

## Advies Alternatievenonderzoeksnota (AON) goedgekeurd in de gemeenteraad van 18 april 2024

Op pagina 33 van de Alternatievenonderzoeksnota (AON) wordt duidelijk aangegeven waarop kan worden gereageerd:

*“Er kan gereageerd worden op de strategische alternatieven die worden voorgesteld in voorliggende alternatievenonderzoeksnota. Ook andere alternatieven (andere locatie, andere combinatie...) of aanvullingen op onderzoeksvragen die alternatieven verder kunnen verfijnen, kunnen worden voorgesteld. Daarnaast kunnen ook reacties gegeven worden op de voorgestelde methodes voor de impactanalyse van de effecten. Dit kan gaan over onvoldoende duidelijke methodes, ontbrekende onderzoeken, vragen bij de aanpak van onderzoeken, mogelijke effecten die over het hoofd gezien worden... Ook aandachtspunten in de omgeving van of binnen het betrokken gebied kunnen ingesproken worden. Op die manier kunnen deze worden meegenomen in het verdere onderzoek. Deze kunnen betrekking hebben op onder andere verkeersproblematiek, landbouwgebieden, fauna en flora, landschappen...”*

### Adviezen betreffende de 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 advies van het lokaal bestuur Destelbergen heeft als doel:

- Te onderstrepen dat deze doelstellingen van het project niet uit het oog mogen verloren worden (groene en blauwe landschappen verbinden en versterken, leefbare omgevingen, duurzaam stadsregionaal mobiliteitssysteem, continuïteit van doorstroming op Europees en Vlaams niveau);
- De krijtlijnen van haar vorig advies voor de potentiescan complex project E17-viaduct (d.d. 23 juni 2020) verder te onderstrepen;

In deze fase van het onderzoeksproces merken we op dat veel inrichtingsvarianten onvoldoende antwoord bieden op toepassing van de projectdoelstellingen op het grondgebied van de gemeente Destelbergen, maar ook Melle, Merelbeke, Laarne en stad Gent. Gezien het gebrek aan objectieve gegevens (verkeersmodelleringen, technisch onderzoek, effectieve geluidsmetingen, ...) is het onmogelijk om over de locatie-alternatieven nu gestaafd een uitspraak te doen. Deze objectivering gebeurt in het selectieproces van de scenario's in de volgende fases van het geïntegreerd onderzoek, waarbij ultiem gestreefd wordt naar het vaststellen van een voorkeursalternatief. Het is dus van essentieel belang dat bij het geïntegreerd onderzoek de strategische locatie-alternatieven (en bijhorende inrichtingsvarianten) aan alle projectdoelstellingen voor Destelbergen worden afgetoetst. Hierdoor zijn de onderstaande adviezen op de locatiealternatieven louter gebaseerd op een vermoeden, waardoor deze, bij verdere inzichten, na het geïntegreerd onderzoek, bijgesteld kunnen worden.

## Adviezen betreffende de locatie-alternatieven en inrichtingsvarianten

### 1. Mobiliteit (projectdoelstellingen 1 en 2)

Het complexe project E17 - R4 heeft als doel de verkeersstromen binnen het projectgebied te optimaliseren, met bijzondere aandacht voor het Europees en het Vlaams hoofdwegennet. Het is duidelijk dat er in alle alternatieven een grote impact is waarbij het lokale verkeerssysteem zal moeten worden herdacht met gevolgen voor de lokale mobiliteit in de stadsregio. In de verschillende scenario's wordt de nadruk gelegd op het scheiden en uitzuiveren van verkeersstromen, waarbij op deze manier de gewenste bestemming via de correcte weg bereikt kan worden. Echter er moet worden vermeden dat er regionaal of bovenlokaal verkeer wordt verschoven naar het lokale wegennet. Grote delen van het lokale verkeerssysteem zullen moeten worden herdacht. Er zal moeten bekeken worden welke impact het schrappen van lokale op- en afritten heeft op de (inter)lokale verkeersstromen.

Destelbergen kent vandaag een uitstekende bereikbaarheid dankzij twee op- en afritten en de nabijheid van een verkeerswisselaar (E17-R4). Dit is een grote troef. Het behouden, herschikken of supprimeren van bepaalde op- en afritten van de R4 vraagt echter bijkomend onderzoek naar de lokale bereikbaarheid en ontsluiting van het economisch weefsel (bv. bestaande bedrijventerreinen), maar ook belangrijke regionale voorzieningen. In de scenario's met behoud van bestaande op- en afritten in Destelbergen lijken er zich weinig problemen voor te doen. Echter bij het schrappen van de op- en afritten (Heusden-Laarne), wordt verwacht dat dit zal leiden tot een toename van verkeersstromen op (inter)lokale wegen zoals de Dendermondesteenweg (N445) en Brusselsesteenweg (N9) – Tramstraat (N447). Deze wegen zijn vandaag reeds verzadigd. Zonder grondige studie qua impact op het lokale wegennet is het dus niet mogelijk om over de locatiealternatieven uitspraken te doen.

Tenslotte, aansluitend bij projectdoelstelling 2 (duurzaam en geconnecteerd stadsregionaal mobiliteitssysteem), de R4 vormt vandaag een barrière die de gemeente in twee klieft, waardoor er slechts een aantal locaties zijn waar deze overgestoken kan worden door lokaal verkeer via bruggen over deze Vlaamse hoofdweg. Dit project dient ook als een kans gezien te worden om waar de wegtracés van de snelweg(en) (infrastructureel) aangepast worden, veilige en comfortabele fiets- en wandeldoorsteken te voorzien en op deze wijze de gemeente Destelbergen intern te verbinden.

### 2. Leefmilieu – ruimte (projectdoelstellingen 3 en 4)

Belangrijk om op te merken is dat ingevolge 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 (o.m. in een kilometers lange bocht) spelen hier uiteraard een grote rol in. Uit de geluidsbelastingskaarten (wegverkeer) van de Vlaamse overheid blijkt dan ook dat bijna 50 % van de Destelbergense bevolking hier (ernstig) nadeel van ondervindt. 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.

Het belang van het behoud en de bescherming van de Damvallei, en haar natuur- en erfgoedwaarden dient te worden benadrukt. Dit impliceert dat het huidige traject behouden

of verbeterd wordt, het onverantwoord is om (bijkomende) wegtracés door deze groenpool te trekken en dat de voorkeur wordt gegeven aan alternatieven die de Damvallei, en bij uitbreiding de Scheldevallei, de ruimte geven om deze landschappen te versterken en te verbinden. Ook een scenario waarin de andere beschikbare open ruimtes binnen de gemeente worden gehypothekeerd voor de aanleg van een nieuwe verbinding tussen de E17 en de R4 wordt ruimtelijk gezien als onverantwoord.

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.

## Andere opmerkingen op de onderzoeksvragen

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.

Het hoofdstuk van het geïntegreerd onderzoek (pagina's 179 – 251) toont aan dat het onderzoek een hoog kwaliteitsniveau nastreeft. De voorgestelde methodiek voor de quick-scan omvat een correcte selectie van thematische criteria. Ter aanvulling nog enkele bijkomende suggesties:

- ▶ 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 hierbij ook buurgemeenten 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 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).

- ▶ 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) bouwvrije 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 bestemmingscategorïeën 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). Ook andere kwalijke uitstootstoffen, zoals fijn stof, dienen weliswaar te worden bekeken.
- ▶ 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. Destelbergen bevestigt de noodzaak om deze Sifferverbinding als een ontwikkelingsscenario mee te onderzoeken, maar vraagt 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.

## 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 gemeente Destelbergen verwacht dat deze afweging en trechtering in alle transparantie en in een open dialoog ten aanzien van alle betrokken besturen wordt gemaakt.

## Opmerkingen op methodiek 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 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.

## Opmerkingen op 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.

Het lokaal bestuur Destelbergen begrijpt dat bepaalde termijnen gebonden zijn aan een decretaal kader, maar vraagt 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.

Ook het openbaar onderzoek van de AON liet aan burgers een te beperkte tijd voor opmerkingen. Gezien de timing van de infomarkt op 14 maart in Destelbergen, is er niet veel ruimte voor burgers op opmerkingen in te dienen voor de deadline van 4 april. Voor velen was deze infomarkt dan ook de eerste gelegenheid waarop zij deze informatie verkregen.

De algemeen directeur

Gert Deryckere

Voorzitter gemeenteraad

Ben D'Haene