

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Goedkeuring van de startbeslissing van het complex project 'Viaduct Gentbrugge'

De Vlaamse Regering besliste op 24 mei 2019 tot de opstart van de verkenningsfase voor het Viaduct Gentbrugge in het kader van de procedure complexe projecten met De Werkvennootschap als initiatiefnemer en in coördinatie met het Departement Omgeving.

Het viaduct Gentbrugge is een belangrijke schakel in het Europees, Vlaams en regionaal weggennet. Met ongeveer 60.000 voertuigen per dag per richting kent het viaduct van de E17 vergelijkbare intensiteiten als de hoofdwegen van de Vlaamse ruit. Het garanderen van die verkeersafwikkeling, gekoppeld aan de eindige resterende levensduur van het viaduct, omvat de infrastructurele component van de probleemstelling. Daarnaast is er ook een landschappelijke en leefbaarheidscomponent die volgt uit de situering van het viaduct in het weefsel van Gentbrugge. Dit weefsel kenmerkt zich door een kleinschalig en dicht woonweefsel in het westen, en een groen en landelijk landschap in het oosten.

Niettegenstaande de huidige renovatie, dient een traject met het oog op een langetermijnvisie voor het viaduct en de omgeving zich aan.

Inmiddels werd de verkenningsfase afgerond en wordt een startbeslissing voorgelegd.

De projectdoelstellingen die beoogd worden, hebben betrekking op mobiliteit (continuïteit van doorstroming op Europees en Vlaams niveau; duurzaam en geconnecteerd stadsregionaal mobiliteitssysteem), op leefbaarheid (leefbare omgevingen - woon, werk en recreatie) en op landschap (groene en blauwe landschappen verbinden en versterken).

De volgende procesdoelstellingen kunnen onderkend worden: een gezamenlijk proces voor een geïntegreerd project, een gezamenlijk project vanuit de doelstellingen, Interbestuurlijke samenwerking en diversiteit van belanghebbenden. In de bijgevoegde procesnota wordt de aanpak van de onderzoeksfase omschreven.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

De voorliggende startnota geeft uitvoering aan de in het Regeerakkoord opgenomen studie van het Viaduct E17 Gentbrugge als groot project op Vlaams niveau.

Tegelijk wordt er uitvoering gegeven aan de beleidsnota van het beleidsdomein omgeving 2019-2024, waarbij ingezet wordt een gebiedsgerichte projectwerking en het koppelen van mobiliteit aan ruimte/omgeving. Via een integrale aanpak wordt beoogd kansen te creëren voor het realiseren van klimaat- en luchtdoelstellingen. Dit complex project geeft invulling aan de doelstelling tot samenwerking en afstemming tussen beleidsdomeinen.

Bovendien kadert de participatieve aanpak van dit complex project in de opportuniteit om tot betere processen en beslissingen te komen.

Daarnaast is er een belangrijke koppeling met de strategische visie van het BRV wat betreft de geïntegreerde gebiedsontwikkeling als motor voor de samenleving.

Ook geeft voorliggende startnota gestalte aan de ambitie om grootschalige infrastructuurprojecten gebiedsgericht te benaderen.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

De Vlaamse Regering besliste op 24 mei 2019 tot de opstart van de verkenningsfase voor het Viaduct Gentbrugge in het kader van de procedure complexe projecten met De Werkvennootschap als initiatiefnemer en in coördinatie met het Departement Omgeving.

Op 25 april 2018 nam het Vlaams Parlement een resolutie aan voor een leefbare toekomst voor de omgeving van het viaduct van Gentbrugge. De resolutie bevatte twee luiken: de grondige renovatie van het viaduct en de opstart van het onderzoek naar toekomstscenario's voor (de vervanging van) het viaduct.

2. INHOUD

1. ALGEMENE TOELICHTING

1. Algemeen

De Vlaamse overheid zet met de nieuwe procesaanpak voor complexe projecten in op de realisatie van projecten binnen een aanvaardbare termijn en met een zo maximaal mogelijk draagvlak. Met het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, het besluit van 12 december 2014 tot uitvoering van het decreet complexe projecten en het besluit van de Vlaamse Regering van 13 februari 2015 tot aanwijzing van de Vlaamse en provinciale projecten ter uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, is de regelgeving inzake complexe projecten sinds 1 maart 2015 van kracht. De nieuwe procesaanpak onderscheidt vier fases: de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. De fases zijn gescheiden door drie vaste beslismomenten: de startbeslissing, het voorkeursbesluit en het projectbesluit. Ter voorbereiding van het voorkeurs- en het projectbesluit vindt telkens een openbaar onderzoek plaats. In het traject, - van een eerste idee tot en met de uitvoering -, vormen voormelde fases, voormelde beslismomenten en openbare onderzoeken/participatie vaste ankers in het proces.

Onderhavige startbeslissing werd voorbereid tijdens de eerste fase van de complexe projectenprocedure, m.n. de verkenningsfase. Deze fase heeft tot doel te komen tot formulering van de probleem- en doelstellingen en om de grote lijnen van de verdere procesaanpak in een procesnota uit te zetten. Het belang van de verkenningsfase mag niet worden onderschat. Elk complex project is uniek en vereist maatwerk. In navolging van de aanbevelingen van de parlementaire commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten, was het duidelijk dat voor de opstart van een officiële procedure het noodzakelijk is om in een informele verkenningsfase goed na te denken over de projectdefinitie en de procesaanpak. Indien tijdens de verkenningsfase blijkt dat het

initiatief tot complex project in aanmerking komt voor de toepassing van de complexe projectenprocedure, kan een startbeslissing worden genomen.

Documenten of onderzoeken uit de verkenningsfase vormen geenszins een voorafname op het verder te voeren onderzoek in dit complex project of zijn geenszins volledig. Ze zijn het resultaat van een zeer uitgebreide verkenningsfase, geïntendeerd om deze te stofferen en uitdrukkelijk bedoeld om insteek en richting te geven. Ze vormen een basis voor het verder te voeren onderzoek. De procedure complexe projecten is een transparant en open proces, waarbij voortschrijdend inzicht bij en voor alle betrokken partners een zeer belangrijke rol speelt en er uitgebreid ruimte wordt voorzien om deze inzichten te bespreken. In de onderzoeksfase zullen deze inzichten verder worden meegenomen.

De startbeslissing houdt het engagement van de bevoegde overheid in om een onderzoekstraject op te starten en vormt aldus het startschot voor de aanvang van de volgende fase, m.n. de onderzoeksfase. Uit de startbeslissing vloeien geenszins rechten en/of plichten voort voor derden. De startbeslissing vormt evenwel het startpunt van een procedure dat kan leiden tot beslissingen die wél rechtsgevolgen met zich kunnen meebrengen (d.i. het voorkeursbesluit en het projectbesluit). Aan de startbeslissing is tevens geen (voorafname op de) goedkeuring van het project of oplossingsrichting gekoppeld. Actoren die in de startbeslissing en de procesnota zijn opgenomen verlenen hun medewerking aan het planproces, nemen een gemandateerde rol op in de processtructuur en engageren zich om de omschreven verantwoordelijkheden actief op te nemen. De startbeslissing en de procesnota geven aan hoe met de betrokken actoren zal worden samengewerkt. De inhoud van de startbeslissing wordt net als de procesnota, actief naar alle actoren en belanghebbenden gecommuniceerd.

De verkenningsfase bouwde verder op een traject geïnitieerd door de burgerbewegingen. In de verkenningsfase gebeurde een grondige analyse van het probleem, het gebied en de belanghebbenden. Doel was om enerzijds een goed inzicht te krijgen in de problematiek en anderzijds om een relatie op te bouwen met de aanwezige belanghebbenden en een duidelijk zicht te krijgen op wat er daar leeft. Onder andere een uitgebreide belanghebbendenanalyse, veel online overleg en terugkoppeling en een cocreatieweek zijn de revue gepasseerd.

Op die manier werd tijdens de verkenningsfase reeds invulling gegeven aan de principes van de complexe projectenprocedure, m.n. open communicatie en transparantie, participatie, maatwerk, oplossingsgericht samenwerken, geïntegreerde aanpak en door de belanghebbenden gedragen procesregie.

Concreet zijn er een aantal stappen in de verkenningsfase gezet:

- De Potentiescan

De eerste stap bestond uit een grondig overzicht van de bestaande context. Dit leverde voldoende informatie op om over te gaan tot een eerste beschrijving van het Complex project. Deze beschrijving bracht zowel het proces in kaart als de uitdagingen van het project op de verschillende thema's en schaalniveaus. Vanuit een thematische lezing zijn de potenties voor project en proces inzichtelijk gemaakt.

- De Verkenningsscenario's

In deze fase zijn de verkenningsvragen vertaald in een ontwikkelingsstrategie. Vanuit de verzamelde kennis zijn interessante en diverse koppelingen gezocht in de vorm van verkennende scenario's. Door de mogelijkheden te verbeelden en technisch te onderzoeken, werd de probleemstelling op scherp gesteld.

- De Verificatiefase

De verkenningsfase is gesynthetiseerd in de verificatiefase. In deze fase zijn de in het proces vergaarde inzichten gebundeld in een nota en matrix. Dit is opgebouwd volgens een MCA-methode (multicriteria analyse), met een kwalitatieve en kwantitatieve beschrijving. De procesnota geeft aan hoe in het verdere projecttraject het proces gevoerd wordt, met duiding van de samenwerkingsstructuur.

De dagelijkse opvolging van het onderzoek gebeurde door het Kernteam: het studieteam, de opdrachtgevers (De Werkvennootschap en het Departement Omgeving) en de vertegenwoordigers van Stad Gent en de gemeenten Destelbergen, Melle en Merelbeke. Elke stap werd afgerond met een kritisch evaluatiemoment met belanghebbenden dat doorslaggevend was voor de volgende stap.

Voor het Complex project Viaduct Gentbrugge heeft het breed belanghebbendenoverleg bijgedragen tot de inhoud van deze startbeslissing en de als bijlage toegevoegde procesnota.

Vanaf het begin van de verkenningsfase zijn de besturen van de Stad Gent en de gemeenten Melle, Merelbeke en Destelbergen nauw betrokken, alsook lokale en bovenlokale administraties, experts, middenveldorganisaties en burgerbewegingen. De groep van betrokken belanghebbenden groeide in deze fase voortdurend aan.

Onderhavige startbeslissing toont aan dat het initiatief tot complex project in aanmerking komt voor de toepassing van de complexe projectenprocedure en houdt een concreet engagement van de bevoegde overheid - in dit geval de Vlaamse Regering - in om het proces op te starten.

De Vlaamse Regering bezorgt een kopie van deze startbeslissing aan de betrokken gemeenten: Stad Gent, Merelbeke, Melle en Destelbergen.

2. De onderzoeksfase start met een 'ambitiefase'.

In het complex project Viaduct Gentbrugge wordt net als in steeds meer (complexe) projecten, naast het antwoord bieden op de infrastructuurvraag, sterk ingezet op het verbeteren van de omgevingskwaliteit. Dit impliceert een meervoudige kijk op hoe men de ruimte in en rond het project gaat invullen. Daarbij kan onder meer gedacht worden aan zeer diverse thema's zoals het verbeteren van de leefkwaliteit, de modal split/shift, meer ruimte voor groen, etc. Daarnaast zal het Complex project Viaduct Gentbrugge inzetten op de afstemming met de regionale mobiliteitsvisie in het kader van de Vervoersregio Gent en zullen doelstellingen inzake het klimaatbeleid geïntegreerd worden.

Een bredere kijk introduceren, betekent ook meer belanghebbenden, bijgevolg ook veel en tegenstrijdige belangen. Hieruit volgt de noodzaak om gedeelde ambities te onderschrijven. Ambities zijn datgene wat een belanghebbende drijft en graag wil gerealiseerd zien in het project. Daarom is het belangrijk om aan dit aspect bijzondere aandacht te besteden in het proces van een complex project. De ambitiefase is er ook om ontbrekende informatie bij de stakeholders te verzamelen en hen verder te informeren en te engageren.

Deze aspecten zijn de voorbije verkenningsfase al enigszins aan bod gekomen in functie van het verder afbakenen en definiëren van de onderzoeksfase, maar omwille van de status van de verkenningsfase nog niet verder uitgediept. Belangrijk is om ambities nog voor het opmaken van de alternatievenonderzoeksnota in kaart te brengen. De ambities zijn nodig om de zaken op het juiste schaalniveau op te lossen. Sommige zaken zullen effectief binnen het Complex project moeten opgelost worden, maar andere zaken kunnen gewoon in samenwerking tussen lokale besturen invulling krijgen. Maar door ze boven eenzelfde noemer te zetten, dragen ze gezamenlijk bij aan hetzelfde toekomstbeeld. Gezien de grote hoeveelheid belangen die in dit Complex project spelen, is het belangrijk om in te zetten op gedeelde ambities, waardoor er voor meerdere partijen win-win situaties ontstaan.

De doelstellingen van het Complex project die geformuleerd worden in de startbeslissing geven hiervoor de aanzet. Na de startbeslissing kunnen in een ambitiefase verder de verschillende ambities van de belanghebbenden onderzocht worden. Ze vormen een leidraad voor de scope van de alternatievenonderzoeksnota. Een stevig fundament voor het verder proces wordt zo gelegd. Het doel is een duidelijk beeld te krijgen van de geïntegreerde opgave en tot een breed gedragen project te komen. Zo kan in de ambitiefase worden nagegaan welke projecten sneller kunnen gerealiseerd worden door deze via een parallel procedureel traject te laten verlopen.

2. HET VIADUCT VAN GENTBRUGGE EN HAAR OMGEVING ALS COMPLEX PROJECT

1. Aanleiding en probleemstelling

Aanleiding

Het viaduct Gentbrugge dateert van 1966. Sindsdien zijn regelmatig inspecties en onderhoudswerken nodig om de levensduur en de goede toestand van het kunstwerk te waarborgen. Wanneer in 2019 stukken beton naar beneden vallen, dringt een nieuwe renovatie zich op. Die kan de levensduur van het viaduct garanderen voor 15-20 jaar. Maar wat de staat van het viaduct na 2040 zal zijn, is momenteel onduidelijk. Monitoring en bijkomend onderzoek moeten uitwijzen of de levensduur verder verlengd kan worden, maar geven ook aanleiding tot de vraag of dit wenselijk is. Een traject met het oog op een langetermijnvisie voor het viaduct en de omgeving dient zich aan.

Probleemstelling

Het viaduct Gentbrugge is op dit moment een belangrijke schakel in het Europees, Vlaams en regionaal weggennet. Met ongeveer 60.000 voertuigen per dag per richting kent het viaduct van de E17 vergelijkbare intensiteiten als de hoofdwegen van de Vlaamse ruit. Niet enkel de internationale stroom vrachtverkeer, maar ook de ontsluiting van stadsdelen (Gentbrugge, Gent Centrum en Ledeberg) of regionale attractiepolen (UZ Gent) voor gemotoriseerd verkeer worden door het viaduct mogelijk gemaakt. Het garanderen van die verkeersafwikkeling, gekoppeld aan de onduidelijke levensduur van het viaduct, omvat de infrastructurele component van de probleemstelling.

Daarnaast is er ook een landschappelijke en leefbaarheidscomponent die volgt uit de situering van het viaduct in het weefsel van Gentbrugge. Dit weefsel kenmerkt zich door een kleinschalig en dicht woonweefsel in het westen, en een groen en landelijk landschap in het oosten. Met een lengte van 1.655 meter, een hoogte tot 16 meter en breedte van ongeveer 50 meter is de constructie van het viaduct visueel dominant aanwezig. Haar bepalende aanwezigheid creëert een barrièrewerking, ruimtelijk en functioneel. Het viaduct scheidt weefsel (stedelijk en groen) en vormt zo grenzen. Door het intensieve gebruik genereert het viaduct ook geluid, trillingen en emissies. De huidige renovatie zal die effecten milderden maar niet wegnemen. Bovendien blijven de effecten niet beperkt tot de directe omgeving van het viaduct. De op- en afritten genereren immers ook verkeer van en naar de lokale onderliggende infrastructuur.

Het traject naar een langetermijnvisie voor het viaduct Gentbrugge en de ruime omgeving betekent dus niet enkel de verschillende infrastructurele opties in kaart brengen, maar ook de opties inhoudelijk, geografisch en procesmatig in perspectief plaatsen. Bij het onderzoek van de infrastructurele opties spelen bovendien niet enkel de problematieken ter hoogte van het viaduct (stad Gent), maar evenzeer de bezorgdheden van de gemeenten van de onderzoeksperimeter (gemeenten Destelbergen, Melle en Merelbeke). De context en het kader van het project (omgeving, beleid en belanghebbenden) bepalen dit perspectief en schetsen het traject. Dit vergt een procedure die dit alles in kaart brengt en daarbij een gedragen afweging vormgeeft.

De toekomst van het viaduct Gentbrugge is een infrastructuurprobleem nl. de eindige levensduur van het viaduct. Dit vraagstuk staat in directe verbinding met de functie van die infrastructuur (thema mobiliteit) en de impact van die infrastructuur (thema leefbaarheid). De toekomst van het viaduct is

bijgevolg een vraagstuk met drie componenten: infrastructuur, mobiliteit en leefbaarheid dat best beantwoord kan worden via een proces met de diverse belanghebbenden.

Het traject dat startte in 2020 met een verkenningsfase is een proces- en tijdsprobleemstelling, de noodzaak om werk te maken van een breed proces naar de gewenste en gedragen onderzoeks- en ontwikkelingsopties voor het viaduct. Het onderzoek, de uiteenlopende procedures en het draagvlakproces vergen immers tijd en mobilisatie. Het tijdsperspectief is daarin niet onbelangrijk.

2. Beleidscontext

Op 25 april 2018 nam het Vlaams Parlement een resolutie aan voor een leefbare toekomst voor de omgeving van het viaduct van Gentbrugge. De resolutie bevatte twee luiken: de grondige renovatie van het viaduct en de opstart van het onderzoek naar toekomstscenario's voor (de vervanging van) het viaduct.

Deze resolutie was het gevolg van de slechte toestand van het viaduct, toen *brokkelbrug* genoemd, en de vragen van de burgerbewegingen en de Stad Gent naar een lange termijnvisie. De gemeenten Melle, Merelbeke en Destelbergen wensten betrokken te worden, in het bijzonder met de vraag (de hinder van) het verkeer niet te verschuiven (naar de R4), maar terug te dringen.

De Vlaamse Regering besliste op 24 mei 2019 tot de opstart van de verkenningsfase in het kader van de procedure complexe projecten met De Werkvennootschap als initiatiefnemer en in coördinatie met het Departement Omgeving.

3. Projectnoodzaak, projectdoelstellingen en geografische afbakening van het gebied

De resterende levensduur van het Viaduct vraagt om een integrale aanpak, waarbij mobiliteit, leefbaarheid en draagvlak samen bekeken worden. Druk op de veiligheid en leefbaarheid op en rond het viaduct van Gentbrugge, maken ingrijpen noodzakelijk. In de uitgebreide verkenningsfase is door alle betrokken partijen deze noodzaak onderschreven. Bovendien is naar voren gekomen dat niet alleen naar het viaduct zelf gekeken dient te worden, maar ook naar het ruime gebied rondom het viaduct om daar kansen te detecteren, waardoor er een integrale toekomstvisie voor het hele gebied ontstaat.

Op hoofdlijnen zijn volgende doelstellingen te onderscheiden:

- **Projectdoelstelling 1 – mobiliteit | Continuïteit van doorstroming op Europees en Vlaams niveau**

De E17 is een belangrijke schakel voor de doorstroming op Europees en Vlaams niveau. Tegelijkertijd is het een belangrijk aspect voor het sociaal en economisch weefsel van de regio. Het garanderen van die doorstroming maar ook het verzoenen ervan met veiligheid en leefbaarheid vormen de kern van het Complex project.

De essentie van de doelstelling m.b.t. doorstroming is dat de stromen op de beste plaats dienen afgewikkeld te worden en dit op een veilige manier. Dit kan een verschillende routing en/of een specifieke weginrichting betekenen.

- M.b.t. scheiding vracht- en personenvervoer: vanuit het participatief traject wordt het vrachtverkeer op het hoofdwegennetwerk als problematisch beschouwd. Ook vanuit de telgegevens blijkt een groot aandeel vrachtverkeer. Een fysieke scheiding zal niet afgedwongen kunnen worden op het viaduct, mogelijks zijn er andere oplossingsmaatregelen om vracht- en personenvervoer te scheiden. Ook op lokaal niveau is het in het belang van de leefbaarheid om het vrachtverkeer niet door woongebieden te gidsen, maar alternatieven op te zoeken.

- M.b.t. snelheidsverlaging: de snelheidsverlaging is een mogelijke instrument om de impact van het verkeerssysteem op de omgeving te verlagen, alsook om de veiligheid te verhogen op een historisch gegroeid infrastructuursysteem dat niet meer aan de huidige normeringen voldoet. Naast snelheidsverlagingen werden ook andere ingrepen opgenomen om de impact op de omgeving te verlagen en de veiligheid verhogen.
- M.b.t. dynamisch snelheidssysteem o.b.v. real time info: dit wordt eveneens naar voren geschoven als een van de mogelijke instrumenten waarmee de doelstelling: leefbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming kan gerealiseerd worden.

- **Projectdoelstelling 2 – mobiliteit | Duurzaam en geconnecteerd stadsregionaal mobiliteitssysteem**

In dergelijk systeem zorgen knooppunten voor een vlotte overgang van het weggennet naar fiets- en openbaarvervoersnetwerken.

- **Projectdoelstelling 3 – leefbaarheid | Leefbare omgevingen (woon, werk en recreatie)**

De weginfrastructuur brengt vandaag heel wat hinder met zich mee (visueel, geluid, emissies, trillingen). De omgevingskwaliteit, te verstaan als de kwaliteit van de openbare ruimte, de woondensiteit, het voorzieningenaanbod en de veiligheid, kan op verschillende plekken verbeterd worden.

- **Projectdoelstelling 4 – landschap | Groene en blauwe landschappen verbinden en versterken**

Het Complex Project dient de barrièrewerking van de infrastructuur. De directe omgeving van het viaduct is sterk verstedelijkt, maar ook groen. De breuklijnen in de landschappelijke structuren hebben een belangrijke impact op de regionale en lokale netwerken voor actief transport: wandel- en fietspaden worden door de weg- en spoorweginfrastructuur onderbroken. Het verbinden van deze landschappen heeft dus een directe impact op een verbeterde bereikbaarheid van het gebied. Maar het versterken van de groene en blauwe landschappen tot een netwerk mitigeert niet enkel de barrièrewerking van de infrastructuur. Door ze opnieuw te verbinden kunnen ze eveneens uitgroeien tot dragers voor de klimaatdoelstellingen. Tegelijkertijd kunnen de verbindingen de beleving van de groenpolen mogelijk maken.

Naast bovenstaande projectdoelstellingen zijn er ook vier procesdoelstellingen gedetecteerd:

- **Gezamenlijk proces voor een geïntegreerd project**

Het Complex project raakt aan verschillende thema's en bijhorende beleidsdomeinen die allen vertegenwoordigd moeten zijn in het proces opdat de maximale meerwaarde voor al deze aspecten kan behaald worden.

- **Gezamenlijk project vanuit de doelstellingen**

Het proces brengt verschillende, soms tegenstrijdige belangen samen. Om de individuele posities te overstijgen, zijn de project- en procesdoelstellingen leidend.

- **Interbestuurlijke samenwerking**

Het Complex project overstijgt de gemeentegrenzen waardoor een samenwerking tussen de verschillende lokale overheden enerzijds en met de Vlaamse overheid anderzijds belangrijk is om tot een sterk project te komen voor iedereen die hierbij betrokken is.

- **Diversiteit van belanghebbenden**

Intensieve processen vragen een grote betrokkenheid van iedereen die mee rond de tafel zit. Dit is niet voor iedereen mogelijk of wenselijk. Het Complex project moet daarom blijvend inspanningen leveren om alle belangen inzichtelijk te maken.

4. Omschrijving van de complexiteit van het project

Het decreet van 25 april 2014 definieert een “*complex project*” als een project van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang dat om een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces vraagt. Er moet dus zowel een ruimtelijke planningscomponent als een vergunningencomponent aanwezig zijn. Bovendien moet het project van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang zijn. Het decreet van 25 april 2014 somt een aantal criteria op waaruit dit groot maatschappelijk en ruimtelijk strategisch belang blijkt (artikel 7, §1, van het decreet complexe projecten).

De procesaanpak van de complexe projecten is voor voorliggend project onontbeerlijk. Uit de verkenningsfase blijkt immers duidelijk dat een geïntegreerd ruimtelijk plan- en vergunningenproces noodzakelijk is. Het voorliggend project voldoet tevens aan de vereiste dat het project van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang zijn. Immers:

- de probleemstelling van het project is meervoudig en omvat diverse af te wegen belangen, zoals de (inter)nationale doorstroming en regionale ontsluiting, de leefbaarheid, de opheffing van de ruimtelijke en landschappelijke barrières, enz.;
- het project is tevens onontbeerlijk voor een noodzakelijke verbetering van de landschappelijke verbindingen en het herstellen ervan, economische opportuniteiten ruimte geven, landbouw versterken, modal shift stimuleren, ...;
- bij de afweging van de betrokken belangen is de maatschappelijke meerwaarde prominent; er zijn maatschappelijke baten verbonden aan dit project. Het is essentieel om de Europese en Vlaamse verkeersdoorstroming te garanderen, infrastructurele veiligheid en ontsluiting van de regio's te bieden;
- het project is ruimtelijk structurerend voor het gebied in kwestie, gezien de verschillende functies die in het gebied aanwezig zijn (wonen, natuur, landbouw, recreatie, economie, waterhuishouding, ontsluitingswegen, ...);
- het project heeft een grote rechtstreekse ruimtelijke, leefbaarheids-, leefmilieu- gerelateerde en verkeerskundige impact; de juiste omvang ervan zal nog moeten blijken uit de onderzoeksfase.

Het groot maatschappelijk en ruimtelijk strategisch belang van voorliggend project, het belang van een geïntegreerde aanpak (zowel inhoudelijk als procesmatig) en de participatieve aanpak met uitgebreid vooroverleg, tonen duidelijk aan dat het viaduct Gentbrugge een project van groot maatschappelijk en ruimtelijk- strategisch belang betreft dat om een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces vraagt en aldus in aanmerking komt voor de toepassing van de complexe projectenprocedure.

3. BEVOEGDE OVERHEID

De Vlaamse overheid is volgens artikel 6§1, van het decreet complexe projecten van 24 april 2014 bevoegd voor het nemen van de startbeslissing.

4. EERSTE ZICHT OP DE ONDERZOEKSFASE

Na de verkenningsfase volgt de onderzoeksfase waarbij het initiatief tot complex project verder zal worden onderzocht. Voorliggende startbeslissing vormt het beginpunt van de onderzoeksfase. Het eindpunt van de onderzoeksfase is het voorkeursbesluit. Dit is het eerste besluit van de bevoegde overheid over het complex project waarin op strategisch niveau een voorkeursalternatief zal worden gekozen en formeel zal worden vastgesteld. Tijdens de verkenningsfase werden geen tracékeuzes/alternatieven besproken.

Het doel van de onderzoeksfase is om de beste oplossing te filteren uit een brede waaier van mogelijkheden. Zoals hoger aangegeven, wordt voorgesteld om een ambitiefase te initiëren als startpunt voor de onderzoeksfase. Ook zullen via ontwerpend onderzoek en rekening houdend met de doelstellingen en randvoorwaarden, de verschillende technisch haalbare oplossingen in beeld worden gebracht. Deze oplossingen worden opgenomen in een alternatievenonderzoeksnota die aan een publieke raadpleging onderworpen zal worden.

De volgende stap is om de redelijke alternatieven die in de onderzoeksnota worden opgesomd op een gelijkwaardige en geïntegreerde manier verder te onderzoeken. Hierbij wordt minimaal gedacht aan volgende onderzoeken:

- (Strategische) MER (incl. passende beoordeling);
- MCA/MKBA;
- Mobiliteitsonderzoek;
- Afstemming met de Vervoersregio Gent;
- Ruimtelijk ontwerpend onderzoek;
- ...

In de onderzoeksfase staan thema's als leefbaarheid, landschap, verkeersveiligheid, infrastructuur, doorstroming en mobiliteit centraal, maar ook disciplines zoals landbouw, economie, e.a. zullen worden meegenomen. Uiteraard worden ook afwegingen gemaakt met betrekking tot de economisch-financiële aspecten, de baten die vervanging van infrastructuur met zich kunnen meebrengen zoals wonen, groen en andere en de robuustheid van de investeringen.

Nadat alle onderzoeken zijn gefinaliseerd, zullen de redelijke alternatieven op basis van de vaststellingen in de verschillende onderzoeken tegen elkaar worden afgewogen en zal een voorkeursalternatief worden vastgesteld in een ontwerp voorkeursbesluit dat daarna aan een openbaar onderzoek zal worden onderworpen.

Door middel van een participatief proces, waarbij alle belanghebbenden input kunnen leveren, moeten al deze functies en effecten goed in beeld worden gebracht, zodat de Vlaamse Regering een gefundeerde afweging en een helder en stevig onderbouwd voorkeursbesluit kan nemen. De procesnota (als bijlage bij deze startbeslissing) gaat dieper in op dit communicatie- en participatietraject.

5. PARTICIPATIETRAJECT

Uitgangspunt bij de verdere uitwerking van het project is een grote betrokkenheid van alle actoren tijdens de loop van het proces. Er wordt niet enkel ingezet op een transparante en open communicatie, maar tevens wordt uitgegaan van een participatief proces, waarbij de ideeën en de kennis van de actoren zo vroeg mogelijk in het proces worden meegenomen.

De Werkvennootschap zal na de startbeslissing de coördinerende en uitvoerende rol in de verdere uitwerking van voorliggend project op zich nemen, in coördinatie met het departement Omgeving

en ook de nodige stappen ondernemen om de noodzakelijke studies, participatie- en communicatiebegeleiding op te starten.

In dit proces zijn verschillende actoren en burgerbewegingen met sterk uiteenlopende belangen en opvattingen betrokken. Gelet op de bijzondere complexiteit en het maatschappelijke belang van voorliggend project biedt een procesbegeleider in onderhavig dossier ongetwijfeld een meerwaarde. Omwille van de specifieke, regionale problematiek werd aan de gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen gevraagd om de rol als procesbegeleider op te nemen.

6. SAMENWERKING EN AFSPRAKEN

De verkenningsfase van het Complex project Viaduct Gentbrugge kenmerkte zich door een intensieve betrokkenheid van diverse belanghebbenden. Bij aanvang werd een grondige belanghebbendenanalyse uitgevoerd en door middel van bilaterale gesprekken werden de bezorgdheden en ambities nagegaan van wie actief bij het proces betrokken wil zijn. Daarna volgden werksessies, overlegfora en een cocreatieweek in functie van het gezamenlijk formuleren van de probleemstelling en de project- en procesdoelstellingen.

De kern van de dialoog in de verkenningsfase vond plaats in het belanghebbendenoverleg waaraan de brede groep van belanghebbenden deelnam (bovenlokale en lokale administraties, lokale politici, burgerbewegingen, middenveldorganisaties, bedrijven, ...). Zij vormen een groep waarmee de dynamiek van het overleg kan verdergezet worden in de onderzoeksfase. Zij het verder aangevuld met relevante belanghebbenden die in de verkenningsfase onbekend bleven.

Dankzij de verkenningsfase is het mogelijk gebleken om met de reeds betrokken belanghebbenden tot een overeenstemming te komen over de verdere samenwerking binnen het Complex project Viaduct Gentbrugge. Dit werd uitgeschreven in de procesnota voor de onderzoeksfase die werd opgenomen als bijlage van de startbeslissing.

Voor het verdere traject wordt opnieuw gekozen voor een breed overleg met alle belanghebbenden.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap. Overeenkomstig artikel 15, §2, 4^o, en artikel 6, §5, van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2001 houdende regeling van de begrotingscontrole en -opmaak is het advies van de Inspectie van Financiën respectievelijk het akkoord van de Vlaamse minister van Begroting niet vereist.

Een startbeslissing in het kader van artikel 7, §1, van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten is immers per definitie een beslissing op krachtlijnen, zonder rechtsgevolgen, die een engagement inhoudt van de overheid om een onderzoekstraject op te starten, die voorafgaat aan een definitieve beslissing, in casu het voorkeursbesluit.

B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

De goedkeuring van de startbeslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

De goedkeuring van de startbeslissing heeft geen weerslag op de lokale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Met de goedkeuring van de startbeslissing kan de onderzoeksfase van start gaan. De eerste stap in die onderzoeksfase heeft betrekking op de alternatievenonderzoeksnota. Daarin worden de verschillende alternatieve oplossingen voor de doelstellingen van het complex project en de scope van het geïntegreerd onderzoek (incl. MER) beschreven. De alternatievenonderzoeksnota zal vervolgens in publieke raadpleging gaan, parallel met de adviesronde. Na verwerking van de inspraak kan het geïntegreerd onderzoek van start gaan. De onderzoeksfase wordt afgerond met een voorkeursbesluit, dat motiveert welk alternatief gekozen wordt. Er wordt een adviesronde en een openbaar onderzoek georganiseerd over het voorkeursbesluit. In de daaropvolgende uitwerkingsfase worden verschillende projectbesluiten opgemaakt, die tegelijk de herbestemmingen vastleggen evenals de noodzakelijke vergunningen, machtigingen en toelatingen om de werken te kunnen starten.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar goedkeuring te hechten aan de startbeslissing van het complex project 'viaduct Gentbrugge' in de zin van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten;
2. haar goedkeuring te hechten aan de bijgevoegde Procesnota Complex Project Viaduct Gentbrugge;
3. de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken en de Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme te gelasten met de uitvoering van voornoemde startbeslissing;
4. de gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen aan te duiden als procesbegeleider.

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving,
Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhal DEMIR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS