

Infoavond over het Technopark, 2 december 2019

Het Overlegplatform heeft UGent en Stad Gent uitgenodigd om hun plannen voor de verbetering van de mobiliteit in de onmiddellijke en de ruime omgeving van het Technopark toe te lichten.

Sprekers waren:

- Voor UGent: prof. Koen De Bosschere (hoogleraar en vakgroepvoorzitter) en Jeroen Vanden Berghe (logistiek beheerder)
- Voor Stad Gent: Filip Watteeuw (schepen van Mobiliteit, Publieke Ruimte en Stedenbouw) en Sofie Bracke (schepen van Economie, Handel, Sport en Haven)

De getoonde PowerPoint presentaties kunnen worden (her)bekeken op <http://www.toekomstzwijnaarde.be/>.

De volledige film van het debat is te vinden op <https://youtu.be/W5hIWskcL-M>

1. Inleiding

Tom verwelkomt de aanwezigen en de sprekers namens het Overlegplatform Zwijnaarde (OPZw). De rector van UGent is verontschuldigd.

Tom stelt dat sluipverkeer door woonstraten van Zwijnaarde en de files op de ovlende van de N60 al jaren een pijnpunt vormen voor Zwijnaarde en de laatste jaren nog zijn toegenomen. Door onder meer de groei van de economie en het openhouden van de op- en afritten van de R4 ter hoogte van de Gestichtstraat en de Heerweg-Noord (autokeuring) op de N60 nam het verkeer almaar toe en daalde de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit in Zwijnaarde. Zwijnaarde is trots op de wereldvermaarde kennisbedrijven die hier zijn gevestigd. Verdere uitbreiding van die bedrijven dreigt de leefkwaliteit in Zwijnaarde nog verder aan te tasten als daar onvoldoende maatregelen en middelen om de mobiliteit in goede banen te leiden, tegenover staan.

UGent heeft plannen ontwikkeld om de mobiliteit op en rond het Technopark te verbeteren. Deze plannen werden door het OPZw, het Gents Milieufrent, Don Bosco Zwijnaarde en de Fietzersbond positief onthaald. Het OPZw heeft zich steeds constructief (maar kritisch) opgesteld en wil dat graag zo houden in de toekomst. Maar dan vraagt het OPZw wel dat alle partijen de regels van de ruimtelijke ordening respecteren en dat maatregelen niet op de lange baan worden geschoven. Vanuit het OPZw schuift men 5 vuistregels naar voor om samen tot duurzame oplossingen voor de mobiliteitsproblemen in Zwijnaarde te komen:

- 1) Koester uw omgeving en de mensen die er wonen;
- 2) Denk aan de toekomst en in het bijzonder aan de generaties van morgen;
- 3) Durf denken (het credo van de UGent), en wees daarbij kritisch en ambitieus;
- 4) Realiseer de verandering binnen een redelijke termijn;
- 5) Kies voor de dialoog, niet voor confrontatie, door met iedereen in gesprek te gaan.

Veronique Dept van de directie van Don Boscocollege Zwijnaarde beaamt het geschetste mobiliteitsprobleem (zie https://af737ddd-73a2-422a-ae78-ee141a6100ca.filesusr.com/ugd/560a5a_d6288bff3d1a4fe8b70360011d36ba3c.pdf). De 1736 leerlingen en 180 werknemers van Don Bosco ondergaan dit probleem, maar beseffen dat zij dit ook mee veroorzaken. Don Boscocollege werkt actief aan duurzaamheid, onder meer via een werkgroep duurzame mobiliteit. Leerlingen en werknemers van Don Boscocollege worden hierbij onder meer gestimuleerd om zich op een duurzame manier te verplaatsen.

2. Voorstelling plannen UGent

2.1. Mobiliteitsprobleem in de omgeving van de ovonde

Prof. Koen De Bosschere werkt sinds 3 jaar op het Technologiepark. Ook hij heeft vastgesteld dat er ernstige mobiliteitsproblemen optreden op en rond het Technologiepark. Daarom heeft hij een plan ontwikkeld en dat voorgesteld aan scholen en bedrijven uit de buurt, het OPZw, Agentschap Wegen en Verkeer, Stad Gent, De Lijn ... die het plan goed hebben onthaald.

Het plan omvat een verbreding van het fietspad op de N60 (tussen de Sterre en de brug over de E40 en de Ringvaart), aansluitend op een nieuwe fietsers- en voetgangersbrug over de ringvaart/R4 en de E40 naar het Technologiepark, een fietsers- en voetgangerstunnel onder de N60 ter hoogte van de ovonde en een nieuwe tramlijn tussen de Sterre en het Technologiepark. Dit voorstel werd door alle partijen positief onthaald.

Met enkele cijfers duidt prof. De Bosschere op het belang van het zuiden van Gent, niet alleen voor UGent maar ook voor de stad en zelfs voor Vlaanderen:

- Bijna 50% van alle werknemers van UGent werkt in de Sterre, het Technologiepark of het UZ;
- Twee derden van alle doctoraatsstudenten van UGent werken in de Sterre, het Technologiepark of het UZ;
- Met 3.400 werknemers staat Tech Lane Ghent Science Park (Technologiepark en Eiland Zwijnaarde) op de 11^e plaats van Europese 'deep tech Science Parks' (gebaseerd op aantal werknemers). Na de geplande uitbreidingen zou Tech Lane Ghent Science Park tot op de 4^e plaats in deze lijst kunnen klimmen. Dit is zonder meer uitzonderlijk voor een kleine stad als Gent.

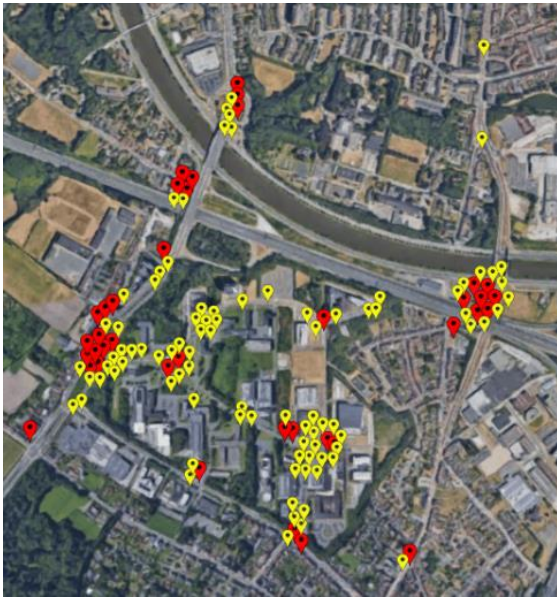
Momenteel werken ongeveer 5.000 mensen op en in de onmiddellijke omgeving van het Technologiepark. Bovenop dat aantal passeren ook 5.200 studenten, scholieren en shoppers van Mediamarkt/Delhaize elke dag in die buurt. Van dit totaal van 10.200 mensen, komt de grootste groep uit het dichtbevolkte noorden – dus over de brug van de N60 en de ovonde.

UGent plant de nog in de stad gehuisveste vakgroepen en studenten van de faculteit Ingenieurswetenschappen en Architectuur naar het Technologiepark verhuizen tegen 1 oktober 2026. Daardoor zullen er in de toekomst elke dag nog eens 3.000 extra studenten, hoofdzakelijk met de fiets, naar het Technologiepark rijden. Om die grote fietsersstromen op een goede manier te kunnen verwerken is extra infrastructuur noodzakelijk. Want nu al vormen de op- en afritten van de R4 naar de N60 gevaarlijke punten waar conflicten ontstaan tussen fietsers (die voorrang hebben op de N60) en wagens die de op- en afrit van de R4 willen op- of afrijden. Een aparte parallelle brug voor fietsers en voetgangers over de ringvaart/R4 en de E40 zal deze conflicten grotendeels vermijden en zal een veilige verbinding vormen voor zowel het doorgaand fietsverkeer, als voor de fietsers met diverse bestemmingen in de omgeving (het Technologiepark, de scholen Sint Paulus, Don Bosco, Bert Carlier, bedrijven in de Tramstraat, bewoners, ...). Door het vermijden van deze conflicten tussen auto's en fietsers, zal bovendien ook de doorstroming van wagens op de N60 fel kunnen verbeteren. Hierdoor zullen auto's veel vlotter dan vandaag via de R4 naar en van het Technologiepark kunnen rijden.

Ook aan de oostelijke zijde van het Technologiepark (kant Heerweg-Noord) zijn betere fiets- en voetgangerstoegangen nodig. Snelle fietsers zouden daarbij volgens prof. De Bosschere best via de Rooskenstraat en langs de E40 fietsen zodat zij geen hinder creëren voor bewoners van deze buurt.

Die route is momenteel niet volledig verhard, en toch worden daar ruim 500 passerende fietsers op 1 dag geteld. UGent vraagt om te onderzoeken of deze route comfortabel voor snelle fietsers kan worden gemaakt. De bestaande trage fietspaden doorheen de bufferzone moeten behouden worden voor de buurtbewoners en voor scholieren.

Een beperkte enquête bij werknemers op het Technologiepark i.v.m. (bijna) ongevallen over de voorbije 18 maanden gaf onderstaande gevaarlijke punten weer. Op de kaart duiden de rode punten de plekken van ongevallen met lichamelijke of materiële schade aan, de gele punten zijn voor bijna-ongevallen.



Uit deze enquête blijkt bovendien dat vooral fietsers gevaar lopen op deze punten. Fietsers hebben volgens de UGent-statistieken 30 keer meer kans om betrokken te zijn bij een letselongeval dan autobestuurders. In de donkere maanden van het jaar is er gemiddeld één fietsongeval met schade per week. De gevaarlijkste punten zijn daarbij de afrit van de R4 ter hoogte van de Heerweg-Noord (autokeuring) en de toegang tot het Technologiepark aan de ovonde, maar ook op het Technologiepark zelf zijn er zeer veel conflicten die leiden tot bijna-ongevallen.

2.2. Toekomst: fietsers

In de toekomst zullen bijna 16.300 personen in de onmiddellijke omgeving van de ovonde werken, studeren of winkelen. Daarvan zullen er naar schatting 6.500 met de fiets komen. Als men veronderstelt dat daarvan 4.000 personen van het noorden (en dus over de brug) komen, betekent dat dagelijks 8.000 fietsbewegingen (heen en terug). Ter vergelijking: over de Coupure telt men dagelijks 9.500 fietsbewegingen, over de Visserij zijn het er 5.000. Een dergelijk aantal fietsers zal tijdens de spits voor een ware 'fietsmuur' langs de N60 zorgen. Daarom is een nieuw fiets- en voetgangersbrug over de ringvaart/R4 en de E40 absoluut noodzakelijk. Vanaf die fietsbrug kunnen fietsers verder veilig naar het Don Boscollege (indien de N60 ondertunneld is) of naar de Tramstraat fietsen. Deze fietsers zullen grotendeels tussen de Sterre en de ovonde fietsen. De fietsroute tussen de Sterre en de ovonde is echter op vandaag niet geschikt om zo'n grote aantallen fietsers te verwerken. Prof. De Bosschere stelt daarom voor om aan één zijde van dat stuk van de N60 (kant Nieuw Gent) een breed tweerichtingsfietspad te voorzien dat een verbinding vormt tussen

de tunnel onder de Sterre en de nieuwe fiets- en voetgangersbrug. Op die manier verdwijnen alle gelijkgrondse fietsoversteekplaatsen op de N60.

De bouw van de fietsbrug, de ondertunneling van de ovonde en de aanpassing van de N60 tussen de Sterre en de brug over de ringvaart/R4 en de E40, behoren tot de bevoegdheid van de Vlaamse overheid. In haar regeerakkoord stelt de Vlaamse regering dat zij wil focussen op het verkeersveilig maken van schoolomgevingen aan drukke gewestwegen. De ovonde is daar een goed voorbeeld van: er liggen 4 scholen/onderwijsinstellingen (Don Boscollege, Sint-Paulus, Bert Callier, UGent, samen goed voor ongeveer 6000 leerlingen/studenten) in de onmiddellijke omgeving van 4 drukke gewestwegen (N60, R4, Tramstraat en E40), en de omgeving is onveilig met wekelijks kleine ongevallen.

2.3. Toekomst: openbaar vervoer

Van die 16.300 personen die in de toekomst in de omgeving van de ovonde zullen werken en studeren, zullen er naar schatting 2.100 het openbaar vervoer nemen. Om zo veel mensen op korte tijd naar het Technologiepark te brengen, zijn 36 ritten met gewone of 24 ritten met gelede bussen nodig maar volstaan 7 tramritten. Op vandaag liggen 3 tramlijnen in het zuiden van Gent: tram 1 naar The Loop, tram 4 naar het UZ en tram 2 naar Zwijnaarde. Geen enkele van deze 3 tramlijnen heeft de omgeving van de ovonde als bestemming. Prof. De Bosschere stelt voor om een aftakking op tramspoor 1 te bouwen die van de Maaltebruggestraat, over de Sterre en via de middenberm van de N60 naar het Technologiepark zou kunnen rijden (2 km). Vandaag vetrekken er per uur 26 trams per uur vanuit Gent-Sint-Pieters naar het zuiden van Gent. Na de vertramming van buslijn 7 naar Sint-Denijs-Westrem zullen er 31 of misschien zelfs 36 trams per uur vertrekken. Prof. De Bosschere pleit ervoor om dit toekomstige aanbod van minimaal 31 trams per uur in zuidelijke richting gelijkmatiger te verdelen over de verschillende bestemmingen, en het technologiepark als nieuwe eindbestemming toe te voegen.

Een vergelijking van de kostprijs van het woonwerkverkeer voor bedrijven toont aan dat het openbaar vervoer voor de werkgever de goedkoopste optie is, en het aanbieden van een parkeerplaats in een parkeergebouw viermaal zo duur is als een Lijnabonnement.

Bovendien is het vervoer via de tram veel veiliger dan met de fiets, nagenoeg even snel en toegankelijk voor iedereen (werknemers, studerende, bezoekers, shoppers, bewoners) die zich van en naar de omgeving van het Technologiepark wil verplaatsen (plus alle tussenliggende bestemmingen: campus Sterre, shoppingcenter, Sint-Paulus, woonwijken, ...).

De aanleg van een nieuwe tramlijn is vrij duur (geschatte kostprijs: 20 miljoen euro) en vraagt een lange planingsperiode. Daarom onderzoekt De Lijn momenteel of het mogelijk is om de bus over het Technologiepark te laten rijden. Met de huidige uurregeling zou dit betekenen dat maximaal 450 personen per uur naar de omgeving van het Technologiepark kunnen worden vervoerd. Dit zal niet voldoende zijn om het piekvervoer aan te kunnen, onder meer omdat de bussen 's ochtends een groot aantal scholieren vervoeren. Zo lang er geen tram rijdt, zullen de shuttles dus ook nodig blijven, maar deze zijn geen oplossing voor de ruim 8000 scholieren, studenten, en bezoekers van het shoppingcenter.

2.3. Toekomst: auto

Momenteel telt men 's morgens aan de toegang van het Technologiepark 580 fietsers die in en uit het Technologiepark rijden. In de toekomst zullen dat er waarschijnlijk eerder 2.500 zijn. Er moeten ook 2.000 auto's het Technologiepark binnen rijden. Een korte berekening leert dat 2.000 auto's die aan 20 km/u rijden, een rij vormen van 40 km lang. Deze auto's zouden allen via de huidige toegang aan de ovonde het Technologiepark moeten binnenrijden, en dit samen met de vele fietsbewegingen. Dit is niet haalbaar. Daarom pleit prof. De Bosschere voor een extra inrit, bijvoorbeeld op de plek waar nu de oprit naar de E40 ligt of ter hoogte van het bestaande verkeerslicht. Vanaf die inrit zouden auto's conflictvrij via een noordelijk gelegen weg naar het nieuw te bouwen parkeergebouw kunnen rijden. De bestaande inrit zou behouden blijven om de kleinere parkeerterreinen aan de westelijke zijde van het Technologiepark te bedienen. Op die manier zou het aantal auto's dat via de bestaande inrit het Technologiepark binnenrijdt, dalen tot slechts een 400-tal auto's. Deze maatregelen zouden toelaten om de centrale zone van het Technologiepark autoluw te maken.

Wanneer fietsers over de nieuwe fiets- en voetgangersbrug zouden passeren, zouden auto's veel vlotter op en van de R4 kunnen rijden. Na de realisatie van de nieuwe oprit naar de R4-buitenring zou dit betekenen dat auto's vlot van en naar richting Merelbeke (via de buitenring) of richting Wondelgem (via de binnenring) zouden kunnen rijden. De fiets- en voetgangersbrug zou dus ook voordelig zijn voor de doorstroming van de auto's.

Tot slot benadrukt Prof. De Bosschere dat het volledige plan (fietspad, brug, tunnel, tram, heraanleg van de ovonde met nieuwe inrit voor Technologiepark) als geheel moeten gezien worden om de mobiliteitsknoop langs de N60 proberen op te lossen: het komt neer op volledig scheiden van autoverkeer, voetgangers en fietsers, en openbaar vervoer, vergelijkbaar met de Kortrijksesteenweg, en (op termijn, na afsluiten van de op- en afritten naar de R4) de Heerweg-Noord. Het is evident dat dit grote investeringen zal vragen en niet kan gerealiseerd worden met enkele betonblokken en een pot verf. Eenmaal gerealiseerd zal het de veiligheid, de doorstroming en de leefkwaliteit op en rond het Technologiepark aanzienlijk verbeteren, en ervoor zorgen dat de buurt, de bedrijven en de scholen zich op een duurzame manier verder kunnen ontwikkelen zonder daarbij een onaanvaardbare hinder in de (wijde) omgeving te creëren.

2.4. Herinrichting van het Technologiepark

Jeroen Van den Berghe, logistiek beheerder van UGent, meldt dat de dialoog over deze plannen met de verschillende overheden en De Lijn werd opgestart. Ook de UGent is bereid haar verantwoordelijkheid hierin op te nemen.

Het bedrijfsvervoerplan van UGent streeft naar een aandeel van slechts 35% autogebruikers voor het woonwerkverkeer in 2020. Het Technologiepark scoort daarbij beter dan het gemiddelde van UGent: terwijl het aandeel autoverkeer voor UGent 41% bedraagt, is dit voor het Technologiepark slechts 37% (cijfers van 2018).

De Campus Ardoyen is aan een upgrade toe. Tussen 2020 en 2025 wil UGent hier werk van maken. Bij de geplande herinrichting wil UGent de verkeersveiligheid verhogen, nutsleidingen vernieuwen, een nieuw centraal plein aanleggen, kleinere sportvoorzieningen/picknickplaatsen ... realiseren. Op korte termijn wil UGent een omgevingsvergunning aanvragen voor de heraanleg van de binnenlus en de nutsleidingen.

Momenteel stelt het parkeren een probleem op de campus. Auto's worden er geparkeerd op de bermen, op een tijdelijke maaiveldparking en op parkeerterreinen bij verschillende bedrijven. Daarom wil UGent het parkeren beter organiseren. Hiervoor zal een parkeergebouw worden opgetrokken en zullen de toegangen tot Ardoyen via slagbomen worden gecontroleerd. Dat parkeergebouw zal in de oostelijke zone, tegen de buurt Roosken, worden gebouwd. Wanneer dit gebouw in gebruik wordt genomen (streefdoel: 2021), zal inrijden via de Tramstraat worden verboden. Het is de bedoeling om hierdoor het sluipverkeer door Zwijnaarde te verminderen waardoor de leefkwaliteit zal verbeteren.

2.5. Vragen en opmerkingen

Lieven begeleidt de vragenronde:

- Bedankt voor de inspanningen om het mobiliteitsprobleem duidelijk in kaart te brengen en oplossingen aan te reiken. Tot nu toe heeft de bevolking van Zwijnaarde zich steeds constructief opgesteld. In het verleden werden gemaakte afspraken echter niet steeds gerespecteerd en werden overtredingen niet aangepakt. De toegang tot het Technologiepark aan de Tramstraat is immers een bouwmisdrijf, waar de Stad niet tegen heeft opgetreden. Ons geduld raakt dan ook stilaan op. We willen constructief blijven, op voorwaarde dat regels worden nageleefd en dat wordt opgetreden indien dit niet het geval is.
- Het voorgestelde plan heeft vooral aandacht voor fietsers en focust te weinig op de wagen. Vraag om de oprit van de N60 naar de E40 te behouden. Vraag aan het college: welke plannen hebben jullie voor deze legislatuur? Zijn er quick wins mogelijk (bv deelfietsen zoals in Brussel)? Vraag aan Voka: Welke inspanningen zullen de bedrijven doen om de situatie in Zwijnaarde te verbeteren?
Antwoord UGent: Momenteel zijn wij in gesprek met de verschillende partners (AWV, De Lijn ...). De regie van de maatregelen zou door Stad Gent moeten worden uitgevoerd.
- Wat met vervoer over water en door de lucht?
Antwoord UGent: Alle oplossingen werden onderzocht. Vervoer via een kabelbaan is niet interessant. Een kabelbaan is niet alleen zeer duur, maar is ook veel trager (6-12 km/u). Bovendien is er onvoldoende plaats om een eindstation te bouwen aan Gent Sint-Pieters. Om een kabelbaan rendabel te maken, zijn er veel meer passagiers nodig dan voor een tram. Ook vervoer over het water is niet evident. Het kanaal van Zwijnaarde ligt veraf, en om de ringvaart te bereiken moet men over de E40 en de buitenring. Om Gent-Sint-Pieters te bereiken zou er bovendien een extra kanaal moeten gegraven worden. De goedkoopste en snelste manier om 2.000 personen op een uur te vervoeren is een tram.
- Vraag: wat is de timing?
Antwoord: de ideale tijdslijn voor de UGent is (maar de regie ligt bij de stad Gent)
 - 2020 – 2025: Herinrichting campus
 - 2021: buslijn 4/7 over de campus (in samenwerking met De Lijn)
 - 2021: opening parkeergebouw + afsluiten inritten Tramstraat
 - 2021: aanleg fietspad naar Heerweg-Noord (i.s.m. AWV)
 - 2022: Fietsersbrug en aanleg ovonde N60 (i.s.m. AWV)
 - 2023: Breed fietspad van R4 tot kruispunt De Sterre (i.s.m. stad Gent en AWV)
 - 2023: Vrije busbaan N60 voor collectief vervoer (i.s.m. AWV en De Lijn)
 - 2026: Verhuist faculteit ingenieurswetenschappen
 - 2028: Tramverbinding met station (i.s.m. AWV en De Lijn)

- Dit is een mooi project, maar zal dit ook kunnen worden vergund? Kunnen de voorstellen die vandaag worden gepresenteerd, worden meegenomen in het RUP 148 voor het Technologiepark?

Antwoord UGent: samen met de Stad Gent werken we aan het RUP en hebben we stappen vooruit gezet.

3. Reactie Stad Gent op het voorstel van UGent

[Schepen Watteeuw](#) geeft aan dat hij tevreden is met het voorstel dat UGent hier presenteerde. Voor het eerst in jaren heeft de schepen het gevoel dat er een brede coalitie tussen UGent, de bewoners van Zwijnaarde, de bedrijven en de Stad is ontstaan om de mobiliteit in Zwijnaarde aan te pakken en oplossingen bij de betrokken overheden te bepleiten. De probleemanalyse van UGent heeft aangetoond hoe ernstig de situatie is. Niemand kan dat nog ontkennen. De voorstellen van UGent zijn een goede basis om mee aan de slag te gaan. Het is belangrijk dat we daarbij zoeken naar quick wins (bv lokale ontsluiting, fietsroutes ...) en werken aan een oplossing voor de ovonde. De Stad staat volledig achter de plannen voor de verbetering van de fietsinfrastructuur en heeft bij de bevoegde minister gepleit om dit voorstel ernstig te nemen. Dit is nodig omdat dit een nieuw stuk fietsinfrastructuur is op een netwerk dat niet op de huidige plannen is uitgetekend, waardoor het moeilijker zal zijn om hiervoor financiering te vinden. Het klopt dat voor het vervoer van grote aantallen mensen, de tram de beste oplossing is. Dit is dan ook een interessant voorstel. Wat hier werd voorgesteld, is niet onmogelijk. Elders in Europa (bv in Frankrijk) slaagt men erin om op enkele jaren tijd meerdere kilometers tramlijn aan te leggen. Om een tramlijn naar het Technologiepark te realiseren, zouden De Lijn en de Vlaamse Overheid voluit moeten gaan voor dit voorstel en extra middelen moeten voorzien (zonder elders te besparen) voor investeringen en voor exploitatie voor het openbaar vervoer.

Het voorstel van UGent concentreert zich op de omgeving van het Technologiepark. De verkeersproblemen in en rond Zwijnaarde situeren zich echter in een groter geheel, in een gebied dat zich uitstrekt van The Loop tot in Merelbeke. In dat gebied zijn grote ontwikkelingen gepland. De fietsbrug en de tramlijn zullen onvoldoende zijn om de verwachte mobiliteitsproblemen in dat gebied op te lossen. Daarom werkt de Stad nu al aan andere oplossingssporen:

- de Stad heeft SPITS opgericht, dat bedrijven moet ondersteunen bij het werken aan meer duurzame mobiliteit.
- de Coca Colaweg zal de komende jaren worden aangelegd. Hierover bestaat een akkoord met Coca Cola en de Stad heeft de nodige budgetten voor de aanleg ervan voorzien. De plannen voor die weg zullen op 12 december worden voorgesteld. Dit is een eerste stap om de op- en afrit van de R4 aan de Gestichtstraat af te sluiten. Die afsluiting is nodig om het sluisverkeer en het bedrijfsverkeer door Zwijnaarde drastisch te verminderen.
- Om die op- en afrit van de R4 aan de Gestichtstraat effectief te kunnen afsluiten is een tweede weg nodig: de ontsluitingsweg voor Zwijnaarde II (Domo) en III (Klaartestraat) over Zwijnaarde II. De Stad onderhandelt hierover met Alinso, de eigenaar van Zwijnaarde II. Die gesprekken verlopen echter moeizaam.
- De Stad werkt verder aan het RUP 148. Het voorontwerp is afgewerkt in 2018, maar AWW heeft nog geen positief advies gegeven omdat zij de resultaten van een extra studie afwachten. Dit positief advies is cruciaal voor de verdere afwerking van het RUP. Het planMER werd goedgekeurd in april 2019.
Het is de bedoeling om dit RUP voorlopig te laten vaststellen door de gemeenteraad midden

2020. Daarna volgt een openbaar onderzoek, en – hopelijk - de definitieve vaststelling in 2021. Het is momenteel nog mogelijk om ervoor te zorgen dat het RUP de voorstellen die vandaag werden besproken, toelaat.

- Daarnaast onderneemt de Stad enkele flankerende maatregelen via:
 - o de opstart van een masterproject Ardoyen, waarbij afspraken worden gemaakt tussen UGent, Stad Gent, AWV en De Lijn;
 - o de mobiliteitsstudie van de zuidelijke mozaïek;
 - o de opmaak van een wijkplan voor Zwijnaarde, samen met alle geïnteresseerden van Zwijnaarde. Dat wijkplan omvat onder meer een wijkmobiliteitsplan. Zwijnaarde is de tweede wijk, na Oud-Gentbrugge/Dampoort, waar de Stad een dergelijk wijkmobiliteitsplan zal opmaken. Dit wijkmobiliteitsplan heeft als doelstelling om de leefkwaliteit in Zwijnaarde te verbeteren en gaat daarbij ruimer dan het Technologiepark. Een concrete doelstelling is om het sluipverkeer uit Zwijnaarde te weren.

Schepen Bracke verontschuldigt schepen Sami Souguir (bevoegd voor Cultuur, Stadsontwikkeling en Ruimtelijke Planning). Zij stelt samen met schepen Watteeuw vast dat de 'sense of urgency' door alle partijen wordt gevoeld en een momentum creëert om samen aan oplossingen te werken. Schepen Bracke vertelt dat zij onlangs het Science Park in Utrecht bezocht, waarheen zich dagelijks 50.000 studenten en 2600 werknemers verplaatsen. Om dit mogelijk te maken heeft men geïnvesteerd in busverbindingen (een bus om de 3 minuten). Ook in Gent moet het mogelijk zijn om de modal shift te verbeteren in het zuiden van Gent. Het is nodig om maatregelen te nemen om de mobiliteit te verbeteren. De Stad werkt hieraan via SPITS, de Coca Colaweg, het wijkplan voor Zwijnaarde ... Schepen Bracke roept de bedrijven op om de kans te grijpen om mee te werken aan het wijkplan voor Zwijnaarde.

Vragen en opmerkingen:

- We voeren al lang actie in Zwijnaarde. Er zijn al veel debatten, overlegmomenten ... geweest. Tot nu toe werd te weinig rekening gehouden met de vragen van Zwijnaarde. We hebben schrik dat er opnieuw weinig zal terecht komen van deze plannen.
Antwoord schepen Watteeuw: Ik begrijp je reactie. Vandaag zie ik dat UGent, Stad Gent, het Overlegplatform Zwijnaarde en VOKA allen stellen dat de situatie in Zwijnaarde niet kan blijven duren én dat zij allen in dezelfde richting denken. Iedereen heeft er belang bij dat er oplossingen worden gerealiseerd. Voor UGent is het belangrijk dat hun studenten en werknemers veilig de campus kunnen bereiken. Ook voor de Stad Gent is dit belangrijk. Daarom komt Zwijnaarde als tweede wijk aan de beurt om een wijkmobiliteitsplan op te maken. Samen met jullie willen we daarbij bekijken welke maatregelen de Stad kan nemen om oplossingen aan te reiken.
- In de I. Van Oostenrijkstraat passeert veel verkeer. Het sluipverkeer in Zwijnaarde rijdt niet alleen naar het Technologiepark, maar ook naar en van Merelbeke. Ik vrees dat het verkeer naar Eiland Zwijnaarde ook door onze straat zal passeren. Vraag om een (neerklapbaar) paaltje te plaatsen om doorgaand verkeer in de I. Van Oostenrijkstraat onmogelijk te maken.
Antwoord schepen Watteeuw: in het verleden werden sommige zaken niet goed aangepakt. Dit is het moment om samen aan oplossingen te werken. UGent werkt hard om haar plannen te laten realiseren. Via het wijkmobiliteitsplan kunnen ook jullie meedenken over hoe het anders kan.
Lieven (moderator, Overlegplatform Zwijnaarde): op 10 december organiseert het Overlegplatform Zwijnaarde een eerste workshop over het wijkplan voor Zwijnaarde.

- Vanavond voel ik een positieve vibe bij mensen van UGent en bij het stadsbestuur. Laat ons breder kijken dan de problemen voor onze eigen deur, en werken aan oplossingen voor Zwijnaarde, samen met UGent, Stad Gent en het Overlegplatform.
- Als de Stad moet kiezen tussen de vertramming van lijn 7 en de aanleg van een tramlijn naar het Technologiepark, wat zal ze dan kiezen?
 Antwoord schepen Watteeuw: in 2003 heeft De Lijn haar Pegasusplan voor Gent voorgesteld. Daarin werden meerdere tramlijnen in het vooruitzicht gesteld. Ondertussen zijn we 2019 en moeten we vaststellen dat we slechts enkele kilometers tramlijn hebben kunnen realiseren: de verbinding naar Flanders Expo, de tram naar Zwijnaarde en de tram naar het UZ. Dit is onvoorstelbaar weinig. We willen dan ook beide tramlijnen en we moeten duidelijk tonen dat we dit allemaal willen, en allen aan hetzelfde zeel trekken.
 Schepen Bracke onderschrijft wat schepen Watteeuw zegt. Alle overheden moeten hun verantwoordelijkheid nemen om oplossingen aan te reiken. We mogen daarbij niet gedwongen worden om te kiezen tussen de aanleg van een tram naar het Technologiepark en de vertramming van lijn 7. Laat ons niet wachten tot de tram rijdt, maar ondertussen al de situatie aanpakken. Op het Technologiepark werken bedrijven die in staat zijn om zelfrijdende shuttles te ontwikkelen. Laat ons in afwachting van de tram dergelijke shuttles ontwikkelen en laten rijden op vrije busbanen. We weten ondertussen ook allemaal wat het probleem is aan Bollebergen. Laat ons allen samenwerken om daar een oplossing voor uit te werken.
- Dit zijn mooie plannen. Maar wie beslist uiteindelijk over de uitvoering? Waarvoor is de Stad bevoegd, en mogen we dan hopen dat er tijdens deze legislatuur aan wordt gewerkt?
 Antwoord schepen Bracke: Voor de ontwikkeling van een wetenschapspark is snelheid van beslissing cruciaal. In Utrecht hebben verschillende instanties en private partners daarom samen een stichting opgericht om beslissingen sneller te kunnen nemen en uitvoeren. Die instanties hebben hiervoor middelen gekregen/geïnvesteed en via die stichting samengewerkt. De middelen van de ene partners zijn daarbij gebruikt als hefboom voor de andere partners te verkrijgen. Dit model zouden we kunnen gebruiken om de mobiliteitsprobleem in de omgeving van het Technologiepark op te lossen. Want zo lang die problemen zich blijven stellen, is het zeer moeilijk om uitbreiding op het Technologiepark toe te laten.
 Antwoord schepen Watteeuw: België is inderdaad een ingewikkeld land. AWW is bevoegd voor de steenwegen en de fietsbrug. De tram valt onder de bevoegdheid van De Lijn. Laat ons niet als een bedelaar naar die instanties gaan, maar laat ons onze krachten bundelen om iedereen in beweging te krijgen.
- Moeten we echt toelaten dat private bedrijven zoals Domo/Alinso en Coca Cola beslissingen kunnen nemen die een grote impact op Zwijnaarde hebben? UGent werkt aan oplossingen voor het Technologiepark en lost hiermee de eigen problemen op. De leefkwaliteit van Zwijnaarde is meer dan het oplossen van een verkeersinfarct. Geven we die private bedrijven op die manier niet te veel macht?
 Antwoord schepen Bracke: Vandaag beseffen private bedrijven en UGent dat er geen uitbreiding meer mogelijk is en dat maatregelen nodig zijn om de mobiliteitsproblemen aan te pakken. Dat betekent dat ook bedrijven bereid zijn om inspanningen te leveren.
 Schepen Watteeuw: Mobiliteit is inderdaad niet de enige factor die de leefkwaliteit bepaalt. Maar de laatste jaren was ik bevoegd voor mobiliteit, en kon dus daarin ingrijpen. Soms hebben private bedrijven daarbij sleutels in handen, bijvoorbeeld omdat ze bepaalde gronden in bezit hebben. Vooraleer we naar die private bedrijven stappen moeten we bovendien weten wat we zelf willen. Dat willen we bepalen via het wijkmobiliteitsplan, waar

alle belangrijke stakeholders – en dus zeker de bewoners - aan kunnen meewerken. Laat ons weten wat je goed vindt, welke suggesties je hebt ...

De moderator rondt hierbij de vragenronde af. De ‘coalition of the willing’ is aanwezig. Wij zijn daarbij wel eerder aan de vragende en niet zozeer aan de beslissende kant.

4. Reactie VOKA

Jan Geers van Voka geeft tot slot zijn kijk op deze problematiek. Hij heeft het Overlegplatform leren kennen als een positieve, constructieve gesprekspartner. Hij is tevreden dat Zwijnaarde fier is op zijn bedrijven.

VOKA hecht veel belang aan deze regio. Zwijnaarde telt immers meerdere bedrijven van wereldformaat. Het ‘ecosysteem’ op de bedrijventerreinen van Zwijnaarde zorgt voor een unieke omgeving waar bedrijven graag en goed kunnen werken. De mobiliteitsproblemen slepen al lang aan in Zwijnaarde en vormen een beladen thema. Bewoners zijn bezorgd om de leefkwaliteit, bedrijven omdat de uitbreidingsmogelijkheden in gevaar komen. Ook VOKA is een pleitbezorger voor dit dossier bij de bevoegde minister. Bedrijven doen al inspanningen om hun mobiliteit duurzamer te maken. VOKA wil de bedrijven hierbij ondersteunen. Om dit waar te kunnen maken, hebben we investeringen nodig. Daarom wil VOKA mee dit plan ondersteunen en samen met UGent en de Stad Gent aan de kar trekken.