

BOEK 1: SYNTHESE

MOBILITEIT, MENSEN, STAD

VERKENNEND RUIMTELIJK ONDERZOEK

VIADUCT B401

TRACTEBEL

51N4E

GRANSTUDIO

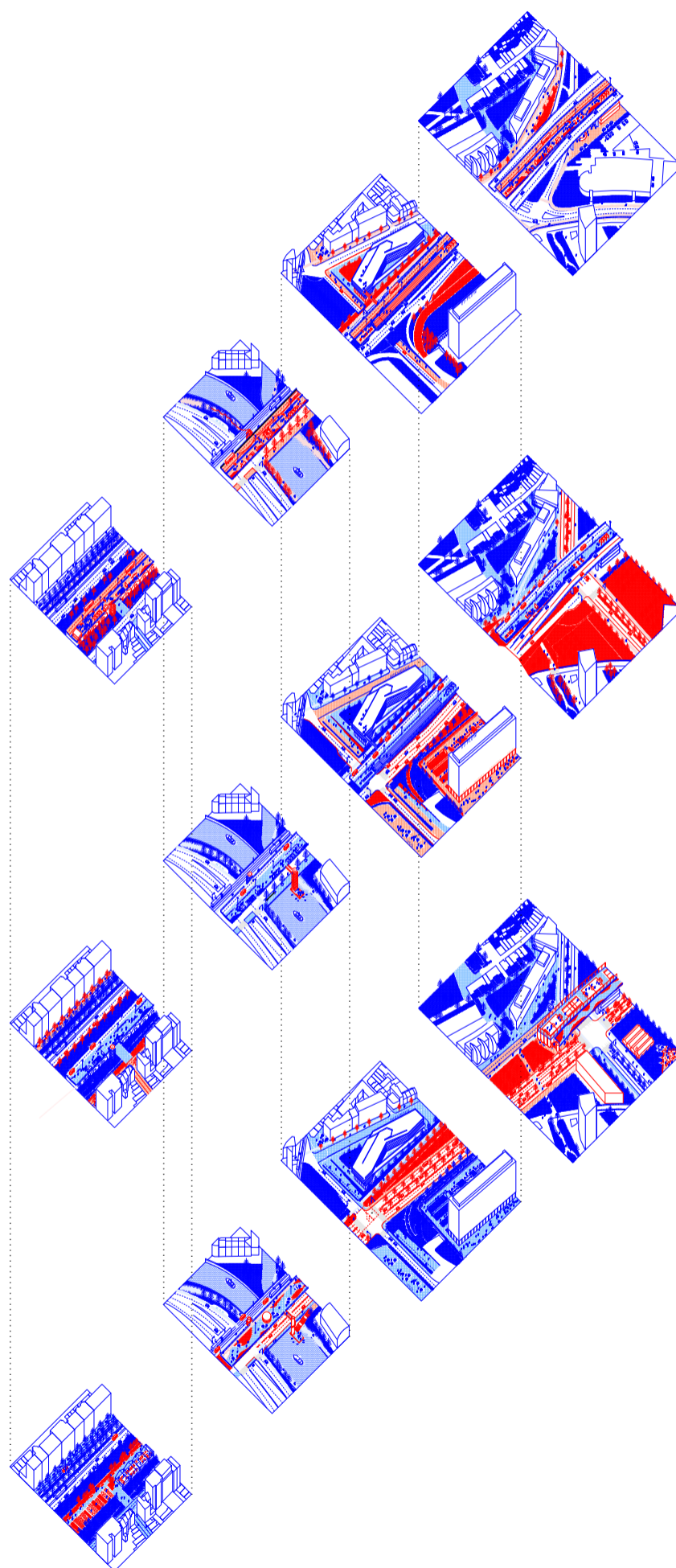
Prof. Kobe Boussauw

Dr. Leeke reinders

Dr. Jan-Willem van der Schans

In opdracht van:

Stad Gent





"Ik ben Fatma, geboren en opgegroeid in Gent. Mijn plan voor de B401 is dat deze ruimte een ontmoetingsplaats wordt: geef de viaduct terug aan Gent."



"Ik ben Guido. Mijn plan voor de fly-over is dat er een brug ontstaat met de natuur buiten de stad: een fietsautostrade met veel groen, dieren en een paardentram."



"Ik ben Daniël. Ik zou de fly-over afbreken tot aan de Sint-Lievenspoort. Ik zou het stuk dat overblijft gebruiken als parking. Het moet eerst wel getest worden of we zonder de fly-over kunnen."



"Ik ben Biniam, ik ben student aan de Artevelde Hogeschool, ik studeer sociaal werk. Mijn droom is dat het viaduct een vrijhaven wordt."



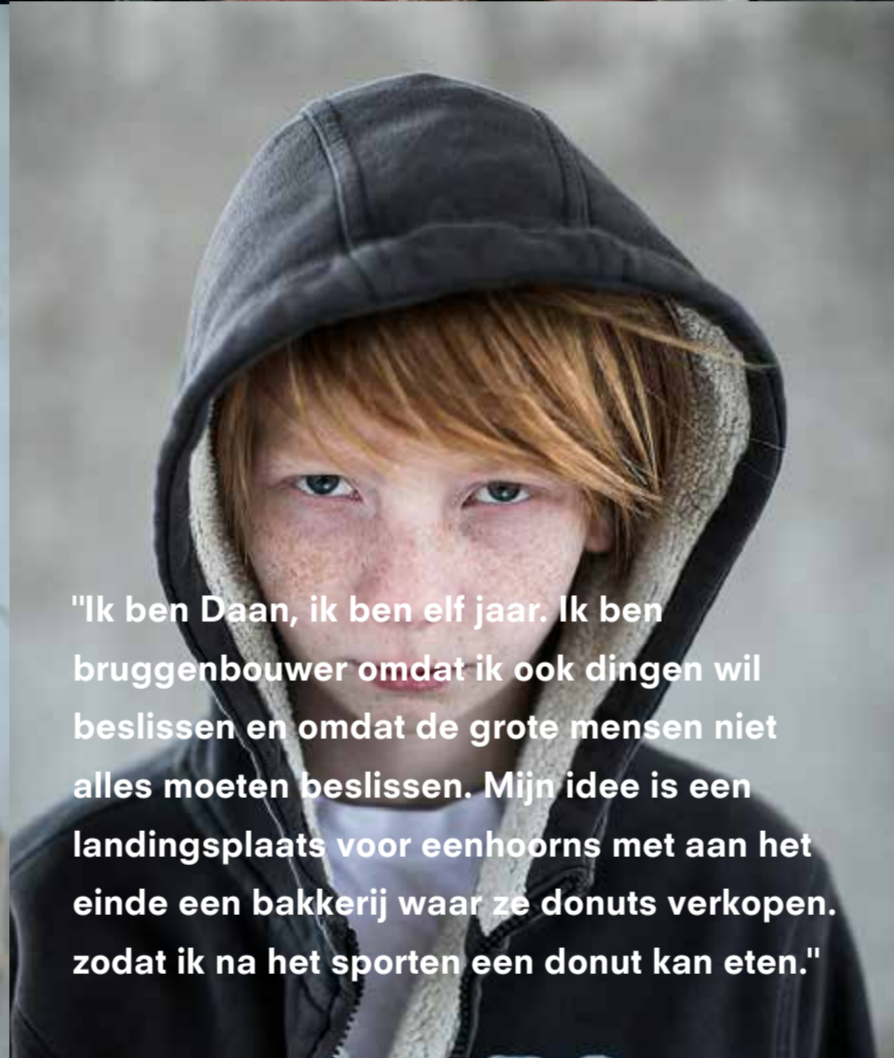
"Ik ben Oumaimae. Ik zou de B401 behouden maar anders invullen als een platform voor creativiteit. Een plaats is waar je jezelf kan uiten, je creativiteit kan tonen."



"Ik ben Marjolijn. Mijn idee voor de fly-over zou een combinatie zijn van enerzijds uitbreiding van het park en anderzijds nieuwe sportinfrastructuur waar we nood aan hebben."



"Ik ben Cassandra, acht jaar oud. Ik woon in Lochristi. Ik zou de brug laten staan en er een speelstraat van maken: een leuke plek voor mij en de andere kindjes in Gent."



"Ik ben Daan, ik ben elf jaar. Ik ben bruggenbouwer omdat ik ook dingen wil beslissen en omdat de grote mensen niet alles moeten beslissen. Mijn idee is een landingsplaats voor eenhoorns met aan het einde een bakkerij waar ze donuts verkopen. zodat ik na het sporten een donut kan eten."



"Ik ben Xavier. Ik zie mezelf als bruggenbouwer voor de omgeving van de B401. Ik zie het als een weefsel waarbij we moeten kijken waar we de mogelijkheden die het terrein te bieden heeft moeten kunnen herbinden."



"Ik ben Sabien en ik ben een West-Vlaming die is blijven plakken in Gent. Mensen die in stede wonen zijn vaak vervreemd van de natuur, van voeding en van waar de dingen vandaan komen. Ik zie de fly-over als een soort van moderne stadsboerderij."



"Ik ben Philip, ik woon en werk in Gent. Ik zou de viaduct laten staan: ik vind het een grote troef dat je met de motor tot in het centrum kan rijden."



"Ik ben Philippe. Ik zou graag hebben dat de viaduct deels wordt afgebroken tot boven de ring en daar in het ijlle blijft zweven."



"Ik ben Laura, ik ben 23 jaar. Ik zou van de B401 eigenlijk een livingske van Gent van willen maken. Zo kunnen mensen dat gebruiken als pop-up locatie voor eender welk event."



"Ik ben Gilles en ik zet me in om gezondere en meer duurzame voeding in Gent te hebben. Als bruggenbouwer zou ik proberen om zoveel mogelijk mensen uit Gent te betrekken in projecten waar je met hen kunt gaan bouwen aan nieuwe ideeën."

#B401

BRUGGEN BOUWERS

www.stad.gent/bruggenbouwers

OPDRACHTGEVER

Contact

Filip Van de Velde

T + 32 (0)9 266 84 42

Stad Gent

Botermarkt 1

9000 Gent,

Belgium

Filip.VanDeVelde1@stad.gent

OPDRACHTNEMER

51N4E

51N4E

Koning Albert II laan 30,

1000 Brussel

Belgium

Granstudio

Prof. Kobe Boussauw

Dr. Leeke Reinders

Dr. Jan-Willem van der Schans

TRACTEBEL

Tractebel Engineering NV

Kortrijksesteenweg 1144,

9051 Sint-Denijs-Westrem

Belgium

o. OPZET

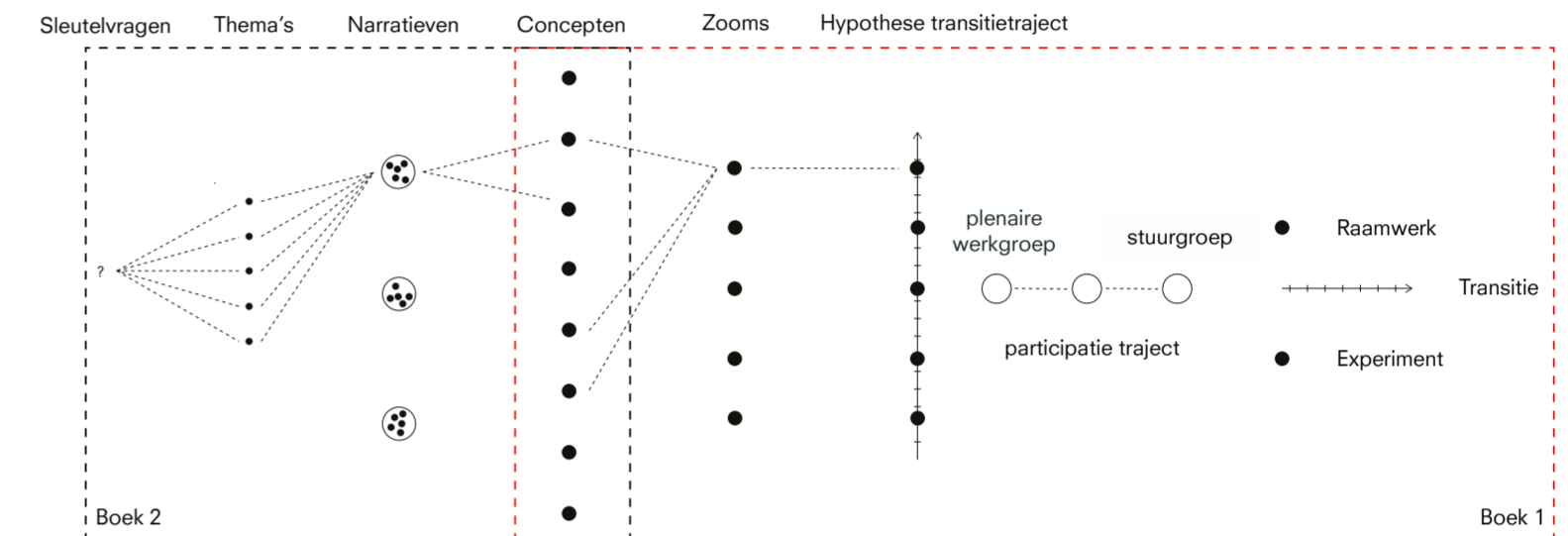
1. VERKENNEN

2. SYNTHETISEREN

BIJLAGES

“Een transitie is een structurele verandering van de maatschappij, die het resultaat is van op elkaar ingrijpende en elkaar versterkende grootschalige technologische, economische, ecologische, sociaal-culturele en institutionele ontwikkelingen. Een transitie is een proces innovatie die een (deel van de) maatschappij compleet verandert en als vernieuwing de grenzen van organisaties overstijgt.”

<https://www.ensie.nl/duurzaam/transitie>



Het Verkennend Ruimtelijk Onderzoek is een brede verkenning van de mogelijkheden, de kansen en de knelpunten die de verschillende mogelijke toekomsten van de B401 en de aanliggende stedelijke ruimte bieden voor de stad Gent. Het onderzoek bestaat uit twee luiken. Een verkennende fase en een synthetiserende fase.

Verkennende fase, boek 2

De **verkennende fase** vertrekt vanuit een aantal **sleutelvragen**. De probleemstelling wordt scherp gesteld. De tegenstellingen worden geduid. Vervolgens wordt kennis vergaard van het gebied door de verkenning van een aantal **thematieken**: het viaduct als stadsnatuur, het viaduct als netwerk, het viaduct als stedelijke plek, het viaduct als gebouw en het viaduct als plaats voor experiment. **De narratieven (verhalen)** verbeelden drie sterk uiteenlopende mogelijke toekomsten voor de B401 en zijn omgeving: het narratief “*lang park*” zet maximaal in op het vergroenen, het narratief “*stedelijk ensemble*” benut de strategische ligging door te kiezen voor stedelijke verdichting, het narratief “*buurten*” maximaliseert de versterking van de omliggende buurten.

Uit het onderzoek naar de verschillende thematieken en de opgemaakte narratieven werden een aantal **concepten** gedestilleerd. De laatste stap van het verkennend onderzoek omvat een aantal **zooms**. Aan de hand van snedes en maquettes wordt er ingezoomd op een aantal strategische plekken om de ruimtelijke kwaliteit van de verschillende mogelijkheden beter te verbeelden.

Synthetiserende fase, boek 1

In de **synthetiserende fase** worden op basis van het voorliggend onderzoek en de input vanuit het uitgebreide participatietraject cruciale keuzes voorgelegd die een kwalitatieve transformatie van de omgeving van de B401 kunnen garanderen. De missietekst omschrijft bondig waar we naartoe willen met de ruimte van de B401 en welke benadering we hier bij volgen. **Het raamwerk** omschrijft de ruimtelijke krachtlijnen. In **ruimte voor experiment** worden de mogelijkheden geschetst waarop er op aansturen van overheid en/of burgers kan geëxperimenteerd worden in de ruimte van de B401 om tot nieuwe inzichten, betere oplossingen te komen. **Het transitietraject** plaatst deze

transformatie in een tijdsperspectief: geen bruuske en grootschalige ingreep, maar een realistische benadering over een langere termijn met ruimte voor steeds nieuwe inzichten. **Het actieplan** is een oplisting van quick wins en structurele ingrepen en mogelijke partnerships.

Leeswijzer

Dit boek, “boek 1: synthese” vertrekt vanuit “boek 2: verkennen” en de concepten om het transitietraject op te bouwen aan de hand van het raamwerk en de experimenten.

Dit transitietraject is een eerste verkenning van de ruimtelijke mogelijkheden binnen de B401-ruimte, een aanzet voor verder onderzoek. Veel afhankelijkheden zijn momenteel onduidelijk, beleidsbeslissingen nog niet genomen... Voorliggend transitietraject is dus geen ontwerp, maar wel een onderlegger voor verder studie-, denk- en onderhandelwerk. Niettemin is de achterliggende filosofie belangrijk, structurerend.

De tekeningen moeten ook in die optiek gelezen worden: de beelden, plannen, snedes... zijn conceptueel. Veel meer dan exact, willen ze verbeeldend en verkennend zijn.

EEN GEDRAGEN MISSIE VOOR DE B401-RUIMTE

De ruimte van de B401

De ruimte van de B401

De ruimte van de B401 biedt ongekende kansen voor de stad. Het reduceren van de ruimte voor autoverkeer en het wegwerken van de aanwezige restruimten creëert ruimte om dit stuk van de stad op een fundamentele manier te herdenken en hertekenen. Via een graduele aanpak waarbij stedelijke actoren kunnen participeren aan deze transitie en ze samen met de stad en het Vlaams Gewest aanpassen aan de nieuwe realiteit.

De ruimte van de B401

Historisch gezien is deze ruimte het speelterrein/werkterrein geweest voor het hergronden van de stad. En dit op twee momenten in zijn geschiedenis.

Hergronden 1.0 - verleden

Met de bouw van de spoorlijn in **1830** en de bouw van het Zuidstation in 1837 werd ook de zuidwijk ontwikkeld. Voor de bouw van het station was het Zuid een arme buurt. Er ontstond een volledig nieuwe woonwijk, waarbij de Statiestraat (nu het Woodrow Wilsonplein) en de Lammerstraat het centrum van het nachtleven werden. Het Graaf van Vlaanderenplein is op dat moment het voorplein van het station. In **1930-31** werd het stationsgebouw afgebroken. Het nachtleven bleef echter nog enkele decennia actief. In de **jaren ’50 en ’60** van de vorige eeuw werden het postgebouw en het EGW-gebouw (in 1956, later de stadsbibliotheek) gebouwd.

Op de vrijgekomen spoorwegterreinen werd in de jaren ’30 het Koning Albertpark aangelegd. Langs de statige lanen langs het art deco-park werden herenhuizen gebouwd. In het zuiden verrees Châlet du Sud, met tennisvelden, minigolf en rollerskating.

De ruimte van de B401

Hergronden 2.0 - heden

Eind jaren ’60, begin jaren ’70 werd met de bouw van de snelweg en de B401 – die als een injectie de stad binnen kwam – ook een nieuwe transformatie van de zuidwijk in gang gezet. De herenhuizen langs de Rooseveltlaan en Orbanlaan werden vervangen door appartementen, het zuidelijk deel van het Koning Albertpark werd opgegeven voor de landing van het viaduct. In Ledeberg en Bellevue werden bouwblokken gesloopt. In de **jaren ’90** geeft het shoppingcenter Zuid een nieuwe gevel aan het Woodrow Wilsonplein en sluit het Administratief Centrum (AC) Zuid het Woodrow Wilsonplein af van het Koning Albertpark.

Hergronden 3.0 - toekomst

Ook met de transformatie die op stapel staat willen we deze ruimte inzetten om de stad op deze plek opnieuw voor een derde keer te “hergronden”. Terwijl de transformatie in de 19^{de} eeuw en in de 20^{ste} eeuw dominant aangestuurd werd door de bouw van nieuwe infrastructuur en het installeren van een, toen moderne, autobereikbaarheid willen we deze nieuwe transformatie meer benaderen vanuit een veelzijdige set van doelstellingen en ambities.

Eerder dan louter het herdenken van de mobiliteit zal het gaan over een nieuwe, meer verbonden manier van leven in de stad. Een manier van leven aangestuurd door een diversiteit en veelheid van overlappende collectieven. Een manier van leven met een meer evenwichtige relatie tussen mens en natuur. Een manier van leven waar duurzame verplaatsingen maximaal gefaciliteerd worden. Dit betekent naast het inzetten op duurzame mobiliteit op deze plek in de stad ook nadenken over ruimte voor water, kansen voor ecologie, ontharden, meer groen, voedsel voor de stad, nieuwe vormen van werk- en woonplekken, sterkere betrokkenheid met de publieke ruimte, duurzame burgerinitiatieven, tijdelijk gebruik ...

De ruimte van de B401

Pièce unique – een unieke plek

De plek van het viaduct van de B401 markeert een uitzondering in het stadsweefsel aan de zuidelijke stadsrand van Gent. Het is een “pièce unique. Bij een transformatie mag dit niet betekenen dat deze ruimte zich kost wat kost moet conformeren tot het “gewone” stadsweefsel. Deze plek wordt vandaag al gekenmerkt door een sterke mix van stedelijke situaties: de tuinwijk Bellevue, de Zuiderpoort, de 19de eeuwse stadswijk Ledeberg, het Strop, de Schelde, het Zuidpark... Het uitzonderlijke karakter van deze plek moet voor de toekomst opnieuw verbeeld worden. Maar dan niet onder de vorm van een stedelijke ruimte die isoleert en fragmenteert zoals vandaag het geval is. Maar wel als een plek die werkelijk iets toevoegt en verbindingen legt tussen de verschillende complementaire buurten en plekken. Een plek die de verschillen verduidelijkt en tegelijkertijd verbindt. Een plek die bijdraagt tot een samenhangend, klimaatrobuust en vitaal stadsdeel. De verschillende thematieken die we hiervoor hebben opgelijst zullen sturend zijn in het ontwikkelen van een vernieuwd “pièce unique” op deze plek.

Transitie - verandertraject

De transformatie van deze plek zal niet tot stand gebracht worden door een nieuwe “werf van de eeuw” voor het Gentse Zuid en omgeving. Er wordt ingezet op een transitietraject. Het transitiedenken gaat niet uit van een allesomvattend project maar wel voor een, over een langere periode gespreide, graduele aanpak van onderscheiden, maar intrinsiek coherente, maatregelen genomen ter realisatie van een vastgelegde beleidsdoelstelling (klimaatstad Gent, Mobiliteitsplan Gent...). Door deze graduele aanpak krijgen de bewoners en gebruikers de tijd om enerzijds te participeren aan deze transitie en anderzijds zich samen met de stad zelf aan te passen aan de nieuwe realiteit. Deze aanpassingen spelen zich af op verschillende niveaus (groepen, individuen...) en termijnen (korte, middellange en lange termijn).

Het transitietraject dat hier werd voorgesteld kan meteen van start gaan met minimale ingrepen, tijdelijke inrichtingen, experimenten, testfases... En tegelijkertijd zal het ook nooit af zijn en vraagt het om verdere bijstellingen en correcties afhankelijk van de context. Het transitietraject voor de B401 dat hier wordt opgezet is een open leertraject, waarbij een breed stakeholderveld betrokken wordt. De B401-ruimte wordt op die manier een laboratorium voor de stad. Een plek waar nieuwe initiatieven, nieuwe vormen van leven in de stad kunnen worden uitgetest. Een plek die een inspiratie kan zijn voor de rest van de stad en voor andere steden.

... WELKE VERSCHILLENDE AANPAKKEN KENDE HET TRAJECT?



De verschillende aanpakken

Atelier B401

Wat? Denktank waarbij op een eerder abstract en conceptueel niveau gedebatteerd wordt over de voortgang van het Verkennend Ruimtelijk Onderzoek. Kwam drie keer samen.

Wie? Een diverse groep van een dertigtal breeddenkende en actief betrokken Gentenaars die zich verbonden voelen met de toekomst van Gent, met een open geest kunnen debatteren en verschillende disciplines vertegenwoordigen. Ook de adviesraden, mobiliteitsforum en de GECORO werden hierop uitgenodigd.

Hoe? Workshopformule waarbij het studieteam de voortgang van de studie aan de hand van concreet materiaal (maquettes, snedes, ...) uit de doeken doet.

De feedback tijdens de groepsdiscussies wordt genoteerd en verwerkt.

Inspiratieweekend oktober 2017

Wat? Startweekend voor de bekendmaking van het Verkennend Ruimtelijk Onderzoek en het participatietraject in NEST (Zuid).

Wie? Geïnteresseerde Gentenaars en andere gebruikers van het viaduct

Hoe? Soort open infomarkt gespreid over vrijdag en zaterdag waarbij eerste ideeën gedeeld werden tussen bezoekers en studieteam. Aan de hand van lezingen, gesprekken en postkaarten die gepind werden op specifieke locaties in het B401-projectgebied

Thematische werksessies

Wat? Doormiddel van werksessies per thema wordt input vanuit de verschillende stadsdiensten verzameld.

Wie? Vertegenwoordigers stadsdiensten

Hoe? Per thema werden verschillende stadsdiensten gegroepeerd. Aan de hand van de narratieven werden eerste voorstellen afgetoetst en werd bijkomende input voor de thematische verkenning verzameld.

Aanjaagsessies met experts

Wat? Experts uit het ontwerpteam geven in verschillende sessies doorheen het V.R.O. input en jagen, vanuit hun expertise, het proces aan.

Hoe? In drie sessies doorheen het proces stelt het ontwerpteam de stand van zaken van het V.R.O. voor aan de experts en worden verschillende aspecten bediscussieerd. Iedere expert levert finaal een academische reflectie op het onderzoek en de resultaten aan.

Workshops Vormingplus

Wat? Inspraaksessies voor specifieke groepen georganiseerd door Vormingplus

Wie? Nieuwkomers (Djambo), Gentenaars met Turkse migratie-achtergrond (Fedactio), Cultuurraad

Hoe? Vormingplus ging aan de slag met het materiaal uit het Verkennend Ruimtelijk Onderzoek en paste dit aan aan de doelgroep. Aan de hand van drie aparte workshops werd feedback verzameld op de voorliggende verhaallijnen en scenario's.

Workshops Kind en Samenleving

Wat? Inspraaksessies voor kinderen en jongeren uit de directe omgeving van het projectgebied

Wie? Kinderen en jongeren uit de directe omgeving van het projectgebied, meerbepaald het vijfde en zesde leerjaar van het St-Barbaracollege en het 7de jaar van de opleiding haartooi van de Benedictuspoort en de kinderwerking van VZW JONG uit Ledeberg.

Hoe? Kind & Samenleving ging aan de slag met het materiaal uit het Verkennend Ruimtelijk Onderzoek en paste dit aan aan de doelgroep. Tijdens de 7 workshops werd het projectgebied bezocht en aansluitend verbeeldend gewerkt (maquettes bouwen).

Ideeën Bruggenbouwers

Wat? De bruggenbouwers van de B401 zijn burgers, dromers en doeners. Elk van hen kent het viaduct B401 en heeft een eigen beeld van wat er met die ruimte, zowel erop als eronder, kan gebeuren. Hun plannen zijn gemotiveerd vanuit wie zij zijn als persoon. Hun portretten hangen op de pijlers van het viaduct.

Wie? De 14 bruggenbouwers van de B401 zijn Gentse burgers met elk hun eigen idee over de toekomst voor de B401.

Hoe? Vanaf het Fly-Over Weekend tot aan de Autovrije Zondag in september wordt maandelijks het verhaal van een Bruggenbouwer gelanceerd. Zowel op de website, via sociale media als in het straatbeeld (pijlers viaduct).

Fly Over Weekend

Wat? Tijdens een weekend in mei kregen geïnteresseerde Gentenaars en gebruikers van het viaduct inzicht in de verschillende toekomstmogelijkheden, zowel voor het viaduct als voor de omgeving tussen de Zuid en de spoorweg in Ledeberg

Wie? Gentenaars en andere geïnteresseerden

Hoe? Zowel op zaterdag als zondag konden geïnteresseerden deelnemen aan wandelingen begeleid door het studieteam door het projectgebied en aansluitend in de Welzijnsknoop in Ledeberg discussiëren rond uitgewerkte maquettes die een mogelijke toekomst verbeelden.

Lokale workshops

Wat? Zestal workshops in Ledeberg over de toekomst van de B401, met focus op Ledeberg en omgeving.

Wie? Inwoners Ledeberg

Hoe? Vindplaats gericht werken, wat zoveel betekent als de mensen opzoeken waar ze spontaan komen, zoals de bibliotheek, het dienstencentrum, Tijdens deze vrij toegankelijke sessies werden de voorliggende scenario's besproken met de bezoekers aan de hand van maquettes en snedes.

Geposte ideeën op website

Wat? Oproep om ideeën te posten voor het toekomstig gebruik van de B401 op de projectwebsite

Wie? Gentenaars en andere geïnteresseerden

Hoe? Ideeën posten op www.stad.gent/bruggenbouwers. Deze ideeën kunnen gedeeld worden via sociale media

De integratie van de resultaten in het proces

Voor het participatie- en cocreatietraject werden verschillende kanalen ingezet. Ieder kanaal maakte gebruik van een eigen methodiek. Werksessies en ateliers werden getrokken door het ontwerpteam en de daaruit komende input werd rechtstreeks verwerkt in grafische verslagen.

De bredere processen (workshops, Bruggenbouwers, website...) werden getrokken door de stadsdiensten of gespecialiseerde partners (Kind en samenleving, VormingPlus...). De dienst beleidsparticipatie fungeerde bij deze processen als ruggengraat: resultaten, bevinden en voorstellen werden overgemaakt aan de dienst beleidsparticipatie, die de resultaten afstemde op elkaar en samenvatte. Deze gebalde informatie werd dan ingebracht in het V.R.O.

De input uit het inspiratieweekend, het open atelier, de aanjaagsessies met experts en de thematische werksessies geeft mee vorm aan het ontwerpend onderzoek voor de verschillende narratieven. De fietssnelweg is een suggestie uit het inspiratieweekend en het open atelier. In de volgende fase wordt vooral het draagvlak voor de verschillende concepten afgetoetst. Bijkomende input uit de verschillende sessies wordt gebruikt om de concepten aan te scherpen en te verfijnen.

Feedback uit het Fly-Over Weekend en de daaropvolgende werksessies wordt gebruikt om het transitietraject mee vorm te geven. De graduele aanpak, met tussenstappen en tijdelijke ingrepen, het open leertraject, kan op veel bijval rekenen.

Deze input werd rechtstreeks geïntegreerd worden in het V.R.O., maar de bedenkingen, ambities en vragen overstijgen ook de scope van dit onderzoek en moeten meegenomen worden in het verdere transitietraject. Hierna worden de belangrijkste conclusies uit de verschillende trajecten opgenomen.

... WELKE CONCLUSIES VLOEIDEN VOORT UIT HET TRAJECT?

De Gentse Tramlijn

Hieronder volgt een thematisch gegroepede weergave van de bedenkingen, opmerkingen en bezorgdheden die werden overgemaakt via de verschillende participatiemomenten en –kanalen. Al deze insteken zijn waardevol: sommige inhoudelijk, andere omdat ze een inkijk geven in waar mensen van wakker liggen. De opmerkingen worden hieronder niet verder één na één behandeld. Ze werden wel meegenomen in de verdere uitwerking van de studie.

1. Bezorgdheid over mobiliteitsafwikkelingen en impact op omgeving.

Veel reacties zitten in de sfeer van “first things first”. Eerst te onderzoeken wat mogelijk is naar verkeersafwikkeling vooraleer beslissingen te nemen over toekomstige invulling.

Zowel online als tijdens de besprekingen werden er veel vragen gesteld of de randvoorwaarden aanwezig zijn om nu al over te gaan naar herbestemming van de B401. De B401 brengt auto’s nu naar parking zuid zonder verkeersdruk mee te brengen voor de omliggende wijken. De bezorgdheid leeft dat herbestemming ertoe zal leiden dat het autoverkeer op andere manieren zijn weg zoek naar het centrum en zo stijgende verkeersdruk meebrengt (bv via afrit Gentbrugge – Brusselsesteenweg) en extra druk op Ledeberg legt? “Moet men niet eerder denken aan optimalisatie van bestaand P&R’s en aansluiting van openbaar vervoer hierop vooraleer te beginnen met nieuwe, grote plannen?”

Er gaan eveneens stemmen op om de situatie te houden zoals ze is en niks te veranderen. De motivatie hiervoor loopt uiteen: niet nodig, zal Gent onbereikbaar maken, is een te grote kost of irrelevant door de veronderstelling dat “...de milieu-impact van verkeer zal de komende jaren drastisch veranderen door technologische innovatie, dus investeringen zoals de B401 afbreken of herbestemmen zijn compleet contra productief. Uitstoot en lawaaihinder van wagens is binnen de 10 jaar een complete non-issue, een vlotte bereikbaarheid zal daarentegen altijd cruciaal blijven.”

2. Inzetten op alternatieve mobiliteitsverbinding tussen autostrades en het centrum van de stad

Zowel tijdens de workshops als online komt de idee om een P&R zone te organiseren waarbij de E17/E40 verbonden wordt met het centrum (met tussenstops) via een alternatief vervoersmodel , meermaals aan bod: via elektrisch aangedreven busjes, shuttle systeem, monorail, waterbus. Maar wanneer dit idee verder geconcretiseerd wordt (vb. aan de hand van een maquette), werpt dit vragen op: - in welke verbinding voorziet deze shuttle dan? Kan er daarvoor niet aangehaakt worden op bestaande tram en busverkeer (of optimalisatie van) - vormt een shuttleverbinding op het viaduct geen te grote claim op de ruimte? Is het nog mogelijk om eraast nog andere functies een plek te geven, zoals recreatie - door een dergelijke verbinding bovenop het viaduct te organiseren wordt het behoud van het viaduct bevestigd en wordt de stapsgewijze ontwikkeling van het gebied beperkt.

Maar ook alternatieve oplossingen waarbij de autoverbinding tussen autostrades en centrum rechtstreeks gegarandeerd blijft is een terugkerende oplossing: Zoals de ondertunneling van de B401, al dan niet gecombineerd met een snelle tramlijn.

- “ ...een tunnel komt die de E17/E40 verbindt met de Zuid alsook met een ondergronds op- en afrittencomplex met de R40 zodat de doorstroming en veiligheid verhoogt. Doe de pendelende Gentenaar eens een plezier en leg een tramtunnel erbij zodat Merelbeke kan verbonden worden met het Gentse Tramnet mét overstapmogelijkheden met tram 4 ter hoogte van de Benedictuspoort. Zal de buurt rond het E3-plein (De oude benaming van de E17, want toen werd het nog geprezen) doen heropleven”.
- “Kleine tunnels... geven de mogelijkheid om met beperkte kosten een weg aan te bieden naar het centrum. Deze tunnels bestaan uit maar één rijvak en hebben een beperkte hoogte. Er kunnen enkel personenwagens gebruik van maken. “
- Als het viaduct weg is, kunnen we de strook voorbij het kanaal tot de zuid gebruiken voor een snelle doorgang van tramlijnen die dat deel ondergronds gaan tot aan de zuid

Of zoals het idee van “de verkorte fly-over die landt aan het kruispunt met de kleine ring, parallel met de uitrit Ledeberg waarbij het Acht Mei Plein heringericht wordt als ondergrondse parking (of de huidige parking aan het Zuid tot daar uitbreiden) met ingang aan de Keizervest. Op die manier kunnen auto’s rechtstreeks van de snelweg (of de kleine ring) de parking inrijden. Van daaruit kan er overgestapt worden op elektrische bussen of huurfietsen.”

De bevroagde kinderen en jongeren vonden het evident om het viaduct in te zetten als drager van openbaar vervoer, waarbij:

- er aparte tram- en busbanen zijn
- het viaduct wordt ingezet om verkeersmodi van elkaar te scheiden.

Het huidige viaduct autovrij maken en inzetten voor een fietsverbinding van het centrum richting het zuiden van Gent vindt minder bijval, vooral omwille van de grote afstanden die dienen overbrugd te worden (in op- en afrij bewegingen).

3: Duidelijke voorkeur om vrijgekomen ruimte in te zetten voor openbaar vervoer, zachte verbindingen en groen en publieke ruimte: “een plek waar mensen kunnen samenzijn en elkaar ontmoeten”

De meest terugkerende toepassing in de verschillende reacties voor het huidige projectgebied is een uitgebreide groenzone op het maaiveld (gelijkvloers) met veel open ruimte voor rust én recreatie/spel en zachte verbindingen voor fietsers en voetgangers.

- Voor kinderen en jongeren is het belangrijk dat het meer wordt dan een louter functionele verbinding, het moet

een belevingsvolle/speelse wandel- en fietsboulevard worden die betekenisvolle plekken met elkaar verbindt. Zowel binnen het projectgebied als richting Nieuwe Gent, Ledeberg, Bellevue en Muinkpark.

- Deze groenzone is vlot bereikbaar met het openbaar vervoer. De nadruk ligt hier op de leefbaarheid, het vertoeven het ontmoeten.
- Ook in andere workshops dan die met kinderen wordt meermaals opgemerkt dat er idealiter een groene verbinding met Ledeberg gemaakt wordt.

De optie om de zone te verdichten en vol te bouwen kwam nagenoeg niet voor. Wel waren er verschillende ideeën die beperkte verdichting/ gebouwen zagen ter hoogte van Ledeberg om zo verbinding te maken met de omliggende buurten. Deze gebouwen/functies zijn geïntegreerd in het groen. De functies die hierbij aangehaald werden zijn: innovatieve woonvormen (om woningdruk op te vangen), schoolgebouwen, sport- en speelinfrastructuur (skatezone, klimzone, basket, BMX-parcours en finse piste in het bijzonder kwamen herhaaldelijk terug), openluchtmuseum / openluchtbibliotheek, buurthuis, ateliers/ werkplaatsen (sociale tewerkstelling), podium/ eventlocatie voor de programmatie van culturele activiteiten, horeca met openbare toiletten,...

De link met (en heimwee naar) het verleden wordt vaak gemaakt. Mensen die de situatie voor het viaduct kenden halen het bouwwerk aan als een barrière die het bestaande weefsel kapot maakte. Aangehaalde functies van weleer: “Chalet du Sud, petanquebanen, rolschaatsbaan, tennisvelden, ...”

Uit het jongerentraject komt de uitdrukkelijke vraag om er een toeristische trekpleister van te maken, “iets waar we trots op kunnen zijn”.

4: Natuur en water opwaarderen en een belangrijke plek geven – “Brug maken tussen natuur en stad”

Het voorstel om de groenklimaatas langsheen de Schelde te ontubbelen en een parallel traject (naast Muinkkaai, Stropkaai) te geven doorheen het projectgebied kent veel bijval. Veel reacties (kinderen in het bijzonder) dichten water een belangrijke plek toe: om in te zwemmen, op te varen, in te ploeteren, langs te zonnen (“schelde Beach”)... Anderen vinden het fijn om te vertoeven langsheen het water. Nog anderen benadrukken het ecologische en verkoelingseffect van water in een dergelijke zone. Vele reacties maken de combinatie tussen een groen/ecologisch lint en een gelijkgrondse fietsverbinding die aansluit op bestaande fietsverbindingen.

Hoe die natuurlijke/ecologische toepassingen vorm krijgen, daar lopen de meningen uiteen (maar daarom niet tegenstrijdig): gemeenschappelijke park- of moestuinen, ecologisch lint (“klimaat robuuste corridor”) dat voldoende robuust en kwalitatief is want anders geen effect, groot stadsbos,...

Het viaduct herbestemmen als stadspark keert ook vaak terug. Hierbij wordt er vaak gedacht aan een

tijdelijk/deelsgebruik van de infrastructuur waarbij het zowel recreatief kan ingezet worden om te vertoeven (soort high-line) als een ecologische vrijhaven waar de natuur haar gang kan gaan, al dan niet gecombineerd met stadslandbouwtoepassingen. Hoewel er hier ook dissidente stemmen zijn voor een toepassing bovenop het viaduct: “Dit vraagt een irrigatiesysteem en kunstmest. Als dit systeem faalt sterft alles binnen een paar uur af.” Kinderen en jongeren denken bij groen opvallend vaak aan avontuurlijk en natuurlijk “ruig” groen. Het beeld dat ze voor ogen hebben omvat: bosachtige elementen, moeras, heuvels, begroeide viaductinfrastructuur, dieren binnenbrengen in de groenzone

5: Ideeën om het viaduct en haar omgeving stapsgewijs in te nemen/terug te geven aan de Gentenaar

Veel reacties gaan in de richting van tijdelijk ingebruikname van delen van de infrastructuur, zonder daarom uitspraken te doen over uiteindelijk behoud of afbraak.

- Vrijgekomen zones inzetten voor experiment: pop-ups, testen ondernemerschap, tijdelijke installaties, ...
- Events organiseren op zones – die al dan niet tijdelijk – autovrij zijn
- Mercato: een marktplaats waar artisanale producten kunnen verkocht worden
- Sommige zones laten “verwilderen” en gebruiken als natuurlijke speelzones (“klimmen op de pijlers van het viaduct”)
- Vrijgekomen zone onder het viaduct (als dan niet in afwachting van afbraak) gebruiken om buurtgerichte functies in onder te brengen zoals horeca, maakateliers, kleine winkels, kleine culturele centra, Hier en daar wordt het idee geopperd om tijdelijk- of nood wonen onder de overspanning van het viaduct te organiseren: “Woningen die flexibel kunnen inspelen op verschillende levensfasen zou een interessante oefening zijn in nieuwe wijken”.
- Verticale/hangende tuinen

Het valt op dat de voorgestelde stapsgewijze aanpak - door een eventuele andere bestemming stap voor dat te realiseren - veel bijval kent. Veel deelnemers begrijpen goed dat er veel afhankelijk- en onvoorspelbaarheden spelen en het daardoor des te belangrijker is om voor een aanpak uitgetekend op korte én lange termijn te gaan.

6: Bezorgdheid over voldoende verbindingen tussen een eventuele nieuwe ontwikkeling en de omliggende buurten

De bezorgdheid dat Ledeberg (en bij uitbreiding Merelbeke en Gentbrugge) de dupe zouden kunnen worden van een nieuwe ontwikkeling en bijgevolg alternatieve verkeersafwikkeling keert vaak terug.

Naast deze bezorgdheid wordt een afbraak of ander gebruik van de fly-over ook als een kans gezien om de buurten die door dit bouwsel van elkaar gescheiden werden terug te verenigen. Een aantal reacties spreken zich in die zin uit tegen de

organisatie van doorgaand autoverkeer ter hoogte van huidige verkeersassen omdat dit opnieuw een barrière zou kunnen worden tussen de omringende buurten.

Voor de verbinding met het water of over eventuele nieuwe boulevards voor autoverkeer wordt er o.a. gedacht aan kleine voetganger- en fietsbruggen.

De bevroagde kinderen en jongeren uit Ledeberg zien heel wat kansen voor “hun” buurt. Een toekomstige ontwikkeling biedt volgens kansen om functies die nu rond het zuid gecentraliseerd zijn dichterbij te brengen, zoals winkels, een pleinfunctie, gemeenschapsgebouwen maar vooral extra groen. Op die manier wordt de stad waarvan ze nu gescheiden leven door de B401-barriere tot bij hen gebracht.

Tenslotte werd er specifiek voor Ledeberg de bezorgdheid geuit dat de huidige geplande uitwerking van de buurtparking (Speurder) mogelijks in contrast staat met een toekomstige andere invulling van de B401 en omgeving. De parkeerinfrastructuur openen naar de omgeving, andere functies integreren op de plint (gelijkvloers) en eerste verdieping, ... waren bijvoorbeeld enkele suggesties van deelnemers aan een workshop.

7: Afbraak versus of behoud: twee kampen (of drie?)

Op basis van de gesprekken en losse reacties zien we dat de meningen hierover verdeeld zijn.

- Enerzijds diegene die voorstander zijn van het behoud van het viaduct. Vaak omdat ze vinden dat er niks dient veranderd te worden en de situatie kan blijven zoals ze is.
- Anderen zien wel graten in het afbouwen van het autoverkeer op het viaduct maar willen het viaduct laten staan omdat ze het een historisch/ architecturaal interessant bouwwerk vinden. Kinderen en jongeren zijn hierin erg duidelijk: voor hen kan de constructie enkel behouden blijven als ze ook een functionele meerwaarde heeft. En indien het viaduct dan toch behouden blijft moet er iets gedaan worden aan het grijze en strakke uitzicht: door het te vergroenen, verkleuren of verlichten.
- Tenslotte spreken een aantal reacties zich uit pro behoud maar als tijdelijke optie en ingebruikname.

Maar voor veel mensen is het bouwwerk een té groot euvel, een te grote barrière om het gebied om een kwaliteitsvolle manier te kunnen ontwikkelen en de omringende buurten bij dit nieuw verhaal te betrekken. Zeker als de infrastructuur gebruikt wordt als dak om buurtfuncties in onder te brengen (horeca, maakateliers, ...). Dan wordt het viaduct als het ware een gesloten muur ...

Een derde groep spreekt over een deels behoud (al dan niet als tussenstap naar volledige afbraak). Hierbij komt het voorstel van een stedelijk dak, stedelijk platform, of uitkijkpost vaak terug. Daarnaast worden er pistes verkend die één of meerdere zij-armen (op- en afrit) afbreken maar het

centrale deel vrijwaren.

Voor kinderen en jongeren biedt een tijdelijk behoud of gebruik van het viaduct verschillende opties: aan de slag gaan met de hellende vlakken, watervallen installeren, zit- en ontmoetingstrappen creëren, klimmen op de pijlers,...



De tentoonstelling van het onderzoeksmateriaal op de autoloze zondag 2018. De maquettes verbeelden mogelijke toekomst voor de ruimte van het viaduct B401.

12 CONCEPTEN UIT DE VERKENNINGSFASE

Van 9 naar 12

De concepten vormden de basis voor een belangrijk deel van het participatie- en cocreatietraject. Tijdens het traject werden de stadsdiensten, experts, de bevolking en het stadsbestuur bevestigd. Er werd gepeild naar de interesse in de verschillende concepten, ontbrekende concepten en aanpassingen aan de concepten. De 9 concepten uit boek 1 "Verkennen" werden zo verder verfijnd en uitgebreid. Finaal worden 12 concepten ontwikkeld.

- 'De ontubbelde groenklimateas' bleef behouden, maar de nadruk kwam ook te liggen op het groenewerken de verbinding tussen Boven- en Benedenschelde.
- Het concept 'fietsnelweg' bleef behouden, maar de haalbaarheid van de fietsnelweg op de B401 wordt sterk in twijfel getrokken.
- Het concept 'stedelijk platform' blijft behouden, maar wordt vooral toegespitst op de stedelijke leegte en experimenteeruimte en minder op het viaduct als ontsluiting van bijkomende volumes.
- De concepten 'knoopverdichting', 'shuttle zuidas', 'lokale verdichting', 'stedelijke boulevard', 'fijnmazig raamwerk' en 'parking' blijven behouden.
- Er heerst een duidelijke ambitie om zo snel mogelijk delen op en rond het viaduct te vergroenen. Niet enkel als een tijdelijke interventie, maar ook als een voorafname van grotere vergroeningsacties. Het concept 'punctueel vergroenen' wordt toegevoegd.
- Het bestaande weefsel blijft onderbelicht in de bestaande concepten. Via het concept 'randen en plinten' wordt ook hier aandacht aan besteed.
- De ruimte en de mogelijkheden onder het viaduct werden niet specifiek benoemd in de concepten. In het concept 'onder het viaduct' worden deze potenties bekeken.

Draagvlak en verfijning

Het draagvlak voor ieder concept werd afgetoetst. De concepten werden geclusterd in 3 categorieën: draagvlak, draagvlak mits aanpassing en geen draagvlak.

Voor het concept **'ontubbelde groenklimateas'** is draagvlak. Vooral de uitbreiding van het K. Albertpark wordt gevraagd, met voldoende ruimte voor recreatie in het groen. Bovendien wordt gevraagd niet enkel inzetten op de groenklimateas zelf, maar ook op de opwaardering van de verbinding tussen Boven- en Benedenschelde. De haalbaarheid van een ontubbeling over het volledige plangebied wordt sterk betwijfeld. Vooral de idee van een 'central park' tussen Sint-Lievenspoort en W. Wilsonplein leeft sterk.



Biodiversiteit

Voor het concept **'fijnmazig netwerk'** is ook draagvlak. Een groene verbinding in combinatie met fiets- en OV-verbindingen die het Muinpark met het K. Albertpark verbinden over de J. De Bruyckeredreef leeft sterk. De groen vingers moeten wel robuust zijn, zeker als ze gecombineerd worden met fiets-, wandel- en andere verbindingen. Robuuste aansluitpunten op de Schelde-oeveren zorgen ook voor ontmoetingsplaatsen (cfr. het Keizerspark).



Keizerpark, Gent

Voor het concept **'punctueel vergroenen'** is draagvlak. Vooral het 'verbreden' van het K. Albertpark lijkt een belangrijke quick-win.



Boerenholparking, Wagon Landscaping, Kortrijk

Voor het concept **'fietsnelweg'** is draagvlak, maar aanpassingen worden gevraagd. De verknoping met het bestaand netwerk is essentieel en weinig realistisch met het dek van de B401. Bovendien zijn er al verschillende noord-zuid verbindingen uitgewerkt. Het is de verknoping van die verbindingen in combinatie met kwalitatieve oost-west-verbindingen die een grote meerwaarde voor het Gentse fietsnetwerk vormen.



Cyclerslangen, Kopenhagen

Voor het concept **'shuttle zuidas'** is draagvlak, mits aanpassingen aan het concept. Het belang van een openbare of collectieve vervoersverbinding tussen het centrum en de Gentse zuidrand wordt onderschreven. Wel zijn er vragen rond de combineerbaarheid met kwalitatieve verblijfsruimte op het viaduct en wat er met de shuttle gebeurt als het viaduct op termijn verdwijnt.



Publipod - driverless car - Granstudio

Voor het concept **'stedelijke boulevard'** is draagvlak, maar er worden nog veel vragen gesteld bij de uitwerking. Hoe wordt de oversteekbaarheid geregeld? Kan dit in een tunnel? Hoeveel rijvakken heeft de stedelijke boulevard en is het karakter van de boulevard hetzelfde in het volledige plangebied?



Queens Plaza, New York

Voor het concept **'parking'** is draagvlak. Parkeren voor de deur voor bewoners die minder goed te been zijn, moet mogelijk blijven, net als laden en lossen. P&R's worden zo ver mogelijk buiten de stad gezien.



Volkswagenfabriek, Dresden

Voor het concept **'lokale verdichting'** is draagvlak. Beperkte ontwikkelingen zijn mogelijk, maar het open gevoel tussen het W. Wilsonplein en de Sint-Lievenspoort moet blijven.



R-Urban, Colombes

Voor het concept **'randen en plinten'** is draagvlak. De appartementsgebouwen aan het E3-plein staan voor een belangrijke investeringsronde.



Iglo, Linkeroever Antwerpen

Voor het concept **'knoopverdichting'** is geen draagvlak. Nieuwe, grootschalige ontwikkelingen zijn niet gewenst, de dense wijken rond de B401 hebben nood aan groen, buitenruimte, rust...



Gare de Lilli-Europe, OMA, Lille

Voor het concept **'stedelijk platform'** is draagvlak. Op korte termijn wordt er gedacht aan een ruimte voor experiment, tijdelijk gebruik... Dit geeft tijd om te bepalen wat er met het viaduct kan/moet gebeuren. Op lange termijn is het echter onduidelijk welke segmenten behouden blijven en welke afgebroken worden.



Flyover Minhocao, Sao Paolo

Voor het concept **'onder het viaduct'** is draagvlak. Ook hier moet experiment duidelijkheid scheppen over welke delen bebouwd worden en welke niet. Maar het open gevoel tussen de oost- en westzijde mag zeker niet helemaal verdwijnen.



Centers, Antwerpen

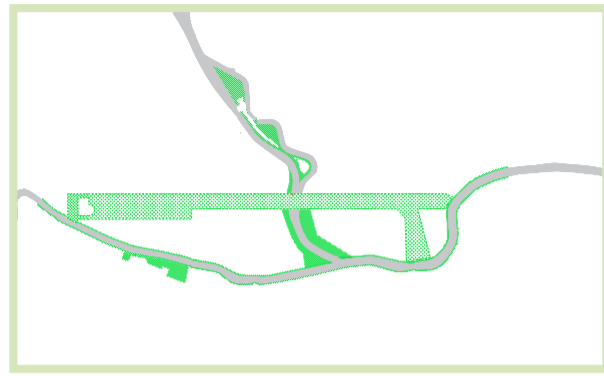
De concepten voeden...

De concepten inspireerde de opbouw van kaart op stadsregionale schaal, het raamwerk, de experimenten en het transitietraject. De input uit de verschillende trajecten stuurde de integratie van de concepten in de ruimtelijke context aan. De hier voorgestelde concepten werden zo verder verfijnd, aangepast, geoptimaliseerd...

Dit betekent dat de concepten niet star werden toegepast. Er werd gekeken hoe overlappende concepten elkaar versterken, conflicten tussen concepten werden onderzocht. Via ontwerpend onderzoek werd een geïntegreerd voorstel uitgewerkt.

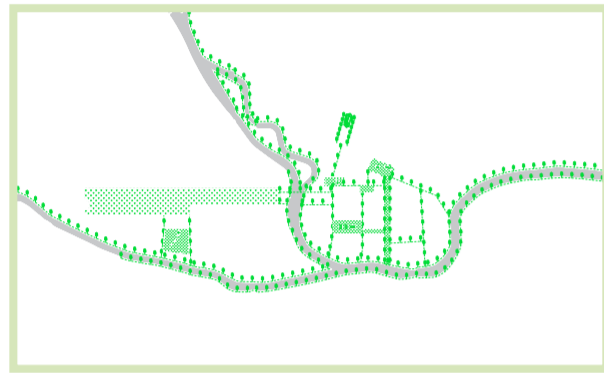
Sommige concepten voeden de kaart op stadsregionale schaal en het publieke raamwerk. Deze concepten hebben een groot draagvlak en zijn sturend voor het ruimtelijk kader waarbinnen het transitietraject zich afspeelt. Andere concepten voeden het experiment. Zij hebben een meer tijdelijk karakter of jagen een open leertraject aan.

... WELKE CONCEPTEN VOEDEN HET PUBLIEK RAAMWERK?



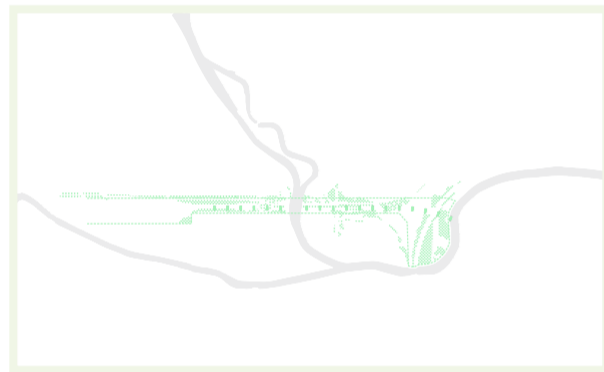
Ontdubbelde groenklimaatas

Een koppeling tussen de Groenklimaatas 4 en een parallelle groenstructuur is een belangrijke toevoeging aan de stadsecologie en maakt de stad klimaatrobuuster. Maar het groen heeft ook een sociale functie: Gentenaars komen samen in de groene ruimte.



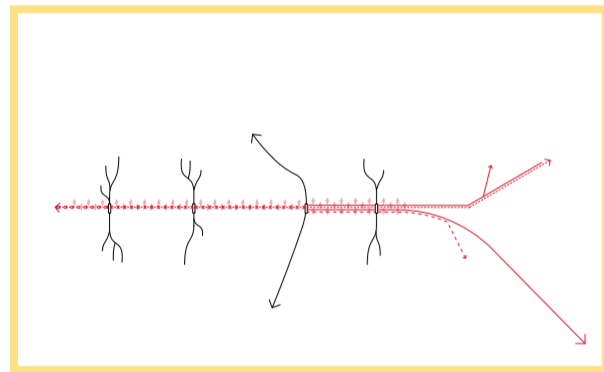
Fijnmazig groen netwerk

Een fijnmazig netwerk van trage wegen wordt ontwikkeld. Trajecten voor voetgangers en fietsers worden gecombineerd met ruimte voor water en groen.



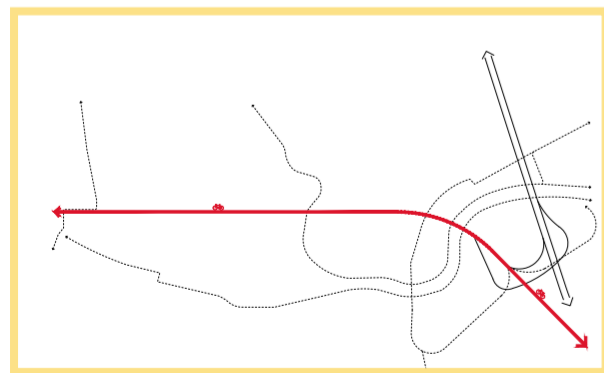
Punctueel vergroenen

Waar mogelijk wordt verharde ruimte vergroend. Dit creëert meer ruimte voor de infiltratie van water en een ecologische meerwaarde. Het punctueel vergroenen kan ingezet worden als tijdelijke experiment of als de start van een meer structurele duurzame vergroening van de ruimte van de B401.



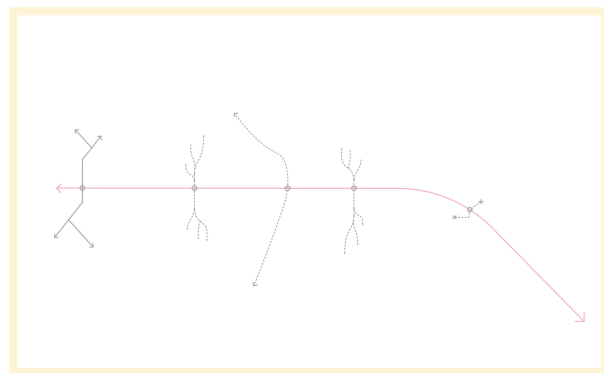
Stedelijke boulevard

Een stedelijke boulevard is de verbinding tussen de R40 en de snelwegen en is een kwaliteitsvolle stedelijke ruimte waar auto, fiets, voetgangers én shuttle gecombineerd worden met ruimte voor groen en water (stadsnatuur). Binnen de R40 zet de boulevard sterker in op fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. Aantrekkelijke dwarsverbindingen voor langzaam verkeer worden geïntegreerd in de stedelijke boulevard.



Fietssnelweg

Nieuwe fietssnelwegen worden gerealiseerd. Ze verbinden Gent met omliggende gemeenten. Een goede verknoping en verweving van deze fietssnelwegen met het omliggende weefsel is cruciaal. De elektrische fiets vergroot de actieradius van de fietsers.



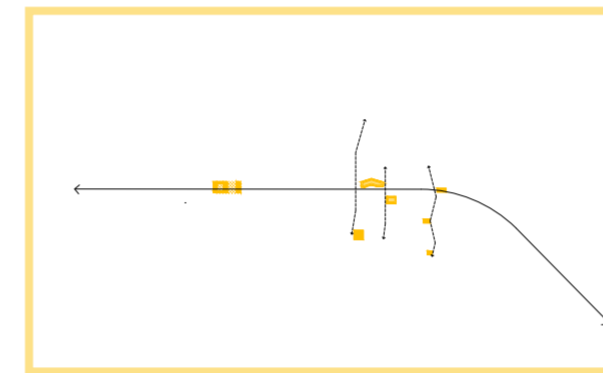
Shuttle Zuidas

Een shuttle wordt geïntroduceerd. De Shuttle verbindt de Gentse Zuidrand – Ghelamco Arena, UZ, Eilandje Zwijnaarde ... met het stadscentrum. De shuttle is een alternatief vervoersmiddel dat gebruik maakt van het viaduct van de B401. De shuttle is vernieuwend omdat het zelfrijdend, vraaggestuurd, elektrisch is en gericht op een unieke gebruikerservaring.



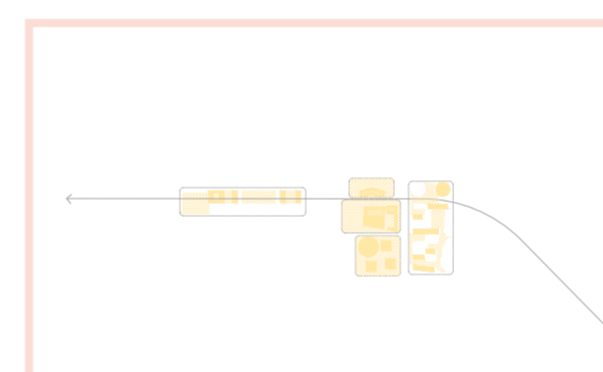
Parking

Een graduele transformatie van het huidige parkeeraanbod dringt zich op. In de stad gelegen publieke parkings transformeren waar mogelijk naar bewonersparkings of krijgen zelfs een andere functie. Nieuwe P&R's worden opgevat als randparkings en verknopen met de E40 en de E17.



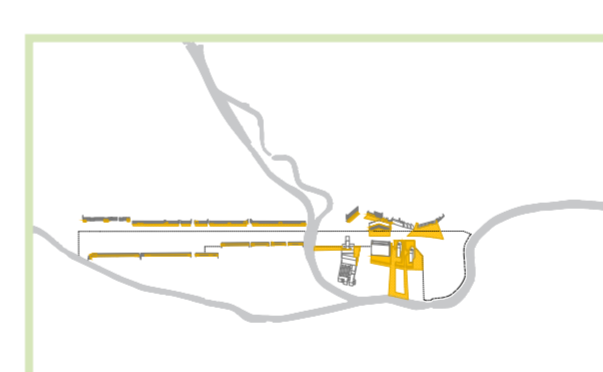
Lokale verdichting

De ruimtelijke verlangens en programmatorische noden van de omliggende buurten krijgen vorm in lokaal gerichte ontwikkelingen. Compact en dens, geven deze ontwikkelingen plaats aan betaalbaar wonen, maakateliers, scholen, buurtsporthal...



Knoopverdichting

Er wordt gebruik gemaakt van de strategische ligging van de B401 in de stad om stedelijke verdichting te realiseren op knooppunten van het openbaar vervoer. Deze knopen krijgen een stadsbrede uitstraling.



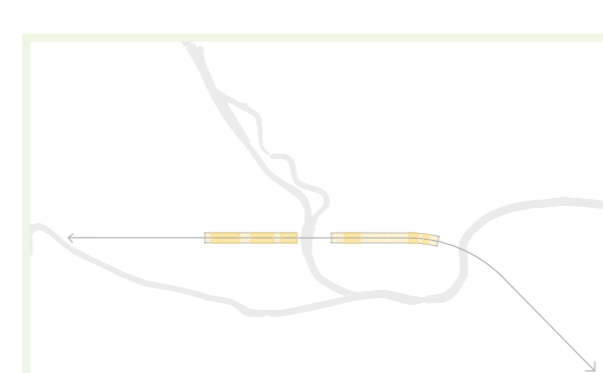
Randen en plinten

De transformatie van de ruimte van de B401 wordt ingezet om nieuwe voorruimtes te maken aan de verschillende gevelfronten en gebouwen in de B401-ruimte. Deze combineren nieuwe publieke ruimte – verbrede stoepen, pleinen, groene ruimten – met een stedelijke en/of wijkprogrammatie.



Stedelijk platform

Het viaduct wordt gebruikt als verhoogd plein, een stedelijke leegte en experimenteeruimte. Nieuwe volumes langs en over het viaduct maximaliseren het viaduct als platform. Liften en trappen verbinden het maaiveld met het stedelijk platform.

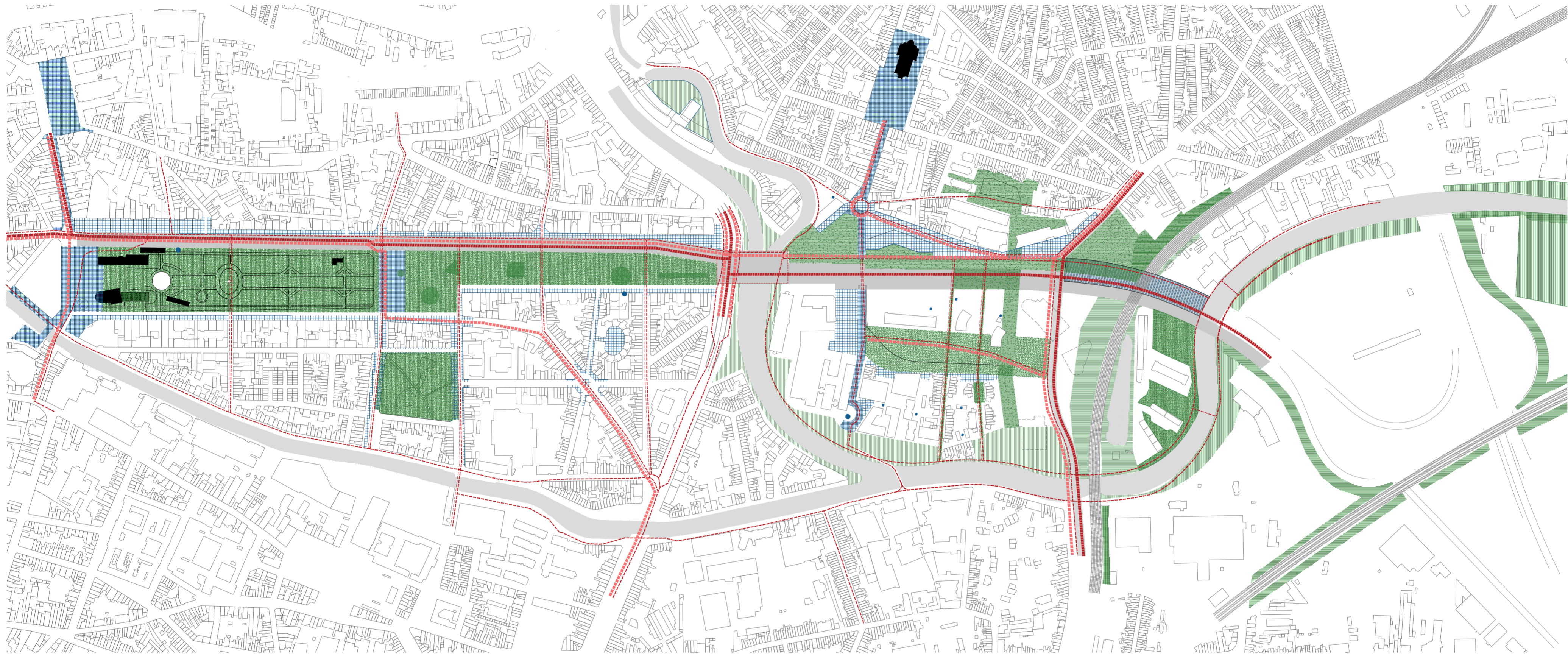


Onder het viaduct

De ruimte onder het viaduct transformeert naar een activiteitenstrip. De logica die ingezet wordt met de bouw van de buurtsporthal wordt verder gezet over de ganse lengte van de B401. Er ontstaat ruimte voor verschillende vormen van recreatie en werk.

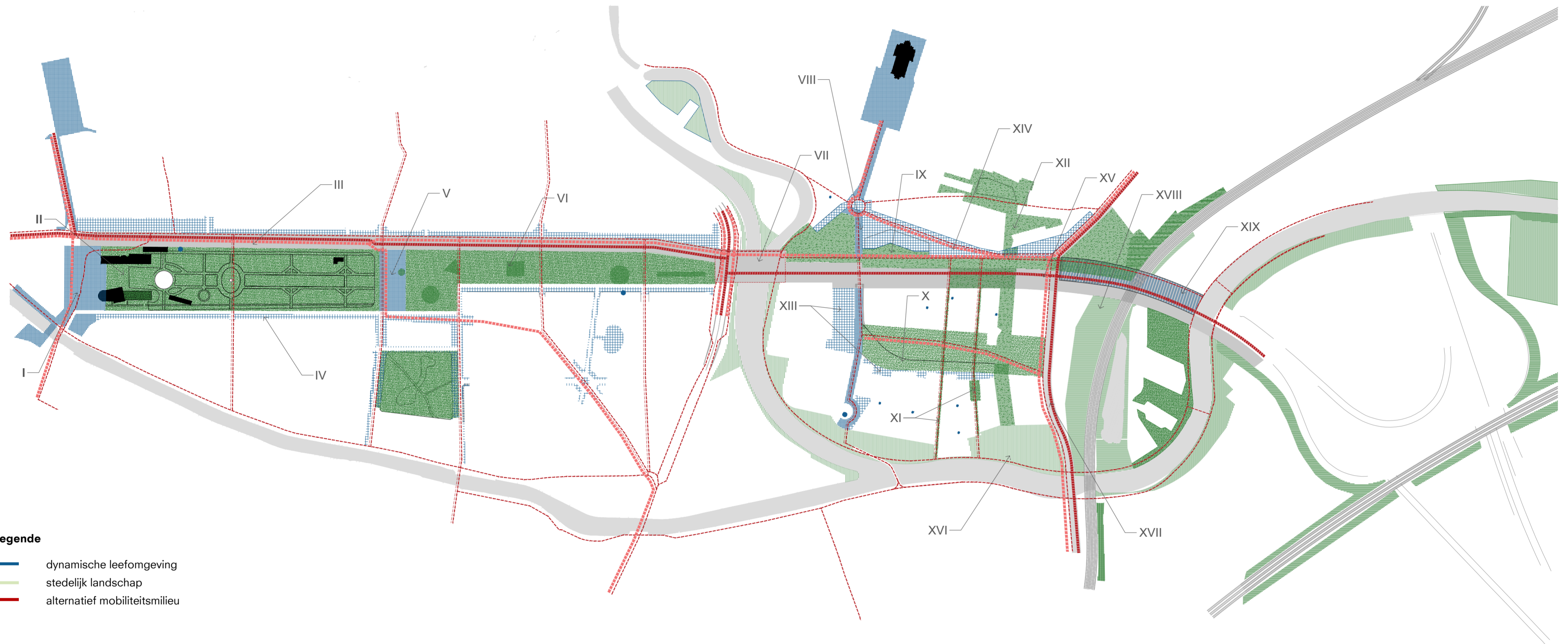
— draagvlak
— draagvlak, mits aanpassing
— geen draagvlak

HET PUBLIEK RAAMWERK



- Legende**
- dynamische leefomgeving
 - stedelijk landschap
 - - - alternatief mobiliteitsmilieu

... WELKE OPBOUW HEEFT HET PUBLIEK RAAMWERK?



Legende

- dynamische leefomgeving
- stedelijk landschap
- alternatief mobiliteitsmilieu

Componenten

Het publiek raamwerk is een ruimtelijk kader dat de krijtlijnen voor de toekomst uitzet. Robuust, maar tegelijkertijd voldoende open en flexibel.

Het publiek raamwerk bestaat uit verschillende componenten. Componenten zijn ruimtelijk afgebakende zones die toelaten om ambities te vertalen en te testen.. Componenten overlappen soms. Hier verknopen verschillende ambities.

3 systemen

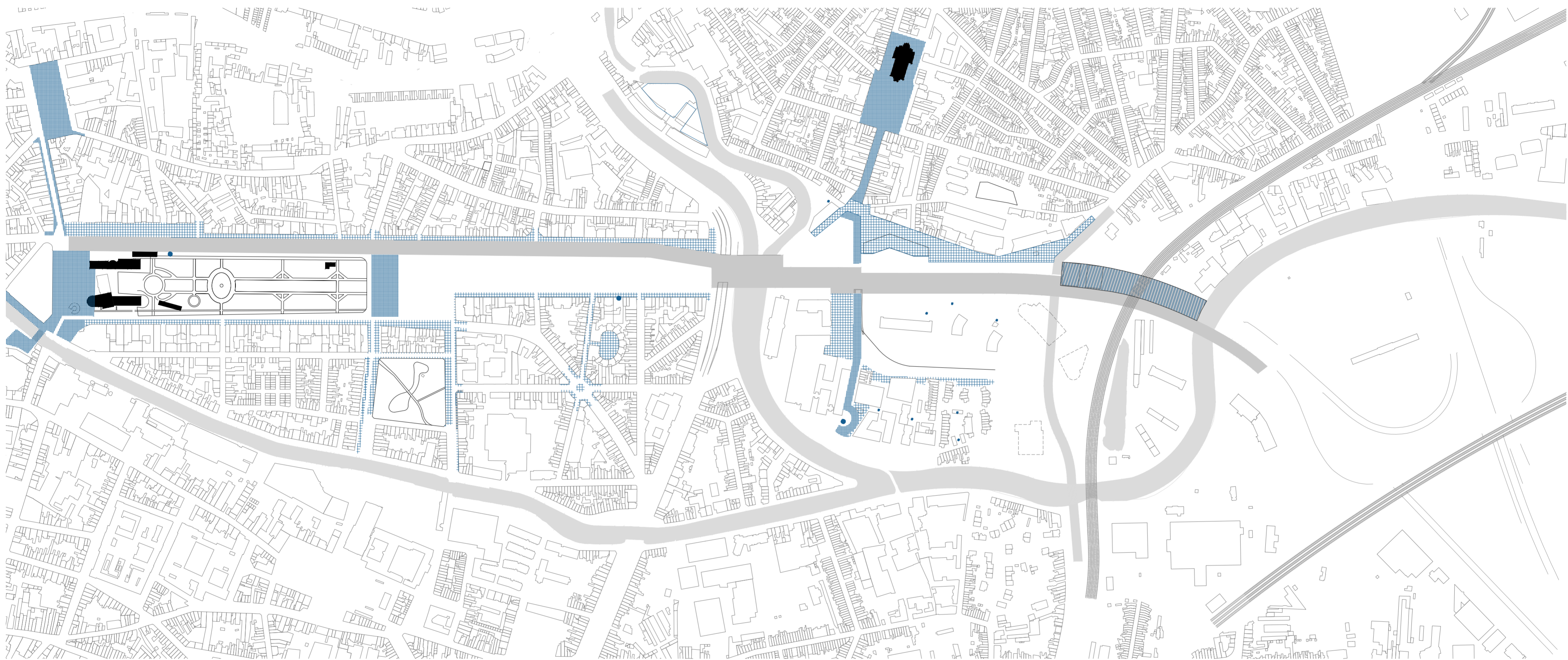
De componenten worden geclusterd in drie systemen. Ieder systeem is de doorvertaling van een ambitie. **Dynamische leefomgeving** groepeer componenten die inzetten op de B401-ruimte als stedelijke plek. **Stedelijk landschap** verzamelt alle componenten gerelateerd aan de Gentse stadsnatuur, met de nadruk op groen en water. De componenten binnen het **alternatief mobiliteitsmilieu** focussen op een alternatieve bereikbaarheid van de B401-ruimte en de stad. Door de ontwikkeling van deze drie systemen kan de transformatie van de B401-ruimte het referentiepunt worden voor Gentse innoverende stadsontwikkeling en kan een nieuwe, meer duurzame manier van leven in de stad worden geïntroduceerd.

Aanpak

Op volgende pagina's wordt iedere component kort gekarakteriseerd. Referentiebeelden en – projecten verbeelden de doelstellingen en ambities. Snedes testen dimensies. Per component wordt verwezen naar het thematisch onderzoek en worden de relevante concepten vermeld (cfr. boek 2 - Verkennen). De componenten vormen een eenheid die vanzelfsprekend niet los te bekijken is van het geheel. Keuzes op ambitie-niveau of binnen andere componenten hebben een invloed op de ontwikkeling van een bepaalde component. Niettemin laat deze opsplitsing toe om projectmatig aan de slag te gaan.

Componenten van het raamwerk

- | | |
|------------------------------------|--|
| I: Zuidplein | XI: Groene vingers |
| II: Zuidpark | XII: Blauwgroene connector |
| III: Parklaan Zuid | XIII: Voorplein Bellevue |
| IV: Veelzijdig Voetpad | XIV: Voorplein Ledeberg |
| V: Parkplein | XV: Stedelijke boulevard Ledeberg |
| VI: Zuidzuidpark | XVI: Ecologische Schelde-oever |
| VII: Multimodaal platform | XVII: A.Heyndrickxlaan - Hundelgemsesteenweg 2.0 |
| VIII: Connector Ledeberg-Stropwijk | XVIII: Spoorwegberm |
| IX: Eco-strip Ledeberg | XIX: Activiteitsstrip |
| X: Bellevuepark 2.0 | |



DYNAMISCHE LEEFOMGEVING

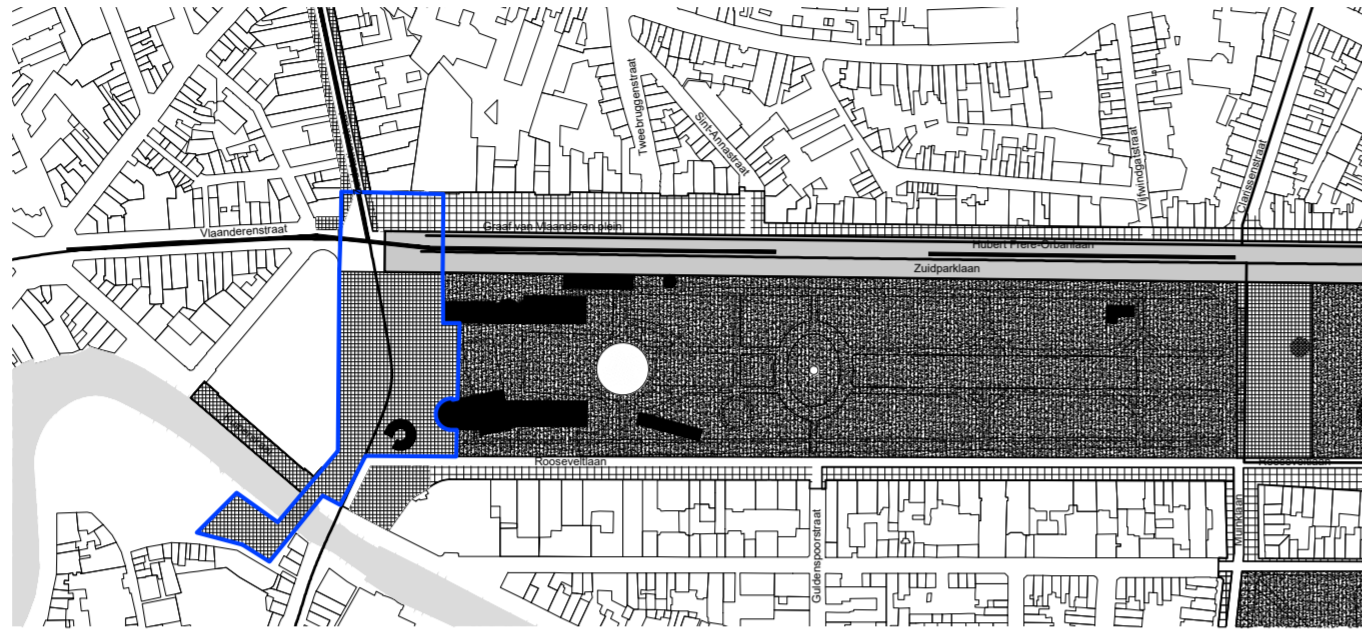
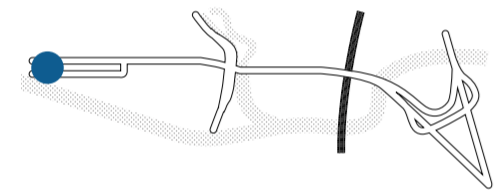
In de ruimte van de B401 worden nieuwe betekenisvolle plekken ontwikkeld. Nieuwe plein- en parkruimtes, multifunctionele voetpaden, verbindingsruimtes ... Deze plekken accommoderen een gevarieerd publiek gebruik voor een divers publiek en dragen daardoor bij tot het versterken van de sociale cohesie. Tegelijkertijd zal deze vernieuwde publieke ruimte ook een katalysator vormen voor de transformatie van het omliggend stedelijk weefsel.

ZUIDPLEIN (I)

Het Zuidplein is een plein, waar voetgangers en fietsers de hoofdrol spelen. Het voelt aan als een volwaardige, continue verblijfsruimte, zonder barrières tussen de verschillende attractiepolen. Het integreren van een groenstructuur op het plein maakt de link tussen de groenklimaat langs de Schelde en het Zuidpark. Het finale tracé van tramlijn 7 heeft een grote invloed op de inrichting van het plein.

CONCEPTEN

-  randen en plinten
-  fietssnelweg
-  ondubbelde groenklimaat
-  stedelijke boulevard



Muntplein, Brussel



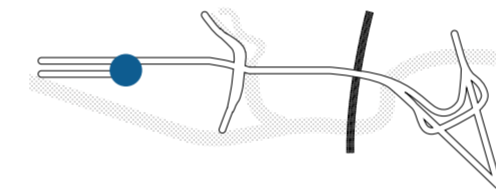
Place Simon Goulart, Geneve

PARKPLEIN (V)

Het parkplein vormt de overgang tussen het Zuidpark en het Zuidzuidpark (de uitbreiding van het bestaande Zuidpark). Een dwarsverbinding voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer (eventueel ook tramlijn 7). Een groen-minerale ruimte, een tramhalte met kiosk, de integratie van bestaand groen... Deze nieuwe ruimte is het scharnierpunt tussen het Zuidpark en het Zuidzuidpark, tussen het Muinpark en de Sint-Lievenspoort wijk.

CONCEPTEN

-  lokale verdichting
-  fijnmazig groen netwerk
-  ondubbelde groenklimaat



Jules de Bruyckerdreef



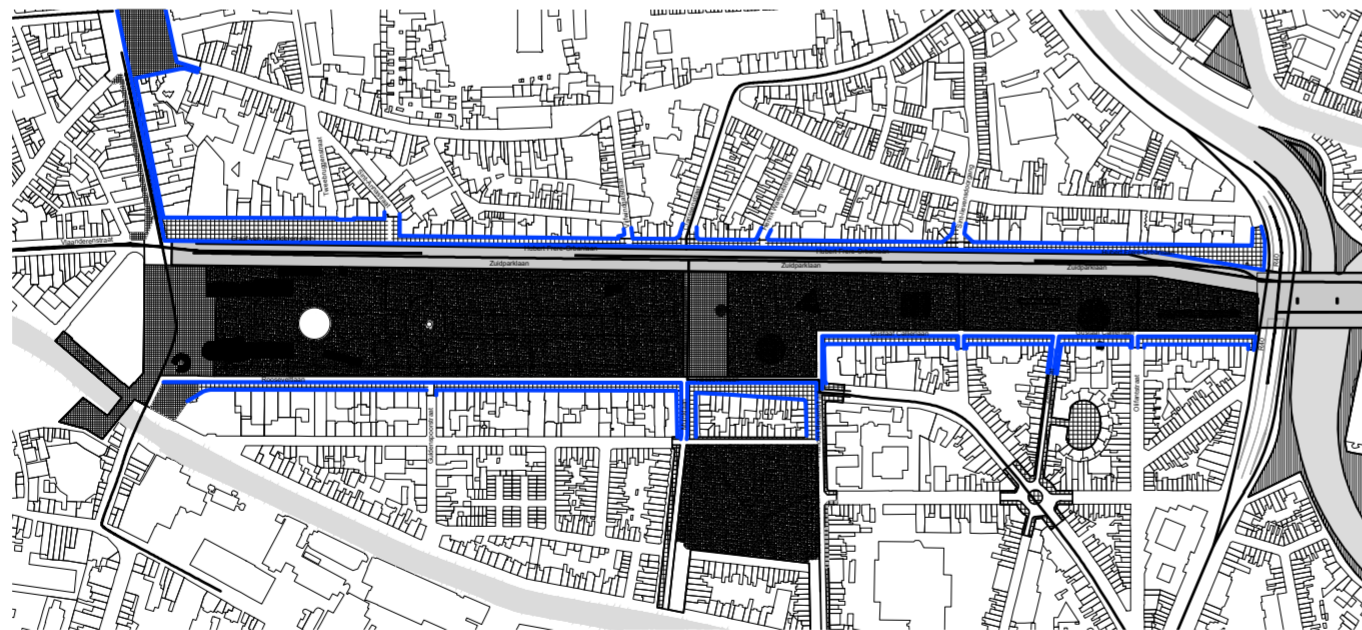
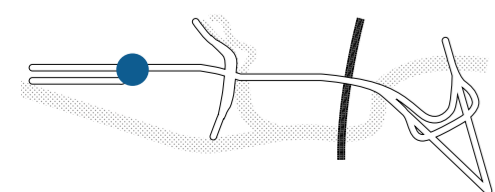
Sovereign Square - Leeds - re-form landscape architecture

VEELZIJDIG VOETPAD (IV)

Veel meer dan enkel circulatieruimte, zijn de voetpaden volwaardige verblijfsruimtes, met plaats voor terrassen, picknicktafels, banken... Er wordt ook ruimte gemaakt voor groen. Niet enkel bomen maar ook lagere planten als struiken en vaste planten. Ook fietsstallingen en sorteerstraatjes vinden hier hun plaats. Door hun opbouw en materialisatie zijn de veelzijdige voetpaden karakteristiek voor de hele B401-ruimte en initiëren zij een nieuwe dynamiek in het omliggende weefsel.

CONCEPTEN

-  randen en plinten
-  fijnmazig groen netwerk



Passeig De Gràcia Cerda Grid, Barcelona



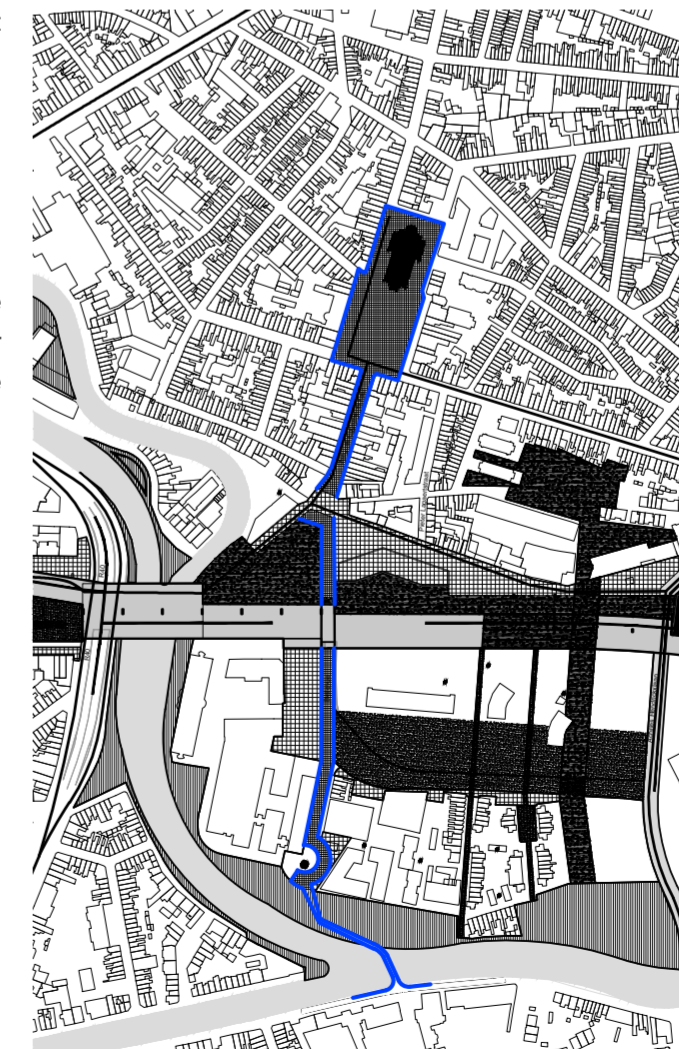
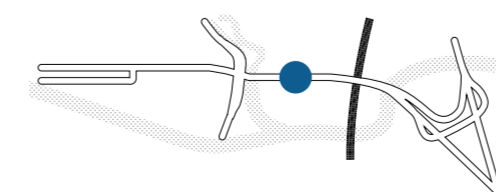
New Road - Brighton - Landscape projects & Jan Gehl Architects

CONNECTOR LEDEBERG-STROPWIJK

De connector Ledeberg-Stropwijk verbindt Ledebergplein met de Stropwijk. Een verbinding waar voetgangers en fietsers maatgevend zijn, opgevaardeerd voor langzaam verkeer. Een verbinding die verschillende publieke ruimtes aan elkaar rijgt: Ledebergplein, de eco-strip, het voorplein Ledeberg, het plein voor parkeergebouw De Speurder, het voorplein Bellevue, de Schelde-oeveren. De G.Crommenlaantunnel wordt opgevaardeerd voor langzaam verkeer, de nieuwe fietsbrug verlengt de wandeling naar de Stropwijk.

CONCEPTEN

-  randen en plinten
-  fijnmazig groen netwerk



Shared space, Strasbourg, Frankrijk



Cuyperspassage - Amsterdam, Benthem Crouwel

VOORPLEIN BELLEVUE (XIII)

Het voorplein Bellevue groepeert de versplinterde publieke ruimte langs de ex-site D'hooge (rond de Jenny Tanghestraat), de historische tuinwijk, de ruimte voor het UCO-gebouw en de restuimtes ten westen van de G.Crommenlaan. De nieuwe verblijfsruimte geeft ruimte aan langzaam verkeer en heroriënteert de achterliggende fragmenten. Een sequentie van zichten over het nieuwe Bellevuepark.



Huidige G. Crommenlaan/ruimte voor het UCO-gebouw



Luiz Paulo Conde Waterfront Promenade / Olympic Boulevard - Rio de Janeiro - B+ABR Backheuser e Riera Arquitetura

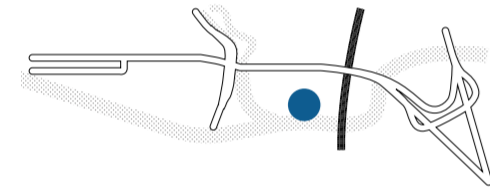
CONCEPTEN



randen en plinten

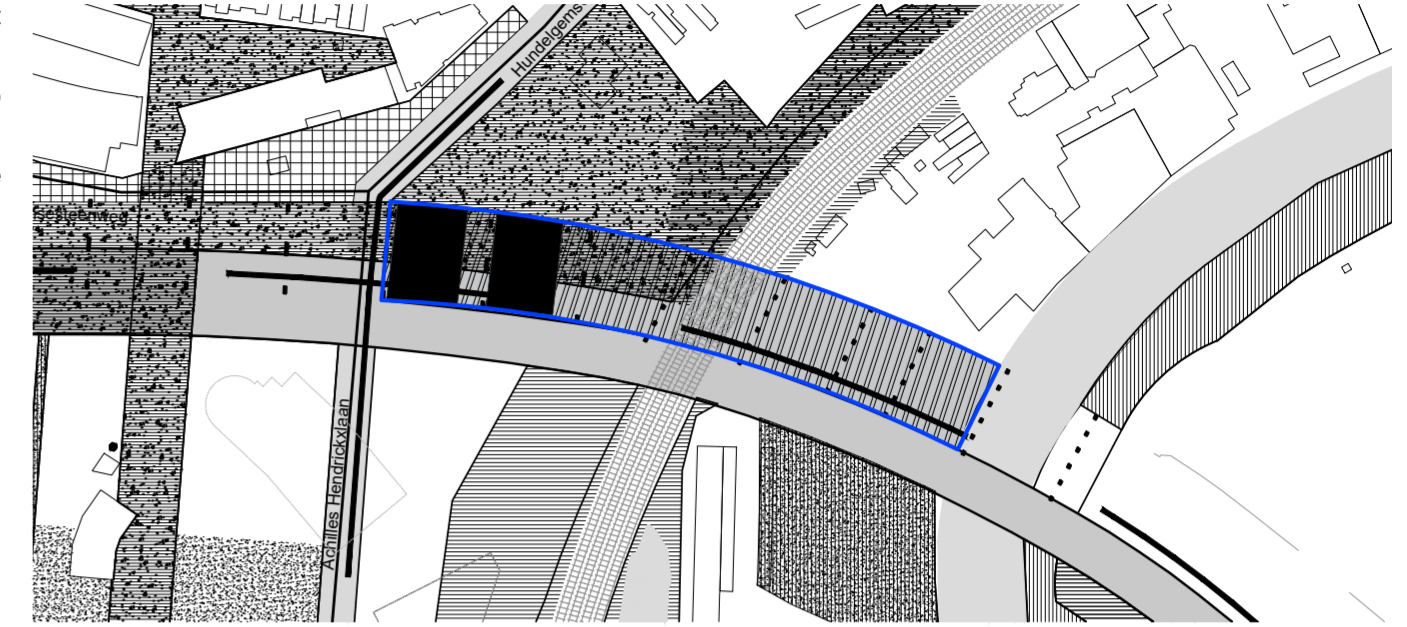


fijnmazig groen netwerk



ACTIVITEITENSTRIP (XIX)

De activiteitenstrip combineert de buurtsporthal met een aantal actieve buitenruimtes ingericht op urban sports zoals boldering, minivoetbal, skaten... De strip verbindt de Botermarkt met de Schelde door een nieuwe voetgangers- en fietserstunnel. Aan de Schelde wordt een aanlegsteiger en waterterras voorzien.



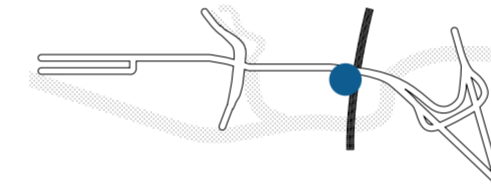
CONCEPTEN



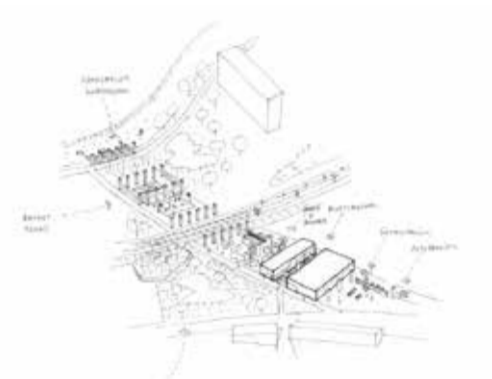
fietssnelweg



fijnmazig groen netwerk



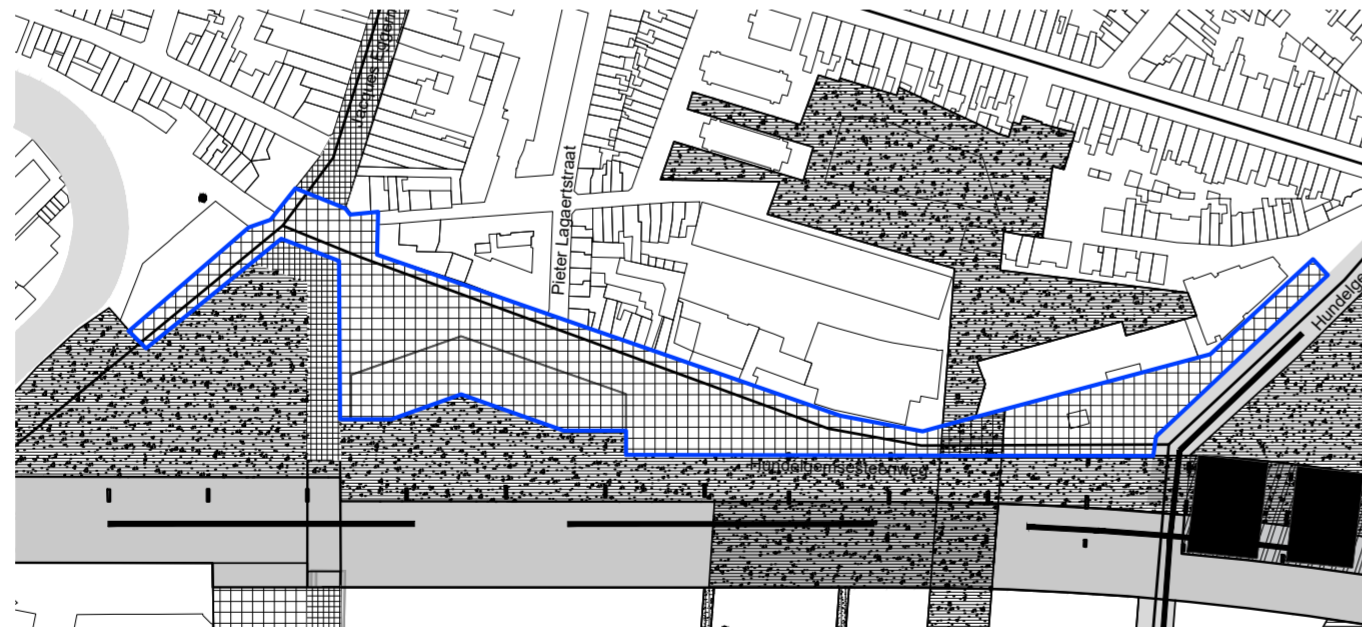
Ralambshovsparken Skatepark - Stockholm



Activiteitenstrip - Masterplan Buurtsporthal - BUUR

VOORPLEIN LEDEBERG (XVI)

Het voorplein Ledeberg is een stedelijke voorruimte. Een nieuwe publieke ruimte als toegang tot Ledeberg. Een verblijfsruimte op maat van voetgangers en fietsers. De voorruimte wordt verder geactiveerd door actieve plinten van de aanliggende gebouwen. Ook een deel van de gelijkvloerse verdieping van het parkeergebouw De Speurder wordt geactiveerd. Horeca, een overdekte event-ruimte, marktplaats... die aansluit op het voorplein.



Huidige Hundelgemsesteenweg

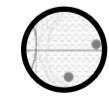


Les Jardins d'Eole Parc de la Cour - Paris

CONCEPTEN



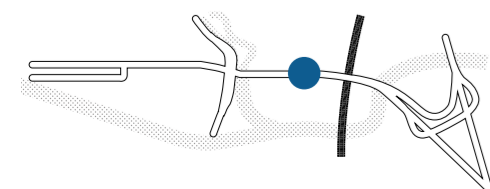
randen en plinten

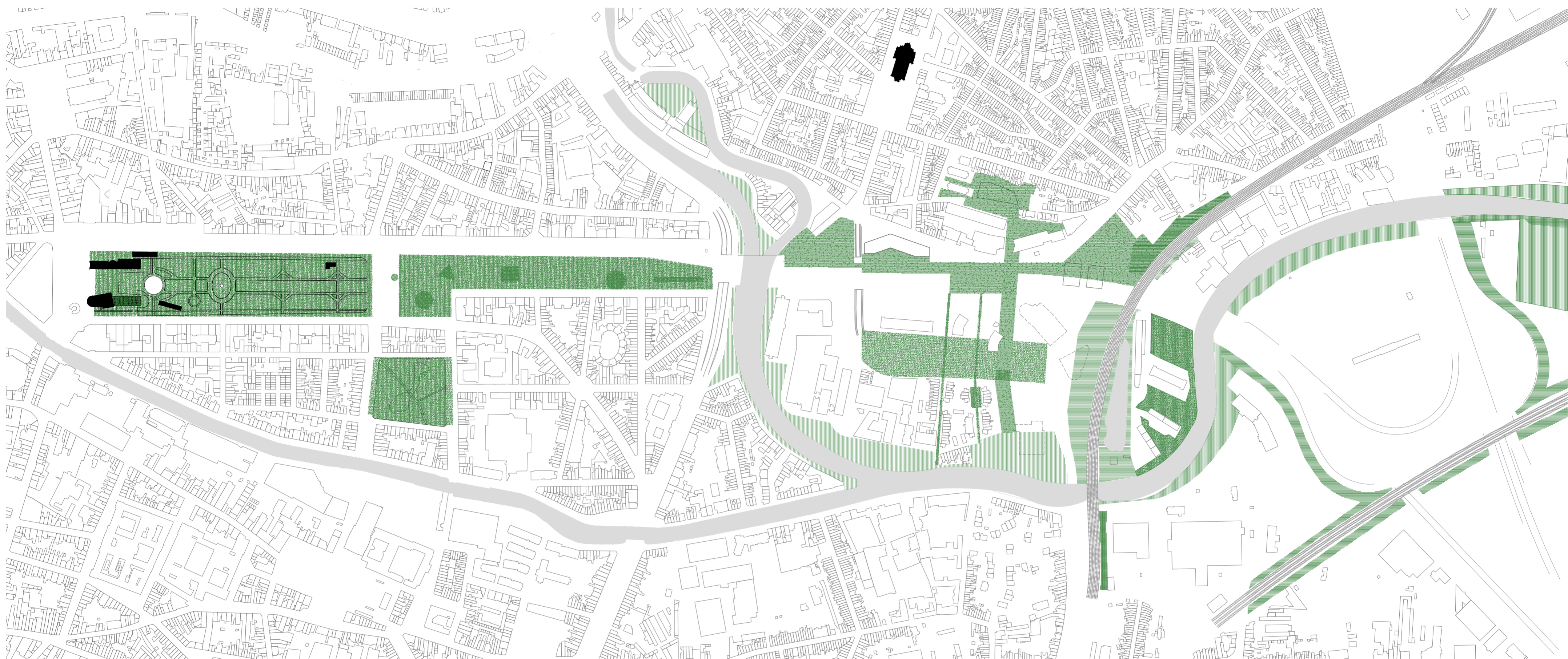


parking



fijnmazig groen netwerk



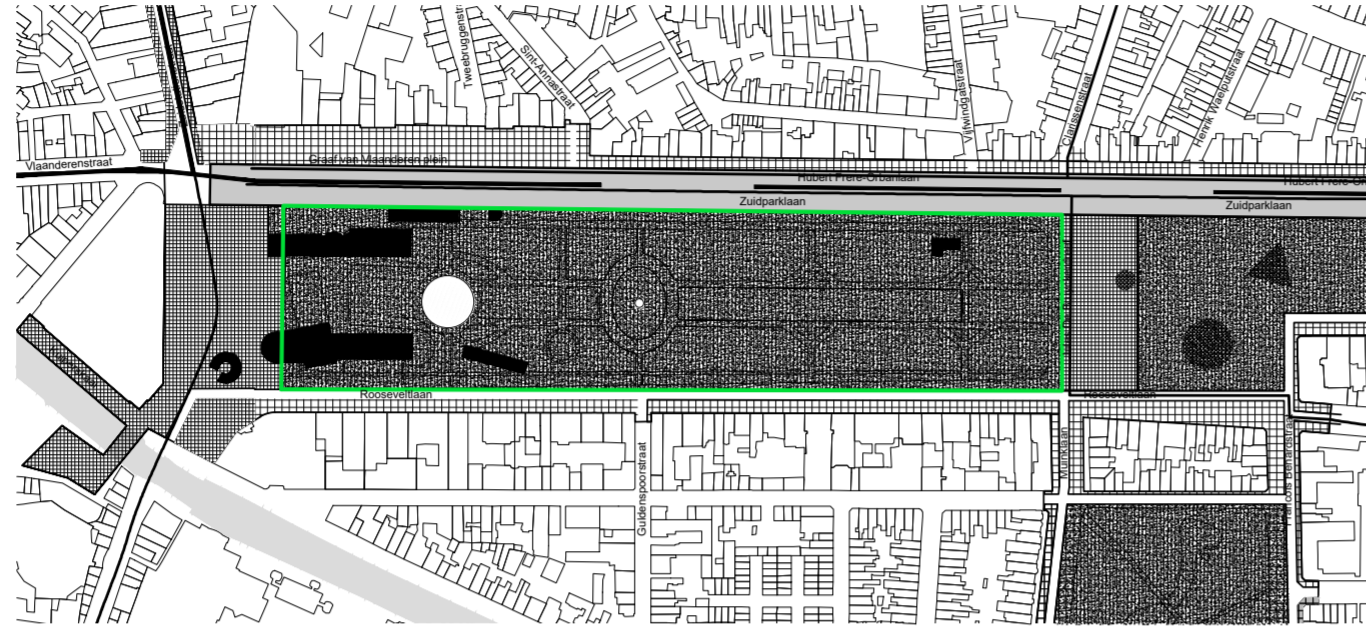


STEDELIJK LANDSCHAP

De B401-ruimte heeft de potentie om een belangrijke schakel te vormen in de ecologisch netwerk van de stad Gent. Bestaande biologische kwaliteiten worden versterkt. De Groenklimaat 4 en de verbinding tussen Boven- en Benedenschelde vormen de ruggengraat en worden verder uitgebouwd. Bestaande groenzones worden verbonden, ontharding zorgt voor bijkomende ruimte voor groen en water. De sociale component van stadsgroen wordt niet vergeten. Stadslandbouw, eetbare bossen, speelnatuur... betrekken bewoners op de ontwikkeling van de stadsnatuur en versterken de sociale cohesie. Stadsnatuur voor en door bewoners. Hierdoor ontstaat een robuust netwerk, waarbij mensgerichte en ecologische ruimtes samengaan.

ZUIDPARK (II)

Samen met het Zuidzuidpark vormt het Zuidpark het 'Central Park' van Gent, waar ecologie (ontdubbelde groenklimaat), ontmoeten en recreatie naadloos samengaan. De bestaande structuur en beplanting wordt behouden. Door de reductie van de autoïnfrastructuur errond, wordt het park uitgebreid. Kwalitatieve linken met de omliggende woonwijken en het Zuid verhelpen het eilandeffect.



CONCEPTEN

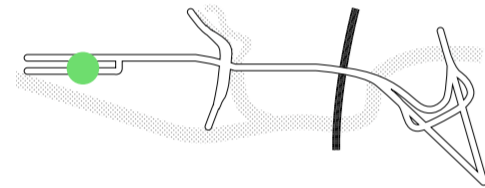
-  fijnmazig groen netwerk
-  ondubbelde groenklimaat

Een grote groene, gedeelde ruimte tussen het Woodrow Wilsonplein en Ledeberg is een belangrijke opportuniteit.



Zuidpark (Koning Albert I-park)

Conclusie Open Atelier 2



ECO-STRIP LEDEBERG (IX)

De eco-strip Ledeberg is een ecologische vrijhaven in het stedelijk weefsel van Ledeberg. Een waterbufferend en biodivers landschap. Met weinig tot geen programmatorische interventies; het voorplein Ledeberg, de connector en de eco-strip zorgen voor een juxtapositie van stedelijke activiteit en ecologische meerwaarden, natuur en cultuur, tussen Ledeberg en de ruimte van de fly over.



CONCEPTEN

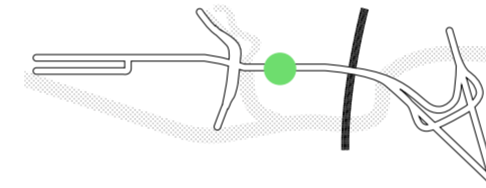
-  fijnmazig groen netwerk
-  ondubbelde groenklimaat



Martin Luther King park - Paris - Atelier Jacqueline Osty



Saint Ouen - Park of the docks - Paris - Agence Ter



ZUIDZUIDPARK (VI)

Het Zuidzuidpark is een park van de 21^{ste} eeuw. De nadruk van het zuidzuidpark ligt op het ontwikkelen van een sterke ecologische structuur. Punctueel wordt hierin ruimte voorzien voor een stedelijk gebruik onder de vorm van een paviljoen, een stadstuin en/of een platform. Het programma is experimenteel (biodiversiteit, eetbare natuur, op- en onder het viaduct) en buurtgericht.



CONCEPTEN

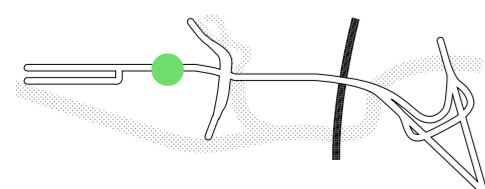
-  randen en plinten
-  stedelijk platform
-  ondubbelde groenklimaat



Park Groene Vallei - Gent



Park docks - Saint Ouen - Agence Ter



BELLEVUEPARK 2.0 (X)

Het Bellevuepark is een volkspark. Een zone voor sport en recreatie in het groen. Opgeladen met voetbalvelden, speelruimtes, spelnatuur... Een uitbreiding van het bestaande Bellevuepark die de E3-blokken verbindt met de tuinwijk en de Zuiderpoort. Een buurtpark op maat van het omliggend weefsel, complementair aan de eco-strip.



CONCEPTEN

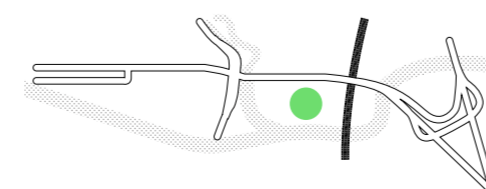
-  randen en plinten
-  fijnmazig groen netwerk



Park Am Gleiesdreick - Berlin - Atelier LOIDL



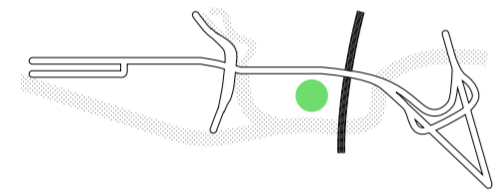
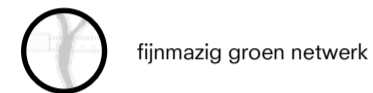
Huidige Bellevue park



GROENE VINGERS (XI)

De groene vingers zijn de link tussen Ledeborg, Bellevue en de Schelde-oeveren. Zachte verbindingen doorheen de verschillende stedelijke fragmenten. Missing links die belangrijke attractiepolen (Centrumplein, E3-plein, Schelde-oeveren, Stropwijk) verbinden. De ruimte is te beperkt om echt ecologisch van belang te zijn, maar niettemin zijn het groene aders die de leefbaarheid van Ledeborg en Bellevue vergroten.

CONCEPTEN



Bestaande zachte verbinding

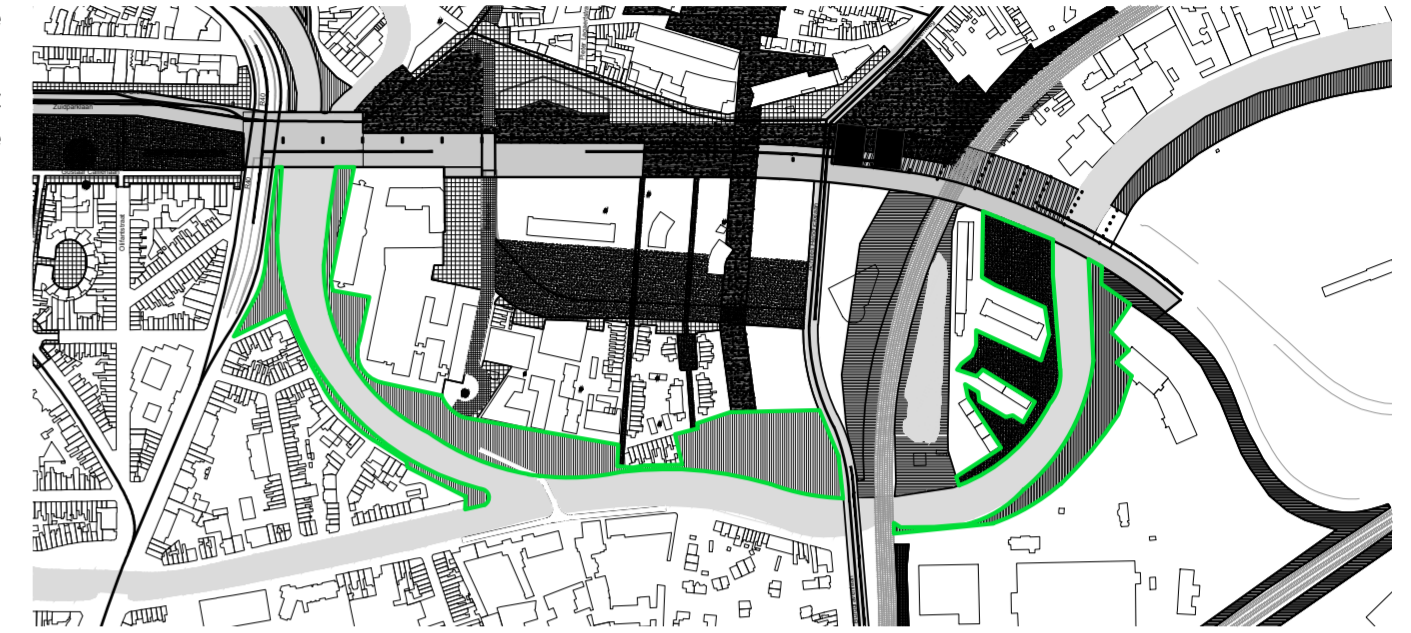
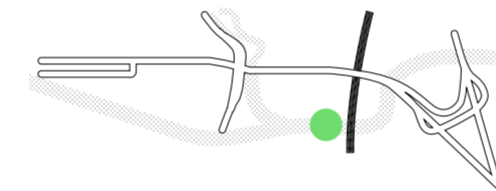
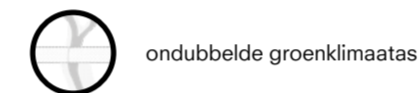


Presqu'île Rollet park - Rouen -
Jaqueline Osty Ass

ECOLOGISCHE SCHELDE-OEVERS (XVI)

De ecologische Schelde-oeveren versterken de groenklimaat 4 en de verbinding tussen Beneden- en Bovenschelde. Hun hoge natuurwaarde wordt versterkt door bijkomende ruimte te voorzien en de oevers te herprofiëren om de gradiënt nat/droog te versterken. Op specifieke knopen wordt ecologie en ontmoeten gecombineerd.

CONCEPTEN



The François Mitterrand Strip - Rennes - Mutabilis Landscape architecture

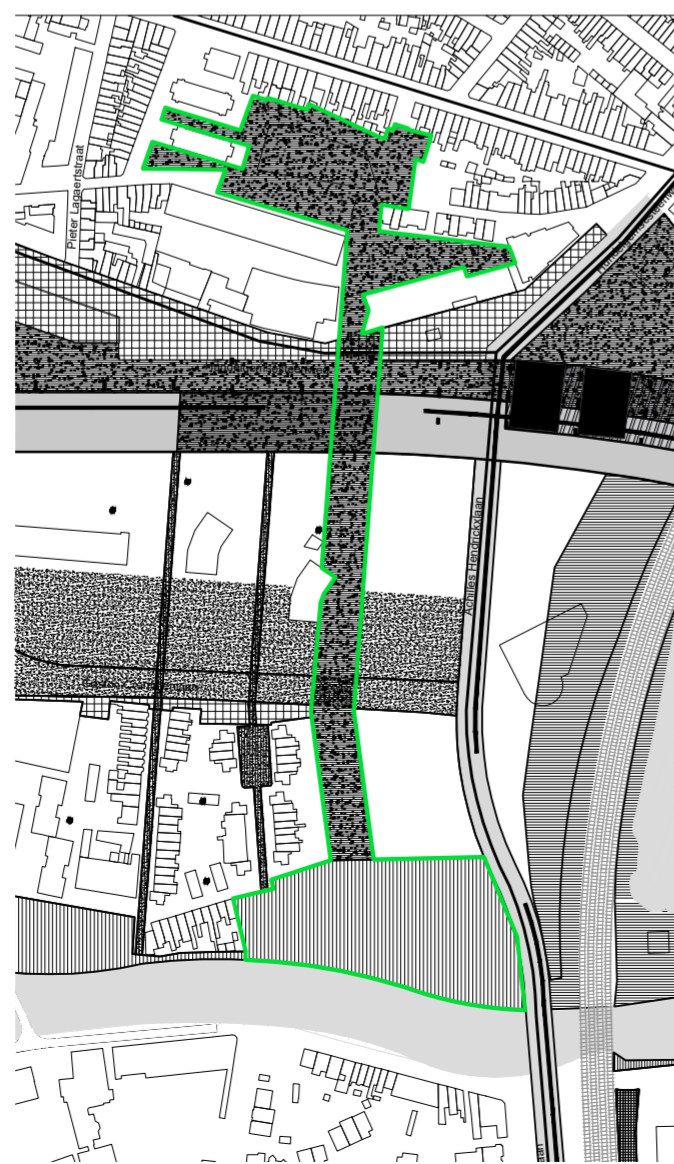
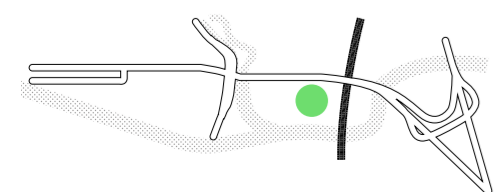
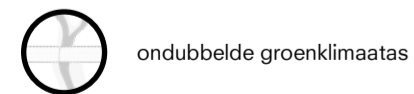
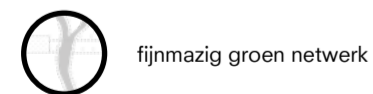


Minghu Wetland Park - Liupanshui - Turnscape

BLAUW-GROENE CONNECTOR (XII)

De groenblauwe connector brengt de groenklimaat tot in Ledeborg. Een ecologische connector met ruimte voor biodiversiteit, water... en zachte verbindingen. Groen en water verkoelen het stedelijk weefsel, de link tussen de eco-strip en de Schelde-oeveren versterkt het Gents ecologisch netwerk.

CONCEPTEN



De aansluitingen van de verbindingen met de Schelde moeten voldoende ruimte krijgen, niet alleen als ecologische knopen, maar ook als waardevolle, publieke ontmoetingsruimtes.

Conclusie Open Atelier 2

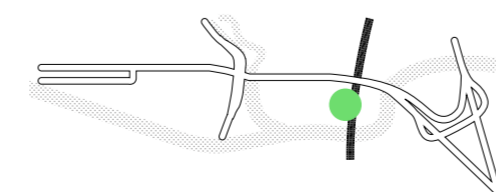
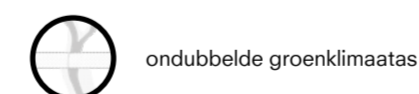


Waterpark - Emscher - Latz&partners

SPOORWEGBERM (XVIII)

De bestaande spoorwegberm wordt een wilde berm. Een stedelijke wildernis waar fauna en flora zich vrij kan ontwikkelen. Een inrichting en programmatie die zich afstemt op het talud (ecologische verbinding tussen de eco-strip en de Schelde-oeveren), de teen (waterbuffering) en de zone voor het talud (een vrijplaats voor de kinderen uit de buurt). In verschillende fases worden de bestaande garages mogelijks herbestemd tot bv parkloosden, waarbij een nieuwe locatie voor de garages wordt gezocht.

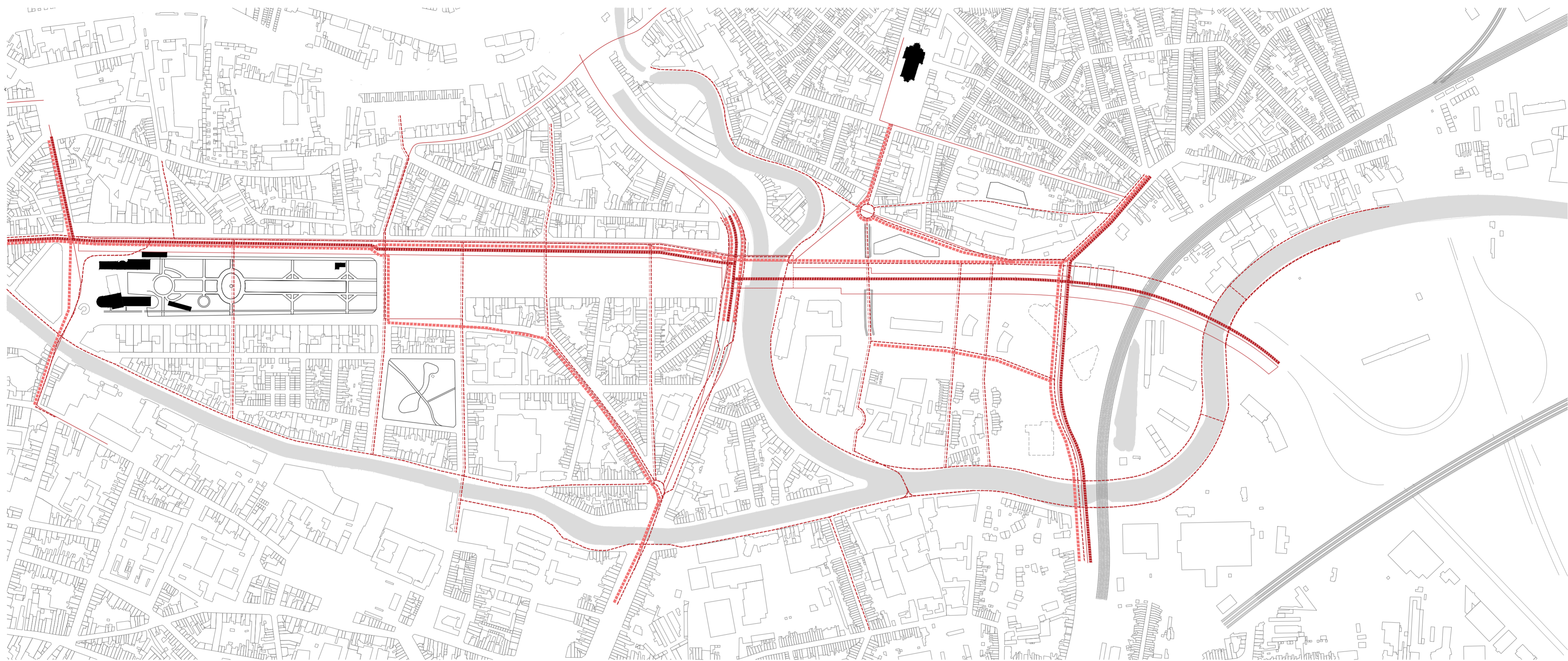
CONCEPTEN



Zicht op de bestaande visvijver



Prettige wildernis - Sint-Amandsberg



Legende

- wagen (raamwerk)
- - - - - fietsnetwerk (bestaand)
- fijnmazig netwerk (raamwerk)
- - - - - OV-netwerk (bestaand)

ALTERNATIEF MOBILITEITSMILIEU

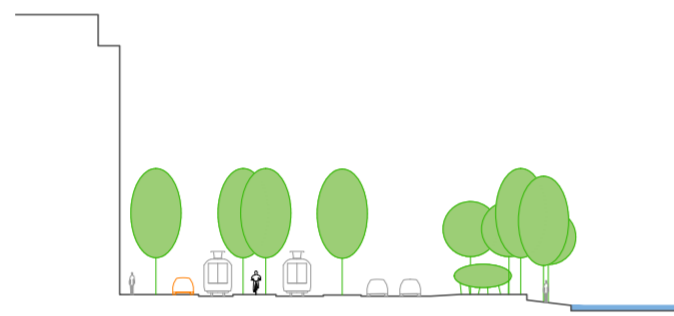
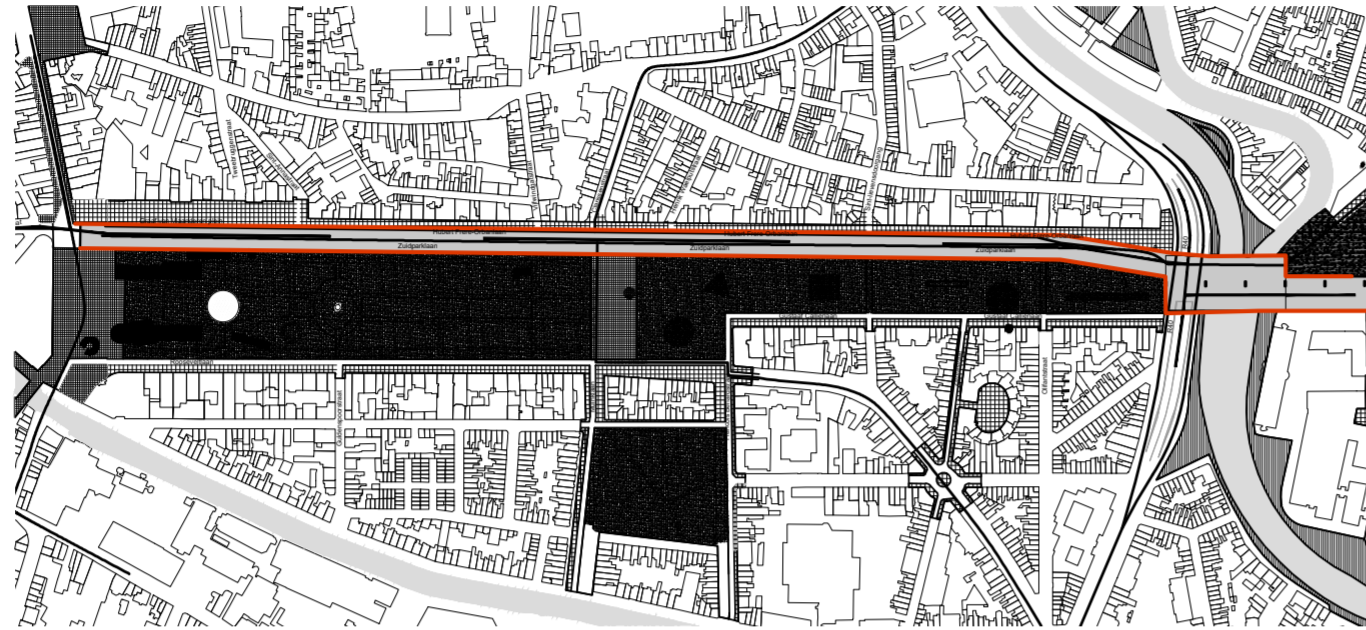
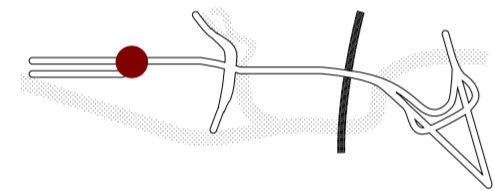
De overmaat aan wageninfrastructuur binnen de B401-ruimte heeft een negatieve invloed op de leefbaarheid. In de toekomst verschuift de focus van wagens naar alternatieve modi (voetgangers, fiets, OV, shuttles, mobjects...). Deze modi zijn duurzamer (minder CO₂-uitstoot) en gaan een kwalitatievere relatie aan met de publieke ruimte. Nieuwe infrastructuur integreert water en groen, zet in op een fijnmaziger netwerk en op de belevingswaarde van de reiziger.

PARKLAAN ZUID (III)

Parklaan Zuid is een stedelijke ruggengraat die de bereikbaarheid van de binnenstad organiseert. Voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto's worden hier gecombineerd met ruimte voor water en groen. Comfortabele en veilige oversteekplaatsen zorgen voor een goede oversteekbaarheid. Het raamwerk stelt een excentrische ligging (binnen het profiel van de huidige Zuidparklaan) voor. Andere tracés (en verschillende faseringen) zijn mogelijke en de haalbaarheid moet verder onderzocht worden. Deze excentrische ligging heeft belangrijke gevolgen voor de circulatie in het stadscentrum (Kuyperkaai-Vlaanderenstraat), maar vrijwaart de verschillende groenzones maximaal van wagens.

CONCEPTEN

-  fijnmazig groen netwerk
-  stedelijke boulevard
-  fietssnelweg



Profiel t.h.v. H.F-Orbanlaan



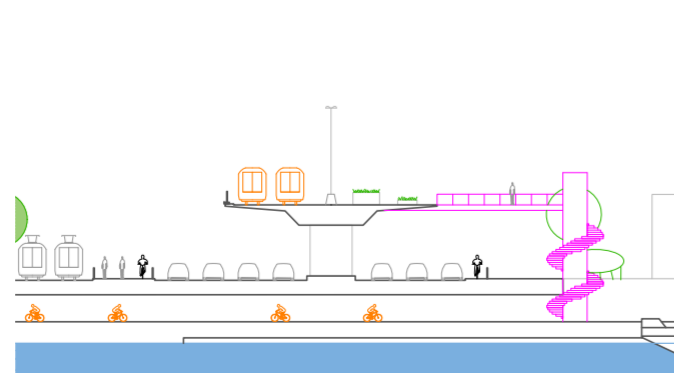
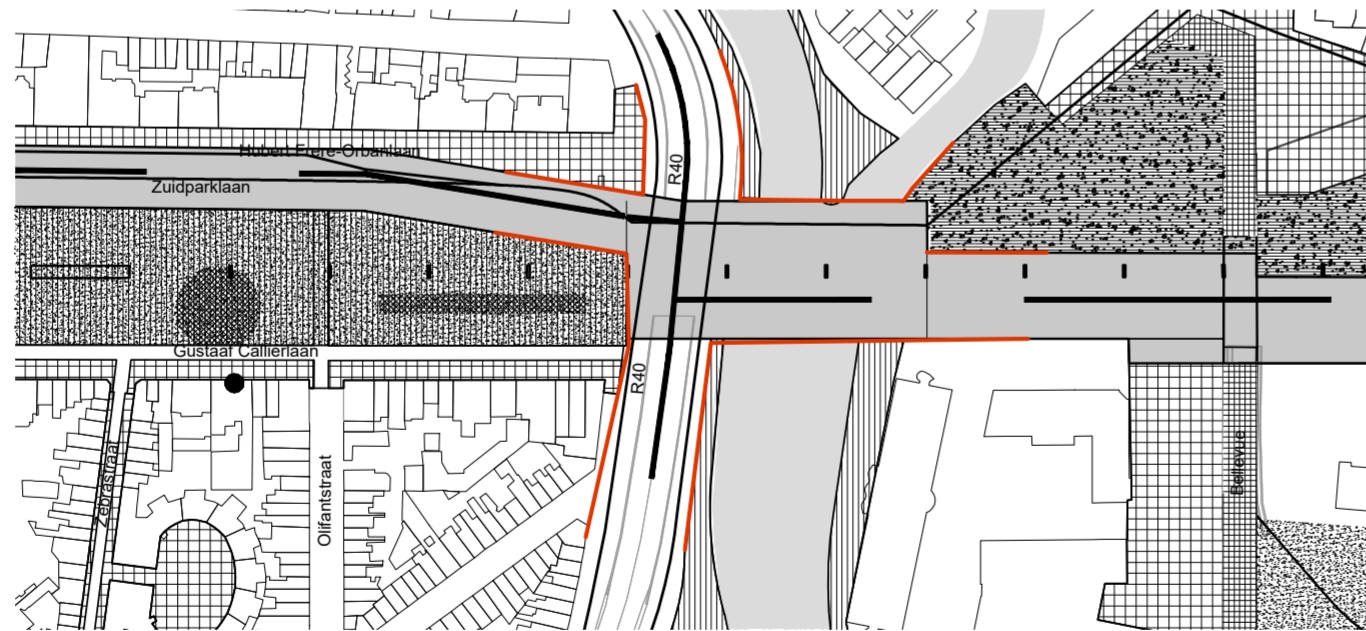
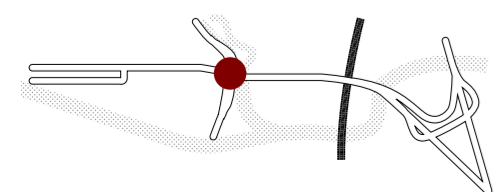
Passeig de St. Joan boulevard - Barcelona - Lola Domenech

MULTI-MODAAL PLATFORM (VII)

Het multimodaal platform verbindt verschillende modi's: tram, bus, transport over water, de shuttle... Het is een connector op maat van voetgangers en fietsers die overstappen comfortabel en veilig organiseert. De uitwerking van dit platform en het Sint-Lievenspoortkruispunt wordt verder onderzocht.

CONCEPTEN

-  stedelijk platform
-  fietssnelweg
-  stedelijke boulevard



Profiel Sint-Lievenspoort



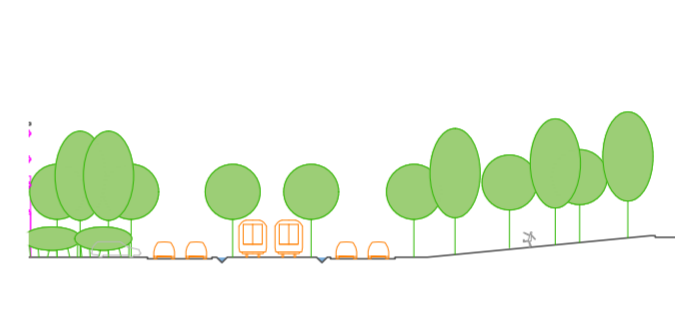
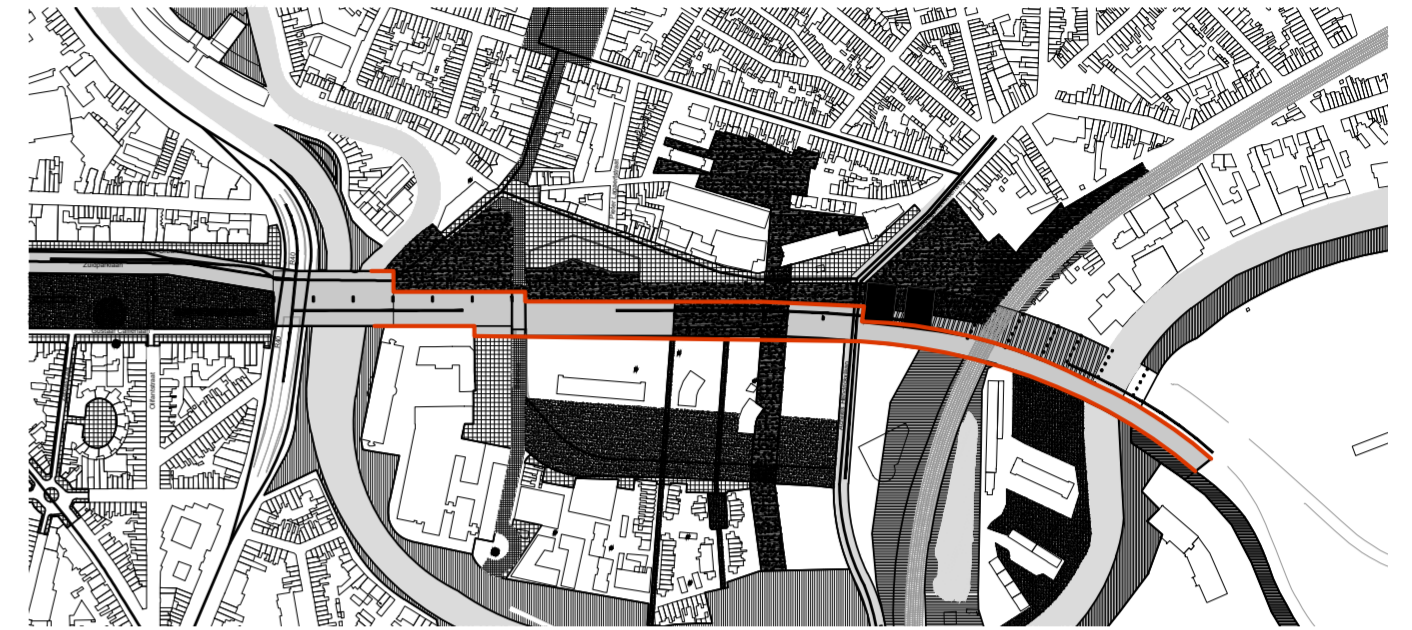
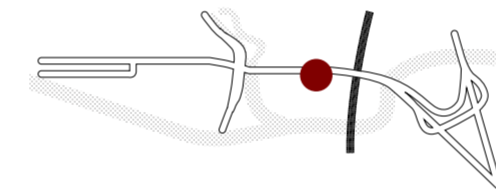
Luchtsingel - Rotterdam

STEDELIJKE BOULEVARD LEDEBERG (XV)

De stedelijke boulevard Ledeberg clustert het lokaal en bovenlokaal verkeer in één as (fietsers en wandelaars, shuttle, openbaar vervoer, wagens (2x2)) met ruimte voor water en groen. Het is een mobiliteitsruimte met een stedelijk karakter, waarbij de kruisingen met zachte en groene verbindingen comfortabel en veilig worden uitgewerkt.

CONCEPTEN

-  fijnmazig groen netwerk
-  stedelijke boulevard
-  fietssnelweg



Profiel Stedelijke boulevard



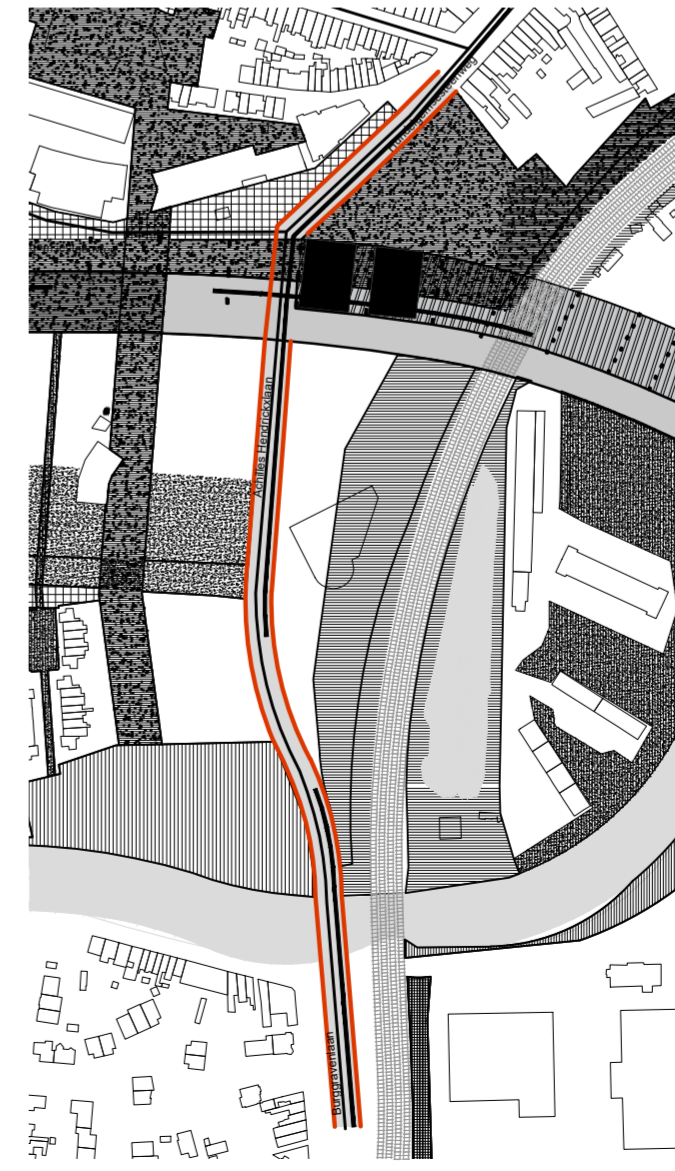
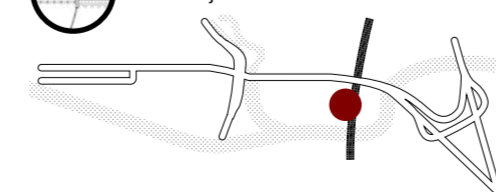
Glattalbahn - Zürich

A.HEYNDRICKXLAAN-HUNDELGEMSESTEENWEG 2.0 (XVII)

Het nieuwe tracé van de A.Heyndrickxlaan en de Hundelgemsesteenweg reduceert de infrastructuurruimte en geeft plaats aan de ontwikkeling van een groen en lokaal programma. Het nieuwe tracé wordt afgestemd op de mogelijke toekomst van de bestaande garages. De nieuwe as is zowel een lokale als een bovenlokale as voor wagenverkeer en OV. Een belangrijke verbinding van Ledeberg met het Sint-Pietersstation.

CONCEPTEN

-  lokale verdichting
-  fijnmazig groen netwerk
-  ondblubde groenklimaatas
-  stedelijke boulevard



Bestaande A.Heyndrickxlaan



Stadsnatuurpark Camley Street - Londen



Een autovrije onderdoorgang in Ledeberg heeft het potentieel om een belangrijke groene en zachte verbinding te worden tussen Ledeberg plein en de Stropbrug over de Schelde.

... WELKE CONCEPTEN VOEDEN DE KAART OP STADSREGIONALE SCHAAL?

Ontdubbelde groenklimaatas

Een koppeling tussen de Groenklimaatas 4 en een parallelle groenstructuur is een belangrijke toevoeging aan de stadsecologie en maakt de stad klimaatrobuuster. Maar het groen heeft ook een sociale functie: Gentenaars komen samen in de groene ruimte.

Fijnmazig groen netwerk

Een fijnmazig netwerk van trage wegen wordt ontwikkeld. Trajecten voor voetgangers en fietsers worden gecombineerd met ruimte voor water en groen.

Punctueel vergroenen

Waar mogelijk wordt verharde ruimte vergroend. Dit creëert meer ruimte voor de infiltratie van water en een ecologische meerwaarde. Het punctueel vergroenen kan ingezet worden als tijdelijke experiment of als de start van een meer structurele duurzame vergroening van de ruimte van de B401.

Stedelijke boulevard

Een stedelijke boulevard is de verbinding tussen de R40 en de snelwegen en is een kwaliteitsvolle stedelijke ruimte waar auto, fiets, voetgangers én shuttle gecombineerd worden met ruimte voor groen en water (stadsnatuur). Binnen de R40 zet de boulevard sterker in op fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. Aantrekkelijke dwarsverbindingen voor langzaam verkeer worden geïntegreerd in de stedelijke boulevard.

Fietssnelweg

Nieuwe fietssnelwegen worden gerealiseerd. Ze verbinden Gent met omliggende gemeenten. Een goede verknoping en verweving van deze fietssnelwegen met het omliggende weefsel is cruciaal. De elektrische fiets vergroot de actieradius van de fietsers.

Shuttle Zuidas

Een shuttle wordt geïntroduceerd. De Shuttle verbindt de Gentse Zuidrand – Ghelamco Arena, UZ, Eilandje Zwijnaarde ... met het stadscentrum. De shuttle is een alternatief vervoersmiddel dat gebruik maakt van het viaduct van de B401. De shuttle is vernieuwend omdat het zelfrijdend, vraaggestuurd, elektrisch is en gericht op een unieke gebruikerservaring.

Parking

Een graduele transformatie van het huidige parkeeraanbod dringt zich op. In de stad gelegen publieke parkings transformeren waar mogelijk naar bewonersparkings of krijgen zelfs een andere functie. Nieuwe P&R's worden opgevat als randparkings en verknopen met de E40 en de E17.

Lokale verdichting

De ruimtelijke verlangens en programmatorische noden van de omliggende buurten krijgen vorm in lokaal gerichte ontwikkelingen. Compact en dens, geven deze ontwikkelingen plaats aan betaalbaar wonen, maakateliers, scholen, buurtsporthal...

Knoopverdichting

Er wordt gebruik gemaakt van de strategische ligging van de B401 in de stad om stedelijke verdichting te realiseren op knooppunten van het openbaar vervoer. Deze knopen krijgen een stadsbrede uitstraling.

Randen en plinten

De transformatie van de ruimte van de B401 wordt ingezet om nieuwe voorruimtes te maken aan de verschillende gevelfronten en gebouwen in de B401-ruimte. Deze combineren nieuwe publieke ruimte – verbrede stoepen, pleinen, groene ruimten – met een stedelijke en/of wijkprogrammatie.

Stedelijk platform

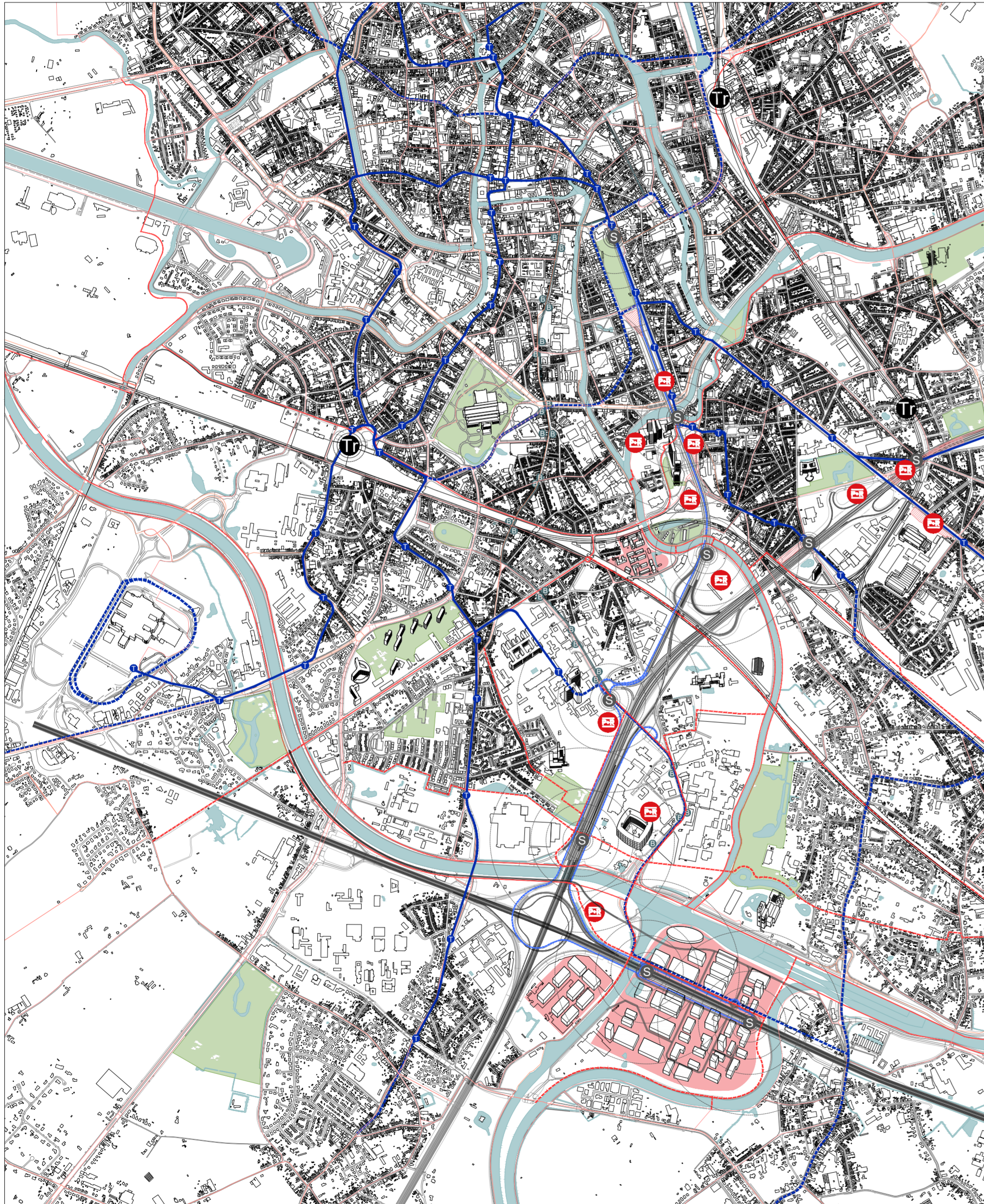
Het viaduct wordt gebruikt als verhoogd plein, een stedelijke leegte en experimenteeruimte. Nieuwe volumes langs en over het viaduct maximaliseren het viaduct als platform. Liften en trappen verbinden het maaiveld met het stedelijk platform.

Onder het viaduct

De ruimte onder het viaduct transformeert naar een activiteitenstrip. De logica die ingezet wordt met de bouw van de buurtsporthal wordt verder gezet over de ganse lengte van de B401. Er ontstaat ruimte voor verschillende vormen van recreatie en werk.

— draagvlak
— draagvlak, mits aanpassing
— geen draagvlak

KAART STADSREGIONALE SCHAAL



Legende

- MOGELIJKE LOCATIES P&R
- TRAM BESTAAND
- SHUTTLE T.O.
- FIETSNET BESTAAND
- BUSLIJN 8
- TRAM T.O. KORTE TERMIJN
- KNOOP T.O.
- FIETSNET T.O. KORTE TERMIJN
- BUSHALTES

Openbaar of collectief vervoer

De ambitie is het optimaliseren van de bereikbaarheid van de Gentse Zuidrand door de uitbouw van een OV-net in de B401-ruimte. In het mobiliteitsplan is het verlengen van tram 4 (richting Eiland Zwijnaarde en richting Merelbeke) opgenomen. Naast dit beslist beleid, versterken bijkomende ingrepen het netwerk.

Buslijn 8

Buslijn 8 verbindt het Artevelde stadion en de UZ-campus met het Woodrow Wilsonplein. Het tracé loopt over de Zwijnaardsesteenweg, het Sint-Pietersplein en de Sint-Pietersnieuwstraat. Een verlenging over de Ottergembrug ontsluit ook de Domo-site en het Eiland Zwijnaarde. Langs het volledige tracé kunnen optimalisaties die de doorstroming verbeteren aangebracht worden.

Shuttle

Het tracé van de B401 wordt momenteel niet ingezet als een OV-lijn, ondanks het feit dat het de meest direct verbinding vormt tussen de zuidrand en het Woodrow Wilsonplein.

De juist modi (de frequentie, de grootte, het type, uitstraling en gebruiksgemak van verschillende bestaande en nieuwe modellen) voor deze nieuwe lijn wordt bepaald door een experiment met de shuttle. De shuttle biedt een snelle verbinding tussen het Woodrow Wilsonplein, Ledeberg, de UZ-campus, het Artevelde stadion, Domo, Eiland Zwijnaarde.

Er kan gewerkt worden langs twee lijnen: het hergebruiken van de bestaande infrastructuur, al dan niet gemengd met het wagenverkeer, of de aanleg van nieuwe infrastructuur in bermen of restruimtes. In de studie worden verschillende mogelijke tracés onderzocht. Hiervan worden drie weerhouden. Verder onderzoek moet uitsluitsel geven over het te ontwikkelen shuttletracé.

Openbaar of collectief vervoer



LEGENDE

- bestaande OV-verbindingen/ (geplande) uitbreiding
- - - OV/Shuttle-verbinding over B401-tracé
- haltes

Fiets

De optimalisatie van het fietsnetwerk in de B401-ruimte zet in op de fiets als alternatief voor de wagen als eerste keuze voor het woonwerk-verkeer in de zuidrand. Daarbij wordt vertrokken van het bestaande netwerk en de door de stad geplande aanvullingen.

In de Gentse zuidrand wordt verder gebouwd op het bestaande frame dat ontstaat door de fietssnelwegen F400 Gentse fietsring, de F404 Gent-Merelbeke langs de Schelde-oeveren de F40 Grote Fietsring langs de ringvaart en de De Pintelaan, onderdeel van de F7 Gent-Kortrijk. Dit frame heeft een maasbreedte van ongeveer 2km. Dit past binnen de ambities die de stad zelf naar voor schuift in haar fietsnetwerk.

- Er wordt ingezet op het wegwerken van missing links. De UZ-campus, het Artevelde stadion, Eiland Zwijnaarde... zijn niet allemaal optimaal verbonden met het frame.
- Er wordt ingezet op oost-west verbindingen. Deze verbindingen zorgen voor fietsverbindingen doorheen de Gentse zuidrand, tussen de wijken achter Gent-Sint-Pieters en Merelbeke Flora. Hierbij vormen de Schelde en de E17 belangrijke obstakels.

Om dit te realiseren worden verschillende missing links weggewerkt. De stad neemt hierin reeds verschillende initiatieven, deze studie doet daarbij nog enkele aanbevelingen.

Fiets



LEGENDE

- fietssnelwegen
- - - uitbouw gepland
- bovenlokale fietsroute
- uitbouw studie
- lokale fietsroute

P&R

Een graduele transformatie van het huidige parkeeraanbod dringt zich op. Nieuwe P&R's worden opgevat als randparkings en verknopen met de E40 en de E17. Het gaat hierbij over grootschalige P&R's die wagens uit het centrum houden.

Om te kunnen inspelen op de diverse oorsprongen en bestemmingen, wordt voorgesteld om met meerdere, eventueel kleinere P&R-gebouwen in de corridor van de B401 te werken. De voorziene parkings zijn futureproof (evoluerend vastgoed, houden rekening met zelfrijdende wagens, elektrische wagens...). Hun capaciteit kan af- en toenemen al naargelang de vraag.

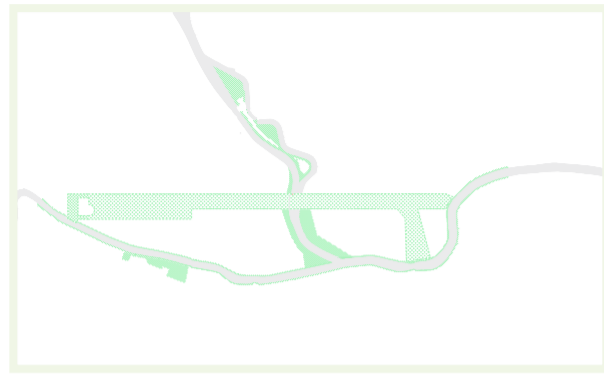
Nieuwe parkeergebouwen in de 19de-eeuwse gordel vragen specifieke aandacht. Zij zijn een tussentijdse maatregel, waarbij ze initieel kunnen ingezet worden als P&R's, maar op termijn evolueren naar buurtparken en multifunctioneel gebruik. Multifunctioneel gebruik vormt het uitgangspunt bij het ontwerp van het P&R-gebouw. Hierbij wordt ook rekening gehouden met technologische evoluties in het wagenpark. Zelfrijdende wagens zullen de lay-out van parkeergebouwen volledig veranderen. Gebruikers zullen toekomen in een lobby, waarna de wagen zichzelf parkeert in uiterst efficiënte parkeergebouwen. Deze lobby krijgt bijkomende functies en kan zich zo ook openstellen naar het omliggende weefsel. Het De Speurder parkeergebouw is een voorbeeld van dit type parking.

De kaart duidt mogelijke plaatsen voor de ontwikkelingen van nieuwe P&R-gebouwen aan. In het hoofdstuk mobiliteit in boek 2 'verkennen' wordt een eerste afweging van deze verschillende locaties gemaakt. Een specifieke strategie en diepere locatie-afweging maakt deel uit van een vervolgonderzoek.

P&R

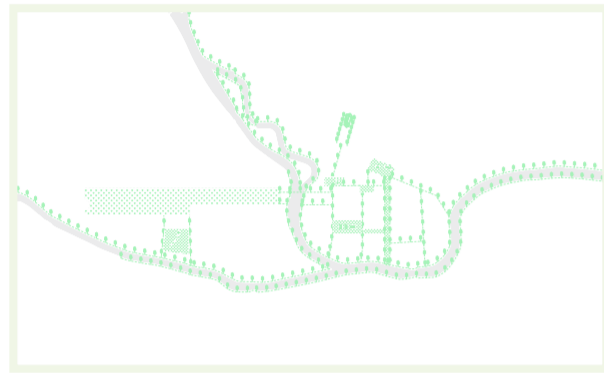


... WELKE CONCEPTEN VOEDEN HET EXPERIMENT?



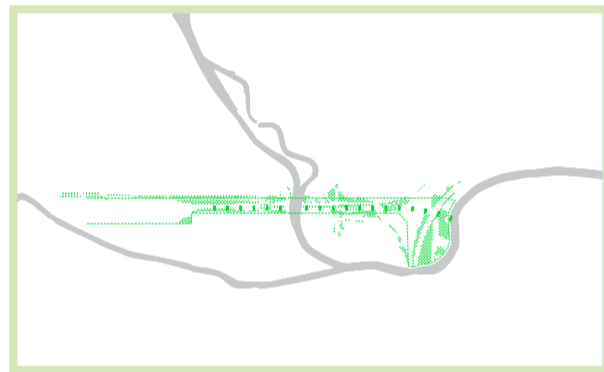
Ontdubbelde groenklimaatas

Een koppeling tussen de Groenklimaatas 4 en een parallelle groenstructuur is een belangrijke toevoeging aan de stadsecologie en maakt de stad klimaatrobuuster. Maar het groen heeft ook een sociale functie: Gentenaars komen samen in de groene ruimte.



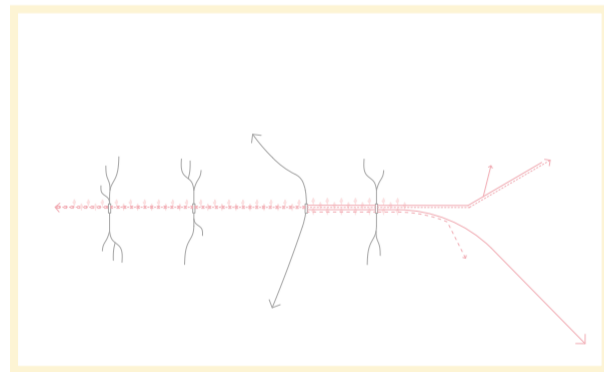
Fijnmazig groen netwerk

Een fijnmazig netwerk van trage wegen wordt ontwikkeld. Trajecten voor voetgangers en fietsers worden gecombineerd met ruimte voor water en groen.



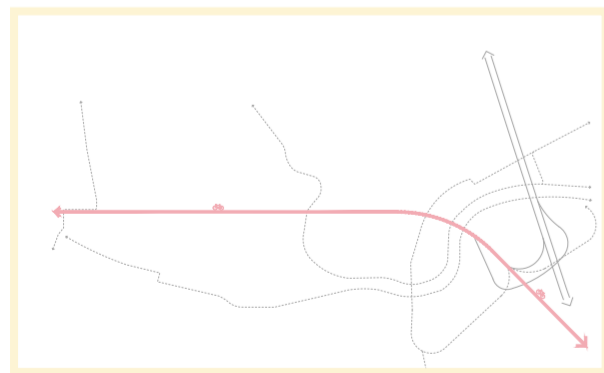
Punctueel vergroenen

Waar mogelijk wordt verharde ruimte vergroend. Dit creëert meer ruimte voor de infiltratie van water en een ecologische meerwaarde. Het punctueel vergroenen kan ingezet worden als tijdelijke experiment of als de start van een meer structurele duurzame vergroening van de ruimte van de B401.



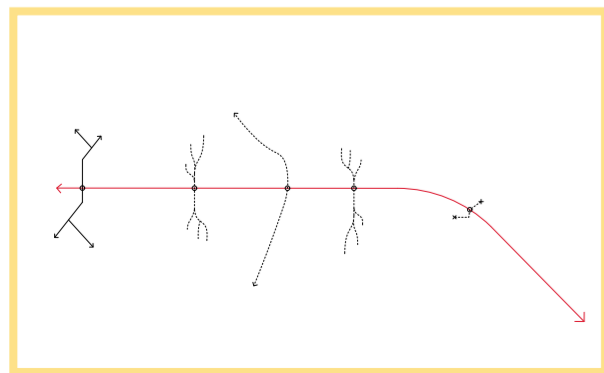
Stedelijke boulevard

Een stedelijke boulevard is de verbinding tussen de R40 en de snelwegen en is een kwaliteitsvolle stedelijke ruimte waar auto, fiets, voetgangers én shuttle gecombineerd worden met ruimte voor groen en water (stadsnatuur). Binnen de R40 zet de boulevard sterker in op fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. Aantrekkelijke dwarsverbindingen voor langzaam verkeer worden geïntegreerd in de stedelijke boulevard.



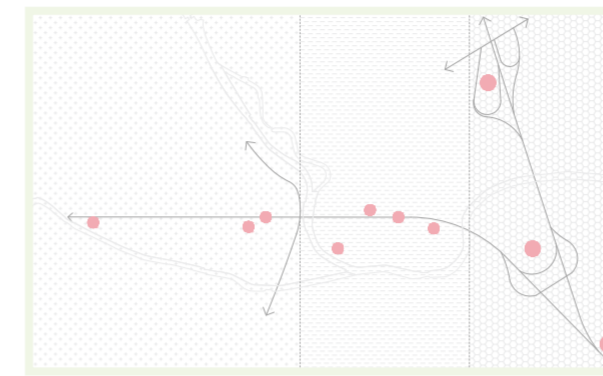
Fietssnelweg

Nieuwe fietssnelwegen worden gerealiseerd. Ze verbinden Gent met omliggende gemeenten. Een goede verknoping en verweving van deze fietssnelwegen met het omliggende weefsel is cruciaal. De elektrische fiets vergroot de actieradius van de fietsers.



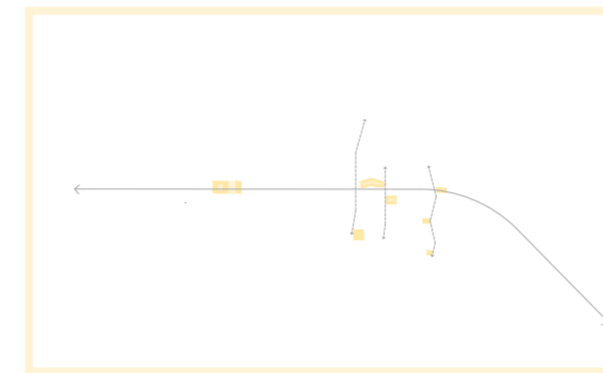
Shuttle Zuidas

Een shuttle wordt geïntroduceerd. De Shuttle verbindt de Gentse Zuidrand – Ghelamco Arena, UZ, Eilandje Zwijnaarde ... met het stadscentrum. De shuttle is een alternatief vervoersmiddel dat gebruik maakt van het viaduct van de B401. De shuttle is vernieuwend omdat het zelfrijdend, vraaggestuurd, elektrisch is en gericht op een unieke gebruikerservaring.



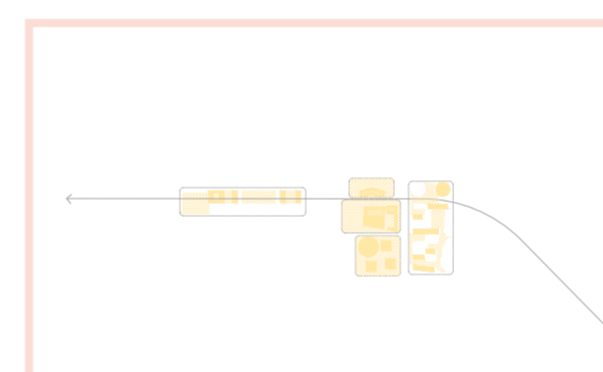
Parking

Een graduele transformatie van het huidige parkeeraanbod dringt zich op. In de stad gelegen publieke parkings transformeren waar mogelijk naar bewonersparkings of krijgen zelfs een andere functie. Nieuwe P&R's worden opgevat als randparkings en verknopen met de E40 en de E17.



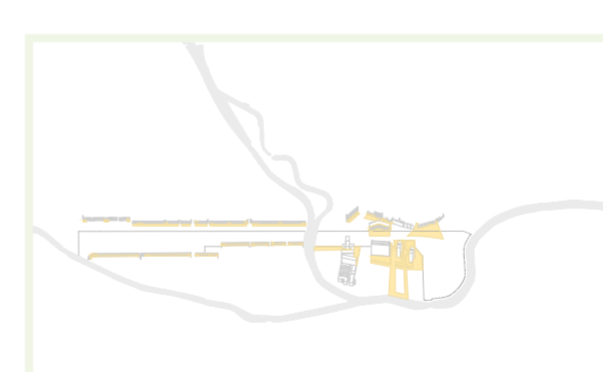
Lokale verdichting

De ruimtelijke verlangens en programmatorische noden van de omliggende buurten krijgen vorm in lokaal gerichte ontwikkelingen. Compact en dens, geven deze ontwikkelingen plaats aan betaalbaar wonen, maakateliers, scholen, buurtsporthal...



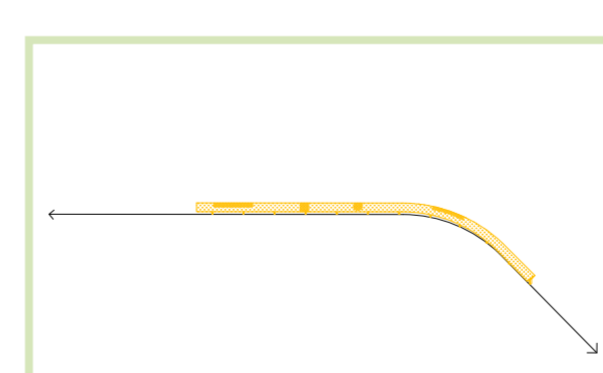
Knoopverdichting

Er wordt gebruik gemaakt van de strategische ligging van de B401 in de stad om stedelijke verdichting te realiseren op knooppunten van het openbaar vervoer. Deze knopen krijgen een stadsbrede uitstraling.



Randen en plinten

De transformatie van de ruimte van de B401 wordt ingezet om nieuwe voorruimtes te maken aan de verschillende gevelfronten en gebouwen in de B401-ruimte. Deze combineren nieuwe publieke ruimte – verbrede stoepen, pleinen, groene ruimten – met een stedelijke en/of wijkprogrammatie.



Stedelijk platform

Het viaduct wordt gebruikt als verhoogd plein, een stedelijke leegte en experimenteerruimte. Nieuwe volumes langs en over het viaduct maximaliseren het viaduct als platform. Liften en trappen verbinden het maaiveld met het stedelijk platform.



Onder het viaduct

De ruimte onder het viaduct transformeert naar een activiteitenstrip. De logica die ingezet wordt met de bouw van de buurtsporthal wordt verder gezet over de ganse lengte van de B401. Er ontstaat ruimte voor verschillende vormen van recreatie en werk.

— draagvlak
— draagvlak, mits aanpassing
— geen draagvlak

TIJDELIJK GEBRUIK, OP EN ONDER HET VIADUCT

In samenwerking met lokale en bovenlokale actoren worden mogelijkheden op en onder het viaduct uitgetest. Verschillende initiatieven, gericht op een zeer divers publiek, krijgen hier een plaats.

Een **co-creatietraject** met een dubbel doel vormt de basis van de experiment.

Eenzijds wordt onderzocht welke eenvoudige ingrepen er nodig zijn aan de ruimte op en onder de viaduct zodat het gebruik ervan gestimuleerd en gefaciliteerd wordt.

Anderzijds worden samenwerkingsverbanden tussen overheden, organisaties en lokale actoren die initiatieven in deze nieuwe ruimte kunnen organiseren en/of zullen instaan voor het beheer ervan opgezet. Voor de financiering van een aantal van deze initiatieven wordt creatief nagedacht over nieuwe verdienmodellen...

Zo transformeert de viaductruimte tot een **dynamisch stedelijk platform, een stedelijk laboratorium**. Op het viaduct activeren tijdelijke of minimale ingrepen verschillende stakeholders, zowel in de omliggende buurten als over heel Gent. De inname van het viaduct gebeurt eerst op het centrale deel en op evenementiele basis. De frequentie wordt opgedreven tot een definitieve afsluiting voor wagenverkeer algemeen aanvaard is. De evenementen, happenings of manifestaties maken de teruggave van infrastructurele ruimte aan de bewoners heel tastbaar. Zij veranderen ook van karakter: van een sporadisch, evenementieel karakter naar een veel frequenter, meer dagdagelijks, gebruik dat meer aansluit bij de uiteindelijke inrichting van het viaduct.

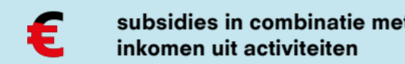
Onder het viaduct geven tijdelijke maakateliers ruimte aan ondernemende buurtbewoners en Gentenaars om hun handen uit de mouwen te steken. Het ter beschikking stellen van dit soort ruimtes geeft een boost aan jonge startups, creatievelingen... Maakplaatsen verdwijnen uit het stadsweefsel, terwijl dit een meerwaarde vormt voor de stad.

Het voorbeeld van NEST toont aan dat er wel degelijk vraag is in Gent naar ruimtes die tijdelijk in gebruik worden genomen door een variëteit aan ondernemers, kunstenaars, buurtbewoners...

Rol van de stad

De stad neemt een **regisseurs- of facilitatorrol** op: het gaat over ingebruikname van publieke gronden voor een vastgelegde periode. Dit kan gaan van een dag tot enkele jaren. Een goede regie is nodig om experimenten een passende locatie en kader te bieden. Tegelijkertijd wordt tijdelijkheid permanent in de B401-ruimte: terwijl bepaalde locaties verder evolueren naar een definitieve inrichting, komen andere locaties (in de stad, in de B401-ruimte) vrij als experimenteeruimte. Begeleiding van actoren verzorgt deze evolverende tijdelijkheid.

FLY OVER. | Gent



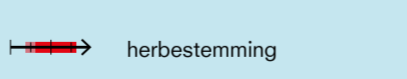
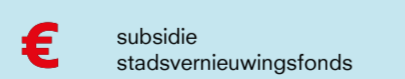
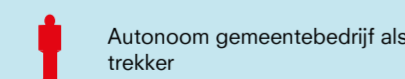
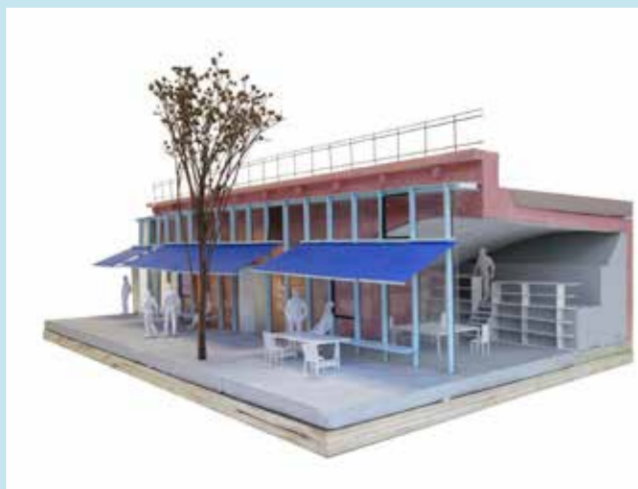
Tijdens Gent Autovrij organiseerden Springstof, Treehouse & Kunstencentrum Vooruit, in samenwerking met Stad Gent en Agentschap Wegen & Verkeer het evenement FLY OVER.

FLY OVER is een uniek stadsfestival op de Viaduct B401, een snelweg die tot het hart van Gent leidt. Sinds 2017 wordt deze 'fly-over' geclaimd tijdens Gent Autovrij. Op die zondag maken auto's plaats voor muziek, food, kunst én duurzame dromen voor morgen.

De B401 werd voor de tweede keer op rij een gigantisch podium met uitzicht op de stad. Deze interventie op een ongewone locatie wil bewust prikkelen door public space tijdelijk terug te geven aan de stad & de brug samen op zijn minst één dag te herdenken.

Er werden een ochtendlijke yogasessie georganiseerd, Vincent Glowinski (Bonom) nam enkele gevels onder handen en collectief Diepmassief voorzag een heus Kartonatelier voor jong & oud en palmde de brug in met tal van interactieve installaties. Verschillende eetstandjes (met boerenmarkt) en optredens luisterden het event op.

Centers | Antwerpen



De centers zijn ruimtes in de bogen onder de gemetste spoorwegberm langs de Singel in Borgerhout. De 59 lege ruimtes worden gerenoveerd en krijgen een nieuwe invulling. Zo wordt ingespeeld op de vraag naar ruimte voor productie, ateliers, ambachten, horeca en ander ondernemerschap.

AG VESPA coördineert de ontwikkeling van de centers, in nauwe samenwerking met Infrabel, de eigenaar van de spoorweginfrastructuur. Het ontwerp is van NU Architectuuratelier. Artgineering deed het voorbereidend onderzoek naar de potentiële renovatie van de centers. De renovatie van de centers wordt grotendeels gesubsidieerd door het Vlaamse Stadsvernieuwingsfonds.

PUNCTUEEL VERGROENEN VOOR EEN GEZONDE STAD

Over de ganse Zuidas, van Kuiperskaai tot Meierij worden restuimtes vergroend en overmaatse auto-infrastructureur – rij- en parkeerstroken – omgevormd. Deze vergroeningsoperatie heeft, door zijn verkoelende werking, een positieve impact op het stadsklimaat en een ecologische en recreatieve meerwaarde. Bijkomende groene ruimte versterkt het ecologisch netwerk van de stad. Nieuwe groenzones worden ingericht met het oog op het opdrijven van de biodiversiteit. Gebiedseigen en inheemse plantsoorten, eigen aan de verschillende biotopen. Punctueel vergroenen niet enkel op vrijgekomen infrastructuur, maar ook het aanpakken van de infrastructuur die nog in gebruik is: de pilaren van het viaduct, eco-passages en wanden van bestaande of geplande tunnels... Ontharden en vergroenen voorkomen verdroging en zorgen voor verkoeling. Ruimte voor water remedieert de overstromingsproblematiek.

Rol van de stad

In de toekomst zet de stad Gent deze vergroeningsoperatie op in samenwerking met verschillende partners: zowel hogere overheden, scholen, burgerinitiatieven als milieuverenigingen zetten hun schouders mee onder dit project. De groendienst van de stad neemt het voortouw in deze experimenten. Er is een grote expertise aanwezig over het Gentse ecologisch netwerk en de publieke stakeholders en subsidiekanalen die nodig zijn voor de realisatie. Lopende projecten (uitbouw groenklimaat) worden aangegrepen om experimenten te initiëren.

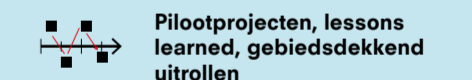
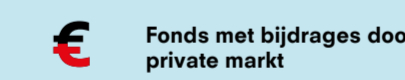
Portland Green street Program | Portland VS



straten voor en na de punctuele ingrepen



punctuele vergroening als uitbreiding van een pocketpark



Het Green Streets-programma van Portland startte in 2003 met zijn eerste pilotprojecten. Verharding werd opgebroken en vervangen door groen. Hierdoor werd hemelwater opgevangen, gefilterd en werd de druk op het bestaande rioleringsysteem verminderd. De belevingswaarde van de straten werd sterk verbeterd, het heath island effect werd verminderd, de grondwatertafel werd aangevuld en het ecologisch netwerk van de stad verbeterd. Bovendien blijkt deze manier van hemelwaterbehandeling tot 40% goedkoper te zijn dan de traditionele aanpak.

Het BES (Bureau of Environmental Services) bestudeerde deze projecten om hun prestaties te evalueren en ontwerpen te wijzigen voordat ze Green Streets op grotere schaal implementeerden. In 2005 werd een stadsbreed programma te gecreëerd. In 2007 wordt het 'One percent for Green fund' door de stad goedgekeurd: 1% van de bouwkost van ieder project dat aansluit op het rioleringsnet, gaat naar dit fonds dat de verdere vergroening van de infrastructuur ondersteunt.

LOKALE VOEDSELPRODUCTIE KOLONISEERT DE NIEUWE PUBLIEKE RUIMTE

Lokale voedselproductie heeft de capaciteit om mensen samen te brengen. Samen aanleggen, planten en oogsten daagt nieuwe ontmoetingen uit. Zo wordt het lokale weefsel versterkt. In Gent bewees onder andere 'De Site' op het Rabot al dat volkstuinen mensen en buurten kunnen samenbrengen.


Lokale voedselproductie heeft ook de potentie om nieuwe plaatsen te koloniseren. Oude fabrieken, daken... Plaatsen waar al jaren geen mensen kwamen, worden terug deel van de collectieve leefwereld. Een groot deel van de B401-ruimte wordt ervaren als een doorgangruimte. Een blinde vlek tussen het centrum en Ledeberg, tussen Ledeberg en Bellevue. Een plaats waar men doorgaat, maar niet verblijft. Stads- en volkstuinen zijn plaatsen van ontmoeten. Zij veranderen het perspectief op de plek.

Rol van de stad


Gent En Garde bundelt verschillende initiatieven. Binnen Samenlevingsopbouw werd al veel expertise opgebouwd rond het betrekken van buurtbewoners (zie de Site in de Rabotwijk). Bestaande buurttuinen krijgen experimenteerruimte en delen hun expertise met lokale enthousiastelingen.

Uit je eigen stad | Marconistrip Rotterdam



 **privaat initiatief door buurtbewoners, op publieke gronden**

 **zelfbedruipend, gericht op duurzaam financieel model**

 **zet gebied terug op de kaart**

Het Merwe-Vierhavengebied (M4H) is een oud haven terrein van circa 100 hectare gelegen aan de noordkant van de Maas. M4H oogt op het eerste gezicht niet erg aantrekkelijk. Het gebied kent veel oude vervallen kantoren en loodsen, de ruimtelijke kwaliteit is matig en qua veiligheid scoort het laag. Op het braakliggende terrein aan de Marconistraat is door 'Uit je eigen stad' een stadsboerderij opgericht. Samen met verschillende andere alternatieven zorgt de stadsboerderij ervoor dat het verpauperde havengebied terug op de kaart wordt gezet.


Op het gemengde bedrijf worden op kleine schaal groenten en fruit geteeld, tilapia en meerval gekweekt en kippen gehouden. Het voedsel wordt verkocht in een winkel en geserveerd in een restaurant op het terrein.

Wat de boeren niet zelf kunnen verbouwen, halen ze bij collega's in de directe omgeving van Rotterdam. Met de stadsboerderij wordt een rendabel bedrijf neergezet. Er vinden daarom naast de verkoop van producten ook allerlei andere activiteiten plaats (oogstfeesten, markten, workshops, kinderactiviteiten) en zijn er educatieve programma's.

Parckfarm | Tour&Taxis, Brussel



 **gedragen door vzw en vrijwilligers uit de buurt**

 **vzw gesubsidieert door stad activiteiten gedragen door vrijwilligers**

 **ontstaan uit festival, maar uitgegroeid tot (semi) permanente inrichting**

De doelstelling van Parckfarm T&T vzw is om ecologische praktijken in een stedelijk gebied te promoten en om de sociale relaties van de verschillende gemeenschappen rond de site van Tour en Taxis te verstevigen.

De vereniging is ontstaan uit het experiment van ParckDesign 2014. Ze wordt gedragen door en voor de buurtbewoners, met als doel de publieke ruimte te animeren en de burgers te ondersteunen bij het opzetten van projecten, ateliers, buurtfeesten en andere burgerinitiatieven.

Parckfarm omvat verschillende projecten. Kot-Kot is een collectief kippenhok, beheert door de inwoners van de wijk. De broodoven wordt elke zondagnamiddag van de zomer gratis aangestoken. Iedereen mag hier komen bakken. Gallinette is een samenaankoop van groenten uit lokale en kleinschalige landbouw, gedreven door vrijwilligers. In de serre gaan kookworkshops door, gegeven door vrijwilligers. PPP is een gezelligheidslaboratorium, waar vrouwen van verschillende afkomst tuinieren en koken, in samenwerking met CCM en maison Quartier Libérateurs.

ALTERNATIEVE MOBILITEIT IN DE GENTSE ZUIDRAND

Een nieuwe bovenlokale verbinding vanaf het Woodrow Wilsonplein wordt uitgetest. Initieel tussen het Woodrow Wilsonplein en de UZ-campus, groeit de lijn verder zuidwaarts. Hierdoor worden ook het Artevelde-stadion en Eiland Zwijnaarde ontsloten. De uitbouw van een shuttle loopt samen met de ontwikkeling van nieuwe P&R's in de zuidrand. De exacte locatie van de P&R's is nog verder te onderzoeken.

Het experiment gaat op zoek naar de meest efficiënte modi voor de specifieke verkeersvraag. Hierbij wordt ook rekening gehouden met initiatieven in de zuidrand zelf. Aangepast aan de vervoersvraag, duurzaam, zelfrijdend... Niet enkel focussend op personenvervoer, maar ook op goederenvervoer...

Dit experiment in de B401-ruimte kan een project zijn dat een speerpunt is voor het toepassen en ontwikkelen van nieuwe (vervoers)diensten en voertuigen. Op die manier is het niet enkel een project dat een oplossing biedt voor de specifieke Gentse context, maar heeft het een veel bredere draagwijdte.


Rol van de stad


Dit vraagt ook een nieuwe organisatiestructuur, die niet strikt publiek hoeft te zijn. De stad is initiator en facilitator en brengt verschillende mogelijk partners samen. De stad coördineert ook de verschillende initiatieven en studies die lopen (mobiliteitsstudie zuidrand, Labo Ruimte-studie, Mobiliteitscoördinatiecentrum Gentse Zuidrand). Partners kunnen zeer lokaal zijn, maar technologische vernieuwing vraagt ook een open blik naar (inter)nationale spelers.

Self-driving shuttle | Sion, Zwitserland



 **samenwerking tussen onderwijsinstellingen, spin-offs en OV-maatschappij**

 **gratis, gedragen door OV-maatschappij**

 **testen, eerste fase uitrol en uitbreiding in tweede fase**

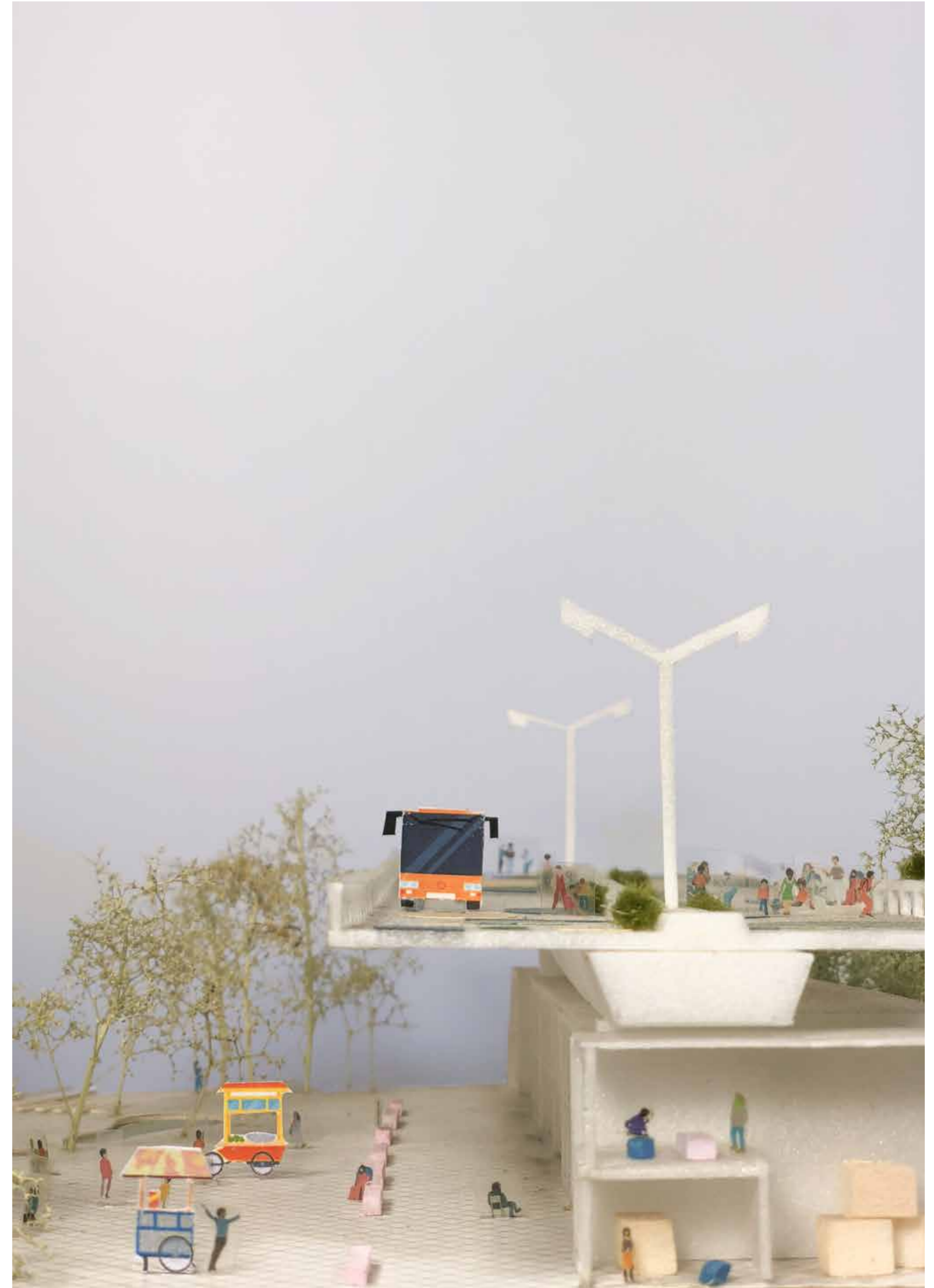
Van december 2015 tot het voorjaar van 2016 testten specialisten 2 voertuigen in een afgezet privéterrein. Sinds de goedkeuring van het pilootproject door de verantwoordelijke autoriteiten, zijn de autonome shuttles sinds juni 2016 actief in het oude stadsdeel van Sion (Zwitserland). In het begin verzorgden 2 shuttles een connectie van zo'n 1500 meter langs en doorheen voetgangersgebied (een rondgang van de Place de la Planta tot de Place du Midi).

Het proefproject maakte deel uit van het Mobility Lab Sion Valais initiatief, en was een gelegenheid voor onderzoekers van de Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) om hun verkeers- en wagenparkbeheeralgoritmen te testen en te verbeteren.

De slimme voertuigen werden gerund door PostBus, de toonaangevende Zwitserse openbaarvervoersmaatschappij. Ze vervoeren maximaal 11 passagiers tegelijk, met een maximumsnelheid van 20 kilometer per uur. Ze worden gemonitord en gecontroleerd door een externe operator die een softwareprogramma gebruikt dat is ontwikkeld door de EPFL-startup BestMile. De shuttles zijn gratis.

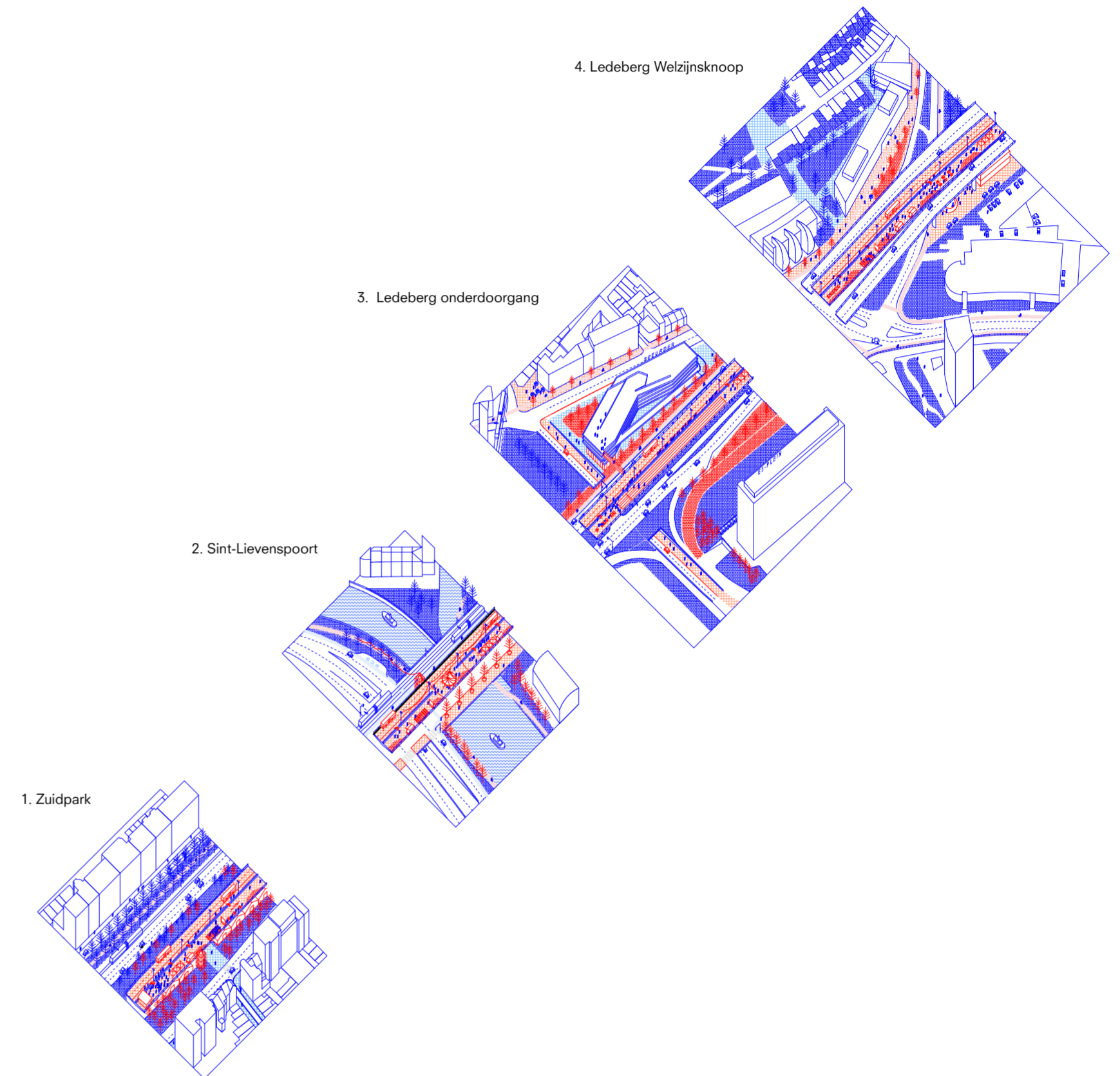
Het einde van de eerste fase was gepland voor 31 oktober 2017, na meer dan 16 maanden testen. Na het succes hebben de stad Sion, het kanton Wallis en PostBus besloten het SmartShuttle-project uit te breiden. Om meer ervaring op te doen met deze zelfrijdende shuttles en om een nieuwe dienst aan te bieden, werd de route eind 2017 uitgebreid tot aan het treinstation. Dit betekent niet enkel een verdubbeling van de totale afstand, maar ook dat een reguliere dienst met zelfrijdende shuttles voor het eerst ter wereld een treinstation bedient. De verlengde route tussen het oude centrum en het treinstation zal het mogelijk maken dat de zelfrijdende shuttles worden getest op wegen met een groter verkeersvolume. Op Avenue de la Gare communiceren de SmartShuttles met verkeerslichten. Deze tweede testfase dient verder ook om innovaties te genereren met betrekking tot zelfrijdende shuttles. Technologische oplossingen om de interactie tussen de voertuigen en voetgangers te verbeteren, bijvoorbeeld, zijn erg belangrijk voor een toekomst op grotere schaal.

De partners zijn overeengekomen de dienst voort te zetten tot ten minste het einde van 2018. De federale en kantonale instanties hebben de speciale autorisaties daarvoor verleend.



De ruimte onder het viaduct transformeert naar een activiteitenstrip, de logica ingezet met de bouw van de buurtsporthal in Ledeberg wordt verder gezet over de ganse lengte van de B401.

KORTE TERMIJN



Doelstellingen

1. Vergroenen van een ruimte die vandaag gedomineerd wordt door verharding. Van de Kuiperskaai tot en met de Meierij.

2. Verbeteren van het netwerk voor voetgangers en fietsers.

3. Experimenteren met nieuwe invullingen van de ruimte op en onder het viaduct om kansen te bieden aan verschillende partners met innovatieve en nieuwe ideeën om activiteiten te ontwikkelen.

4. Verder verminderen van het autoverkeer binnen de R40.

5. De overgedimensioneerde wageninfrastructuur terug op maat brengen.

Mobiliteit

Op korte termijn wordt gestreefd naar het volledig autovrij maken van het centrale gedeelte van het viaduct.

Om het autoverkeer binnen de R40 te verminderen moeten het aantal rijstroken worden verminderd en de kruispunten geoptimaliseerd.

Verder moeten er voldoende investeringen in kwalitatieve netwerken voor zacht verkeer en alternatieve vervoersmodi komen.

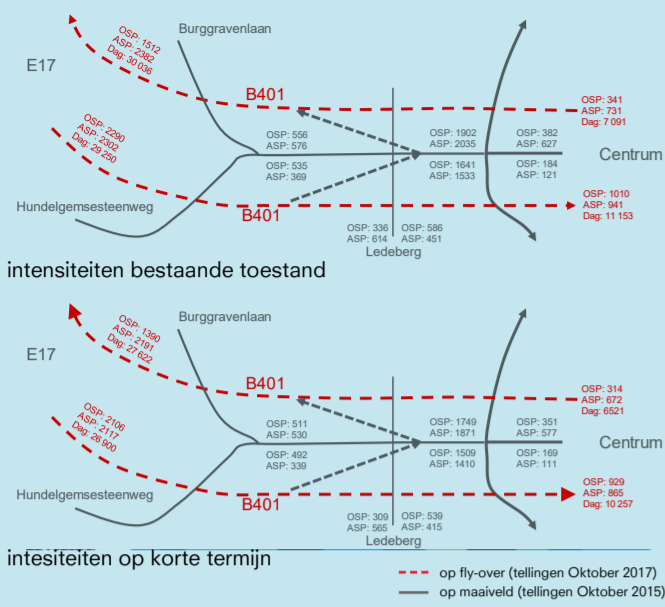
Verkeersintensiteiten

Het V.R.O. vertrekt van de stelling dat de reductie van infrastructuur de leefbaarheid verhoogt. Het zorgt voor meer vergroening, ontharding, ontmoeten, verblijven. De grote hoeveelheid infrastructuur biedt automobilisten een uitgebreide waaiër aan mogelijkheden. Vertrekkend uit de Zuiderpoortparking, heeft een automobilist maar liefst 4 mogelijkheden om richting Antwerpen te rijden. De reductie van de infrastructuur zal het aantal opties verminderen, maar verhoogt de leesbaarheid.

De reductie van het wagenverkeer (modal shift) en de reductie van de infrastructuur versterken elkaar. Het reduceren van de infrastructuur laten afhangen van een dalende modal shift leidt tot een passieve aanpak die de transitie naar een duurzamere bereikbaarheid overlaat aan een volutaristische gedragsverandering. Het reduceren van de infrastructuur zonder rekening te houden met huidige en toekomstige verkeersintensiteiten leidt tot files en opstoppingen. Dit is op lange termijn ook nefast voor de transitie. Een wisselwerking tussen beide vormt de basis voor een gedragen transitietraject.

De bestaande capaciteit op het centraal deel van het viaduct B401 (de fly-over) tussen het Acht-Mei-Plein en de Sint-Lievenspoort is 2.200 p.a.e./uur (personenauto-equivalenten). Op dit moment zijn de intensiteiten daar beperkt tot 1.010 p.a.e./uur richting centrum in de ochtendspits. Dat is een overcapaciteit van 54%. Het reduceren tot één rijstrook per richting op de centrale fly-over is dus mogelijk.

Intensiteiten op de centrale fly-over richting Zuid zijn 1.010 p.a.e./u in ochtendspits (of 11 153 p.a.e./d) in 2018 en dalen tot 929 p.a.e./u in ochtendspits (of 10.257 p.a.e./d) in de komende jaren. Hierbij wordt rekening gehouden met de doelstellingen uit het mobiliteitsplan en met de te verwachten bevolkingsgroei. Dat is een daling van 9%.



Optimalisatie voetgangers- en fiets-netwerk en vergroening

Op korte termijn kan ingezet worden op het reduceren van de aanwezige infrastructuur in het gebied. Er is zowel in de zone van Zuidpark als in de zone van Ledeberg sprake van een overdimensionering van de infrastructuur. Een gedetailleerd ruimtelijk ontwerp en meer gedetailleerd mobiliteitsonderzoek (bv. parkeerbehoefte) is nodig om te kijken waar er infrastructuur gericht op de auto (parkeren en rijstroken) kan worden weggehaald en dus ingezet kan worden over vergroening en waar deze omgevormd kan worden naar bijvoorbeeld fiets- of voetpad.

Verder is ook het netwerk van bestaande fiets- en wandelpaden in de B401-ruimte ondermaats. Door een aantal quickwins kunnen de oversteekbaarheid en de ruimte voor fietsers en voetgangers op bepaalde plaatsen geoptimaliseerd worden.

Quickwins

Een mogelijke quickwin is de reductie van het aantal baanvakken op de F. Rooseveltlaan en G. Callierlaan tussen het Woodrow Wilsonplein en de R40. Hierdoor ontstaat ruimte om de voetpaden te verbreden en te combineren met nieuwe bomenrijen, plantvakken of terrassen.

Door in het laatste stuk van de G. Callierlaan (aan de Sint-Lievenspoort) de rijstrook te versmallen en langsparkeren te introduceren, ontstaat ruimte voor volwaardige voet- en fietspaden. In de parkeerstrook kunnen bomen worden geïntroduceerd.

In Ledeberg komen de restruimtes rond het kruispunt Hundelgemsesteenweg/A.Heyndrickxlaan in aanmerking voor vergroening. Deze punctuele vergroening vermindert het Urban Heath Island-effect en zorgt voor een betere infiltratie van het hemelwater.

Aan het E3-plein wordt de Bellevue-verbinding, tussen het Bellevuerondpunt en de IJzerweglaan en de A.Heyndrickxlaan, gesupprimeerd. Een reductie in het aantal verbindingen vergroot de leesbaarheid en geeft ruimte voor groen en ontharding. Terwijl de appartementenblokken bereikbaar blijven, via IJzerweglaan en G.Crommenlaan, worden de voorruimte van het E3plein en de restruimte onder het viaduct verbonden tot één grote groenstructuur.

Op het viaduct wordt telkens één rijvak per richting van het viaduct af te stemmen op de verwachte verkeersstromen, wordt de modal shift ondersteund. Het centrale viaduct wordt ook op evenementbasis volledig afgesloten. Dit gebeurt nu al jaarlijks (Gent Autovrij, Fly-over), maar de frequentie wordt opgedreven.

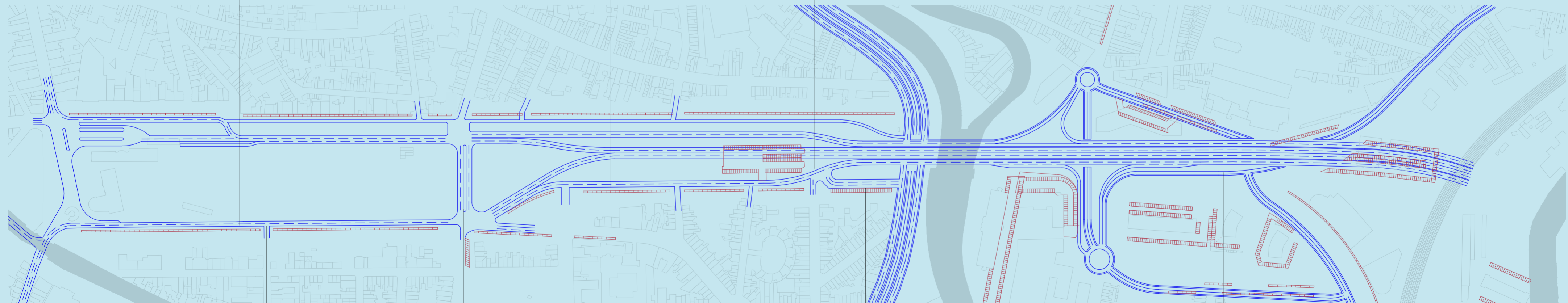
Vergroenen Franklin Roosevelt.



Vergroenen G. Callierlaan.



Verkleinen kpt en verbeteren oversteekbaarheid



de ruimte die wordt ingenomen door het autoverkeer in deze stedelijke ruimte

Oversteek Guldenspoorstraat



Vergroenen J. Debruyckerd.



Vergroenen G.Callierlaan



Vergroenen kruispunt Ledeberg Bellevue-verbinding



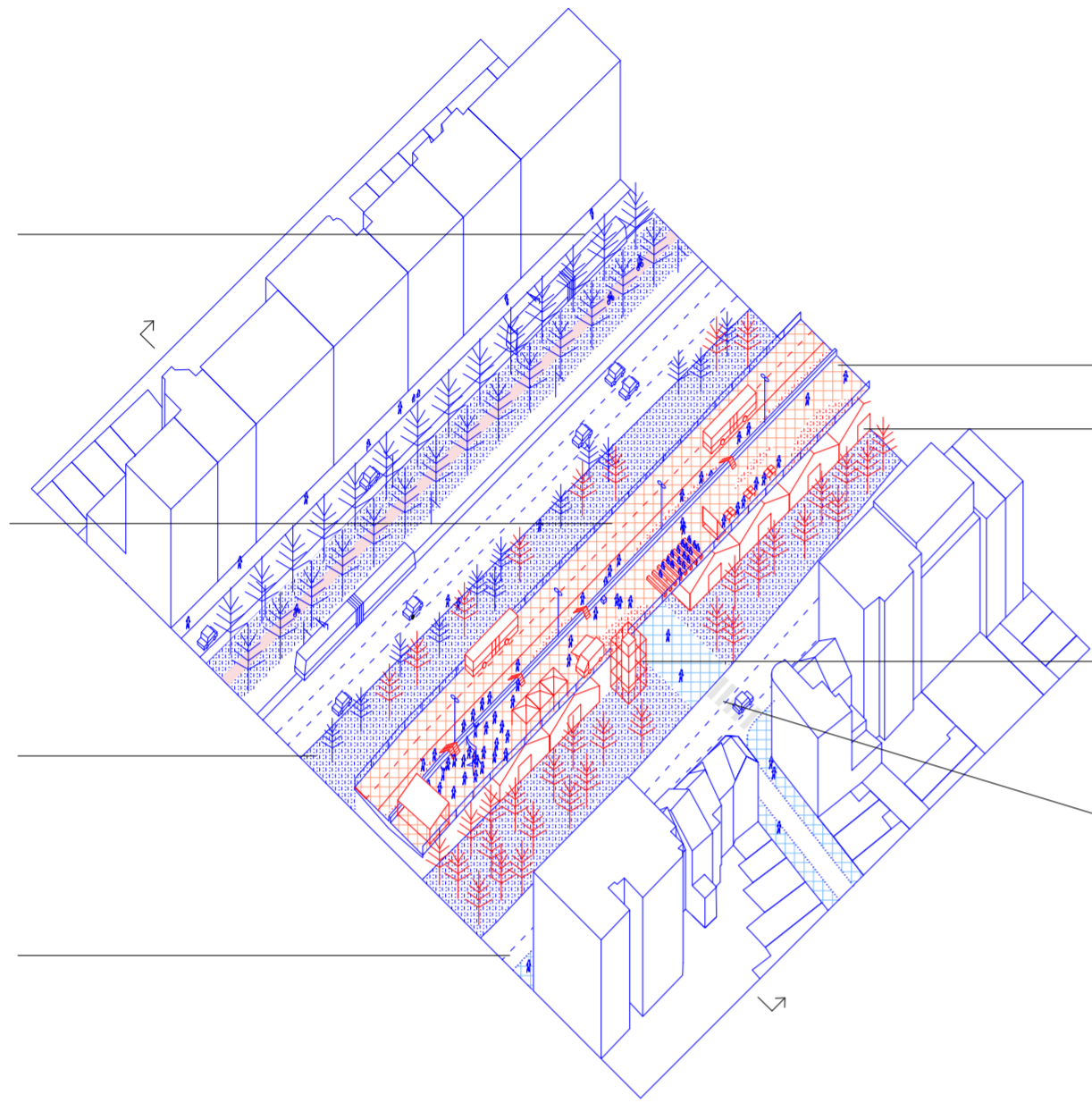
1. Zuidpark
Korte termijn

Veelzijdig voetpad
H.F.-Orbanlaan is enkel toegankelijk voor lokaal verkeer en wordt versmald, voetpaden verbreden.

Shuttle
Een experiment met een shuttle-busje op een vrij baanvak. Het busje verbindt het W.Wilsonplein met de UZ-campus.

Zuidzuidpark
Zuidpark doortrekken tot aan Sint-Lievenspoort door naast het viaduct te vergroenen.

Veelzijdig voetpad
F. Rooseveltlaan en G. Callierlaan zijn enkel toegankelijk voor lokaal verkeer en worden versmald, voetpaden en groene ruimte verbreden.

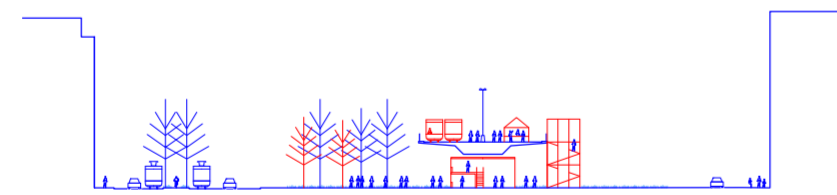


Tijdelijk autovrij maken van het centrale deel van het viaduct.

Experimenteren met tijdelijke invulling van de Okapiparking. Een tijdelijke structuur herbergt maak- of buurtateliers.

Tijdelijke stellingenstructuur met trap en lift maakt het viaduct toegankelijk.

De oversteekbaarheid van de G.Callierlaan wordt vergroot en de Okapi-parking wordt bereikbaar voor voetgangers en fietsers vanuit de omliggende wijk.

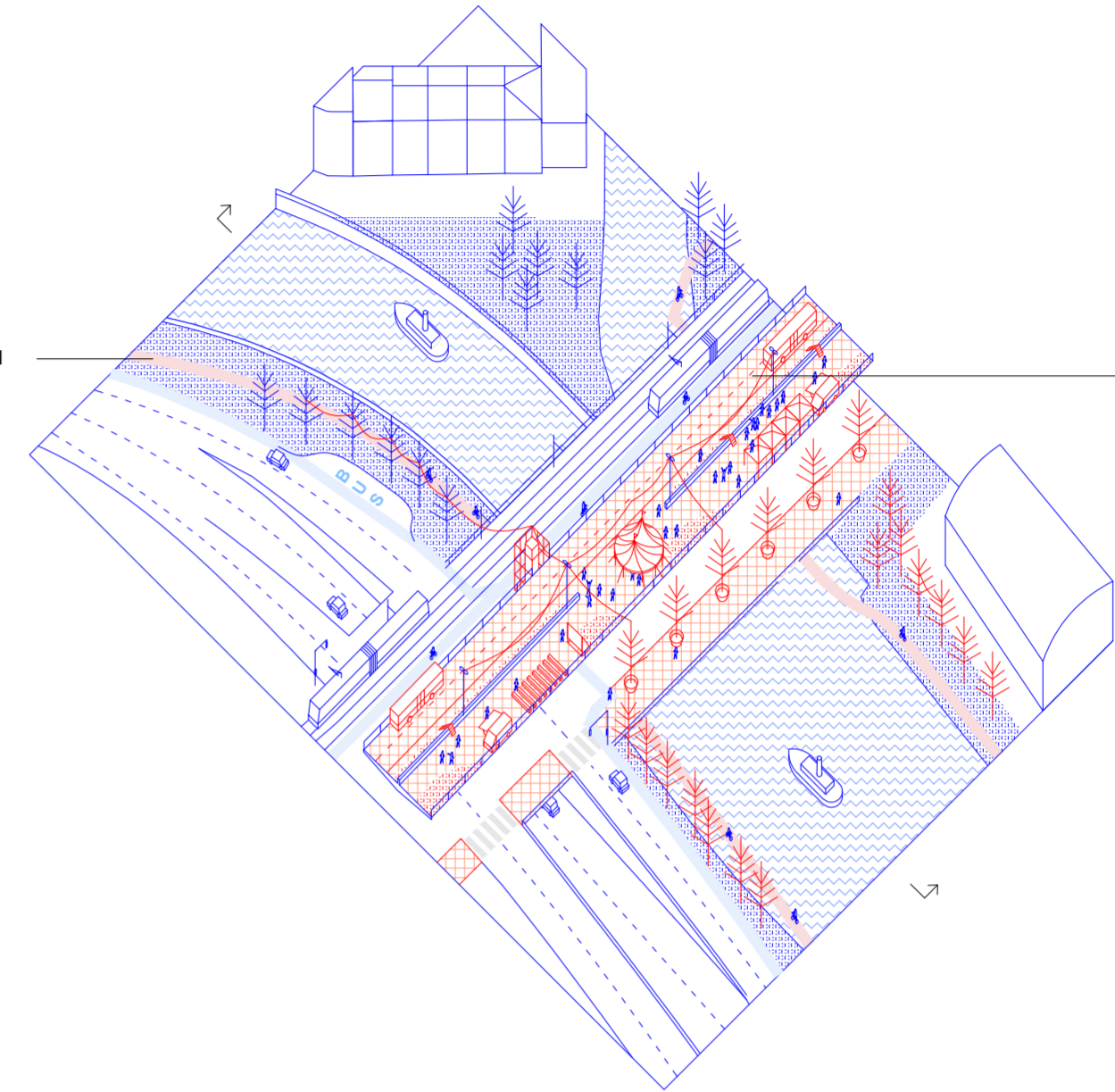


korte termijn

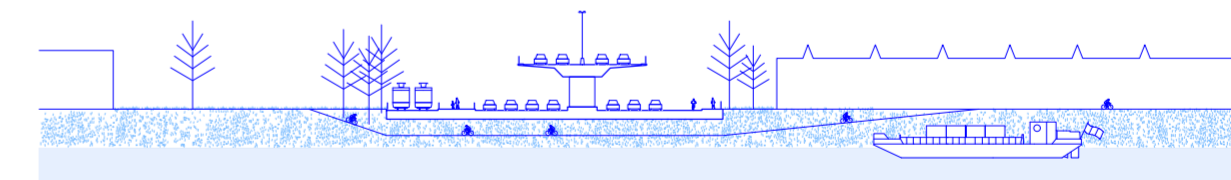


2. Sint-Lievenspoort
Korte termijn

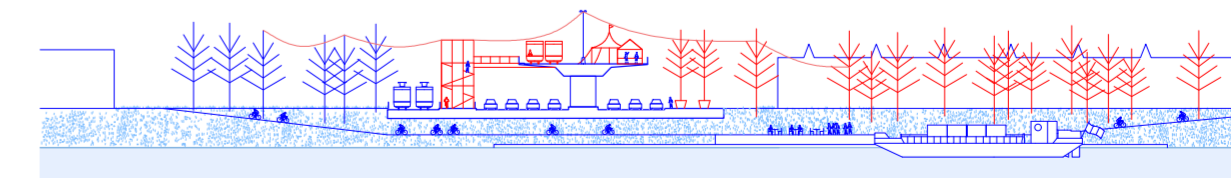
Verbeterde oversteekbaarheid
Nieuwe onderdoorgang fietsers.



Shuttle
Een experiment met een shuttle-busje op een vrij baanvak. Het busje verbindt het W.Wilsonplein met de UZ-campus.



huidige situatie



korte termijn

3. Ledeberg onderdoorgang

Korte termijn

Voorplein Ledeberg
De herinrichting van het publiek domein op maat van voetgangers en fietsers. Link met alternatief gebruik in de plint van het parkeergebouw De Speurder.

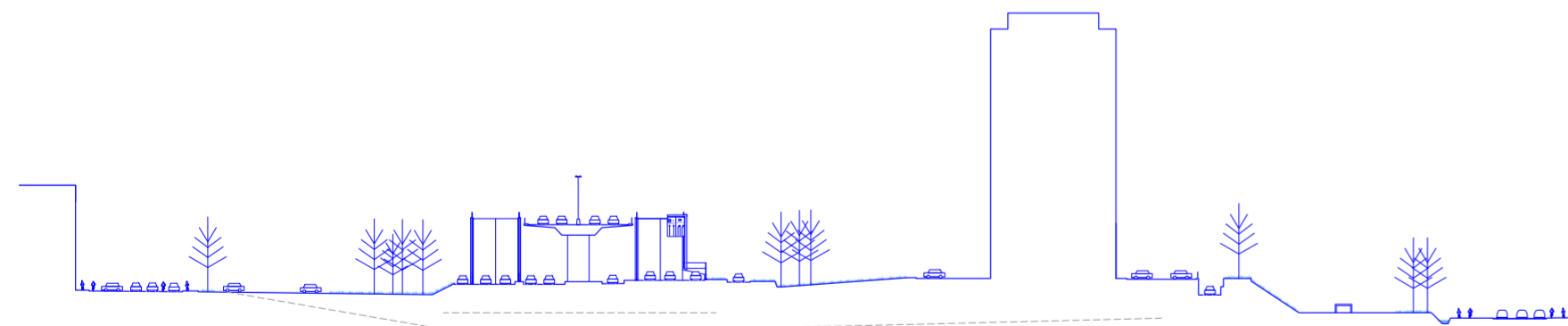
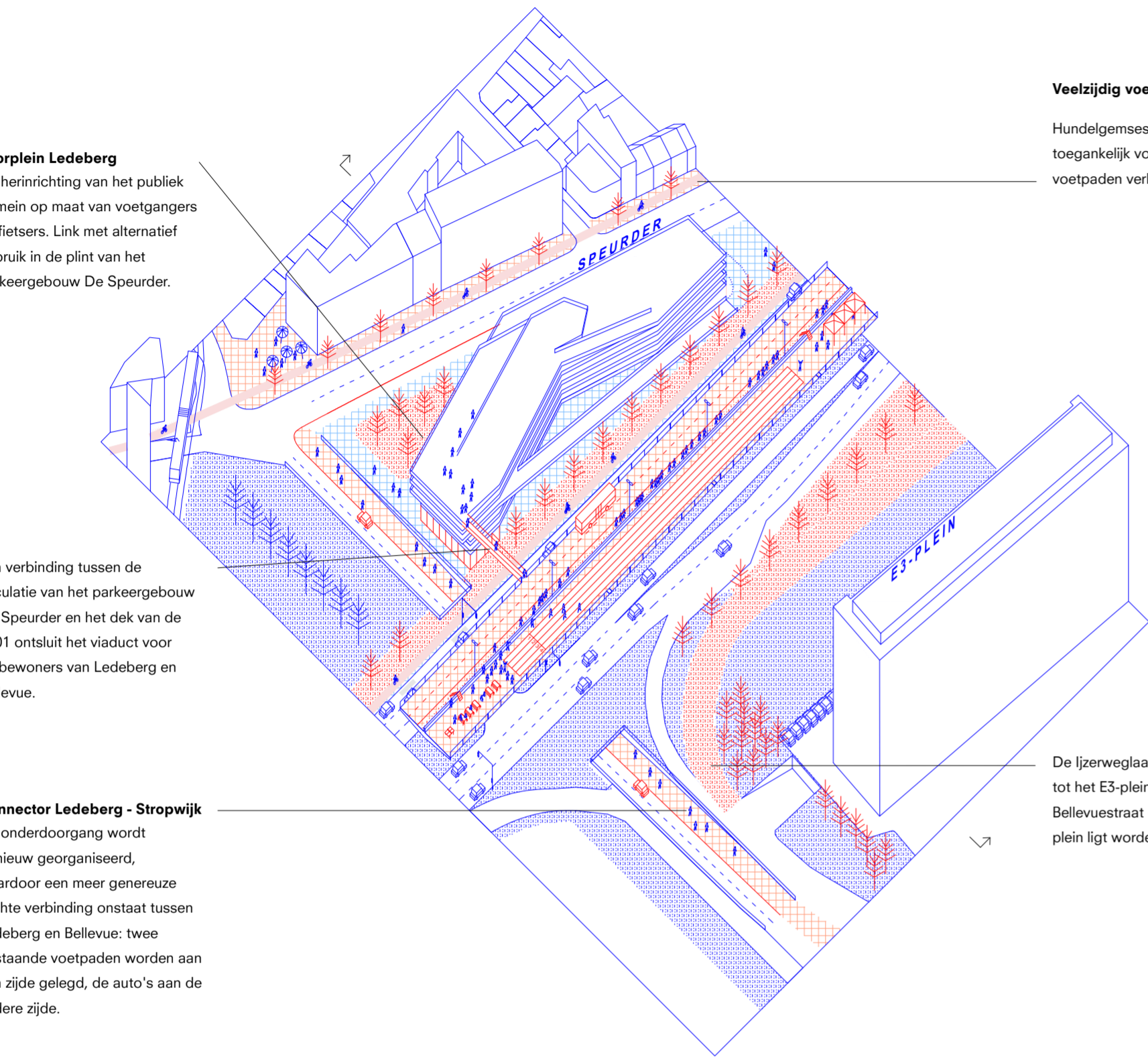
Een verbinding tussen de circulatie van het parkeergebouw De Speurder en het dek van de B401 ontsluit het viaduct voor de bewoners van Ledeberg en Bellevue.

Connector Ledeberg - Stropwijk
De onderdoorgang wordt opnieuw georganiseerd, waardoor een meer genereuze zachte verbinding ontstaat tussen Ledeberg en Bellevue: twee bestaande voetpaden worden aan één zijde gelegd, de auto's aan de andere zijde.

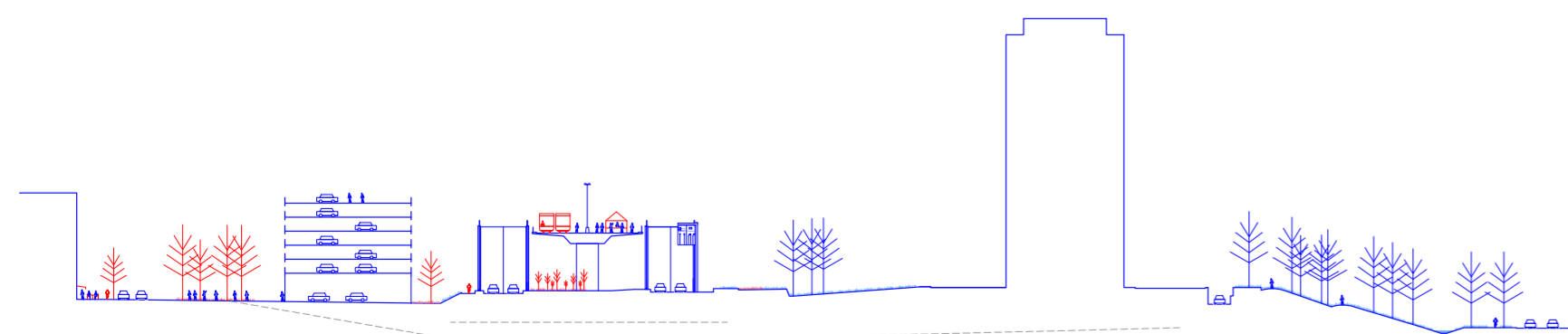
Veelzijdig voetpad

Hundelgemsesteenweg enkel toegankelijk voor lokaal verkeer, voetpaden verbreden.

De ijzerweglaan geeft toegang tot het E3-plein, daardoor kan de Bellevuestraat die voor het E3-plein ligt worden vergroend.



huidige situatie



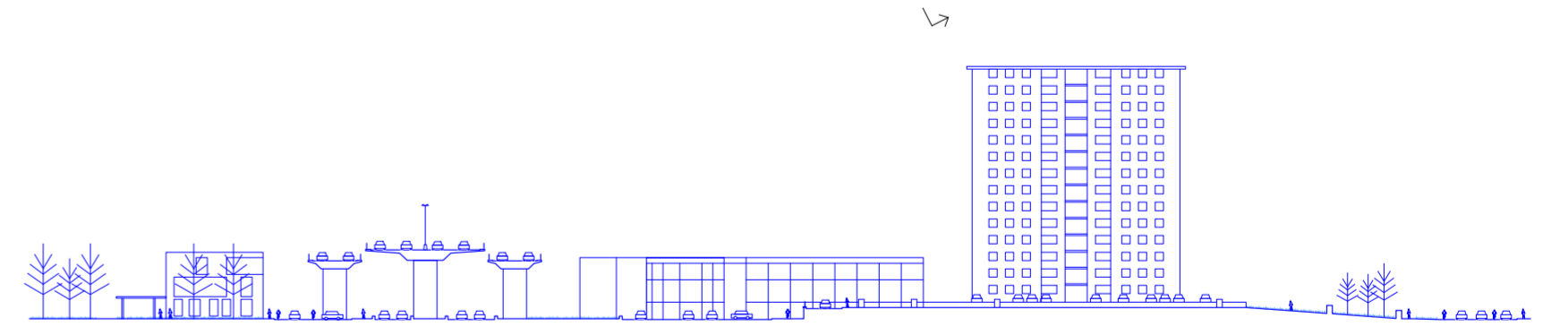
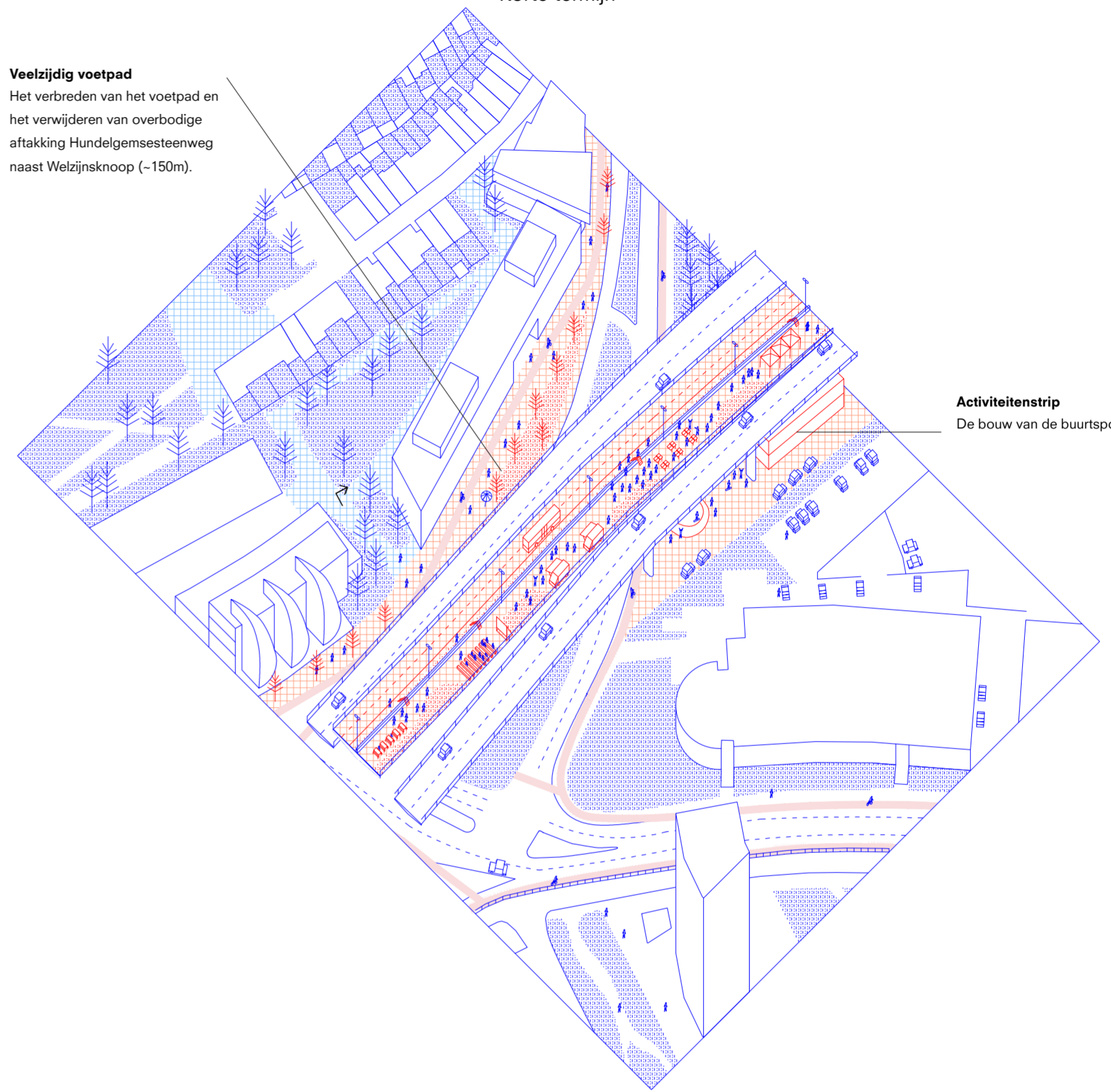
korte termijn

4. Ledeberg Welzijnsknoop

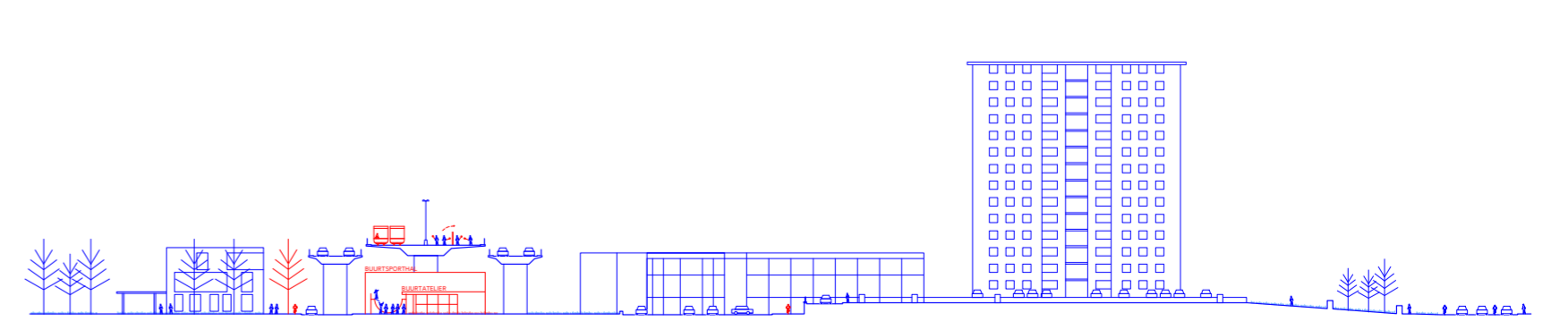
Korte termijn

Veelzijdig voetpad
Het verbreden van het voetpad en het verwijderen van overbodige aftakking Hundelgemsesteenweg naast Welzijnsknoop (~150m).

Activiteitsstrip
De bouw van de buurtsportal.

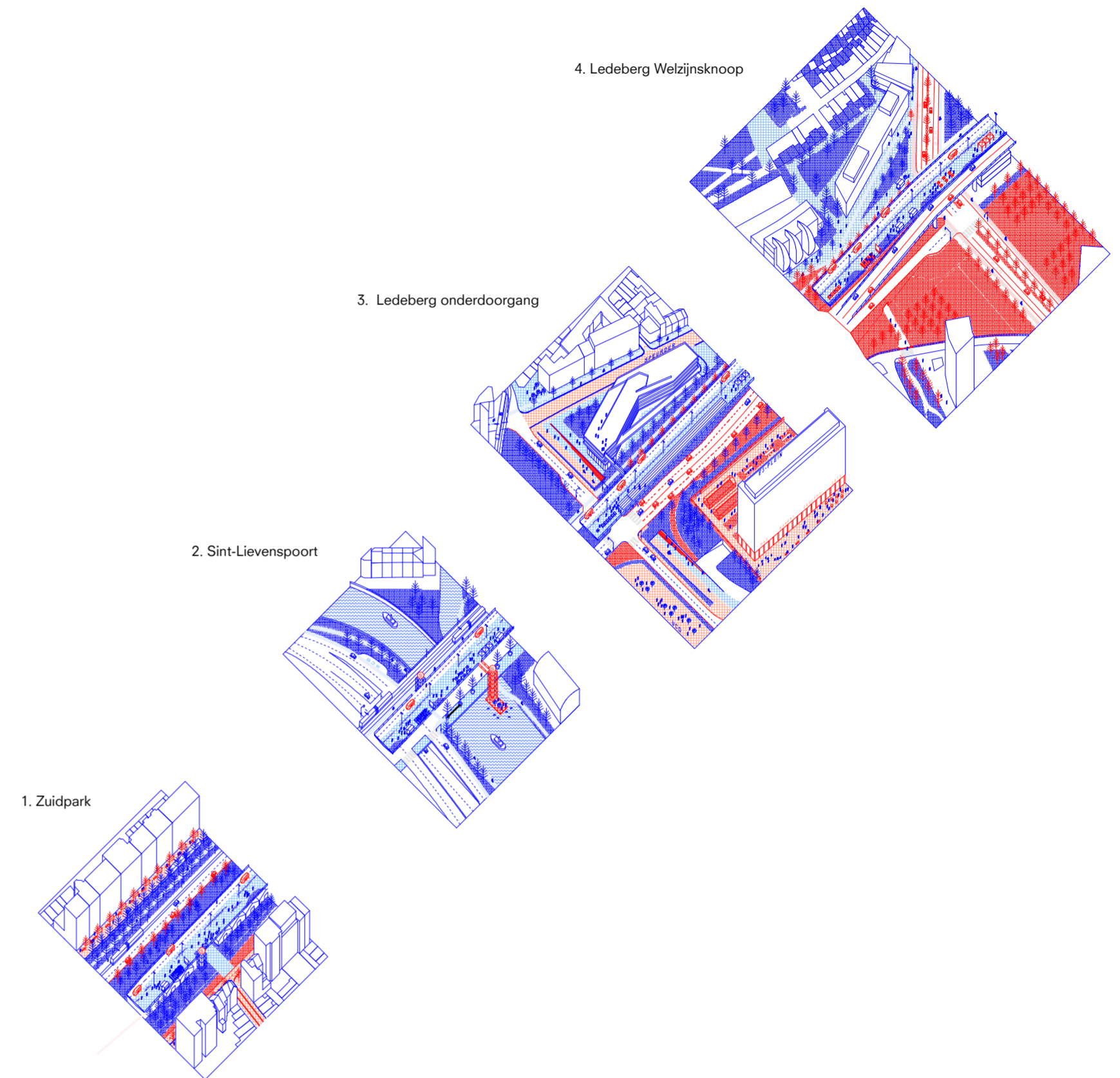


huidige situatie



korte termijn

MIDDELLANGE TERMIJN



Doelstellingen

1. Inzetten op stadsregionale netwerken voor fietsers en openbaar vervoer en dit koppelen aan nieuwe en bestaande overstappuntenvoordeauto (park&service).
2. Experimenteren met alternatieve vormen van collectief vervoer op de B401.
3. Ontwikkelen van een aantrekkelijke stedelijke ruimte die een schakel kan vormen tussen Ledeberg en Bellevue. Een combinatie van een nieuwe publieke ruimte en een gerichte programmatie op maat.

Mobiliteit

De huidige afrit wordt afgebroken en de huidige oprit organiseert verkeer richting E17/E40. De gevolgen voor de lokale ontsluiting staan in Boek 2.

Fiets: De Parkbosbruggen, Stropbrug, fietsonderdoorgang Sint-Lievenspoort en Meierij zijn gerealiseerd. Hierdoor kan de fietsverbinding tussen de Sint-Lievenspoort en de fietsonderdoorgang t.h.v. de Meierij worden uitgewerkt.

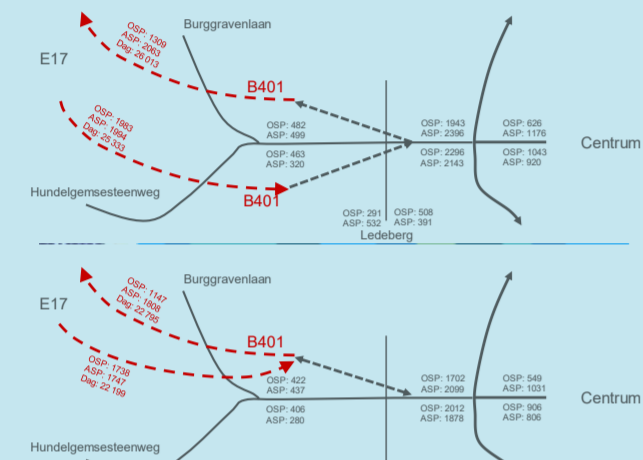
Openbaar vervoer: Buslijn 8 wordt geüpgraded tot een efficiënte en betrouwbare buslijn, die tussen Ghelamco (of zelfs Eiland Zwijnaarde) en het Zuid loopt, door middel van minimale ingrepen (kwalitatieve haltes, busstroken waar nodig en mogelijk).

Op het viaduct wordt geëxperimenteerd met een dedicated lane voor de shuttle die de Gentse Zuidrand verbindt.

Verkeersintensiteiten

Intensiteiten op het viaduct B401 vanuit de E17, ter hoogte van Ledeberg, nemen verder af van 2.290 p.a.e./u in de ochtendspits (of 29 250 p.a.e./d) in 2018 tot ongeveer 1.983 p.a.e./u in de ochtendspits (of 25.333 p.a.e./d). Dat is een daling van 14%. Hierdoor ontstaan mogelijkheden om een 'dedicated lane' voor de shuttle op het viaduct te organiseren. Deze shuttles verbinden het centrum en Ledeberg met nieuwe Park and rides (P&R's) die worden aangelegd in de Gents zuidrand.

Intensiteiten op het viaduct B401 vanuit de E17, ter hoogte van Ledeberg, nemen in tweede instantie verder af van 1.983 p.a.e./u in ochtendspits (of



de evolutie van de verkeersintensiteiten op middellange termijn
 - op fly-over (tellingen Oktober 2017)
 - op mainlevel (tellingen Oktober 2015)



het mobiliteitsnetwerk in de Gentse Zuidrand

25.333 p.a.e./d) tot ongeveer 1.738 p.a.e./u in ochtendspits (of 22.199 p.a.e./d). Dit laat toe om het verkeer van en naar de R40 te organiseren op 1 helling (op- of afrit). Om dit te kunnen doen, moet de Sint-Lievenspoort aangepast worden aan deze nieuwe situatie.

Stadsregionale schaal

Openbaar en collectief vervoer

Op middellange termijn wordt ingezet op de ontwikkeling van alternatieven op schaal van de Gentse Zuidrand. Het verder uitbouwen van het Openbaar Vervoersnet (OV-net), het fietsnetwerk optimaliseren en het voorzien van P&R's.

Door de verdere uitbouw van het OV-net in de B401-ruimte wordt de Gentse zuidrand op een duurzame manier ontsloten. De verlenging van **buslijn 8** is een optimalisatie op middellange termijn. Buslijn 8 verbindt het Arteveldestadion en de UZ-campus met het Woodrow Wilsonplein. Een verlenging over de Ottergembrug ontsluit ook de Domo-site en het Eiland Zwijnaarde. Langs het volledige tracé kunnen optimalisaties aangebracht worden die de doorstroming verbeteren.

Een shuttle kan het tracé van de B401 activeren als een OV-lijn. Het is de meest direct verbinding tussen de zuidrand en het Woodrow Wilsonplein. De juiste modi (de frequentie, de grootte, het type, uitstraling en gebruiksgemak van verschillende bestaande en nieuwe modellen) voor deze nieuwe lijn worden bepaald door te experimenteren met de shuttleverbinding. Met beperkte middelen kan een eerste route met vrije baan tussen de UZ-campus en het Woodrow Wilsonplein worden aangelegd.

Fietsnetwerk

De optimalisatie van het fietsnetwerk in de B401-ruimte zet in op de fiets als duurzaam alternatief voor het woonwerk-verkeer in de zuidrand. Daarbij wordt vertrokken van het bestaande netwerk en de door de stad geplande aanvullingen.

In de Gentse zuidrand wordt verder gebouwd op het bestaande netwerk dat bestaat uit de fietssnelwegen F400 Gentse fietsring, F404 Gent-Merelbeke langs de Schelde-oever, F40 Grote Fietsring langs de ringvaart en de De Pintelaan, onderdeel van de F7 Gent-Kortrijk. Er wordt ingezet op het wegwerken van missing links. De UZ-campus, het Arteveldestadion, Eiland Zwijnaarde... zijn niet allemaal optimaal verbonden met het frame.

Er wordt ingezet op **oost-west verbindingen**. Deze verbindingen zorgen voor fietsverbindingen doorheen de Gentse zuidrand, tussen de wijken achter Gent-Sint-Pieters en Merelbeke Flora. Hierbij vormen de Schelde en de E17 belangrijke obstakels. Om dit te realiseren worden verschillende missing links weggewerkt.

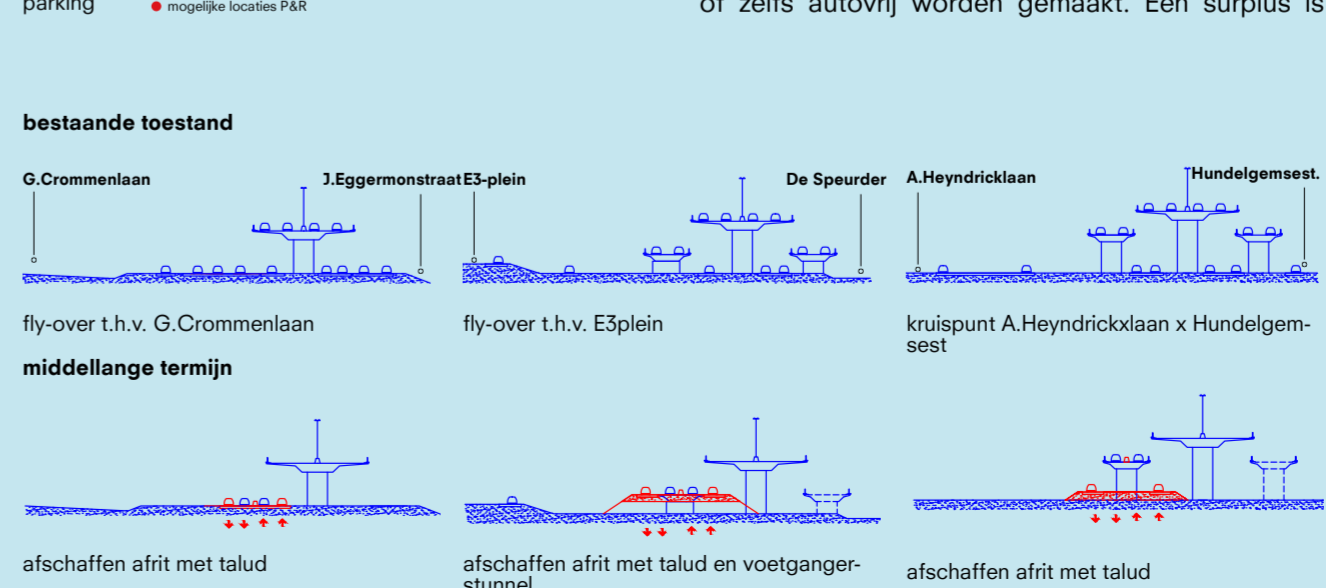
- Een oost-west-verbinding langs de spoorweg Gent-Brussel. Hierdoor ontstaat een rechtstreekse link tussen Gent-Sint-Pieters en Merelbeke.
- De Leebeekroute loopt in het westen langs de Leebeek, kruist de E17 en verbindt dan het Arteveldestadion met de Schelde-oever.

De route parallel aan de E17 wordt reeds voor een deel gepland (segment tussen UZ-campus en de voetbalvelden aan de Muilaardstraat). Noordwaarts kan de bufferruimte rond de E17/B401 ingezet worden om de verbinding met de Schelde-oever te realiseren. Zo ontstaat een noord-zuid-fietsas.

De fietsinfrastructuur langsheen de **C. Heymanslaan** werd voor het grootste deel recent vernieuwd. Ook langs de Ottergemsesteenweg Zuid is een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aangelegd. Over de Ottergembrug ontstaat zo een fietsverbinding met de zuidrand (Eiland Zwijnaarde). Vanuit de stad wordt momenteel gewerkt aan de link tussen de Ottergemsesteenweg Zuid en de Schelde-oever via de Proeftuinstraat. Langs de terreinen van IVAGO kan zo een link gemaakt worden met het fietspad langs de spoorlijn.



fietsnetwerk
 - bovenlokale fietsroute - - - - - uitbouw gepland
 - lokale fietsroute - - - - - uitbouw studie



Parking

Een graduele transformatie van het parkeeraanbod dringt zich op. In de stad gelegen publieke parkings transformeren waar mogelijk naar bewonersparkings of krijgen zelfs een andere functie. Ook parkings buiten de R40 evolueren geleidelijk weg van langparkeren naar rotatieparkings en bewonersparkings. In de B401-ruimte gaat het dan over de Zuidparking, de New Zebra Parking en de Zuiderpoortparking.

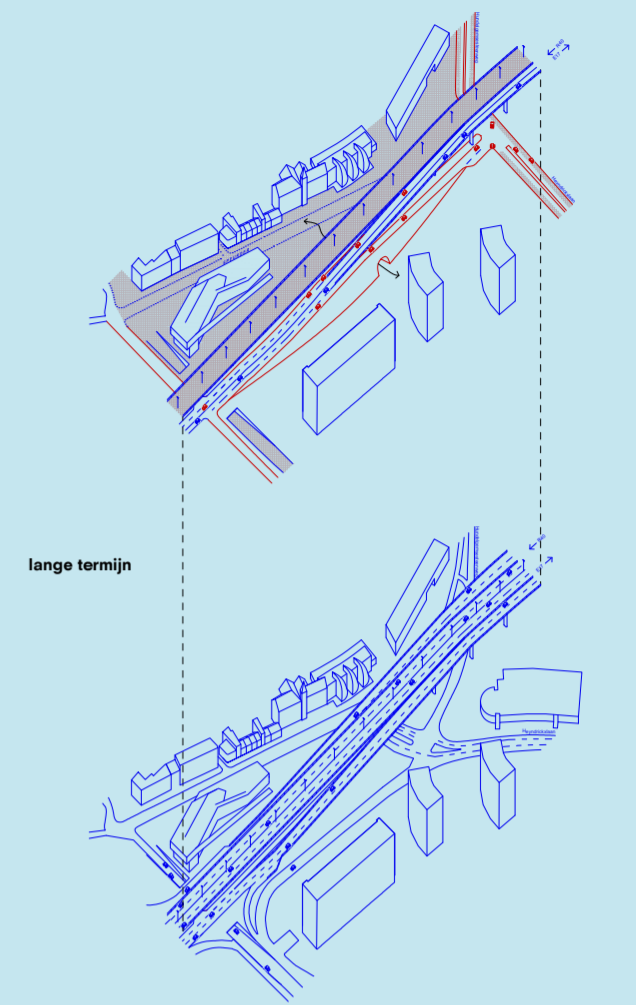
Nieuwe P&R's worden opgevat als randparkings en verknopen met de E40 en de E17. Het gaat hierbij over grootschalige P&R's die wagens uit het centrum houden. Om te in te spelen op de diverse oorsprongen en bestemmingen, wordt voorgesteld om met meerdere P&R's te werken, die ingeplant worden voor wagens de B401-ruimte bereiken. De voorziene parkings zijn futureproof (evoluerend vastgoed, houden rekening met zelfrijdende wagens, elektrische wagens...). Hun capaciteit neemt af- en toe, al naargelang de vraag.

Nieuwe parkeergebouwen in de 19de-eeuwse gordel vragen specifieke aandacht. Zij zijn een tussentijdse maatregel. Initieel worden ze ingezet als P&R's, op termijn evolueren naar buurtparken en multifunctioneel gebruik. Multifunctioneel gebruik vormt het uitgangspunt bij het ontwerp van het P&R-gebouw. Er wordt rekening gehouden met technologische evoluties in het wagenpark. Het parkeergebouw De Speurder is een voorbeeld van dit type parking.

Ledeberg

In een eerste stap wordt een nieuw kruispunt t.h.v. de G.Crommenlaantunnel voorzien, ten noorden van de bestaande tunnel. De bestaande tunnel kan worden ingericht als voetgangers- en fietserstunnel en vormt zo een kwalitatieve verbinding tussen de twee wijken en een verbinding tussen Ledeberg en de Schelde.

Door de Willem van Guliklaan omhoog te brengen, kan het lokaal verkeer sneller naar de op-en afritellingen gebracht. Hierdoor ontstaat een weefstrook die het mogelijk maakt om voldoende uitwisseling te krijgen tussen de verschillende verkeersstromen. Al het verkeer dat de link maakt tussen Hundelgemsesteenweg en A. Heyndrickxlaan enerzijds en de R40 anderzijds kan nu hier gebundeld worden. Het binnengebied van Bellevue (G.Crommenlaan) en het front van Ledeberg (Hundelgemsesteenweg) kunnen hierdoor autoluw of zelfs autovrij worden gemaakt. Een surplus is

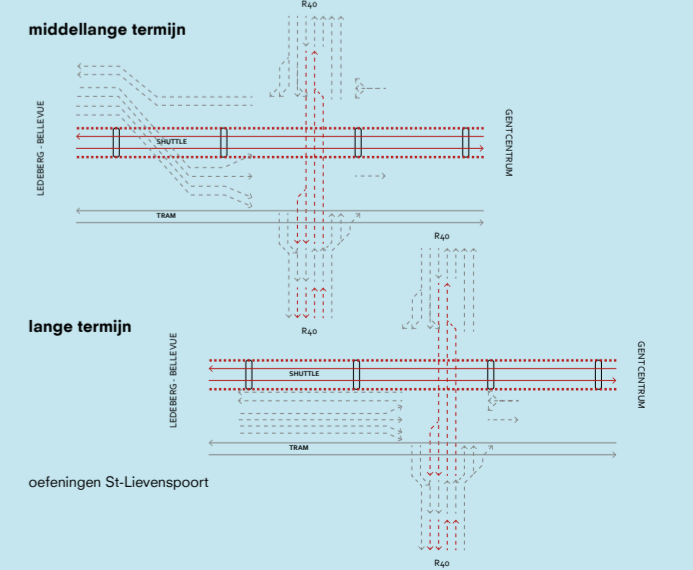


bestaande situatie
 axo talud
 autoluw gebied

dat een bijkomende, ongelijkgrondse voetgangers- en fietserskruising kan worden voorzien. Deze verbindt de E3-blokken met de voorzijde van de Benedictuspoort.

In een volgende stap, kan het verkeer tussen de E17 en de R40 afgewikkeld worden op 1 arm van het viaduct. Er wordt gekozen om de westelijke arm te behouden (huidige oprit). Deze ligt verder van de het Ledeberg en ook tot de woonblokken van het E3-plein blijft voldoende afstand. De andere arm kan worden afgebroken. Hier kan dan de aansluiting van de Willem van Guliklaan met het nieuwe kruispunt gebundeld georganiseerd worden aan beide zijden van de huidige oprit, die nu dienst doet als op- en afrit.

In het kader van deze studie werden enkele denkoefeningen gemaakt rond de aansluiting van de Parklaan zuid en de Stedelijke boulevard ter hoogte van de Sint-Lievenspoort (positie, vorm, verkeersstromen...). Deze oefeningen moeten verder uitgewerkt worden in vervolgonderzoeken.

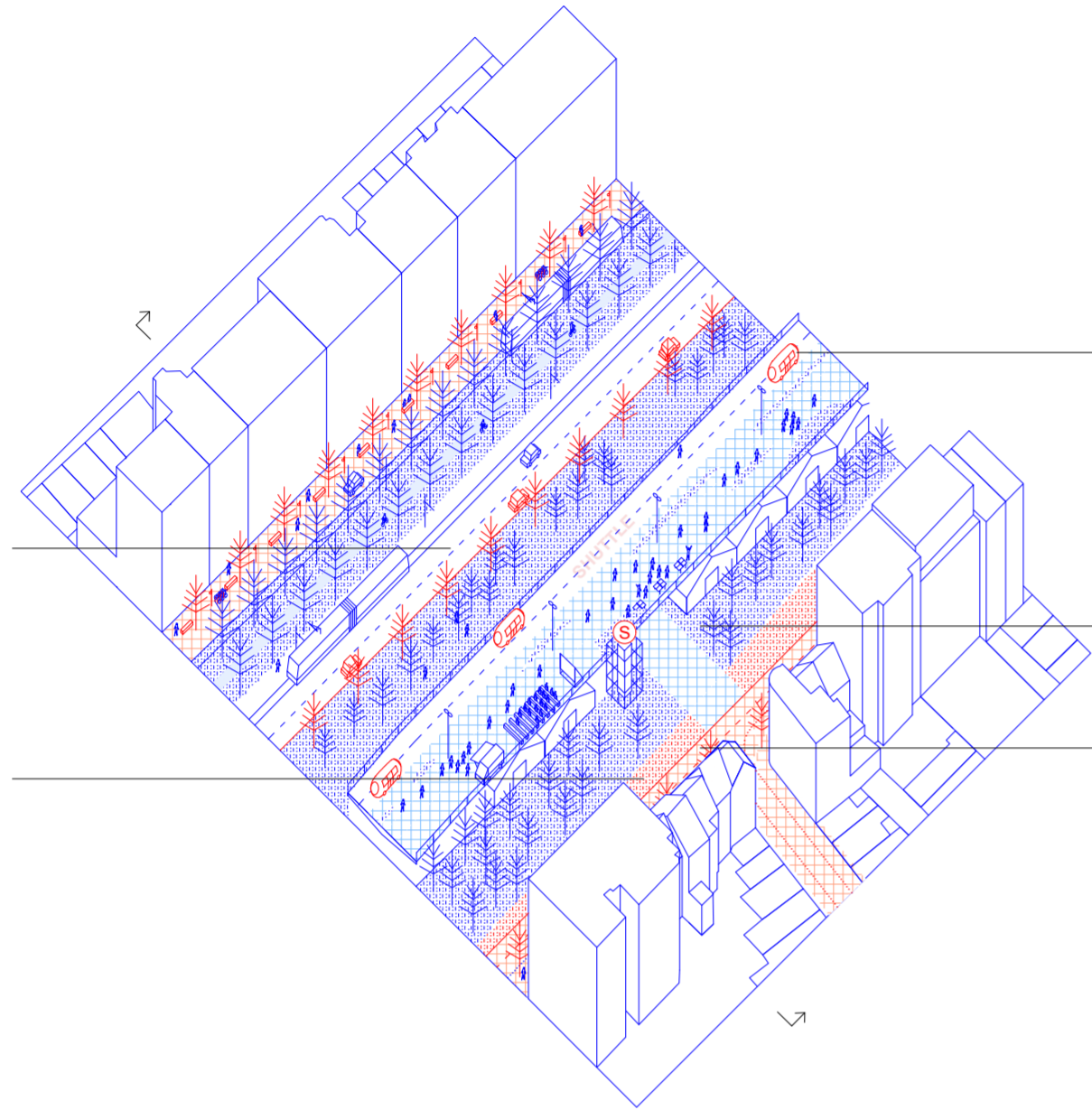


oefeningen St-Lievenspoort

1. Zuidpark
Middellange termijn

Parklaan
Doorgaand verkeer richting Zuid wordt geclusterd op Zuidparklaan. De Zuidparklaan krijgt een 2x1-profiel over hele lengte.

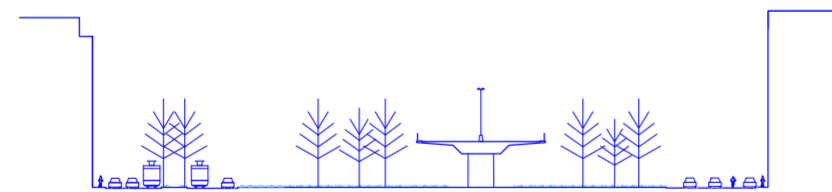
Zuidzuidpark
De ruimte rond de vroegere Okapi-parking, die vrijkomt door het reduceren van de infrastructuur, wordt verder vergroend.



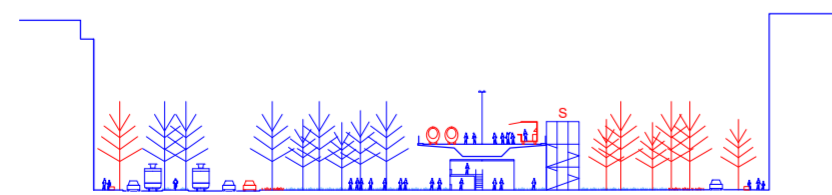
Shuttle
Experimenteren met alternatieve vormen van collectief vervoer op het viaduct, één mogelijkheid is een hoog frequente, zelfrijdende, elektrische shuttle.

Evaluatie tijdelijke invulling Okapi-parking.

Ventwegen worden omgevormd voor lokale ontsluiting.



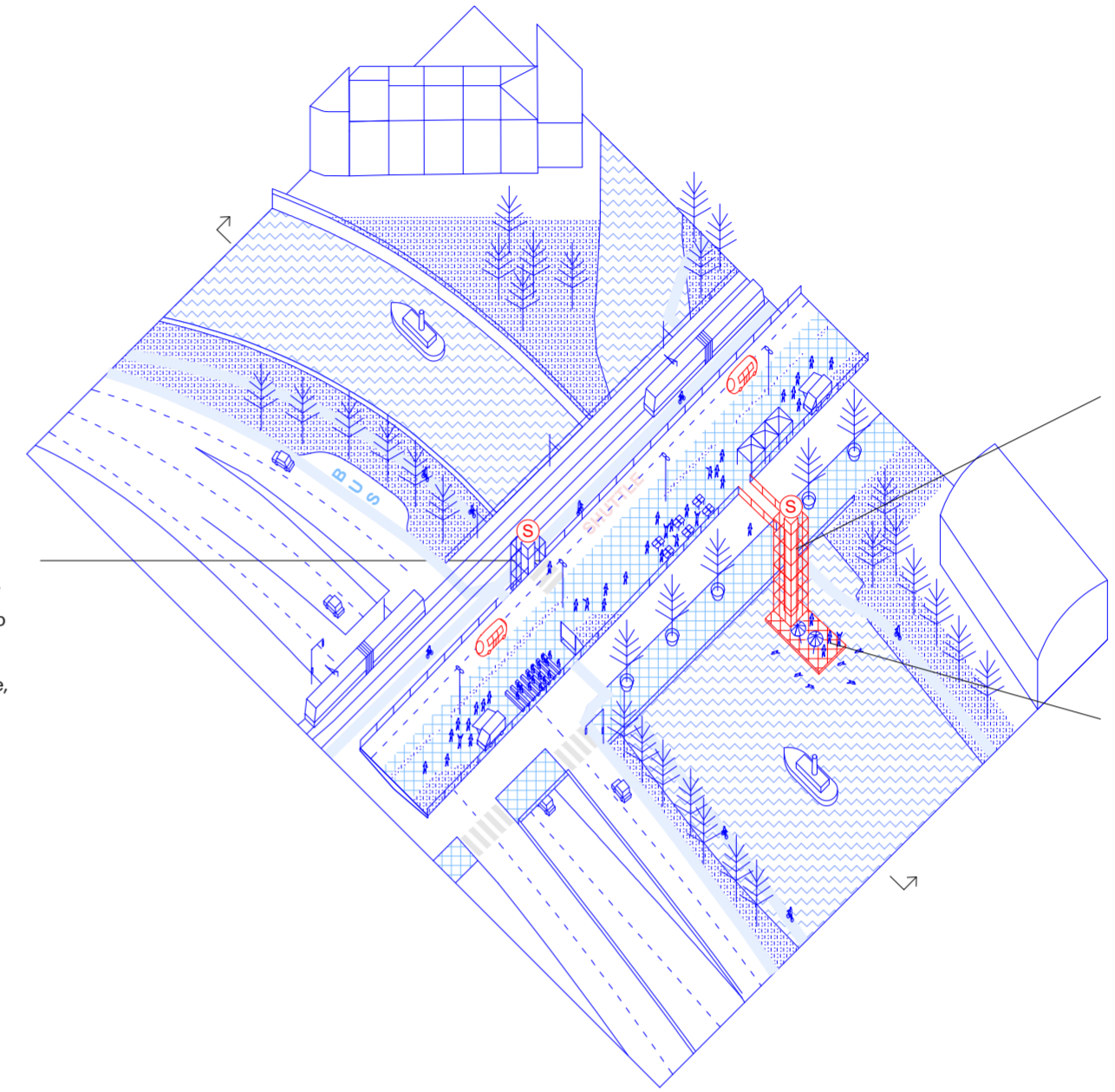
huidige situatie



middellange termijn

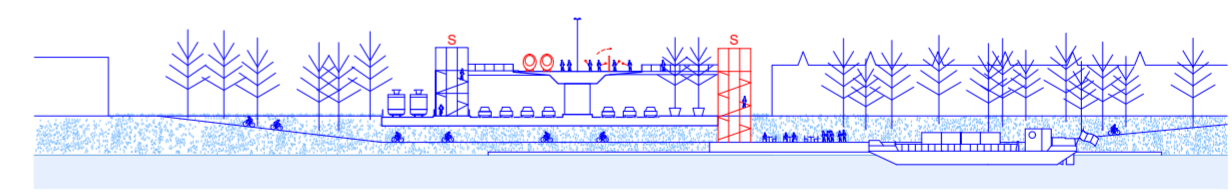
2. Sint-Lievenspoort
Middellange termijn

Shuttle
Experimenteren met alternatieve vormen van collectief vervoer op het viaduct, één mogelijkheid is een hoog frequente, zelfrijdende, elektrische shuttle.



Tijdelijke stellingenstructuur die het viaduct, het zacht verkeer op de brug en de Schelde verbindt.

Een eiland aan de voet van de stellingenstructuur zorgt voor ruimte voor ontspanning en ontmoeten aan de Schelde.

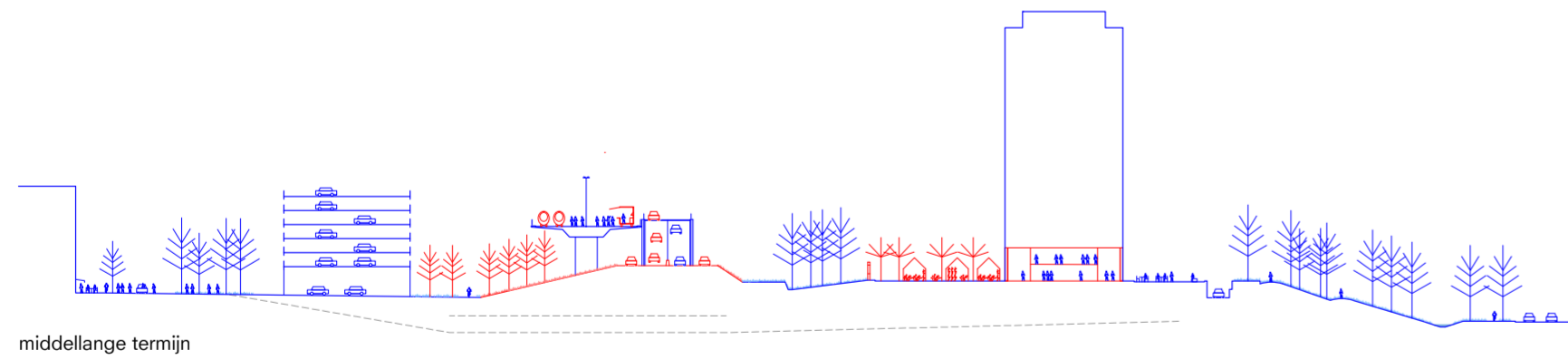
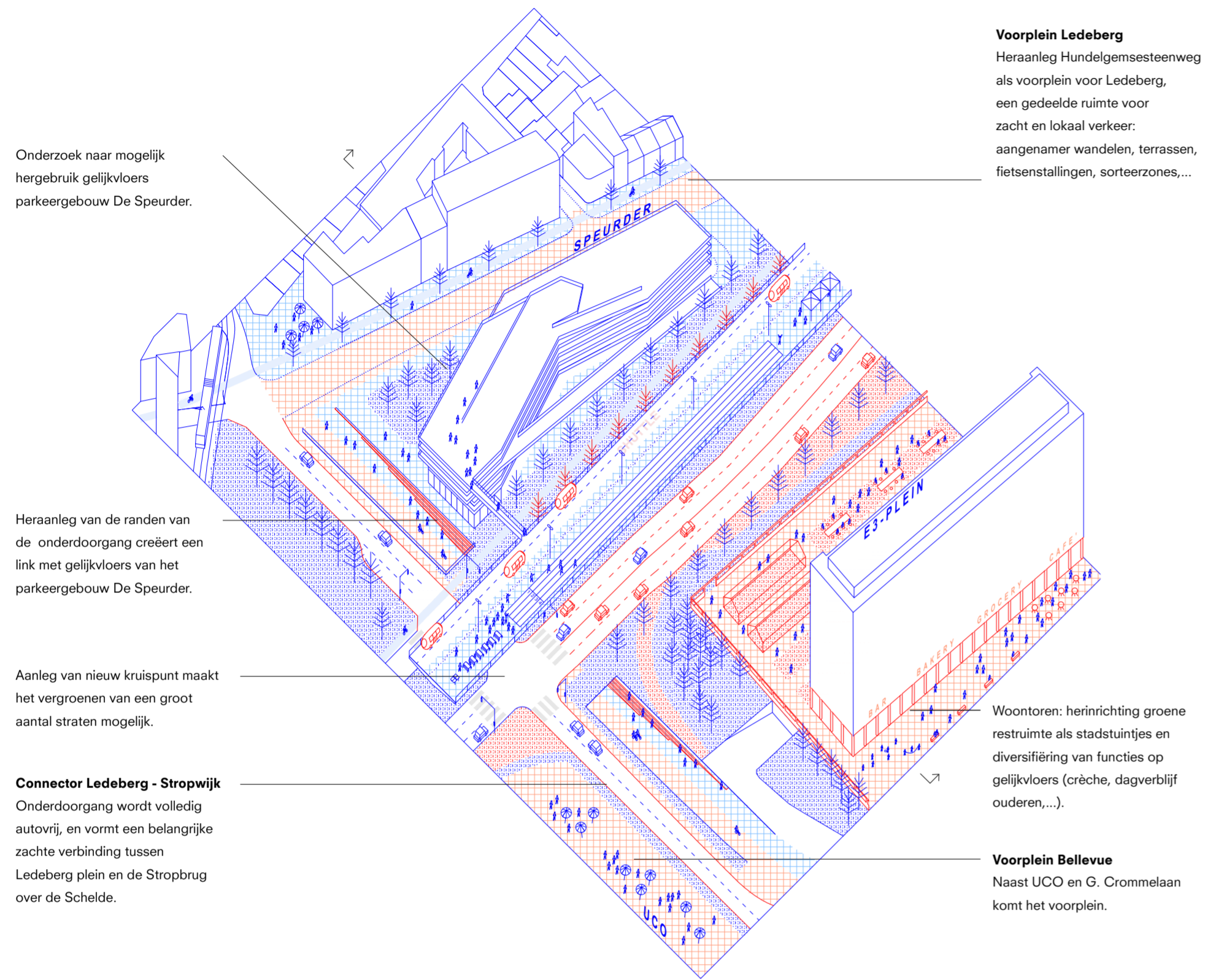


middellange termijn



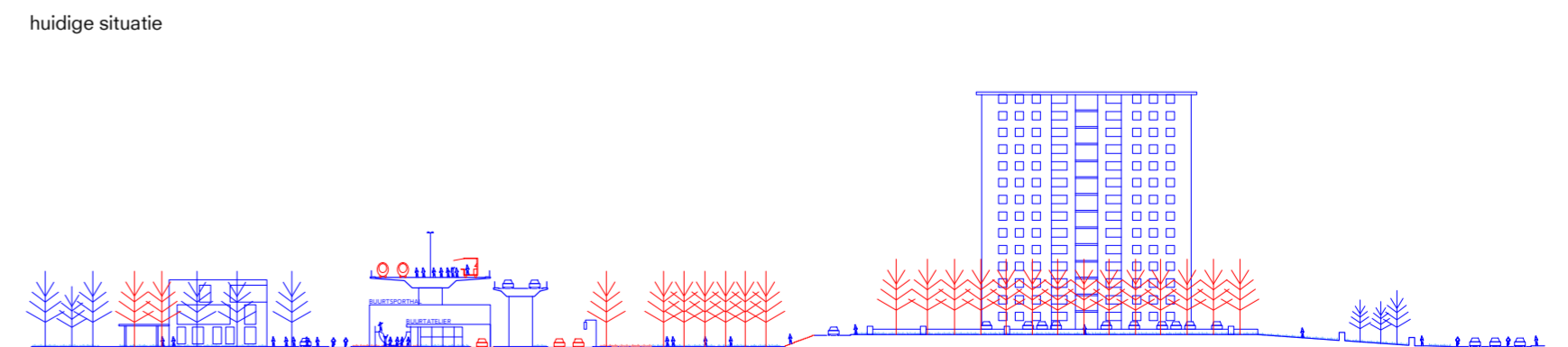
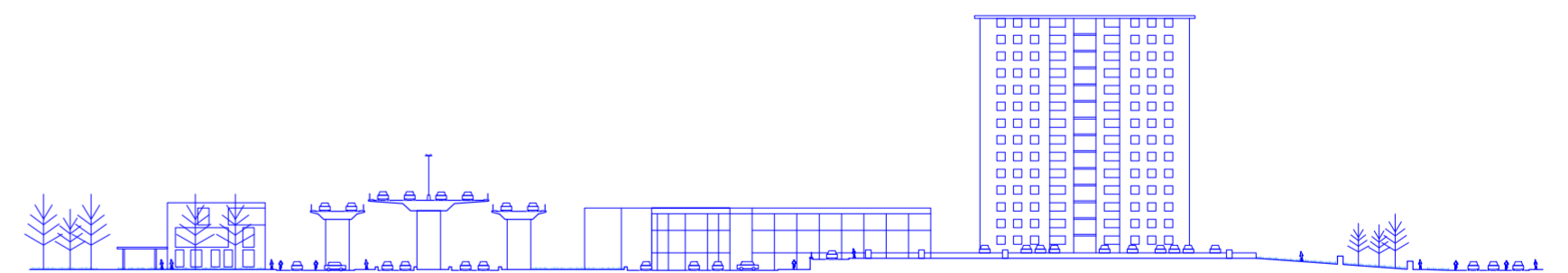
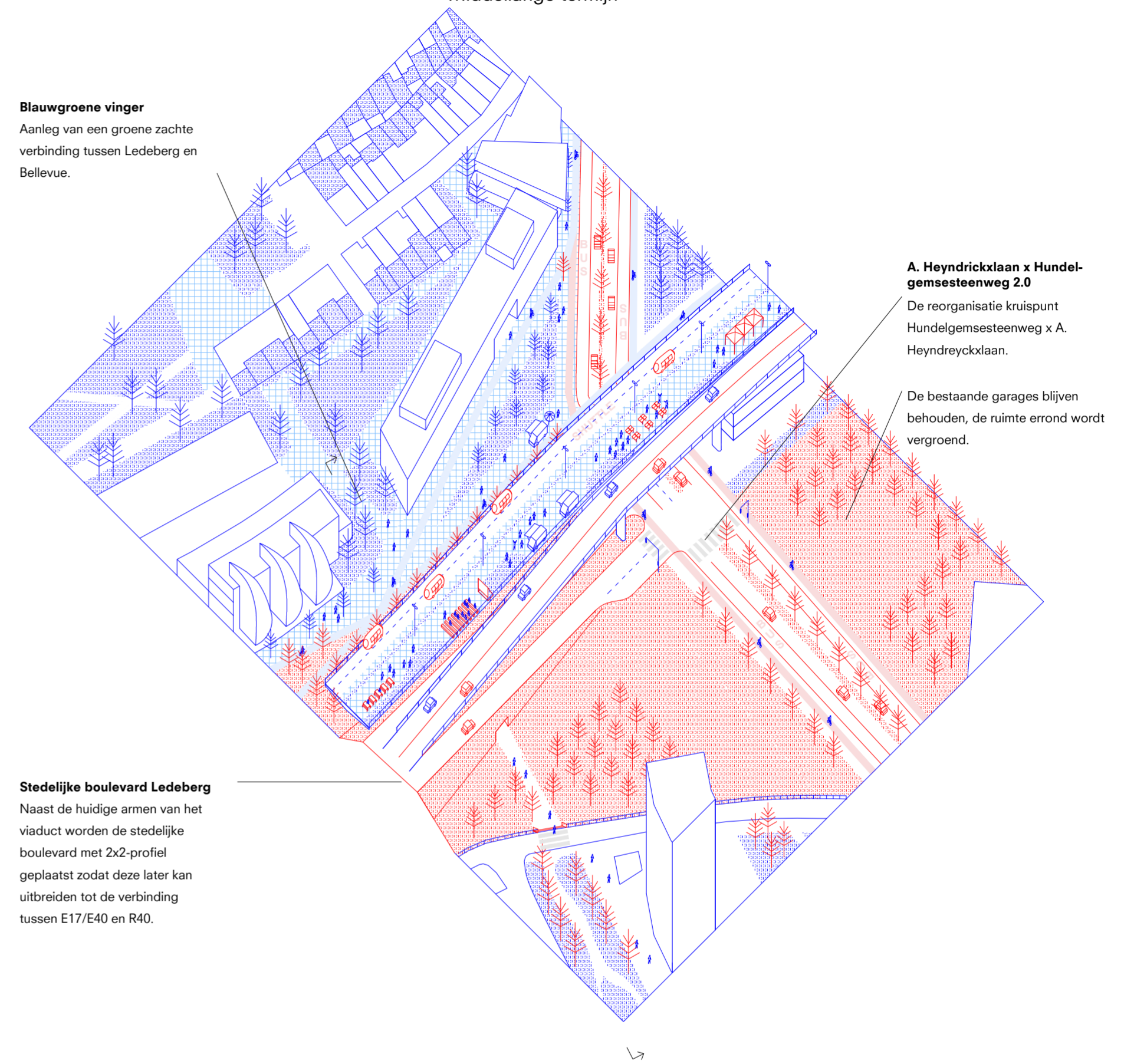
3. Ledeberg onderdoorgang

Middellange termijn

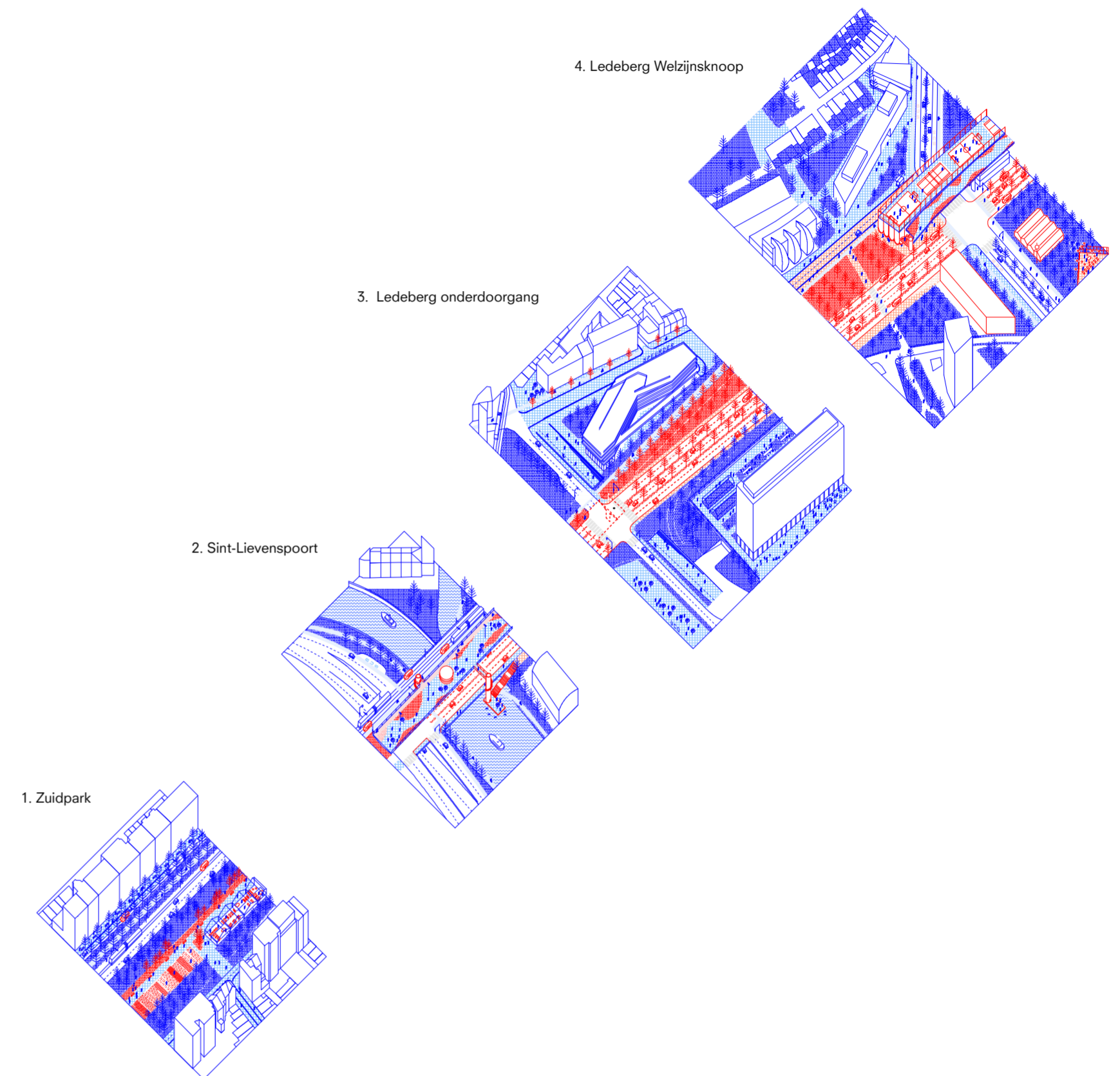


4. Ledeberg Welzijnsknoop

Middellange termijn



LANGE TERMIJN



Doelstellingen

1. Het autovrij maken van het volledige viaduct wordt gekoppeld aan de aanleg van een nieuwe compacte infrastructuur.
2. Lokale verdichting in de leegtes van het raamwerk: voorzieningen, werkplekken en nieuwe woonvormen.
3. Autovrije wijken. Wagens worden systematisch uit bestaande wijken en nieuwe projecten geweerd. De introductie van alternatieve vormen van voor- en natransport (elektrische fiets, shuttle, mobject...) laten toe om ook de wagens van bewoners buiten de stad te houden. Hierdoor neemt de kwaliteit van het publiek domein drastisch toe.

Mobiliteit

De huidige oprit wordt afgebroken en het autoverkeer tussen E17/E40 en R40 wordt op het maaiveld georganiseerd, in de vorm van een stedelijke boulevard met een snelheidsbeperking van 50km/u.

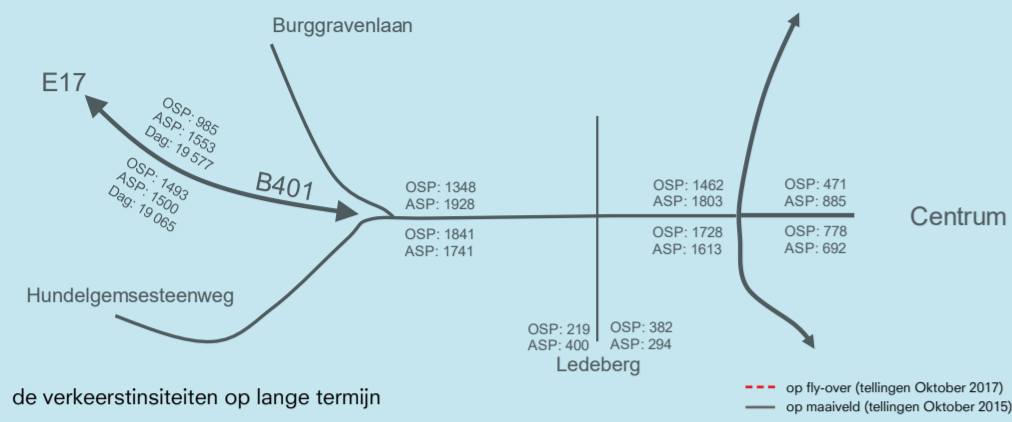
Fiets: De fietslink Ledeberg biedt een rechtstreekse en gescheiden fietsverbinding van de Schelde tot aan het Woodrow Wilsonplein. De blauwgroene vingers tussen Ledeberg en Bellevue werken ook als zachte verbindingen.

Openbaar vervoer: Na het experiment met de shuttle wordt gekeken welke vorm van openbaar of collectief vervoer het best beantwoordt aan de vervoersvraag van Gentse Zuidrand. De benodigde infrastructuur wordt verwerkt in de stedelijke boulevard en in de nieuwe compacte infrastructuur.

Wagens: Het verkeer op de nieuwe compacte infrastructuur wordt georganiseerd op een 2x1-profiel. In Ledeberg krijgt de nieuwe stedelijke boulevard een 2x2 profiel, waarbij onderzocht wordt of deze verbinding niet (half)ondergronds kan gebeuren.

Verkeersintensiteiten

Intensiteiten op de B401, ter hoogte van Ledeberg, nemen verder af van 1.738 vtg/u in ochtendspits (of 22.199 vtg/d) tot 1.493 vtg/u in ochtendspits (of 19.065 vtg/d). Dat is een verdere daling van zo'n 14%. Nieuwe stedelijke boulevard krijgt 2x2 profiel dat ook het lokaal verkeer verzameld. Aan Sint-Lievenspoort moeten ongeveer 1.728 vtg/u vanuit stedelijke boulevard afgewikkeld worden.



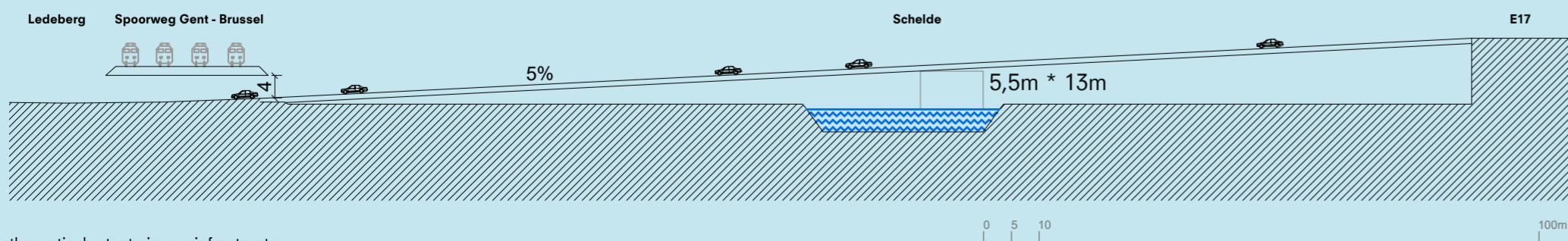
de verkeersintensiteiten op lange termijn



OV-netwerk en shuttle



huidige situatie Meierij - voorstel activiteitenstrip met aanduiding nieuwe infrastructuur stedelijke boulevard t.h.v. de activiteitenstrook in de Meierij.



theoretische test nieuwe infrastructuur

Stadsregionale schaal

Het OV-net in de Gentse zuidrand wordt verder uitgebouwd. In het mobiliteitsplan is het verlengen van **tram 4** opgenomen. Richting Eiland Zwijnaarde, over de Ottegembrug en richting Merelbeke/Melle via het Moscou-viaduct.

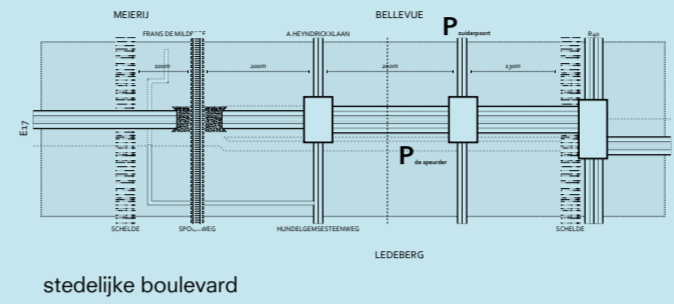
De shuttle wordt verder uitgebouwd en biedt nu een snelle verbinding tussen het Woodrow Wilsonplein, Ledeberg, de UZ-campus, het Arteveldestadion, Domo, de Technologicampus en Eiland Zwijnaarde. De studie bestudeerde drie mogelijke routes richting de Gentse zuidrand (in de corridor van de B401). Er wordt gewerkt langs twee lijnen: het hergebruiken van de bestaande infrastructuur, al dan niet gemengd met het wagenverkeer, of de aanleg van nieuwe infrastructuur in bermen of restruimtes. Verder onderzoek moet uitsluitend geven over het te ontwikkelen shuttletracé. Verder onderzoek moet de technische haalbaarheid verder verfijnen. Ook lopende studies rond de ontsluiting van de Zuidrand hebben een invloed op het verder uitbouwen van het tracé. In laatste instantie wordt het experiment met de shuttle geëvalueerd en worden een definitieve modi, organisatievorm en tracé vastgelegd.

Ledeberg

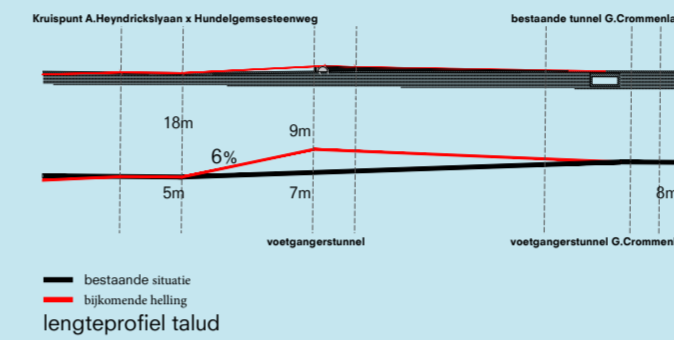
Nieuwe infrastructuur

Ter hoogte van Ledeberg wordt een 2X2 profiel voor wagens voorzien. De boulevard clustert namelijk zowel het verkeer tussen stad en E17/E4/R4 als het lokale en doorgaand verkeer. In dit profiel wordt ook een vrije baan voor openbaar of collectief vervoer voorzien.

Een nieuwe infrastructuur verbindt de knoop E17/E40/R4 met de stedelijke boulevard naar de R40. Uit een eerste nazicht blijkt het mogelijk om een nieuwe brug over de Schelde en een tunnel onder het bestaand spoorwegtalud aan te leggen. Deze infrastructuur is veel slanker dan het huidige viaduct: een 2x1 baanvak voor wagens en een vrije baan voor openbaar of collectief vervoer.

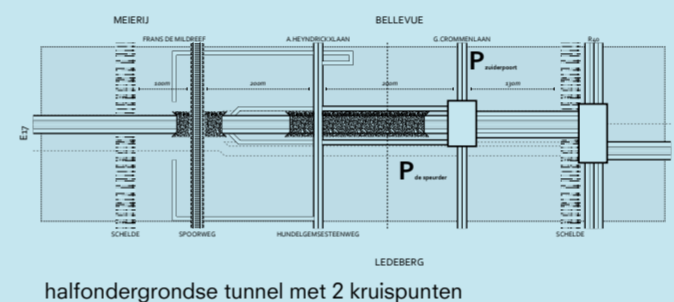


stedelijke boulevard

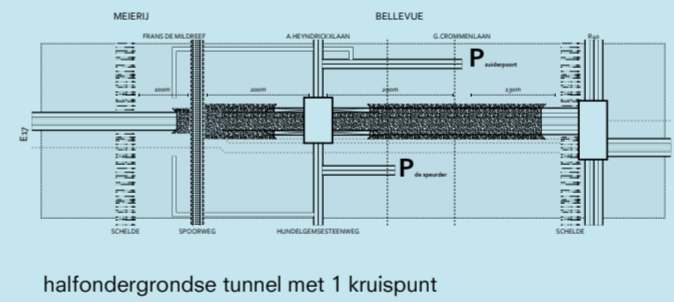


voetgangerstunnel

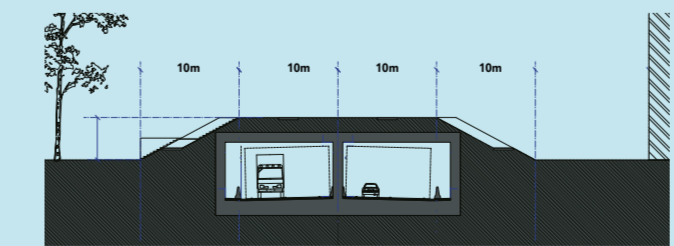
voetgangerstunnel G.Crommenlaan



halfondergrondse tunnel met 2 kruispunten



halfondergrondse tunnel met 1 kruispunt



snede en impressie halfondergrondse tunnel referentieproject Stedelijk Plateau Turnhout, Office Kersten Geers David van Severen - Tractebel

De stedelijke boulevard

De stedelijke boulevard wordt aangelegd vanaf de buurtsporthal tot aan de Sint-Lievenspoort. De boulevard heeft een 2X2-profiel en heeft twee kruispunten (A.Heyndrickxlaan x Hundelgemsesteenweg en t.h.v. G.Crommenlaantunnel). Via deze lichtengeregelde kruispunten worden voetgangers- en fietsoverstekten beveiligd. Groene middenbermen zorgen voor opstelruimte aan de kruispunten. De verkeerslichten, in combinatie met een snelheidsregime van 50 km/u, werken als een duidelijke filter. Voor de automobilist is het duidelijk dat hij vanaf de Meierij het Gentse stadscentrum binnenrijdt. Qua lengteprofiel kan deze stedelijke boulevard verder werken op de aanpassingswerken die op de middellange termijn werden voorgesteld. Op die manier worden kosten uitgespaard en kan tegelijkertijd ook de gecreëerde ongelijkgrondse onderdoorgang voor fietsers en voetgangers blijven bestaan.

In een variant kan het kruispunt aan de G.Crommenlaantunnel uitgewerkt worden als een T-kruispunt. Dit maakt dit kruispunt minder complex. Het front van Ledeberg kan ter hoogte van de koppeling met het plein van Ledeberg maximaal autovrij gemaakt worden. Het parkeergebouw De Speuder wordt dan ontsloten via de Hundelgemsesteenweg. Maar er wordt dan vanuit gegaan dat deze hoofdzakelijk voor buurtparkeren bestemd is.

(Half)ondergrondse tunnel

De stedelijke boulevard kan ter hoogte van Ledeberg ook (deels) in een tunnel worden uitgevoerd, als een verderzetting van de voorgestelde tunnel onder de spoorweg. Hierdoor loop het landschap door tussen Ledeberg en Bellevue. Zachte verbindingen zijn conflictloos.

Afweging tunnelvarianten

Tijdens het participatie- en cocreatietraject werd een tunnel tussen de E17/E40 en de Zuidparking geopperd.

Een tunnel op korte of middellange termijn moet voorzien zijn op aanzienlijke wagenintensiteiten, met een groter aantal rijvakken tot gevolg. Enerzijds brengt dit extra kosten mee, anderzijds ontstaat op lange termijn een over-gedimensioneerde infrastructuur. Het B401-traject blijft bovendien een sterke concurrent voor alternatieve, duurzamere vervoersmiddelen en ondergraaft zo de modal shift die inzet op een leefbaardere stad.

Een tunnel is een grondstoffen en middelen verslindende ingreep, maar over het hele tracé bevinden zich enkele knopen die de complexiteit, en daardoor de prijs en ruimtelijke impact van één lange tunnel, opdrijven. De Sint-Lievenspoort blijft ook in de toekomst een belangrijk uitwisselingspunt tussen lokaal en bovenlokaal verkeer. Deze uitwisseling ondergronds organiseren is niet mogelijk binnen de ruimte die voorhanden is (Schelde en de R40-tunnel). Het ondergronds kruisen van de Schelde compliceert niet alleen de uitvoering, maar beïnvloedt ook de diepteligging van de tunnel. De ruimtelijke impact van de extra lange aansluitingen (op het lokaal net van Ledeberg en de R40) bedreigt de leefbaarheidsambities voor Ledeberg (bijkomend groen, verbinding tussen wijken, reductie impact wagens...). Ter hoogte van

Tunnels vragen een zware investering. Door deze investering achteraan in het transitietraject te plaatsen, is de omvang (aantal rijvakken...) van de infrastructuur minimaal en kan de investeringskost beperkt worden.

Tunnels zijn een zeer technische aangelegenheid. Hellingsgraden, minimale hoogtes, aanloophellingen en tunnelmonden... Om de impact hiervan te beperken, wordt voorgesteld om met een half-ondergrondse tunnel te werken. De uitgraving die hiervoor gedaan moet worden is beperkter. Bovendien kan uitgegraven grond gerecupereerd worden voor de afwerking. Aanloophellingen worden korter, waardoor het overdekt tunnelgedeelte gemaximaliseerd kan worden (maximale ruimtelijke winst).

In een eerste variant wordt een half kruispunt voorzien aan de Hundelgemsesteenweg x A.Heyndrickxlaan. Het is mogelijk om vanaf de Hundelgemsesteenweg op de stedelijke boulevard richting E17 en vanaf de E17 richting de Hundelgemsesteenweg te rijden. Andere opties zijn niet mogelijk. Aan de G. Crommenlaantunnel wordt een volwaardig kruispunt voorzien. Twee ventwegen op of naast het talud brengen het lokaal en doorgaand verkeer naar het nieuwe kruispunt aan de G.Crommenlaantunnel.

In een tweede variant wordt enkel een volwaardig kruispunt voorzien aan de Hundelgemsesteenweg x A.Heyndrickxlaan. De overkapping wordt hierdoor langer. Ook het lokaal en doorgaand verkeer gaat hier (half)ondergronds. Hiervoor moeten 4 aanloophellingen voorzien worden, die het doorlopende maaiveld beperken. Over de G.Crommenlaan en het front van Ledeberg rijden nu nog steeds wagens: het bestemmingverkeer voor de buurtparking en de Zuiderpoort(parking).

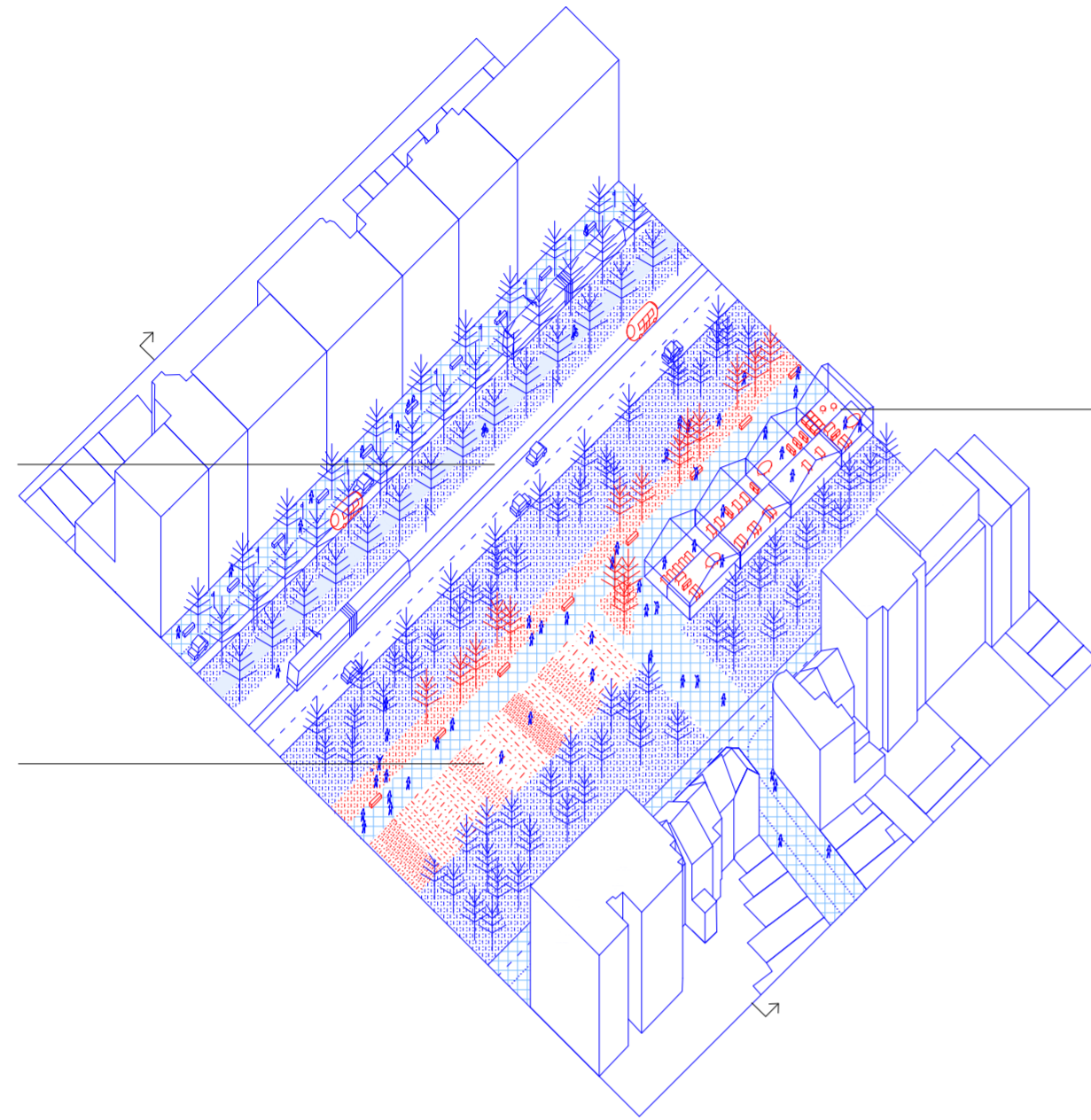
de Meierij en de aansluiting me de E17 ontstaat een zeer complexe aansluiting.

Een tunnel tussen de Sint-Lievenspoort en het W. Wilsonplein werd niet weerhouden. Een tunnel bevestigt de aanzuigende rol die de B401 heeft op wagens van en naar de stad en ondergraaft zo de transitie naar een modal split die de leefbaarheidsambities voor de binnenstad ondersteunt. Bovendien staat de kostprijs en de ruimtelijke impact (op het Zuidpark) niet in verhouding tot de (huidige) verkeersintensiteiten. Deze ingreep gaat ook in tegen het huidige bestuursakkoord, zoals geciteerd in de projectdefinitie en richtinggevend voor het RVO: "Verder ontwikkelen we de nodige beleidsinstrumenten om het aantal parkeerplaatsen en garages in de binnenstad niet langer te laten toenemen. De bestaande parkeerinfrastructuur komt in de eerste plaats ten goede van de bewoners uit de onmiddellijke omgeving."

Een tunnel heeft een levensduur. Het kan niet de bedoeling zijn om toekomstige generaties op te zadelen met (onderhouds- en verbouwings)kosten voor een infrastructuur die de leefbaarheid van de stad niet ondersteunt en die over-gedimensioneerd of overbodig is.

Bovenstaande argumenten zorgen ervoor dat een tunnel over het volledige tracé of een tunnel tussen de Sint-Lievenspoort en het W. Wilsonplein niet werden weerhouden.

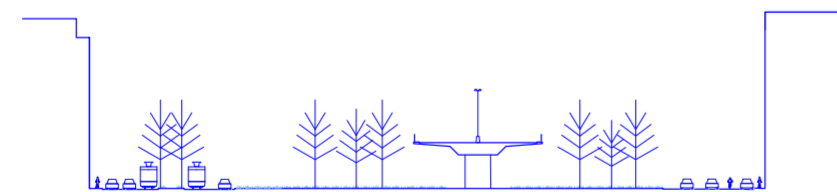
1. Zuidpark
Lange termijn



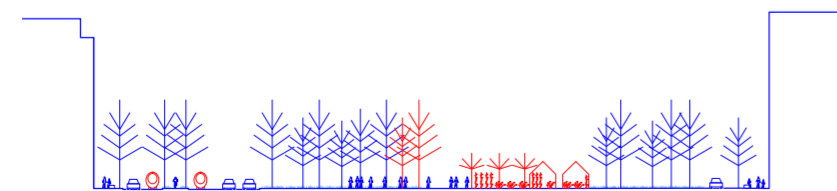
Shuttle
De integratie van een shuttle op de Parklaan.

Zuidzuidpark
De afbraak van het viaduct en de implementatie van een park van de 21ste eeuw: een eetbaar bos, moestuinen, paviljoenen,...

Zuidzuidpark
De Okapi-parking maakt nu integraal deel uit van het Zuidzuidpark. Geprogrammeerde plateaus in een ecologisch kader integreren delen van de tijdelijke constructies.

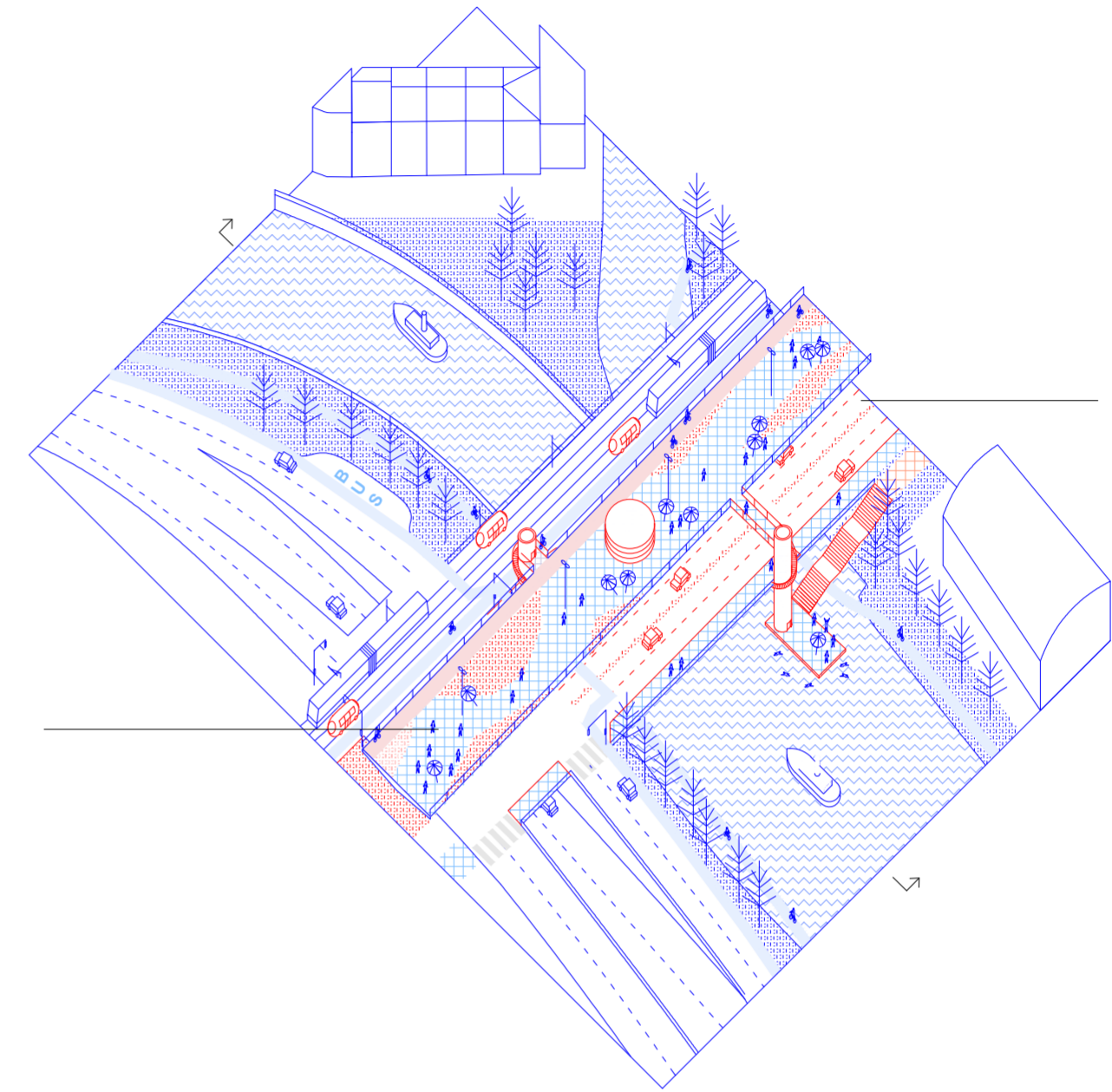


huidige situatie



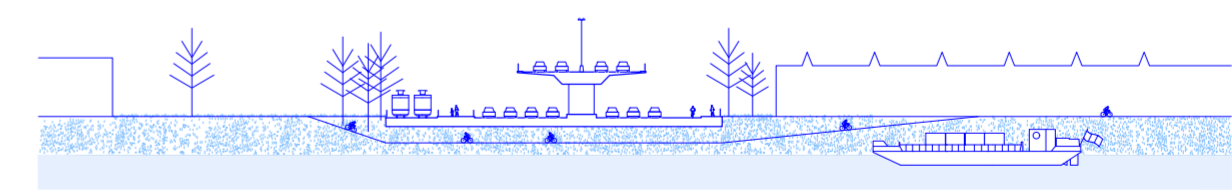
lange termijn

2. Sint-Lievenspoort
Lange termijn

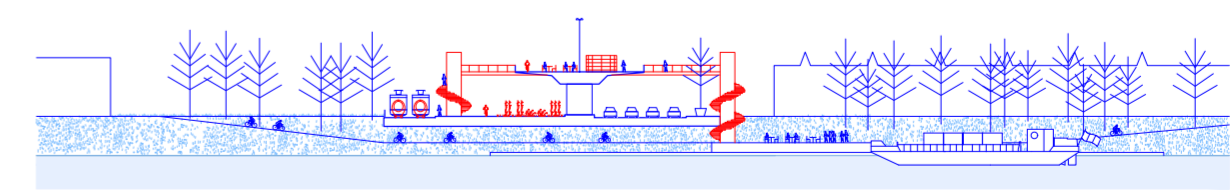


De volledige breedte van viaduct ingericht als een publieke promenade. Er worden permanente trappen en liften gebouwd.

Stedelijke boulevard Ledeborg
De aanleg van de stedelijke boulevard (2x2 auto +2x1 shuttle) vereist de reorganisatie van de aansluiting met de Sint-Lievenspoort.



huidige situatie

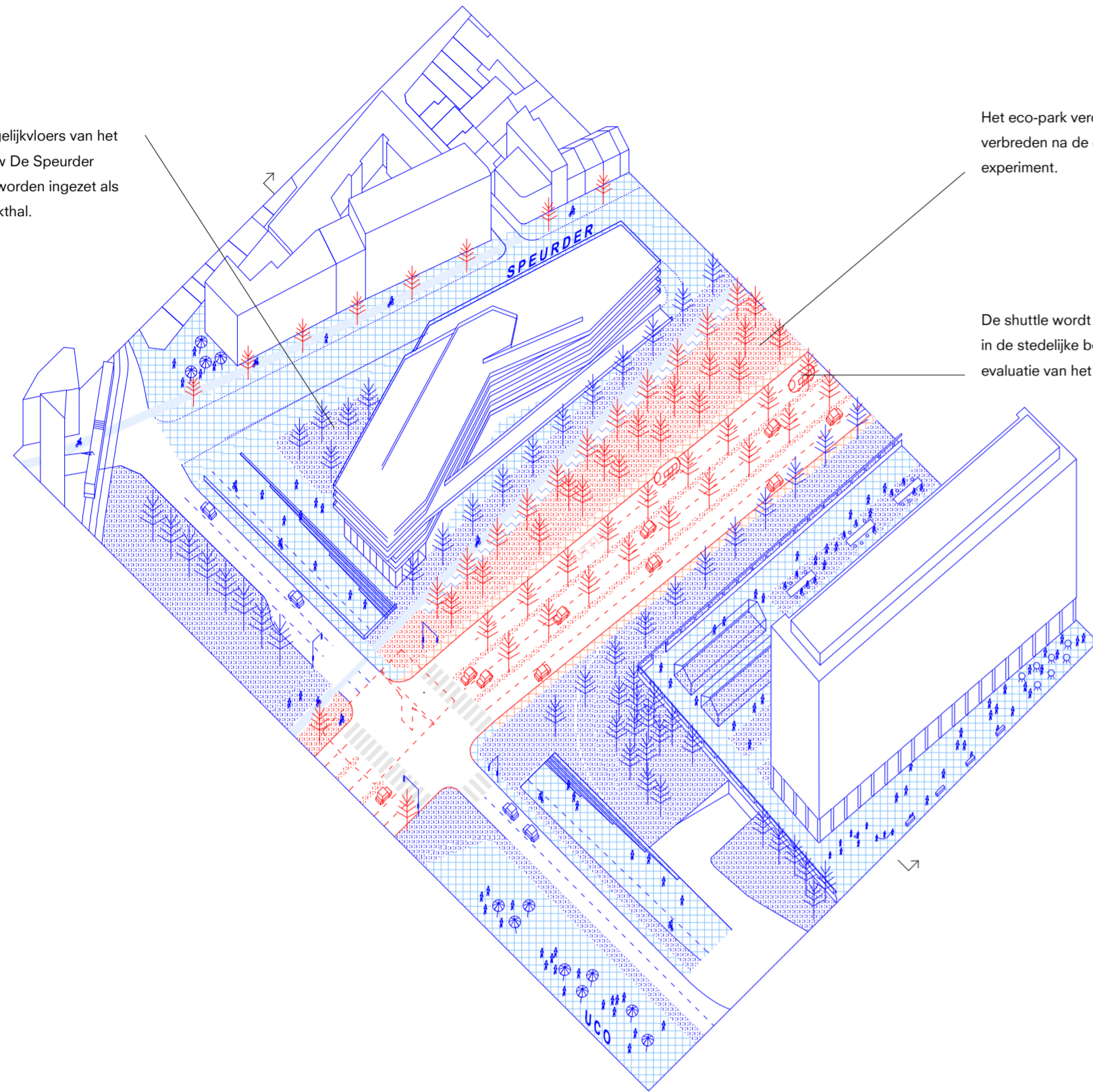


lange termijn

3. Ledeberg onderdoorgang

Lange termijn

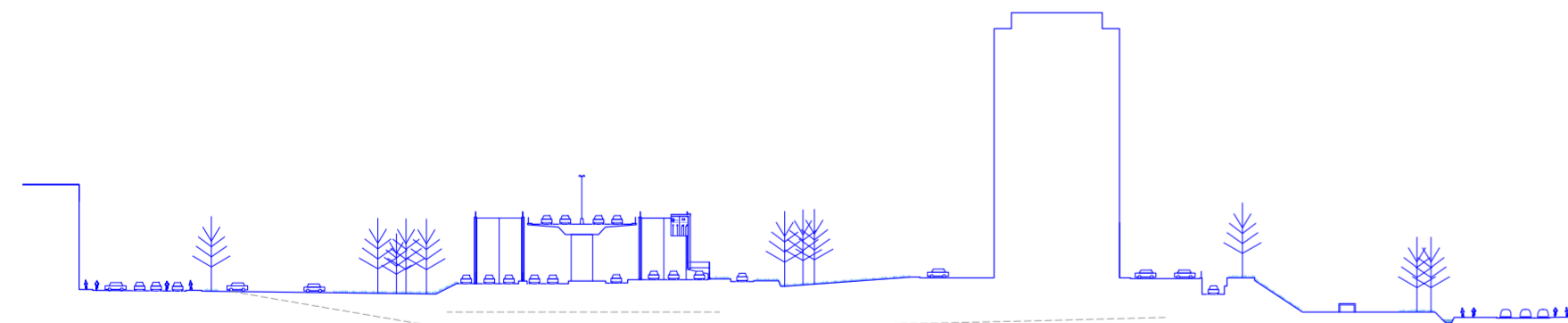
Het volledige gelijkvloers van het parkeergebouw De Speurder kan mogelijk worden ingezet als overdekte markthal.



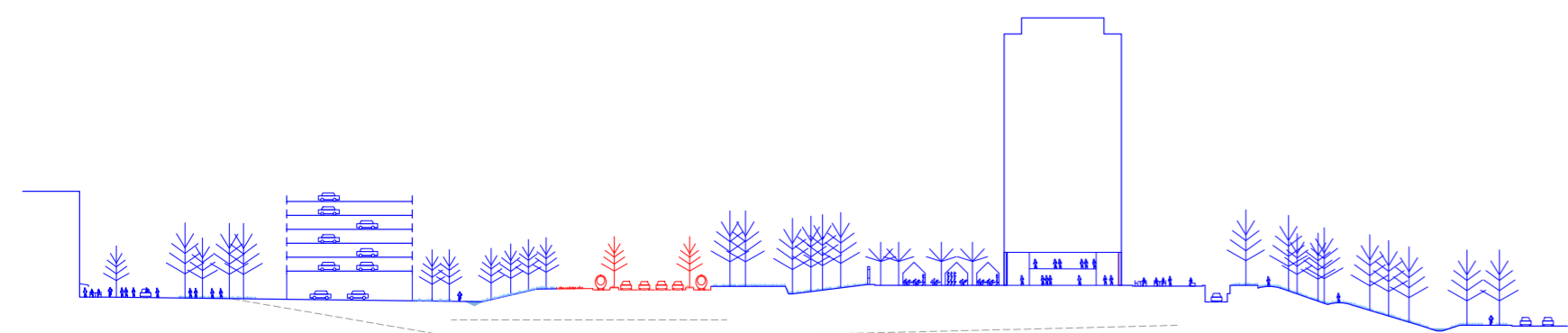
Het eco-park verder maximaal verbreden na de evaluatie van het experiment.

De shuttle wordt geïntegreerd in de stedelijke boulevard na de evaluatie van het experiment.

huidige situatie



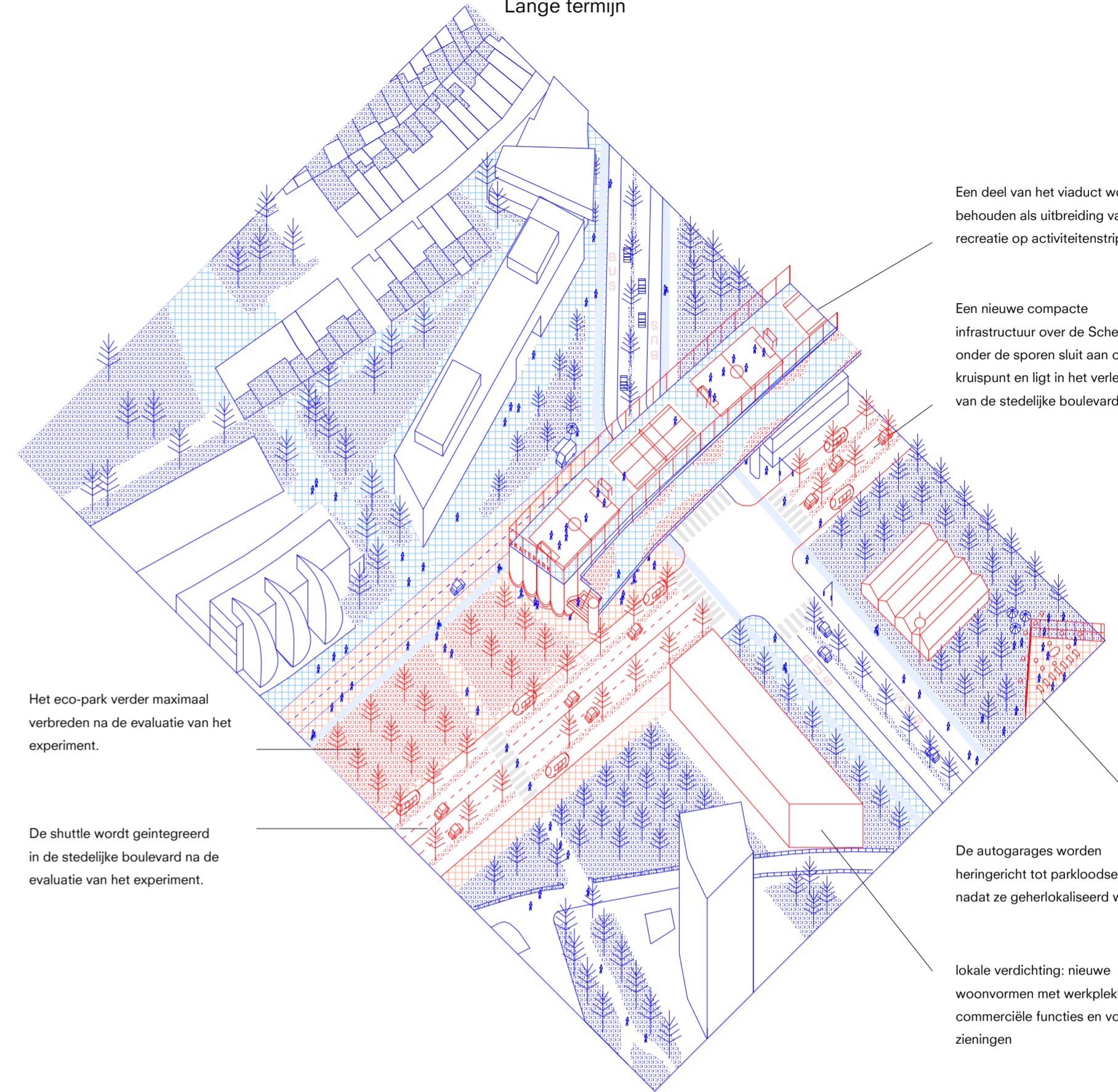
lange termijn



4. Ledeberg Welzijnsknoop

Lange termijn

Een deel van het viaduct wordt behouden als uitbreiding van recreatie op activiteitenstrip.



Een nieuwe compacte infrastructuur over de Schelde en onder de sporen sluit aan op het kruispunt en ligt in het verlengde van de stedelijke boulevard.

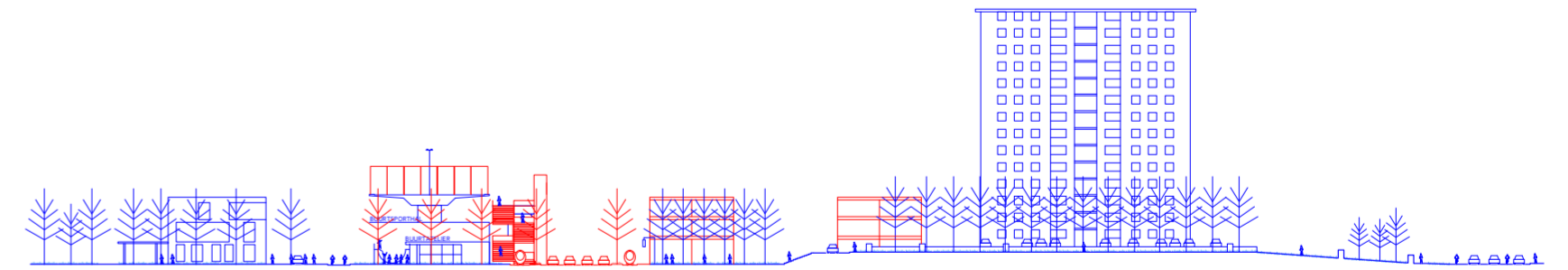
Het eco-park verder maximaal verbreden na de evaluatie van het experiment.

De shuttle wordt geïntegreerd in de stedelijke boulevard na de evaluatie van het experiment.

De autogarages worden heringericht tot parkloosens nadat ze geherlokaiseerd werden.

lokale verdichting: nieuwe woonvormen met werkplekken, commerciële functies en voorzieningen

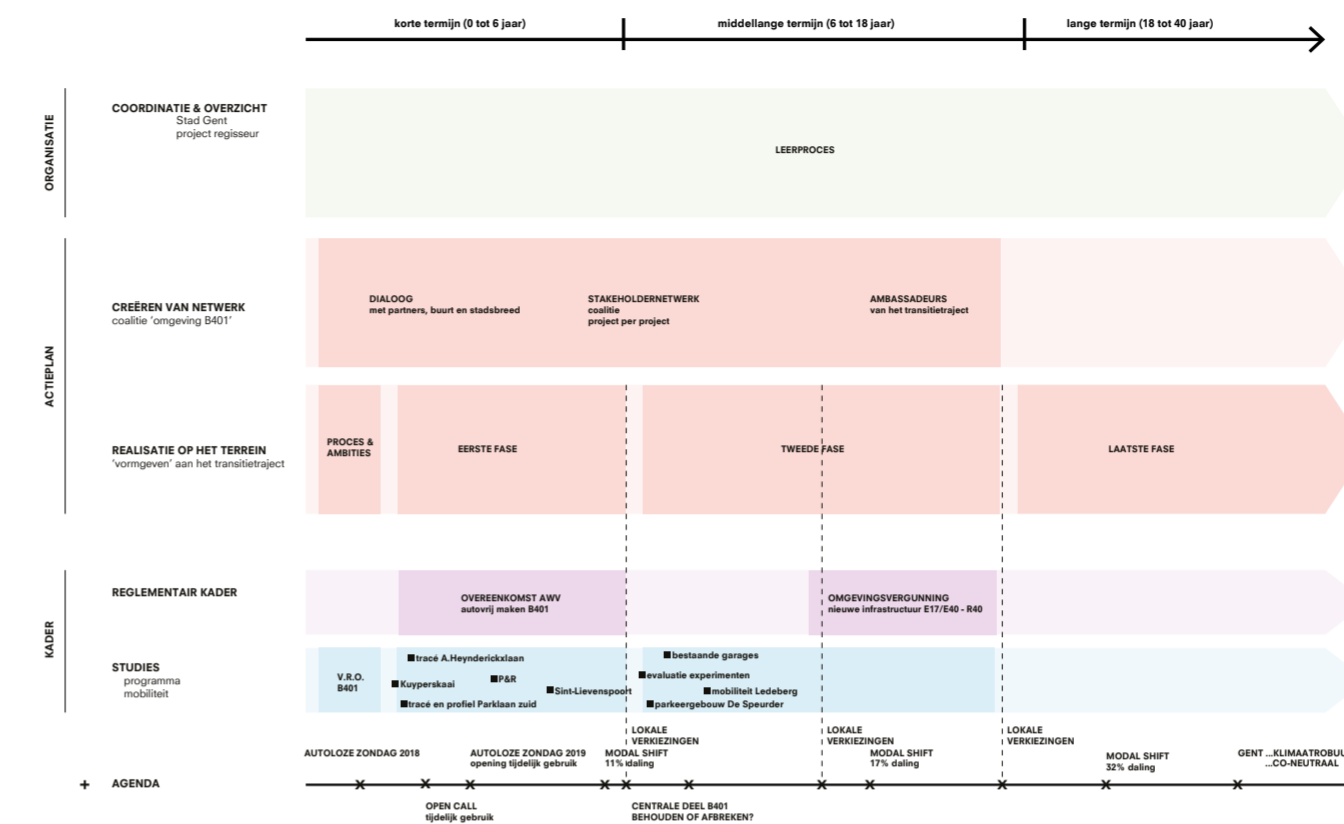
lange termijn





Het viaduct wordt ingericht als een publieke promenade, er worden permanente trappen en liften gebouwd en verschillende niveaus worden met elkaar verbonden. Een eiland aan de Schelde creëert een ruimte voor ontspannen en ontmoeten aan de Schelde.

ACTIEPLAN



“Het transitiedenken gaat niet uit van een allesomvattend project maar wel van een, over een langere periode gespreide, graduele aanpak van onderscheiden, maar intrinsiek coherente, maatregelen genomen ter realisatie van een vastgelegde beleidsdoelstelling (klimaatstad Gent, Mobiliteitsplan Gent...)”

Een coördinator, specifiek voor de B401-transitie, scant naar opportuniteiten met verschillende andere lopende projecten binnen de stad, behoudt het overzicht, volgt (de evoluties in) de beleidsdoelstellingen op, bewaart de coherentie binnen de verschillende maatregelen en managet de verschillende stakeholders.

Een passend reglementair kader structureert de verschillende maatregelen. RUP's, samenwerkingsovereenkomsten, omgevingsvergunningen zijn tools die de realisatie van het transitietraject ondersteunen.

Dit V.R.O. is een eerste stap in een veelheid aan studies die het transitietraject onderbouwen en verfijnen. Het V.R.O. suggereert reeds een aantal vervolgonderzoeken op korte en middellange termijn. Deze lijst is niet limitatief en krijgt ook vorm door genomen beleidsbeslissingen.

Vervolgonderzoek

Onderzoeken op korte termijn:

- Het nieuwe tracé van de A.Heyndrickxlaan, rekening houdend met de toekomst van de bestaande garages en de mogelijke ruimtelijke winsten (groenverbindingen).
- Het nieuwe tracé, profiel en organisatie van de stromen van de Parklaan zuid. De verschillende opties (centraal, excentrisch gebundeld of excentrisch gespreid) worden getest, rekening houdend met de circulatie in de binnenstad en de aansluiting op de Sint-Lievenspoort. Een duidelijke fasering wordt uitgewerkt.

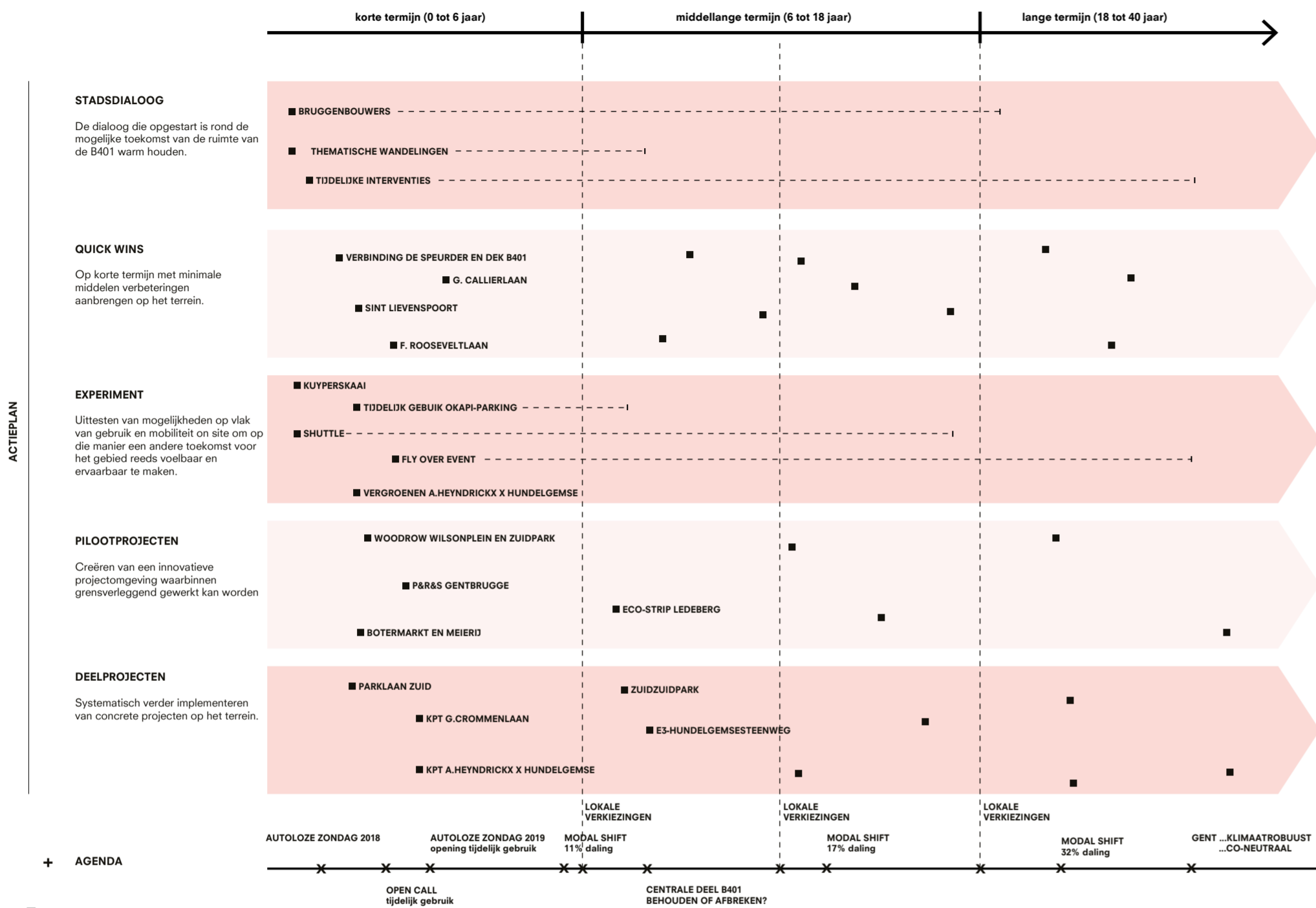
- De reductie van de Kuyperskaai. De effecten op de circulatie in de binnenstad worden onderzocht, eventueel door een tijdelijke proefopstelling in situ.
- Een visie voor de Sint-Lievenspoort. Het transitietraject uit het V.R.O. vormt hier het vertrekpunt voor een verkeerskundige en ruimtelijke studie die, voor verschillende fases in de transitie, onderzoekt hoe de verschillende stromen (voetgangers, fietsers, OV, wagens) worden georganiseerd en hoe de verschillende assen worden aangesloten (platform op de B401, fietsbrug...).
- Een ontwikkelingsstrategie voor P&R-gebouwen. Hierbij wordt het locatie-onderzoek uit deze studie verder verfijnt, een stadsbrede strategie voor de ontsluiting uitgewerkt en een fasering voor de ontwikkeling van specifieke P&R-gebouwen onderzocht.

Onderzoeken op middellange termijn:

- Mogelijkheden tot alternatief gebruik van het gelijkvloers van het parkeergebouw De Speurder. Op korte termijn kan de plint langs het voorplein Ledeberg ingezet worden als overdekte galerij. Om het hele gelijkvloers alternatief in te richten spelen een aantal praktische parameters (beperkte vrije hoogte, circulatie parkeergebouw, toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers).
- Een herlocalisatie- en haalbaarheidsonderzoek voor de bestaande garages langs de A.Heyndrickxlaan. Het langzaam uitfaseren van deze garages geeft kansen voor het ontwikkelen van een groene verbinding tussen Ledeberg en de Schelde langs de spoorwegberm. Het

al dan niet hergebruik van de bestaande structuren als bijvoorbeeld parkloosden wordt onderzocht.

- De evaluatie van de experimenten. De shuttle wordt in de verschillende fases geëvalueerd: optimale modi, gebruikersvraag, gewenste effect op de modal-split... Het tijdelijk gebruik op en onder het viaduct wordt afgewogen: draagvlak, technische haalbaarheid, wenselijkheid...
- Technische haalbaarheid en fasering mobiliteit Ledeberg. De verschillende mogelijke transitiestappen worden verder onderzocht op hun technische en verkeerskundige haalbaarheid. De voorstellen uit het V.R.O. dienen als startpunt. In het bijzonder worden de mogelijkheden voor het nieuwe kruispunt aan de G.Crommenlaantunnel onderzocht. Ligging, profiel en fasering worden bekeken.



5 sporen

Stadsdialoog



Doelstelling:

De dialoog, die opgestart is rond de mogelijke toekomst van de ruimte van de B401, bestendigen om zo verder te streven naar mede-eigenaarschap bij Gentenaars en Gentgebruikers over de toekomstige bestemming van de B401. Door een gesprek met een veelheid aan stakeholders te voeren, kan de mogelijke toekomst verder worden verrijkt, waar nodig bijgesteld en kan het draagvlak ervoor steeds meer en meer verbreden.

Aanpak/methodologie

Het toekomstverhaal vertellen en bediscussiëren (waarom doen we dit, waartoe moet dit leiden) aan de hand van het ruimtelijk verkennend onderzoek:



de missietekst, het gelopen participatietraject, het publiek raamwerk, de experimenteeruimte en het mogelijke transitietraject. De stad zet verder in op een breed participatief en cocreatief traject om zo de juiste kennis op de juiste plekken te ontsluiten. Vanuit de stadsdialoog worden concrete acties/experimenten gestimuleerd.

Initiatief en partners:

Het initiatief ligt bij de Stad Gent. Er worden samenwerkingsverbanden gesloten met andere publieke partners (AWW, De Lijn ...) om voldoende draagvlak te verwerven voor het toekomstverhaal. Private partners en burgerinitiatieven spelen een belangrijke rol in deze stadsdialoog. Dialoog kan leiden tot experiment en vice versa. De lijst van de te betrekken actoren is niet limitatief en



bepert zich niet tot specifieke sectoren, maar hangt af van de specifieke context en opportuniteiten.

Acties op korte termijn:

De stadsdialoog, die opgestart werd aan de hand van de Bruggenbouwerscampagne, kent continuïteit. Hiervoor blijft de Stad in gesprek met het brede en diverse scala aan betrokkenen en stakeholders.

Tijdelijke interventies, zoals de affiches aan de pilaren van het viaduct, houden het transitietraject in the picture.

Nieuwe verkenningswandelingen en/of andere lokale activiteiten focussen nu op specifieke aspecten van de gezamenlijke realisatie van het transitietraject.



Quick wins

Doelstelling:

Op korte termijn met minimale middelen verbeteringen aanbrengen op het terrein. Om op die manier knelpunten snel op te lossen en de transformatie op het terrein reeds punctueel voelbaar te maken.

Aanpak/methodologie

Quick wins in het projectgebied in functie van doelstellingen (door stad, andere overheden of private partners): plaatselijk vergroenen, wegwerken lokale missing links voor voetgangers en fietsers, vergroenen appartementsomgeving, ... Het scannen naar opportuniteiten voor quick wins is een constant proces.

Initiatief en partners:

De publieke overheid is initiatiefnemer. Project per project zullen samenwerkingsverbanden met andere publieke of private partijen worden opgezet.

Acties op korte termijn:

De mogelijkheid om vierkant groen (cfr. verkeerslicht waarbij een vierkant van pijlen aangeeft wanneer alle fietsers uit alle richtingen gelijktijdig mogen oversteken) op het kruispunt met de Lammerstraat wordt geëvalueerd. De F. Rooseveltlaan tot aan de uitrit van de Zuidparking kan ook naar één rijstrook gebracht worden. Zo kan ongeveer 710m² verharding opgebroken en vergroend worden.

Tussen de uitrit van de Zuidparking en de J. De Bruyckerdreef wordt de infrastructuur op maat gebracht. Hierdoor kan, over een lengte van ongeveer 250m, zo'n 750m² verharding worden opgebroken en vergroend.



Reductie van het aantal baanvakken op de G. Callierlaan tussen het Acht-Mei-plein en de R40. Hierdoor ontstaat ruimte om de voetpaden te verbreden en te combineren met nieuwe bomenrijen of plantvakken. De Okapistraat onder het viaduct wordt ook op maat gebracht. In de plaats komt een kwalitatieve voetgangers en fietsersoversteek die de Dierentuinwijk verbindt met de Zuidparklaan.

Verbeteren van de oversteek van de R40 voor voetgangers en fietsers. Een onderdoorgang langs de Schelde is reeds gepland. Hierdoor kan de gevaarlijk voetgangers- en fietsersoversteek over de W. van Guliklaan gesupprimeerd worden. De oversteken over de Dierentuin- en Zuidparklaan worden dubbellichting ingericht, zodat voetgangers en fietsers naar de oostzijde van de Sint-Lievenspoort worden geleid.

Weghalen van de Bellevueverbinding aan het E3-plein en deze ruimte vergroenen. Hierdoor ontstaat een potentiële groenzone van zo'n 0.72 ha (+/- 1 voetbalveld). Door dit te combineren met zachte verbindingen, wordt een eerste stap gezet in het verbinden van Ledeberg en Bellevue.

Experiment

Doelstelling:

Uittesten van mogelijkheden op vlak van gebruik (mobiliteit, economische of gemeenschapsfuncties, ...) om een andere toekomst voor het gebied reeds voelbaar en ervaarbaar te maken. Daarnaast laat dit toe om kennis te verwerven die de verdere transitiestappen kunnen voeden.

Aanpak/methodologie:

Ruimte teruggeven aan de burger voor experiment op het terrein (in functie van één van de doelstellingen) – tijdelijke invulling op



en onder het viaduct en in restruimten in het gebied. Burgers ervaren en beleven een mogelijke toekomst. Kan te maken hebben met mobiliteit, publiek gebruik, vergroenen, voedselproductie, of oplossingen voor (andere) lokale uitdagingen die ter plekke kunnen getest/onderzocht worden. Hierbinnen onderscheiden we twee verschillende experimenteervormen:

- (1) tijdelijke invulling als 'groeiruimte voor creatievelingen en ondernemers'
- (2) tijdelijke invulling als 'labo en katalysator voor stedelijke kwesties'.

Het belang van evaluatie: welke voorstellen hebben draagvlak, is het gebruik wenselijk in de verdere toekomst?

Initiatief en partners:

Initiatief kan zowel bij de publieke overheid als bij burgers of private partners liggen. Concrete acties kunnen in zeer diverse samenwerkingsverbanden op poten worden gezet.

Acties op korte termijn:

Het reduceren van het aantal baanvakken op de Kuyperskaai en de invloed hiervan op de circulatie in de binnenstad wordt getest aan de hand van een proefopstelling die ook de ruimtelijke voordelen verbeeldt.

Een experiment met de shuttle op de B401

Tijdelijk gebruik op de Okapiparking aangestuurd door diverse burgerinitiatieven, indien blijkt dat daar voldoende draagvlak voor is.

Regelmatig of zelfs permanent afsluiten van (delen) van de fly over en het experimenteren met verschillende vormen van gebruik.

Vergroenen van restruimten in samenwerking met de buurt. Bv. kruispunt Hundelgemsesteenweg/A. Heyndrickxlaan

Pilootprojecten

Doelstelling:

Een pilootproject heeft als doel een innovatieve projectomgeving te creëren waarbinnen grensverleggend gewerkt kan worden. De pilootprojecten zijn sleutelprojecten die toelaten om de ambities te testen en te concretiseren. Binnen deze pilootprojecten worden nieuwe allianties gesmeed en wordt kennis en ervaring opgebouwd die ingezet kan worden bij andere deelprojecten. De pilootprojecten zijn zeer gebiedsgericht en geïntegreerd en nemen door hun innovatieve karakter de rol op van voorbeeldproject. De finaliteit van het pilootproject is implementatie op het terrein.

Concreet:

De pilootprojecten trekken vanuit een gebiedsgerichte benadering meer complexe transformaties op gang. De eerste componenten van het publieke raamwerk kunnen worden gerealiseerd. Maar ook initiatieven op stadsregionale schaal kunnen als pilootproject worden opgezet zoals de bouw van P&R, het realiseren van innovatief project rond fietssnelwegen...

Initiatief en partners:

Initiatief voor de pilootprojecten ligt bij de Stad Gent of andere publieke overheden, maar zal worden uitgewerkt in een hecht partnership met andere publieke en private actoren.

Acties op korte termijn:

PILOOTPROJECT WOODROW WILSONPLEIN EN ZUIDPARK.

Innovatie: vergroenen van verkeersinfrastructuur, installeren van nieuwe typologie van voetpaden

Concreet:

- Ecologische koppeling tussen Muinkschelde en Zuidpark
- Herinrichting W. Wilsonplein
- Definitief herprofilen met vergroening van Rooseveltlaan en Fr. Orbanlaan.
- Opwaarderen en dynamiseren van de bestaande voetpaden tot veelzijdige voetpaden.
- Integratie van vertramming buslijn 7. Keuzes naar tracé hebben een belangrijke invloed op de ruimtelijke inrichting van het plein.



PILOOTPROJECT P&R GENTBRUGGE

Innovatie: bouwen van nieuwe vormen van naadloos organiseren van P&R aan de afrit van de E17.

Concreet:

- Onderzoek naar de bouw van P&R aan de van afrit E17, al dan niet gekoppeld aan Arsenaalsite
- Optimaliseren aansluiting P&R op tramlijn op Brusselsesteenweg
- Aansluiting P&R op bovenlokale fietsverbindingen

Acties op middellange termijn:

PILOOTPROJECT ECOSTRIP/BOTERMARKTPARK/MEIERIJ/SPOORWEGBERM LEDEBERG

Innovatie: Ecologie in een stedelijke context, integratie van SUD's (Sustainable Urban Drainage System) in combinatie met zachte verbindingen (onderdoorgang onder spoorwegberm) en recreatie (activiteinstrip).

Concreet:

- Sloop van afrit van de B401 en vergroenen van deze ruimte en inzetten in het stedelijk watersysteem
- Verbinding onder de spoorweg en over Schelde voor zwakke weggebruikers
- Nieuw stedelijke front voor Ledeberg
- Ruimte rond buurtsporthal wordt ingericht als buitensportzone (activiteinstrip)
- Aansluiting met Botermarktpark



Deelprojecten:

Doelstelling:

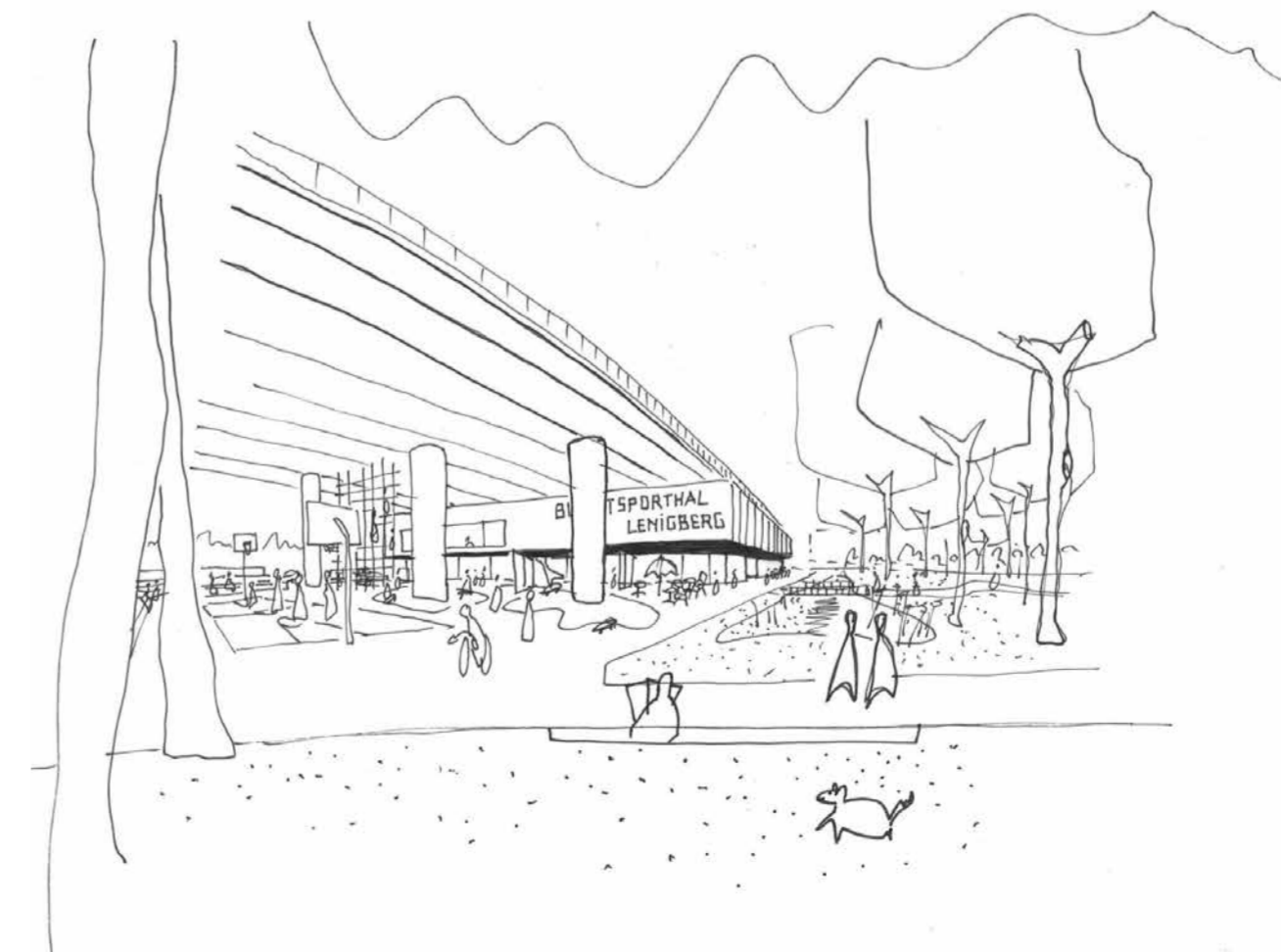
Systematisch verder implementeren van concrete projecten gestoeld op de onderliggende concepten op het terrein. Lessons-learned en voorgaande ervaringen uit experimenten en pilootprojecten worden meegenomen bij de realisatie van deze projecten

Concreet:

Het verder uitrollen van de ervaring die werd opgedaan op basis van de quick wins, de experimenten en de pilootprojecten. Vanuit een gebiedsgerichte en geïntegreerde benadering worden één of meerdere componenten van het publieke raamwerk gerealiseerd. Fasering en projectlogica zijn afhankelijk van de schaal en complexiteit van het project.

Initiatief en partners:

Initiatief ligt bij de publieke overheid. Ofwel Stad Gent ofwel de hogere overheden (AWV, Vlaamse Waterweg, De Lijn...). Per project wordt gekeken welke andere lokale stakeholders betrokken kunnen worden en op welke manier.



Acties op korte termijn:

De spoorwegberm wordt uitgewerkt als een kwalitatieve ecologische verbindingen. De bestaande groenstructuur (spoorwegberm en vijver) wordt versterkt. Samenspel tussen recreatie en ecologie. De ruimte onder B401 in de Meierij wordt ingericht (activiteinstrip)

De G.Crommenlaantunnel wordt ingericht als voetgangers- en fietstunnel. Via een tussenstap met gedeeld gebruik, waarbij de fiets- en voetgangersruimte wordt geoptimaliseerd tot een definitieve inrichting als fiets- en voetgangerstunnel.

De herinrichting van het kruispunt A.HeyndrickxlaanxHundelgemsesteenweg wordt onderzocht. De nodige stappen om gronden en concessies te verwerven worden gezet, waarbij een kader rond de eventuele herlocalisatie en uitfasering van de garages wordt uitgewerkt.

Acties op middellange termijn:

Het Zuidzuidpark wordt ingericht. Er wordt bepaald welke functies een plaats krijgen in het park (tijdelijke inrichting Okapiparking) en welke delen van het viaduct behouden blijven. De Parklaan Zuid wordt landschappelijk geïntegreerd in het park.

In Ledeberg wordt de zone tussen de Hundelgemsesteenweg en het E3-plein wordt aangepakt. Deze ingreep maakt de link met de eco-strip en de plint van het parkeergebouw De Speurder. De nieuwe voetgangerstunnel verbindt het Bellevuepark rechtstreeks met het front van Ledeberg.

GENT EN GARDE, EETBAAR GROEN IN PLAATS VAN AUTOMOBILITEIT

Gent denkt na over de toekomst van het B401 viaduct, de nu nog iconische entree voor automobilisten recht van de snelweg in het hart van de stad Gent. De majestueuze B401 fly-over wordt afgebroken of krijgt een andere functie. Auto’s worden geweerd, openbaar vervoer wordt gestimuleerd. Met deze ingreep van formaat ontstaat een enorme publieke ruimte met een grote variëteit aan stedelijke microklimaten. Deze microklimaten zijn geschikt voor een vorm van voedselproductie. Zwammen teelt in de parkeergarages onder het Woodrow Wilsonplein, vollegronds groententeelt bij de Okapiparking, waar de fly-over het maaiveld raakt, en fruit en notenteelt in Ledeberg op de fly-over constructie hoog in de lucht.

Deze mogelijke vormen van stedelijke voedselproductie zijn niet zo zeer bedoeld als fundament voor voedselzekerheid, maar veeleer als brug tussen de landbouw rond de stad en de consument in de stad, als symbool dat Gent haar voedselbeleid (En Garde) serieus neemt en durft te koppelen aan ruimtelijke ordening en infrastructuur. De herbestemming van de B401 biedt naast voedselproductie in de stad, ook ruimte voor een food hub, een plaats waar boeren van buiten de stad en stadsboeren hun producten bij elkaar voegen en gezamenlijk efficiënt de “last mile” logistiek ter hand nemen: het afleveren van de producten bij de mensen thuis, bij afhaalpunten in de wijk, bij retail outlets en horeca etablissementen. Succesvolle voorbeelden van stadsdistributie vind je in Padua (Padua Cityporto) en Parma (Foodhub Ecocity). Ook van alle bovengenoemde mogelijke voorbeelden van stadslandbouw in Gent zijn praktijkgevallen te vinden in andere steden. ‘De Dakgaard’ in Rotterdam op het voormalig luchtspoor Hofplein lijn. De stadsboerderij ‘Uitjeeigenstad’ op het voormalige goederenspoor Marconistrip.’ Growing Underground’ in London of ‘La Caverne’ in Parijs, groententeelt onder LED verlichting in verlaten metro tunnels.

Inmiddels is evenwel duidelijk dat stedelijke voedselproductie onder dit soort unieke omstandigheden niet vanzelfsprekend een landbouwkundig of economisch succes is. De Vlaamse landbouw (ook die rond Gent) levert een breed assortiment, betaalbaar en van goede kwaliteit. Stadslandbouw is relatief kleinschalig, niet altijd optimaal geplaatst in het stedelijk weefsel, soms kapitaalsintensief (groententeelt met LED verlichting in gebouwen). Specifieke kennis is nodig om in te spelen op het unieke stadsmilieu en soms ook is erg veel geduld nodig, bijvoorbeeld voordat een aangelegd stuk voedselbos tot volle productie komt. Inspanningen en resultaten, kosten en baten spelen en steeds grotere rol bij initiatiefnemers van stadslandbouwprojecten, zeker die initiatiefnemers die impact willen realiseren en/of economisch zelfstandig willen worden.

Maar er is meer. De herontwikkeling van het B401 viaduct is van dermate grote schaal dat er ook op gebiedsniveau kosten en baten zijn, kosten van het ontwikkelen van alternatieve vervoersvormen, en baten in termen van meer (eetbaar) groen in de stad, schonere lucht, grotere gezondheid, betere buffering van regenwater en een aangenamer stadsklimaat, ondanks blootstelling aan de zon. Voeg hier aan toe dat mensen, door zelf mee te doen aan het telen en oogsten van groenten, meer beweging krijgen, een betere toegang tot gezonde groenten en fruit hebben, zich meer bewust worden van gezonde voeding en in algemene zin een gezondere leefstijl hebben. Deze voordelen kunnen allemaal ook zonder stadslandbouw gerealiseerd worden, maar de ervaring leert dat stadslandbouw een effectieve aanleiding is om dergelijke ontwikkelingen in gang te zetten. Voeg hier aan toe dat stadslandbouw een gestructureerde omgeving biedt aan mensen die de weg kwijt geraakt zijn. Dagbesteding, job-coaching, het opbouwen van sociale netwerken. Er zijn dus baten die verder gaan dan voedselproductie. Indien deze baten expliciet gemaakt worden, en op de schaal van

het gehele B401-traject geoptimaliseerd en gekapitaliseerd worden, levert dit een enorm reservoir aan (financiële) middelen op (in termen van vermeden ziektekosten, vermeden sociale bijstand). Dit reservoir zou kunnen worden gebruikt om de B401 te ontmantelen of in gewenste richting te herontwikkelen.

Stadslandbouw levert niet alleen voedsel op, maar ook andere producten en diensten, waar een geldelijke beloning tegenover zou kunnen staan. Financiële instrumenten die hierbij passen zijn de ‘raight to challenge’ voor burgergroeperingen die denken bepaalde taken, die momenteel door overheidsdiensten worden gedaan, efficiënter en effectiever te kunnen uitvoeren. Denk aan aanleg en beheer van de openbare groene ruimte. Laat burgerinitiatief toe (gezamenlijke tuinen, voedselbossen) en ondersteun ze vanuit de budgetten die sowieso gereserveerd zijn om deze taken uit te voeren. Een ander financieel instrument is de ‘social impact bond’, een lening die banken geven op basis van verwachte sociale en ecologische voordelen, waarbij, indien de proef slaagt, de baadhouders instaan voor betaling (ziektetekosten verzekeraars met veel klanten rond het B401 traject die minder gezondheidsproblemen constateren bij omwonenden, etc.).

De B401 afbraak of herontwikkeling creëert een enorme publieke ruimte, die in bezit kan en moet worden genomen door de Gentenaars. Stadslandbouw kan een rol spelen in het versnellen van deze kolonisatie van de publieke ruimte en ze voor de stedeling tot nut te maken middels (eetbaar) groene functies. Daar waar andere steden een crises nodig hebben om op een dergelijke grote schaal te interveniëren in de stedelijke infrastructuur (Detroit na het ineensorten van de auto industrie, Havana na het ineensorten van de USSR), doet Gent dit door crisis voor te zijn. Gent en garde.

DR. JAN-WILLEM VAN DER SCHANS

HET HERONTWIKKELEN VAN WEGINFRASTRUCTUUR: EEN INSTRUMENT VOOR STEDELIJKE TRANSFORMATIE

B401: Link met het verleden

In geen ander stadscentrum in Vlaanderen heeft het technologisch optimisme van het eind van de jaren zestig zich zó krachtig gematerialiseerd in het landschap. Het viaduct van de B401, waarvan de bouw nog voor de eerste oliecrisis werd afgerond, moest het centrum van Gent op een snelle manier met het moderne snelwegennetwerk verbinden. De auto volgde daarmee de trein op, die tot het begin van de twintigste eeuw op dezelfde manier het stadscentrum op het spoorwegnet aansloot. Het bouwen voor meer automobilititeit paste dan wel in een visie van economische expansie, tegelijk droeg deze strategie ongewild bij tot het uithollen van de stad.

De reden waarom steden überhaupt bestaan heeft te maken met de economische waardering van de onderlinge nabijheid van woningen, jobs en voorzieningen, waardoor inefficiënte verplaatsingen tussen deze plekken onderling kunnen worden vermeden. De essentie van de stad is een ruimtelijk geheel van activiteiten die met elkaar in interactie kunnen treden zonder dat daar veel mobiliteit voor nodig is. In het verleden was vervoer namelijk een moeizame en dure aangelegenheid. Grootschalige infrastructuren zoals de B401 maakten transport echter een stuk sneller en daarmee goedkoper.

Maar behalve dat steden op die manier beter met elkaar verbonden werden, waren het vooral de stadsrand en het platteland die beter bereikbaar werden vanuit de stad. Op die manier betekende de nieuwe snelweg een katalysator voor de stadsvlucht. Met andere woorden: de snelweginfrastructuur bevorderde de verhuis van heel wat stadsbewoners, tewerkstelling, maar ook winkels en zelfs scholen, naar de rand. Dat betekende dat de binnenstad zich langzaam maar zeker omvormde tot een woongebied voor kansarmere groepen, terwijl het aanbod aan voorzieningen en zelfs werkgelegenheid systematisch zwakker werd en de leegstand toenam.

Vicieuze cirkel

Maar de snelwegen, en de B401 in het bijzonder, droegen ook op twee andere manieren bij tot dit proces. Ten eerste werd er een stadsdeel, waaronder zo’n vierhonderd woningen, fysiek afgebroken om het viaduct te kunnen bouwen. De snelweg bleek op die manier alvast wat minder stad te bedienen dan oorspronkelijk de bedoeling was. En ten tweede: de B401 werd mee verantwoordelijk voor de dagelijkse aanvoer van duizenden auto’s, tot in het centrum. De steeds drukkere verkeerssituatie leidde tot bijkomende problemen van geluidsoverlast, luchtvervuiling en verkeersonveiligheid, terwijl de auto steeds nadrukkelijker beslag legde op de openbare ruimte. Dit effect betekende een bijkomend beslag op de omgevingskwaliteit van de stad, en versterkte de stadsvlucht nog eens extra.

De vicieuze cirkel van de stadsvlucht die het wonen in de stad steeds minder aantrekkelijk maakte werd pas rond het jaar 2000 doorbroken. Zowat alle steden in België zijn er sindsdien weer in geslaagd bijkomende inwoners aan te trekken, een fenomeen dat gepaard ging met toenemende aandacht voor het aantrekkelijker maken van de stad als woonomgeving en als recreatieve bestemming. Het erkennen van de destructieve rol van de auto in de stad is een essentieel element in de omkering van het hierboven beschreven proces. Het reduceren van weg- en parkeercapaciteit, en het teruggeven van openbare ruimte aan de fietser, de voetganger en het openbaar vervoer, past helemaal in dit plaatje.

Verkeer dat ontstaat en verdamp

‘Maar wat dan met het verkeer?’ is de steeds weerkerende vraag die gesteld wordt wanneer gesproken wordt over minder auto’s in de stad. Wellicht moeten we het antwoord deels in de infrastructuur zélf durven zoeken. Als de bouw van de B401 de auto naar de stad heeft gelokt, en dus verkeer heeft doen ontstaan, dan zal het transformeren en deels verwijderen van deze

snelweg tot gevolg hebben dat een deel van de vandaag aanwezige auto’s in de toekomst buiten de stad zullen blijven. Dit fenomeen wordt ook wel het ‘verdampen’ van verkeer genoemd: als de wegcapaciteit vermindert, dan neemt ook de verkeersstroom af.

Op korte termijn zullen sommige automobilisten een andere weg nemen of op een ander tijdstip komen, afgeschrikt door de dreigende verkeersdrukte. Anderen zullen wat vaker thuiswerken, de kinderen niet meer voor de schoolpoort afzetten, of met de trein, de tram, de bus of de fiets komen. En randparkings met shuttles zullen steeds vaker instaan voor de bereikbaarheid van de binnenstad. Op langere termijn zullen allerhande microbeslissingen over de plek waar mensen willen wonen, werken of hun dagelijkse activiteiten ontwikkelen het hele systeem wijzigen. Gezinnen die zonder auto door het leven willen gaan zullen een plek vinden in de stad, terwijl activiteiten die hoe dan ook afhankelijk zijn van automobilititeit en vrachtwagenverkeer naar de rand zullen verhuizen. Maar het centrum zal aantrekkelijker en leefbaarder worden, in eerste instantie voor de huidige en nieuwe bewoners, maar ook voor dagjesmensen en toeristen, en voor wie er school loopt en werkt.

B401: Brug naar de stad van de toekomst
Keren we daarmee terug naar de jaren vijftig? Geenszins: het toekomstbeeld dat in het Verkennend Ruimtelijk Onderzoek viaduct B401 wordt geschetst, combineert het beste van beide werelden. Het Gent van vóór de ‘golden sixties’ is al lang het Gent van vandaag niet meer. We zijn het vandaag gewoon om ruimer te wonen, ons vrijer te kunnen verplaatsen, en om de stad niet langer als een plek van industriële werkgelegenheid te zien. De auto heeft een belangrijke plaats verworven in de organisatie van onze samenleving, maar tegelijkertijd staat gezondheid en leefbaarheid bovenaan de politieke agenda. De stad heeft een specifieke plaats in de ruimere stedelijke agglomeratie, die vraagt om een aangepast

mobiliteitsbeleid.

‘Wat dan met het verkeer?’ is wellicht niet de belangrijkste vraag. ‘Hoe maken we de stad minder afhankelijk van de auto?’ is toepasselijker. Want een stad die erin slaagt even goed te functioneren met minder auto’s, is een stad die geen snelweg tot in het centrum nodig heeft. Beide concepten staan in wisselwerking met elkaar, wat betekent dat we de verkeersinfrastructuur zelf als een planningsinstrument moeten zien. Het reduceren van de capaciteit van deze snelle invalsweg zal leiden tot een stedelijke transformatie, waarbij gezinnen, werkgevers en activiteiten die het zonder auto kunnen stellen, geneigd zullen zijn om opnieuw de stad op te zoeken. Zij die de auto dagelijks nodig hebben zullen, net als in het verleden, nog steeds geneigd zijn om naar de rand te verhuizen. Maar: de eerste groep zal groeien, dankzij de meer aantrekkelijke woonomgeving, het meer betrouwbare openbaar vervoer, en het toenemende gemak voor fietsers. Dit alles ondersteund door innovatieve ontwikkelingen zoals vraaggestuurde en deelmobiliteit, en zo min mogelijk op basis van fossiele brandstof.

Naar een nieuwe stedelijke ruimte

Het spreekt vanzelf: de transformatie van grootschalige weginfrastructuur uit het verleden moet bijkomende, kwalitatieve stedelijke ruimte opleveren. Net zoals de bouw van het viaduct de afbraak van een stadsdeel met zich mee heeft gebracht, zal de herontwikkeling ervan het stedelijk weefsel versterken. Als de nieuwe versie van de B401 de brug naar de stad van de toekomst wil zijn, dan moet deze een rol spelen in het versterken van de leefkwaliteit van de stad. Het Verkennend Ruimtelijk Onderzoek viaduct B401 levert daarvoor een visie, die zich in de loop van de volgende jaren zal moeten uitkristalliseren. Park, natuur, recreatie en stadslandbouw spelen daarin een rol, maar ook het versterken van de stad - veeleer dan de stadsrand of het platteland - als

woonomgeving van de toekomst moet in acht worden genomen. Want hoe meer mensen stedelijk wonen, hoe minder nood aan verplaatsingen, en hoe gemakkelijker de vicieuze cirkel van de autoafhankelijkheid zal worden doorbroken.

PROF. DR. IR. KOBE BOUSSAUW

MOBILITEIT MET DE 'M' VAN MENSEN

Hoe kan de B401 een autovrij stadscentrum verzoenen met een vlotte aansluiting op het snelwegennet? Voor dergelijke complexe vraagstukken zijn er uiteraard verkeerskundigen nodig. Capaciteit, frequentie, piekvraag, minimale dienstverlening... deze cijfers vormen een uiterst belangrijke basis bij het ontwerpen van aangepaste oplossingen. Maar wat we hierbij vaak vergeten is dat mobiliteit in hoofdzaak over mensen gaat. Wat voor zin heeft mobiliteit, als het niet is om plekken te ontdekken, andere mensen te ontmoeten en samen tijd door te brengen? Hoe kan mobiliteit ons gelukkiger maken? En wat zijn de waarden die we zouden moeten nastreven, met een blik van binnenuit? Dat is het perspectief en de rol die we als ontwerpers moeten nemen bij het werken aan nieuwe mobiliteitsoplossingen: een persoonlijke, gevoelige, misschien zelfs kwetsbare rol. We moeten een sterk menselijke benadering injecteren binnen een mobiliteitscontext die steeds meer wordt bepaald door grote systemen en complexe technologie.

Mobiliteit wordt beleefd als een persoonlijke reis van vertrek tot aankomst, gebruikmakend van het beschikbare vervoersaanbod, waarin klassieke en nieuwe services in stijgende mate een alternatief worden voor het bezit van een eigen wagen. In dit multimodaal landschap wordt de kwaliteit van mobiliteit niet enkel bepaald door een service of voertuig. Ook de omslag- en aanhechtingspunten waarbij van vervoersmiddel gewisseld wordt zijn in grote mate verantwoordelijk voor onze totaalbeleving. Wachttijden, onvoldoende parking, onaangename plekken, een kaartje kopen, registreren voor deelfietsen, te ver moeten lopen, vertragingen... het zijn allemaal drempels die, bij elkaar opgeteld, sterk kunnen doorwegen op hoe we mobiliteit ervaren.

Niet enkel de stad is in evolutie; ook onze gedragingen en verwachtingspatronen zijn dat. Mede door onze smartphones zijn we gewend

geraakt aan instant beschikbaarheid, ad-hoc planning en erg lage drempels om nieuwe dingen uit te proberen. Voor onze mobiliteit stellen we stilaan dezelfde eisen: alles moet instant, feilloos en zonder moeite gebeuren als een tweede natuur. Dit typisch menselijk perspectief moet ook de focus zijn bij het herontwikkelen van de B401. Het begrijpen van de specifieke mobiliteitsgebruiken en -verlangens van verschillende gebruikers vormt hierbij een belangrijke sleutel.

Hierbij moeten we uiteraard ontwerpen vanuit wat in de toekomst mogelijk zal zijn, en niet de beperkingen van het heden (letterlijk) verankeren in de toekomst. Services, technologie, voertuigen, infrastructuur en regelgeving ontwikkelen zich immers met zeer diverse snelheden. Het denken vanuit gebruikersperspectief mag niet enkel gebeuren op basis van de zaken die we nu kennen en gebruiken. Een veranderende maatschappij, technologische innovaties en ecologische vereisten zullen zorgen voor een grondige diversifiëring van het mobiliteitsaanbod. De toekomst is per slot van rekening niet louter een extrapolatie van het heden! Het viaduct is een reliek van een blind vertrouwen in de auto als 'de toekomst'; we mogen in geen geval met eenzelfde vertrouwen nieuwe relieken creëren.

WOUTER HASPELAGH EN LOWIE VERMEERSCH
(GRANSTUDIO)

