



Bijzondere genodigden:

- Els Van Damme (UGent, Directeur gebouwen en facilitair beheer)
 - Pieter Van Vooren (UGent, Milieuadviseur Mobiliteit en Energie)
 - Bjorn De Vriese (Stad Gent dienst mobiliteit)
 - Peter Van Sevenant (Stad Gent dienst mobiliteit)
 - Christel De Bruycker (Stad Gent dienst economie)
 - Dieter Somers (Stad Gent dienst Stedenbouw en Ruimtelijke planning)
-

Dennis verwelkomt als voorzitter de aanwezigen en stelt de gasten voor. Hij belicht het belangrijkste agendapunt “Mobiliteit op en rond het Technopark” (huidige naam Tech Lane Ghent Science Park).

1. Inleiding en problematiek in de context Zwijnaarde

Als eerste spreker wijst Peter P. op de probleemstelling voor de inwoners van Zwijnaarde. Zijn volledige presentatie kan u terugvinden via één van volgende links :

<http://www.toekomstzwijnaarde.be/>

<https://www.facebook.com/toekomstzwijnaarde/>

https://www.youtube.com/watch?v=-C_iUuE1pJA&t=7s

<https://www.hoplr.com/shout/556733> (enkel voor wie toegang heeft tot Hoplr Zwijnaarde)

Hij beklemtoont eerst dat wij als OPZw de innovatieve ontwikkelingen en de creatie van tewerkstelling, die leiden tot een economische en sociale meerwaarde en welvaart ten volle steunen. Het probleem is echter het sluipverkeer dat de laatste jaren fors is toegenomen en nog verder dreigt te vergroten met de creatie van bijkomende werkplekken, indien geen initiatieven hiertegen worden genomen. Dit sluipverkeer situeert zich vooral in de Krekelstraat, Eedstraat, Rijvisschestraat, Hutsepotstraat, Campusstraat en de Tramstraat. Vanuit het noorden zijn dat de Gestichtstraat en de Heerweg-Noord ; vanuit Merelbeke staat de della Faillelaan onder zware verkeersdruk. Al dit sluipverkeer richt zich naar de (zij)ingangen van het Technopark in de Tramstraat. Oorzaak van die ellende is het dagelijks dichtslibben van de Ovonde. Naast gevaarlijke verkeerssituaties voor zwakke weggebruikers (bvb. Krekelstraat) is de slechte tot zeer slechte luchtkwaliteit door fijn stof en NO² in de woonstraten en rondom de scholen een bron van ergernis.

Onze vraag naar UGent en Stad Gent is dus : “Op welke wijze wordt de expansie van het Technopark verzoend met gezond, verkeersveilig en aangenaam wonen in Zwijnaarde ?”

In 1999 werd reeds het principe aangehaald om economisch verkeer te scheiden van lokaal bewonerstransport. In januari 2012 maakt het verslag van de OPZw vergadering melding van een plan-MER voor het Technologiepark. In juni 2018, dus 6 jaar later, zal de Stad Gent een infomoment organiseren over het RUP/MER Technologiepark.

Uit een studierapport van het Vlaams Verkeerscentrum over de ontsluiting van de Zuidelijke bedrijventerreinen citeren we :

“Het blijkt dat de zuidelijke mozaïek bij volledige ontwikkeling van alle in de pijplijn zittende projecten serieus vastloopt. Dat uit zich in verzadigingsgraden voor het hoofdwegennet (E17 en E40) van rond de 100%. Dit betekent eigenlijk stilstand. Ook het onderliggend wegennet wordt dan zeer druk.

Ook het idee voor een capaciteitsvermindering op de N60 (herleiden tot 2x 1 rijvak vanaf de E17 in De Pinte) zal enkel sluipverkeer doen toenemen.

Spreker haalt ook de weigering tot stedenbouwkundige vergunning aan (24-4-2017) met als motivatie de absolute noodzaak dat hier een globaal concept gerealiseerd wordt met de voorzien parkeertoren, toegangsbeperking voor wagens en het betalend parkeren, gekoppeld aan de uitbreiding van shuttles en bijkomende maatregelen die het autogebruik afremmen.

Het is duidelijk dat er een mentaliteitswijziging moet groeien naar alternatieve mobiliteitsoplossingen voor woon-werkverkeer.

Samengevat verwoorden volgende punten wat wij in Zwijnaarde vragen :

1. Bewustmaking - bewustwording
2. Daling van het sluipverkeer (en geen stijging)
3. Beperkte toegang via zijingang(en) Tramstraat
4. Bevrozen v/h aantal parkeerplaatsen (2.600)
5. Afdwingbare doelstelling inzake modal-shift voor gans de site (als voorwaarde bij elke volgende uitbreiding)
6. UGent (en bedrijven): uw burens zijn ook stakeholders (informeer ons, betrek ons ... doe dit spontaan, volledig, met open geest)
7. Stad Gent: gelieve de burgerparticipatie (o.a. in Zwijnaarde ernstig te nemen ook, en vooral, in dossiers die niet lopen zoals verwacht.

2. Toelichting over de plannen voor het parkeergebouw / de toegangscontrole / het betalend parkeren.

Als tweede spreker neemt Els Van Damme (UGent) het woord. Zij verwijst naar een beleidskwaliteitsnota met een plan dat in 2015 opgesteld is door UGent, in samenspraak met

architecten, de Stad Gent, Ruimte Vlaanderen en de Vlaamse Bouwmeester voor een goede ruimtelijke ordening op deze site (Campus A). In juli 2016 werd dan een inrichtingsplan opgesteld met als doel de open ruimte vorm te geven en met aandacht voor de zwakke weggebruiker op de site.

De lopende projecten zijn :

- Een onderzoeksgebouw (FMSV2) voorzien voor 150 mensen bij aanvang en een maximum van 250 mensen.
- Een acceleratorgebouw wat een privéontwikkeling is voor jonge bio-tech bedrijven. Gepland zijn 285 werkplekken. De bouwtijd is gepland van september 2018 tot september 2020.
- Beide gebouwen komen bovenop een gemeenschappelijke sokkel met halfondergrondse parking voor 142 wagens, 13 motorfietsen en een fietsstalling voor 200 fietsen. De bouwiming hiervoor is start in oktober 2017 tot september 2019. De geplande ingebruikname is 2020.

Wat het aantal medewerkers betreft waren er in 2016 in de UGent toren 1100 personeelsleden. Het aantal studenten op de Campus A is beperkt (in hoofdzaak enkel de hogere studiejaren) tot een maximum van 500. Voor alle bedrijven op de Campus samen bedraagt het aantal personeelsleden 2384.

Enkele algemene cijfers over de modal split van het personeel UGent in 2017 t.o.v. 2014 :

Modal split personeel UGent		
	2014	2017
enkel fiets	20%	20%
auto	54%	44%
De Lijn	8%	12%
trein	14%	20%
carpool	1%	1%
motor	3%	3%

Wat betreft de studenten (cijfers 2014) : 44% pendelt, waarvan 17% met eigen wagen.

Modal split totaal Campus A (Ugent+bedrijven)		
	2014	2017
autogebruik	78%	67%
fiets	12%	15%

Volgende maatregelen werden reeds getroffen voor een duurzaam mobiliteitsbeleid :

- Bedrijfsvervoerplan
- Fietsvergoeding + bijkomende diensten (douches, pechverhelping, huurfietsen,etc...)

- Studenten krijgen in regel geen toegang tot de UGent parkings (uitgez. Diergeneeskunde omwille van de specifieke ligging) en ook voor de site Ardoyen is er momenteel geen sluitend systeem.

De vzw Ardoyen (voor alle bedrijven op het Technologiepark) staat in voor :

- Pechverhelpingservice voor fietsers
- Cambiostandplaats
- Inrichting van een fietsstraat (éénrichtingsverkeer)
- Shuttlebus (gebruik 200 à 250 mensen/dag)
- Aanpassing signalisatie
- Beheer parkeertoren en het invoeren van een parkeermanagement systeem.

In totaal zijn op de site 2010 vergunde parkeerplaatsen + 245 tijdelijk vergunde plaatsen en 250 niet-vergunde parkeerplaatsen. Vijf kandidaten zijn geselecteerd voor het ontwerp en de bouw van de parkeertoren (500 plaatsen). De volgende stap wordt het ontwerp en het opstellen van de offerte zodat de bouw van start kan gaan in Q1/2020.

Wat de controle op toegang en vertrek op de 3 toegangen betreft worden volgende maatregelen gepland :

- Slagbomen
- Kentekenregistratie met camera's
- Tickets
- Abonnementen
- Dagtickets voor bezoekers en studenten

3. Vragen en opmerkingen

Na de presentatie kwamen volgende vragen en opmerkingen aan bod :

Nieuwe parkeerbeperkingen zullen de parkeerdruk in de omliggende woonstraten en in de bermten verhogen. Wat hiermee ?

Antwoord : De Stad Gent zal de parkeersituatie monitoren. Eventuele maatregelen zullen in overleg met Zwijnaarde worden genomen.

Eind jaren '80 wou men de visie voor een Technologiepark kopiëren zoals in Cambridge. Alleen beschikte men hier niet over de grote vrije ruimte. Er werd toen al gewaarschuwd voor een verkeersinfarct. Ook het idee om de N60 te versmallen zal het probleem nog doen toenemen. Evenals de ovonde, die het doorgaand verkeer letterlijk coupeert. Het ontbrak en ontbreekt nog steeds aan visie.

Toen Texaco (nu Chevron) een bouwaanvraag indiende voor een bouw (kant Tramstraat) is gesteld dat dit nooit een ingang tot het Technologiepark zou zijn.

Voor de aanleg van de ovonde was gevraagd op het infomoment naar een tunnel. Het antwoord was dat dit geen optie was omdat men daar slechte ervaringen mee had.

De essentie van het probleem wordt NIET opgelost met een parkeertoren.

Is de piste onderzocht om het doorgaand verkeer van en naar de N60 ondergronds te brengen en enkel lokaal en traag verkeer bovengronds ?

Antwoord : Dit zou technisch moeilijker haalbaar zijn (helling naar de bruggen over E40 en ringvaart).

4. Ondersteunen van duurzaam woon-werkverkeer van bedrijven door de Stad Gent.

Voor de dienst mobiliteit stelt Bjorn De Vriese daarna de oplossing voor duurzaam woon-werkverkeer van de Stad Gent. Zijn taken als bedrijfsondersteunende functie bestaan uit :

- Het verzorgen van introductiesessies m.b.t. mobiliteitsmanagement
- Klankbord
- Link tussen het Mobiliteitsbedrijf en de Stad Gent
- Algemene opvolging van het mobiliteitsbeleid.

De Stad Gent en OCMW tellen ongeveer 7000 werknemers. Een bedrijfsvervoerplan was dus echt nodig. Dit bedrijfsvervoerplan heeft impact op :

Welzijn : efficiëntie, veiligheid verhogend en stress verlagend

Bedrijfsvoering : daling van reiskosten en parkeerkosten

Milieu : uitstoot - en overlast verlagend

Sedert 1 januari 2017 is een nieuw bedrijfsvervoerplan in werking voor de Stad Gent en het OCMW waaruit blijkt dat 70% van de werknemers op minder dan 10km van het werk woont en 80% van de personeelsleden NIET met de auto komt. Dit laatste cijfer evolueert nu zelfs naar 83%.

Dit kon bereikt worden door het plan kosten neutraal te maken via een hogere parkeerkost en het invoeren van soepele combinatiemogelijkheden (bvb. bij sneeuw e.d.). Voor fietsvervoer zijn volgende keuzeopties ingevoerd :

- Gebruik van eigen fiets met fietsvergoeding
- Ter beschikking stellen van pendelfietsen
- Electriscie fietsen voor wie verder dan 10km woont.

Er is nu een bijsturing van het plan d.m.v. een voetgangerspremie, het optrekken van de fietsvergoeding en het oprichten van een carpool databank.

5. Ontsluitingsscenario's voor het Technologiepark die worden onderzocht in het kader van het Ruimtelijk UitvoeringsPlan 148.

De Stad Gent zal een Mobiliteitscoördinatiecentrum (MCC) voor de bedrijven en -centra in het zuiden van Gent oprichten. Aangezien de draagkracht van de E40 en de R4 bereikt is, en nog verdere

ontwikkelingen gepland zijn (The Loop, Eilandje,...) dringt zich een coördinerende functie op om de automobilititeit te ontraden (scherper stellen van parkeernormen) en om alternatieven aan te moedigen in functie van woon-werkverkeer en dienstverplaatsingen voor de bedrijven. De Stad Gent is op zoek naar een externe partner om deze MCC taken uit te werken. Het doel is dit najaar te starten met een 5 maanden durende onderzoeks- en ontwikkelingsfase, gevolgd door een operationele en commerciële fase (uitrollen actieplan tot eind 2021).

Als laatste spreker stelt Peter Vansevenant de bestaande ontsluitingsscenario's voor het Technologiepak voor. In de historie herhaalt hij dat het originele MER, gestart in 2010 vernietigd werd in 2013 door het grondwettelijk hof en het daaropvolgend herstarte ontwerp MER in 2016 niet voldeed omdat het onvoldoende antwoord bood op de lokale bezorgdheden. Eind 2017 is het onderzoek naar milieu impact herstart en een eerste versie van het ontwerp MER zal eind mei 2018 worden voorgesteld met een streefdatum voor een definitief MER voor oktober 2018.

Volgende alternatieven worden kort toegelicht met een link naar de N60 en de R4 buitenring. (onderwerp van studies). Telkens wordt ook bestudeerd wat de impact van het afsluiten van de toegangen langs de Tramstraat is :

N60-A : Ovonde met verkeerslichten bij de toegang tot het Technologiepark.

N60-B : Vier verkeerslichten in plaats van de ovonde.

N60-C : 2 "kleinere" rotondes verderop i.p.v. ovonde.

R4-A : Geen toegang meer naar het Technologiepark vanaf de ovonde, maar een rechtstreekse aansluiting met de R4 buitenring als enige toegang.

R4-B : Aansluiting met R4 en met N60 (nieuwe toegang, tussen de ovonde en de E40).

Er moet nu voor deze alternatieven een doorrekening gemaakt worden van de verkeersstromen en de impact.

6. Vragen en opmerkingen.

Volgende vragen en opmerkingen vanuit de aanwezigen komen nog aan bod :

Is er nagedacht over een K&R aan Don Bosco ?

Antwoord : Deze bezorgdheid wordt meegenomen in de plannen van de ovonde.

Is er voorzien in een ontkoppeling van fiets- en autoverkeer ?

Antwoord : Ja, mede door de geplande verbinding Oude spoorweg naar de ovonde toe en een fietstunnel daar.

Kan bij de ontsluiting voorzien worden om de verbindingen met de Tramstraat enkel als uitgang te gebruiken en niet als inrit, en te voorzien in éénrichtingsverkeer naar de Tramstraat toe in de Campusstraat.

Antwoord : Dit is een voorbeeld van een mogelijke "milderende maatregel".

Wat met bedrijven gelegen in de Tramstraat , gaan zij op het Technopark kunnen parkeren ?

Antwoord : Eventueel wel, als er voldoende parkeeraanbod is, en aan een hoog tarief. Om te vermijden dat dit voor parkeeroverlast zou zorgen in de omliggende straten, zal de Stad Gent de parkeersituatie opvolgen en eventuele maatregelen bespreken met Zwijnaarde.

Wordt er rekening gehouden met de huidige verkeersstromen in andere (iets verder afgelegen) wegen, bvb. de Krekelstraat ? Want het probleem van de Krekelstraat is ontstaan door de ovonde.

Antwoord : Ja

Het heeft 8 jaar gevraagd om een plan MER uit te werken. Hoe ziet de timing er nu uit ?

Antwoord : Herinrichting van de ovonde kan op kortere termijn (3 à 5 jaar). Een brug plannen of bouwen duurt langer (5 jaar en meer). Maar het voorbeeld van het mobiliteitsbeleid van de Stad Gent toont aan dat oplossingen op kortere termijn mogelijk zijn.

Is er overleg met uitgewerkte oplossingen op andere locaties (bvb. Mobiliteit naar het nieuwe ziekenhuis van Roeselare).

Antwoord : Op Vlaams niveau worden zeker ervaringen uitgewisseld.

Wat met het bosje tussen de E40 en de huidige oprit vanaf de N60 naar de E40 ?

Antwoord : Dit zit mee in het totaalpakket van de uitbreidingen en het kan optioneel verdwijnen.

7. Goedkeuring verslag OPZw van 23/01/2018.

Als laatste punt wordt het verslag van de OPZw vergadering van 23 januari 2018 goedgekeurd zonder opmerkingen.

8. Varia.

In de varia wordt nog meegegeven dat het OPZw op 26 april een politiek debat organiseert in de Melac over de toekomst van Zwijnaarde, in aanloop tot de gemeenteraadsverkiezingen. De voorbereiding hiervan (in 5 à 6 thema's) zal plaats vinden op 17 april, eveneens in de Melac.