

Complex Project E17

Advies Alternatievenonderzoeksnota



Lokaal Bestuur Merelbeke
Lokaal Bestuur Melle



1. Algemene projectdoelstellingen

Het complex project Viaduct Gentbrugge heeft 4 algemene projectdoelstellingen:

1. **Mobiliteit:** continuïteit van doorstroming op Europees en Vlaams niveau
2. **Mobiliteit:** duurzaam en geconnecteerd stadsregionaal mobiliteitssysteem
3. **Leefbaarheid:** leefbare omgevingen (woon, werk en recreatie)
4. **Landschap:** groene en blauwe landschappen verbinden en versterken

Het is van essentieel belang dat bij het geïntegreerd onderzoek de strategische locatie-alternatieven (en bijhorende inrichtingsvarianten) aan alle projectdoelstellingen worden afgetoetst. In deze fase van het onderzoeksproces verwachten we dat veel inrichtingsvarianten (van de reeksen 2 en 3 met de infrastructuurbundel langs de E40, R4-zuid en R4-oost) onvoldoende antwoord zullen bieden op toepassing van de projectdoelstellingen op het grondgebied van de gemeenten Destelbergen, Melle, Merelbeke maar ook gemeente Laarne en stad Gent. De gemeenten Merelbeke en Melle willen verder nog het grote belang van de projectdoelstelling 'landschap' onderstrepen. In deze fase van het onderzoek zijn voor die projectdoelstelling nog geen inzichten gegeven waar kansen kunnen liggen om de belangrijke groengebieden in het projectgebied verder te verbinden en versterken.

1.1. Impact op leefbaarheid

In de bestaande toestand zijn niet enkel leefbaarheidsproblemen langs het tracé van de autosnelweg E17 op het grondgebied van de stad Gent, maar ook langs de autosnelweg E40 en de ringweg R4 op het grondgebied van de gemeenten Destelbergen, Melle, Merelbeke en Laarne. Het blijft in de volgende fasen van het onderzoek van primordiaal belang dat de leefbaarheid van de buurgemeenten van Gent bewaakt wordt.

In verschillende inrichtingsvarianten (van de reeksen 2 en 3) wordt een nog grotere impact verwacht, die weliswaar nog verder moet worden onderzocht, maar ze verschuiven nu enkel bestaande knelpunten. In het bijzonder voor het segment Merelbeke (tracé langs de E40 tussen de knooppunten Zwijnaarde en Merelbeke) liggen in deze fase weinig kansen; integendeel, er worden voornamelijk bijkomende lasten zonder oplossingen verwacht. Ook Merelbeke kent op vandaag al een prangende leefbaarheidproblematiek (geluidsoverlast, luchtverontreiniging...) door de aanwezigheid van E40 en R4, een bijkomende E17 zonder onderzoek naar mitigerende maatregelen druist in tegen de algemene doelstellingen van het complex project. Er zullen in een eerstvolgende stap bijkomende inrichtingsvarianten voor het segment Merelbeke moeten worden ontwikkeld, die de negatieve impact aanzienlijk kunnen verminderen.

1.2. Impact lokale mobiliteit

Het is duidelijk dat alle alternatieven een grote impact hebben voor de lokale mobiliteit in de gemeenten Destelbergen, Melle, Merelbeke en Laarne. Grote delen van het lokale verkeerssysteem zullen moeten worden herdacht. 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. Indien 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.

2. Strategische locatie-alternatieven

De AON bevat 10 strategische locatie-alternatieven, die tot stand zijn gekomen na een uitgebreid voorafgaandelijk studie- en overlegtraject met veel betrokken actoren.

Op dit ogenblik zien we geen bijkomende locatie-alternatieven en ook niet minder locatie-alternatieven.

Tijdens de bevraging en adviesronde zullen ongetwijfeld veel reacties, bezwaren, bezorgdheden en suggesties worden geuit ten aanzien van meerdere locatie-alternatieven. Het is de bedoeling dat de reacties in deze fase worden gecapteerd en bijkomende input geven voor het geïntegreerde onderzoek. Maar het zou inhoudelijk voorbarig zijn en vanuit juridisch-procedureel oogpunt incorrect zijn om bepaalde locatie-alternatieven nu reeds uit te sluiten voorafgaand aan het geïntegreerd onderzoek. **Het is belangrijk om ook de alternatieven, waarbij vele actoren en betrokkenen nu reeds het gevoel hebben dat ze minder of zelfs helemaal niet wenselijk zijn, net daarom, mee te nemen in het geïntegreerd onderzoek.** Dit onderzoek moet immers - via objectieve beoordelingscriteria – mogelijk maken om alle niet-wenselijke alternatieven te schrappen en om finaal te komen tot één duidelijk voorkeursalternatief.

De AON voorziet wel in een eerste stap om via een quick-scan te komen tot een definitieve lijst van kansrijke alternatieven. Hiermee moet vanuit juridisch oogpunt omzichtig mee worden omgesprongen. Er worden beter te veel dan te weinig alternatieven onderzocht.

Indien blijkt dat uit de studie van de impact op lokale mobiliteit toch nieuwe locatie-alternatieven zouden nodig zijn moet het mogelijk zijn dit alsnog toe te voegen aan het proces.

Het is ook noodzakelijk om de potentiële Siffer-verbinding te integreren in het proces. Deze verbinding staat namelijk neergeschreven in het regionaal mobiliteitsplan waardoor het essentieel is om de effecten van deze verbinding op vlak van verkeersbewegingen in de volledige regio te onderzoeken.

3. Inrichtingsvarianten

De AON voorziet bij elk locatie-alternatief een minimale en een maximale inrichtingsvariant. Vermoedelijk zijn er nog tussenliggende inrichtingsvarianten mogelijk (bv. in het type en/of de lengte van een tunnel of viaduct...), maar dit kan tijdens de verdere onderzoeks- en uitwerkingsfase nog verder worden uitgediept.

Fundamenteel zien we een grote tekortkoming in het gebrek aan inrichtingsvarianten voor het tracé van de E40 tussen de knooppunten Zwijnaarde en Merelbeke. In tegenstelling tot de tracés van de huidige E17 en de huidige R4, waarvoor bij de maximale inrichtingsvarianten steeds tunnel(s) worden voorgesteld, is dit niet het geval bij het tracé van de E40 tussen de knooppunten Zwijnaarde en Merelbeke. Gezien de nabijheid van de verstedelijkte woonkern van Merelbeke is het noodzakelijk om meer diepgaand onderzoek te verrichten naar een betere ruimtelijke inpassing van zowel de E40 als de mogelijke om te leiden Europese hoofdweg E17 parallel met deze E40. Het is noodzakelijk om reeds bij de eerstvolgende stap van de quick-scan – bij het doorontwikkelen van de alternatieven – uit te klaren hoeveel rijstroken (en wellicht bijkomende weef- en invoegstroken) er noodzakelijk zijn bij een parallelle ligging van de E17 naast de E40 tussen de knooppunten Zwijnaarde en Merelbeke. Indien de aanleg van de E17 hier enkel bovengronds parallel naast de E40 mogelijk is, dan is het voorspelbaar dat dit onaanvaardbare negatieve effecten zou veroorzaken qua leefbaarheid, gezondheid en milieu (geluidsoverlast, luchtkwaliteit,...), mobiliteits- en ruimtelijke impact ten aanzien van de verstedelijkte woonkern van Merelbeke. **Meer diepgaand (technisch) onderzoek moet uitsluitend geven of er een tunnel of overkapping van dit tracé mogelijk is.** Indien dit vanuit technisch oogpunt niet mogelijk is, dan moet er bijkomend onderzocht worden **welke andere inrichtingsvarianten** voor dit segment mogelijk zijn, die de negatieve impact voor de verstedelijkte woonkern van Merelbeke aanzienlijk kunnen verminderen. Zoniet vormt dit een basis om de concepten waarbij E17 en E40 gecombineerd worden op dit segment, als niet-kansrijk te categoriseren.

Deze fundamentele opmerking aangaande het segment ter hoogte van Merelbeke heeft ook als gevolg dat de lijst van **onderzoeksvragen voor de deelruimte Merelbeke** ook moet worden aangevuld (in dezelfde geest als voor de deelruimte Gentbrugge) op pagina 172 van de AON. Bijvoorbeeld:

- Wat is de ruimtelijke en visuele impact van de nieuwe infrastructuur voor de stedelijke woon- en werkomgeving van Merelbeke?
- 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 te versterken tot hoogwaardige verbindingen?

In functie van het nog te voeren ontwerpend onderzoek, merken we op dat bij de afbakening van de deelruimte Merelbeke-Melleaan de westzijde, deze deelruimte nu wordt begrensd door de tij-arm van de Schelde. Het lijkt ons meer wenselijk om deze deelruimte aan de westzijde te begrenzen door de nieuwe Schelde (dus inclusief eiland Zwijnaarde). De infrastructurele en ruimtelijke keuzes ter hoogte van het eiland Zwijnaarde zijn immers mede bepalend voor de deelruimte Merelbeke. Bij uitstek dringt een intergergemeentelijke aanpak van dit segment zich op bij alle verdere onderzoeksstappen, in het bijzonder in de fase van ontwerpend onderzoek.

4. Andere opmerkingen op de onderzoeksvragen en de methodiek voor het onderzoek

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.**

Het hoofdstuk van het geïntegreerd onderzoek is goed uitgewerkt en illustreert dat men bij dit onderzoek een hoog kwaliteitsniveau nastreeft. De voorgestelde methodiek voor de quick-scan omvat een correcte selectie van thematische criteria. Ter aanvulling reiken we enkele bijkomende suggesties aan:

- Pagina 188: 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.
- 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 bij de formulering echter de buurgemeenten van Gent werden bedoeld ipv 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 statistische 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 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?

We vragen aan het studieteam om te onderzoeken of een andere, meer neutrale beoordelingsmethodiek nog mogelijk is voor de aspecten mobiliteit en leefbaarheid? We denken hierbij 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).

- Pagina 193: Voor de ruimtelijke impact van de bijkomende weginfrastructuur moet men niet enkel de verharde infrastructuur an sich in kaart brengen, maar ook alle (groene) bouwrijpe stroken die wettelijk vereist zijn langs hoofdwegen.
- Pagina 193: Als vertrekbasis (nulreferentie) voor de ruimtelijke impact worden best binnen de bufferafstanden van 500m de vigerende bestemmingscategorieën van het gewestplan en gewestelijke RUP's 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.
- Pagina 193: Naast de inname van woningen en gebouwen moet men ook de oppervlakte van de mogelijk getroffen percelen in kaart brengen.
- Pagina 193: 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).
- Pagina 204: 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 (zie figuur op pagina 76). Het lijkt niet noodzakelijk om de Sifferverbinding als een bijkomend locatie-alternatief op te nemen, maar het moet wel voldoende duidelijk zijn wanneer en hoe de mobiliteitseffecten van deze Sifferverbinding zullen worden onderzocht. De gemeenten bevestigen de noodzaak om deze Sifferverbinding als een ontwikkelingsscenario mee te onderzoeken, maar vragen dus meer duidelijkheid over wanneer en hoe dit concreet zal gebeuren. Het voorstel is om de doorrekening van de effecten van de Sifferverbinding als ontwikkelingsscenario reeds in de eerste stap van de verkeersmodellering te doen.

- Pagina 218: Binnen de zone 6 Melle-Merelbeke moet de problematiek van geluidsoverlast en luchtvervuiling sterker in de probleemstelling naar voren komen. Daarnaast moeten ook de uitdagingen voor hoogwaardige openbaar vervoersverbindingen en fietsverbindingen uitdrukkelijk worden vermeld.

5. Afweging en trechtering van de locatie-alternatieven en inrichtingsvarianten

Op pagina's 196-197 wordt summier toegelicht in wat de quickscan zal resulteren, namelijk een kompasroos per alternatief. En op pagina's 248-252 wordt ook heel summier toegelicht hoe men de resultaten van alle deelonderzoeken van het geïntegreerd onderzoek ten opzichte van elkaar zal afwegen, beoordelen en rangschikken. Na de weging en trechtering wil men finaal komen tot één voorkeursalternatief.

Hoe beide stappen (zowel bij de quickscan als bij het volledige geïntegreerd onderzoek) concreet zullen verlopen, is op dit ogenblik nog onduidelijk. De weging van de verschillende beoordelingscriteria is bepalend voor de finale trechtering tot één voorkeursalternatief. De gemeenten Destelbergen, Melle en Merelbeke verwachten dat deze afweging en trechtering in alle transparantie en in een open dialoog met alle betrokken besturen en actoren zal gebeuren.

6. Opmerkingen op de methodiek voor het strategisch MER

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.

7. Realistische advies- en inspraaktermijnen

De advies- en inspraaktermijn in deze fase van de AON zijn bijzonder krap en staan niet in verhouding tot de complexiteit en het maatschappelijk belang van dit complex project Viaduct Gentbrugge.

De gemeenten begrijpen dat bepaalde termijnen gebonden zijn aan een decretaal kader, maar vragen om in het vervolgproces rekening te houden met meer realistische advies- en inspraaktermijnen. Het zou bijzonder jammer zijn dat dit omwille van deze onrealistische inspraaktermijnen zou leiden tot een minder kwalitatief en gedragen eindresultaat.

Onderzoeksdocumenten en dossierstukken moeten tijdig ter beschikking worden gesteld en de advies- en inspraaktermijnen moeten voldoende ruim zijn om toe te laten dat gemeentelijke adviezen binnen een haalbaar tijdsbestek kunnen tot stand komen, ook rekening houdende met ambtelijke en bestuurlijke overleg- en beslissingsstappen en ook de mogelijke inbreng vanuit gemeentelijke adviesorganen.

8. Conclusie

In deze fase van het onderzoek zijn heel wat bezorgdheden en vragen. De projectdoelstelling 'leefbaarheid' wordt niet versterkt, in de huidige fase van het onderzoek worden leefbaarheidsproblemen voornamelijk verschoven. Ook de impact op lokale mobiliteit is niet te onderschatten, heel wat belangrijke zones in Merelbeke-Melle verliezen hun bestaande ontsluiting. Het groot belang van de projectdoelstelling 'landschap' willen wij onderstrepen aangezien dit momenteel weinig aan bod komt in de AON. Wij wensen als toekomstige gemeente Merelbeke-Melle actief betrokken te blijven in het verdere verloop van dit proces.

Handtekening(en)