewestplanwijziging werd de reservatiestrook richting E17 ten noorden van de Schelde namelijk afgeschaft. Bovendien voldoet dit alternatief niet aan de vier projectdoelstellingen.
7. In het geïntegreerd onderzoek worden voor elk alternatief de mogelijkheden onderzocht om een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk en een performant openbaar vervoernetwerk uit te werken om een duurzame modal shift te

ondersteunen. Ook het faciliteren van combimobiliteit met hoppinpunten en P+R's zal daarbij aan bod komen. Het is niet de bedoeling om binnen dit Complex project het mobiliteitsprofiel en de potentiële modal shift voor individuele bedrijven of bedrijventerreinen binnen het projectgebied te onderzoeken. Stad Gent neemt al initiatieven en voert reeds onderzoek uit om de autoafhankelijkheid van bedrijven en instellingen in de Zuidelijke Mozaïek te verbeteren. In het geïntegreerd onderzoek zal verder onderzocht worden welke infrastructurele ingrepen er precies nodig en wenselijk zijn om de wegvakken, knooppunten en op- en afritten van het hoofdwegennet in het projectgebied optimaal te laten functioneren.

8. Deze suggestie kan verder meegenomen worden in het geïntegreerd onderzoek.
9. Er zal pas in het geïntegreerd onderzoek gekeken worden naar eventuele optimalisaties van het lokaal wegennet, en dit steeds op maat.
10. Dat is inderdaad het principe van de alternatieven uit de 3-reeks. Maar ook in de andere alternatieven wordt gestreefd naar een uitgepuurd gemotoriseerd verkeerssysteem, wat onder meer betekent dat doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer maximaal van elkaar wordt gescheiden.

Aanpassingen in de AON

Deze inspraakreacties vragen geen aanpassingen aan de AON.

Voorstellen voor aanpassingen aan bestaande scenario's

- | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none">1. Er wordt gesteld dat scenario 1.3 geschikt is, maar mits een extra antenne. Zonder een antenne voor de oost-maas lijkt dit geen aanvaardbaar scenario en een verslechtering van de huidige situatie. Een antenne is bijvoorbeeld mogelijk op het R4 tracé, al dan niet uitgevoerd in een insleuving en/of met geluidsdammen. |
| <ol style="list-style-type: none">2. Bij scenario 2.1 stelt men zich de vraag of dit scenario een voldoende oplossing is. Men geeft aan dat veel zal afhangen van de inrichting. De keuze om de R4 binnenzijde of buitenzijde E17 te leggen, kan lokaal een groot verschil maken. Het ruimtebeslag kan ook groot zijn als beide structuren bovengronds liggen. Ook in dit alternatief is een aantakking nodig aan de N438 om de ontsluiting van Wetteren naar de E17 aanvaardbare omrijafstanden te geven. Bij variant 2.1A lijkt een tunnel onder de Schelde haalbaarder dan over de bestaande wegen langs de Schelde te gaan waar veel lokaal bestemmingsverkeer aanwezig is. De dubbele tunnel in 2.1B kan zeker werken, maar heeft een kostprijs. Ook de locatie van de tunnelmond en de aansluiting op R4 Destelbergen en E17 Beervelde vergt verder onderzoek om de milieu-impact zoveel mogelijk te beperken. Bij variant 2.1B speelt de vraag in welke mate de oversteekbaarheid van de Schelde de inzet van Vlaamse infrastructuur vereist - waardoor lokaal en Vlaams niveau vermengd geraken. |

3. Over scenario 2.2 wordt gezegd dat dit een coherent voorstel is, mits er een antenne wordt voorzien naar de R4-Destelbergen uitwisselzone. Zonder antenne wordt oost-maas tot aan de ingeklapte R4 doorgetrokken en zal het verkeer op lokale wegen enkel toenemen. In inrichtingsvariant 2.2B is er geen uitwisseling R4/E4O en Laarnebaan (noch een alternatief hiervoor), maar komt de tunnelmond wel exact uit in een gebied met waardevolle natuur (Meerskant, Katteneie). Dit moet vermeden worden. Dit scenario lijkt enkel werkbaar mits maasverkleining gefaciliteerd kan worden zonder doorgaand maasverkeer.

4. Een advies geeft feedback op de scenario's. Er wordt aangegeven dat er geen specifieke voorkeur is voor de drie opties voor de Europese hoofdweg. Dit mits er een oplossing komt voor geluidshinder en een bijkomende antenne tot de omgeving van de oprit Laarne-Heusden, of iets zuidelijker (ter hoogte van de N438). Ook wat betreft opties voor de Vlaamse hoofdweg zijn er volgens het advies geen mogelijkheden die zeker niet kunnen. Er geldt echter dat ook hier omwille van de maas er in bepaalde gevallen een bijkomende antenne nodig is die in de zone N438/huidige oprit Laarnebaan aansluiting op het hogere wegennet mogelijk maakt. Het advies besluit dat er locatiealternatieven zijn die zonder meer kunnen, alternatieven die niet aanvaardbaar zijn en alternatieven die kunnen mits randvoorwaarden. Zonder tegemoetkomingen lijkt het niet zinvol verdere varianten te bestuderen. Er worden voor elk alternatief een aantal suggesties gegeven, zowel naar verkeerssysteem als naar inrichting toe. Ook worden een aantal elementen meegegeven waar rekening mee gehouden moet worden in het onderzoek, zoals bebouwing en natuurzones.

Reactie op de opmerkingen

Verder onderzoek is nodig om na te gaan wat in dit geval de mogelijkheden zijn. Bij de paragraaf "Waarom inrichtingsvarianten" (pagina 99) wordt vermeld dat combinaties van verschillende elementen uit de varianten in het verder verloop van het proces mogelijk blijven. In die zin kunnen optimalisaties, die naar dezelfde soort oplossingen streven, maar mogelijks in een andere dan de voorgestelde vorm, later nog altijd in het proces meegenomen kunnen worden. Pas in het geïntegreerd onderzoek zal gekeken worden naar eventuele optimalisaties van het lokaal wegennet, en dit steeds op maat.

In het ontwerp onderzoek wordt verder bekeken wat de inrichtingsmogelijkheden zijn van de verschillende locatiealternatieven. Van de eerste indicatieve inrichtingsvarianten zal in de quickscan ook het bijkomend ruimtebeslag en de impact op verschillende bestemmingen bepaald worden. Daarnaast zijn in de quickscan voor het thema kost een aantal criteria uitgewerkt die een eerste inschatting moeten geven van de kostprijs van de verschillende alternatieven. In alternatief 2.1 verandert de ontsluiting van Wetteren niet ten opzichte van de huidige toestand. Pas in het geïntegreerd onderzoek zal gekeken worden naar eventuele optimalisaties van het lokaal wegennet. Het klopt dat de tunnelmonden op die moment nog indicatief zijn ingetekend. Dit betekent dat het gaat om een eerste inschatting van de locatie van

de ligging van tunnelmond, maar dat verder onderzoek (bijvoorbeeld op vlak van geluidsimpact, luchtvervuiling...) nodig is om de situering van de tunnelmonden te optimaliseren.

Zoals in punt 1 wordt aangegeven, blijven combinaties van verschillende elementen uit de varianten in het verder verloop van het proces mogelijk. Daarnaast zijn de liggingen tunnelmonden op dit moment indicatief, of dus een eerste inschatting. Ook deze zullen nog verfijnd worden op basis van geïntegreerd onderzoek.

De keuze van het uiteindelijke alternatief zal niet gebeuren op basis van ingesproken voorkeuren uit reacties of adviezen. Op basis van zowel onderzoek en integrale afweging als op basis van participatie zal uiteindelijk een voorkeursalternatief bekomen worden. Dit wordt verder geduid in het hoofdstuk 'Voorkeuren' van deze overwegingsnota. Optimalisaties van de alternatieven blijft mogelijk in het verdere proces, zoals wordt vermeld in de paragraaf "Waarom inrichtingsvarianten" (pagina 99). In die zin kunnen optimalisaties, die naar dezelfde soort oplossingen streven, maar mogelijks in een andere dan de voorgestelde vorm, later nog altijd in het proces meegenomen kunnen worden.

Aanpassingen in de AON

Deze inspraakreacties en adviezen zorgen niet voor aanpassingen aan de AON.

Strategisch MER

Algemeen

1. Er wordt gevraagd om bij het geïntegreerde effectenonderzoek ook de ruimtelijke en milieugerelateerde effecten te onderzoeken van de fasering en de faseringalternatieven van de locatie- en inrichtingsalternatieven.
2. Men gaat te licht voorbij aan de essentiële connectie van de E40 met de E17 (in alle richtingen). In verschillende scenario's is de wissel deels of geheel geschrapt. Is zoiets wel doordacht? Wat is de (milieu- lawaai,- energie-, uitstoot-, ...) impact op het verkeer dat moet omrijden door dergelijke beslissingen?
3. Projectdoelstellingen moeten verbonden worden met een strak en haalbaar tijds kader. Er wordt opnieuw verwezen naar langdurige en permanente monitoring (voor, tijdens en na de werken).
4. Bij de trechtering van de alternatieven vraagt VMM de beoordeling in een ruimer studiegebied dan de directe omgeving van de R4 en E17 te evalueren. De omliggende lokale hoofdwegen dienen ten gevolge van aanzuigeffect en rerouting mede beoordeeld te worden. Luchtkwaliteit wordt in de trechtering als onderdeel van leefkwaliteit meegenomen. VMM vraagt om voldoende gewicht aan de peiler 'leefkwaliteit' in het totaalonderzoek toe te kennen zodat er een evenwichtige beoordeling gebeurt tussen mobiliteitseffecten en milieueffecten.
5. Op diverse kaarten ontbreekt Laarne, bijvoorbeeld bij fietsroutes. Er wordt gevraagd om systematisch de kaarten na te gaan op volledigheid, zodat met correcte startgegevens wordt gewerkt. Men vraagt dat criteria zoals omrijfactor, reistijd, winst- en verliestijden in de HB matrix ook voor het buitengebied met relevante routes rekening houdt. Men vraagt dat onderliggende wegennet en het hoofdwegennet niet op dezelfde criteria wordt beoordeeld.

6. Voor leefbaarheid worden PAE meerdere keren na elkaar als criterium gebruikt, vervolgens wordt een weging toegepast met inwonersaantal om vervolgens 3x te aggregeren (zie bv p.223). Enkel die eindresultaten worden als relevant weerhouden. Men vraagt dat er ook wordt gekeken naar effecten op sectorniveau, naast de geaggregeerde waarde. Herhaaldelijk wordt gesteld dat capaciteitsreductie zorgt voor een modal shift. Dit is echter herhaaldelijk in de wetenschappelijke literatuur onderzocht, en niet correct gebleken. Het zorgt wel voor 'evaporatie' van verkeer: mensen mijden de plaats. Met soms zware economische gevolgen, wat vervolgens weer gevolgen heeft voor leefkwaliteit en stadsvlucht. De enige duidelijke correlatie is bewonersparkeren duur maken. Bezoekersparkeren duur maken heeft opnieuw evaporatie van verkeer als gevolg. Men vraagt daarom om ofwel de stelling wetenschappelijk te onderbouwen, ofwel deze assumptie te schrappen. Doel is niet om stadsvlucht naar het buitengebied te veroorzaken! Daar staat tegenover dat opportuniteiten voor het openbaar vervoer, ook op nieuwe locaties, zeker het onderzoeken waard is. Alleen lijkt dat niet binnen de scope van dit project te zitten, en is het een kwestie van gekende opportuniteiten om mee te nemen in de scenariovarianten. Mogelijk is het een kwestie van formuleren, maar PAE-volumes zijn op zich neutraal. Vraag is waar stijgingen gewenst zijn (en worden die dan waargenomen?) en waar dalingen gewenst zijn (en worden die dan waargenomen?). In de visievorming wordt herhaaldelijk gewezen op de <10km afstanden (regionaal stadsmodel) en de >40 km zone (EU TEN-T netwerk). Wat ontbreekt is een gedegen visie op de tussenliggende afstanden, die nu net problematisch zijn voor het onderliggende net. Dit verkeer wordt verkeerdelijk 'sluipverkeer' genoemd, maar is wel problematisch op sommige plaatsen. We vragen een duidelijke visie op verkeer in de range 10-40 km. Waar moet dat op de vier netwerkniveaus, EU / VL / regionaal net / buitengebied net, situeren? Zie ook onze vraag rond HB-matrixen die hier rekening mee houden! Dit is van groot belang indien Gent wenst verder te knijpen op de C-waarden, waardoor de druk op het buitengebied netwerk zal toenemen in sommige varianten met grote maaswijdte. We stellen ons vragen bij de effectentabel die wordt voorgesteld. We vragen dat de effectentabel wordt bijgesteld als volgt: (zie bijlage voor tabel)
7. VMM benadrukt om in het strategisch MER de gestelde onderzoeksvragen duidelijk en helder te beantwoorden in de beoordeling. De onderzoeksvragen komen tegemoet aan de bezorgdheden knelpunten die eerder in het proces werden gesteld.

Reactie op de opmerkingen

1. Het opnemen van de aanlegfase in de quickscan is niet gebruikelijk. Op dat moment is er namelijk nog niet voldoende zicht op kost, mogelijk innames van fasering, etc. De permanente impact kan wel nu al opgenomen worden. Naar fasering toe zou in de quickscan voor het criterium kost een worst case inschatting gemaakt kunnen worden, waaraan een onzekerheidspercentage wordt toegevoegd.

2. In alle locatie-alternatieven is er steeds rekening gehouden met de essentiële connecties van de E40 met de E17 (in alle richtingen). Die connectie ligt in de verschillende reeksen inderdaad niet altijd op dezelfde/huidige locatie in Zwijnaarde, maar is wél steeds aanwezig. Zie beschrijving pagina 89 in AON: in de 1-reeks ligt die gewoon in Zwijnaarde, in de 2-reeks is als het ware uitgerokken over de knooppunten Zwijnaarde en Merelbeke en in de 3-reeks wordt de uitwisseling deels in knooppunt Zwijnaarde en deels in knooppunt Merelbeke voorzien. In de fase van de quickscan wordt binnen thema mobiliteit een eerste keer het criterium verkeersafwikkeling/doorstroming beoordeeld door inzicht te verschaffen in wijzigingen van reistijden en congestie. In het strategisch MER worden de locatiealternatieven vervolgens ook op vlak van lucht- en geluidemissies ten opzichte van de referentiesituatie vergeleken. Waar nodig worden daartoe ook milderende maatregelen voorgesteld.
3. Dit zal worden opgenomen als een aanbeveling in het strategisch MER. In het strategisch MER zullen in de mate van het mogelijke de effecten van de aanlegfase kwalitatief in beeld gebracht worden. Er wordt echter geen langdurig monitoringsplan opgesteld.
4. De afbakening van het studiegebied voor het milieuonderzoek is in principe verschillend voor elke milieudiscipline. Het omvat minstens het onderzoeksgebied van het complex project zelf en daarnaast ook het gebied waarbinnen zich significante effecten kunnen voordoen ten gevolge van het project. Dit wordt toegelicht in de AON, vanaf pagina 227 (§Het gedetailleerd geïntegreerd onderzoek, Strategische milieubeoordeling)
5. De kaarten in de AON zijn indicatief en (gezien hun schaal) onvermijdelijk onvolledig. De impact van de alternatieven op het fietsverkeer (wijzigingen kwaliteit van het fietsnetwerk - directheid) wordt onderzocht in discipline mobiliteit. Hetzelfde geldt trouwens voor het functioneren van het voetgangersnetwerk. Effecten op onderliggend wegennet en hoofdwegennet worden sowieso apart inzichtelijke gemaakt en beoordeeld. Aangezien het hier om een strategisch MER gaat wordt de rapportage in deze onderzoeksfase voorzien op het schaalniveau die zich daartoe het beste leent. De vraag naar een duidelijke visie op verkeer in de range 10-40 km is een opgave voor de lokale overheden (en/of vervoerregio) die verder voortvloeit uit de strategische visie rond "Verkeersluwe Mazon in een verbindend wegennet" beschreven in het Regionale Mobiliteitsplan Vervoerregio Gent. Er is geen reden om beoordelingstabel aan te passen; alle aspecten uit advies worden daarmee ondervangen.
6. De gestelde onderzoeksvragen zullen in de loopt van het proces zo duidelijk mogelijk beantwoord worden. Mogelijks komen niet alle vragen aan bod in het MER, maar kunnen ook vragen beantwoord worden binnen het ontwerpend onderzoek, mobiliteitsonderzoek...

Aanpassingen in de AON

Deze opmerkingen vragen geen aanpassingen in de AON.

Bodem

In verband met Hoofdstuk 2.6 Discipline bodem en grondwater uit Bijlage 3 - Milieubeoordelingsmethodiek strategisch MER wordt meegegeven dat de bodemverontreinigingsverkenner en de PFAS-verkenner in Databank Ondergrond Vlaanderen eveneens te raadplegen bronnen zijn.

Reactie op de opmerkingen

De bodemverontreinigingsverkenner en PFAS-verkenner zullen toegevoegd worden in de AON.

Aanpassingen in de AON

Dit wordt geüpdatet in §2.6 Discipline bodem en grondwater, in Bijlage 3 - Milieubeoordelingsmethodiek strategisch MER.

Geluid

1. Waarom wordt de (geluids)hinder van de E40 niet meegenomen in het verhaal?

2. Er wordt gevraagd om voor MER-discipline Geluid ook de normen van de WHO te hanteren. De beoordeling in de MER-discipline Mens-Gezondheid op basis van Gezondheidskundige Advieswaarden (GAW) strenger dan de Vlarem norm, wordt toegejuicht omdat die meer in de lijn liggen met de WHO-normen van 53dB(A)Lden en 45 dB(A) Lnight. Voor de beoordeling van geluidshinder bij de discipline Geluid wordt geadviseerd om op zijn minst diezelfde WHO-normen mee te bestuderen in het proces. Zo voorkomt men de aanleg van een snelweginfrastructuur die in de toekomst niet meer kan voldoen aan de toekomstige normen qua beheersing van het verkeerslawaai.

3. Moet het Vlaams Gewest de schadelijke effecten van omgevingslawaai in dit project ook berekenen? Men vraagt zich af of het Vlaams Gewest hier vanuit zijn wettelijke taak rond de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai niet genoodzaakt is om de schadelijke effecten te berekenen volgens de wettelijke norm die hoort bij de geluidsbelastingkaarten en bijhorende geluidsactieplannen voor wegverkeer. De inrichting van de Europese hoofdwegen van het Complex Project deel maakt hier immers deel van uit.

<p>4. Een rapport van de Wereld Gezondheidsorganisatie van 10 oktober 2018 toont aan dat na luchtvervuiling, omgevingsgeluid de grootste bedreiging vormt op de gezondheid van de mens. Langdurige blootstelling aan verkeerslawaai kan leiden tot stress, slaapstoornissen, verminderde cognitieve prestaties en tot een verhoogd risico op hart- en vaatziekten. Men verwacht dat voor de bewoners van de Meerskant zal constante geruis van verkeer op het nieuwe deel van de E17 een aanzienlijke impact zal hebben op de kwaliteit van leven en het algemeen welzijn. Uit eerdere dossiers blijkt dat voor de E17 op de huidige locatie soms omgekeerde redeneringen wordt toegepast voor de beoordeling van de geluidshinder. De hinder afkomstig van de E17 is de afgelopen jaren opmerkelijk gestegen en overschrijdt dagelijks de verstoringsdrempel voor mens en natuur. Ingrepen op de E17 zouden net als doelstelling moeten hebben om de totale hinder voor zoveel mogelijk omwonenden te minimaliseren. Voorliggende plannen brengen de E17 net dichter bij bewoning, men vreest dan ook een drastische verhoging van de verstoring voor de omwonenden in de Meerskant.</p>
<p>5. Er wordt gevraagd of al metingen werden uitgevoerd over geluidsoverlast in Zwijnaarde? Hoe zal de huidige geluidsoverlast verminderd worden?</p>
<p>6. De nieuwe aansluiting R4 / E17 ter hoogte van 'Meerskant' werd niet of op zijn minst onvolledig onderzocht met betrekking tot milderende geluidsmaatregelen. Een volledige ondertunneling van dit tracé is evenwel te overwegen tot en met de aansluiting met de huidige E17.</p>
<p>7. Het is belangrijk dat voor de werken en na de werken op vele plaatsen en op verschillende tijdstippen metingen gebeuren in verband met lawaaihinder en dit zowel binnen als buiten het onderzoeksgebied. Er moet vermeden worden dat bij ingrepen problemen zich gewoon verplaatsen.</p>
<p>8. Hoe wordt rekening gehouden met evolutie naar geluidsarme elektrische wagens?</p>
<p>9. Op p.25 wordt het volgende vermeld: "Als informatiebron wordt gebruik gemaakt van de geluidsbelastingkaarten (parameters Lden en Lnigt) voor weg- en spoorverkeer in Vlaanderen. De geluidskaarten werden aangemaakt op basis van modelberekeningen voor wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar en spoorwegen met meer dan 30.000 treinpassages per jaar. De verkeerscijfers waarmee de berekeningen werden uitgevoerd voor de opmaak van de geluidsbelastingkaarten betreffen het referentiejaar 2021. Bij wijze van voorbeeld wordt hieronder een uittreksel gegeven van de geluidsbelastingkaart Lden voor wegverkeer. De geluidsbelastingkaarten zullen ook gebruikt worden ter validatie van het geluidmodel dat opgemaakt wordt voor de referentiesituatie 2035." Hierbij worden volgende opmerkingen gemaakt:</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Er zijn reeds nieuwe strategische geluidsbelastingkaarten van agglomeratie Gent met referentiejaar 2021 door het College van burgemeester en schepenen goedgekeurd. Deze zijn nog niet gepubliceerd op Geopunt, maar kunnen normaal wel bij de administratie van de stad worden opgevraagd om duiding te geven bij de geluidssituatie van de bestaande toestand. • De strategische geluidsbelastingkaarten met referentiejaar 2021 werden uitgerekend met de rekenmethode zoals vermeld in bijlage II van RL 2002/49/EG. Dit is een andere rekenmethode dan SRMII die voor dit project wordt gehanteerd. Bijgevolg is een validatie van het geluidmodel dat voor dit project wordt opgemaakt niet mogelijk. • Voor de validatie van het geluidsmodel is het aangewezen dat er voor het geluidsmodel ook een berekening van de huidige situatie (2024) wordt uitgevoerd en dat er enkele continue geluidmetingen worden uitgevoerd waarmee dan de modelresultaten kunnen worden vergeleken.
<p>10. In het strategisch MER wil men voor de effectenbeoordeling qua geluid vertrekken vanuit de bestaande modelkaarten voor de geluidsbelasting van het wegverkeer. Vreemd genoeg tonen deze modelkaarten een veel lagere geluidsbelasting in de omgeving van het viaduct van Gentbrugge, terwijl dit een van de fundamentele aanleidingen vormt voor het opstarten van dit complex project. De geluidskaarten vertonen immers ook een duidelijke negatieve geluidsimpact op niveau van de gemeente Destelbergen (R4/E17). Het is aan te bevelen om een meer diepgaand onderzoek uit te voeren met gedetailleerde geluidsmetingen op het terrein langs alle segmenten van het complex project (E17 en R4). Op basis van exactere geluidsmetingen kan men een verbeterd inzicht krijgen op de actuele referentiebasis op vlak van geluid.</p>
<p>11. De kaart van figuur 56 toont dat geluid op het onderliggende wegennet letterlijk out of scope is. Dit is onaanvaardbaar. Men vraagt dat de scope van geluid wordt verruimd tot een relevante scope voor het project. Voor zeer stille gebieden is het aantal gehinderden weinig relevant - de impact op stilte is van een andere orde. Voor deze groene gebieden vragen we om een andere, relevante beoordelingsnorm zoals "hoeveel m² aan stil gebied komt erbij of gaat er verloren?" Er wordt nu standstill aangegeven bij 70 dB(A). Moet dit niet 60 dB(A) zijn? 70 dB(A) en meer is de huidige situatie. Het lijkt niet logisch om al deze kosten te doen, om even slecht te scoren als in de huidige situatie? Technisch is standstill inderdaad volgens de richtlijnen zo te bepalen, maar het lijkt wenselijk om een lagere waarde als wenswaarde naar voren te schuiven. Dit sluit aan bij de vraag om een principebeslissing over geluidsschermen. Het is niet helder of het model zelf in 2021 een update kreeg, dan wel enkel de inputwaarden, dan wel beide. Met andere woorden: hoe bruikbaar is het huidige model voor een project van deze omvang - zijn de basiselementen van het model zelf (niet de input) afdoende recent?</p>

Reactie op de opmerkingen

1. De geluidshinder van de E40 (binnen het studiegebied) wordt uiteraard WEL meegenomen in de analyse, op dezelfde wijze als die van de E17 of de R4.
2. In discipline geluid van het MER zal worden getoetst aan de wettelijke Vlare-normen voor geluid in open lucht (er bestaan geen aparte normen voor verkeersgeluid) en de MER-fiche geluid. Toetsing aan WHO-richtwaarden (dit zijn géén normen) gebeurt in discipline gezondheid.
3. Dit zal gebeuren in het MER zelf en in de MKBA.
4. Dit aspect maakt deel uit van de verdere studie. Bijkomende impact van geluid zal moeten gemilderd worden waar nodig.
5. Er werden op dit moment nog nergens geluidsmetingen uitgevoerd door het studieteam, dit wordt ook niet voorzien in het kader van het strategisch MER. Het doel van het MER is de geluidsimpact van de alternatieven te onderzoeken en zo nodig te milderen, maar niet per definitie om geluidshinder op wegen waar we met dit project niet aan werken te verminderen in het volledige projectgebied. Belangrijk om te vermelden is wel dat het E17-viaduct niet goed in de geluidsmodellen is opgenomen. Het model berekent het geluidsniveau altijd op 4 m hoogte. Het viaduct is hoger waardoor een onderschatting van het geluidsniveau bekomen wordt. Ook de voegen van het viaduct en de daaruit voortvloeiende extra geluidsbelasting zitten niet in het model. Op basis van geluidsmetingen kan het model bijgestuurd of dus gekalibreerd worden. Er wordt geschat dat 1 à 2 weken meten voldoende zal zijn, afhankelijk van de wind, er worden dus geen permanente metingen uitgevoerd.
6. Alternatieven kunnen in de loop van het proces altijd nog verder geoptimaliseerd worden, indien dit nodig of wenselijk blijkt vanuit de effectbeoordeling.
7. Dit wordt in principe niet voorzien in een strategisch MER, maar in dit geval kunnen bestaande of nieuwe metingen ter hoogte van het viaduct van Gentbrugge wel nuttig zijn ter validatie van het geluidsmodel. Bewonersgroep Viadukaduk voerde ook reeds metingen uit. Deze zijn niet gehomologeerd maar kunnen wel helpen om het model te kalibreren. In een latere fase worden sowieso metingen voorzien vóór uitvoering en metingen ná uitvoering.
8. Voor zover mogelijk in de geluidsmodellering wordt hier rekening mee gehouden. Hierbij kan opgemerkt worden dat wegverkeerslawaai niet enkel bestaat uit het motorgeluid (geluid door de motor van het voertuig), maar ook uit het rolgeluid. Het rolgeluid is het contactgeluid tussen banden van voertuigen en het wegoppervlak. Daar waar bij lage snelheden het motorgeluid dominant is, is dit voor hoge snelheden het rolgeluid. Dit betekent dat bij hogere snelheden stille(re) voertuigen minder impact zullen hebben op het totale geluidsniveau.
9. De strategische geluidsbelastingskaart van Gent beslaat enkel het grondgebied van Gent en is dus maar bruikbaar voor een deel van het studiegebied. Gezien het hier een infrastructuurproject betreft, volstaan onze inziens de kaarten voor weg- en spoorverkeer voor de beschrijving van de huidige toestand. Een geluidsmodellering van de huidige toestand (2024) is niet voorzien, enkel voor het referentiejaar 2035. Wel kunnen geluidsmetingen voorzien worden in functie van validatie (rekening houdend met het verschil in verkeersintensiteit tussen nu en 2035), alhoewel in een strategisch MER normaliter geen geluidsmetingen worden uitgevoerd.
10. De effectbeoordeling in het strategisch MER voor geluid zal gebeuren op basis van onze eigen geluidsmodellering, niet op basis van de bestaande modelkaarten. De

lagere geluidsniveaus rond het viaduct zijn het gevolg van het feit dat het geluidsniveau berekend wordt op 4m hoogte in combinatie met de hoogteligging van de autoweg en de aanwezige geluidsschermen. Ook de geluidsimpact van de voegen zit niet in het model. Op basis van geluidsmetingen kan het model bijgestuurd of dus gekalibreerd worden. Er wordt geschat dat 1 à 2 weken meten voldoende zal zijn, afhankelijk van de wind, maar er worden dus geen permanente metingen uitgevoerd.

11. Figuur 56 is slechts een informatieve situeringskaart. In de quickscan (op basis van wijziging voertuigkilometers) en in het MER (op basis van de geluidsmodellering) wordt uiteraard rekening gehouden met de geluidsimpact van alle wegen die in het verkeersmodel zitten, dus ook van het onderliggend wegennet. In discipline geluid wordt getoetst aan het officieel beoordelingskader (de "oriëntatiegrafiek"), waarin wel degelijk uitgegaan wordt van "standstill" boven 60 dB(A) (max +1 dB(A)); boven 70 dB(A) wordt een reductie tot 70 dB(A) of lager opgelegd.

Aanpassingen in de AON

In de geactualiseerde AON zal gekaderd worden waarom de geluidsimpact van het viaduct niet correct in het geluidsmodel zit. Er zal bijkomend aangevuld worden dat metingen gebruikt kunnen worden om het model te kalibreren en valideren.

Lucht

1. Er zijn bezorgdheden over de potentiële schadelijke effecten van verhoogde luchtvervuiling. De uitstoot van voertuigen, in het bijzonder het (internationaal) vrachtvervoer over de E17, draagt bij aan de concentratie van schadelijke stoffen zoals fijnstof, stikstofoxiden en koolmonoxide in de lucht. Blootstelling aan deze verontreinigende stoffen is in verband gebracht met een scala aan gezondheidsproblemen, waaronder luchtwegaandoeningen, hart- en vaatziekten, en zelfs vroegtijdige sterfte. Specifiek heerst er ook een bezorgdheid over mogelijks bijkomende uitstoot bij verleggen van het huidig tracé van de E17 naar het huidig tracé van de R4.
2. Het is belangrijk dat voor de werken en na de werken op vele plaatsen en op verschillende tijdstippen metingen gebeuren in verband met fijn stof. Dit zowel binnen als buiten het onderzoeksgebied. Bij ingrepen kunnen problemen zich gewoon verplaatsen.
3. Het viaduct in Gentbrugge is op dit moment een belangrijke schakel in het Europese, Vlaamse en regionale wegennet. Het intensieve gebruik van de E17 en van het viaduct, bevestigt de cruciale positie van deze weg in Vlaanderen. Daarenboven ondervindt het omliggende (stedelijk) weefsel rond het viaduct sterke hinder. Het project kadert in een breder leefbaarheidsvraagstuk. Dit zorgt ervoor dat een traject met het oog op een langetermijnvisie voor het viaduct en de omgeving zich opdringt. De probleemstelling bevat drie componenten: infrastructuur, mobiliteit en leefbaarheid. VMM formuleert volgende opmerkingen:

- Gezien de tijdshorizon van voorliggend project een brede tijdspanne heeft, is het van belang in het onderzoek de impactbeoordeling op verschillende tijdstippen te beoordelen (2030 en doorkijk naar 2040). VMM vraagt dit zo te beschrijven in de alternatievenonderzoeksnota.
- Op strategisch niveau betekent dit dat er gewerkt moet worden met aannames en beleidspectieven die verder reiken dan 2030. Algemeen wordt voor de Gentse stadsregio een demografische groei verwacht van 15 à 20% tegen 2050. Niet alleen moet er rekening gehouden worden met de bevolkingsgroei maar ook met de invulling van nieuwe ruimtelijke infrastructuur en mobiliteitsvraagstukken die maatschappelijk verbonden zijn aan deze bevolkingsgroei in het studiegebied.
- Bij de component 'verkeersafwikkeling' wordt gefocust op verkeersstromen van de E17 en de ontsluiting van de stadsdelen Gentbrugge, Gent Centrum en Ledeborg en op regionale attractiepolen zoals het UZ Gent. Het complex project mag niet enkel beschouwd worden als ontsluiting naar bepaalde stadsdelen van de stad Gent maar dient mede geïntegreerd te worden in het mobiliteitsplan van de stad Gent, gezien Gentbrugge een deelgemeente is van stad Gent. Het mobiliteitssysteem moet toekomstbestendig zijn voor de volledige stadsring en de R4.
- VMM vraagt bij de alternatievenafweging ook het aspect 'alternatieve vervoersmodi' als volwaardig criterium in de beoordeling op te nemen en niet te beschouwen als 'nice to have'. VMM vraagt de modale shift sterker te verankeren in het project met het oog op de transitie naar een duurzame mobiliteit (cfr. Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 - "Met slim geregeld verkeer en vervoer naar duurzaam verbonden mensen en bedrijven"). Rekening houdend met de tijdshorizon van het project wordt het vooropstellen van een korte, middellange (vanaf 2030) en langetermijndoelstelling (na 2040) hierbij geadviseerd.
- In oktober 2019 werd het luchtbeleidsplan 2030 voor Vlaanderen door de Vlaamse regering goedgekeurd. Uit dit plan blijkt dat vooral de pollutanten NO₂, NH₃ en fijn stof moeten gesaneerd worden om tot een situatie te komen waarbij luchtverontreiniging geen negatieve impact meer heeft op mens en milieu. Eén van de maatregelen die is opgenomen in het luchtbeleidsplan heeft betrekking op het maken van weloverwogen keuzes rond verkeersgenererende projecten: wanneer de bouw van verkeersgenererende functies wordt toegelaten, is het belangrijk de nodige maatregelen te voorzien om een duurzame en milieuvriendelijke mobiliteit te garanderen. In context van het Vlaams luchtbeleidsplan 2030 is het van belang dat volgende instrumenten bij de effectbeoordeling reeds in de onderzoeksfase als 'Quick win' worden beoordeeld:
 - Verbetering van doorstroming en rerouting in functie van woongebieden
 - Optimalisatie van snelheden in functie van woonomgevingen

4. Verwijzend naar het Vlaams luchtbeleids- en klimaatplan vraagt VMM de gereden voertuigkilometers als indicator op te nemen om te kunnen toetsen aan de vooropgestelde gereden voertuigkilometers (zie bijlage 1).

5. VMM heeft nog volgende opmerkingen inzake discipline lucht, er wordt een gedetailleerde bijlage toegevoegd aan het advies (Bijlage 1: Methodiek analyse bijdrage doelstelling voertuigkilometers van het plan/project). Besluitend kan gesteld worden: Naast doelstellingen rond mobiliteit moeten de mogelijkheden op het vlak van het verbeteren van de leefkwaliteit, inclusief luchtkwaliteit, op een evenwichtige manier beoordeeld worden. Er dient op strategisch niveau getoetst te worden aan de doelstellingen van het luchtbeleidsplan, conform de methodologie toegepast in het luchtbeleidsplan. Met het oog op de verstrenging van de Europese luchtkwaliteitsnormen 2030 voor stikstofdioxide en fijn stof vraagt VMM binnen voorliggend alternatievenonderzoek maximaal op zoek te gaan naar een alternatief met de meest gunstige impact naar luchtkwaliteit en verbetering naar luchtkwaliteit voor de woongebieden grenzend aan de huidige viaduct van Gentbrugge en te toetsen aan deze strengere luchtkwaliteitsnormen. Verder is het van belang om in dit stadium van het complex project de randvoorwaarden zoals modal shift en snelheden te definiëren om de negatieve impact naar luchtmissies en luchtkwaliteit te beperken. Als uit voorliggend strategisch onderzoek een tunnelvariant naar voren wordt geschoven, waarvoor mogelijks aanvaardbare argumenten zijn te vinden, dan vraagt VMM de ligging van de tunnelmonden in dit stadium van het onderzoek reeds te optimaliseren en voldoende milderende maatregelen te voorzien in functie van de ligging van de woongebieden om extra puntbronnen te vermijden. Een verankering van deze randvoorwaarden en milderende maatregelen dient in het voorkeursbesluit te gebeuren.

Reactie op de opmerkingen

1. Bijkomende impact van verhoogde luchtvervuiling zal moeten gemilderd worden waar nodig.
2. In de quickscan zullen als bijkomende criterium onder leefbaarheid ook de NO_x- en CO₂-emissies berekend worden door de gereden voertuigkilometers binnen het studiegebied, op te splitsen naar voertuig- en wegtype, en te vermenigvuldigen met de respectievelijke emissiefactoren (referentiejaar 2030).
3. De luchtmodellering in het kader van het strategisch MER vertrekt van verkeerscijfers voor 2035 en de luchtparameters voor 2030. Voor kadering (en meer duiding) over de tijdshorizon waarmee in de strategische verkeersmodellen van de Vlaamse overheid rekening wordt gehouden, wordt verwezen naar het hoofdstuk mobiliteit, waarbij beschreven wordt welke aannames/uitgangspunten er meegenomen worden in de opbouw van het regionale verkeersmodel. Op vlak van mobiliteit is dat dan ook de best beschikbare techniek om mobiliteitseffecten in te schatten. Het voorgesteld studiegebied is bepaald tijdens de Verkenningsfase en kan tot op zekere hoogte flexibel geïnterpreteerd worden. De concrete afbakening van het studiegebied zal verfijnd worden op basis van de resultaten van de verkeersmodellering, maar een uitbreiding tot het volledig grondgebied van Gent (met de R4 tot in Zelzate) lijkt ons zeker prematuur. De verbetering van doorstroming en rerouting in functie van woongebieden en de optimalisatie van snelheden in functie van woonomgevingen zijn elementen die mee beoordeeld zullen worden in het strategisch MER. Deze zullen eventueel deel uitmaken van de milderende maatregelen.
4. Dit zal sowieso gebeuren in discipline lucht van het strategisch MER. In de quickscan zullen als bijkomende criterium onder leefbaarheid ook de NO_x- en CO₂-emissies berekend worden door de gereden voertuigkilometers binnen het studiegebied, op te splitsen naar voertuig- en wegtype, en te vermenigvuldigen met de respectievelijke emissiefactoren (referentiejaar 2030).

Het voorkeursbesluit komt pas na het strategisch MER, dus op dat moment zullen al de genoemde aspecten (ook bijvoorbeeld de impact van een ambitieuze modal split of AMS en gewenste snelheidsregimes onderzocht zijn en kan daarmee rekening gehouden worden in het voorkeursbesluit. In de quickscan worden doorstroming (reistijd) en evolutie in het gebruik van het wegennet (gereden voertuigkilometers) gebruikt als criteria om de alternatieven van elkaar te onderscheiden en te trechteren. Eventuele maatregelen rond modal shift of snelheden komen pas in de volgende stap in het strategisch MER aan bod. In het MER zal getoetst worden aan de nieuwe Europese luchtkwaliteitsnormen 2030.

Aanpassingen in de AON

In de quickscan zal een bijkomende analyse worden toegevoegd over de totale NOx en CO2-emissies per alternatief. In de methodiek zal zowel een globale analyse worden gemaakt als (waar relevant) een analyse specifiek aan de tunnelmonden (NOx). Daarnaast zal in de AON opgenomen worden dat getoetst worden aan de nieuwe Europese luchtkwaliteitsnormen 2030. Verschillende aspecten uit dit advies hebben verder voornamelijk betrekking op de volgende fase, waardoor nu nog te vroeg is om alles in detail op te nemen.

Klimaat

Men geeft aan dat rekening gehouden moet worden met het volgende: Tegen 2050 moet de broeikasuitstoot van het verkeer in de EU met 90% dalen.

Reactie op de opmerkingen

Dit is niet onderscheidend voor het alternatievenonderzoek. In het MER zal in de luchtmodellering gerekend worden met het wagenpark en de emissiefactoren van 2030. Er zijn namelijk nog geen betrouwbare modellen voor 2050.

Aanpassingen in de AON

Deze opmerking vraagt geen aanpassingen in de AON.

Natuur

1. Alle varianten waarbij het huidige tracé van de E17 geheel of gedeeltelijk blijft behouden, hebben als gevolg dat de natuurgebieden Gentbrugse Meersen en/of de Damvallei doorsneden blijven. De aanleg van de noodzakelijke nieuwe infrastructuur op het huidige tracé van de E17 zal deze gebieden ernstig verstoren. Ook dit zijn aanzienlijk negatieve milieueffecten, die bij het geïntegreerde effectenonderzoek moeten worden onderzocht.
2. Bij de realisatie van het "COMPLEX PROJECT" is men van mening dat de natuurwaarden en de belevingswaarden versterkt moeten worden. Behoud, herstel en ontwikkeling van natuurwaarden is voor de Groenpool Gentbrugse Meersen - Damvallei cruciaal.
3. De inplanting van de nieuwe aansluiting E17 ter hoogte van 'Meerskant' bij de inrichtingsvarianten 2.1 (a,b), 2.2 (a,b) en 2.3 (a,b) zorgt voor een storende visuele vervuiling. Het landelijk karakter van de omgeving wordt door deze extreme ingreep volledig tenietgedaan en de huidige storende impact van de E17 wordt verergerd. Het contrast met de natuurlijke en ruimtelijke kenmerken van de omgeving en het aansluitend natuurreservaat 'Damvallei - Meerskant' valt niet te miskennen. Dit past bovendien niet in een agrarische omgeving en in het woongebied met landelijk karakter.
4. Fauna (Vleermuispopulatie) - Ontbossing: De populatie van vleermuizen die pendelen tussen het kasteeldomein Rooman d'Ertbuer en de Damvallei is niet te onderschatten, hiervoor kan Natuurpunt nodige objectieve gegevens verschaffen.
5. Er zal volgens insprekers al in deze fase een meer grondige passende beoordeling nodig zijn. In de bijlage is het voorbeeld van het complex project ECA opgenomen. De Europese wetgeving voortvloeiend uit de Vogel en Habitat Richtlijn en Kaderrichtlijn Water vermeldt duidelijk dat als voor een probleem/project (in dit geval doorstroming, mobiliteit landschap/ leefbaarheid en tijds kader) een oplossing kan gevonden worden door alternatieven (met nadruk op de locatie van het alternatief) die zowel bij aanleg als in exploitatie geen significante schade veroorzaken, dat dan deze alternatieven op deze locaties moeten gekozen worden. Er wordt hierbij op gewezen dat het Natura 2000 gebied "Damvallei" in slechte staat van instandhouding is en dat dus elk negatief effect, hoe klein ook, beschouwd dient te worden als significant negatief. Er zijn weliswaar uitzonderingen binnen deze wetgeving toegestaan, maar deze moeten heel goed gemotiveerd worden en kunnen enkel door de Vlaamse Regering bekrachtigd worden. Gelet op de beperkte omvang van het Damvallei gebied en het grote schaalniveau van de bouwcomponenten die nu al in de alternatieven in beeld gebracht zijn lijkt het weinig waarschijnlijk dat er geen alternatief zou bestaan dat geen significante effecten op het Damvallei gebied heeft. In de quickscan fase zal men dus diepgaander met deze materie moeten omgaan dan wat nu voorgesteld wordt via het niet meer dan wat in beeld brengen van stikstofdepositie en geluidsverstoring.

6. Op pagina 212 worden de noordelijke uitlopers van zone 1 niet meegenomen. Zones 1, 8 en 9 vormen één geheel - is er reden om ze op te delen? Het is uitstekend om de Damvallei te herstellen. Maar het is niet wenselijk om dit ten koste van waardevolle maar niet beschermde zones in Laarne te doen, zoals het landschappelijk geheel (wetenschappelijke inventaris) Katteneie en Schalieveld. Men merkt op dat in de inventarisatie deze zone ook niet is opgenomen omwille van het ontbrekende beschermingsstatuut.

7. Het Agentschap Natuur en Bos stelt een toevoeging aan de tekst voor op p. 245 van de AON. Mogelijke betekenisvolle impact op de natuurlijke kenmerken van een Speciale Beschermingszone (SBZ) moet inderdaad onderzocht worden. Zoals de tekst aangeeft moet in eerste instantie een alternatief worden gekozen dat, eventueel na toepassen van milderende maatregelen, geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan veroorzaken. Indien zo'n alternatief niet bestaat moet de minst schadelijke alternatieve oplossing gekozen worden (artikel 36ter §5 van het Natuurdecreet). Dit kan bepalend kan zijn voor de keuze die uiteindelijk gemaakt wordt.

Reactie op de opmerkingen

1. Dit wordt uiteraard onderzocht in het MER. De impact op SBZ en VEN wordt ook in de passende beoordeling en de verscherpte natuurtoets onderzocht, waarbij zal aangetoond moeten worden dat er geen aantasting/schade optreedt.
2. Uiteraard is het behoud, herstel en ontwikkeling van natuurwaarden essentieel.
3. De beoordeling van "visuele vervuiling" maakt deel van disciplines landschap en mens-ruimtelijke aspecten en is dus al opgenomen in de onderzoeksmethodiek.
4. Deze gegevens zullen meegenomen worden in de effectbeoordeling voor biodiversiteit.
5. De passende beoordeling bij ECA lijkt ook op strategisch niveau te zijn uitgevoerd, als onderdeel van het strategisch MER in het geïntegreerd onderzoek. Een passende beoordeling en verscherpte natuurtoets zullen deel uitmaken van het strategisch MER. In dit complex project komt deze fase na de fase van de quickscan.
6. Deze kaart maakt deel uit van het ontwerpend onderzoek. De aangeduide deelruimtes zijn een eerste indicatieve afbakening. Deze kunnen in de loop van het onderzoek, op basis van voortschrijdend onderzoek, indien nodig aangepast worden.
7. Dit advies is een toepassing van de wetgeving en behoeft geen aanpassing in de AON. Het toepassen van de wetgeving is een evidentie.

Aanpassingen in de AON

Deze inspraak en adviezen vragen geen aanpassingen in de AON.

Landschap en erfgoed

1. Men vreest een negatieve beïnvloeding van het waardevolle landschap en erfgoedobjecten en verzoekt om een grondige analyse te doen van de erfgoedwaarde van het gebied dat door de bypass zal worden doorkruist. De resultaten van het onderzoek dienen gewogen te worden bij de afweging ten aanzien van alle andere scenario's.

2. Het supprimeren van het tracé van de R4 tussen Merelbeke en Destelbergen (scenario 1.2 en 1.3) komt de beschermingen, kasteeldomein De Varens, het kasteeldomein Coppens en het dorpsgezicht Bosseveerhoeve langs dit tracé uiteraard ten goede.

Het samenbrengen van de E17 en de R4 op dit tracé vergroot de druk op deze zone en heeft mogelijk een negatieve impact op de beschermingen langs dit tracé (scenario 2.1, 3.1). Ook het vervangen van de R4 door een Europese hoofdweg (E17) kan een negatieve impact met zich meebrengen (scenario 2.2, 2.3, 3.2 en 3.3). Door de E17 ondergronds in te richten en de R4 op maaiveldniveau te overkappen kan de impact op de beschermingen langs het tracé beperkt worden en mogelijk zelfs verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. In scenario's 1.2, (1.3), 2.2, 2.3, 3.1, 3.2 en 3.3 wordt de op- en afrit in Melle gesupprimeerd. Dit heeft een positieve impact op het nabijgelegen beschermde kasteeldomein De Varens.

De E17 ondergronds laten verlopen ter hoogte van Zwijnaarde, zou een grote herwaardering betekenen voor de nabijgelegen beschermingen: het kasteel van Zwijnaarde en de pastorie van de Sint-Niklaasparochie. Het huidig tracé van de E17 snijdt de dreef naar het kasteeldomein af. Een tunnel laat toe om het landschappelijk weefsel hier te herstellen.

Enige bijkomende opmerkingen bij Bijlage 3 (Methodiek MER):

p. 45, figuur 2-7: op de kaart is de bescherming van het kasteeldomein Vilain nog steeds ingetekend. De bescherming van het park als stadsgezicht én de bescherming van het kasteel als monument zijn niet meer geldig sinds 1 november 2023.

p. 46 (tabel): impact op cultuurhistorisch landschap: "het verstoren van zichtassen" mag aangevuld worden.

Via het gecoördineerd advies van Departement Omgeving werd verder een lijst bezorgd van het Agentschap Onroerend Erfgoed. Deze omvat een oplijsting van de impact op landschappelijk erfgoed en archeologie per alternatief. Er worden overwegingen meegegeven voor de drie onderdelen (monumenten, landschappen en archeologie), elk vanuit hun specifieke beschermingen. Voor een aantal opties (bv. de overkapping) ontbreekt momenteel informatie over de concrete uitvoering. Het Agentschap Onroerend Erfgoed benadrukt dat de uitvoering en het uitzicht bepalend zullen zijn voor de beoordeling in toekomstige adviezen.

Reactie op de opmerkingen

1. Het versterken van leefbare omgevingen en het verbinden van groene en blauwe landschappen bepalen twee van de vier projectdoelstellingen. Daarom zullen in de eerste stap van het geïntegreerd onderzoek (de quickscan) de ruimtelijke en landschappelijke potenties per deelruimte in kaart worden gebracht. Daarbij zullen de potenties en aandachtspunten benoemd tijdens de publieke inspraakperiode op de alternatievenonderzoeksnota worden meegenomen en onderzocht tijdens deze quickscan.

Bij de afweging van de alternatieven (zowel in de trechteringsfase als in discipline landschap van het MER) zal uiteraard rekening gehouden worden met deze input van afdeling Onroerend Erfgoed. Voor zover relevant op strategisch niveau kan deze input ook worden meegenomen in het ontwerpend onderzoek.

Aanpassingen in de AON

Deze opmerkingen en adviezen vragen geen aanpassingen aan de AON.

Landbouw

<p>1. Er wordt gevraagd om de impact op omrijtijden voor landbouwverkeer mee te onderzoeken. Men wenst ook de aandacht te vestigen op de omrijtijden die bij landbouwverkeer groter zijn. Wanneer bepaalde oversteken over de R4 of de E17 zouden verdwijnen zal dit een effect hebben op de mobiliteit in het bijzonder op bijkomende omrijtijden voor traag verkeer. Uiteraard heeft dit ook een impact op het milieu omdat extra kilometers ook extra uitstoot betekent. Dit zal dus mee moeten onderzocht worden.</p>
<p>2. Het inschatten van de impact van elke alternatief op landbouw gebeurt normaal gezien in de MER, meestal binnen de discipline mens-ruimte. Voor dit project is de beoordeling voorzien in de disciplines:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie • Mens-ruimtelijke aspecten • In huidig complex project zijn ook een aantal aspecten meegenomen in het geïntegreerd onderzoek, bv. thema ruimte: ruimtebeslag per functie/bestemming, inname van geregistreerde landbouwpercelen (oppervlakte). <p>Daarnaast wordt voorgesteld om ook deze aspecten mee te nemen, nu of in een latere fase wanneer relevant:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mens-mobiliteit: impact op landbouwwegen, bereikbaarheid van landbouwgebruikspercelen, ... • Bodem en grondwater, oppervlaktewater, overstromingsgevoeligheid: wanneer er invloed is op de waterhuishouding en bodemkwaliteit van landbouwpercelen Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
<p>3. Er wordt vanuit het Agentschap Landbouw en Zeevisserij gevraagd om bij de verdere uitwerking van het project rekening te houden met de impact op landbouw, tijdens zowel de aanleg- als de exploitatiefase. Het gaat onder meer om mogelijke ruimte-inname op gronden in landbouwgebruik of met een landbouwbestemming. Het gaat zowel over directe inname voor nieuwe infrastructuur als over indirecte inname (bijvoorbeeld voor milderende maatregelen zoals compensatie voor natuur, landschap, water... of inrichting ten behoeve van landschapsontwikkeling, recreatieve en functionele fietsnetwerken, openbaar vervoer...)</p>

<p>4. Beperkingen aan en heroriëntering van de landbouw in het omliggende gebied: korte ketens, agro-ecologische initiatieven gelinkt aan natuur- en beekvalleien, onthaastingsboerderijen, zorgboerderijen en CSA-boerderijen worden genoemd in de tekst. Er wordt opgemerkt dat niet elke vorm van 'boerderij' door het Agentschap voor Landbouw en Zeevisserij als professionele landbouw beschouwd wordt. Niet alles hoort dus thuis in of is vergunbaar in agrarisch gebied. Ook bij het deelgebied landbouwlandschap Destelbergen staan veelal ecologische doelstellingen en verbindingen beschreven in de tekst. Dit alles kan gestimuleerd, maar niet verplicht worden. Dit gezien er een vrijheid van teeltkeuze en -methode geldt voor landbouwers. Agentschap Landbouw en Zeevisserij vraagt dan ook om bij de verdere uitwerking rekening te houden met de impact op landbouw, tijdens aanleg- en exploitatiefase.</p>
<p>5. Agentschap Landbouw en Zeevisserij geeft aan dat het agentschap steeds een landbouwimpactstudie (LIS) kan opmaken, als shapefiles aangeleverd worden. Deze LIS brengt de potentiële impact op landbouw in beeld wanneer de percelen binnen een plancontour uit landbouwgebruik zouden genomen worden. Niet elke impact wordt echter in kaart gebracht in een LIS. Het gaat bijvoorbeeld om het ontstaan van onbewerkbare restpercelen, het doorsnijden van gebruiksblokken of huiskavelblokken van landbouwbedrijven, het ontstaan van grote omrijfactoren om de eigen percelen te bereiken... Maar een LIS geeft alvast een eerste inschatting van de impact en kan helpen om verschillende alternatieven af te wegen. Bij een grote impact op landbouw kan het noodzakelijk zijn om in een verdere fase een landbouweffectenrapport (LER) te laten opmaken door de VLM.</p>
<p>6. Als binnen een RUP (nodig om het project te realiseren) herbevestigd agrarisch gebied (HAG) verdwijnt, vraagt het Agentschap voor Landbouw en Zeevisserij om de bepalingen van omzendbrief RO/2010/01 te respecteren. Hierbij wordt ook verwezen naar de planologische neutraliteit en compensatie, zoals voorzien in het verzameldecreet Omgeving, dat op 19 januari 2024 voor de tweede keer principieel goedgekeurd werd door de Vlaamse Regering.</p>
<p>7. In elke ruimtelijke ontwikkeling zijn, volgens Provincie Oost-Vlaanderen, volgende aandachtspunten van belang voor land- en tuinbouw:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ruimte behouden of voorzien voor diverse vormen van professionele duurzame landbouw, ook in stedelijk gebied. • Landbouwgrond mag niet als restruimte worden beschouwd, HAG en goed gestructureerd agrarisch gebied moet maximaal beschermd worden en indien toch aangesneden gecompenseerd. • Als er toch landbouwgrond onttrokken wordt, is een flankerend landbouwbeleid op maat van elke bedrijf noodzakelijk. • Oneigenlijk of zonevreemd gebruik in landbouwgebied, zeker in vrijgekomen hoeves, zoveel mogelijk inperken door het opleggen van lasten en voorwaarden, ontharden waar mogelijk. • Ruimte en ondersteuning bieden voor alternatieve verdienmodellen in de landbouw (vb. natuurbeheer door landbouwers).

- Agro-ecologie als benadering geeft een samenhangend kader en principes waar alle types van landbouw mee aan de slag kunnen volgens hun eigen context.

Reactie op de opmerkingen

1. Dit maakt deel uit van de effectbeoordeling, zowel in discipline mobiliteit als in de discipline mens-ruimtelijke aspecten. Omrijfactoren worden behandeld (kwalitatief of kwantitatief) in discipline mobiliteit. Landbouw is één van de ruimtegebruiksfuncties die beoordeeld wordt in aspect “ruimtegebruik” van discipline mens-ruimtelijke aspecten. Daarbij wordt (naast inname van landbouwgrond) vooral gekeken naar de barrièrewerking van de autoweginfrastructuur t.a.v. de omliggende landbouwgebieden en landbouwzetels. Maar ook hier zal deze barrièrewerking m.i. eerder verminderen dan vermeerderen. Het effect van omrijfactoren op de uitstoot van landbouwvoertuigen wordt niet berekend; de bijdrage van dit verkeer aan de totale verkeersemissies in het studiegebied is sowieso verwaarloosbaar.
2. Effecten op landbouw worden voornamelijk onderzocht in discipline mens-ruimtelijke aspecten, en voor landbouwverkeer ook in discipline mobiliteit. Bijkomend zal in functie van de opmaak van het strategisch MER een LIS opgevraagd worden bij het Agentschap Landbouw en Zeevisserij.
3. Dit wordt reeds voorzien.
4. De AON zal genuanceerd worden op basis van dit advies.
5. In functie van de opmaak van het strategisch MER zal een LIS opgevraagd worden bij het Agentschap Landbouw en Zeevisserij.
6. Als in dit project HAG ingenomen zou worden, zal rekening gehouden worden met de bepalingen van omzendbrief RO/2010/01 en het verzameldecreet Omgeving. Op dit moment van het proces is dit echter nog niet relevant.
7. Voor zover relevant zal met deze aandachtspunten rekening gehouden worden in het verdere verloop van het proces. Op dit moment van de onderzoeksfase zijn deze aandachtspunten echter nog te gedetailleerd om op te nemen, de onderzoeksfase focust namelijk op het strategische niveau.

Aanpassingen in de AON

In de AON zullen de beschrijving van het landbouwlandschap Destelbergen (p 220) en de bijhorende onderzoeksvragen (p 173) genuanceerd worden op basis van het advies.

Gezondheid en leefbaarheid

1. Permanente milieumonitoring van bodem, water, lucht, plant en dier moet gekoppeld worden aan humane monitoring, dit om de gezondheid van de mens zo volledig mogelijk in beeld brengen. Dit moet gebeuren voor de aanvang van het project (nu), tijdens en na uitvoering van het project zijnde een meting van tientallen aaneensluitende jaren.

2. Als bij het berekenen van de impact per alternatief rekening gehouden wordt met inwonersaantal zullen de landelijke gebieden altijd de dupe zijn. Maar mensen die hier wonen, hebben er net voor gekozen om niet aan de E17 te wonen.

3. Er wordt aangegeven dat er gebruik zal worden gemaakt van de oudere dosiseffect-relaties die zijn opgenomen in EEA Technical Report No 11/2010 “Good practice guide on noise exposure and potential health effects”. Hoewel er al nieuwe dosis-effectrelaties zijn zoals opgenomen in het WHO-rapport 2018. Er wordt geadviseerd om de dosis/effectrelaties te hanteren die volgens de meest recente inzichten van de WHO zijn opgesteld.

4. Bij thema leefbaarheid gaat VMM niet akkoord met de gekozen methodologie. Hierbij wordt enkel het bestaande onderliggend wegennet in rekening gebracht, dus zonder de bestaande autowegen met hun op- en afritten, maar ook zonder nieuwe (lokale of bovenlokale) wegenis die voorzien wordt in elk alternatief. Om de kwetsbaarheid van de omgeving mee in rekening te brengen wordt de wijziging in verkeer (uitgedrukt in PAE-kilometers per etmaal) berekend per statistische sector (de basiseenheid waarvoor bevolkingscijfers beschikbaar zijn), en deze PAE-kilometers worden “gewogen” op basis van de bevolkingsdichtheid per sector. VMM vraagt aanvullend een beoordeling uitgedrukt in voertuigkilometers zonder afweging aan de bevolkingsdichtheid per sector. Merk op dat de aldus bekomen absolute cijfers op zich geen betekenis hebben; van belang zijn enkel de relatieve (procentuele) verschillen tussen de alternatieven en de referentie situatie.

5. Ondergronds autoverkeer heeft voor geluid geen impact op de leefbaarheid in de omgeving. Voor lucht zijn er wel negatieve effecten te verwachten rond de tunnelmonden, maar in de fase van de quickscan wordt hier nog geen rekening mee gehouden. VMM vraagt hiervoor wel aandacht te hebben. VMM vraagt de methodologie uitgewerkt voor de vervoerregio op basis van gereden voertuigkilometers toe te passen (zie bijlage 1). Voor een doorvertaling naar leefbaarheid (zoals luchtkwaliteit) zijn de absolute cijfers wel bepalend. Niet enkel de daling en stijging maar de grootte dient in beschouwing genomen te worden. De absolute cijfers dienen zo goed mogelijk ingeschat te worden. Verder moet in de quickscan rekening gehouden worden met tunnelmonden (zie paragraaf inrichtingsvarianten).

6. Belangrijk om op te merken is dat als gevolg van de ligging van grote delen van de E17 en R4 op het grondgebied Destelbergen, de overschrijding van normen en/of richtwaarden voor geluid zich verhoudingsgewijs over zeer grote oppervlakte voordoet. De hoogteligging van de snelwegen in Destelbergen en de hellingsgraad van sommige delen ervan, over grote afstanden (onder meer in een zeer lange bocht) spelen hier uiteraard een grote rol in. Uit de geluidsbelastingkaarten (wegverkeer) van de Vlaamse overheid blijkt dan ook dat bijna 50 % van de bevolking in Destelbergen hier (ernstig) nadeel van ondervindt.

<p>6. Het blijft dus in de volgende fasen van het onderzoek van uiterst belang dat de leefbaarheid van Destelbergen, en bij uitbreiding de buurgemeenten van Gent, bewaakt wordt. Bij de verschillende alternatieven is het hierom wat geluid betreft te verkiezen om de snelwegen zoveel mogelijk te overdekken of ondergronds te voorzien. Ook wordt verwacht dat met de transitie naar duurzamere vormen van personenverkeer de uitstootproblematiek fors zal afnemen.</p>
<p>7. In de quickscan lijkt het criterium leefbaarheid verengd tot een criterium waarbij de impact van autoverkeer op de omgeving wordt beoordeeld. Dit conflicteert met de omschrijving van projectdoelstelling 3 Leefbaarheid. Bovendien lijkt projectdoelstelling 3, de leefbaarheid, in de quickscan vooral te worden beoordeeld onder de aspecten die vermeld zijn bij het criterium ruimte. Dit is verwarrend. Leefbaarheid gaat om veel meer dan de impact van autoverkeer. Men vraagt zich hierbij af of hierdoor wel een voldoende evenwaardige afweging zal mogelijk zijn ten opzichte van alle ambities en projectdoelstellingen.</p>
<p>8. Mens-Gezondheid: Het lijkt wezenlijk om ook gevolldata van verkeer mee te nemen, des te meer daar deze beschikbaar is op sectorniveau.</p>
<p>9. Men merkt op dat de dossierbehandelaars gezondheid veel enger zien (vooral lucht en geluid) dan dat departement Zorg dat doet (zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering en dit op zowel fysiek als sociaal als mentaal vlak). Daarom tracht men mee te geven welke aspecten van het dossier men belangrijk vindt vanuit gezondheid. Zo kunnen deze zeker ook volwaardig meegenomen worden in het verdere vervolgtraject van dit dossier. Voor leefbaarheid gaat dit erover dat de gezondheidsimpact veel ruimer is dan enkel de effecten van lucht en geluid. Goed dat leefbaarheid wordt meegenomen, maar men ziet dit nog ruimer: zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering en dit op zowel fysiek als sociaal als mentaal vlak.</p>
<p>10. Voor de quickscan leefbaarheid wordt voorgesteld om methodiek op basis van statistische sectoren aan te passen, omwille van bezorgdheid over onevenwicht in de beoordeling van de resultaten. Er wordt gevraagd of het mogelijk is een meer neutrale beoordelingsmethodiek te gebruiken, zoals een GRID-analyse.</p>
<p>11. Er heerst een algemene bezorgdheid over toenemend geluid, visuele verstoring, trillingen, lichtpollutie en een slechtere luchtkwaliteit ter hoogte van wijk Meerskant en bijhorende impact op zowel bewoners als op fauna en flora.</p>

Reactie op de opmerkingen

1. Dit is een generieke verantwoordelijkheid van de overheid die niet gekoppeld is aan dit specifiek project. Voor luchtkwaliteit wordt verwezen naar de website van VMM waar de (actuele) situatie betrouwbaar in beeld gebracht wordt. Voor de analyse van geluid zullen metingen worden uitgevoerd om het geluidsmodel te valideren en kalibreren. Er zullen echter geen permanente metingen worden uitgevoerd.
2. Enerzijds wordt bij de impact per alternatief niet alleen naar de totale blootstelling, maar ook naar de impact per deelgebied gekeken, waardoor de landelijke delen niet “de dupe” zijn ten opzichte van de meer stedelijke delen van het studiegebied. Maar anderzijds is het wel evident dat bij afweging in functie van leefbaarheid (blootstelling aan luchtverontreiniging en geluidshinder) het AANTAL blootgestelden een belangrijk criterium is. Sowieso zal negatieve impact van eventuele nieuwe infrastructuur of verkeerstoename waar nodig moeten gemilderd worden, ook ten aanzien van individuele inwoners of woningen.
3. Onze ervaring is dat de dosis-respons-formule van 2010 (derdegradingsvergelijking) voor % gehinderden nauwkeuriger en meer onderscheidend is dan die van 2018 voor % ernstig gehinderden (tweedegradingsvergelijking). Bij de nieuwe formule neemt het % gehinderden onder een bepaald niveau bijvoorbeeld TOE wanneer het geluidsniveau AFNEEMT. Deze formules zijn sowieso maar een hulpmiddel om effectscores te kunnen toekennen (waarbij we onze eigen 7-delige schaal hanteren, aangezien het richtlijnsysteem gezondheid geen beoordelingskader geeft voor geluidshinder).
4. Het inschatten van de impact van het onderliggend wegennet en die van de autoweg- en nieuwe geplande infrastructuur zijn 2 aparte criteria. Deze 2 criteria kunnen eventueel ook als een gewogen som t.o.v. bevolkingsdichtheid gevisualiseerd worden. Voertuigkilometers zonder weging op basis van bevolkingsdichtheid zijn onzes inziens een mobiliteitscriterium (zie aldaar), geen leefbaarheids criterium.
5. Het effect van tunnelmonden kan niet betrouwbaar ingeschat worden zonder luchtmodellering, wat in de trechteringsfase nog niet aan de orde is. Het aspect tunnelmonden kan eventueel wel toegevoegd worden op basis van het criterium “gereden voertuigkilometers IN tunnels”, maar dan nog is de LOCATIE van de tunnelmonden medebepalend voor het effect. De methodiek van de vervoerregio's kan eventueel toegepast worden in luik mobiliteit.
6. De impact van alle alternatieven op de leefbaarheid in Destelbergen zal grondig onderzocht worden, net als voor alle andere delen van het studiegebied.
7. In de quickscan wordt het aspect “leefbaarheid” om praktische redenen inderdaad “verengd” tot blootstelling aan luchtverontreiniging en geluidshinder door autoverkeer. Dit staat volgens ons geenszins een evenwaardige afweging ten opzichte van de ambities en doelstellingen in de weg.
8. Het is niet duidelijk wat in dit advies bedoeld wordt met “gevolldata”.
9. Mogelijks kunnen deze aanbevelingen meegenomen worden voor het ontwerp onderzoek, maar in het kader van een milieubeoordeling zijn ze niet bruikbaar (zeker niet voor een weginfrastructuurproject).

10. Deze aanpak is volgens ons helemaal niet omslachtig, maar juist de enige manier om blootstelling aan luchtverontreiniging en geluidshinder in rekening te brengen ZONDER lucht- en geluidsmodellering. Uiteraard heeft het gebruik van statistische sectoren als basiseenheid zijn beperkingen, maar het gaat hier om een quickscan met vergelijking van alternatieven, en deze beperkingen gelden in gelijke mate voor alle alternatieven.
11. Deze effecten worden onderzocht in het strategisch MER en waar nodig gemilderd of vermeden.

Aanpassingen in de AON

Het aspect tunnelmonden kan eventueel wel toegevoegd worden op basis van het criterium “gereden voertuigkilometers IN tunnels”, maar dan nog is de LOCATIE van de tunnelmonden medebepalend voor het effect. De methodiek van de vervoerregio's kan eventueel toegepast worden in luik mobiliteit.

Mogelijks kunnen deze aanbevelingen meegenomen worden voor het ontwerpend onderzoek, maar in het kader van een milieubeoordeling zijn ze niet bruikbaar (zeker niet voor een weginfrastructuurproject).

Ruimte

1. Bij criterium ruimte vraagt VMM om het gegeven van ‘streetcanyons’ mee te nemen. Dit bijvoorbeeld om door ruimtelijke maatregelen dergelijke streetcanyons meer open te maken en te vermijden dat er nieuwe worden aangelegd.
2. Opmerkingen bij criteria quickscan, thema ruimte (p193)
 - Voor de ruimtelijke impact van de bijkomende weginfrastructuur moet men niet enkel de verharde infrastructuur an sich in kaart brengen, maar ook alle (groene) bouwvrije stroken die wettelijk vereist zijn langs hoofdwegen.
 - Als vertrekbasis (nulreferentie) voor de ruimtelijke impact worden best binnen de bufferafstanden van 500m de vigerende bestemmingscategorieën van het gewestplan en gewestelijke RUPs in kaart gebracht. Binnen deze zones (500m op 500m) kan men ook het aantal adrespunten berekenen om een snel inzicht te verkrijgen in de bestaande dichtheden.
 - Naast de inname van woningen en gebouwen moet men ook de oppervlakte van de mogelijk getroffen percelen in kaart brengen.
 - Men vermeldt dat men de toe- of afname van stikstofdepositie bij benadering zal berekenen. Het is uit te klaren welke vormen van luchtvervuiling op langere termijn determinerend zullen zijn, rekening houdende met de te verwachten elektrificatie van het wagenpark (zowel personenwagens als vrachtwagens). Ook andere kwalijke uitstootstoffen, zoals fijn stof, dienen weliswaar te worden bekeken.

3. De impactanalyses van het criterium ruimte in de quickscan mogen niet beperken tot het analyseren van de effecten op SBZ's en VENgebieden. Ook dit werd reeds duidelijk aangegeven in de doordenksessies. Binnen het thema ruimte wordt dit echter opnieuw naar voren geschoven als uitgangspunt. Op deze manier wordt abstractie gemaakt van het belang van onze stedelijke natuur, en op de impact van verkeersstromen op gebieden zoals de groenpolen Parkbos en de Gentbrugse meersen, maar ook op onze ecologisch waardevolle wijkparken en andere groenzones. Het is daarom noodzakelijk dit criterium breder te onderzoeken, zowel wat impact als mogelijke baten betreft. Bovendien wordt bij de impact op natuurgebieden enkel gesproken over het onderzoeken van de toe- of afname van stikstofdepositie en geluidsverstoring van fauna. Dit is onvoldoende: van veel groter belang - gelet op het type natuur waarin we ons bevinden - is het onderzoek naar de impact op grondwater- en oppervlaktewaterstromingen in en rond het studiegebied. Men mist bijgevolg een benadering vanuit het onderliggend fysisch systeem in de afweging.

4. De kaart bij punt 2.10, discipline Mens - Ruimtelijke aspecten (blz 48, bijlage MER van de AON) is onjuist. Op de figuur 2-8 “Bestemmingen volgens ruimteboekhoudingskaart en herbevestigd agrarisch gebied (arcering) in het studiegebied” worden namelijk grote delen van de Scheldevallei ingekleurd als “groen” maar de werkelijkheid is dat tenminste op de plannen van aanleg er ook een aanzienlijk deel een landbouwbestemming heeft. U kan dit zien op de bijgevoegde gewestplankaart (geraadpleegd via Geopunt) voor wat Merelbeke betreft. Wel is een aanzienlijk deel van de Scheldevallei te Merelbeke aangeduid als VEN-gebied.

5. Er werden negen deelruimtes gedefinieerd om tijdens de deelonderzoeken op mesoschaal te kunnen werken. Bij het opstellen van de deelruimtes werd ervoor gekozen om te focussen op zones rond de infrastructuur en de belangrijkste onderdelen van het wegennet. De opdeling van de perimeter in verschillende deelruimtes wordt ook gehanteerd bij het afwegen van de verschillende alternatieven ten opzichte van elkaar. VMM wijst hier op een nieuwe benadering van definiëring van onderzoeksgebied, in tegenstelling tot gebruikelijke terminologie die van toepassing is in MER-rapportering. Er wordt gevraagd om het volledige grondgebied van Gent in de perimeter te integreren. Werken met deelruimtes houdt ook gevaren in. Het is van belang om primair de globale impactbeoordeling (over de verschillende deelruimtes heen) ook robuust te onderzoeken en te beoordelen. Dit aspect moet voldoende tijdens het onderzoek bewaakt worden en vooraf dienen hiervoor duidelijk criteria vooropgesteld te worden.

Reactie op opmerkingen

1. Het project betreft autoweginfrastructuur, geen ingrepen die nieuwe “street canyons” in het stedelijk weefsel creëren, noch om “street canyons” te vermijden of open te maken.
2. De “footprint” van de weginfrastructuur is ruimer dan alleen de wegverharding. Het gaat hier over impact op natuurgebieden, dus is qua luchtmissies ENKEL stikstofdepositie relevant. Andere pollutanten vallen onder het thema leefbaarheid.
3. In de quickscan wordt de impact op natuur NIET beperkt tot toe- of afname van depositie en geluidsverstoring in SBZ en VEN; deze criteria werden enkel TOE-GEVOEGD omdat het op zich geen ruimtelijke criteria zijn. Als ruimtelijke criterium ten aanzien van natuur wordt gekeken naar inname van biologisch waardevolle percelen (BWK), ONGEACHT of ze beschermd zijn of niet. De stedelijke groenpolen worden dus zeker evenwaardig meegenomen, ook al liggen ze niet in SBZ of VEN. De indirecte effecten (depositie en geluidshinder) worden wel beperkt tot SBZ of VEN omdat daar de juridische consequenties/beperkingen veel groter zijn. Impact op grondwater maakt deel uit van het technisch vooronderzoek in het kader van de quickscan, de natuurwaarden zijn in deze zones vaak zeer sterk afhankelijk van het grondwater waardoor de impact geïntegreerd bekeken moet worden. Effectieve grondwatermodelleringen zullen deel uitmaken van het geïntegreerd onderzoek na de quickscan.

Dit is de officiële ruimteboekhoudingskaart van de Vlaamse overheid. In de Scheldevallei in Merelbeke is de gewestplanbestemming “agrarisch gebied” in grote mate gewijzigd in een groene bestemming door een BPA uit 1994. Voor de quickscan is dit ook weinig relevant, omdat in deze zone geen infrastructurele ingrepen gepland worden.

Het onderzoek wordt zeker niet enkel gevoerd op het niveau van de deelruimtes. Onderzoekselementen met een regionale focus, zoals het mobiliteitsonderzoek, zullen het project binnen de volledige perimeter en een stuk daarbuiten bekijken. Voor het strategisch MER zal de gebruikelijke methodiek en terminologie gebruikt worden. Dit houdt in dat de afbakening van het studiegebied voor het milieuvonderzoek afgestemd zal worden op elke milieudiscipline. Het omvat minstens de perimeter van het complex project zelf en daarnaast het gebied waarbinnen zich significante effecten kunnen voordoen als gevolg van dit project. Het studiegebied voor de milieueffecten kan dus ruimer gaan dan het gebied waar het complex project wordt uitgevoerd. Voor het ruimtelijk en ontwerpend onderzoek kan dan wel weer worden ingezoomd op de deelruimtes.

Aanpassingen in de AON

De opmerkingen vragen geen aanpassingen aan de AON.

Water

1. Vanuit de dienst Integraal Waterbeleid (MO2\43421) wordt een overzicht gegeven van de betrokken gerangschikte waterlopen, per deelruimte. Daarnaast wordt de toepasselijke wetgeving met betrekking tot gerangschikte waterlopen en publieke grachten meegegeven. De conclusie met betrekking tot de gerangschikte waterlopen is dat de inrichtingsalternatieven niet in detail werden bekeken. Het is aangewezen om bij werken aan de waterlopen of verplaatsingen van de waterlopen de waterloopbeheerder al van bij het begin van het concept te betrekken. De afwatering mag door het project niet in het gedrang komen. Als er opportuniteiten zijn om de afwatering te verbeteren dient dit ook in het project meegenomen te worden. De evaluatie daarvan kan misschien opgenomen worden in het geïntegreerd onderzoek naar voorkeursalternatieven in een volgende fase.

2. In het kader van het MER (pagina 40 tabel 2.8) werd de overstromingsgevoeligheid besproken op basis van de mogelijk en effectieve overstromingsgevoelige gebieden. Vanaf 1 januari 2023 zijn er echte nieuwe kaarten van overstromingsgevoelige gebieden van toepassing: de fluviale (vanuit de waterlopen) en pluviale (door intense neerslag) overstromingsgevoelige kaarten. Binnen het projectgebied bevinden zich verschillende pluviaal en fluviaal overstroombare gebieden. De mogelijke schadelijke effecten van constructies binnen een fluviaal of pluviaal overstroombaar gebied met middelgrote kans bij toekomstig klimaat in 2050 moeten worden beoordeeld op 2 vlakken:

- Het afwentelen van het probleem naar afwaarts gelegen gebieden door inname van ruimte voor waterberging. Ophogen in fluviaal of pluviaal overstroombaar gebied met middelgrote kans bij huidig of toekomstig klimaat in 2050 kan alleen positief geadviseerd worden als de ruimte, die vóór de ontwikkeling van het initiatief door het watersysteem werd ingenomen, gecompenseerd wordt.
- Mogelijke schade aan de constructies, voorzien in het project. Om te vermijden dat initiatieven worden ontwikkeld die naderhand getroffen worden door waterschade, is het belangrijk een inschatting te maken van een overstromingsveilige hoogte. Zie daarvoor het hoofdstuk ‘bouwen of ophogen in overstromingsgevoelig gebied’ in het provinciaal beleidskader voor wateradviezen.

3. Door de dienst Integraal Waterbeleid wordt aangedrongen om bij realisatie van verharde oppervlaktes van meer dan 1000 m², boven op de geldende verordening meer gebiedsgerichte maatregelen te nemen om het effect van deze verhardingen te milderen om zo de (versnelde) afvoer naar de waterlopen te vermijden of te beperken. Deze maatregelen houden rekening met de terreinkenmerken (bodemtextuur en grondwaterstand), de overstromingsgevoeligheid van het stroomgebied en de omvang van de verharding. Ze worden opgesomd in het provinciaal beleidskader.

4. In de huidige situatie is er veelal een versnelde afvoer van hemelwater bij piekdebieten via de langsgrachten van de snelwegen E17, E40 en R4 naar de gerangschikte waterlopen wat lokaal voor wateroverlast kan zorgen. Naast de milderende maatregelen die genomen moeten worden bij nieuwe projecten kan ook de verbetering van de bestaande (versnelde) afwatering van de snelwegen binnen dit complex project bekeken en aangepakt worden.

5. Als er bijkomende infrastructuur en verharding wordt aangelegd, mag dit geen negatief effect hebben op bijvoorbeeld de infiltratie van hemelwater. De inname van overstromingsgevoelig gebied is een van de selectiecriteria. In het MER komen de effecten op grondwaterkwaliteit en -kwantiteit, invloed op kwel, verstoring van de afwatering, impact op oppervlaktewaterkwantiteit en -kwaliteit aan bod met een specifiek significantiekader. In deze fase worden er als gevolg van het project geen significant negatieve effecten verwacht, mits de bestaande regelgeving strikt wordt gerespecteerd (hemelwaterverordening, Vlarem, zoneringsplan, ...). De nota is in overeenstemming met de doelstellingen en beginselen van de gecodificeerde decreten betreffende het integraal waterbeleid.

Reactie op de opmerkingen

1. Deze info zal uiteraard meegenomen worden in het strategisch MER, maar is nog niet relevant voor de quickscan.
2. Onzes inziens is tabel 2-8 even goed toepasbaar op de fluviale en pluviale overstromingsgebieden.
3. Deze informatie lijkt relevanter voor de uitwerkingsfase voor dit complex project.
4. De nieuwe wegenis zal moeten voldoen aan veel strengere normen dan de bestaande infrastructuur, waardoor de facto een verbetering van de watertoeestand zal optreden.
5. Hiervan wordt akte genomen.

Aanpassingen in de AON

Deze opmerkingen vragen geen aanpassingen aan de AON.

Methodiek quickscan en MER

1. Men vraagt om bij alle locatiealternatieven waarbij de E17 geheel of gedeeltelijk op zijn huidige tracé worden behouden (reeksen 1 en 3) de ruimtelijke en milieugerelateerde effecten op het centrum van Ledeberg, op het huizenblok binnen de Adolf van Ooteghemstraat - Jozef Vervaeenestraat - Hundelgemse Steenweg en op de Arsenaalsite te onderzoeken, in het bijzonder de effecten op mens-mobiliteit, geluid en trillingen, lucht, biodiversiteit, landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie, mens - ruimtelijke aspecten en mens - gezondheid.

2. Er wordt voorgesteld om in de quickscan de impact bij Thema Ruimte, criterium 3 ook te bekijken voor andere waardevolle natuur. Men bedoelt dan om verder te kijken dan SBZ en VEN, en ook bijvoorbeeld Natuurgebieden met natuurbeheerplan type 3 en 4 en natuurgebieden die erkend zijn als Vlaamse natuurreservaten, of die zijn opgenomen in gewestelijke RUP's, zoals de volledige Gentbrugse meersen mee op te nemen.

Opmerkingen bij het gebruik van criteria voor verder onderzoek (quickscan, MER...)

Opmerking betreffende Criteria Thema Ruimte bij de Quickscan

Op pagina 193 van de AON worden een aantal criteria vermeld die de ruimtelijke impact van de alternatieven onderzoeken. Het vermelde derde criterium heeft specifiek betrekking op de indirecte impact van verkeersstromen op beschermde natuurgebieden via stikstofdepositie en geluidsverstoring met een berekening per alternatief voor een contour van 500m rond de habitatrictlijn en/of VEN-gebieden binnen het studiegebied.

- Via de quickscan wordt een voorafname gedaan op de latere toetsing aan de toepasselijke wettelijke normen (passende beoordeling, Vlarem 2). De drempelwaarde van 45dB (zie ook p.43 AON bijlage3 MER) wordt gehanteerd als normenkader voor rustverstoring als gevolg van geluidsbelasting in waardevolle natuurgebieden. Dit begrip is wel iets ruimer dan enkel de Europese Speciale Beschermingszones (SBZ) van de Habitatrictlijn en de VEN-gebieden. ANB voegt daar bijvoorbeeld ook de natuurgebieden aan toe die beschikken over een natuurbeheerplan type 3 en 4. Gewestelijk worden ook natuurgebieden beschermd via de Vlaamse natuurreservaten, met name de Scheldevallei, en via de gewestelijke RUP. De Gentbrugse Meersen nemen hier een speciale plaats in gezien vele alternatieven dit gebied doorkruisen en gezien deze groenpool actueel meer en meer beschermd wordt als toekomstige uitbreiding van de Habitatgebieden van de Damvallei. Men denkt bijvoorbeeld aan de vele water- en broedvogels in het waterrijk gebied rond de Rietgracht en bijvoorbeeld de vleermuizen in het bosgebied (Geboortebos...). Zoals eerder vermeld, is de impact van een geluidsreductie van het verkeerslawaaï tot een niveau van 45 dB (overdag, 40dB 's nachts) voor een open snelweg of viaduct gigantisch (op termijn afdwingen van een snelheidsregime van 50km/h). Het is bijgevolg aangeraden om al in de quickscan het begrip beschermde natuurgebieden iets ruimer te interpreteren voor de Gentbrugse Meersen. Voor de berekening per alternatief met een contour van 500m stellen we dan ook voor dat men zich daar baseert op de officiële kaart van het GRUP. Het plan van dit Gewestelijk RUP werd toegevoegd aan dit advies.

Dezelfde opmerking kan ook gemaakt worden bij de strategische studie naar impact op waardevolle natuur bij het technisch onderzoek (AON p.242). Het vermoeden bestaat dat bepaalde alternatieven grondig dienen aangepast te worden of zelfs sneuvelen indien rekening gehouden wordt met de natuurwaarde van de Gentbrugse Meersen. Bovendien zou dit het draagvlak bij de (Gentse) bevolking ook ten goede komen.

3. De bezwaarindieners, omwonenden en de aanwezige landbouwexploitanten vrezen naast geluidshinder eveneens voor verschillende soorten hinder. Het gaat onder meer om visuele hinder, hinder van fijn stof, aantasting van de natuur en recreatieve waarde van het gebied...

4. Milieukwaliteitsdoelstellingen moeten behaald worden en gehandhaafd blijven. Er wordt een permanente monitoring van milieu- en omgevingsparameters gevraagd.

5. 'In het kader van het strategisch MER zelf worden geen bijkomende (geluids) metingen of (verkeers)-tellingen voorzien.' (Bijlage 3, p229). VMM vraagt in deze fase al te anticiperen op het vervolgonderzoek gezien op het onderliggend wegennet verkeerstellingen ontbreken. VMM vraagt binnen dit onderzoek een analyse uit te voeren waar momenteel leemten in verkeerstellingen aanwezig zijn en hiervoor al een meetprogramma uit te werken zodat in de projectfase deze data (verkeersintensiteiten/snelheden) beschikbaar zijn om tot een nauwkeurige beoordeling te komen en dit voornamelijk voor het onderliggende lokale wegennet en de streetcanyons. VMM gaat niet akkoord met bijgevoegde tekst bij de omschrijving van het ontwikkelingsscenario: "Of er ook nog nood is aan het doorrekenen van een zogenaamd doorkijkscenario AMS (ambitieuze modal split, conform de beleidsdoelstellingen (% duurzaam verkeer) per gemeente uit het Regionaal Mobiliteitsplan van vervoerregio Gent) zal pas later (nadat de resultaten van de doorrekeningen van de verschillende alternatieven gekend is) moeten blijken. Want pas dan zal duidelijk worden welke modal split/modal shift bekomen wordt met de alternatieven en of dit dan nog veel afwijkt van de AMS. De in het verkeersmodel doorgerekende scenario's zullen vervolgens ook doorgerekend worden in een lucht- en geluidsmodel (althans voor de zone binnen het studiegebied voor lucht en geluid)." Zoals eerder aangehaald vraagt VMM om de AMS-doelstellingen voor verschillende tijdstippen zo ambitieus mogelijk in het voorkeursscenario te implementeren en in het voorkeursbesluit als randvoorwaarde te verankeren. Door de AMS-doelstelling enkel in het ontwikkelingsscenario te beoordelen wordt een hefboom naar een ambitieuze modale shift aan de hand van milderende maatregelen en flankerend beleid gehypothekeerd.

6. Pagina 191-192: De beschreven onderzoeksmethodiek om wijzigingen in verkeer, te gaan uitdrukken in PAE-kilometer per statistische sector en vervolgens te gaan "wegen" door de bevolkingsdichtheid van de desbetreffende statistische sector mee in rekening te brengen, lijkt ons erg omslachtig. Bovendien zal de analyse en beoordeling nadien niet per statistische sector gemaakt worden, maar wordt aangekondigd dat een clustering op niveau van grotere deelgebieden zal worden gemaakt. Men spreekt hierbij expliciet over "deelgemeenten" of "stadsdelen". Maar hier biedt de AON geen inzicht over welke gebiedsopdeling het dan gaat, we vermoeden/ vrezen dat hierbij ook buurgemeenten werden bedoeld in de plaats van deelgemeenten. Hier zien wij een mogelijks gevaar en onevenwicht in de beoordeling van de resultaten:

- Vaak vormen de belangrijkste (lokale) wegen net de grens van een statistische sector, hierbij zal het beoordelingsresultaat ook sterk afhangen van tot welke sector de weg zal behoren.
- De grootte van de afbakening van de statische sectoren is sterk gecorreleerd met de verschillen tussen bevolkingsdichtheden (cfr kleine dorpskern als aparte statistische sector en omringende buitengebied als grote zone er omheen als aparte statistische sector in de buurgemeenten versus eerder homogene en veel kleinere zones in stedelijk gebied als statistische sector). Het nogmaals gaan "wegen" van de analyseresultaten met de bevolkingsdichtheid, zal eerder inzicht geven in de bevolkingsdichtheid an sich, dan wel het te onderzoeken effect. Of met andere woorden, welke garanties biedt de voorgestelde methodiek dat de trechtering naar voorkeursbesluit niet louter op basis van inwonersaantal zal genomen worden? Waarbij de minst bevolkte sectoren de meest negatieve effecten moeten slikken?

De vraag aan het studieteam is om te onderzoeken of een andere, meer neutrale beoordelingsmethodiek nog mogelijk is voor de aspecten mobiliteit en leefbaarheid? Hierbij wordt gedacht aan een "GRID-analyse" waarbij de effecten worden toebedeeld aan een abstract GRID (cfr. VITO-kaart), bv. gelijke zones van 500m op 500m (of zelfs 250m op 250m).

7. Er wordt gevraagd om voldoende rekening te houden met de bereikbaarheid van tewerkstellingspolen. Zowel binnen de projectzone als in de directe omgeving ervan bevinden zich belangrijke tewerkstellingszones (de haven, de Zuidelijke mozaïek ...). Het project zou ook een hefboom moeten zijn voor een goede multimodale bereikbaarheid en ontsluiting van deze polen voor personen (woon-werkverkeer) en voor goederen. Het advies vraagt daarom om de bereikbaarheid van de deze grote tewerkstellingspolen, de bedrijventerreinen en de zones van lokale handel, voldoende mee te nemen in de impact-berekeningen.

8. Als gevolg van de diverse scopes vanuit ruimtelijk onderzoek, verkeer, blauwgroen netwerk... lijkt volgens ons in de MER niet altijd een correcte scope aangeduid. Deze moet immers even groot zijn als de zone waarop het effect zich kan voordoen, niet de zone die als projectzone is gedefinieerd. Men vraagt om dit uit te klaren met de betrokken deskundigen.

9. Globaal zijn impactbepalingen op industrieterreinen uitgesloten. Echter, in dit geval kan de impact zeer groot zijn, en niet alle domeinen vallen onder de geciteerde wetgeving. Men denkt daarbij aan klimaat, verkeer, biodiversiteit... Daarnaast stelt zich de vraag of, als industriegebieden niet worden meegenomen, de kost van de geëxternaliseerde kosten en baten voor industriezones en de betrokken gebouwkenmerken of gebouwwaardewijziging niet ook moeten meegenomen worden als externe kosten in de MKBA? Het lijkt het echter zinvoller om het debat ten gronde aan te gaan: wat is mee te nemen in het MER? Er wordt gevraagd dat goed overwogen wordt of het in dit concrete project het wenselijk is om zonder meer de impact op industriezones en reconversiezones te negeren, en zo niet, hoe hier een passend kader aan kan worden toegevoegd.

9. Als dit niet gebeurt, vraagt men dat een lijst van geëxternaliseerde en niet-gemonariseerde (verdrongen) kosten en hun lasthebbers wordt opgelijst in het kader van transparantie naar de betrokkenen toe. Op een aantal plaatsen wordt gesproken van de impact van barrières. Barrières op zich zijn niet het probleem. De kwaliteit van de barrière is dat wel, alsook de verbindingen over, onder of langs de barrière.

10. Men vindt het vreemd dat in de TABEL 1 -1: INGREET-EFFECT-SCHEMA bij de exploitatiefase nergens 'mens-gezondheid' staat vermeld terwijl het nieuwe tracé in gebruik wel degelijk veel invloed op de gezondheid van de omwonenden zal hebben. Aangezien de lucht-, geluids- en gezondheidseffecten van het Complex Project gekoppeld zijn aan de emissies van het autoverkeer, is het studiegebied van deze disciplines potentieel even groot als dat voor mobiliteit. Gezondheid is véél meer dan negatieve effecten door lucht en geluidpollutie; nl. zowel gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering en dit op zowel fysiek als sociaal als mentaal vlak.

In TABEL 2-1: EFFECTENBEOORDELINGSTABEL DISCIPLINE MENS-MOBILITEIT vindt men het goed dat het functioneren van het fiets- en voetgangersnetwerk ook is opgenomen. In stap 2 worden de potentiële relevante milieustressoren in beeld gebracht. Wegverkeer is ten aanzien van het plan de enige relevante bron van milieustressoren, en derhalve beperken de relevante stressoren zich tot de lucht- en geluidsemissies: de pollutanten NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} voor lucht en de parameters L_{den} en L_{night} voor geluid.

Voor deze pollutanten/parameters zal getoetst worden aan de gezondheidskundige advieswaarden (GAW) zoals opgenomen in het richtlijnsysteem mens-gezondheid. De waarden die hierbij zijn opgenomen kloppen niet meer. De GAW's zijn geüpdatet. Ze zijn onder andere voor de parameters NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} verstrengd tegenover de vorige GAW's en sluiten nu alle drie aan bij de richtwaarden die de WHO in 2021 vooropgesteld heeft. De nieuwe GAW's:

- NO₂: jaargemiddelde concentratie 10 ·g/m³
- PM₁₀: jaargemiddelde concentratie 15 ·g/m³
- PM_{2,5}: jaargemiddelde concentratie 5 ·g/m³

Licht (in casu wegverlichting) kan in principe ook gezondheidseffecten genereren, maar dit aspect wordt behandeld onder de discipline mens - ruimtelijke aspecten (effectgroep belevingswaarde). Er wordt meegegeven dat ook barrièrewerking, groen... een invloed hebben op gezondheid. Daarbij wordt rekening gehouden met zowel:

- De ernst van de wijziging (verschil in immissie/blootstellingsniveau t.o.v. referentie);
- De ernst van de blootstelling (absoluut immissie/blootstellingsniveau);
- De omvang van de betrokken populatie.
- Er wordt gevraagd om ook rekening houden met welke gezondheidbevordering er eventueel tegenover staat (zie verdichtingsparadox).

TABEL 2-12: BEOORDELINGSCRITERIA EN SIGNIFICANTIEKADER VOOR DE DISCIPLINE MENS - RUIMTELIJKE ASPECTEN

Het aandeel van de uitstoot van CO₂ als gevolg van verkeer in de verschillende scenario's wordt binnen het modelgebied afgezet t.o.v. de CO₂-emissiereductiedoelstellingen die gelden voor Vlaanderen. Men vraagt hoe omgegaan wordt met de CO₂-captatie in de bodem die verloren gaat?

Naast de klimaatbestendigheid van het projectvoornemen zelf (behoeden van overstromingen door piekdebieten en toename run-off), zullen eveneens de potenties hoe het projectvoornemen kan bijdragen tot een klimaatrobustere omgeving aan bod komen. Men vraagt om hierbij ook droogte en het hitte-eilandeffect te bekijken.

11. In het strategisch MER wil men voor de effectenbeoordeling qua geluid vertrekken vanuit de bestaande modelkaarten voor de geluidsbelasting van het wegverkeer. Vreemd genoeg tonen deze modelkaarten een veel lagere geluidsbelasting in de omgeving van het viaduct van Gentbrugge, terwijl dit één van de fundamentele aanleidingen vormt voor het opstarten van dit complex project. Het is aan te bevelen om een meer diepgaand onderzoek uit te voeren met gedetailleerde geluidsmetingen op het terrein langs alle segmenten van het complex project (dus zowel langs de E17, E40 als de R4). Op basis van exactere geluidsmetingen kan men een verbeterd inzicht krijgen op de actuele referentiebasis op vlak van geluid.

Reactie op de opmerkingen

1. Deze effecten worden onderzocht in heel het studiegebied, niet alleen in de genoemde zones.
2. In eerste instantie werd ervoor geopteerd om in de strategische milieubeoordeling uit te gaan en te beperken tot SBZ en VEN. Erkende natuurreservaten en gebieden met een natuurbeheerplan zullen echter inderdaad ook meegenomen worden.
3. Dit is een alternatievenonderzoek; bezwaren tegen een concreet alternatief zijn nu nog niet aan de orde.
4. Er wordt akkoord gegaan met het feit dat milieukwaliteitsdoelstellingen behaald moeten worden en gehandhaafd moeten blijven.

5. Door gebruik te maken van regionaal verkeersmodel wordt de Best Beschikbare Techniek ingezet om mobiliteitseffecten inzichtelijk te maken. Regionale verkeersmodellen worden gekalibreerd op diverse data (o.a. verkeerstellingen). Het zou in deze onderzoekfase te ver leiden om bijkomende verkeerstellingen uit te voeren. Het eventueel opzetten van een campagne rond verkeerstellingen kan in een latere fase nog (indien dat nodig zou blijken en levert op dat moment zo nodig recentere data op) Het al dan niet bereiken van de nagestreefde modal shift wordt volgens ons helemaal niet gehypothekeerd door bij het alternatievenonderzoek (in eerste instantie) uit te gaan van scenario's zonder AMS. Onze ervaring met AMS-doorrekeningen in Antwerpen en Brussel wijst ten andere uit dat de AMS doorgaans quasi geen invloed heeft op de verkeersintensiteit op het hoofdwegennet (en dus op ons alternatievenonderzoek), omdat de door AMS vrijgekomen capaciteit onmiddellijk wordt ingevuld door (sluip)verkeer dat verschuift van het onderliggend naar het autowegennet.
6. Het criterium "wijziging gewogen voertuigkilometers" is slechts één van de vele criteria waarmee getrechterd zal worden. Zonder weging op basis van de bevolkingsdichtheid kan niets zinnigs gezegd worden over blootstelling, want dan telt verkeer in industriegebied even zwaar door als verkeer in woongebied. Onze aanpak op basis van voertuigkilometers per statistische sector is onzes inziens helemaal niet "omslachtig" maar de enige manier om het aspect blootstelling mee te nemen zonder véél omslachtigere lucht- of geluidsmodellering.
7. Dit wordt meegenomen in de kwalitatieve beoordeling, maar niet in de berekeningen, aangezien die gebaseerd zijn op inwoners en niet op tewerkgestelden.
8. Het concreet studiegebied zal in het MER verschillen van discipline tot discipline en bepaald worden door de deskundige.
9. De impact op industriegebied wordt wel degelijk mee onderzocht in het strategisch MER, maar enkel voor de relevante milieuaspecten. Het beoordelingskader voor lucht en geluid houdt hier bijvoorbeeld inderdaad geen rekening mee wegens niet bewoond en/of niet publiek toegankelijk. Voor de vragen over de maatschappelijke kosten en baten wordt verwezen naar het hoofdstuk MKBA.
10. Mens-gezondheid staat in tabel 1-1 onder de INDIRECTE effecten van de exploitatie van de weginfrastructuur (directe effecten zijn lucht- en geluidsemissies). Gezondheid is uiteraard meer dan blootstelling aan lucht en geluid, maar in het kader van een effectbeoordeling zijn die andere aspecten niet bruikbaar/toepasbaar (zeker niet voor infraproject). GAW: deze zijn pas in mei 2024 aangepast aan de WHO-richtwaarden, maar tegelijk is ook het beoordelingskader geschrapt... Op basis van de wijziging in verharde oppervlakte en het huidig/gepland landgebruik kan een (ruwe) inschatting op strategisch niveau gedaan worden van de wijziging in koolstofopslagcapaciteit in de bodem. Op het eerste gezicht lijkt het erop dat er eerder een daling dan een stijging zal zijn (zeker bij de alternatieven met lange tunnels). In de discipline klimaat wordt een kwalitatieve beoordeling van de alternatieven voor elk van de adaptatie-aspecten gemaakt: wateroverlast, hittestress en droogte.
11. De effectbeoordeling in het strategisch MER voor geluid zal gebeuren op basis van onze eigen geluidsmodellering, niet van de bestaande modelkaarten. De lagere geluidsniveaus rond het viaduct zijn het gevolg van het feit dat het geluidsniveau berekend wordt op 4m hoogte in combinatie met de hoogteligging van de autoweg en de aanwezige geluidsschermen. Ook de voegen van het viaduct en de daaruit voortvloeiende extra geluidsbelasting zitten niet in het model. Op basis van geluidsmetingen kan het model bijgestuurd of dus gekalibreerd worden. Er wordt geschat dat 1 à 2 weken meten voldoende zal zijn, afhankelijk van de wind, er worden dus geen permanente metingen uitgevoerd.

Aanpassingen in de AON

Zoals eerder al gesteld zullen erkende natuurreservaten en gebieden met een natuurbeheerplan mee opgenomen worden. Ook wordt in de geactualiseerde AON een duidelijkere beschrijving gegeven van waarom het viaduct niet goed in het geluidsmodel zit en dat metingen nodig zijn om het geluidsmodel te valideren.

2.11 Maatschappelijke kosten en baten

Algemene vragen en opmerkingen

1. De vraag “is er een goedkoper alternatief met dezelfde of gelijkaardige baten voor de stakeholders?” ontbreekt nog in de MKBA.
2. MKBA's moneteriseren in geld-equivalenten, niet in geld op zich. In de communicatie kan dit wezenlijk zijn, voor burgers is dit een moeilijk te begrijpen concept.
3. De MKBA neemt nu reistijd enkel op als constante kost, maar dit is geen constante kost. De economische kost van reistijd wordt echter niet als tweede kost opgenomen, evenmin andere klassieke ‘kosten’ van verplaatsingen zoals comfort, betrouwbaarheid/robustheid... Men vraagt om te overwegen om ook reiskosten mee te nemen, gezien het economisch belang van de R4 en de E-wegen als tweede analyse-element. De beschreven methodiek mag iets concreter worden. <ul style="list-style-type: none">• Ook de uitgangspunten van de MKBA zijn niet eenduidig. Zo is er sprake van “een verwachte wijziging in de referentiesituatie voor wat socio-economie en demografie betreft”. Dit lijkt te gaan over Gentse en andere projecten die buiten de scope van dit planproces liggen. Idem voor de veronderstellingen over vastgoed: over welke zones en projecten gaat dit? Is dit beslist beleid, of scenario denken? Wordt herkleuren mee opgenomen in het proces, of gaat dit project enkel over de R4 als complex project? Kortom: de scope van de MKBA lijkt niet overeen te komen met de scope van het project op dit moment. Immers: bijkomend vastgoed zou mee opgenomen moeten worden in het MER. Er wordt gevraagd om in de relatie MKBA-MER de zaken goed af te lijnen qua scope, en transparant te communiceren ter zake. Het is nu nog niet helder hoe bereid men is tot onteigenen en welke budgetten denkbaar zijn voor een dergelijk project. Het heeft volgens de inspreker weinig zin om opties door te spreken die niet passen in de onteigeningsvisie. Men vraagt om een duidelijke, strategische onteigeningsvisie.• Er wordt kort opgemerkt dat er ook aandacht zal zijn voor timing van de kosten en doorlooptijd. Dit is een wezenlijk aspect, niet iets om enkel maar ‘aandacht aan te schenken’, gezien de impact van doorlooptijden en financieel risicomanagement een grote impact hebben op de totale kostprijs - zelfs bij lage rentes. Pro memorie: bovenstaande opmerkingen bevatten zaken die nopen tot aanvulling van de indirecte effecten en externe kosten.
4. Er worden vragen gesteld over moneterisatie in het kader van leefbaarheid. Men geeft aan dat leefbaarheid meer is dan enkel lucht, geluid en woonkwaliteit. Hierbij wijst men vooral op de manier waarop woonkwaliteit geformuleerd wordt. Er wordt geen rekening gehouden met gentrificatie. Het zou beter zijn om onder woonkwaliteit de sociale en mentale gezondheid te bekijken, aan de hand van de toename of afname van groen of aan de hand van verslechterde oversteekbaarheid. Hierover werd een bijlage toegevoegd.

De moneterisatie van de toename van de vastgoedwaarde vindt men gevaarlijk voor gentrificatie. Men stelt dat het net noodzakelijk is om de leefbaarheid en leefkwaliteit in deelgebieden waar veel kwetsbare mensen wonen te verbeteren, zonder dat ze daar weggeconcurrereerd worden door hogere prijzen.

Voor de moneterisatie gelinkt aan het ruimtelijk thema is het ook zo dat de effecten op het ruimtelijke aspect onder de externe effecten vallen. Hierbij zal de impact op biodiversiteit en natuur op basis van de footprint gekwantificeerd worden. Ook het aantal hectare toename of afname van natuur wordt bepaald.

Er wordt dus enkel rekening gehouden met de aspecten waarvan verwacht wordt dat ze de belangrijkste baten zullen opleveren. Andere aspecten kunnen ook extra baten opleveren, maar zullen van minder belang zijn en/of een sterke overlap vertonen met de baten die nu wel al opgenomen worden. Waar in dit plaatje is gezondheid opgenomen? Er wordt aangehaald dat onder meer de nieuwe Vlaamse groennorm en het One Health-principe van de WHO belangrijk zijn voor gezondheid.

De maatschappelijke kosten-batenanalyse behelst niet alleen de effecten die invloed hebben op de economie maar ook die effecten die invloed hebben op het welzijn van de bevolking (milieu, veiligheid, landschap) en effecten op gezondheid.

Het gaat niet enkel over lucht en geluid, ook toegang tot groen (Vlaamse groennorm), sedentair gedrag, sociale connectie (Donald Appleyard), mentale impact, ... hebben invloed op gezondheid. In de MKBA moeten de positieve aspecten van gezondheidsbevordering ook afgewogen worden tegenover de negatieve aspecten van eventuele tekortkomingen in gezondheidsbescherming. Zie ook de verdichtingsparadox.

Daarnaast stelt men de vraag of baten voor de verbeterde doorstroming en verminderde kosten voor fietsers en voetgangers wordt opgenomen. Bij de overstap van auto naar fietsen is er namelijk een gezondheidswinst door minder luchtvervuiling, minder lawaai-overlast, meer beweging, meer mentaal welzijn... Dit kan berekend worden met de Gezondheidscalculator modal shift.

Men vindt het verder vreemd dat om tot monetaire tijdskosten te komen, de veranderingen in reistijd worden gewaardeerd aan de waarde van tijd. Tijd wordt dus waardevol ingeschat, maar tegelijk wil men meer deelwagengebruik stimuleren. Bij het gebruik van de deelwagen wordt de reistijd iets langer want die deelwagen moet elders gehaald en teruggebracht worden. Tegelijk heeft het gebruik van deelwagens heel veel voordelen. Het lijkt dus een beetje hypocriet om een kortere reistijd als zo belangrijk te zien, want dat zou betekenen dat parkeren voor eigen deur als belangrijk zou aanzien worden. Dit terwijl geclusterd parkeren aan de rand van woonwijken gestimuleerd moet worden vanuit gezondheids oogpunt. Het promoten van het STOP-principe is trouwens gebaat bij het verhogen van de reistijd met de wagen. Als dit ertoe kan leiden dat de auto daardoor minder aantrekkelijk wordt, kan dit meerdere maatschappelijke voordelen opleveren. Algemeen wil men hierbij ook opmerken dat meer en vlottere (snel)wegen vanzelf een auto-aantrekkend effect hebben, in de wetenschappelijke literatuur gekend als “induced traffic” of “induced demand”. Deze belangrijke bedenking is niet opgenomen in de alternatievenonderzoeksnota. Hetzelfde principe geldt gelukkig ook voor de gezondere optie: maak de wandel- en fietsmogelijkheden aantrekkelijker, en je zal meer stappers en trappers aantrekken.

Omdat er een gevaar is voor dubbeltellingen, neemt de standaardmethodiek in principe geen indirecte effecten mee. Dit is jammer. Gezondheid wordt hier als een indirect effect gezien, terwijl het net een uitgangspunt zou moeten zijn.

De indirecte effecten zijn de effecten die plaatsvinden buiten het project. Het gaat hier voornamelijk om de impact op de inkomsten van de overheid en de ruimere economische effecten (bbp en werkgelegenheid). Men stelt zich de vraag wat er gebeurt met kosten voor ziekenhuisopname, werkverlet, medicatie ... door ziekte door bijvoorbeeld luchtvervuiling of meer sedentair gedrag van automobilisten? Daarnaast stelt men zich de vraag wat er omgekeerd gebeurt: Wat met de winst bij modal shift omdat fietsers minder kosten hebben door werkverlet, ziekenhuisopname, medicatie, ... omdat ze algemeen meer aan beweging doen en ook geen emissies uitstoten die impact hebben op de medemens?

De verbetering van de verkeersomstandigheden in het studiegebied zal de sectoren competitiever maken. Dit staat haaks op het feit dat korte keten zo belangrijk is. Korte keten maakt al die verre transporten niet nodig.

Voor de waardering van externe effecten gelinkt aan de infrastructuur zoals overkappingen, bijkomende groene zones, etc. stelt de Standaardmethodiek de natuurwaardeverkenner voor als mogelijke optie. Er wordt voorgesteld om dit ook af te toetsen aan de nieuwe Vlaamse groennorm (3-30-300).

De projectkosten omvatten de kosten van aanleg, de onderhoudskosten en de kosten van mitigerende maatregelen. Er wordt gevraagd hoe omgegaan wordt met rekeningrijden om al die kosten (deels) terug te winnen. Er moet over gewaakt worden dat de minst duurzame of minst gezonde transportkeuze (de wegen) niet te veel gesubsidieerd wordt ten nadele van openbaar vervoer en actieve verplaatsingen.

Reactie op de opmerkingen

1. De AON dient om de kansrijke alternatieven op te lijsten, de MKBA is één van de methoden om die alternatieven te beoordelen en te vergelijken. De MKBA ontwerpt geen dus alternatieven, maar evalueert ze enkel. Of er een goedkoper extra alternatief met dezelfde of gelijkaardige baten bestaat, kan dus niet beantwoord worden door de MKBA. We gaan in de quickscan uit van een variëteit aan oplossingen, waar alle realistische mogelijkheden zouden moeten inzitten om tot maximale baten te kunnen komen.
2. De monetarisering die gebeurt in de MKBA is net de waardering in geld van zaken die normaal niet in geld worden uitgedrukt. De kosten en de baten in de MKBA worden omgezet in geld op basis van de waarde die de maatschappij aan deze effecten (bijvoorbeeld effecten op doorstroming, leefbaarheid en ruimte) toekent. De meeste van deze effecten zijn niet rechtstreeks in geld uit te drukken, maar hun uiteindelijke waarde kan wel in geld worden uitgedrukt.
3. Het is inderdaad de bedoeling om de MKBA, MER en de andere onderzoeken op elkaar af te stemmen wat scope betreft. Wat de MKBA betreft is de scope 'de gehele maatschappij', in zover die kosten of baten ondervindt van het project. Dit kan dus verder gaan dan het projectgebied, denk bv. maar aan doorstroming van verkeer of luchtvervuiling. De kosten in de MKBA zijn niet constant, maar kunnen verifiëren over de tijd. Wat bedoeld wordt met 'constante prijzen' is dat we de inflatie niet meerekenen. We nemen ook meer kosten dan alleen de reistijden op. De MKBA rekent decennia ver in de toekomst en moet dus rekening houden met toekomstige ontwikkelingen. Hiervoor maken we vooral gebruik van de BAU-scenario's (beslist beleid, en socio-demografische trends) van de Vlaamse overheid. Onteigeningen worden ook meegenomen in de MKBA, als kosten.

4. In de MKBA wordt alle kosten en baten, die het gevolg zijn van het project, met betrekking tot wonen meegenomen. Vastgoedwaarde valt hier onder, maar ook bijvoorbeeld de nabijheid van groen, visuele hinder en landschapswaarde. Gezondheid wordt in de MKBA voor een groot deel gevat door luchtkwaliteit, geluidhinder en verkeersveiligheid. Deze drie aspecten worden in geld gewaardeerd (gemonetariseerd) aan de hand van de impact op de gezondheid, zoals bijvoorbeeld ziekenhuiskosten, ziekteverzuim... In de MKBA worden inderdaad de genoemde gezondheidsaspecten meegenomen. Naast de 'evidente' luchtkwaliteit, geluid, verkeersveiligheid worden ook de baten van de nabijheid van groen meegenomen en de baten van actieve modi (fietsen en te voet gaan) op de gezondheid. Deelwagens hebben inderdaad een klein effect op langer reistijden, maar zijn goedkoper (op jaarbasis, bij weinig km) en nemen minder ruimte in. Dat wordt ook meegenomen.

Aanpassingen in de AON

Deze opmerkingen vragen geen aanpassingen in de AON.

Methodiek van de Maatschappelijke kosten- batenanalyse

1. Insprekers geven aan dat in het beslissingsproces alle kosten en baten mee in rekening moeten worden gebracht. Men stelt dat het ook moet gaan om de ruimte die vrijkomt, het verbeteren van de algemene gezondheid ter hoogte van tunnels en het verhogen van de aantrekkelijkheid van de stad.
2. Insprekers geven aan dat in de bestaande toestand de balans tussen kosten en baten volledig zoek is. Men stelt dat de locatie van de E17 en R4 in de regio rond Gent eigenlijk een voorbeeld is van hoe het niet moet. De overlast is te groot geworden, dit zowel voor de (stedelijk) woonomgeving als voor de landschappelijke omgeving. Er is sprake van geluids- en gezondheidshinder, die de maatschappij volgens de insprekers ook veel geld kosten. Er wordt gevraagd om in dit project te durven kiezen voor een totaalproject, met oog voor alle maatschappelijke en economische effecten.
3. Er wordt gevraagd of het risico van een strengere milieureglementering (wijzigende milieureglementering) kan worden opgenomen in de risicobeoordeling van de MKBA.
 - Op p.420 van de AON worden de te verwachten onzekerheden opgesomd die mee kunnen genomen worden binnen de MKBA in de gevoeligheidsanalyse van risico's en onzekerheden. Insprekers geven aan dat we de laatste jaren geconfronteerd worden met een steeds strenger wordende milieureglementering. Het normenkader schuift steeds meer op richting de WHO-normen. Men stelt dat het verstrengen van de milieureglementering een risico vormt op de goede afloop van dit complex project en suggereert dat dit risico het lijstje kan aanvullen. Er wordt een opsomming gegeven van strenger wordende milieuwetgeving. Het gaat onder meer om beleidstaken van de Vlaamse Overheid betreffende de evaluatie van omgevingslawaai en schadelijke effecten van geluidsbelasting (Vlaamse Reguleerder 2 Art. 2.2.4.1.1 e.v. met bijlage 2.2.4.3.

3. Bepalingsmethoden voor schadelijke effecten), om het natuurherstel, de natuurtoets en de passende beoordeling aangaande stikstofdepositie en rustverstoring, om strengere grondwaterbemaling, of om het wegwerken van de verschillen in de beoordeling van verkeers- en omgevingslawaai (discrepancie tussen enerzijds het MER richtlijnenboek Mens en Gezondheid, de Vlarem2 Bijlage 2.2.1. Milieukwaliteitsnormen voor geluid in open lucht en de Vlarem2 Bijlage 4.5.4 Richtwaarden voor het specifieke geluid in open lucht van als hinderlijk ingedeelde inrichtingen en anderzijds het MER richtlijnenboek Geluid en trillingen).
4. Insprekers geven aan dat de gemaakte investering voor dit project gelinkt moet worden aan een langetermijnvisie over de verwachte maatschappelijke baten.
5. Insprekers stellen dat bij de MKBA niet enkel beoordeeld mag worden welk alternatief de hoogste maatschappelijke waarde heeft, maar dat erover gewaakt moet worden dat één sector niet extreem belast wordt. Hierbij is men voornamelijk bezorgd over de landbouwsector.
6. De methodiek van de MKBA is beschreven in de nota. Toch zal het een kunst zijn om bij de selectie en afweging het juiste gewicht te geven aan de verschillende criteria. Natuur, kansen voor openbaar vervoer en leefkwaliteit zijn niet altijd eenduidig te monetariseren en zijn conform de projectdoelstellingen evenwaardige criteria ten opzichte van bijvoorbeeld een vlotte doorstroming van het gemotoriseerd verkeer. Men geeft aan dat de MKBA één van de belangrijke instrumenten is om de uiteindelijke afweging te maken. Dit net zoals het MER en het ontwerp onderzoek. Deze drie instrumenten zullen de afweging tot het voorkeursbesluit voeden en helpen een toekomstgerichte en duurzame keuze te maken voor de Gentse regio.
7. Worden de kosten voor de uitrol van minder hinder maatregelen alsook de mogelijke economische baten van een gefaseerde uitvoering meegenomen in de kosten-baten analyse?

Reactie op de inspraak

1. In de MKBA nemen we alle kosten en baten op die zich gaan voordoen als gevolg van het project. Ook de genoemde zaken, zoals ruimte die vrijkomt, een betere volksgezondheid ter hoogte van tunnels, verhogen van aantrekkelijkheid van de stad. Deze baten worden afgewogen tegen nog andere baten, bv. klimaat, geluid, bodem, verkeersveiligheid, doorstroming etc., en tegen de kosten.
2. In de MKBA zullen de genoemde kosten en baten tegenover elkaar worden afgewogen. Het gaat hier om alle kosten (vooral bouw en onderhoud) en baten, met name alle maatschappelijke baten die zich gaan voordoen als gevolg van het project. Deze baten omvatten o.a. bereikbaarheid (ook voor ondernemers), leefbaarheid, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, gezondheid, geluidhinder, nabijheid van groen, landschap etc. Er wordt verwacht dat de baten globaal positief zullen zijn, en deze zullen vervolgens worden afgewogen tegen de kosten van het totaalproject.

3. Het risico van strengere milieureglementen is zeker een aandachtspunt dat kan worden meegenomen in de MKBA. De MKBA baseert zich hiervoor op het ontwerp onderzoek en de MER, waar deze aspecten ook aan bod zullen komen.
4. De kosten worden afgewogen tegen de maatschappelijke baten in de MKBA. Dit wordt niet alleen gedaan voor de korte termijn, maar voor de komende 80 jaar. Op die manier nemen we ook de toekomstige kosten mee, zoals onderhoudskosten, en toekomstige baten (positief of negatief) van bijvoorbeeld doorstroming, verkeersveiligheid, emissies, etc.
5. Een MKBA neemt de totale maatschappelijk waarde mee. In de beoordelingstabellen wordt wel het onderscheid gemaakt per post zodat inzicht kan verkregen worden in de aparte impact van bv. luchtkwaliteit, landschap, geluidshinder, bereikbaarheid, verkeersveiligheid etc.
6. Het afwegen van de verschillende kosten en baten in een MKBA is inderdaad een kunst. We maken hier gebruik van een veelheid aan wetenschappelijk onderzoek over de waardering van de verschillende aspecten.
7. Risico's en onzekerheden kunnen ook worden meegenomen binnen een MKBA. Hiervoor wordt als eerste een beschrijvende risicoanalyse opgemaakt en volgt een eerst selectie van de onzekerheden die kunnen meegenomen worden. De fasering is een voorbeeld van zo'n onzekerheid die kan worden opgenomen. Een gedetailleerde beschrijving van de methodiek van de MKBA kan geraadpleegd worden in bijlage 4 van de AON.

Aanpassingen in de AON

Deze opmerkingen vragen geen aanpassingen in de AON.

Kost van de alternatieven

1. Er wordt gevraagd wat de financiële doelstellingen van dit project zijn en waar het begroot staat hoeveel dit project zal kosten. Insprekers geven aan dat aan de plannen in de alternatievenonderzoeksnota geen enkele concrete realistische begroting is toegevoegd.
2. Een aantal insprekers stelt dat elke euro die de overheid uitgeeft verdiend moet worden door een hardwerkende burger. Er is volgens hen dan ook geen ruimte om dit geld te besteden aan wat zij zien als prestigeprojecten. Men vreest dat de kosten te laag zullen worden ingeschat en de opbrengsten te hoog. Daarnaast denkt men dat de uitvoeringstermijn te kort zal worden ingeschat en dat het uiteindelijke resultaat van dit project zal zorgen voor een buitensporig gat in de begroting.
3. Insprekers menen dat de AON onvoldoende (indicatieve) gegevens over de kostprijs van de locatiealternatieven bevat. In Boek 3 van de verkenningsfase staan nochtans indicatieve kostenanalyses.

4. Van de diverse scenario's die nu op tafel liggen, werd van geen enkel voorstel een kostenindicatie uitgewerkt, terwijl eerder, veel goedkopere verzoeken voor geluidswanden of verlagen van de snelheid op de R4 tot dusver steeds werden afgewezen. Hoe realistisch zijn de alternatieven, gezien hun kostenplaatje?

Reactie op de inspraak

1. De begroting voor de verschillende alternatieven en varianten maakt deel uit van het onderzoek. Dit zal worden meegenomen in de MKBA en worden afgewogen tegen de maatschappelijke baten.
2. De kosten worden afgewogen tegen de maatschappelijke baten in de MKBA. Dit wordt niet alleen gedaan voor de korte termijn, maar voor de komende 80 jaar. Op die manier nemen we ook de toekomstige kosten mee, zoals onderhoudskosten, en toekomstige baten (positief of negatief) van bijvoorbeeld doorstroming, verkeersveiligheid, emissies, etc. Zowel de kosten als de baten worden gedragen door 'de belastingbetaler', rechtsreeks (kosten) of onrechtstreeks (bv. minder ziekte door een betere luchtkwaliteit, minder ziekenhuiskosten door minder ongevallen etc.)
3. De begroting voor de verschillende alternatieven en varianten maakt deel uit van het onderzoek. Dit zal worden meegenomen in de MKBA en worden afgewogen tegen de maatschappelijke baten.
4. De begroting voor de verschillende alternatieven en varianten maakt deel uit van het onderzoek. Dit zal worden meegenomen in de MKBA en worden afgewogen tegen de maatschappelijke baten.

Aanpassingen in de AON

Deze opmerkingen vragen geen aanpassingen in de AON.

Bezorgdheden over kosten en baten

1. Een aantal insprekers is bezorgd over een daling van de waarde van hun huis, dit door de te verwachten impact van voorliggend project.
2. Wat zijn economische consequenties die verbonden zijn aan toegenomen files op de R4?

Reactie op de inspraak

Het is mogelijk dat de waarde van een huis stijgt of daalt. Dat kan bijvoorbeeld door verbetering of verslechtering van geluidshinder, landschap, nabijheid van groen, bereikbaarheid, verkeersveiligheid etc. Deze effecten worden meegenomen in de MKBA.

De baten (positief of negatief) van de files (minder of meer files) op de economie zullen worden meegenomen in de MKBA. Niet alleen de files nu maar ook rekening houdend met de verwachte groei van het verkeer de komende decennia.

Aanpassingen in de AON

Deze opmerkingen vragen geen aanpassingen in de AON.

2.12 Methodiek en onderzoek

Het onderzoek

1. Welke infrastructuurwerken horen en bij de verschillende opties? .
2. Er wordt gevraagd om de quickscan uit te voeren tot op het niveau van de gemeenten en deelruimtes. De impact van elk scenario moet duidelijk zijn per thema & criteria. .
3. Wij vragen u om bij de geïntegreerde effectenonderzoeken de ruimtelijke en de milieugerelateerde effecten van het tijdsverloop, de fasering en de levenscyclus van ieder locatiealternatief te onderzoeken..
4. Opmerking over de ligging van de ingeklapte R4 b: De ligging van tunnels en viaducten doorheen binnenstad Gent niet consequent beoordeeld. In de meeste nieuwe plannen situeren de schakelpunten tussen de R4 en de E17/ E4O zich slechts op drie punten: verkeerskruispunt Destelbergen met de E17, aan de Pégoudlaan (Expo) B4O2/E4O en op sommige plannen via de B4O3/E4O te Merelbeke. In geen enkele variant van de ingeklapte R4 is er een volledig schakelpunt ter hoogte van Zwijnaarde. Vanaf Merelbeke zijn er alternatieven in de AON met een tunnel naar Destelbergen. Gezien er, omwille van volledigheid, geen bezwaar is om een viaduct door de binnenstad te plannen, stelt zich de vraag waarom er dan ook geen viaduct of tunnelvariant (E17 of R4), vertrekkende van het schakelpunt St.-Denijs-Westrem of de Pégoudlaan, richting schakelpunt Destelbergen in de AON aan bod komt. Dit is immers het kortste traject tussen deze twee schakelpunten. Als dit alternatief niet aan bod kan komen omwille van de slecht scorende leefbaarheid, waarom geldt dit dan ook niet voor de ingeklapte R4?.
5. Waarom is de problematiek in Gentbrugge het startpunt van het onderzoek, en niet bv. De geluidsoverlast in Merelbeke?
6. In de AON wordt in verschillende inrichtingsvarianten (2.1A en B, 2.2A en B, 2.3 A en B, 3.2 A en B, 3.3A en B) een uitgebreide heraanleg voorzien van de verkeerswisselaar E4O-R4. In andere varianten (3.1A en B) is een beperktere uitbreiding van de verkeerswisselaar getekend. Dit brengt ingrijpende ruimtelijke gevolgen met zich mee voor UGent Campus Merelbeke. Een weloverwogen afweging voor deze locatie van de nieuwe verkeerswisselaar lijkt niet te zijn opgenomen in de AON. De verkeerswisselaar lijkt arbitrair te zijn ingetekend overheen campus Merelbeke. Dit brengt de huidige werking en de toekomstmogelijkheden van deze campus ernstig in gevaar. Er bestaan nochtans ruimtelijke mogelijkheden om deze nieuwe verkeerswisselaar meer naar het oosten te voorzien, op de locatie van de huidige verkeerswisselaar, waardoor de campus buiten het projectgebied valt.

Deze cruciale ruimtelijke onderzoeksvraag en bijhorende afwegingen worden echter niet opgenomen in het overzicht van de onderzoeksvragen per deelgebied. Er wordt voor gepleit dat het Campusplan van Merelbeke wordt opgenomen in het geïntegreerd onderzoek. Daarna moet volgens het advies een weloverwogen en uitgebreid locatie-onderzoek van de nieuwe verkeerswisselaar E4O-R4 toegevoegd worden aan de onderzoeksvragen van het deelgebied 6 Melle-Merelbeke. Hierbij moeten volgens het advies zowel de huidige werking en de ontwikkelingsmogelijkheden van de campus en de Faculteit Dierengeneeskunde worden opgenomen in het afwegingskader. Tenslotte moet volgens het advies een vlotte en logistieke ontsluiting en bereikbaarheid van campus Merelbeke in alle inrichtingsvarianten gegarandeerd kunnen worden.
7. Quickwins moeten duidelijk opgenomen worden in het voorkeursbesluit, als concrete potenties. Hoe worden effecten van quickwins mee opgenomen en gecombineerd met effecten van het bouwen van alternatieven? Op welke wijze beïnvloeden zij het effectenonderzoek?
8. De studie houdt onvoldoende tot geen rekening met impact op complexe hydrologie van een belangrijk alluviaal gebied. De impact op hydrologie zal voelbaar zijn in afwatergebieden, met vergaande impact. Er wordt verzocht dat de effecten van de complexe hydrologie voor elk scenario in detail onderzocht worden, dit zeker in het kader van de haalbaarheid van de tunnels. Rekening houdend met fysische bodemeigenschappen en effecten op habitats en soorten.
9. Het is aangewezen dat in het onderzoek, voor zover mogelijk, rekening wordt gehouden met (potentiële) ontwikkelingen (beleidsmatige evoluties, technologische ontwikkelingen, nieuwe inzichten). Op vlak van beleid denkt men bijvoorbeeld aan wijzigingen op het vlak van wegbeprijzing of snelheidsregimes. Voor technologie geeft men de elektrificatie van voertuigen als voorbeeld. Men vraagt om de toekomstige evolutie en de impact van het verkeer mee te nemen in het onderzoek, rekening houdend met de verwachte elektrificatie en de daaraan gerelateerde externe effecten. Naar kennis toe verwijst men naar nieuwe inzichten over geïnduceerd verkeer of klimaatadaptatie. Nieuwe kennis moet zoveel mogelijk meegenomen worden in de onderzoeksfase van het complex project. Men geeft dat het met het oog op relevante kennisopbouw aangewezen is om waar nodig kennisinstellingen of academici te betrekken in het onderzoek-sproces.
10. De vraag wordt gesteld wat in dit proces de gewenste meerwaarde is en voor wie deze meerwaarde moet gelden. Er lijkt nog niet bepaald hoe deze meerwaarde wordt afgewogen en er staat nog niet vast wat de financiële mogelijkheden zijn. Kunnen alternatieven geweerd worden omwille van financiële aspecten? Hoe worden belangen ten opzichte van elkaar afgewogen bij het trechteren? Welke H-B matrix zal worden gehanteerd bij reistijd beoordeling?
11. Er ontbreken een aantal zaken over omliggende gemeenten, zoals lange termijnvisies voor economie en blauwgroene netwerken. Doordat deze zaken ontbreken worden latere processtappen onvolledige opgenomen.
12. Er wordt in een advies gevraagd in hoeverre de AON rekening houdt met de impact op de weginfrastructuur van bv. de herlokalisatie van het station Gentbrugge, de realisatie van de deelauto-ambities van de stad Gent of de volledige realisatie van de fietssnelweg F417.
13. Op de pagina's 100 - 103 worden er heel wat vragen en mogelijkheden beschreven. Het is niet duidelijk of al deze mogelijkheden reeds in de onderzoeksfase worden onderzocht/beslist. Nu ontstaat de indruk dat dit allemaal al beslist wordt in het voorkeursbesluit.

Reactie op de opmerkingen

1. Elementen zoals ruimtelijke impact of welke infrastructuurwerken waar nodig zijn, kwamen nog niet aan bod in de fase van de AON maar zullen in later onderzoek aan bod komen. In de AON wordt onder paragraaf 2.2 de alternatieven op strategisch niveau voorgesteld, zowel op locatie-alternatiefniveau als op inrichtingsvariant. Dit zijn conceptuele voorstellingen die naarmate het geïntegreerd onderzoek vordert verder vorm zullen krijgen.
2. Voor een aantal onderzoeken in de quickscan zal het onderzoek worden gevoerd per deelruimte. Dit is afhankelijk van de opbouw van de parameters binnen elk criterium en binnen elk thema. De resultaten van de verschillende deelonderzoeken zullen per criterium en per thema weergegeven worden in een evaluatieroos. Daarnaast zal in de tussennota ook een meer gedetailleerde beschrijving gegeven worden van de methodiek en van de resultaten van de deelonderzoeken.
3. Op pagina 17 en volgende van de AON worden de “Vier fases en drie beslismomenten” besproken. Hierbij wordt uitgelegd wat het doel is van de AON en vooral ook welke fases nog volgen na de AON. De inspraakreactie zal aan bod komen bij het geïntegreerd effectenonderzoek en bij de integrale afweging. Zoals beschreven bij de “potenties en aandachtspunten bij de inrichtingsvarianten” (pagina 101 en volgende) zullen verschillende fasingsaspecten en hun impact (kost, tijd,...) verder worden bekeken in het geïntegreerd onderzoek. Dit wordt ook nog omschreven bij de “Minder Hinder maatregelen en uitvoeringstermijn” op pagina 239.
4. Bij de paragraaf “Waarom inrichtingsvarianten” (pagina 99) wordt ook vermeld dat combinaties van verschillende elementen uit de varianten in het verder verloop van het proces mogelijk blijven. Het bijkomend voorzien van schakelpunten kan dus een gevolg zijn van de resultaten van het geïntegreerd onderzoek. Voor tunnels onder dichte bebouwing geldt dit eveneens. Vanuit inspraak zal een alternatief worden meegenomen worden onder de dorpskern van Merelbeke door. Resultaten van de afweging daar, kunnen mogelijks nog leiden tot soortgelijke afwegingen in andere zones. Deze opmerking kan dan ook meegenomen worden in de beschrijving binnen de geactualiseerde AON van dat alternatief. Ook voor het viaduct geldt dit. De kans dat een nieuw viaduct op een huidig niet bestaand tracé in stedelijke context (met grootschalige onteigeningen) beter scoort dan een nieuw viaduct op een bestaand tracé lijkt evenwel onbestaande.
5. Dit complex project werd opgestart na de aanname van resolutie 1506 in het Vlaams Parlement. Deze resolutie was het gevolg van de slechte toestand van het viaduct, toen brokkelbrug genoemd, en de vragen van de burgerbewegingen en de Stad Gent naar een lange termijnvisie. Vandaar dat de problematiek in Gentbrugge in eerste instantie het uitgangspunt vormde van dit complex project. Het zijn echter niet enkel de problematieken ter hoogte van het viaduct (stad Gent) die spelen, maar evenzeer de bezorgdheden van de gemeenten van de onderzoeksperimeter. De gemeenten Melle, Merelbeke en Destelbergen wensten betrokken te worden, in het bijzonder met de vraag (de hinder van) het verkeer niet te verschuiven (naar de R4), maar terug te dringen. Vanaf het begin van de verkenningfase zijn de besturen van de stad en deze gemeenten nauw betrokken, net zoals lokale en bovenlokale administraties, experts, middenveldorganisaties en burgerbewegingen. De groep van betrokken belanghebbenden groeide en groeit voortdurend aan, bijvoorbeeld met gemeente Laarne in de onderzoeksfase.
6. De locatiealternatieven en inrichtingsvarianten die in de AON worden voorgesteld, zijn uitgewerkt op strategisch niveau. Het zijn conceptuele voorstellingen die naarmate het geïntegreerd onderzoek vordert verder vorm zullen krijgen. Ook

de verkeerswisselaar is dus conceptueel ingetekend. De exacte ruimtelijke impact kwam nog niet aan bod in deze fase, maar zal aan bod komen in het verdere onderzoek.

7. Het voorkeursbesluit zal niet enkel de voorkeursoplossing bevatten, maar ook een gebiedsprogramma. Zo'n gebiedsprogramma biedt dat handvaten aan betrokken partners om (boven)lokale noden en uitdagingen overkoepeld aan te pakken. Dit gebiedsprogramma kan quick wins omvatten en zal concreter worden naarmate het onderzoek vordert. De inhoud ligt op dit moment nog niet vast, maar krijgt meer vorm naarmate de onderzoeken (zoals het ontwerpend onderzoek) vorderen. In het huidig ontwerpend onderzoek kunnen quick wins al aan het licht komen. Deze worden beschouwd als potenties. In de eerste fase van de quickscan vertrekt de beoordeling vooral vanuit het feit dat deze potenties niet gehypothekeerd mogen worden.
8. In de alternatievenonderzoeksnota werden de alternatieven nog niet onderzocht. De AON geeft een beschrijving van de doelstellingen van het project en van de geografische werkingssfeer van het complexe project. Daarnaast worden de te onderzoeken alternatieven voorgesteld en wordt aangegeven hoe deze alternatieven onderzocht zullen worden in het verdere onderzoek. In het verder verloop van de onderzoeksfase zal een geohydrologische studie worden opgestart om de impact van de alternatieven op de hydrologie te onderzoeken. Zo zullen onder meer de impact van de tunnelontwerpen en de impact van eventuele technische oplossingen op de grondwaterhuishouding bekeken worden.
9. Doorheen het onderzoeksproces wordt regelmatig bekeken wanneer het zinvol is om academici of kennisinstellingen te betrekken. Op werksessies met georganiseerde stakeholders en ambtelijke vertegenwoordigers zijn er “kennisessies” gebracht door academici of externe experts die bepaalde thema's behandelen. Inzake participatie en communicatie is via bilateraal overleg ook reeds overleg geweest met bijvoorbeeld Universiteit Gent. Ook in het verdere proces wordt telkens geëvalueerd welke kennis we kunnen betrekken en op welke wijze. Zo kan het zijn dat in de verdere stappen bepaalde academici of kennisinstellingen structureler zullen betrokken worden, bijvoorbeeld als klankbord. In het algemeen wordt in het proces van het complex project wordt steeds zoveel mogelijk rekening gehouden met relevante (potentiële) ontwikkeling. Dit niet enkel op vlak van bijvoorbeeld beleidsmatige evoluties, maar ook op vlak van onder meer technologische ontwikkelingen. Nieuwe inzichten of kennis op vlak van mobiliteit of klimaat, worden zoveel mogelijk opgenomen in de relevante onderzoeksstappen (verkeersmodelleringen, strategische milieubeoordeling...).
10. De gewenste meerwaarden voor dit project kunnen het best beschreven worden aan de hand van de projectdoelstellingen. Er worden meerwaarden gezocht voor mobiliteit (continuïteit van doorstroming op Europees en Vlaams niveau; duurzaam en geconnecteerd stadsregionaal mobiliteitssysteem), voor leefbaarheid (leefbare omgevingen – woon, werk en recreatie) en voor landschap (groene en blauwe landschappen verbinden en versterken). Het proces dat vertrekt vanuit deze projectdoelstellingen verloopt gezamenlijk en geïntegreerd, met een interbestuurlijke samenwerking en diversiteit van belanghebbenden, voor wie deze meerwaarden zoveel als mogelijk moeten gelden. In een eerste stap van de onderzoeksfase worden de 'meerwaarden' op basis van een quickscan ten opzichte van elkaar afgewogen. Hiervoor worden verschillende criteria beoordeeld binnen vier thema's: Kost, leefbaarheid, ruimte en mobiliteit. Het financiële aspect maakt dus integraal deel uit van de beoordeling, ondanks dat het nog niet vaststaat wat de financiële mogelijkheden zijn. Dit wordt beschreven in de AON, vanaf §3.2 De quickscan (pagina 185). De methodiek van de beoordeling van de reistijd in de fase van de quickscan zal opgenomen worden in de tussennota.

11. De alternatievenonderzoeksnota bevat nog geen onderzoek. In de AON wordt louter een beschrijving geven van de doelstellingen van het project, van de geografische werkingsfeer, van de te onderzoeken alternatieven en van de manier van het onderzoeken van deze alternatieven. In het verder verloop van de onderzoeksfase zullen zaken als deze in kaart worden gebracht, bijvoorbeeld in het ontwerpend onderzoek en later in de MKBA.
12. In de onderzoeksfase worden zoveel mogelijk (lopende of geplande) projecten, kansen en potenties gecapteerd. Deze worden opgenomen in het verdere onderzoek, zodat hier rekening mee gehouden kan worden. Zaken zoals de herlokalisatie van het station Gentbrugge, de realisatie van de deelauto-ambities van de stad Gent of de realisatie van de fietssnelweg F417 zijn elementen die bijvoorbeeld aan bod kunnen komen in het ruimtelijk ontwerpend onderzoek.
13. Op pagina 100 – 103 van de AON wordt toegelicht waarom met inrichtingsvarianten gewerkt wordt en worden er onderzoeksvragen, potenties en aandachtspunten bij deze inrichtingsvarianten meegegeven. Dit zijn zaken die op het eerste gezicht naar boven komen en die zeker moeten worden opgenomen in het geïntegreerd onderzoek. Het onderzoek naar al deze elementen wordt gevoerd in de onderzoeksfase. Het gaat onder meer over elementen met betrekking op thema's zoals verkeer, veiligheid, landschap, natuur...

Aanpassingen in de AON

Deze inspraakreacties en adviezen geven geen aanleiding tot aanpassingen aan de AON.

Methodiek, afweging en trechtering

1. Er wordt gevraagd om doelen en ambities per type weg te structureren en om globale principes, doelen en ambities te formuleren daar waar nodig.
2. Zowel in de doorvertaling van de projectdoelstelling en ambities rond landschap, als in het formuleren van de criteria rond ruimte in de quickscan en het geïntegreerd onderzoek, blijft het landschappelijk verhaal voornamelijk beperkt tot het visuele en psychologische aspect van barrièrewerking en ontsnippering. Een barrière in een landschap is echter veel meer dan dat, en een landschap kan slechts behoorlijk worden vormgegeven als de uitgangssituatie zich daartoe leent. Nadenken over inrichtingsalternatieven op landschapsniveau impliceert nadenken over de inrichting van de ondergrond, en de impact van elk alternatief op de grondwater- en bodemcondities. Zo kan het waterlandschap van de Gentbrugse meersen en de Damvallei niet functioneren als een samenhangend landschap met een samenhangende grondwaterstroming indien dat niet wordt onderzocht en opgelost als onderdeel van het project. Deze benadering van projectdoelstellingen 3 en 4 mist in de AON en in de voorgestelde methodiek in het geïntegreerd onderzoek.
3. In dit project worden negen evenwaardige en gedeelde ambities geformuleerd die richtinggevend zijn in het proces en fungeren als een referentie- en evaluatiekader in het alternatievenonderzoek. In het huidige stadium van de onderzoeksfase is niet duidelijk hoe het CP concreet invulling zal geven aan bepaalde ambities.
4. Bij de doelstellingenboom valt op dat er twee bomen zijn: de 'robuustheidsboom' die rekening houdt met technische haalbaarheid, kost, SLA's en ontwerpsnelheden enerzijds, en de 'doelstellingenboom' anderzijds zoals die in de nota's een aantal keer is hernomen. Daarnaast wordt aangegeven dat de doelstellingenboom voor het Vlaams Netwerk hybride is, en dat er eigenlijk ook een doelstellingenboom zou moeten zijn voor groenblauwe kansen. Dit uit zich in discrepanties tussen de doelstellingenboom en haar onderdelen enerzijds en de ambities anderzijds. Het is bijzonder dat robuustheid gereduceerd wordt tot 'uitgepuurd net', wat een synoniem is voor de wegategorisering en boomstructuur van het verkeersnet. Het is ook bijzonder dat niet alle doelen in een ambitie zijn omgezet, en omgekeerd. Men vraagt om te werken met 4 doelstellingenbomen, 1 per netwerk, die elk naar relevante (smart gedefinieerd waar mogelijk) ambities wordt doorvertaald.
5. Men vraagt ook dat expliciet wordt gemaakt wanneer afwijkingen op schakelpunten mogelijk zijn, en wanneer niet.

6. In de problemenboom zijn de visie en problemen vanuit Gents perspectief grondig onderzocht. De lange termijnvisie, economisch, blauwgroen of in de omliggende gemeenten komt nagenoeg niet aan bod, hoewel het ook daar om duidelijk beleid gaat. Doordat deze zaken ontbreken, alsook een gedegen problemenboom waarbij ook spanningsvelden tussen stakeholders worden aangegeven, en hierdoor worden latere processtappen (zie infra) ook onvolledig opgenomen. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor het openbaar vervoer of fietsroute problemen: deze worden nergens opgelijst in een probleemanalyse. Idem voor opportuniteiten. Veel van dit werk is in de schoot van de Vervoerregio gebeurd, maar het lijkt wel logisch dat voor dit project die analyse wordt hernomen en verwerkt in de planningscontext en problemenboom. Hoe weegt bij de keuzemethodiek dit onderscheid door in scenario's die gunstig zijn voor Gent, maar ongunstig voor de omliggende maas-gemeenten? Er is in de methodiek geen uitspraak gedaan wat zal gebeuren bij het keuzeproces indien geen enkel scenario voor iedereen gunstiger is. Enkel in het MER wordt duidelijk gesteld dat op grond van inwoners weging en drie niveaus van weging, de facto het belang van Gent zal overwegen. Ook in de MKBA is dit zo: door de vastgoed opbrengsten zullen modellen met meer vrijgekomen ruimte voor bebouwing, die de facto allen in Gent liggen, beter scoren. Maar de effecten laten zich harder voelen voor de omliggende gemeenten. Wij vragen u: is dit een faire beoordelingsgrond?

7. Een advies vraagt dat het volgende wordt toegevoegd aan AON en verder wordt meegenomen bij de beoordeling van de alternatieven en latere varianten:

- Een stakeholderanalyse,
- Een problemenboom,
- Een SWOT-analyse,
- Informatie over relevante blauwgroene netwerken in de omliggende gemeenten, die binnen de zone met relevante verschillenplots liggen van het Vervoerregio-model in de BAU-variant en concreet worden vastgesteld bij uitwerking van het model in de verschillende varianten. Specialisten van ANB en VLM, of middenveldorganisaties, kunnen waardevolle hulplijnen zijn

Een fair en evenwichtig afwegingskader voor de eindkeuze en voor de MER-criteria

8. In de nota's worden drie processen in elkaar geschoven: Een stedelijk regionaal verkeersbeleid, een TEN-T Europees wegennet met bijhorende ontwerp- en SLA-richtlijnen en leefbaarheid voor inwoners rondom het huidige viaduct. Gaandeweg is het inzicht gekomen dat ook blauwgroene kansen zich aandienen - maar dit heeft zich niet in een uitbreiding van stakeholders of probleemanalyse geuit. Doordat deze drie niveaus, die terecht samen worden onderzocht, ook in 1 beoordelingstrechter worden gestopt, worden té vroeg in het proces zaken samen beoordeeld en daardoor als conflicterende belangen in het proces versterkt. Het lijkt ons goed om de drie verkeersnetwerkniveaus + blauwgroen netwerk apart te beoordelen, en ook vanaf aparte perspectieven te ontwikkelen. Het heeft weinig zin om een EU weg te beoordelen in het kader van modal shift. Het heeft wel zin om te kijken waar het regionaal model faalt, al dan niet door gekozen wegategorisering of SLA van het onderliggende wegennet, om uitsluitend langeafstandsverkeer op de E-wegen aan te trekken. Het is weinig zinvol om te doen alsof de verkeersproblemen van Gent het gevolg zijn, en opgelost worden door, E-wegen te downgraden tot een 70 km/u weg die mogelijk naar 50 km/u kan gereduceerd worden als de hinder aanhoudt.

Het lijkt ons om dezelfde reden goed om ook bedrijfslogica (vestigingskeuze, reverse logistics, netwerkprijs, transportprijs, zekerheid van bevoorrading, aantrekkingskracht voor werknemers) mee in rekening te brengen. Dit zet zich ook door in de idee dat vracht op een hoofdnetwerk een probleem is (p 51) en dat vracht en gewoon verkeer zou moeten gescheiden worden. Dit is niet zo - wel moet de infrastructuur en het snelheidsregime (via hiaat creatie) in staat zijn de vereiste stroom aan (gewenst) verkeer op te vangen. Belangen van een onderliggend net kunnen niet primeren op een SLA van een snelweg.

Dit speelt ook bij Ruimtelijke ordening principes rond deelruimtes. Hoewel deze uitstekend zijn voor ontwerp onderzoek, zijn ze minder geschikt als principe voor verkeersafwegingen (netwerk afwegingen) en helemaal niet voor MER-scope afwegingen. Zie ook onze eerdere opmerking over de impact van deze visie op verkeersvlak voor de maasgrootte die uit sommige scenario's voortvloeit.

Deze vlees-noch-vis keuzes in de methodiek kunnen vermeden worden door juiste criteria per concrete wegsegment en probleemboom-element te bepalen. De opgegeven problemen zijn immers terecht. Maar een uitgepuurde methodiek zou kunnen helpen om het huidige spanningsveld tussen stakeholders te milderen. Dit zou ook maken dat het afwegingsproces best in drie varianten wordt gemaakt: EU netwerk, Vlaams Netwerk, Regionaal netwerk, Gentse Vervoerregio. Zo kan goed gezien worden waar de netwerken synergie hebben, en waar niet. Nogmaals: dit doet geen afbreuk aan de belangen van Gentse ondernemers en omwonenden van het viaduct: hun belangen zijn legitiem.

Wel zou dit het proces zuiverder krijgen, en het mogelijk maken om de trechtering in drie fases te doen: haalbaarheid - haalbaarheid in functie van SLA vereisten - haalbaarheid in functie van criteria per wegcategorie voor het Vlaamse en onderliggende VVR-net. Immers: veel problemen van het onderliggende net in het buitengebied zijn het gevolg van de SLA-vereisten van snelwegen die niet gehaald worden, doordat de huidige R4 een te ambigu statuut heeft. Het heeft dan ook geen zin om die bestaande spreidstand over te doen bij een ontwerp-proces voor een nieuw wegennetwerk.

Reactie op de opmerkingen

1. Het complex project vertrekt vanuit de globale project- en procesdoelstellingen die geformuleerd werden in de startbeslissing. De ambities werden opgesteld om een concretere invulling te kunnen geven aan deze projectdoelstellingen en kunnen als toetsingskader gehanteerd worden.
2. In het verder verloop van de onderzoeksfase zal een geohydrologische studie worden opgestart om de impact van de alternatieven op de hydrologie te onderzoeken. Zo zullen onder meer de impact van de tunnelontwerpen en de impact van eventuele technische oplossingen op grondwaterhuishouding gemodelleerd worden. Het nadenken over de zo beschreven inrichting van de ondergrond komt dus in het vervolg van het onderzoek nog aan bod.
3. De ambities zullen gebruikt worden als toetsingskader voor de te onderzoeken alternatieven. In het verder geïntegreerd onderzoek wordt onderzocht in welke mate de alternatieven al aan de projectdoelstellingen en ambities voldoen en hoe ze er verder invulling aan kunnen geven. Deze toetsing start al in de quickscan, maar gebeurt ook in het ontwerpend onderzoek, het strategisch MER...
4. Het complex project Viaduct Gentbrugge gaat uit van vier projectdoelstellingen, die alle vier evenwaardig beschouwd worden. Deze projectdoelstellingen kwamen tot stand via het onderzoek dat is gevoerd in de verkenningsfase. Na de startfase werd voorgesteld om een ambitiefase te initiëren als startpunt voor de onderzoeksfase. De ambities hebben als doel om de aanzet uit de verkenningsfase scherp te stellen en waar nodig aan te vullen. Daarnaast kunnen ze fungeren als een referentie- en evaluatiekader in het alternatievenonderzoek. De ambities zijn ook rechtstreeks gelinkt aan de projectdoelstellingen, dit wordt weergegeven in de figuur op pagina 24 van de ambitienota.
5. Ter hoogte van de 'schakelpunten' van wegen kan geschakeld worden van de ene wegcategorie naar de andere. Deze schakelpunten zorgen er met andere woorden voor dat wegen van een verschillend niveau geconnecteerd kunnen worden. Het is belangrijk dat enkel geschakeld kan worden tussen netwerklagen van opeenvolgende niveaus, dus met maximaal één niveau verschil. Deze theoretische toepassing van de principes van wegencategorisering dient als basisuitgangspunt om tot evenwaardige locatiealternatieven te komen. In de loop van het onderzoek kan de keuze gemaakt worden om een meer pragmatische interpretatie van deze principes toe te passen, om tot optimalisaties van de locatiealternatieven te komen. Dit kan bijvoorbeeld op basis van de resultaten van de doorrekening van de locatiealternatieven met het regionaal verkeersmodel.
6. Door te kiezen voor de procedure complexe projecten kan gestart worden vanuit een integrale, gebiedsgerichte benadering. Het klopt dat een deel van de aanleiding van dit project zich situeert in Gent, ter hoogte van het viaduct van de E17. Desondanks kadert het project in een breder leefbaarheidsvraagstuk voor de regio. Hierdoor brengt het proces verschillende, soms tegenstrijdige belangen samen. De project- en procesdoelstellingen zijn leidend om de individuele posities te kunnen overstijgen en om over gemeentegrenzen heen en op bovenlokaal niveau te kunnen samenwerken. Het is de bedoeling om op basis van zowel het participatietraject als het onderzoek de verschillende belangen, problematieken en kansen inzichtelijk maken. Op het moment van de publicatie van de AON is nog niet al dit onderzoek gevoerd. Kansen voor bijvoorbeeld openbaar vervoer of andere opportuniteiten zullen aan bod komen in het verdere onderzoek. Dit al in de fase van de quickscan, maar ook verder in het gedetailleerd geïntegreerd onderzoek. Het onderzoek wordt gevoerd op verschillende schaalniveaus. Te onderzoeken elementen met een regionale focus, zoals het mobiliteitsonderzoek, zullen de alternatieven binnen de volledige perimeter en een stuk daarbuiten

bekijken. Voor het strategisch MER wordt de gebruikelijke methodiek en terminologie gebruikt. Dit houdt in dat de afbakening van het studiegebied voor het milieuonderzoek afgestemd zal worden elke milieudiscipline. Het omvat minstens de perimeter van het complex project zelf en daarnaast het gebied waarbinnen zich significante effecten kunnen voordoen als gevolg van dit project. Het studiegebied voor de milieueffecten kan dus ruimer gaan dan het gebied waar het complex project wordt uitgevoerd. Voor andere deelonderzoeken, zoals het ruimtelijk en ontwerpend onderzoek, zal worden ingezoomd op de verschillende deelruimtes. Op die manier wordt getracht om de effecten in het hele projectgebied zo volledig mogelijk in beeld te brengen.

7. De overlegstructuur en een beschrijving van de belanghebbenden die deelnemen aan dit proces is opgenomen in de procesnota. Een overzicht van de belanghebbenden volgens organisatievorm en deelname aan de onderzoeksfase tot op heden wordt getoond in figuur 4, pagina 45 van de procesnota. Ook betrokken burgerbewegingen komen hier aan bod. De aanleiding en probleemstelling van dit complex project worden toegelicht in §1.2 Projectbeschrijving van de AON. Een SWOT-analyse of sterkte-zwakteanalyse wordt ondervangen door de methodiek die gehanteerd wordt in de procedure complexe projecten. Ook binnen deze methodiek wordt aandacht geschonken aan onder meer interne sterktes en zwaktes van het project en aan externe kansen en risico's. De relevante blauwgroene netwerken in het projectgebied worden onder meer in kaart gebracht in het ontwerpend onderzoek. In het kader van dit project vindt verder bilateraal overleg plaats met verschillende betrokken instanties, waaronder ANB en VMM.
8. De onderzoeksfase van dit project vertrekt vanuit de vier project- en procesdoelstellingen die zijn opgenomen in de startbeslissing. De projectdoelstellingen zijn: Continuïteit van doorstroming op Europees en Vlaams niveau, Duurzaam en geconnecteerd stadsregionaal mobiliteitssysteem, Leefbare omgevingen (woon, werk en recreatie) en Groene en blauwe landschappen verbinden en versterken. Alle projectdoelstellingen worden zoveel mogelijk evenwaardig beoordeeld. In eerste instantie gebeurt dit in de quickscan op basis van vier thema's: Leefbaarheid, ruimtelijke aspecten, mobiliteit en kost. Per thema werden verschillende criteria en parameters uitgewerkt, om zo verschillende perspectieven aan bod te laten komen. Er werd voor gekozen om de criteria op te stellen per thema en niet per wegsegment. Dit om alle projectdoelstellingen zo evenwaardig mogelijk te benaderen en om de beoordeling zo efficiënt en consequent mogelijk te kunnen maken. Voorafgaand aan de quickscan wordt een technisch onderzoek gevoerd. Enkel alternatieven die technisch haalbaar zijn, doorlopen de quickscan.

Het bepalen van de kwantitatieve en kwalitatieve impact op gebruiksfuncties, zoals bedrijvigheid, wordt opgenomen in het strategisch MER bij discipline mens - ruimtelijke aspecten.

Het onderzoek wordt zeker niet enkel gevoerd op het niveau van de deelruimtes. Elementen uit het onderzoek met een regionale focus, zoals het mobiliteitsonderzoek, zullen het project binnen de volledige perimeter en een stuk daarbuiten bekijken. Voor het strategisch MER zal de gebruikelijke methodiek en terminologie gebruikt worden. Dit houdt in dat de afbakening van het studiegebied voor het milieuonderzoek afgestemd zal worden op elke milieudiscipline. Het omvat minstens de perimeter van het complex project zelf en daarnaast het gebied waarbinnen zich significante effecten kunnen voordoen als gevolg van dit project. Het studiegebied voor de milieueffecten kan dus ruimer gaan dan het gebied waar het complex project wordt uitgevoerd. Voor het ruimtelijk en ontwerpend onderzoek kan dan wel worden ingezoomd op de deelruimtes.

Aanpassingen in de AON

Deze inspraakreacties en adviezen vragen geen aanpassingen of actualisaties aan de AON.

Het gebiedsprogramma

1. Dit project kan niet los gezien worden van een vorm van gebiedsontwikkeling om ruimtelijke dynamiek en maatschappelijk economische belangen te ondersteunen. Er zal ook een geïntegreerde gebiedsvisie moeten uitgewerkt worden met een regionale gebiedsagenda. De Provincie Oost-Vlaanderen geeft aan graag betrokken te worden bij de uitwerking van de geïntegreerde gebiedsvisie, eventueel als regisseur of trekker.
2. In de AON wordt aangegeven dat een geïntegreerde gebiedsvisie wenselijk is. Men vraagt wat hiermee concreet bedoeld wordt en hoe planning en uitvoering hiervan georganiseerd wordt. Verder vraagt men zich af of dit effectief een onderdeel is van het planproces.
3. In het project wordt gewerkt met drie tijdsvensters: nu, over 20 jaar en daarna. Naast een lange termijn oplossing is het ook belangrijk op kortere termijn de doorstroming en bereikbaarheid van deze infrastructuur te garanderen. Het werken met deze verschillende tijdsperspectieven zou in het project meer naar voor moeten komen. Ook de rol en verantwoordelijkheid van de verschillende overheden hierin is niet duidelijk, m a w. wat wordt bijvoorbeeld door de Vlaamse overheid opgenomen en wat door de lokale overheden?

Reactie op de opmerkingen

Het voorkeursbesluit geeft vorm aan geïntegreerde projectdoelstellingen en aan het gebiedsprogramma dat hieraan gekoppeld is. Het bevat dus niet louter de voorkeursoplossing. Zo'n gebiedsprogramma biedt dat handvaten aan betrokken partners om (boven)lokale noden en uitdagingen overkoepeld aan te pakken. De inhoud ligt op dit moment nog niet vast, maar krijgt meer vorm naarmate de onderzoeken (zoals het ontwerpend onderzoek) vorderen. Het gebiedsprogramma is onlosmakelijk verbonden aan de voorkeursoplossing. Het brengt Vlaamse, regionale en lokale ambities en opgaves uit het project gebied samen. Het gebiedsprogramma omvat onder andere een oplijsting van betrokken actoren en gemaakte bestuurlijke afspraken. Daarnaast zal het een overzicht bevatten programmaelementen en van taken en acties die in de uitwerkingsfase moeten worden (op)genomen. Ook quick wins, bijvoorbeeld naar doorstroming, leefbaarheid of landschap toe, die in de loop van het huidige onderzoek aan het licht komen kunnen worden opgenomen in het gebiedsprogramma. Quick wins zijn acties of (deel)projecten die op een korte termijn gerealiseerd kunnen worden zonder dat ze een hypotheek leggen op het complex project voor de lange termijn. Ze kunnen een katalysator zijn voor de vooropgestelde transitie en kunnen activerend werken voor de oplossing op lange termijn. Binnen

het complex project blijft het wel de bedoeling om quick wins steeds deel te laten uitmaken van het groter geheel, binnen de toekomstvisie van de regio op lange termijn.

Aanpassingen in de AON

Deze inspraakreacties zorgen niet voor aanpassingen aan de AON.

De quickscan en het geïntegreerd onderzoek

1. Op pagina 197 ('Resultaat van de quickscan') is sprake van de bespreking van de resultaten. Hoe wordt dit gedaan, welke stakeholders worden uitgenodigd, hoe wordt dit ruimer gecommuniceerd?
2. Opmerking: de roos p.196 en deze op p.248 is anders opgebouwd visueel (los van de concrete scores). Op pagina 248 is de robuustheid van het wegennet, het startpunt van de verruimde studie, nog verder verdrongen ten opzichte van de overige criteria. Men vraagt om aandacht voor de visuele voorstelling der dingen, gezien de impact die er kan zijn op het vergunningsproces. Op pagina 224 is bovendien sprake van een ruimtelijk kompas. Dit komt nergens anders in de tekst voor. Wat is hier bedoeld, waartoe dient het en hoe past het in het beslissingsproces?
3. Het is van belang om een duidelijke methodiek en de juiste instrumenten te hebben voor de afweging van alternatieven en een eerste trechtering. De voorgestelde evaluatieroos is louter een visuele voorstelling, geen instrument dat toelaat de alternatieven evenwaardig te toetsen aan de doelstellingen en ambities. Er wordt voor gepleit om bij de beoordeling van de criteria ook steeds de doelstellingen en ambities in beschouwing te nemen en de resultaten met de juiste doelmatigheid te bekijken. Daarom is het belangrijk om in het AON meer inzicht te krijgen op welke manier de 4 projectdoelstellingen evenwaardig ten opzichte van elkaar zullen afgewogen worden. Dit wordt nergens expliciet vermeld, terwijl dit wel noodzakelijk is om de doelstellingen uit de startbeslissing te respecteren. Die bezorgdheid wordt versterkt door de vaststelling dat de locatie- en inrichtingsalternatieven voornamelijk zijn opgebouwd vanuit projectdoelstelling 1.
Het is bovendien onduidelijk vanaf wanneer een alternatief als onhaalbaar of niet-kansrijk, vanuit het perspectief van de projectdoelstellingen, zal worden beschouwd. Er ontbreekt in de quickscan bijgevolg een methodiek om vanuit de projectdoelstellingen een afweging te maken. Men ziet hierbij drie elementen die kunnen helpen: <ul style="list-style-type: none">• Duidelijker en vollediger referentiekader opnemen in het AON• Prominentere rol voor het ontwerpend onderzoek, al in de fase van de quickscan• Integreren van een expertenadvies in het proces gelinkt aan de 4 projectdoelstellingen

4. De open dialoog die voorgesteld wordt aan het einde van de quickscan kan dus ondersteund worden, maar vereist nog meer kadering en een doelgerichte methodiek en begeleiding dan op vandaag is omschreven in de AON. Hierbij kan het zinvol zijn om een onafhankelijk expertenadvies in te winnen vanuit de 4 projectdoelstellingen en ambities en dit te integreren in het proces met de stakeholders voorafgaand aan de tussennota. Dit om ook de niet kwantificeerbare criteria voldoende en evenwaardig in de afweging in te brengen.
5. Hoe de resultaten van verschillende deelonderzoeken concreet ten opzichte van elkaar worden afgewogen, is op dit moment nog onduidelijk. Dit zowel voor de quickscan als voor het volledige geïntegreerd onderzoek. De weging van de verschillende beoordelingscriteria is bepalend voor de finale trechtering tot één voorkeursalternatief. De gemeenten Destelbergen, Melle en Merelbeke verwachten dat deze trechtering en afweging in alle transparantie en in een open dialoog met alle betrokken besturen en actoren zal gebeuren.
6. Is het opportuun dat elk van de criteria in de quickscan hetzelfde gewicht krijgt?
7. De SARO kan de getrapte aanpak van het geïntegreerd onderzoek ondersteunen. De raad merkt wel op dat het afwegingskader waartegen de alternatieven worden afgewogen nog niet is opgenomen in de AON, waardoor hierover nog geen uitspraak kan worden gedaan. Er wordt gevraagd om alle alternatieven op alle aspecten (milieu, natuur, landschap, landbouw, economie, enz.) doch wel strategisch te onderzoeken zodat ze op een volwaardige manier aan elkaar worden afgewogen. Het geïntegreerd onderzoek omvat minstens het ruimtelijke onderzoek en het milieugerelateerde effectenonderzoek op strategische niveau.
8. Op p.195 wordt een beschrijving gegeven van een beknopte MKBA. Daarin wordt verwezen naar “de impact op luchtkwaliteit”. In de voorgaande beschrijving van het criterium leefbaarheid is er echter geen sprake van een analyse inzake luchtkwaliteit. Enkel bij het criterium ruimte en daar louter ifv stikstofdepositie op beschermde natuurgebieden. Er is een meerwaarde in de vier criteria, maar niet om dat dan te monetariseren in een beknopte MKBA. Op welke wijze speelt die een rol in de quick scan? Dat wordt niet specifiek besproken. Men pleit er dan ook voor wel het criterium kost mee te nemen, maar in de quick scan geen beknopte MKBA op te nemen.

Reactie op de opmerkingen

1. In de laatste fase richting het opleveren van de alternatievenonderzoeksnota werden doordenksessies georganiseerd. Het organiseren van deze sessie wordt doorgezet in het verdere onderzoeksproces. Doordenksessies zijn intensievere werksessies die (samen met bilaterale overlegmomenten) de ideale basis vormen om de methodiek en de resultaten van het onderzoek en de quickscan te bespreken. In deze sessies worden zowel de participatiekerngroep (de

burgerbewegingen) als het participatieklankbord (lokale en bovenlokale ambtenaren) samengebracht. Daarbovenop worden ook verschillende leden van het middenveld uitgenodigd. Tijdens de doordenksessies kunnen de methodiek van de quickscan en de resultaten ervan vanuit verschillende invalshoeken worden bekeken. De resultaten van de quickscan zullen naar het brede publiek worden gecommuniceerd via een tussennota. Bij de publicatie van deze tussennota wordt opnieuw een publieke raadpleging georganiseerd, waardoor de mogelijkheid gegeven wordt aan het brede publiek om inspraak in te dienen.

2. Het klopt dat er twee verschillende evaluatierozen zijn. Er is een evaluatieroos voor de quickscan, en een voor het verder gedetailleerd geïntegreerd onderzoek. Op basis van voortschrijdend inzicht en input uit de inspraakperiode kan de verdeling van de rozen nog aangepast worden. Het ruimtelijk kompas is een instrument dat gebruikt kan worden in het ontwerpend onderzoek, vandaar dat het enkel aan bod komt in de beschrijving van het ontwerpend onderzoek.
3. Het klopt dat in de onderzoeksfase de keuze is gemaakt om het mobiliteitssysteem te gebruiken als kapstok voor het bepalen van strategische locatiealternatieven voor de probleemstellingen. Het is echter niet de bedoeling om de andere projectdoelstellingen uit het oog te verliezen. In het verder geïntegreerd onderzoek zullen de alternatieven en inrichtingsvarianten getoetst worden aan alle projectdoelstellingen. Daar is niet enkel de methodiek van de quickscan op voorzien, maar dit komt ook aan bod in het ontwerpend onderzoek, het strategisch MER... Ook de ambities, die zijn opgemaakt om een meer tastbare invulling te geven aan de projectdoelstellingen, zullen nog altijd worden ingezet als richtinggevend toetsingskader. De evaluatieroos is inderdaad louter een visuele voorstelling is van de eerste trechterstap. De criteria die opgenomen zijn in de evaluatieroos weerspiegelen het gevoerde onderzoek in de fase van de quickscan. De onderzoeken en de criteria die in de quickscan aan bod komen zijn opgedeeld in vier thema's: mobiliteit, leefbaarheid, ruimtelijke impact en potenties, en kost. Op die manier wordt getracht alle doelstellingen evenwaardig aan bod te laten komen. Op basis van voortschrijdend inzicht en adviesreacties, zijn een aantal criteria uit de AON verwijnd en herwerkt. Dit wordt opgenomen in de geactualiseerde AON. Een gedetailleerde beschrijving van methodiek achter elk criterium, zal worden opgenomen in de tussennota. Daarnaast zal de tussennota ook de beschrijving van de resultaten en de manier van afweging toelichten. Verder wordt werk gemaakt van een duidelijker en vollediger referentiekader. Het ontwerpend onderzoek is ondertussen opgestart en levert input voor de quickscan. De resultaten van dit eerste ontwerpend onderzoek zullen gepubliceerd worden in een aparte bundel, als bijlage van de tussennota. Om advies van experts te integreren in dit proces worden verschillende thematische werkgroepen opgericht. Ze kunnen tegelijk sturend en toetsend zijn voor de hun toegekende materie. Dit wil zeggen dat de leden informatie inbrengen in functie van het behandelde aspect en de haalbaarheid ervan toetsen.
4. De open dialoog die voorgesteld wordt aan het einde van de quickscan zal gevoerd worden onder de vorm van doordenksessies, zoals hierboven reeds beschreven. Er hiervoor wordt gezocht naar de meest geschikte methodiek en juiste begeleiding. Expertadvies wordt op dit moment in het proces geïntegreerd aan de hand van thematische werksessies, zoals hierboven vermeld. Indien nodig en relevant kunnen ook bilaterale overlegmomenten georganiseerd worden met verschillende experts.
5. De resultaten van de quickscan en de manier van het afwegen van de verschillende deelonderzoeken zullen opgenomen worden in de tussennota. In

deze tussennota wordt ook een gedetailleerde beschrijving van de methodiek achter elk criterium worden opgenomen. Tijdens het opstellen van de quickscan zullen, zoals hierboven beschreven, doordenksessies georganiseerd worden met verenigde burgers en (boven)lokale ambtenaren. Dit moet toelaten om de trechtering en bijhorende afweging in alle transparantie en in open dialoog op te maken. Aan de publicatie van de tussennota wordt een publieke raadpleging gekoppeld, zodat ook het brede publiek inspraak kan indienen.

6. In eerste instantie wordt ervan uitgegaan dat elk criterium in de quickscan hetzelfde gewicht krijgt. Dit omwille de projectdoelstellingen, waar de criteria aan gelinkt zijn, zo goed mogelijk evenwaardig te behandelen. Indien uit de onderzoeken of bijvoorbeeld op basis van voortschrijdend inzicht blijkt dat het niet opportuun is om elk criterium hetzelfde gewicht te geven, kan de methodiek worden bijgestuurd. Indien dit het geval is, zal dit beschreven worden in de tussennota.
7. Een gedetailleerde beschrijving van de methodiek achter elk criterium in de quickscan zal worden opgenomen in de tussennota. Deze tussennota zal ook de beschrijving van de resultaten en de manier van afweging in de quickscan toelichten. De gehanteerde criteria in de quickscan zijn gekozen omdat ze snel inzichten kunnen bieden op basis van bestaande data en informatie. Op basis van een aantal thema's en expliciete criteria kan het strategisch onderzoek gevoerd worden en de afweging gemaakt. De onderzoeken en criteria die in de quickscan aan bod komen, worden onderscheidend geacht, waardoor ze gebruikt kunnen worden om de alternatieven een eerste keer te onderzoeken, met elkaar te vergelijken en verder door te ontwikkelen. De thema's die aan bod komen in het quickscan onderzoek zijn leefbaarheid, ruimte, mobiliteit en kost. Het verdere gedetailleerd geïntegreerd onderzoek omvat naast de strategische milieubeoordeling en het ruimtelijk ontwerpend onderzoek ook nog een mobiliteitsonderzoek, technisch onderzoek en een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Op die manier kunnen in het getrapte onderzoek de alternatieven op een volwaardige manier aan elkaar worden afgewogen.
8. Op basis van voortschrijdend inzicht en bilateraal overleg met adviesinstanties zal geen beknopte MKBA worden opgenomen in de fase van de quickscan. In het verder geïntegreerd onderzoek zal nog steeds een volledige MKBA worden opge-maakt, zoals beschreven in de AON.

Aanpassingen in de AON

Het belang van evenwaardigheid van de vier projectdoelstellingen zal beter worden toegelicht in de geactualiseerde AON. In de tussennota zal verder toegelicht worden hoe de verschillende criteria uit de quickscan gelinkt zijn aan de projectdoelstellingen en ambities. Ook dit zal het belang van evenwaardigheid van de vier projectdoelstellingen duiden. Het referentiekader zal worden opgenomen in de aparte nota omtrent het ontwerpend onderzoek, maar nog niet in de geactualiseerde AON. De rapportage hiervan gebeurt bij de tussennota. De methodiek van de quickscan zal aangepast worden op basis van bovenstaande adviezen.

