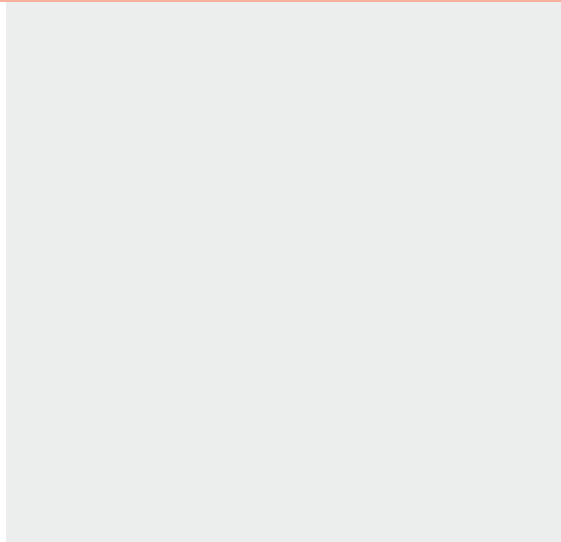


DEEL 1

Inzichtenna



01

Probleemstelling

Probleemstelling.

De verkenningfase voor het Complex Project Viaduct Gentbrugge startte na de aanneming van resolutie 1506 in het Vlaams Parlement die vraagt om werk te maken van een grondige renovatie en de opstart van een onderzoek over de maatschappelijke kosten en baten van verschillende scenario's voor de vervanging van het viaduct.

De probleemstelling stelt die aanleiding verder op scherp. Ze werkt verder op twee vragen die aan de basis van de resolutie liggen: 1. de vallende brokstukken in 2018 en de daarmee samenhangende vraag naar de resterende levensduur van het viaduct. 2. het bredere leefbaarheidsvraagstuk van het omliggende (stedelijk) weefsel dat vandaag sterke hinder ondervindt. Beide vragen krijgen op korte termijn een antwoord door de grondige renovatie. Maar tonen ook de urgentie aan van een traject voor de langere termijn waarin de bakens uitgezet worden die de toekomst van het viaduct bepalen.

Hierna gaan we achtereenvolgens in op de drie aspecten van de probleemstelling:

- Infrastructuur
- Leefbaarheid
- Traject 2020-...

Infrastructuur en mobiliteit

De huidige renovatie verlengt de levensduur van het viaduct met maximaal 20 jaar. 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. Vraag is dus of een verdere verlenging van de levensduur mogelijk of wenselijk is.

Het viaduct is onderdeel van de E17 en schakel in het Europees, Vlaams en regionaal wegennet. 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 omgaan met of garanderen van deze verkeersafwikkeling, of het nu de internationale verkeersstromen (en specifiek het vrachtverkeer) of de stadsregionale verbinding en ontsluiting betreft, gekoppeld aan de onduidelijke levensduur van het viaduct, is de infrastructurele aanleiding. Niet enkel de internationale stroom vrachtverkeer, maar ook de ontsluiting van stadsdelen (Gentbrugge, Gent Centrum en Ledeborg) of regionale attractiepolen (UZ Gent) voor gemotoriseerd verkeer worden door het viaduct ontsloten.

De combinatie van de vraag naar de levensduur op langere termijn en de noodzaak om de gecombineerde en verweven verkeersstromen te kunnen opvangen, bepalen de infrastructurele probleemstelling.

Leefbaarheid

Het viaduct is gesitueerd in het weefsel van Gentbrugge, stedelijke bebouwing in het westen, groene en landschappelijk in het oosten. Door gebruik (de verkeersstromen zelf en de effecten) en door fysieke aanwezigheid heeft het viaduct een impact op zijn omgeving.

Het viaduct en de op- en afritten genereren verkeer. Verkeer dat dus niet enkel op het viaduct, de autosnelweg, rijdt, maar ook van en naar lokale en onderliggende infrastructuur. Het gebruik, de verkeersstromen genereren geluid, trillingen en emissies. De huidige renovatie zal de geluidsimpact milderen.

Ook ruimtelijk, als object, heeft het viaduct een invloed op de leefbaarheid. De schaal en de ligging zijn bepalend aanwezig in de stedelijke woonomgeving. Met een lengte van 1.655 meter, een hoogte tot 16 meter en breedte van ongeveer 50 meter torent het viaduct als dominante infrastructuur boven de stedelijke bebouwing, in hoofdzaak kleinschalig, dicht woonweefsel, en boven het landschap. Het viaduct is niet enkel fysiek aanwezig maar ook visueel en zelfs psychologisch. Het internationale verkeer rijdt door en boven Gentbrugge.

Deze bepalende aanwezigheid creëert een barrièrewerking, ruimtelijk en functioneel. Het viaduct scheidt weefsel (stedelijk en groen) en vormt zo grenzen.

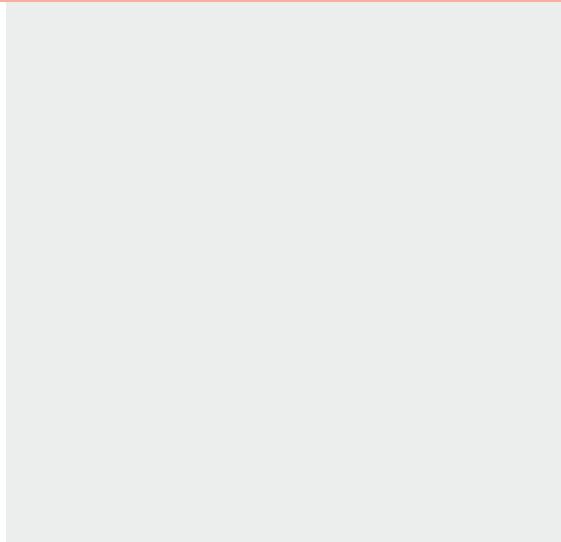
Traject 2020-...

De huidige renovatie van het viaduct en de levensduur van deze renovatie van 15-20 jaar betekenen dat met de nodige urgentie een traject en proces startend in 2020 en met horizon 2040 zich opdringt. Of een verdere verlenging van de levensduur van het viaduct of een alternatieve oplossing overwogen wordt, een onderzoek en proces zijn noodzakelijk.

Dit traject betekent niet enkel de verschillende infrastructurele opties in kaart brengen, maar ook deze opties in perspectief plaatsen. Het in perspectief plaatsen gebeurt inhoudelijk, geografisch en procesmatig, gelijkwaardig voor de stad Gent en de gemeenten Destelbergen, Melle en Merelbeke. Bij het onderzoek van de infrastructurele opties spelen 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 vorm geeft.

Het traject vanaf 2020 is een proces- en tijdsprobleemstelling, de noodzaak om snel werk te maken van een van een breed proces naar de gewenste en gedragen onderzoeks- en ontwikkelingsopties voor het viaduct. En om dit omvattend onderzoek te kunnen afronden binnen het gegeven tijdsperspectief, is er geen tijd te verliezen. Het onderzoek, de uiteenlopende procedures en het draagvlakproces vergen immers tijd en mobilisatie.

De ambitie voor dit traject omschrijven we hierna in de project- en procesdoelstellingen.



02

Project- en procesdoelstelling

Wat voorafging.

In dit inleidende deel worden een aantal opeenvolgende stappen toegelicht die werden gezet om te komen tot de project- en procesdoelstellingen. Het gaat om

- Agendasetting
- Verkenningsvragen en kiemen voor transitie
- Projectwaarden
- Verkenningsscenario's en inzichtenmatrix

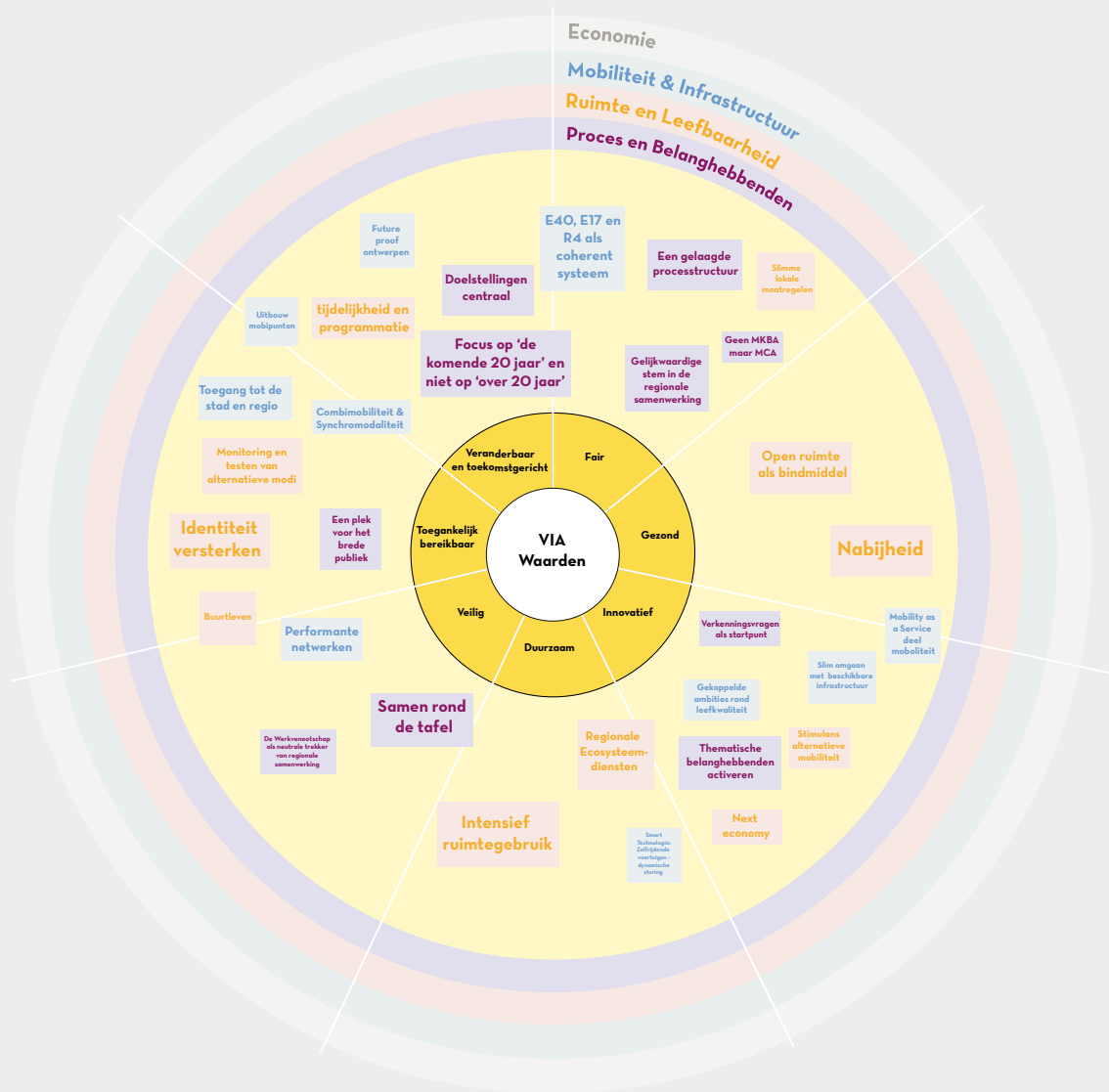
Een meer uitgebreide toelichting van de methode is opgenomen in het inleidende boek 1.

Agendasetting

In tegenstelling tot de meeste Complexe Projecten, startte deze verkenningsfase niet met een analyse achter gesloten deuren maar met een startmoment waaraan meer dan 40 diverse belanghebbenden deelnamen.

In het Complex Project Viaduct Gentbrugge zijn diverse belanghebbenden zeer vroeg en zeer actief betrokken, in het bijzonder de burgerbewegingen. De problematiek kwam dan ook niet op de agenda door lobbywerk van kabinetten en administraties maar door een groep omwonenden die de slechte staat van het viaduct aangrepen om het object in vraag te stellen. Onder de naam Viadukaduk, zetten zij de vraag op de lokale politieke agenda, dat op haar beurt het Vlaamse niveau adresseerde. En daar bleef het niet bij. Nog voor de verkenningsfase startte verenigden diverse burgerbewegingen uit Gent en de omliggende gemeenten zich tot een gezamenlijk overlegplatform met de naam Ademruimte.

Na de beslissing van de Vlaamse Regering om de verkenningsfase op te starten, was er dan ook geen twijfel dat de burgerbewegingen een plaats zouden krijgen in het proces waarlangs de toekomstvisie voor het viaduct vorm krijgt.



Verkenningvragen en kiemen voor transitie

Het studieteam dat werd aangesteld voor de begeleiding van de verkenningfase ging na het startmoment (januari 2020) aan de slag met een grondige inventarisatie van relevante feiten en cijfers, actuele en lopende projecten, ambities, visies en opinies, voor de thema's mobiliteit, ruimte en proces. Dit kreeg een weerslag in een lijvig document: de Potentiescan (boek 2).

De thematische lezing of analyse van dit materiaal leidde tot de formulering van een aantal verkenningvragen of onderzoeksvragen voor de thema's mobiliteit, ruimte en proces. Vanuit de analyse konden we voor alle vragen ook al eerste aanknopingspunten vinden om ze te beantwoorden: de kiemen voor transitie.

De projectwaarden

Na de eerste analysemaanden kregen we niet enkel meer grip op de thema's van het Complex Project maar ook op de onderlinge raakvlakken. Naast de vier hoofdthema's mobiliteit en infrastructuur, ruimte en leefbaarheid, proces en belanghebbenden, economie ontstonden negen overkoepelende projectwaarden: fair, gezond, innovatief, duurzaam, veilig, toegankelijk en bereikbaar, veranderbaar en toekomstgericht. De projectwaarden helpen om de thema's te overstijgen en het gesprek aan te gaan over de ambitie die de toekomstvisie moet omvatten.










De verkenningsscenario's en inzichtenmatrix

In een tweede stap van de verkenningfase vormden de verkenningvragen, de kiemen voor transitie en de projectwaarden inspiratie voor de ontwikkeling van verkenningsscenario's. Dit zijn ideeën over hoe de toekomst van het viaduct en de omgeving eruit zou kunnen zien. Ze zijn bedoeld om inzichten te verzamelen en niet als oplossingsrichting. Sommige verkenningsscenario's zijn dan ook niet wenselijk of realistisch. Maar ze helpen ons wel om tot goede doelstellingen te komen voor het Complex Project. Met andere woorden, de verkenningsscenario's zijn een denkoefening, waarvan de neerslag in boek 3 het verslag van een 'geïnformeerde brainstorm' is.





De verkenningsscenario's genereren inzichten voor de verschillende thema's:

- Mobiliteit of de verschillende mobiliteits- en verkeersstromen
- Leefbaarheid
- Landschap
- Financiële haalbaarheid
- Belanghebbenden





De inzichten vanuit het ontwerpend onderzoek en het gesprek dat daarbij plaatsvond onder andere tijdens de via cocreatieweek, kregen uiteindelijk een plek in een matrix. Die combineert de verkenningsscenario's met de verschillende thema's en verzamelt de kwalitatieve inzichten bij de kruisingen (=multicriteria-analyse).

	Infrastructuur & Mobiliteit					Leefbaarheid			
									
	internationale verbindingen	regionale ontsluiting	integraal lokaal netwerk	knopen en verbinden	carbon cost	lucht	geluid	omgevingskwaliteit	sponslandschap

Huidige locatie

	Bestaande infrastructuur optimalisatie								
	Korte overkapping lokaal								
	Cut and cover tunnel tussen wisselaars								
	Viaduct met interconnectie onderliggend wegennet								

Stromen verschuiven

	Geboorde tunnel + R4 bypass								
	R4 snelweg stadsboulevard E17								
	Viaduct met interconnectie onderliggend wegennet + R4 lokale weg								
	E17 internationale verbinding + regionale ontsluiting + R4 lokale weg								

Bouwstenen en plekken

Het onderzoek aan de hand van verkenningsscenario's levert naast inzichten ook bouwstenen op. Dit zijn elementen waarmee in een volgende fase alternatieven kunnen onderzocht worden. Bij wijze van verkennend ontwerpend onderzoek zijn de bouwstenen ook getest op enkele betekenisvolle plekken. Ook de inzichten van dit onderzoek kregen een plek in de inzichtenmatrix.

Doelstellingen

Uiteindelijk formuleerden we op basis van de inzichtenmatrix vier projectdoelstellingen:

- Continuïteit van doorstroming op Europees en Vlaams niveau
- Duurzaam stadsregionaal mobiliteitssysteem
- Leefbare omgevingen
- Groene en blauwe landschappen verbinden en versterken

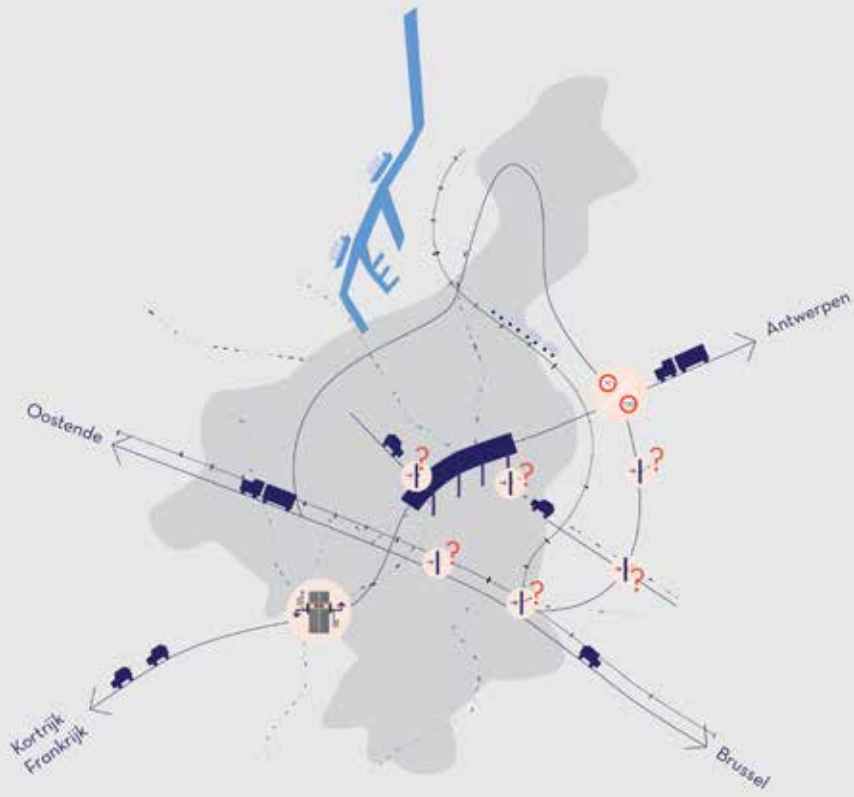
Daarnaast konden we op basis van het uitvoerige proces met belanghebbenden in de hele verkenningfase ook vier procesdoelstellingen definiëren voor:

- Gezamenlijk proces voor een geïntegreerd project
- Gezamenlijk project vanuit de doelstellingen
- Interbestuurlijke samenwerking
- Diversiteit van belanghebbenden

Wat we binnen de context van het Complex Project Viaduct Gentbrugge onder elk van deze doelstellingen begrijpen, leest u hierna.

Projectdoelstellingen.

De hierna omschreven projectdoelstellingen kwamen tot stand via het onderzoek in de verkenningsfase van het Complex Project. In de volgende fase, de onderzoeksfase, zal men via een geïntegreerd alternatievenonderzoek komen tot één voorkeursalternatief, dat onder de vorm van een ontwerp voorkeursbesluit ter goedkeuring overgemaakt wordt aan de Vlaamse Regering. Het doel van de projectdoelstellingen is de finaliteit van de te onderzoeken alternatieven richting te geven, en dit in relatie tot de op te lossen probleemstelling.



Continuïteit van doorstroming op Europees en Vlaams niveau

Vandaag zorgt de E17 met het viaduct als schakel voor de doorstroom van personen- en vrachtverkeer op Europees en Vlaams niveau. Aanvullend vervult de R4 als primaire weg de rol van stadsregionale verdeel- en ontsluitingsweg. Dit is een belangrijke drijfkracht voor het sociaal en economisch weefsel van de regio. Deze infrastructuren (E17, E40 en R4) verzorgen de connectie van de (stads)regio naar het hogere (internationale) wegennet. De continuïteit van deze doorgaande verkeersstroom moet gegarandeerd blijven. Verschillende weginfrastructuren (of een combinatie van) kunnen deze functie opnemen. In de bestaande toestand gebeurt dit in hoofdzaak door de E17 en de E40 en in beperkte mate door een wisselwerking tussen de R4 en de E17.

Het Complex Project stelt zich tot doel om deze doorstroom te verzoenen met een regionale visie en regionaal systeem en een leefbare omgeving. Hiervoor moet gewerkt worden aan een verkeersnetwerk met een optimale hiërarchie. Dit kan door snelheidsverlagingen of een monitoringsysteem dat verkeersstromen stuurt. De nieuwe infrastructuur moet de noodzakelijke service-level hebben om een vloeiende doorstroom door het gebied mogelijk te maken. Bij een eventuele verandering van de verkeersstromen moeten steeds de mogelijke effecten op vlak van mobiliteit, leefbaarheid en landschap in bekeken worden, niet enkel ter hoogte van Gentbrugge (viaduct), maar voor het volledige infrastructuurconcept en dus ook ter hoogte van Destelbergen, Melle en Merelbeke.

Een vloeiende doorstroom biedt eveneens een antwoord op de goederenstroom dewelke vandaag en in de toekomst op de infrastructuur aanwezig is. Vracht - en personenvervoer dient maximaal gescheiden te worden. Daarbij zullen er ook hefboomen nodig zijn om het gebruik van alternatieve modi voor vrachttransport te onderzoeken.

Complementair aan de doorstroming, wordt het aspect verkeersveiligheid opgenomen en zal dit doorsijpelen in de verschillende schaalniveau's. Het vermijden van calamiteiten heeft vanzelfsprekend een rechtstreeks gevolg op de doorstroming en de service level. Daarnaast wordt eveneens gekeken naar het moment als er een calamiteit optreedt. De impact op het onderliggende wegennet dient maximaal vermeden te worden zodat op lokaal niveau hier geen impact op ontstaan.

Op schaal van de wijken moet bekeken worden hoe bovenliggende infrastructuur aansluit op het onderliggend wegennetwerk en waar deze verknoping kan verbeterd, aangepast of afgeschaft worden.

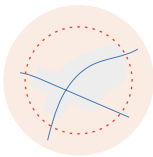
van de verkeersstromen moeten steeds de mogelijke effecten op vlak van mobiliteit, leefbaarheid en landschap in bekeken worden, niet enkel ter hoogte van Gentbrugge (viaduct), maar voor het volledige infrastructuurconcept en dus ook ter hoogte van Destelbergen, Melle en Merelbeke.

Een vloeiende doorstroom biedt eveneens een antwoord op de goederenstroom dewelke vandaag en in de toekomst op de infrastructuur aanwezig is. Vracht - en personenvervoer dient maximaal gescheiden te worden. Daarbij zullen er ook hefboomen nodig zijn om het gebruik van alternatieve modi voor vrachttransport te onderzoeken.

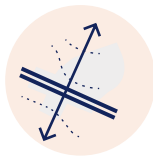
Complementair aan de doorstroming, wordt het aspect verkeersveiligheid opgenomen en zal dit doorsijpelen in de verschillende schaalniveau's. Het vermijden van calamiteiten heeft vanzelfsprekend een rechtstreeks gevolg op de doorstroming en de service level. Daarnaast wordt eveneens gekeken naar het moment als er een calamiteit optreedt. De impact op het onderliggende wegennet dient maximaal vermeden te worden zodat op lokaal niveau hier geen impact op ontstaan.

Op schaal van de wijken moet bekeken worden hoe bovenliggende infrastructuur aansluit op het onderliggend wegennetwerk en waar deze verknoping kan verbeterd, aangepast of afgeschaft worden.

STADSREGIO



Duidelijke regionale infrastructuur



Hiërarchisch verkeersnetwerk

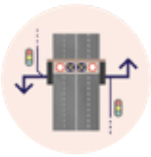
WIJK



Compact afrittencomplex



Optimalisatie van bestaande knopen



Monitoring en sturing van verkeersstromen



Snelheidsverlaging



Vergevingsgezinnd wegontwerp



Geboorde tunnel



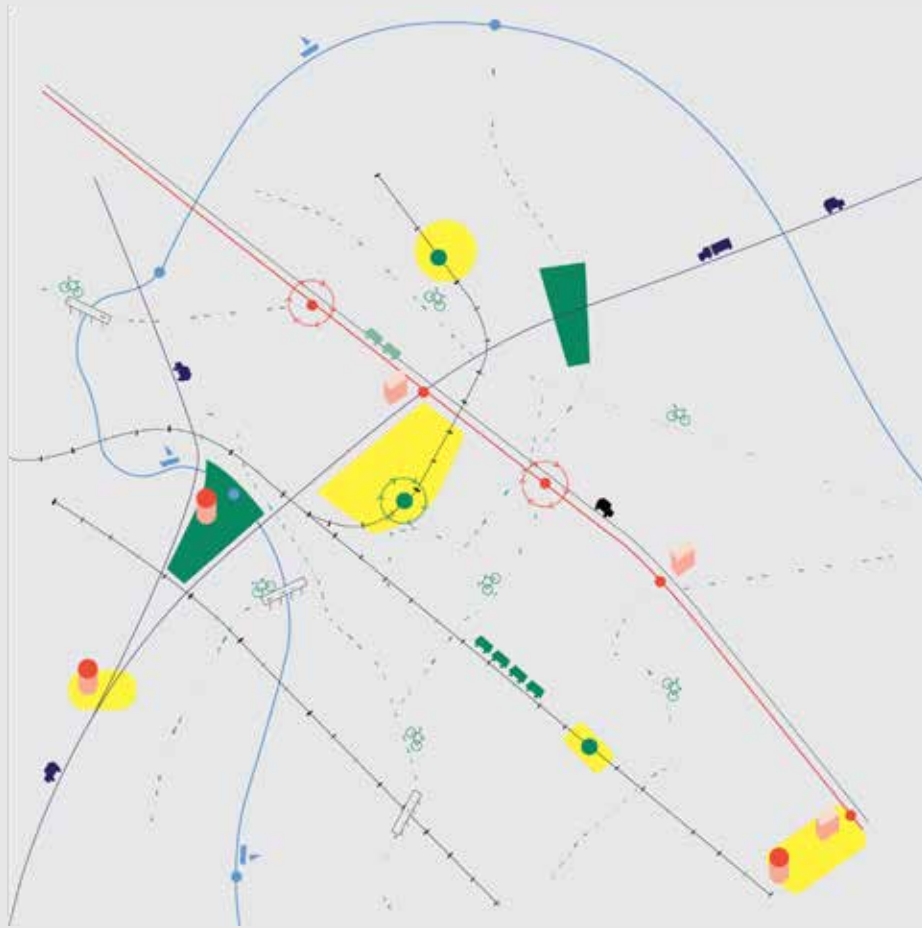
Cut-and-cover tunnel



Overkapping viaduct

Bouwstenen betreffende Infrastructuur zoals toegelicht in boek 3 - verkenningsscenario's.

Duurzaam en geconnecteerd stadsregionaal mobiliteitssysteem



Door de bovenlokale rol (cf. projectdoelstelling 1) is de regio geconnecteerd op Vlaams en Europees niveau. Maar ook op schaal van de regio dient de infrastructuur te evolueren naar een coherent en duurzaam mobiliteitssysteem. Het gebied van het viaduct ontwikkelde zich doorheen de eeuwen heen dankzij de uitbouw van weginfrastructuur tot een fijnmazig regionaal en lokaal mobiliteitsnetwerk dat steden, gemeenten en wijken verbond. In licht van hedendaagse uitdagingen zoals duurzame mobiliteit, klimaat en gezondheid, verdient dit netwerk een opwaardering. Zo kan het duidelijker leesbaar (self-explaining roads) en performanter worden voor al haar gebruikers.

Op regionale schaal betekent dit het uitbouwen van verschillende knooppunten. Zo zullen er bij op- en afritten van de hoofd- en regionale wegen inter- en intramodale knooppunten ontwikkeld worden. Deze dienen aan te sluiten op performante fiets- en openbaarvervoersinfrastructuur. De zachte weggebruiker en het gemotoriseerd verkeer moeten op verschillende plekken beter worden onderscheiden. Stedelijke logistieke hubs op logische knooppunten zijn nodig om de economische activiteiten in het gebied verder uit te bouwen, bijvoorbeeld de B4O1 knoop, Arsenaalsite, afrit R4 Melle.

Regionaal, grootstedelijk en lokaal verkeer kunnen in het gebied beter worden afgestemd alsook directe overgangen vermeden. Op lokaal vlak is dit onder meer het lokaal bereikbaar maken via alternatieve modi of het stimuleren van deelmobiliteit. Nieuwe doorsteken en verbindingen voor voetgangers en fietsers kunnen ontstaan tussen verschillende wijken en stadsdelen. Met andere woorden, een duurzame ontsluiting van de gemeenten, kernen en wijken Gentbrugge, Ledeborg, Zwijnaarde, Destelbergen, Melle & Merelbeke garanderen.

STADSREGIO



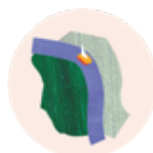
Goed uitgeruste intramodale en intermodale knooppunten



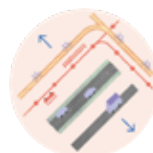
Permanent openbaar vervoer netwerk



Performant fietsnetwerk



Gebruik van waterstructuren voor transport



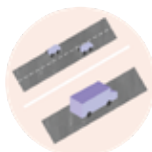
Ontvlechting van zachte weggebruikers met gemotoriseerd verkeer



Alternatieve modi voor vrachtverkeer

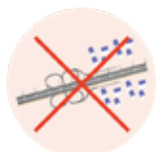


Versterking van hoge capaciteits-transportnetwerk



Duidelijke regionale infrastructuur

WIJK



Directe overgang tussen lokaal en internationaal wegnemet vermijden



Inrichting van stedelijke logistieke hubs op logische knooppunten



Functioneel fietsverkeer en -verbindingen (missing links)



Verbeteren van lokale bereikbaarheid met alternatieve modi



Deelmobiliteit voorzien en aanbieden



Creëren van nieuwe doorsteken en verbindingen voor voetgangers en fietsers



Leefbare omgevingen (woon, werk en recreatie)

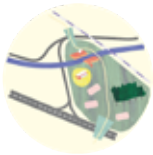
Op verschillende plekken in het gebied brengen de ruimtelijke en visuele aanwezigheid van het viaduct, geluidshinder, luchtvervuiling en trillingen de leefkwaliteit van bewoners in het gedrang. De omgevingskwaliteit - te verstaan als de kwaliteit van de openbare ruimte, de woondensiteit, het voorzieningenaanbod en de veiligheid - kan op verschillende plekken verbeterd worden.

Zowel nabij de E17, de R4 en de E4O zijn er dichtbevolkte wijken die onder druk staan van deze problematieken: de wijken in Gentbrugge nabij het viaduct, de wijken op andere plaatsen langs de E17 in het grootstedelijk gebied Gent (Zwijnaarde, Nieuw-Gent, UZ, Ledeberg, Merelbeke-Flora, Moscou, Vogelhoek, ten zuiden van Destelbergen), de wijken rondom de E4O en de R4 tussen de knooppunten Zwijnaarde, Merelbeke en Melle, de wijken langs de R4 in Melle, Heusden, Laarne en Destelbergen. Gezien het hele gebied een bevolkingsgroei ondervindt, zijn er veel plaatsen waar ingezet dient te worden in de verbetering van omgevingskwaliteit door kwalitatieve verdichtingsprojecten, openbare ruimte en voorzieningen.

Het Complex Project dient een hefboom te zijn om deze problemen aan te pakken. Een geïntegreerde aanpak rond infrastructuur en stadsontwikkeling is nodig om deze uitdagingen aan te gaan. Zo kunnen nieuwe en bestaande lokale en regionale bestemmingen in het stadsweefsel optimaal worden verbonden. Historisch weefsel kan op bepaalde plekken terug verbonden en aangevuld worden door kwaliteitsvolle stedenbouwkundige en architecturale projecten. Goed toegankelijke voorzieningen kunnen gepland worden in groeiende buurten.

De leefbaarheidsparameters zoals lucht en geluid kunnen in het hele gebied gemeten worden dankzij samenwerkingen op stadsregionaal vlak. Deze metingen vormen de basis voor het ontwikkelen van hindermitigerende maatregelen. Op schaal van de wijken moet worden afgewogen hoe wordt omgegaan met nood aan groen en voorzieningen, kansen voor collectief wonen en de mogelijkheid om infrastructuur op een circulaire manier te hergebruiken voor lokale noden. Elke wijk heeft zo zijn eigen karakter - van uitermate stedelijk tot erg landelijk - en deze identiteit moet worden meegenomen.

STADSREGIO



*Performante
stadsregionale
bestemmingen*



*Wijken met een
eigen identiteit*



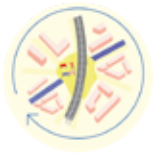
*Geïntegreerde
stadsontwikkeling*



*Geluid, lucht en trilling
overlast reducerende
maatregelen*



*Voorzieningen
toevoegen in
groeibare buurten*



*Reconstructie van
historisch weefsel*



*Regionale meting
van leefbaarheids-
parameters*

WIJK



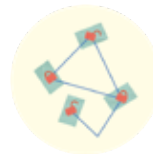
*Landschap voor
ontspanning en
recreatie*



Collectief wonen



Collectieve tuinen



*Private en collectieve
tuinen verbinden*



*Multi-
programmatieve
kernen*



*Hergebruik
van bestaande
infrastructuur voor
voorzieningen*



*Toegankelijke
oeveren*

Groene en blauwe landschappen verbinden en versterken



Het gebied wordt gekenmerkt door verschillende waardevolle landschappen, waterwegen en groenpolen. Verschillende weg- en spoorinfrastructuren doorsnijden deze landschappen en verhinderen de toegankelijkheid, beleving en structurerend vermogen (ecologische verbindingen) van de groenpolen. Deze groene en blauwe landschappen zijn ook dragers voor klimaatdoelstellingen.

Er zijn vijf figuren die het landschap in het gebied typeren : de heuvelrug in Melle en Merelbeke met waardevolle bossen en historisch landschap; het lineair landschap langsheen de spoorwegbundels doorheen Melle en Gent; het waterlandschap met typische waterbergende kleibodem van de Gentbrugse Meersen en de Damvallei; het ecologisch en cultureel landschap rond de Schelde vanaf Zwijnaarde tot Destelbergen; en ten slotte het berm- en landbouwlandschap langsheen de R4 in Destelbergen, Melle en Gent.

Het Complex Project dient de barrièrewerking van de infrastructuur. Door de landschappen aan te pakken, ze te verbinden en te versterken kunnen we die overstijgen. Nieuwe beschermde of recreatieve groene zones kunnen ontwikkeld worden die de 'missing link' vormen in bestaande ecologische structuren en historische landschappen. Water kan meer ruimte krijgen door ondergrondse waterwegen open te leggen, en overstromingsgebieden te voorzien. Op die manier kan een antwoord worden geboden aan de droogteproblematiek in het gebied. Ook het landbouwlandschap kan worden opgevaardeerd, met name in het noordoosten van het gebied. Op schaal van de wijk kunnen verschillende ingrepen bijdragen aan een versterkt landschappelijk systeem: econducten of -duikers, gedeelde tuinen, groene buffers en corridors, of de ontharding van lokale paden en straten.

STADSREGIO



Nieuwe groene zones



Meer ruimte voor water



Versterken en verbinden van bestaande landschappen



Beschermde zones



Herstellen en verbinden van landschappelijk erfgoed



Gecontroleerde overstromingsgebieden



Verbeter het landbouwlandschap

WILJK



Econduct of tunnel



Productief landschap



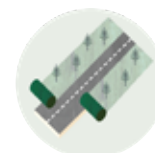
Diverse natuur



Landschap als buffer



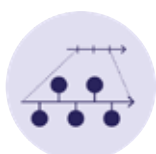
Biodiverse bedrijventerreinen



Ontharding

Procesdoelstellingen.

De hierna omschreven procesdoelstellingen kwamen tot stand via het onderzoek in de verkenningfase van het Complex Project. In de volgende fase, de onderzoeksfase, is het doel van het proces te komen tot een voorkeursbesluit voor een toekomstig project, dat een antwoord biedt op de geformuleerde probleemstelling en daarbij de vooropgestelde projectdoelstellingen realiseert. Vanuit die finaliteit formuleerden we, als aanvulling op de projectdoelstellingen, vier procesdoelstellingen voor het verdere traject.



Formele en informele participatie



Betrokkenheid besluitvormers



Duidelijke procesleider



Voorbereiding besluitvorming



Verskillende niveaus van samenwerking en gelaagde processtructuur



Rol voor alle belanghebbenden



Dialogoog tussen belanghebbenden



Lokale en technische expertise



Kennisopbouw en -uitwisseling



Veranderbaar en veerkrachtig proces



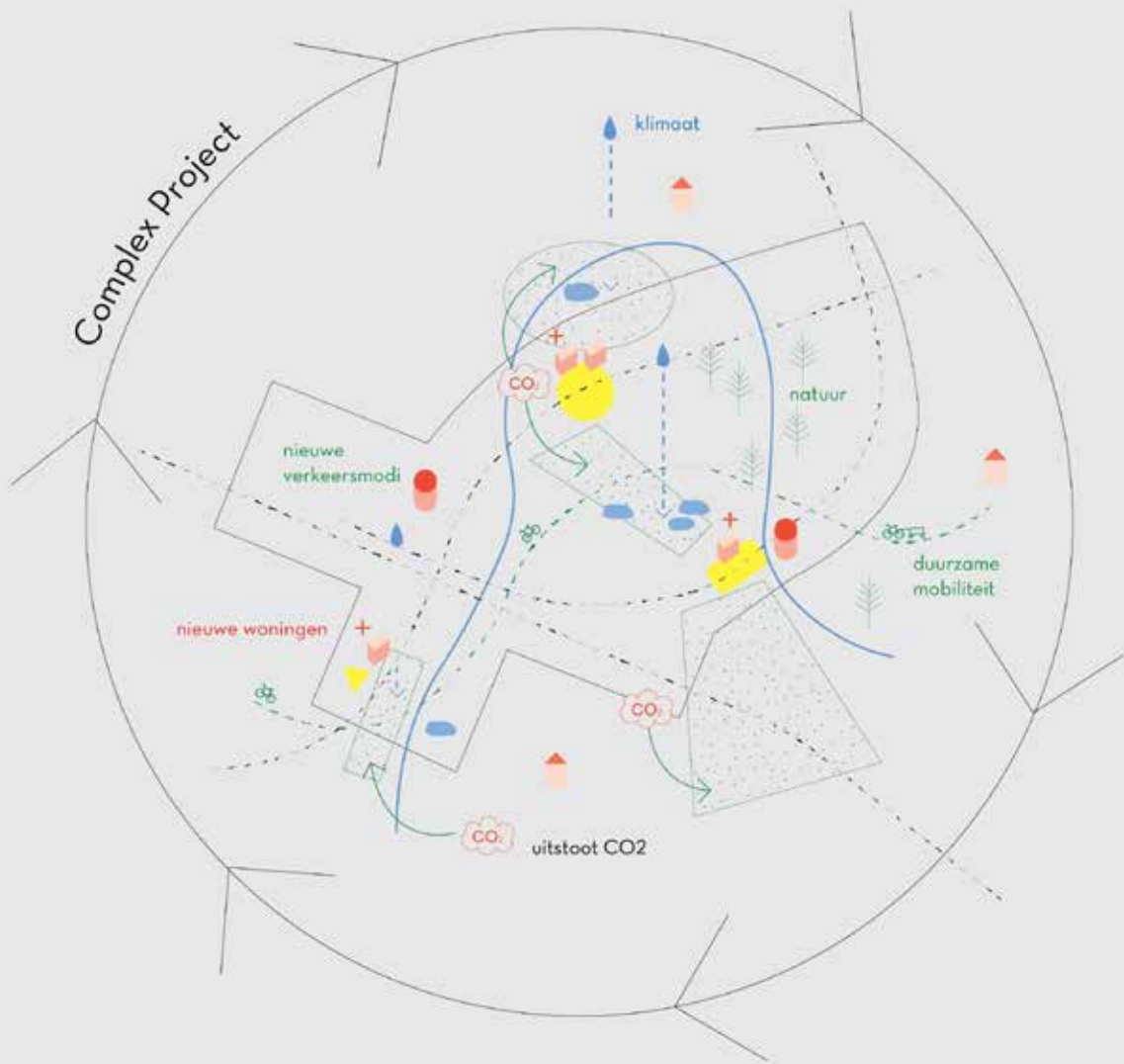
Toegankelijk proces



Duidelijk engagement



Brede betrokkenheid



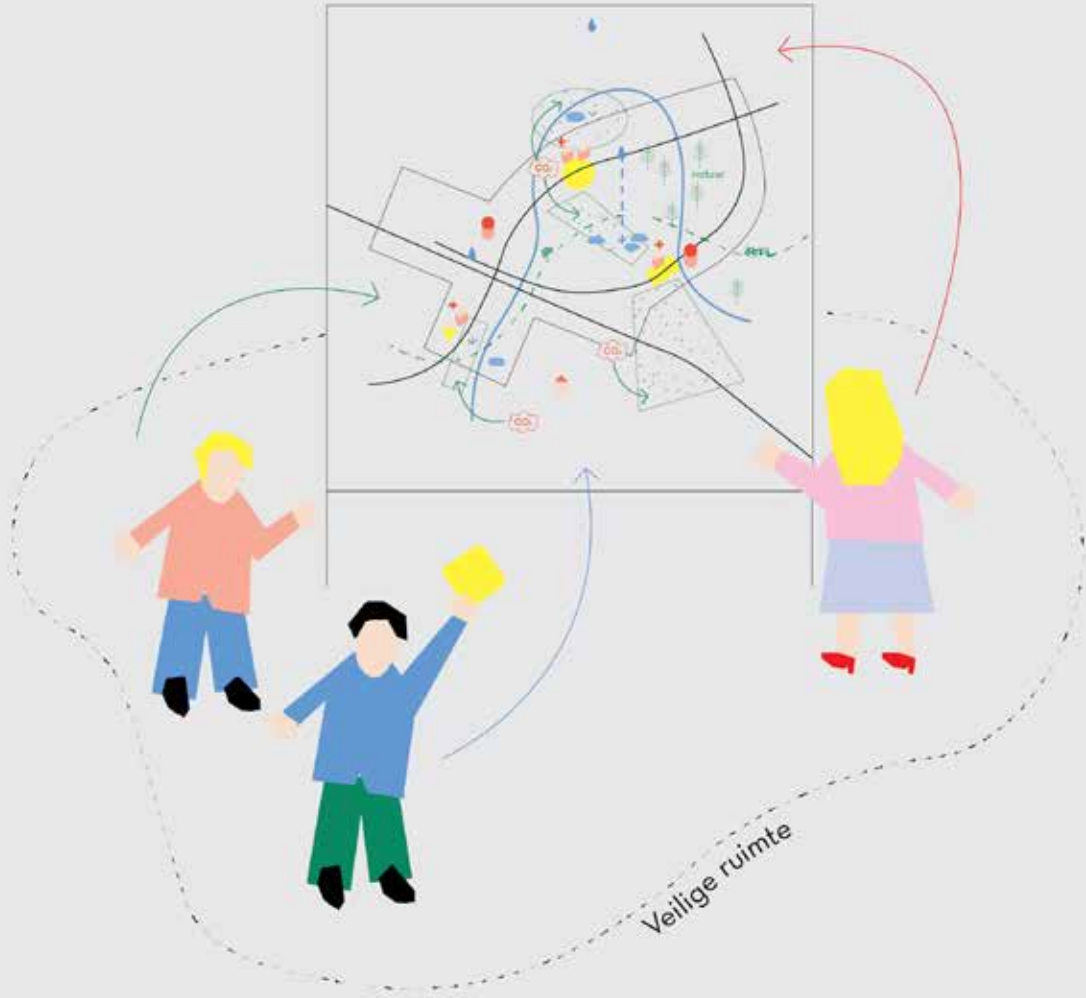
Gezamenlijk proces voor een geïntegreerd project

De Vlaamse Regering koos voor de opmaak van een toekomstvisie voor het Viaduct Gentbrugge via de procedure Complexe Projecten. Dit is een procesaanpak gericht op projecten met een groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang die vragen om een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces. Daaruit volgt dat het gaat om projecten die verschillende thema's of disciplines omvatten en zich vooral situeren op de raakvlakken ertussen. Daardoor raken ze ook aan verschillende beleidsdomeinen en beleidsniveaus. Daarom is het belangrijk om in het proces de verschillende thema's en hun bijhorende experts en beleidsmakers samen te brengen.

Voor het Complex Project Viaduct Gentbrugge toonden zich vier relevante thema's (infrastructuur, mobiliteit, landschap en economie) en twee belangrijke randvoorwaarden (leefbaarheid en financiële haalbaarheid). Al deze aspecten (thema's en randvoorwaarden) zullen op een geïntegreerde manier onderzocht moeten worden zodat de raakvlakken waarbinnen haalbare oplossingsrichtingen zich situeren zichtbaar worden.

Maar het gaat daarbij ook over de ontmoeting tussen die raakvlakken en de sociale terreinkennis. Lokale besturen (stad Gent, de gemeenten Destelbergen, Melle en Merelbeke), burgerbewegingen, middenveldorganisaties, administraties, academici, maar ook individuele burgers kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het ontginnen van de nodige sociale terreinkennis. Maar het is enkel in een gezamenlijk proces, dat deze ook bruikbaar wordt voor het project. Het is dan ook de opdracht voor het Complex Project om de sociale terreinkennis te ontginnen, maar ook te verbeelden en te verrijken met technische expertise van experts, innovators, uitvinders en ontwerpers. Om uiteindelijk te komen tot een geïntegreerd en gedragen project.

GEZAMENLIJK PROJECT



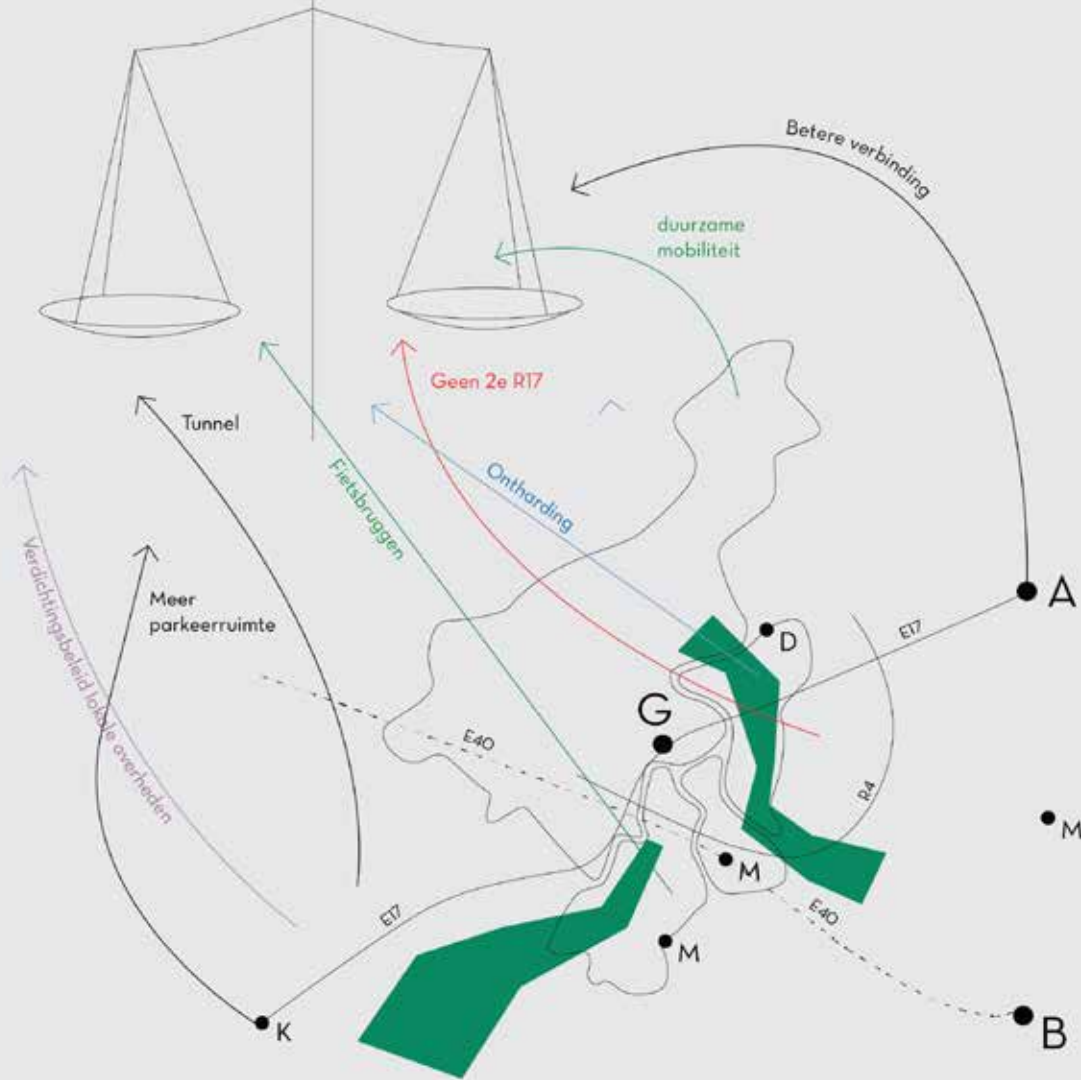
Gezamenlijk project vanuit de doelstellingen

De belanghebbenden van het Complex Project kenmerken zich, net als het gebied, door diversiteit. In de eerste plaats gaat het om een aantal Vlaamse administraties: (i) de beheerder van de huidige infrastructuur, het Agentschap Wegen en Verkeer, (ii) het departement Mobiliteit en Openbare Werken, die ook trekker is van de Vervoerregio en (iii) het Departement Omgeving omwille van de belangrijke ruimtelijke component, benoemd in de projectdoelstellingen. In de tweede plaats detecteren we de lokale besturen en hun inwoners. Het gaat dan om de Stad Gent en om de gemeenten Melle, Merelbeke, Destelbergen en Laarne. In de derde plaats zijn al verschillende burgerbewegingen actief rond de toekomst van het Viaduct en verenigd in het platform Ademruimte. Tot slot hebben ook verschillende thematische middenveldorganisaties zich geëngageerd om deel te nemen aan de opmaak van een toekomstvisie waaronder VOKA, Natuurpunt Gentbrugse Meersen en Febetra.

De realisatiekracht van het Complex Project zal dan ook afhangen van de mate waarin die verschillende partijen erin slagen om de eigen wensen en belangen te overstijgen en vanuit een gedeelde bril naar de uitdagingen te kijken.

Het Complex Project kan hieraan bijdragen door samen met alle belanghebbenden kennis op te bouwen. Maar ook door de veilige ruimte waarbinnen een gezamenlijk project kan ontstaan te bewaken. In elk geval is het de taak van het Complex Project om een gezamenlijk project mogelijk te maken door het proces waarlangs het project vorm krijgt toegankelijk te maken voor de verschillende belanghebbenden. En net daarin moeten de vooropgestelde projectdoelstellingen leidend zijn. Zij moeten ervoor zorgen dat het gedragen eindresultaat beantwoordt aan de noden.

NEUTRALE PARTIJ



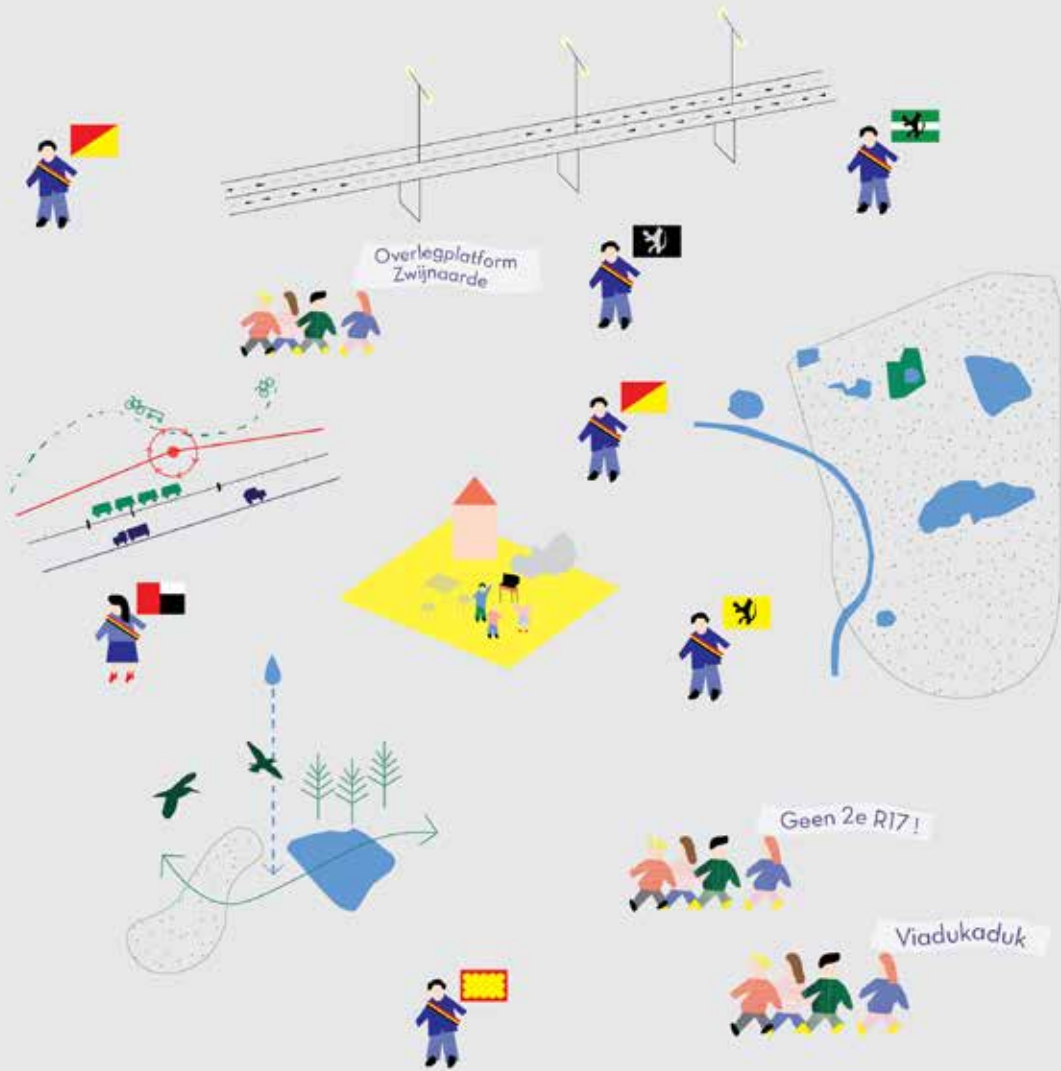
Interbestuurlijke samenwerking

De toekomst van het Viaduct van Gentbrugge is niet los van de omgeving te bekijken. Zo staat de E17 rechtstreeks in verbinding met de R4 en de E40. Maar ook landschappelijk zijn de gebieden nauw verbonden. Denk maar aan de Gentbrugse Meersen en de Damvallei in Destelbergen. In het Complex Project is het dan ook belangrijk dat er een samenwerking is tussen de (georganiseerde) belanghebbenden uit Stad Gent en de gemeenten die deel uitmaken van het onderzoeksgebied. Dit vertrekt vanuit een nauwe samenwerking tussen de verschillende lokale en bovenlokale besturen en administraties. Enkel dan zal het mogelijk zijn om de opportuniteiten van het Complex Project voor de hele regio ten volle te benutten.

Om dergelijke samenwerking op te zetten zal een neutrale trekker van het Complex Project, die erin kan slagen de verschillende partijen te verbinden, zeer belangrijk zijn.

De opdracht van de trekker bestaat uit het komen tot een gedeelde (politieke) agenda of ambitienota die het streefbeeld van de belanghebbenden vertaalt naar ambities en functioneert als kompas. Dit kan een eerste stap na de startbeslissing zijn om de samenwerking tussen de Stad Gent en de gemeenten armen en benen te geven.

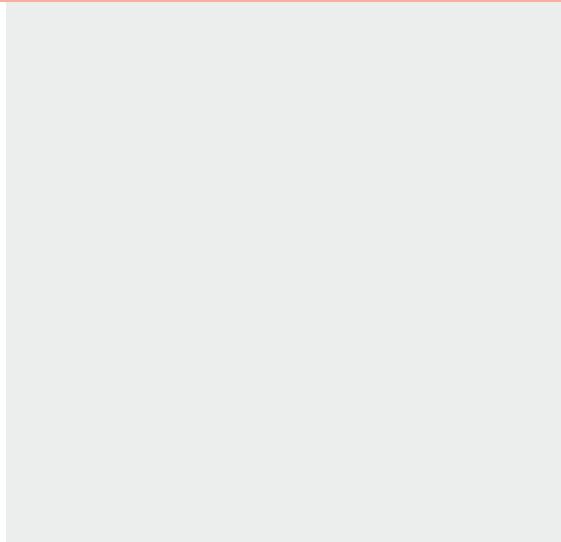
De opmaak van een gedeelde agenda tussen Stad Gent en de gemeenten moet uiteraard passen binnen en aansluiting vinden bij de overkoepelende regionale visies die onder andere binnen de Vervoerregio worden uitgewerkt.



Diversiteit van belanghebbenden

In een project met een horizon van 15 à 20 jaar, zoals het Complex Project Viaduct Gentbrugge, is het onmogelijk om alle belangen vanaf het begin rond de tafel te hebben. Verschillende belanghebbenden zijn immers bij de start nog niet gekend (of zelfs onbestaande). Het is dan ook belangrijk om in het proces niet enkel te focussen op de vertegenwoordigde belangen maar ook proactief na te denken over belangen van toekomstige bewoners, gebruikers, ... Hetzelfde geldt voor belangen van doelgroepen die de weg niet vinden naar het proces. Ook die verdienen deel te zijn van het onderzoeksproces.

Het is daarom de taak van het Complex Project om in en naast de processtructuur diverse inspanningen te leveren om ook die belangen te detecteren en zichtbaar te maken, bijvoorbeeld via veldwerk of tussenpersonen.

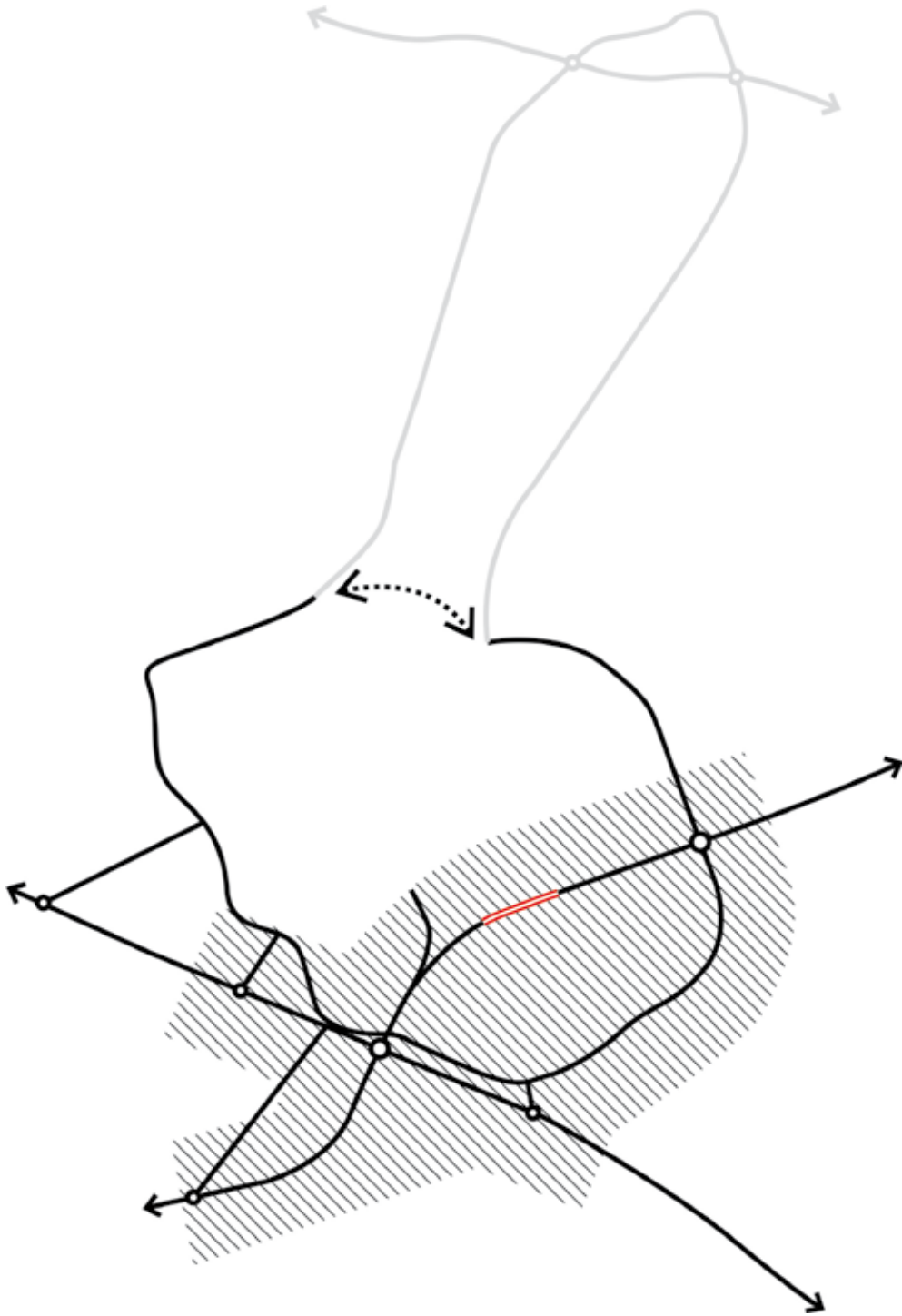


03

Van probleemstelling naar een brede agenda

Van probleemstelling naar een brede agenda.

Wat voorligt, is een agenda voor het Complex Project Viaduct Gentbrugge. In tegenstelling tot wat de titel doet vermoeden, blijft dit project niet beperkt tot de directe omgeving van de circa 1,6 kilometer lange viaduct. De hierboven beschreven project- en procesdoelstellingen maken duidelijk dat het garanderen van de doorstroming, met het oog op de internationale verbinding en de regionale ontsluiting, een visie op de gewenste infrastructuur vergt die de ruimtelijke transformaties en de leefbaarheidsvraagstukken van de omgeving adresseert en een Vlaams en regionaal traject met horizon 2040 initieert. Ze geven daarmee vorm aan een brede (regionale) agenda die toelaat de probleemstelling integraal en gericht aan te pakken. Hoe ver die agenda ons zal brengen, is momenteel nog niet vast te leggen. Maar in wat volgt geven we hiervoor wel een startpunt alsook een manier waarop hiermee in het verdere traject, de onderzoeksfase, kan omgegaan worden.



Een onderzoeksperimeter als agenda

In de verkenningsfase werd duidelijk dat de snelwegen in en rond Gent werken als samenhangend en complementair systeem. Bijgevolg is een ingreep op één van deze aders niet los te bekijken van de impact op de anderen. Bovendien vragen deze infrastructuren ook een reflectie op de omliggende ruimte en plekken die er de lasten en lasten van dragen. Uiteindelijk leidt dit tot een perimeter als een aaneenschakeling van plekken en (infra)structuren die uitwerking aan de agenda kunnen geven.

Via de verkenningsscenario's komt een kerngebied, bepaald door de infrastructuur en haar knopen (E17, E40 en de R4 Zuid), naar voren. Als verkenningshypothese is een actieradius van anderhalve kilometer naast de infrastructuur getekend. Het kerngebied is geen hard afgebakend gebied, maar een gebied waar de verschillende vraagstukken op vlak van mobiliteit, infrastructuur, ruimte en leefbaarheid op de verschillende schalen en voor de verschillende structuren nauw verweven zijn.

Dit kerngebied omvat ook niet alle potentiële onderzoeksmogelijkheden. De R4 als geheel (West, Noord & Oost) en de relaties met de E17, de E40 en de E34 bevatten ook elementen die op vlak van mobiliteit en infrastructuur het onderzoek kunnen vervolledigen. Dit impliceert dat, vanuit de geïntegreerde benadering, ook ruimte en leefbaarheid rond deze (infra)structuren onderdeel zullen vormen van de perimeter.

Op basis van de project- en procesdoelstellingen kan in de volgende fase samen met verschillende belanghebbenden een visie met gedeelde ambitie en een brede waaier aan initiatieven en projecten op vlak van mobiliteit, infrastructuur, leefbaarheid, stedelijke en landschappelijke ontwikkeling ontwikkeld worden. De voorgestelde onderzoeksperimeter faciliteert de brede regionale agenda, als werkbaar antwoord op de geïntegreerde probleemstelling.

via **EVALUATIE**

Voor het proces van de verkenningsfase werden veertien kritische succesfactoren gedefinieerd die richting gaven aan de processtructuur. U vindt deze en de daaruit volgende processtructuur terug in de eerste versie van de Procesnota. Na de verkenningsfase, maakten we samen met de belanghebbenden de balans op van het gelopen proces aan de hand van vijf parameters: belanghebbenden, proces, tijd, communicatie en organisatie. Op basis daarvan (her)formuleerden we enkele (nieuwe) kritische succesfactoren voor de onderzoeksfase. Zij gaven mee richting aan de processtructuur, beschreven in hoofdstuk 2 van dit document. Tot slot gaan we kort in op hoe belanghebbenden staan tegenover de procesaanpak volgens de procedure Complexe Projecten.

Belanghebbenden

Vaststellingen verkenningsfase

Eén van de opgaves van de verkenningsfase was onderzoeken wie de belanghebbenden in dit Complex Project zijn, welke verwachtingen zij hebben voor het project en welke rol zij wensen op te nemen in het proces.

We startten in de verkenningsfase met de groep van georganiseerde belanghebbenden die zich reeds actief toonden rond de problematiek van het viaduct. We stelden vast dat vooral burgerbewegingen actieve trekkers zijn van het project. Voorafgaand aan de verkenningsfase, verenigden ze zich in een gezamenlijk platform, Ademruimte. Het engagement van deze partijen is zeer groot, zij namen dan ook intensief deel aan de overlegmomenten.

De gemeenten verenigden hun krachten en lieten zich vertegenwoordigen door Veneco. Ook de Stad Gent stelde een vaste vertegenwoordiger aan. Door de vertegenwoordigers werd het project zeer intensief opgevolgd. Vanuit de lokale politiek en de ruimere administraties was de rechtstreekse betrokkenheid eerder beperkt.

De betrokkenheid van de bovenlokale administraties was aan het begin van de verkenningsfase groot maar naarmate het proces vorderde was het moeilijk om het engagement te behouden.

De thematische belanghebbenden waren in het begin minder actief betrokken maar naarmate het proces vorderde namen zij vaker contact op. Zeker de partijen met een lokale verankering zoals Natuurpunt namen ook actief deel aan het proces.

De individuele belanghebbenden, met andere woorden de inwoners van het verkenningsgebied, werden pas later in de verkenningsfase betrokken, tijdens de cocreatieweek. De deelname aan overlegmomenten vanuit deze groep bleef eerder beperkt tot enkele uitzonderingen. Wel stelden we vast dat meer dan honderd mensen de online kennissessies bijwoonden of achteraf bekeken.

Kritische succesfactoren voor de onderzoeksfase

Structureel engagement

Gezien de intensiteit van het proces is het belangrijk om van verschillende belanghebbenden van verschillende categorieën een structureel engagement te krijgen. Hiermee bedoelen we dat belanghebbenden zich op een regelmatige en aanhoudende manier tot het proces engageren zodat een onderlinge dialoog ontstaat tussen burgers, experts, administraties en politici. Op die manier kan kennis makkelijker accumuleren doorheen het proces, omdat steeds verder gebouwd kan worden op vergaarde inzichten. Op die manier voorkomen we dat er te veel tijd gaat naar het terugkoppelen van vorige overlegmomenten, in plaats van vooruitgang te boeken in het ontwerp onderzoek.

De vraag naar een meer structureel engagement geldt zeker voor de bovenlokale en lokale administraties, die zich vandaag eerder ad hoc engageerden (m.u.v. de vaste vertegenwoordigers in het Kernteam). Hun kennis en expertise is cruciaal voor het vormgeven van de verschillende varianten in de onderzoeksfase. Een meer actieve en regelmatige deelname van administraties laat ook meer uitwisseling toe met andere belanghebbenden. Daarnaast zien we een rol voor hen om de politieke besluitvorming voor te bereiden. Dit gaat niet noodzakelijk om dezelfde personen.

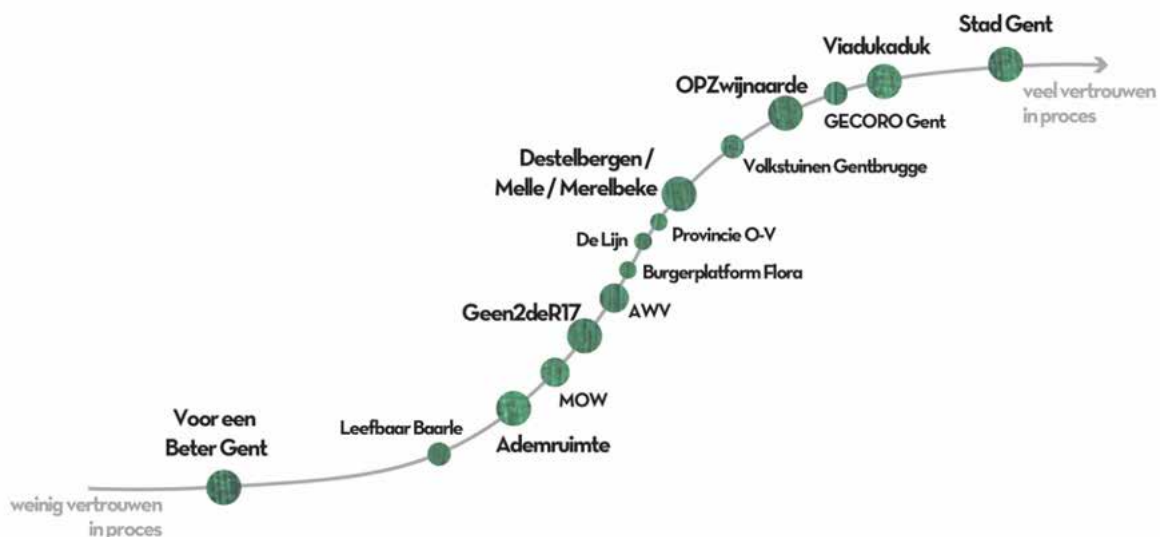
Ook voor burgerbewegingen is een structurele deelname geen evidentie, ondanks hun duidelijk engagement in de verkenningsfase. Voor hen zal het een uitdaging zijn om hun engagement op de lange termijn aan te houden, door de aard van hun organisatie.

Differentiatie in vereist engagement

Om zo veel mogelijk belanghebbenden - ook niet-georganiseerde - de kans te geven een bijdrage te leveren aan het proces dat past bij het engagement dat zij kunnen en wensen op te nemen, dient de processtructuur in te spelen op verschillende niveaus, mate en vormen van betrokkenheid of mogelijke rollen voor belanghebbenden.

Een plek voor thematische belanghebbenden

We merken dat het engagement van lokale belanghebbenden vaak het grootst is omwille van het rechtstreekse belang dat zij hebben bij het Complex Project. Dit rechtstreekse belang is echter vaak persoonlijk en lokaal waardoor niet alle opportuniteiten gezien worden. Door actief in te zetten op betrokkenheid van thematische belanghebbenden, kan de vraagstelling opengetrokken worden, en de scope van het belang verruimd worden naar algemeen of gemeenschappelijk belang. En van daaruit ook andere belanghebbenden inspireren om dit te doen. Dit zou de ontwikkeling van een meer gelaagde visie voor het Complex Project mogelijk maken. We denken dan onder andere aan het activeren van verschillende adviesraden (o.a. Gecoro, Minaraad, MORA, ...), academici, en middenveldorganisaties.



Inclusief proces

Door de lange termijn van het project zijn op dit moment niet alle belanghebbenden gekend en heeft nog niet iedereen de kans genomen of gekregen om deel te nemen aan het proces. Zowel het proces als de informatie van het Complex Project moet voor iedereen wel steeds toegankelijk zijn. De inzet van diverse digitale en niet-digitale communicatiekanalen is daarom een must.

Representatief proces

Gezien een structurele deelname aan het proces een groot engagement vraagt, is het niet voor iedereen mogelijk en wenselijk om steeds mee aan tafel te schuiven. Het vormt een uitdaging voor het proces om ook de belangen van wie niet aanschuift aan de tafel inzichtelijk te krijgen. Daarbij is het ook belangrijk om alle stemmen evenwaardig te behandelen. Het belang van structureel betrokken belanghebbenden mag namelijk niet zwaarder doorwegen dan een eenmalig geformuleerd standpunt. Zo moet een representatief proces ook mogelijk zijn zonder rechtstreekse participatie.

Proces

Vaststellingen verkenningfase

De verkenningfase was door haar beperkte opgave moeilijk te doorgronden. In deze fase onderzoeken we immers niet het project maar kijken we naar de opgave voor een mogelijk project. Het was zeker niet voor alle belanghebbenden eenvoudig om los te komen van concrete oplossingsrichtingen en de daarbij verwachte positieve of negatieve impact. Daardoor droeg de dialoog niet altijd bij aan de finaliteit van de verkenningfase, namelijk het formuleren van een probleemstelling en projectdoelstellingen.

Daarnaast vereisten de geldende maatregelen in het kader van covid-19 een andere organisatie die niet altijd bevorderlijk was voor een constructieve dialoog. Zo was het in een digitale setting moeilijker om informatie op een laagdrempelige manier over te brengen, te antwoorden op individuele vragen, het woord te nemen, reacties in te schatten... en dus om een vlot gesprek of discussie te voeren. Zeker de beoogde cocreatieve invulling van de werksessies vormde een uitdaging. Van actieve kennisdeling en kennisopbouw was niet altijd sprake, en veel momenten namen uiteindelijk eerder de vorm aan van reflectie- of feedbackmoment.

Toch stelden we vast dat naarmate het proces evolueerde, vooral de burgerbewegingen meer en meer hun plek vonden in het proces en ook vertrouwen kregen in de gang van zaken en de procedure.

Bij de meeste belanghebbenden is er sprake van een positieve evolutie in het vertrouwen in het proces, waar de via cocreatieweek een belangrijke rol in heeft gespeeld. Voor anderen is hun vertrouwen in het proces eerder afgenomen. Dit heeft bij sommigen te maken met hoge verwachtingen aan het begin van het proces met betrekking tot een concrete oplossing voor de actuele hinder. Gezien dit niet de finaliteit is van de verkenningfase, zijn die verwachtingen logischerwijze niet ingelost.

Kritische succesfactoren voor onderzoeksfase

Samen rond de tafel

Een Complex Project vraagt om een proces waarin samenwerking en overleg met diverse belanghebbenden centraal staat en van waaruit het project gevoed kan worden. Enkel op die manier is het mogelijk om te bouwen aan een gedragen antwoord op de voorliggende uitdaging. In een dergelijk proces is het niet enkel relevant dat er uitwisseling ontstaat tussen het studieteam, de opdrachtgevers en de belanghebbenden maar ook tussen de belanghebbenden onderling. Zo leren ze ook elkaars belangen kennen en is het mogelijk te komen tot een gezamenlijk project.

Doelstellingen centraal

De collectieve kennis van belanghebbenden geeft de kans om projecten beter te maken op voorwaarde dat de doelstellingen scherp blijven. Anders bestaat het risico dat vanuit een drang naar collectieve gedragenheid, de oorspronkelijke noodzaak en ambitie vervaagt, met als gevreesd resultaat: een project waar uiteindelijk niemand nog echt warm van wordt.

De doelstellingen geformuleerd in de verkenningsfase moeten doorheen het proces houvast bieden om steeds het einddoel voor ogen te houden en zo ook de verschillende stappen naar het toekomstig project te beoordelen op hun effectiviteit. Het is de taak van de procesleider om hierover te waken. Daarnaast kan een gezamenlijke Ambitienota interessant zijn voor de regio. Dergelijk document bevat het streefbeeld dat de belanghebbenden voor de regio koesteren en kan zo functioneren als kompas. Zodat alle projecten die in de regio opgestart worden, ook het Complex Project, bijdragen aan het realiseren van die ambities.

Tijd

Vaststellingen verkenningsfase

Het Complex Project heeft een tijdshorizon van 20 jaar. Hoewel dit realistisch is om te komen tot een gerealiseerd complex infrastructuurproject, is dit ook erg lang. Veel belanghebbenden, vooral de burgerbewegingen en lokale overheden, zijn betrokken omwille van de overlast die zij vandaag ervaren. Het Complex Project biedt op korte termijn daarop geen antwoord. Tegelijkertijd zorgen leefbaarheidsoplossingen die wel resultaat boeken op korte termijn voor het versmallen van de agenda van het Complex Project.

Daarbij komt dat vooral de burgerbewegingen al ver staan in het nadenken over concrete oplossingen. Een jaar lang bijdragen aan verkennend onderzoek waarin de doelstellingen (en niet de oplossingen) centraal stonden, voelde dan ook voor velen erg lang aan.

Tot slot is er ook de onzekerheid na de verkenningsfase over het al dan niet nemen van een startbeslissing en op welke termijn. Dit vertaalde zich gedeeltelijk in het ontbreken van of beperkte engagement van verschillende belanghebbenden.

Kritische succesfactoren voor de onderzoeksfase

Het momentum gebruiken

Tijdens de verkenningsfase is met een aantal sleutelfactoren een vertrouwensrelatie opgebouwd die zich vertaalt in een groot engagement om bij te dragen aan het proces van het Complex Project. Momenteel is er echter onzekerheid over de startbeslissing en de termijn waarbinnen hierover duidelijkheid kan komen. Wanneer deze onduidelijkheid te lang duurt, kan het opgebouwde vertrouwen en engagement weggeëbd zijn. Hoewel dit geen factor is waarop de toekomstige opdrachtgever of studieteam impact heeft, is het wel een aspect dat mogelijks aandacht vraagt bij de effectieve doorstart van het proces in de onderzoeksfase.

Over 20 jaar én de komende 20 jaar

De projecthorizon van het Complex Project bedraagt 20 jaar maar hoe wonen, werken, verplaatsen, recreëren, ... we over 20 jaar? Het is onmogelijk deze vraag juist te beantwoorden. Daarom benaderen we het viaduct vanuit twee tijdshorizonten. Enerzijds vanuit het langetermijnperspectief van 'over 20 jaar', anderzijds de idee van de tussentijd 'de komende 20 jaar'. Dit laat ons toe om een visie te ontwikkelen die voldoende concreet is en tegelijkertijd de nodige flexibiliteit heeft om zich aan te passen aan de veranderde omstandigheden over 20 jaar. We vragen ons af hoe we nu (en de komende 20 jaar) willen wonen, werken, ons verplaatsen, recreëren, ... en wat daarvoor nodig is. Zo kan 'het viaduct over 20 jaar' een sluitstuk zijn van een traject van gebiedsontwikkeling, zonder dat deze elkaar in het gedrang brengen. Dit vraagt van de belanghebbenden dat ze hun ambities voor hun omgeving integreren in een langetermijnstrategie. Tegelijkertijd geeft het de ruimte aan lokale besturen om de krachten te bundelen en al op korte termijn initiatieven (Quick Wins) te lanceren die geen integraal onderdeel zijn van het Complex Project maar wel in het verlengde van de projectdoelstellingen liggen (bijvoorbeeld via de opmaak van een Ambitienota).

Communicatie

Vaststellingen verkenningsfase

Tijdens het proces werden een aantal communicatiekanalen opgezet. Er werd echter geen werk gemaakt van het uitbouwen van een groot netwerk, gezien de effectieve startbeslissing voor het Complex Project op dat moment nog onzeker was.

Kritische succesfactoren voor de onderzoeksfase

Uitbouwen van een breed netwerk

In de onderzoeksfase zal werk gemaakt moeten worden van het uitbouwen van een netwerk van belanghebbenden in het onderzoeksgebied waarlangs een brede maatschappelijke reflectie tot stand kan komen. Op basis van de analyse in de verkenningsfase verwachten we dat het minstens gaat om de inwoners van Gentbrugge, Ledeborg, Zwijnaarde, Melle, Merelbeke, Destelbergen, Laarne.

Organisatie

Vaststellingen verkenningsfase

In de verkenningsfase werd een processtructuur opgezet die voornamelijk als doel had om kennis te verzamelen, op te bouwen en te delen. Er was dus nog vraag naar besluitvorming.

Hierdoor ervaren belanghebbenden sommige overlegorganen als 'dubbel', gezien hun rol beperkt bleef tot het bijdragen aan de verkenning.

Bouwstenen voor het proces van de onderzoeksfase

- Verschillende niveaus van samenwerking / gelaagde processtructuur.
- Rol voor alle belanghebbenden.

Kritische succesfactoren voor de onderzoeksfase

Duidelijke rollen en mandaten

In de onderzoeksfase zullen sommige belanghebbenden meerdere rollen vervullen. Zo zullen bovenlokale en lokale administraties zowel een rol moeten opnemen als expert en vanuit die invalshoek bijdragen aan het inhoudelijke onderzoek, als een rol opnemen in de voorbereiding van de besluitvorming. Het zal een uitdaging vormen om in elk overlegorgaan een duidelijk onderscheid te kunnen maken tussen die rollen opdat ze ten volle tot uitwas zouden komen.



Evaluatie van de procedure Complexe Projecten door de betrokken belanghebbenden

Doorheen het proces captureerden we elementen van appreciatie en beoordeling van de belanghebbenden ten opzichte de procedure Complexe Projecten. Deze feedback wordt niet steeds door de brede groep aan belanghebbenden gedragen. Deze zaken signaleren wel aandachtspunten die in overweging genomen moeten worden bij het maken van de vertaalslag van de procedure Complexe Projecten naar een uitgewerkte processtructuur voor de onderzoeksfase.