



ALTERNATIEVENONDERZOEKSNOTA
COMPLEX PROJECT VIADUCT GENTBRUGGE

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be - T +32 2 209 01 11 - E info@mobiliteitsraad.be

Adviesvraag Alternatievenonderzoeksnota complex project Viaduct Gentbrugge

Adviesvrager De Werkvennootschap

Ontvangst adviesvraag 28 februari 2024

Goedkeuring raad 26 april 2024

Contactpersoon Nico Milo nmilo@serv.be

Nico Rottiers
De Werkvennootschap
Botanic Tower, Sint-Lazaruslaan 4-10
1210 Sint-Joost-ten-Node

Advies AON complex project Viaduct Gentbrugge

Mijnheer

De Werkvennootschap vroeg de MORA om advies over de alternatievenonderzoeksnota (AON) van het complex project Viaduct Gentbrugge.

De MORA vindt het positief dat het project ruimer wordt opgevat dan alleen de aanpak van de viaductinfrastructuur en dat binnen een geïntegreerde benadering ook de aandacht gaat naar de kwaliteit van de omgeving en de connectiviteit tussen de vervoersnetwerken.

In functie van de geplande onderzoeken in de alternatievenonderzoeksnota en de daaruit volgende afwegingen met het oog op de keuze van een voorkeursalternatief, geeft de raad nog een aantal strategische aanbevelingen.

Naast een (i) evenwichtig stakeholdersmanagement en duidelijke communicatie vraagt de MORA om (ii) alle projectdoelstellingen evenwichtig mee te nemen in het onderzoek, (iii) de bereikbaarheid van tewerkstellingspolen mee te nemen in het onderzoek, (iv) de projectkosten en de financiering duidelijk in beeld te brengen, (v) te anticiperen op beleidsmatige en technologische evoluties, (vi) effecten buiten de projectperimeter te bekijken, (vii) bijzondere aandacht te hebben voor het (verkeers)veiligheids criterium in geval van ondertunneling en (viii) de afstemming te verzekeren tussen het complex project en de bestaande beleidsplannen. Tenslotte formuleert de raad nog enkele bijkomende onderzoeksvragen.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroj
voorzitter

Inhoud

Krachtlijnen	5
Advies	6
1. Optimaliseer het participatieproces	7
1.1 Zorg voor een evenwichtig stakeholdersmanagement	7
1.2 Betrek de haven in het overleg	7
1.3 Communiceer inzichtelijk ten aanzien van omwonenden	7
2. Neem alle doelstellingen evenwichtig mee in het onderzoek	8
3. Hou voldoende rekening met de bereikbaarheid van tewerkstellingspolen	9
4. Breng de projectkosten in beeld en hou rekening met de financiering	9
5. Anticipeer op beleidsmatige evoluties, technologische ontwikkelingen en nieuwe inzichten	9
5.1 Beleidskeuzes	9
5.2 Technologie	10
5.3 Kennis	10
6. Hou rekening met effecten en aannames buiten de projectperimeter	10
7. Aandacht voor de tunnelveiligheid	11
8. Stem af met de andere plannen in de regio	11
9. Bijkomende onderzoekselementen	12

Krachtlijnen

De MORA vindt het positief dat het complex project Viaduct Gentbrugge ruimer wordt opgevat dan alleen de aanpak van de viaductinfrastructuur en dat binnen een geïntegreerde benadering ook de aandacht gaat naar de kwaliteit van de omgeving en de connectiviteit tussen de vervoersnetwerken.

In functie van de geplande onderzoeken in de alternatievenonderzoeksnota en de daaruit volgende afwegingen met het oog op de keuze van een voorkeursalternatief, geeft de raad nog een aantal strategische aanbevelingen.

- Zorg voor een evenwichtige betrokkenheid van alle stakeholders en een inzichtelijke communicatie ten aanzien van burgers en omwonenden.
- Neem alle vastgelegde projectdoelstellingen en -ambities evenwichtig mee in het geïntegreerd onderzoek en breng ook de potentialiteiten en de kosten ervan duidelijk in kaart.
- Neem de bereikbaarheid van grote tewerkstellingspolen, bedrijventerreinen en de zones van lokale handel voldoende mee in het effectenonderzoek.
- Breng in het kader van de MKBA de infrastructuur- en projectkosten duidelijk in kaart en hou bij de trechtering naar een voorkeursalternatief rekening met de financiering en de betaalbaarheid van het project.
- Hou in het onderzoek in de mate van het mogelijke rekening met de effecten van mogelijke beleidskeuzes, technologische ontwikkelingen en wetenschappelijke inzichten.
- Kijk ook naar aannemes en effecten die buiten de perimeter van het complex project vallen, zoals de impact op en van North Sea Port, het Oosterwelproject enz.
- Neem bij de doorrekening van de tunnelvarianten het criterium van de (verkeers)veiligheid uitdrukkelijk mee en hou daarbij ook rekening met het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- Zorg voor afstemming tussen het complex project en de bestaande beleidsplannen.

Advies

De Werkvennootschap vroeg de MORA om advies over de alternatievenonderzoeksnota (AON) van het complex project Viaduct Gentbrugge.

De finaliteit van het project is om een geïntegreerde langetermijnvisie voor het viaduct van Gentbrugge en de omgeving te realiseren. Naast een oplossing voor de infrastructuur, zet het project in op het verbeteren van de omgevingskwaliteit. Er zijn vier projectdoelstellingen vastgelegd:

- De verkeersdoorstroming op een veilige manier garanderen;
- Een geconnecteerd stadsregionaal mobiliteitssysteem uitbouwen met vlotte overgang van het wegennet naar fiets en het openbaar vervoer;
- De omgevingskwaliteit (wonen, recreatie en werken) verbeteren;
- De barrièrewerking van de infrastructuur wegwerken en de groene en blauwe landschapselementen verbinden.

De MORA vindt het **positief dat het project ruimer wordt opgevat dan alleen de aanpak van de viaductinfrastructuur en dat binnen een geïntegreerde benadering naast doorstroming, ook de aandacht gaat naar de kwaliteit van de omgeving en de connectiviteit tussen de infrastructuurnetwerken**. Een toekomstbestendige langetermijnoplossing is cruciaal voor de maatschappelijke en economische welvaart van de hele regio.

Tevens **waardeert** de raad het dat de mogelijke **alternatieven vanuit verschillende disciplines zullen worden onderzocht** en afgewogen (onder meer via een MKBA) en dat in het kader van de procesaanpak, een **ruim participatie- en communicatietraject** wordt uitgerold.

Betrokkenheid van de stakeholders, een goede samenwerking tussen de verschillende bestuursniveaus (stad Gent, betrokken gemeenten, Vlaams Gewest, VVR ...) en tussen de administraties, alsook een duidelijk politiek engagement, vormen mee de basis voor een gedragen en uitvoerbaar project.

In functie van de geplande onderzoeken zoals beschreven in de AON en de daaruit volgende afwegingen met het oog op de keuze van een voorkeursalternatief, geeft de MORA **een aantal strategische bedenkingen, aandachtspunten en voorstellen** mee.

1. Optimaliseer het participatieproces

De MORA formuleert hierna enkele bedenkingen en voorstellen bij het participatieproces.

1.1 Zorg voor een evenwichtig stakeholdersmanagement

De MORA stelt vast dat de stakeholdermapping vier groepen van belanghebbenden detecteert: (i) bovenlokale besturen en administraties, (ii) lokale besturen en administraties, (iii) burgerbewegingen en (iv) thematische belanghebbenden (waaronder vertegenwoordigers van het georganiseerde middenveld).

Uit de praktijk blijkt dat het overleg eerder versplinterd is, omdat de verschillende groepen van belanghebbenden niet in dezelfde fora worden gehoord en er ook verschillende vergaderfrequenties zijn. Dit bemoeilijkt 'joint fact finding'. Zo kreeg het georganiseerde (economische) middenveld een rol in de thematische werkgroepen. In de procesnota wordt voor de thematische werkgroepen, in tegenstelling tot andere overlegfora (participatiekerngroep, participatieklankbord...), geen vergaderfrequentie opgenomen. De procesnota stelt dat de thematische werkgroepen kunnen ingericht worden naargelang de noodzaak in het verdere verloop van het proces.

Om een mogelijke disproportionaliteit in de betrokkenheid van de verschillende belanghebbenden te voorkomen, vraagt de MORA om te zoeken naar een evenwichtige overlegstructuur waarbij voldoende betrokkenheid van de verschillende stakeholders maximaal wordt gegarandeerd.

1.2 Betrek de haven in het overleg

Dat North Sea Port als belangrijke internationale economische poort, buiten de perimeter van het complex project ligt, neemt niet weg dat het infrastructuurproject van groot belang is voor de bereikbaarheid en de ontsluiting van de haven. Tegelijk beïnvloedt de haven (met een groot volume goederen- en personenverkeer) ook sterk de verkeersstromen op de omliggende infrastructuur. Het staat voor de MORA dan ook buiten kijf dat het complex project een goede (multimodale) bereikbaarheid van de haven als internationaal knooppunt mee moet ondersteunen.

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, vraagt de raad om deelname van North Sea Port in de politieke stuurgroep en de ambtelijke werkgroep mogelijk te maken.**

1.3 Communiceer inzichtelijk ten aanzien van omwonenden

Het is positief dat aandacht wordt besteed aan communicatie en inspraak van belanghebbenden. In de verkenningsfase werden meerdere overlegsessies met belanghebbenden georganiseerd,

alsook bilaterale gesprekken, een cocreatieweek en een infomarkt. In de onderzoeksfase zijn open ateliers, doordenksessies, infomomenten en een publieke raadpleging onderdeel van het participatietraject.

Echter, door de complexiteit en de techniciteit van het project, is inspraak en publieke raadpleging voor burgers en/of omwonenden vaak niet evident en onvoldoende laagdrempelig. **Daarom vraagt de MORA om ten aanzien van deze doelgroep bijzondere aandacht te besteden aan duidelijke en inzichtelijke communicatie over de verschillende varianten en de onderzoeken.**

2. Neem alle doelstellingen evenwichtig mee in het onderzoek

Na de verkenningsfase werden vier projectdoelstellingen vastgelegd (cf. supra) waaraan verschillende ambities zijn gekoppeld waaronder het stimuleren van een ander mobiliteitsgedrag, ondersteuning een performant openbaar vervoernetwerk, maximaliseren van de ruimte-efficiëntie en connectiviteit, het verbeteren van de leefkwaliteit enz.

Het project moet op die manier leiden tot een verbetering van de mobiliteit én de leefbaarheid van iedereen binnen het projectgebied.

De MORA stelt vast dat bij de uitwerking van de alternatieven, de nadruk vooral ligt op de eerste projectdoelstelling, namelijk de continuïteit van de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer en de ambitie om een uitgepuurd gemotoriseerd verkeerssysteem te realiseren. De andere ambities, zoals het ondersteunen van een performant openbaar vervoernetwerk, komen minder expliciet aan bod in de AON, hoewel zich ook op dit vlak kansen aandienen. Gelet op de vastgelegde doelstellingen, zou het project ook als hefboom moeten dienen om bv. de alternatieve vervoersmodi te versterken.

De raad stelt vast dat bij de formulering van de vier projectdoelstellingen geen hiërarchie naar voor wordt geschoven, terwijl er in de operationele uitwerking wel veel meer nadruk wordt gelegd op de doorstroming dan op de andere doelstellingen. Het verzoenen van de verschillende doelstellingen en de soms uiteenlopende ambities wordt volgens de raad een belangrijke uitdaging.

De MORA pleit ervoor om alle vastgelegde doelstellingen en ambities evenwichtig mee te nemen in het geïntegreerd onderzoek en ook de potentialiteiten en de kosten ervan duidelijk in kaart te brengen.

3. Hou voldoende rekening met de bereikbaarheid van tewerkstellingspolen

Zowel binnen de projectzone als in de directe omgeving ervan bevinden zich belangrijke tewerkstellingszones (de haven, de Zuidmozaïek ...). Het project zou ook een hefboom moeten zijn voor een goede multimodale bereikbaarheid en ontsluiting van deze polen voor personen (woonwerkverkeer) en voor goederen.

De MORA vraagt daarom om de bereikbaarheid van de deze grote tewerkstellingspolen, de bedrijventerreinen en de zones van lokale handel, voldoende mee te nemen in de impactberekeningen.

4. Breng de projectkosten in beeld en hou rekening met de financiering

Het is evident dat met het complex project moet gestreefd worden naar zoveel mogelijk maatschappelijke baten. Onvermijdelijk zijn er echter ook diverse kosten verbonden aan het project.

In de voorziene MKBA zullen de projectkosten worden meegenomen. De MORA rekent erop dat **de infrastructuur- en projectkosten van de alternatieven duidelijk in kaart worden gebracht en dat bij de trechtering naar een voorkeursalternatief rekening wordt gehouden met de budgettaire context, de financiering en de betaalbaarheid van het project.**

5. Anticipeer op beleidsmatige evoluties, technologische ontwikkelingen en nieuwe inzichten

De MORA vestigt de aandacht op een aantal mogelijke toekomstige beleidskeuzes, technologische evoluties en wetenschappelijke inzichten die van belang kunnen zijn voor de modellering en de invulling van het complex project. **Het is aangewezen dat in het onderzoek in de mate van het mogelijke rekening wordt gehouden met deze (potentiële) ontwikkelingen.**

5.1 Beleidskeuzes

Hoewel beleidskeuzes moeilijk te voorspellen zijn, kunnen ze wel een impact hebben op het project, de verkeersstromen, de aannames in de onderzoeken en de keuze van een

voorkeursalternatief. De raad denkt hierbij bv. aan wijzigingen op het vlak van wegbeprijzing of snelheidsregimes.

5.2 Technologie

Op het vlak van uitstoot en geluid gaat de alternatievenonderzoeksnota vooral uit van de bestaande situatie van het verkeer. De raad merkt op dat doorheen de looptijd van het project en zeker tegen de tijd dat de werken volledig zijn uitgevoerd, het wagenpark in belangrijke mate geëlektrificeerd kan zijn. Uiteraard zal deze elektrificatie ook een impact hebben op de uitstoot en het geluid. De MORA vraagt daarom 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.

5.3 Kennis

De kennis op het vlak van mobiliteit en aanverwante disciplines is continu groeiend, zoals bv. de nieuwe inzichten over geïnduceerd verkeer of de klimaatadaptatie. De MORA stelt voor om deze nieuwe kennis, indien van toepassing, zoveel als mogelijk ook mee te nemen in de onderzoeksfase van het complex project. Met het oog op relevante kennisdeling en de opbouw van expertise is het aangewezen om, waar nodig, kennisinstellingen/academici te betrekken in het onderzoeksproces.

6. Hou rekening met effecten en aannames buiten de projectperimeter

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 evenwel ook effecten genereren buiten de strikte projectperimeter evenals projecten of activiteiten die buiten de perimeter gesitueerd zijn, ook een impact kunnen hebben op de verkeers- en vervoersstromen in het projectgebied. De raad denkt in deze context in de eerste plaats aan het nabijgelegen North Sea Port maar ook aan bv. het Oosterweelproject, het project E34, het Seine-Schelde project of het vrachtverkeer vanuit Port of Antwerp-Bruges. **Het is aangewezen om ook deze effecten in beeld te brengen.**

Een vlotte bereikbaarheid en een goede doorstroming is voor North Sea Port als internationaal knooppunt cruciaal. De raad vraagt om in de onderzoeken hiermee terdege rekening te houden en 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.

7. Aandacht voor de tunnelveiligheid

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 ondertunnelen.

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.

8. Stem af met de andere plannen in de regio

De MORA vraagt om **het complex project af te stemmen met de bestaande beleids- en vervoersplannen voor de regio**, zoals het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Gent en de Structuurvisie 2030 Gent.

In december 2023 werd het **regionaal mobiliteitsplan van de VVR Gent** goedgekeurd. Het was de bedoeling om in mobiliteitsplan geen voorafnames en uitspraken te doen over de uitkomst van studies in het kader van het complex project, noch een voorkeursscenario aan te reiken. Wel wordt het 'uitvoeren van een oplossing voor het E17- viaduct in Gentbrugge (studie Complex project Viaduct Gentbrugge)' opgenomen als actiepoint in het mobiliteitsplan. Anderzijds schuift het regionaal mobiliteitsplan wel een integrale aanpak van mobiliteit naar voor met een duurzame modal split-ambitie als wensscenario. Het is aangewezen dat deze doelstelling ook voldoende doorwerking vindt in de AON.

Op 22 mei 2018 werd de **Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent** vastgesteld. De Structuurvisie bevat de ruimtelijke ambities in de komende decennia, een globale ruimtelijke visie aan de hand van krachtlijnen en concepten alsook strategische projecten om de ambities te concretiseren. De MORA stelt vast dat de Structuurvisie ook projecten opneemt die binnen de perimeter van het complex project gelokaliseerd zijn. Zo stelt de visie dat voor de stationsomgeving Gentbrugge een opwaardering nodig is en dat door op lange termijn een nieuw multimodaal station op de Arsenaalsite te positioneren, er een nieuwe verknoping ontstaat met de voorstedelijke vervoerassen komende uit Melle, Destelbergen (knooppunt R4-E17) en Zwijnaarde. Dit nieuwe station Gentbrugge moet volgens de visie een derde belangrijk knooppunt en openbaarvervoerhub worden.

9. Bijkomende onderzoekselementen

De MORA geeft ten slotte nog **enkele bijkomende onderzoekselementen en -vragen** mee die een bijdrage kunnen leveren tot een beter inzicht in de impact van het project en de verschillende alternatieven:

- Een belangrijke beslissing in het gehele project is de dimensionering van de weginfrastructuur. Een beeld van het verwachte verkeer op de betreffende infrastructuur tegen 2050 kan hiervoor een bijdrage leveren.
- Het is aangewezen dat de problematiek van het geïnduceerd verkeer als gevolg van de realisatie van het project, meegenomen wordt in het alternatievenonderzoek. De leidraad 'MER Mens-Mobiliteit' die het departement omgeving ter beschikking stelt, biedt hiervoor bijvoorbeeld een houvast.
- Houdt het onderzoek rekening met een scenario waarbij de infrastructuur wordt ingeperkt en met de gevolgen voor het verkeer van dergelijke inperking? Zo vraagt de raad zich af in hoeverre de AON rekening houdt met de impact op de weginfrastructuur van bv. de herlocalisatie van het station Gentbrugge, de realisatie van de deelauto-ambities van de stad Gent of de volledige realisatie van de fietssnelweg F417.
- 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?
- De raad vraagt om het alternatief van een ombuiging ten zuiden van Zwijnaarde richting aantakking E40 Merelbeke en eventueel ook aantakking R4 Laarne (incl. ondertunneling van Merelbeke en Melle) te onderzoeken.
- Bij het onderzoek en de afweging van de tunnelvarianten is de ligging van de tunnelmonden een belangrijk aandachtspunt. De locatie van de tunnelmond kan immers een grote impact hebben op de projectdoelstellingen en de maatschappelijke kost (een tunnelmond in landbouwgebied heeft bv. een andere maatschappelijke kost dan een tunnelmond in natuurgebied). De raad vraagt om dit mee te nemen in het onderzoek.