## Werkgroep randvoorwaarden bovenlokale infrastructuur nabij Klein-Rusland

WERKNOTA

Voorbereidende nota – werkgroep d.d. 28 april 2016, 9u, VAC Gent, gelijkvloers, vergaderzaal Karel Waeri

i.k.v. complex project Klein-Rusland

### Situering

#### Complex project

De onzekerheid en de onleefbaarheid voor de bewoners van de Zelzaatse woonbuurt Klein Rusland vragen dringend een oplossing. De Vlaamse overheid erkent dit; de Vlaamse regering heeft daarom begin 2016 de startbeslissing genomen van een complex project bedoeld om deze problematiek op te lossen. (link naar startbeslissing en bijlage: http://gentsekanaalzone.be/klein-rusland/)

In de onderzoeksfase die sindsdien gestart is, dienen drie alternatieven (en mogelijke varianten, en eventueel bijkomende alternatieven uit de publieke consultatie) in beeld gebracht, getoetst op hun effecten en afgewogen :

* snelle opwaardering en restauratie/renovatie van de volledige huidige woonbuurt
* snelle opwaardering van een deel van Klein Rusland tot gemengde woonbuurt
* opheffen van het wonen aldaar en herlokaliseren ervan naar passende andere plaatsen in Zelzate.

Het huidige isolement van de woonbuurt en de aanwezigheid en toekomstperspectieven van de omliggende bovenlokale infrastructuren zijn belangrijke elementen om in dit onderzoek en deze effecttoetsing / afweging mee te nemen.

#### Juridisch kader

De juridische context voor Klein Rusland wordt door diverse verordenende plannen en beslissingen bepaald. In het kader van het complex project kunnen deze alle in functie van de finaal gekozen oplossing worden aangepast.

Planologisch betreft het de woonbestemming van precies de huidige woonbuurt in het gewestplan en van twee bestemde koppelingsgebieden ten westen en ten oosten ervan in een gewestelijk RUP. Op de rand van het westelijk koppelingsgebied en de huidige E34-strook verplicht dat RUP de aanleg van de geluidsbufferende dijk. Beide plannen samen leggen ook een reservatiestrook voor (verkeers)infrastructuur vast ten zuiden van E34 (tot ca. 125 m uit de as daarvan): deze vat de noordelijke rand, ongeveer 1/5, van de huidige woonbuurt (zie kaart).

De woonbuurt is volledig opgenomen in de Vlaamse Inventaris Bouwkundig Erfgoed. Vier panden zijn (in het kader van een proefrestauratie) al meerdere jaren als monument beschermd.

#### Beleidsmatig kader

Het, door alle lokale actoren goedgekeurde, strategisch plan ‘Wel-varende kanaalzone’ benoemt Klein Rusland als een van de op te waarderen woonkernen nabij de Gentse zeehaven en voorziet acties om deze woonkern in haar relatie tot de haven weer leefbaar te maken.

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Zelzate bevat dezelfde keuze.

De beslissing tot de bouw van een nieuwe zeesluis voor grotere en diepere zeeschepen in Terneuzen is genomen en wordt tegen 2021 uitgevoerd. Mogelijk leidt dit op termijn tot een verdieping, eventueel verbreding van het kanaal Gent-Terneuzen, maar hierover is nog geen enkele beleidsbeslissing genomen.

De bestaande E34-autotunnel onder het kanaal voldoet, net als meerdere andere autotunnels in Vlaanderen, niet aan de actuele Europese veiligheidsnormen en zal op korte of middellange termijn moeten worden verbeterd; de Vlaamse overheid heeft hiervoor recent een specifieke organisatie opgestart. Bij een eventuele kanaalverdieping op termijn, zal de autotunnel lager moeten worden gelegd; hierover is nog geen enkele beleidsbeslissing genomen.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) voorziet de uitbouw van een havenspoorlijn tussen Zeebrugge en Antwerpen langs E34. Een dergelijk project is niet in de huidige meerjarenplanning van Infrabel opgenomen.

Voor de opwaardering van de beide armen van R4 (en tegelijk de afwaardering tot stadsstraat van de doortocht door Zelzate) lopen momenteel de voorbereidingen voor een PPS-constructie (project R4WO). Een reorganisatie van het E34-knooppunt Zelzate-oost is hiervan een van de deelprojecten. Mogelijk hebben een of meerdere van voornoemde infrastructuurprojecten hierop invloed.

#### Beheersmatig kader

De woonbuurt Klein Rusland is nagenoeg volledig eigendom en verantwoordelijkheid van de sociale huisvestingsmaatschappij cvba Wonen. Elf panden zijn privaat eigendom. Het gemeenschapscentrum (vroegere school) en het merendeel van het openbaar domein zijn in bezit en beheer van de gemeente Zelzate.

Het beheer van de E34-autotunnel gebeurt vanaf binnenkort binnen AWV door de nieuwe Tunnelorganisatie Vlaanderen.

De eventuele kanaalverdieping en bijkomende autotunnelverdieping vallen onder verantwoordelijkheid van de Afdeling Maritieme Toegang van MOW.

De planologisch vooropgestelde havenspoorlijn is de bevoegdheid van Infrabel; TUC-Rail doet in voorkomend geval het voorbereidend studiewerk ervoor.

### Opzet

#### Algemeen

Het complex project focust op het oplossen van de onzekerheid en de onleefbaarheid voor de bewoners van Klein Rusland op korte en op lange termijn. De bovenlokale infrastructuren hebben daar thans een bepaalde, relatief beperkte invloed op. Bij realisatie (waarschijnlijk niet op korte termijn, maar op (middel)lange termijn) van voorgaand geschetste beleidsmatige opties voor die infrastructuren is de kans groot dat zij een meer bepalende impact zullen hebben en dit, afhankelijk van de gekozen oplossingen en de timing van de realisaties, in meerdere of in mindere mate en in positieve of negatieve zin voor de leefbaarheid.

Alhoewel de bovenlokale infrastructuren, en zeker het concrete ontwerp ervoor en beslissing tot de realisatie ervan, buiten de reikwijdte van het complex project blijven, is het beleidsmatig aangewezen dat getracht wordt het geheel van de ingrepen in de omgeving van Klein Rusland (ruimtelijk en organisatorisch) optimaal op elkaar af te stemmen. Om tot goed functionerende oplossingen vanuit alle invalshoeken te komen en om de – hoe dan ook omvangrijke – maatschappelijke (overheids)investeringen over de verschillende beleidsniveaus en sectoren heen zo efficiënt mogelijk in te zetten.

*Vraag voor de workshop is of dit opzet wordt onderschreven.*

#### Opzet van de workshop

In deze beginperiode van de onderzoeksfase van het complex project is het van belang de toekomstperspectieven (beleidsopties, aard en doel van ingrepen, timingen) van de verschillende bovenlokale infrastructuren, de technische mogelijkheden en beperkingen er voor, de randvoorwaarden die ze stellen, de mogelijkheden die ze bieden, hun onderlinge mogelijke synergiën of beperkingen daarvoor en – erg op hoofdlijn – de kosten die er mee gepaard gaan in beeld te brengen. Zodat deze informatie, samen met andere onderzoeken die reeds uitgevoerd zijn of voorzien zijn, in de te onderzoeken en af te toetsen scenario’s en alternatieven kunnen worden ingebracht.

De workshop van infrastructuurdeskundigen is bedoeld om over voornoemde punten op eenvoudige en snelle wijze het beschikbare materiaal en de aanwezige inzichten bijeen te brengen en waar nodig en mogelijk ze ook onderling af te stemmen.

Het verslag van de workshop, na nalezing, vormt samen met de voorbereidende nota en de door deelnemers bezorgde technische nota’s het resultaat van de workshop, en wordt als input meegenomen in de onderzoeksfase van het complex project. Uiteindelijk doel van de onderzoeksfase is een ontwerp van voorkeursbesluit dat voorgelegd wordt aan de Vlaamse regering. De gouverneur, Jan Briers, wil in de loop van 2017 het voorkeursbesluit aan de Vlaamse regering voorleggen.

### Relatie tussen mogelijke / te verwachten bovenlokale infrastructuurprojecten en onzekerheid en onleefbaarheid van de woonbuurt Klein Rusland

Meerder verbanden tussen mogelijke / te verwachten bovenlokale infrastructuurprojecten en de onzekerheid en onleefbaarheid van de woonbuurt Klein Rusland zijn de facto aanwezig :

* wanneer nieuwe en verlegde tunnel(s) (auto en/of spoor) de volledige gewestplan/RUP-reservatiestrook nodig hebben voor hun uiteindelijke inrichting of voor de (tijdelijke) werf, vat dit ca. 47 panden (1 op 5) van de huidige woonbuurt, het gemeenschapscentrum en de helft van het enige plein. Afhankelijk van de timing en fasering van dergelijke tunnel(s) betekent dit :

. afbraak van deze panden wanneer de infrastructuurwerken op relatief korte termijn (bijv. de eerstkomende tien jaar) zouden gebeuren

. blijvende onzekerheid voor de bewoners van die panden en korte afschrijvingstermijnen en dus minder grondige ingrepen in die woningen wanneer de infrastructuurwerken op middellange termijn (bijv. binnen 20 à 25 jaar) zouden gebeuren

. geen invloed voor de huidige bewoners (maar dan wel voor de volgende generatie) wanneer de infrastructuurwerken op lange termijn (bijv. binnen 50 jaar of later) zouden gebeuren.

Evident kan dat ook zijn effect hebben op de rest van de woonbuurt

* de nieuwe en verlegde tunnel(s) hebben geen substantiële invloed op de bestaande woonbuurt wanneer zij met hun inrichting en werven binnen de 40 m uit de huidige E34-as blijven
* bij (gedeeltelijk) geboorde tunnel(s) is de werfzone veel beperkter (hoofdzakelijk geconcentreerd aan het begin- en eindpunt van de boring(en)) en hoeft – wanneer ook daar geboord zou worden – ter hoogte van de huidige woonbuurt niet de volledige reservatiestrook, maar slechts een klein deel ervan, ervoor benut
* wanneer de tunnelmond(en) van de nieuwe en verlegde tunnel(s) ter hoogte van de westelijke punt van de woonbuurt (of meer westelijk), dit is op ca. 475 m (of meer) van de huidige kanaaloever zouden komen te liggen i.p.v. op de huidige ca. 175 m, vervalt de geluidshinder voor de woonbuurt in belangrijke mate en ontstaan mogelijkheden voor meer en betere verbindingen tussen Klein Rusland en de meer noordelijk gelegen woonwijk Debbautshoek
* … .

Er kan van uitgegaan worden, dat een eventuele kanaalverdieping geen (of weinig) effect heeft op de woonbuurt. Ofwel gebeurt ze doorheen de kern van Zelzate in een bakprofiel binnen de huidige kanaaloevers. Ofwel gebeurt ze ter hoogte van Klein Rusland met taludhellingen die normalerwijze binnen het koppelingsgebied ten oosten van de woonbuurt zouden moeten kunnen worden gerealiseerd.

*Vraag voor de workshop is of deze verbanden inderdaad gelden.*

### Uitgangspunten

Gelet op de complexiteit van de situatie komen enkele uitgangspunten boven drijven, die van belang (kunnen) zijn voor alle oplossingen en scenario’s waar in het kader van het complex project verder aan wordt gewerkt en waarover best voorafgaandelijk consensus of minstens duidelijkheid onder betrokken actoren, in dit geval de infrastructuurdeskundigen, is om vlot verder te kunnen werken.

#### Globale uitgangspunten

Enkele uitgangspunten hebben betrekking op de globale projectaanpak :

* de reeds genoemde bovenlokale infrastructuren (kanaalverdieping en bijhorende autotunnelverdieping, havenspoorlijn) zijn belangrijk op Vlaams niveau (en ook voor de Gentse haven); hun realisatiemogelijkheid, zij het op korte of op langere termijn, moet gegarandeerd blijven
* zuinig ruimtegebruik en dus compacte uitvoering van ook de infrastructuuringrepen, met hedendaagse en zo mogelijk verdergaande toekomstige technieken, passen in de opties van het RSV en in een duurzaam Vlaams infrastructuurbeleid en genieten dus de voorkeur. Dit is des te meer het geval wanneer dit bijdraagt aan een betere of snellere oplossing van de onzekerheid en de onleefbaarheid voor de bewoners van Klein Rusland
* onder de verschillende invalshoeken die spelen, sectoren die betrokken zijn bij de problematiek van Klein Rusland staan er niet sommige boven andere, maar hebben ze elk hun belang – in het bijzonder wat de essentie van hun belang betreft; voor detailpunten geldt dat minder en kan dat niet altijd gegarandeerd worden – en dienen ze alle samen, als één geheel te worden afgewogen
* kostprijzen en investeringsbudgetten zijn belangrijk, maar zijn in de afwegingen voor het complex project niet het enige determinerende aspect.

*Vraag voor de workshop is of men met deze globale uitgangspunten akkoord kan gaan.*

#### Specifieke uitgangspunten

Sommige uitgangspunten hebben betrekking op specifieke aspecten of infrastructuren :

* een eventuele autotunnel en een eventuele spoortunnel hebben andere hellingen, andere initiatiefnemers en waarschijnlijk ook andere timingen. Een gezamenlijke bouw ervan is dus weinig realistisch en geen uitgangspunt. Onderling afstemming is dus vooral voor de tracés belangrijk opdat die verschillende tunnels elkaar in hun inrichting, hun eventuele aftakkingen en kruisingen en hun werven niet hinderen; voor zover thans inschatbaar, wordt een afstemming op dit niveau in de oplossingen meegenomen
* de eventuele havenspoorlijn ligt (minstens in de omgeving van Zelzate) niet ten noorden van het huidige E34-trace
* een aantakking van de Gentse haven op een eventuele havenspoorlijn is gewenst en vanuit Vlaams beleid evident. Een dergelijke aantakking gebeurt op de rechterkanaaloever, vermits het vormingsstation Gent-zeehaven daar ligt, daar reeds een spoorlijn aanwezig is die geen woonkernen doorsnijdt en daar ook al een aanzet van verbinding in oostelijke richting aanwezig is met een in de toekomst conflictvrije kruising van R4-oost
* … .

*Vraag voor de workshop is of men met deze specifieke uitgangspunten akkoord kan gaan.*

### Voorliggende vragen

Naast de reeds voornoemde vragen liggen o.m. volgende vragen m.b.t. de bovenlokale infrastructuren in de omgeving van Klein Rusland voor*.*

###### Vragen i.v.m. opties voor bovenlokale infrastructuren

* Welk soort opwaarderingwerken aan de huidige E34-autotunnel zijn nodig om aan de Europese normen te voldoen ? Zit daar een tijdslimiet op of kunnen deze (later) ineens met een eventuele tunnelverdieping worden meegenomen ? Kunnen deze geëiste verbeteringen binnen de huidige tunnel gebeuren of vergen zij (ruimtelijke) uitbreiding ? Is er –erg op hoofdlijn – zicht op de mogelijke kostprijs van die opwaarderingswerken ?
* Als (een) nieuwe autotunnel(s) zou worden gebouwd, kan dat in een of meer geboorde tunnels ? zo neen, waarom niet ?
* Verbreding van E34 naar 2 x 3 rijstroken: komt dit in deze omgeving pas aan de orde bij de bouw van (een) nieuwe autotunnel(s) of kan / zal dit evt. ook al eerder, los daarvan gebeuren ? Zo dit laatste het geval zou (kunnen) zijn, hoe wordt dat dan voorzien en – erg op hoofdlijn – wat is de geraamde kost daarvan ?
* Als ooit een havenspoorlijn Zeebrugge – Antwerpen langs E34 wordt gebouwd, is het dan ook voor Infrabel de bedoeling dat de haven van Gent daar dan ook wordt op aangesloten ? Zo ja, op welke oever waarschijnlijk ? Zo ja, kan een dergelijke aftakking (vanuit de westelijke richting) eventueel ondergronds gebeuren, of dient deze voor of na de spoortunnel onder het kanaal voorzien ?
* … .

###### Technische vragen

###### (Mogelijk hoeven deze technische vragen niet of maar kort in de workshop zelf aan bod te komen, maar kunnen antwoorden erop vooraf of bij het begin van de workshop door de bevoegde instantie aan alle deelnemers worden bezorgd/bedeeld.)

* Tot welke diepte (uitgedrukt in TAW en t.o.v. het huidige gemiddelde waterpeil) is het zinvol / noodzakelijk het kanaal te verdiepen wanneer dit in opvolging van de nieuwe zeesluis zou gebeuren ? Hoeveel komt de kanaalbodem dan lager te liggen dan de huidige ?
* Hoeveel dekking heeft een verzonken tunnel onder de kanaalbodem nodig? Hoeveel een geboorde tunnel ?
* Op welk niveau komt het E34-wegdek in een eventueel verdiepte kanaaltunnel te liggen bij een verzonken tunnel ? En bij een geboorde tunnel ?
* Op welk niveau komen de sporen te liggen in een eventuele nieuwe kanaaltunnel ?
* Welk hellingspercentage wordt normalerwijze bij een nieuwe aanleg van een eventuele nieuwe E34(-tunnel) voor de aanloophellingen gehanteerd en welke lengte hebben de beide aanloophellingen daarmee ? Kunnen zij qua hoogteniveau aansluiten op de bestaande knooppunten Zelzate-west en –oost, of dienen deze dan aangepast ?
* Welk hellingspercentage wordt normalerwijze bij de eventuele aanleg van een goederenhavenspoorlijn voor de aanloophellingen gehanteerd en welke lengte hebben de beide aanloophellingen daarmee ?
* Wat is de technisch noodzakelijke minimumafstand tussen twee geboorde tunnels, tussen twee verzonken tunnels, tussen een geboorde en een verzonken tunnel ? Zijn deze afstanden t.o.v. de bestaande tunnel anders ?
* Wat is de benodigde werfzone voor een geboorde tunnel (lengte en breedte) ? En voor een verzonken tunnel (idem)?
* Dient de werfzone na de realisatie van een eventuele nieuwe tunnel ook voor de langere termijn gevrijwaard te worden van bebouwing / gebruik voor latere infrastructuurwerken, of kan die werfzone na de beëindiging van de eventuele tunnelwerken vrijgegeven worden voor bebouwing of nieuwe gebruik ? Is er terzake een verschil tussen een verzonken en een geboorde tunnel ?
* Als een eventuele nieuwe autotunnel naast de bestaande wordt gebouwd, is de strook van de huidige tunnel en aanloophellingen dan nog voor iets nodig ? Zo neen, is het de bedoeling dat deze strook dan wordt gedempt ? Kan ze gebruikt worden voor verlegging van de kanaalkruisende Fluxysleiding ? Kan in deze strook een evt. spoortunnel komen ?
* Hoe zit het met de Fluxysleiding: moet die bij een eventuele kanaalverdieping en/of bij de bouw van nieuwe verzonken tunnels worden verlegd en zo ja wie doet dat ? En bij geboorde tunnels ?
* Zijn geboorde tunnels onder de bestaande woonbuurt technisch mogelijk ? Zo ja, wat zijn eventuele randvoorwaarden ?
* Laat de grondsamenstelling in deze omgeving (een) verzonken tunnel(s) toe ? En (een) geboorde tunnel(s) ? Wat zijn eventuele randvoorwaarden ?
* … .

###### Vragen i.v.m. timingen

* Is er zicht op de tijdsspanne waarbinnen in deze omgeving realistischerwijze tot de eventuele kanaalverdieping zal worden overgegaan ? Wat zijn daarvoor de meest bepalende elementen ?
* Is er zicht op de tijdsspanne waarbinnen in deze omgeving realistischerwijze tot de eventuele aanleg van een havenspoorlijn zal worden overgegaan ? Wat zijn daarvoor de meest bepalende elementen ?
* … .

###### Vragen i.v.m. kosten

* Wat is in grootte-orde de kostprijs van een verzonken tunnel (bijv. in prijs per lopende meter) ? En van de bijhorende tunnelsleuf ?
* Wat is in grootte-orde de kostprijs van een geboorde tunnel (bijv. in prijs per lopende meter) ?

### Agenda werkgroep randvoorwaarden infrastructuur

* *Doel van de workshop*
* *Korte voorstelling complex project Klein-Rusland*
* *Toelichting vraagstelling*
* *Bespreking vraagstelling*
* *Conclusies*

### Genodigden werkgroep randvoorwaarden infrastructuur

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Gorik De Koker | Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen | Gorik.dekoker@mow.vlaanderen.be |
| Vladimir Kostadinov Pramatarski | Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen | vladimir.kostadinov@mow.vlaanderen.be |
| Kristof Devos | Afdeling Maritieme Toegang | Kristof.devos@mow.vlaanderen.be |
| Kris Van Boven | Tunnel Organisatie Vlaanderen (Agentschap Wegen en Verkeer Antwerpen) | kris.vanboven@mow.vlaanderen.be |
| Paul Meekels | EBS, expertise beton en staalstructuren | paul.meekels@mow.vlaanderen.be |
| Koen Haelterman | afdeling Geotechniek | Koen.haelterman@mow.vlaanderen.be |
| An Saye | Departement MOW, afdeling Beleid | An.saye@mow.vlaanderen.be |
| Stefan Heuninck | AWV, Team Kunstwerken | Stefan.heuninck@mow.vlaanderen.be |
| Robert Somers | EBS | Robert.somers@mow.vlaanderen.be |
| Leen Vincke | Geotechniek | Leen.vincke@mow.vlaanderen.be |
| Peter Mortier | Havenbedrijf Gent | Peter.mortier@havengent.be |
| Peter Van Parys | Havenbedrijf Gent | Peter.vanparys@havengent.be |
| Dhr. Samuel Beernaert | Infrabel, Afdeling gebouwen en Kunstwerken | samuel.beernaert@infrabel.be0473/92 05 11 |
| Dhr. Flor Vercammen | Tucrail | flor.vercammen@tucrail.be02/432.71.24 |
| Dhr. Bram Cornelis | Tucrail | bram.cornelis@tucrail.be0479/98.39.86 |
| Filip Wilssens | Infrabel (zone Darsen) | Filip.Wilssens@infrabel.be09/241 24 33 |
| Marc Odou | Ruimte Vlaanderen | Marc.odou@rwo.vlaanderen.be |
| Veerle De Bock | Projectbureau Gentse Kanaalzone | Veerle.de.bock@gentsekanaalzone.be |
| Frank De Mulder | Projectbureau Gentse Kanaalzone | Frank.de.mulder@gentsekanaalzone.be |
| Alain Moerman | Projectbureau Gentse Kanaalzone | Alain.moerman@gentsekanaalzone.be |
| Anne Bunneghem | Gemeente Zelzate | Anne.bunneghem@zelzate.be |
| Anne Malliet | Team Vlaams bouwmeester | Anne.malliet@bz.vlaanderen.be |
| Jan Baelus | Studiebureau Omgeving in opdracht van Projectbureau Gentse Kanaalzone | Jan.baelus@omgeving.be |
| Ilse Moeremans | Team complexe projecten | Ilse.moeremans@rwo.vlaanderen.be |
| David Stevens | Team complexe projecten | David.stevens@lne.vlaanderen.be |