Monografie van een Autoweg: de E3 tussen Kortrijk en Antwerpen.

Kevin Druwé, Aubry Lalush

Promotor: prof. dr. Pieter Uyttenhove
Begeleiders: Birgit Cleppe, David Peleman

Masterproef ingediend tot het behalen van de academische graad van
Master in de ingenieurswetenschappen: architectuur

UNIVERSITEIT GENT

Vakgroep Architectuur en Stedenbouw
Voorzitter: prof. dr. Pieter Uyttenhove
Faculteit Ingenieurswetenschappen en Architectuur
Academiejaar 2010-2011

VOORWOORD

Het schrijven van een masterpoef is als het maken van een hele lange tocht waarbij je bij aanvang nog niet echt een idee hebt naar welke bestemming die tocht je uiteindelijk zal leiden. Gaandeweg ontvouwden zich echter verschillende wegen voor onze ogen. Sommige van deze wegen leverden ons heel wat interessante informatie op, anderen daarentegen vormden een doodlopend pad. En nog andere wegen werden ten gevolge van het korte tijdbestek zelfs nog niet eens bewandeld. Onze afgelegde weg is dan ook verre van rechtlijnig te noemen, maar op die manier achterhaalden we wel welke wegen er interessant waren en welke wegen we resoluut konden schrappen van onze route naar onze masterproef “Monografie van een Autoweg: de E3 tussen Kortrijk en Antwerpen”.

Aangezien onze titel spreekt over een ‘monografie’ wordt er impliciet geacht dat we een zo allesomvattend mogelijk beeld trachten te schetsen van deze Autoweg E3. Bijgevolg oordeelden we dat het ten zeerste interessant zou zijn om in een eerste deel te schrijven over de algemene context tegen de welke de E3 dient bekeken te worden, m.a.w. hoe het autosnelweglandschap eruit zag in enkele van de ons omliggende landen. In een tweede deel wordt er dan ingegaan op de Europaweg 3 zelf, waarbij we de E3 toelichten op zowel internationale als op Belgische schaal. In het laatste deel wordt er vervolgens ingezoomd op enkele treffende casestudies binnen de Gentse agglomeratie. Op deze manier beginnen we met een zeer ruim observatieveld waarna we geleidelijk aan inzoomen tot op niveau van de stad. Omgekeerd evenredig hiermee worden de observatievelden diepgaander geanalyseerd en besproken. De onderzoeksvragen die we vooropstellen en wensen te beantwoorden worden doorgaans ook specifieker afgebakend en leiden doorheen de verschillende delen ook al tot deelantwoorden.

Om een zo scherp en duidelijk mogelijk beeld te schetsen van onze protagonist, de E3, hebben we geopteerd om ook via het door ons aangereikte beeldmateriaal zo allesomvattend mogelijk te zijn. Zo maken we gebruik van topografisch kaartmateriaal, archiefdocumenten, tracéplannen, onteigeningsplannen, technische plannen en snedes, recente planfiguren, oude krantenknipsels, historische foto’s, satellietfoto’s, zelfgemaakt kaartmateriaal en tenslotte zelfgemaakte foto’s. We maken hierbij de kanttekening dat de hedendaagse foto’s genomen werden in de paasvakantie van 2011, bijgevolg zullen de laatste transformaties van de gebieden rondom de autosnelweg nog niet zichtbaar zijn.

Wijzelf hebben door dit onderzoek enorm veel bijgeleerd over welke factoren er allemaal samenhangen met de komst van een autosnelweg en welke impact deze snelweg na zijn aanleg heeft gehad op de omliggende omgeving. Zaken waarvan we zelfs niet dachten dat het met een snelweg in verband kon gebracht worden. Bijgevolg kunnen we besluiten dat onze boeiende, doch vermoeiende tocht, absoluut de moeite waard is geweest.

TOELATING TOT BRUIKLEEN

De auteurs geven de toelating deze masterproef voor consultatie beschikbaar te stellen en delen van de masterproef te kopiëren voor persoonlijk gebruik. Elk ander gebruik valt onder de beperkingen van het auteursrecht, in het bijzonder met betrekking tot de verplichting de bron uitdrukkelijk te vermelden bij het aanhalen van resultaten uit deze masterproef.

Gent, 16 augustus 2011

Kevin Druwé - Aubry Lalush

DANKWOORD

"The path of the righteous man is beset on all sides with the iniquities of the selfish and the tyranny of evil men. Blessed is he who in the name of charity and good will shepherds the weak through the valley of darkness, for he is truly his brother's keeper and the finder of lost children. And I will strike down upon those with great vengeance and with furious anger those who attempt to poison and destroy my brothers. And you will know that my name is the Lord when I lay my vengeance upon thee."[1]

Tijdens onze uitermate boeiende tocht stuitten we dikwijls op tal van hindernissen, die ons heel wat oponthoud bezorgden. Maar gelukkig konden we maar al te vaak rekenen op heel wat rechtvaardige mensen die onze herders wilden zijn tijdens onze tocht door de duisternis. Bij deze willen we dan ook in eerste instantie onze promotor professor doctor ingenieur-architect Pieter Uyttenhove uitdrukkelijk bedanken om ons, tijdens onze zware tocht doorheen het Belgische autosnelweglandschap, op de juiste weg te houden. En uiteraard willen we ten zeerste onze dank betuigen aan Birgit Cleppe en David Peleman die ons licht waren in de duisternis en ons zoals het goede herders betaamt de weg wezen naar onze eindbestemming.

Verder willen we Magda Poppe en Rik Declercq bedanken voor hun uitgebreide hulp bij het respectievelijk uitzoeken en inscannen van al onze topografische kaarten over het volledige E3-tracé op Belgisch grondgebied. We bedanken dan ook graag al het personeel van de 'Zwarte Doos' die ons waarschijnlijk tot vervelens toe archiefmateriaal aanreikten om ons verhaal de nodige krachtlijnen bij te brengen. Ook willen we al het personeel van het 'Agentschap voor Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen' bedanken voor het ter beschikking stellen van hun uitgebreide archiefcollectie inzake onteigeningsplannen van de E3.

Ook onze ouders verdienen een woordje van dank voor hun morele steun en het vele lekkere eten dat ze ons verschaften, zodat we ook fysiek op de been bleven tijdens onze tocht. Ook willen we ze via deze weg bedanken om al onze teksten zo goed en wel mogelijk na te lezen op spellings- en grammaticafouten. Verder willen we ook mekaar bedanken om elkaar tijdens de moeilijke periodes de nodige moed in te spreken om door te blijven gaan tot het bittere eind en steeds voor elkaar te blijven werken tot we beiden met een gerust gemoed en een voldaan gevoel het uiteindelijke resultaat in aanschouwing konden nemen.

"You find out life's this game of inches, so is football. Because in either game - life or football - the margin for error is so small. I mean, one half a step too late or too early and you don't quite make it. One half second too slow, too fast and you don't quite catch it. … On this team we fight for that inch. On this team we tear ourselves and everyone else around us to pieces for that inch. We claw with our fingernails for that inch. Because we know when add up all those inches, that's gonna make the fucking difference between winning and losing! Between living and dying! … I'll tell you this, in any fight it's the guy whose willing to die whose gonna win that inch. And I know, if I'm gonna have any life any more it's because I'm still willing to fight and die for that inch, because that's what living is, the six inches in front of your face. … You've got to look at the guy next to you, look into his eyes. Now I think ya going to see a guy who will go that inch with you. Your gonna see a guy who will sacrifice himself for this team, because he knows when it comes down to it your gonna do the same for him."[2]

[1] Quote uit 'Pulp Fiction'. In: QUENTIN TARANTINO (reg.), *Pulp Fiction*. film, Verenigde Staten, 1994.

[2] Quote uit 'Any Given Sunday'. In: OLIVER STONE (reg.), *Any Given Sunday*. Film, Verenigde Staten, Warner Bros, 1999.

INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD 3

TOELATING TOT BRUIKLEEN 3

DANKWOORD 5

INHOUDSOPGAVE 7

I. HET AUTOSNELWEGLANDSCHAP 11

a. AUTOSNELWEGEN IN EUROPA 11

DUITSLAND 13

GROOT-BRITTANNIË 17

NEDERLAND 23

b. AUTOSNELWEGEN IN BELGIË 31

DE BEGINJAREN 31

DE NAOORLOGSE PERIODE 35

c. INTRODUCERENDE BESCHOUWINGEN 41

II. DE EUROPAWEG 3 47

a. INTERNATIONAAL 49

b. BELGIË 61

TRACÉ KORTRIJK - ANTWERPEN 63

INTERCOMMUNAAL SYSTEEM *63*

BYPASS *71*

EROSIE *81*

REKOLONISATIE *87*

TRACÉ GENTSE AGGLOMERATIE 97

ALGEMENE CONTEXT *97*

POLEMIEK GENTBRUGGE *97*

c. INTERTEMPORELE BESCHOUWINGEN 117

III. DE VERSTEDELIJKTE AUTOSNELWEG 123

a. VERSTEDELIJKINGSPARADIGMA'S VAN DE SNELWEG 125

TRANSFORMATIE 129

FRAGMENTATIE 133

BARRIÈRE 137

b. CASESTUDIES GENTSE AGGLOMERATIE 143

KNOOPPUNTEN 145

INGENIEURSAMBITIES *145*

CARTOGRAFISCHE EVOLUTIE *155*

HEDENDAAGS FOTOGRAFISCH RESULTAAT *189*

TOERITTEN 213

INGENIEURSAMBITIES *213*

CARTOGRAFISCHE EVOLUTIE *223*

HEDENDAAGS FOTOGRAFISCH RESULTAAT *255*

TRANSMISSIEDELEN 283

INGENIEURSAMBITIES *283*

CARTOGRAFISCHE EVOLUTIE *303*

HEDENDAAGS FOTOGRAFISCH RESULTAAT *327*

c. CONCLUDERENDE BESCHOUWINGEN 353

BIBLIOGRAFIE 359

BIJLAGE 1 367

BIJLAGE 2 371

I. HET AUTOSNELWEGLANDSCHAP

I. HET AUTOSNELWEGLANDSCHAP

Dit inleidend deel heeft als doel het algemeen kader te scheppen waarbinnen de E3 geïnterpreteerd moet worden. Aangezien de E3 deel uitmaakt van een Europees snelwegennetwerk lijkt het dan ook relevant om de autosnelwegen van enkele Europese landen te vergelijken met deze in België. Hierbij wordt vooral aandacht geschonken aan de conceptie en de planning van de autosnelwegen. Op deze manier kan er onderzocht worden wat de voornaamste gelijkenissen en verschillen in aanpak zijn bij de aanleg van de E3 op Belgisch grondgebied.

In het eerste deel "a. AUTOSNELWEGEN IN EUROPA" worden bij wijze van 'screening' enkele omliggende landen van België onder de loep genomen inzake de benadering van hun autosnelwegen. De klemtoon wordt hierbij vooral gelegd op de integratie in de omgeving, de technische specificaties en de politieke factoren.

Het tweede deel "b. AUTOSNELWEGEN IN BELGIË" beschrijft bondig de kiemen van de Belgische autosnelwegen en richt zich hoofdzakelijk op de naoorlogse periode en de jaren '60 waarin respectievelijk de aanvang van de tracering van de E3 tot stand kwam en de aanleg van de E3 van start ging.

Het derde deel "c. INTRODUCERENDE BESCHOUWINGEN" formuleert de conclusies die uit de voorgaande delen getrokken kunnen worden om zo een gericht praktisch onderzoek op de E3 mogelijk te maken. Het lijkt dus evident en noodzakelijk om de kiemen van de 'autosnelweg' te onderzoeken aan de hand van literatuur, ten einde met een open en gekleurde blik de E3-autosnelweg op Belgisch grondgebied en meer bepaald in de Gentse agglomeratie te kunnen doorgronden.

a. AUTOSNELWEGEN IN EUROPA

Wanneer we vandaag de dag zien welke prominente rol de auto in eenieders leven speelt, is het niet te verwonderen dat het landschap grotendeels gedomineerd wordt door een grootschalige wegeninfrastructuur waaraan al het ander stadsweefsel lijkt opgehangen te zijn. Tal van sociale, culturele en economische activiteiten worden erdoor bepaald. Dit is echter niet altijd zo geweest. Pas na WO I en later in de jaren '30 toen de auto een massaproduct werd, begon men in alle landen serieus na te denken over zulke grootschalige wegennetwerken. Later, in de jaren '50, werd er zelfs op Europees niveau samengewerkt aan de uitbouw van een Europees infrastructuurnetwerk bestaande uit tal van zogenaamde E-wegen.[1] De E3, protagonist van deze masterproef, is er één van.

De focus ligt in eerste instantie op de secties van de E3 op Belgisch grondgebied. Bij een snelle 'screening' van dit traject bleek er niet echt veel aandacht besteed te zijn aan de stedelijke en landschappelijke impact van zulke grootschalige infrastructuren. Bijgevolg lijkt het zeer interessant om te onderzoeken welke werkwijze de ons omliggende landen hanteerden bij de aanleg van hun autosnelwegen.

In het eerste deel "DUITSLAND" worden de Duitse autosnelwegen toegelicht omdat ze in de algemene vakliteratuur over de autosnelwegen zeer hoog aangeschreven worden. Vervolgens wordt er in het tweede deel "GROOT-BRITTANNIË" een blik geworpen op de Britse autosnelwegen. Deze autosnelwegen zijn in grote mate gebaseerd op het Duitse autosnelwegensysteem. Bijgevolg is het interessanter om in te

[1] Op 16 september 1950 werd in Genève een verdrag ondertekend waarin een verklaring voor de constructie van hoofdverkeerswegen werd vastgelegd. De belangrijkste E-wegen kregen de nummers van E1 tot en met E22, later aangevuld tot en met E27. Wikipedia®, http://nl.wikipedia.org/wiki/Europese_weg, laatste update: 17 juli 2011, geraadpleegd op 20 juli 2011.

zoomen op één specifieke Britse autosnelweg, namelijk de M1. Deze autosnelweg stemt immers qua aanvangsperiode van het ontwerp en de algemene aanleg (circa 1950-1970) overeen met die van de E3. Tenslotte wordt in het laatste deel "NEDERLAND" de algemene aanpak van de Nederlandse autosnelwegenbouw behandeld omdat Nederland qua stedelijke densiteit heel goed te vergelijken is met het suburbaan landschap in België.

Verder werden over de autosnelwegen van deze landen belangrijke boeken gepubliceerd waarop we ons in grote mate gebaseerd hebben, namelijk: ZELLER T., *Driving Germany: The Landschape of the German Autobahn, 1930-1970*, Berghahn Books, New York, 2007; MERRIMAN P., *Driving Spaces: A Cultural-Historical Geography of England's M1 Motorway*, Blackwell Publishing, Oxford, 2007 en NIJENHUIS ea., *De diabolische snelweg*, Uitgeverij 010, Rotterdam, 2007.

DUITSLAND

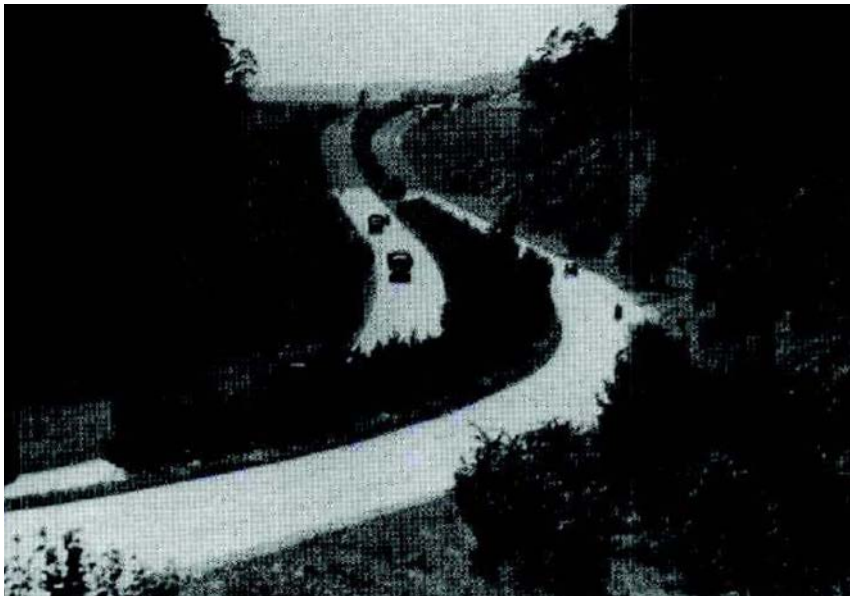
De aanleg van de Duitse autosnelwegen was enorm onderhevig aan de politieke veranderingen die het land doormaakte gedurende de jaren '20 - '70. De eerste periode, van circa 1920 tot 1950, werd voornamelijk gekenmerkt door het Nationaal Socialistische dictatorschap van Hitler, waarbij er bijzonder veel aandacht bleek te gaan naar het landschap. Tijdens de tweede periode, circa 1950 tot 1970, sprak men over de Federale Republiek Duitsland, die de klemtoon iets meer op het technische aspect van de snelwegen legde, hoewel ook het landschappelijke aspect zeker nooit verwaarloosd werd. Over de periodes heen was er wel een duidelijke constante merkbaar: de voortdurende strijd tussen de ingenieurs en de landschapsarchitecten.

De hoofdrolspelers in de eerste periode waren Alwin Seifert en Fritz Todt.[2] [en 3] In 1933 werden zowel Seifert als Todt aangesteld door Hitler als lid van de Nationale Socialistische Partij. Seifert moest zorgen voor de landschappelijke integratie van de autosnelwegen, terwijl Todt vooral instond voor de technische uitvoering ervan. Samen werkten ze enkele ontwerpparameters uit: het panoramisch reizen, waar de focus lag op het creëren van prachtige vistas; de beklemtoning van het pittoreske, waar de blik van de bestuurder gevestigd werd op de pittoreske elementen in het landschap; en de uitstraling van het Duitse landschap, waar men zoveel

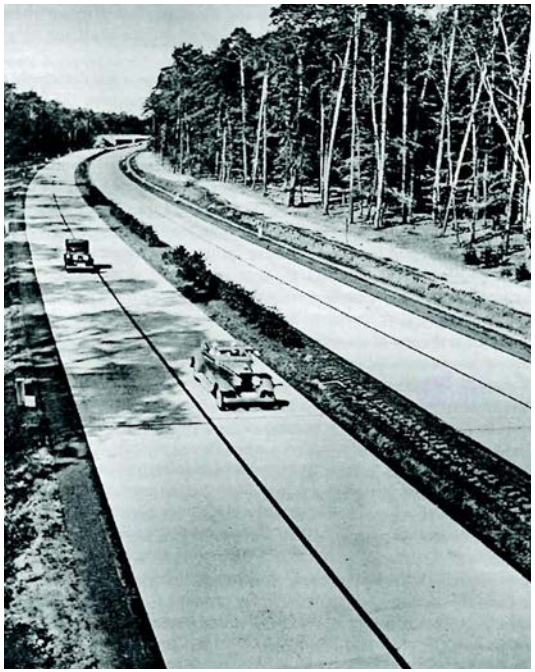
[2] Alwin Seifert (geboren op 31 mei 1890 te München; gestorven op 27 februari 1972 te Dieβen am Ammersee) was een Duitse landschapsarchitect, nationaal-socialist en hoogleraar in de tuin- en landschapsarchitectuur aan de Technische Hogeschool te München.
Wikipedia®, http://de.wikipedia.org/wiki/Alwin_Seifert, laatste update: 14 juni 2011, geraadpleegd op 20 juli 2011.

[3] Fritz Todt (geboren op 4 september 1891 te Pforzheim; gestorven op 8 februari 1942 te Rastenbrug) was een Duits ingenieur en rijksminister voor bewapening en munitie in het Derde Rijk. Vanaf 1933 droeg hij de titel Inspector General van de Duitse wegenbouw.
Wikipedia®, http://nl.wikipedia.org/wiki/Fritz_Todt, laatste update: 4 mei 2011, geraadpleegd op 20 juli 2011.

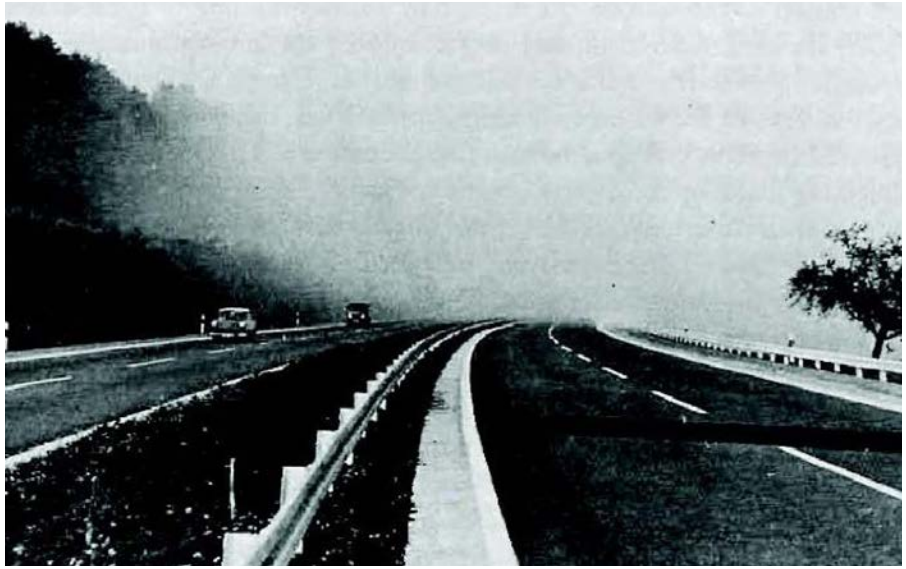
Figuur 1: Rechte trajectdelen en korte bochten. (Bron: ZELLER T., *Driving Germany: The Landscape of the German Autobahn, 1930-1970*, Berghahn Books, New York, 2007, p. 130.)



Figuur 2: Sinusoïdale vorm. (Bron: ROLLINS W.H., "Whose Landscape? Technology, Fascism, and Environmentalism on the National Socialist Autobahn", in: *Annals of the Association of American Geographers,* volume 85, issue 3, Blackwell Publishers, 1995, p. 499.)



Figuur 3: Beplanting langs de wegen. (Bron: ZELLER T., *Driving Germany: The Landscape of the German Autobahn, 1930-1970*, Berghahn Books, New York, 2007, p. 158.)



Figuur 4: Systematisering, rationaliteit en veiligheid. (Bron: ZELLER T., *Driving Germany: The Landscape of the German Autobahn, 1930-1970,* Berghahn Books, New York, 2007, p. 197.)

mogelijk trachtte gebruik te maken van inheemse flora om het landschap vorm te geven. Todt oordeelde dat het landschapsontwerp zeer belangrijk was voor het Duitse Rijk en gaf Seifert de opdracht om landschapsarchitecten aan te stellen die advies moesten verschaffen aan zijn ingenieurs. Een goede samenwerking tussen beide partijen was onontbeerlijk bij het ontwerp van deze landschapsvriendelijke wegen, maar dit was niet altijd het geval. Het is net deze samenwerking die bijvoorbeeld in België destijds ontbrak, immers zou het nog zeker tot halfweg de jaren '70 duren vooraleer de discipline 'landschapskunde' haar intrede zou doen in België.

Bij de vormgeving van de autosnelwegen werd er gediscussieerd over het al dan niet toelaten van rechte of gebogen autosnelwegsecties.[4] De landschapsarchitecten oordeelden dat sinusoïdale wegen een beter en aangenamer zicht zouden geven op het landschap waarbij zowel voor- als achtergrond scherp waargenomen werden. Bij rechte wegen was dit echter niet het geval. Verder oordeelden ze dat rechte wegen door hun monotone karakter een vermoeiend gevoel zouden opwekken bij de automobilisten. De ingenieurs weerlegden dit met een voorbeeld uit de natuur: de waterglijder beweegt zich voort over het wateroppervlak volgens een rechte lijn en maakt kleine, korte bochten om van richting te veranderen. Verder verdedigden ze hun standpunt dat bij mist gebogen wegen veel gevaarlijker zijn voor ongevallen. Uiteindelijk werd bij decreet vastgelegd dat de wegen maximum 4 km recht mochten zijn. Een andere discussie die gevoerd werd, ging over het al dan niet creëren van vistas of het planten van vegetatie naast de autosnelwegen. Seifert en zijn collega-landschapsarchitecten waren in grote mate voorstanders om de stroken langsheen de autosnelwegen te beplanten met allerlei inheemse vegetatie om zo een natuurlijk herstel van het landschap mogelijk te maken.[5] Ze haalden er zelfs fytosociologen bij om te onderzoeken welke groepen beplanting het best op welke plaatsen zouden groeien.[6] Todt en zijn delegatie ingenieurs aan de andere kant oordeelden dat er veel te veel beplanting voorgesteld werd door de landschapsarchitecten en dat het juist interessanter was om vistas te creëren. Rekening houdend met de kinetische perceptie dienden volledige stroken begroeiing verwijderd te worden opdat ze geen obstructie zouden vormen voor het zicht op het omliggende landschap. Seifert was hiermee niet akkoord omdat Todt enkel rekening hield met het standpunt van de automobilist en niet met het standpunt van de personen die uitkeken op de snelweg. Maar uiteindelijk haalde Todt zijn gelijk bij de Führer en werd er in eerste instantie gekeken om vistas te creëren; pas wanneer het landschap geen mooie zichten toeliet werd er voor beplanting geopteerd.[7]

In de tweede periode werd er in navolging van Seifert en Todt nog steeds een strijd uitgevochten tussen de landschapsarchitecten en de ingenieurs. Een gepaste inpassing van de autosnelweg in het landschap was nog steeds een punt op de agenda, maar de klemtoon verschoof naar systematisering, rationaliteit en veiligheid.[8] De discussie omtrent rechte of sinusoïdale wegen werd opnieuw geopend naar aanleiding van heel wat mensen die in slaap vielen op de kronkelige wegen. De ingenieurs hadden zich al neergelegd bij de sinusoïdale vorm omdat deze wegen qua

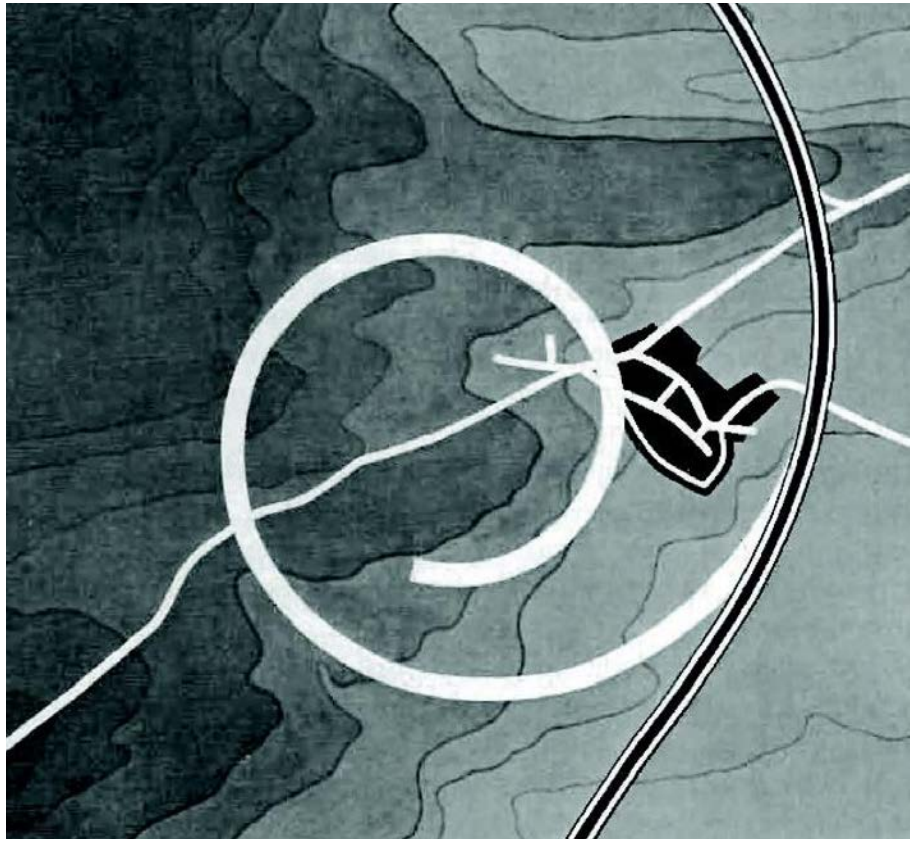
[4] Zie **Figuur 1**-**2**.

[5] Deze stroken worden 'Pücklerstreifen' genoemd en kwamen eveneens ter sprake in België, maar daar werden ze niet zoals in Duitsland aangewend ter verbetering van de harmonie tussen de snelweg en het landschap, maar als 'cosmetische' poging tot camouflering van de autosnelweg daar waar gewenst. Dit resulteerde in gestandaardiseerde groenoplossingen in de vorm van patchwork.
COREMANS K., *Landschap van snelwegen*, Archis, 10, 2000, p. 28.

[6] Fytosociologen zijn personen die de leer van de samenleving van planten bestuderen. Wikipedia®, http://nl.wikipedia.org/wiki/Fytosociologie, laatste update: 16 juni 2011, geraadpleegd op 20 juli 2011.

[7] Zie **Figuur 3**.

[8] Zie **Figuur 4**.



Figuur 5: Clothoïde. (Bron: ZELLER T., *Driving Germany: The Landscape of the German Autobahn, 1930-1970*, Berghahn Books, New York, 2007, p. 202.)

kostprijs veel goedkoper uitkwamen door de kortere afstand. Maar gezien de vele ongevallen bedachten ze een nieuwe vorm: de clothoïde.[9] De snelwegen werden op deze manier soepel, vloeiend en aangenaam ervaren door de automobilisten en tegelijkertijd paste deze vorm mooi in het landschap. De natuur werd van toen af aan ook meer gezien als instrument om de veiligheid op de wegen te garanderen. Zo werd er op de middenbermen vegetatie voorzien zodat zowel het weerkaatste licht op de rijbaan als de voertuigen zelf geen hinder zouden bezorgen op de baanvakken van de tegenovergestelde rijrichting. Een ander voorbeeld om de veiligheid te verbeteren was de beplanting inzetten om verzakkingen van aarde, stenen, sneeuw, … langs de autosnelwegen te verhinderen. Vanaf 1959 werden er ook nieuwe richtlijnen opgesteld betreffende de uniformiteit van het wegenontwerp. Deze richtlijnen waren heel technisch en gingen in grote mate over de opbouw van de funderingen, het gebruikte beton, gebitumineerde oppervlakken, ontwerpconstanten, veiligheidsmaatregelen, esthetische parameters en de dimensionering van de wegen. Ook automobilisten kregen van toen af aan inspraak bij het ontwerp van de autosnelwegen. Zij werden immers als geen ander geacht te weten wat er hinderlijk of aangenaam was tijdens hun rit op deze grote infrastructuren. Zodoende kregen de autosnelwegen in deze periode een heel ander karakter toegeschreven dan onder het fascistische regime.

[9] Een clothoïde is een term uit de civiele techniek, waarmee een kromme aangeduid wordt die gebruikt wordt bij het ontwerp van het alignement en daarin als overgang dient tussen twee rechte stukken (spoor)weg, of tussen een recht stuk en een cirkelvormige bocht. De wiskundige formule is $R \times L = A^2$ = constante, waarin R = de boogstraal in [m] van de overgangsboog en A = de parameter van de clothoïde in [m]. Zie **Figuur 5**.
Wikipedia®, http://nl.wikipedia.org/wiki/Clotho%C3%AFde, laatste update: 4 juli 2011, geraadpleegd op 20 juli 2011.

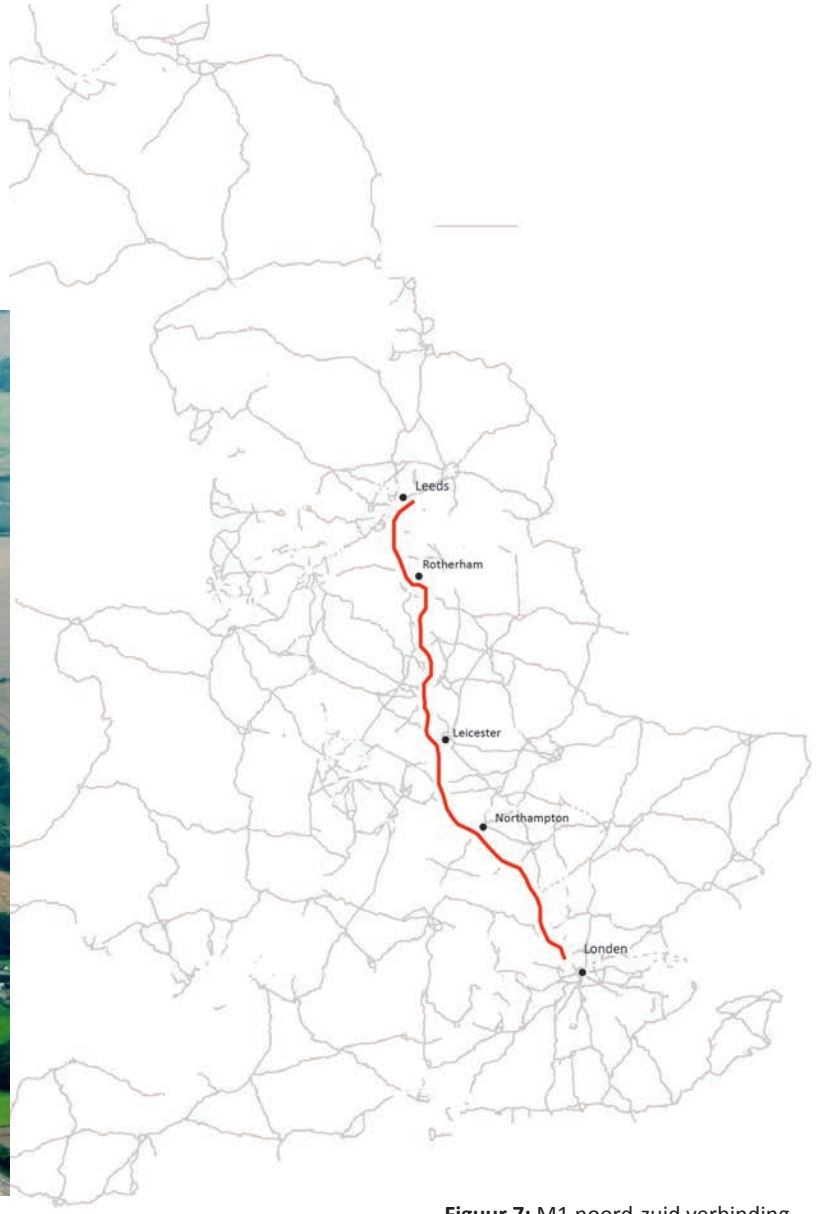
GROOT-BRITTANNIË

De aanleg van de Britse autosnelwegen was in eerste instantie een bijproduct van de oorlog om het economisch, sociaal en fysiek herstel van het land te bespoedigen. De Britten baseerden zich bij de aanleg van hun autosnelwegen in de jaren ’20 - ‘30 op de Amerikaanse Highways, vervolgens vanaf 1929 op de Italiaanse Autostrada’s en tenslotte vanaf 1934 op de Duitse Autobahnen.[10] Deze laatste had de grootste impact bij het Britse autosnelwegenontwerp. In de periode tussen de wereldoorlogen werd er immers bijzonder veel technische kennis uitgewisseld tussen Duitsland en Groot-Brittannië inzake de automobiel in het algemeen en de autosnelwegen in het bijzonder.

In 1925 werd in Groot-Brittannië de Road Improvement Act goedgekeurd. Deze akte maakte het mogelijk om gronden naast de wegen aan te kopen om vervolgens te beplanten.[11] Pas na 3 jaar ging men over tot de uitvoering van de eerste beplantingen. Beplantingsschema’s werden hiervoor opgesteld en kwamen zowel de automobilisten als het industriële landschap ten goede. Maar zoals in Duitsland kwam er ook hier commentaar op de beplanting: sommige bomen pasten niet op bepaalde gronden of waren te exotisch of straalden niet genoeg het Britse karakter uit. Vanaf de jaren ’30 begonnen ook de landschapsarchitecten zich in dit debat te mengen. Zij vonden dat exotische bomen beter tot hun recht kwamen in de stad omdat mensen daar trager rijden; op het platteland

[10] Voor meer info zie: KASZYNSKI W., *The American highway: the history and culture of roads in the United States*, McFarland & Company, 2000.
[11] Deze Pücklerstreiβen waren extra stroken grond van minimaal 50 meter breedte die aangekocht werden om het snelwegontwerp onder controle te kunnen houden vergelijkbaar met de rooilijn in de stedenbouw.
In: BAPS’ ARCHITECTS RESEARCH DESIGN, *Cahier van de stedelijke autosnelweg: Bijdragen aan de esthetische ontginning van de autosnelweg in het stedelijk veld*, Rotterdam, 2008, p. 50.

Figuur 6: M1 vogelperspectief. (Bron: SENIOR J., http://www.geolocation.ws/v/l/5369707924765453313-5369712724969430674/woodall-services-m1/en, laatste update: 22 juli 2011, geraadpleegd op 24 juli 2011.)



Figuur 7: M1 noord-zuid verbinding. (Bron: Google Earth® en eigen bewerking)

waar veel sneller gereden werd, was het beter om inheemse vegetatie te voorzien.

In 1937 bracht de Duitse Weg Delegatie, samengesteld uit journalisten, planners, landschapsarchitecten, volksvertegenwoordigers en parlementsleden, een bezoekje aan Groot-Brittannië waarbij ze een uiteenzetting gaven over de Duitse autosnelwegen. De Britse politici waren bijzonder onder de indruk van dit ingenieus transportsysteem. Dit systeem zou tegemoet komen aan heel wat problemen, zoals verkeersopstoppingen en verkeersongevallen. Ook was het veel goedkoper om volledig nieuwe wegen aan te leggen dan de oude wegen te renoveren en aan te passen aan de nieuwe noden. Aldus werd er na het bezoek van de Delegatie besloten dat er nood was aan een nationaal netwerk van autosnelwegen. Er werd een actief en progressief beleid voor de wegenconstructie opgericht dat bedoeld was om de toekomstige verkeersstromen aan te kunnen. Tezelfdertijd zou het nieuwe transportnetwerk perfect passen in het nationaal verdedigingsplan en zou het ook op economisch vlak een zeer bepalende rol spelen (als hoofdverbindingsweg tussen de grote internationale havens).

Minister van transport Burgin zag een veelbelovende toekomst in dit infrastructuurnetwerk en besliste om, in navolging van de Duitse autosnelwegen, één proefautosnelweg aan te leggen. Op die manier wou hij controleren of alle voordelen die de Duitsers aanhaalden ook in Groot-Brittannië werkelijkheid zouden worden, want Groot-Brittannië had tenslotte een totaal andere geografie en andere sociaal-economische omstandigheden dan Duitsland. In 1955 werd de aanleg van een uitgebreid wegennetwerk met de M1 als proefautosnelweg aangekondigd.[12]

Het ingenieursbureau Sir Owen Williams and Partners werd in 1955 aangesteld om de detailplannen van het voorgestelde tracé van de M1 op te stellen.[13] Hierbij werd het bijgestaan door 3 vooraanstaande landschapsarchitecten: Brenda Colvin, Sylvia Crowe en Geoffrey Jellicoe.[14, 15 en 16] Colvin was groot voorstander van beplanting langs de wegen en in het bijzonder van het functioneel gebruik van 'landscaping'. Het moest volgens haar ingezet worden om het monotone karakter te doorbreken en de verkeersveiligheid en het uitzicht te verbeteren. Verder stond ze erop dat de ingenieurs bij de beplanting rekening hielden met de kinetische perceptie en het Britse karakter. Crowe focuste vooral op een goede inpassing van moderne industrieën, reservoirs, bosbeplantingen en tankstations in het landschap. Ook zij legde bij het snelwegenontwerp de

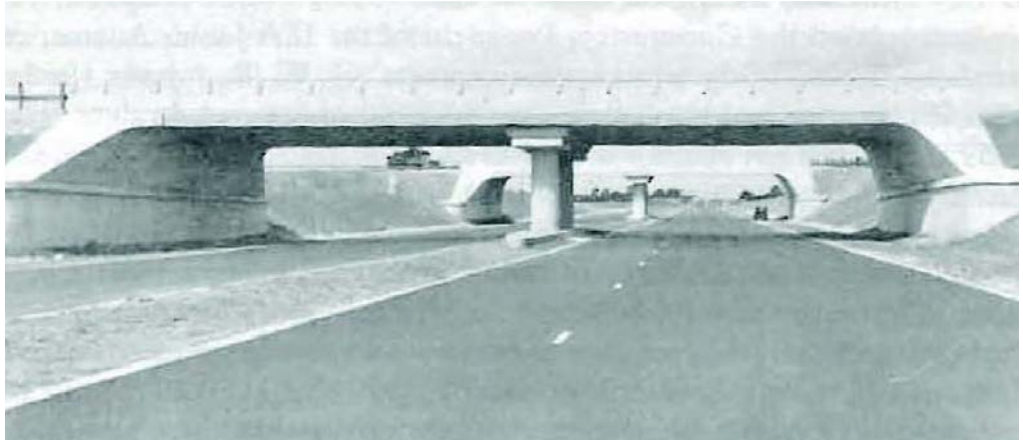
[12] De M1 of Motorway 1 is een belangrijke noord-zuid snelweg in Groot-Brittannië die de verbinding vormt tussen Londen en Leeds. De M1 wordt beschouwd als de eerste interstedelijke autosnelweg van Groot-Brittannië. De aanleg begon in 1959 en de voltooiing vond plaats in 1968. Zie **Figuur 6** en **7**.
Wikipedia®, http://en.wikipedia.org/wiki/M1_motorway, laatste update: 13 juli 2011, geraadpleegd op 20 juli 2011.

[13] Sir Evan Owen Williams studeerde bouwkunde aan de Universiteit van Londen. In 1919 richtte hij zijn eigen bedrijf op: Williams Concrete Structures. In 1940 breidde hij zijn bedrijf uit en gaf het een nieuwe naam: Sir Owen Williams and Partners.
Wikipedia®, http://en.wikipedia.org/wiki/Owen_Williams_%28engineer%29, laatste update: 28 november 2010, geraadpleegd op 20 juli 2011.

[14] Brenda Colvin was een belangrijke Britse landschapsarchitecte, auteur van heel wat standaardwerken en de kracht achter de professionalisering van 'landschapsarchitect'.
Wikipedia®, http://en.wikipedia.org/wiki/Brenda_Colvin, laatste update: 1 april 2011, geraadpleegd op 20 juli 2011.

[15] Sylvia Crowe was een Britse tuin- en landschapsarchitecte.
Wikipedia®, http://en.wikipedia.org/wiki/Sylvia_Crowe, laatste update: 15 november 2010, geraadpleegd op 20 juli 2011.

[16] Sir Geoffrey Jellicoe was een Brits architect, tuin- en landschapsarchitect en auteur.
Wikipedia®, http://en.wikipedia.org/wiki/Geoffrey_Jellicoe, laatste update: 27 november 2010, geraadpleegd op 20 juli 2011.



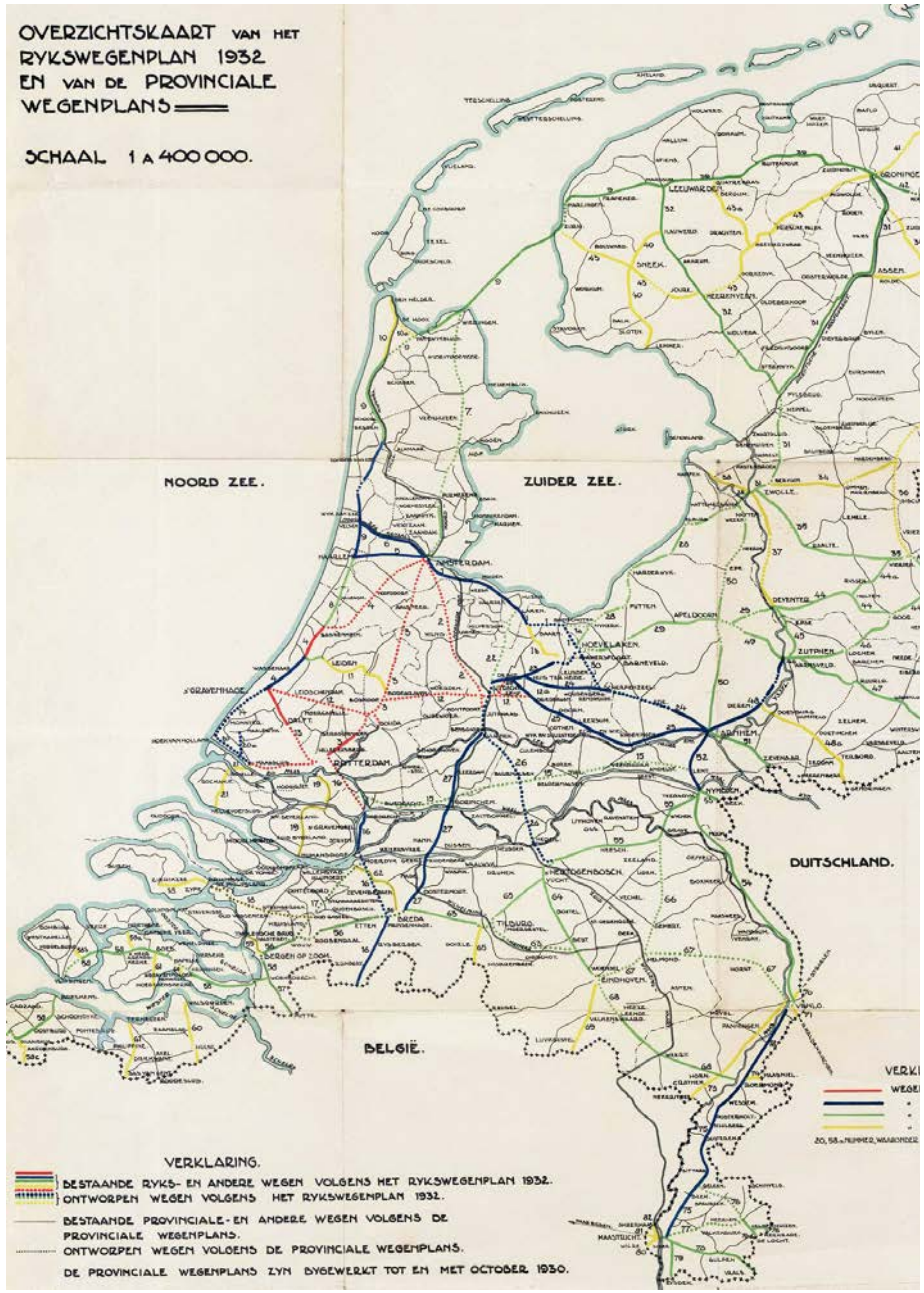
Figuur 8: Brug over de M1. (Bron: MERRIMAN P., *Driving Spaces: A Cultural-Historical Geography of England's M1 Motorway*, Blackwell Publishing, Oxford, 2007, p. 85.)

Figuur 9: M1 onderdoorgangen. (Bron: MERRIMAN P., *Driving Spaces: A Cultural-Historical Geography of England's M1 Motorway*, Blackwell Publishing, Oxford, 2007, p. 88.)

nadruk op de snelheid van de auto's. Jellicoe was meer geïnteresseerd in het Britse karakter dat de autosnelwegen moesten uitstralen. Er moest dus vooral gebruik gemaakt worden van de pittoreske principes in combinatie met de moderne ontwerpprincipes om tot een esthetisch verzorgd resultaat te komen.

Met de aanleg van de M1 gingen ook heel wat bijkomende werken gepaard. Zo stond Sir Owen Williams zowel in voor het ontwerp van de snelwegen als voor de bruggen die er overheen moesten komen. De bruggen die Sir Owen Williams ontworpen had, stuitten op heel wat commentaar van het team van landschapsarchitecten.[17] Colvin vond de bruggen veel te zwaar qua constructie en de pijlers in de middenberm belemmerden het open zicht. Volgens Crowe waren de bruggen veel te statisch in vergelijking met de lichte, elegante brugconstructies bij de Duitse autosnelwegen. Wel was Crowe vrij lofvol over de onderdoorgangen van de M1.[18] Hoewel een grote meerderheid landschapsarchitecten de bruggen afwees, hield Sir Owen Williams voet bij stuk en bracht de bruggen tot uitvoering. De landschapsarchitecten konden niet meer doen dan advies geven over de bruggen, maar met de beplanting konden ze wel nog alle kanten op zodat ze er alsnog een samenhangend geheel van konden maken. Er werd geopteerd voor een grootschalige massabeplanting die zorgde voor een zachtere overgang tussen het landschap en de bruggen. Vanaf 1960 werden de harde bermen verstevigd en werd er nagedacht over de technische uitvoering van wegmarkeringen, vangrails,… Nadat een onderzoek het verband tussen heel wat verkeersongevallen en het ontbreken van de vangrails aantoonde, werd er in 1971 besloten om vanaf dan toch overal vangrails te plaatsen. Ook de pijlers van Sir Owen Williams bruggen op de middenberm werden in verband gebracht met heel wat ongevallen. Dus, vanaf de jaren '70, werden deze pijlers bij alle nieuwe bruggen weggelaten. De bruggen waren wel duurder, maar veiliger. De M1 vormde een nieuw lineair landschap van actuele en potentiële ontwikkelingen. Het was een ware katalysator voor stadsuitbreidingsprojecten en werd op een goede manier in het landschap geïntegreerd. Mede hierdoor werd de M1 als voorbeeld voor alle toekomstige Britse autosnelwegen genomen.

[17] Zie **Figuur 8**.
[18] Zie **Figuur 9**.



Figuur 10: Rijkswegenplan 1932.
(Bron: © 2003 - 2011 Autosnelwegen.nl, www.autosnelwegen.nl, laatste update: 12 november 2006, geraadpleegd op 20 juli 2011.)

NEDERLAND

Het Rijkswegenplan van 1927 en de daaropvolgende besluitvorming tot aanleg van de autosnelwegen van 1933 zorgden voor de totstandkoming van de eerste Nederlandse autosnelwegen.[19] De progressieve houding om bij cruciale verbindingen te opteren voor totale nieuwbouw betrof een divers verhaal in vergelijking met de toenmalig Belgische situatie Nederland kon hierdoor samen met Italië, Duitsland en de Verenigde Staten beschouwd worden als de pioniers van het nieuwe transportmedium.[20] Eveneens stemde de representatieve Nederlandse 'overlegcultuur' overeen met de wijze waarop beslissingen werden genomen en met de geleidelijk vorderende pragmatische aanpak over de principes van het wegenontwerp in combinatie met het landschap. Niettegenstaande de esthetische en ideële opvattingen van de weg en de verscheidene opvattingen omtrent de 'goede' landschappelijke behandeling, waren de protagonisten van de eerste autosnelwegen hoofdzakelijk in het civieltechnische kamp te vinden. Het aanleggen van de nieuwe snelwegen was in de jaren '30 binnen de Rijkswaterstaat bijgevolg een zaak van de 'centrale' afdelingen. Bepleiting van vrijblijvende organisaties voor een 'regionale aanpak' werd aldaar sporadisch aangewend in het snelwegenontwerp.[21] In Nederland was er dus parallel aan de technische houding die gericht was op de perfectionering van een snelwegenapparaat sprake van een streven naar schoonheid bij de totstandkoming van de snelwegen. Men beoogde een symbiose van 'techniek en natuur' en van 'ingenieur en bodem'.

Vanaf 1941 leek er een kantelmoment te komen in de ontwerpcultuur. Het document 'Langs onze wegen' van Overdijkink legde derhalve enkele esthetische principes vast die inherent het pleidooi voor een regionalistische aanpak ambieerden waarbij de weg de schoonheid hoorde te bezitten overeenstemmend met het omliggende landschap.[22] Deze visie werd bekrachtigd door de intrede van de landschaps-architectuur eind de jaren '40 waarbij diverse excursies naar Duitsland resulteerden in scherpstellingen van een esthetische theorie.[23] Hoofdrolspelers hierbij waren Overdijkink, Bakker, Zuurdeeg en Huizinga.[24] Het harmoniëren met de streek werd eveneens bewerkstelligd door bij het ontwerpen van de autosnelwegen aan weerszijden een ruime offset op te nemen ten behoeve van het bijhorende en cruciale landschapsplan van de snelweg.[25] In 1959 werd door Bakker in navolging van de zoektocht naar esthetische paradigma's onderzoek gedaan naar de 'vormgeving' van de weg wat resulteerde in een boek 'De schoonheid van

[19] Zie **Figuur 10**.

[20] In de vooroorlogse periode was er in België weliswaar al sprake van autosnelwegen, maar het scepticisme tegenover het medium hield krampachtig stand tot eind de jaren '40. Hierdoor vond men het crucialer om de bestaande wegen te herstellen in plaats van nieuwe aan te leggen.
In: GREGOIRE J.M., *Autosnelwegen in België. Ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, 1985.

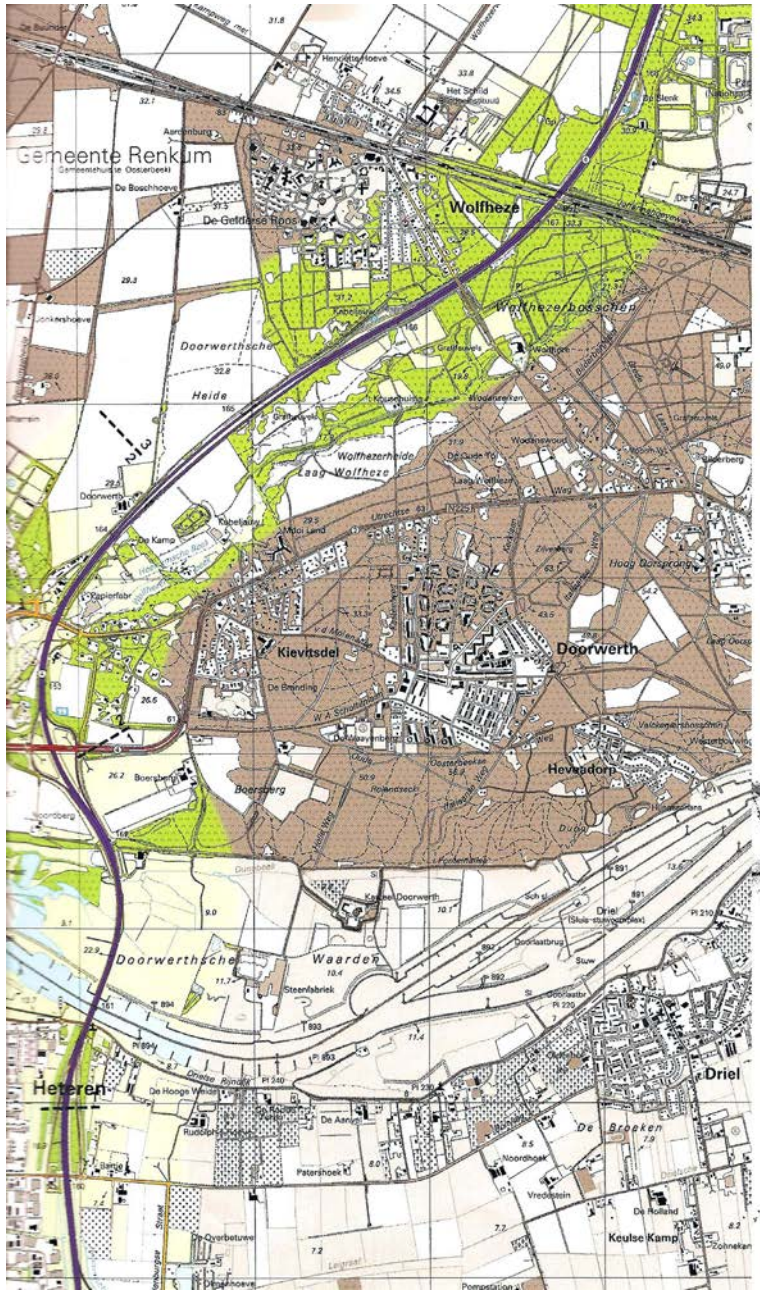
[21] Voorbeeld van dergelijke organisatie was de commissie 'De Weg in het Landschap' opgericht in 1933 die ijverde voor een goede landschappelijke behandeling van de weg.
In: NIJENHUIS ea., *De diabolische snelweg*, Uitgeverij 010, Rotterdam, p.68.

[22] Ingenieur G.A. Overdijkink (Staatsbosbeheer) was de eerste invloedrijke voorvechter om mooie autowegen te maken in Nederland. Hij plaatste met praktische adviezen en voorbeelden de landschapsverzorging op de kaart.
In: NIJENHUIS ea., *De diabolische snelweg*, Uitgeverij 010, Rotterdam, 2007, p. 22.

[23] Landschapsarchitect Seifert was radicaal tegen rechtstanden. Autosnelwegen mochten niet puur functioneel zoals riolen benaderd worden in hun tracéverloop. Deze notie werd bijgestaan door de opvatting over de aanleg van parken (Hermann Furst, 1850). Rechte wegen delen de ruimte en plaatsen de waarnemer tussen de twee ruimtes, terwijl de curve een wisselend perspectief genereert.
In: ZELLER T., *Driving Germany: The Landschape of the German Autobahn, 1930-1970*, Berghahn Books, New York, 2007.

[24] Deze personen maakten deel uit van de ontwerpafdeling van Staatsbosbeheer en Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat was initieel zeer hiërarchisch en gesloten van structuur. De democratiseringsgolf vanaf de jaren 1960 heeft het draagvlak van de organisatie verruimd en daarmee het debat over autosnelwegen opengetrokken.
In: NIJENHUIS ea., *De diabolische snelweg*, Uitgeverij 010, Rotterdam, 2007.

[25] Zie **Figuur 11**-**13**.



Figuur 11: Links: Landschapsplan Rijksweg 50 Oss-Arnhem bij Renkum, jaren '60. (Bron: NIJENHUIS ea., *De diabolische snelweg*, Uitgeverij 010, Rotterdam, 2007, p. 12.)

Figuur 12: Rechts: Landschappelijke integratie van Rijksweg 50 Oss-Arnhem bij Renkum, jaren '60. (Bron: NIJENHUIS ea., *De diabolische snelweg*, Uitgeverij 010, Rotterdam, 2007, p. 13.)

Figuur 13: Rechts: Landschappelijke integratie van Rijksweg 50 Oss-Arnhem bij Renkum, jaren '60. (Bron: NIJENHUIS ea., *De diabolische snelweg*, Uitgeverij 010, Rotterdam, 2007, p. 14.)

de Weg'. Doel van dit fotoboek lag in de propagering van esthetisch correcte en foute situaties.[26] Ondanks een duidelijk markante plaats van het esthetisch belang vanuit verscheidene disciplines omtrent de samenhang tussen de snelweg en het landschap, leek er in Nederland desalniettemin sprake te zijn van een aanhoudende dualiteit in het autosnelwegdiscours. Enerzijds was er sprake van de hierboven geschetste zoektocht naar de visueel correcte samenhang van de autosnelweg en het landschap, anderzijds was de functionele ingenieur weliswaar noodzakelijk, maar deze werkte in tegenstelling tot België nauw samen met de landschapskundige.

Uitwerking van de denkpistes van Overdijkink en Huizinga resulteerde in de 'ruimtelijk beeldende benadering' waarbij het uitzicht en de landschappelijke integratie het uiteindelijke doel vormden bij de bepaling van het wegtracé. Cruciaal in deze logica was de werking van de structuur van het landschap en niet zozeer 'het accentueren van de lijn van de weg'.[27] Zodoende moest de automobilist het gevoel krijgen dat hij middenin het landschap vertoefde. Deze opvatting stemde eveneens overeen met Seifert, die het gebruik van de landschappelijke kwaliteiten om de weg te stofferen als de correcte methode beschouwde.

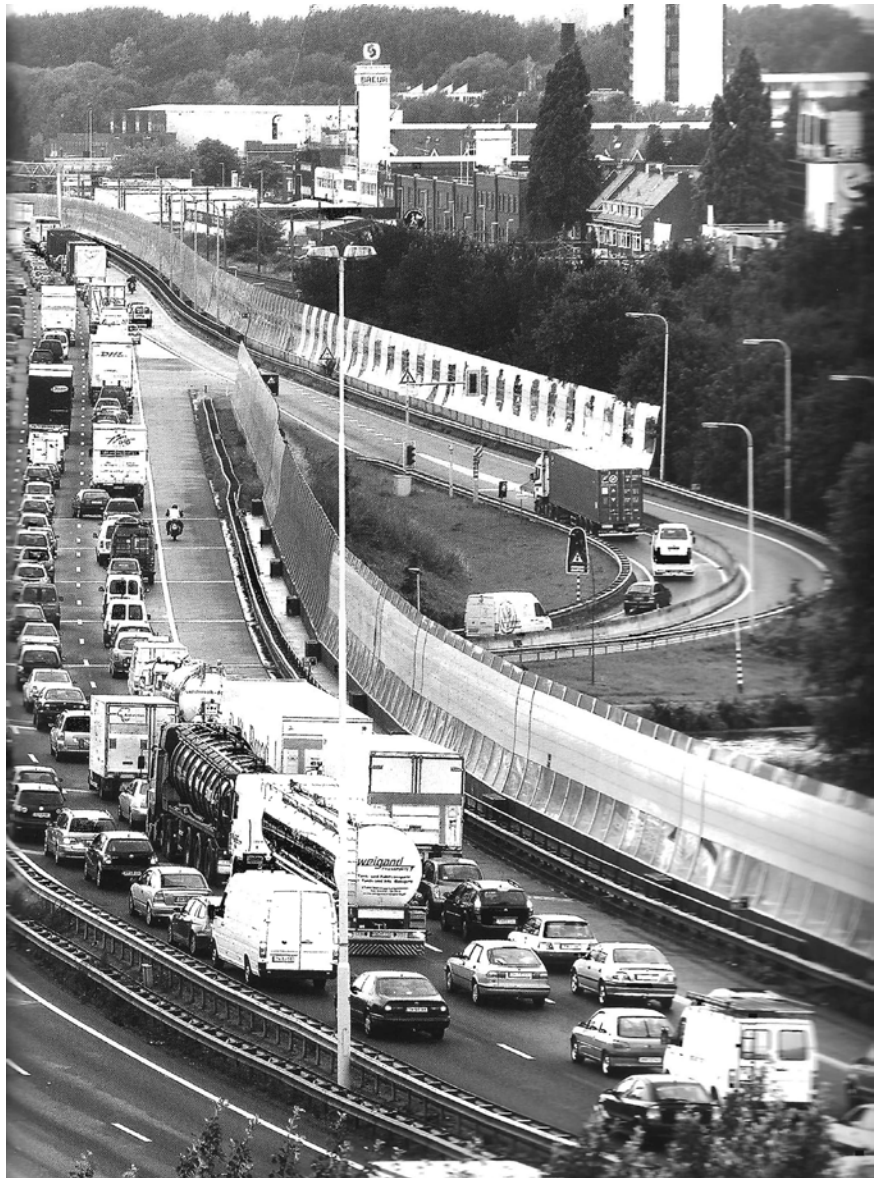
De overlegcultuur gaf echter vaak aanleiding tot tegenstrijdige meningen over het resultaat van de landschapsontwerpen van snelwegen. Rijksweg 50 (het ontwerp dateerde uit de jaren '60 en de aanleg vond plaats tussen 1969 en 1972) vormde hierbij het kenschetsend voorbeeld van hoe sommigen dit wegvak zowel problematisch als geslaagd karakteriseerden. Huizinga (Rijkswaterstaat) legde de nadruk op het conflict met de milieubeweging over de aantasting van het achterliggende natuurgebied. Daarentegen benadrukte Zuurdeeg (Staatsbosbeheer) de kwaliteit van het landschapsontwerp en de bijhorende esthetiek van de 'ruimtelijk beeldende benadering'. Verder werd bij de opzet van Rijksweg 50 duidelijk dat het ontwerp en de aanleg van autosnelwegen in Nederland aangelegenheden waren waarbij uiteenlopende belangen van diverse actoren het tracéverloop beïnvloedden.[28] Dit resulteerde bijgevolg in verscheidene alternatieve tracés. De samenhang met het structurerende landschap werd onderzocht op basis van een nauwgezette landschapsanalyse die zowel betekenis als inhoud van de 'ruimtelijk beeldende benadering' tot uiting diende te laten komen. De analyse leverde een lijst op van landschappelijke en ruimtelijke kwaliteiten die de gebruiker van de rijksweg zou moeten ervaren. Tracébesluiten betreffende Rijksweg 50 moesten omwille van een ecologische bewustwording verder rekening houden met de belangen van het natuurbehoud. Dit resulteerde in verschillende onderdoorgangen die het landschap op die manier zo min mogelijk aantastten. Ook werden bermen tot vage contouren (biotopen) herleid. Op deze wijze kon de ecologische denkpiste opgenomen worden in één van de paradigma's van de regionale benadering.

Tot de jaren '60 hadden autosnelwegen in Nederland twee primaire doelstellingen, namelijk de verbinding tussen grote steden realiseren en

[26] De beelden zijn ingedeeld in de categorieën goed en fout. Fout zijn de wegen met lintbebouwing, met hoogspanningsmasten en ontsierende reclameborden langs hun flanken. Deze elementen vervuilen het landschap en storen de relatie ermee. Opvallend is het ontbreken van wegmeubilair. Dankzij deze afwezigheden kon de weg naadloos opgaan in het landschap.
In: NIJENHUIS ea., *De diabolische snelweg*, Uitgeverij 010, Rotterdam, 2007, p. 70.

[27] 'Het accentueren van de lijn van de weg' werd bedacht door Nas en Elfers en had als doel de tegenstelling tussen stad en land te overwinnen. Deze methode stemde niet overeen met de 'ruimtelijk beeldende benadering' die uitging van het regionale karakter van de streek.
In: NIJENHUIS ea*., De diabolische snelweg*, Uitgeverij 010, Rotterdam, 2007, p. 72.

[28] Voor Rijksweg 50 waren dit de directie Gelderland, de Directie Wegen, de milieubeweging, de agrarische lobby, gemeenten gelegen langs het tracé, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de natuurbeschermingswacht.
In: NIJENHUIS ea*., De diabolische snelweg*, Uitgeverij 010, Rotterdam, 2007, p. 16.



Figuur 14: Rijksweg 20 Noordrand van de Ruit van Rotterdam. (Bron: NIJENHUIS ea., *De diabolische snelweg,* Uitgeverij 010, Rotterdam, 2007, p. 163.)

Figuur 15: Terbregseplein circa 1972. (Bron: NIJENHUIS ea., *De diabolische snelweg*, Uitgeverij 010, Rotterdam, 2007, p. 164.)

Figuur 16: Wegenschema 1955. (Bron: NIJENHUIS ea., *De diabolische snelweg*, Uitgeverij 010, Rotterdam, 2007, p. 163.)

het ontsluiten van het achterland. Om te voorkomen dat het westen van het land zou dichtslibben, werd bijgevolg voor een beleid van 'gebundelde deconcentratie' geopteerd.[29] Hierdoor werden nieuwe stukken weg als ringstructuren rondom de stad aangelegd. Hierbij werden perifere landelijke gebieden - door de Rijkswaterstaat - verkozen boven de stadszone om de wegenaanleg te verwezenlijken. Het concipiëren van deze wegen werd nog steeds aangepakt met de logica van de 'ruimtelijk beeldende benadering' die eveneens door de afdeling Verkeerswegen ingevoerd zou worden in de 'Richtlijnen voor het Ontwerp van Autosnelwegen' (ROA). Maar steeds vaker penetreerden de autosnelwegen zich tot in het stedelijke weefsel. Dit was een gevolg van de lokale gemeentebesturen die een tracé tegen de stad aan of zelfs in de stad wisten af te dwingen. De westelijke as van de Amsterdamse ringweg en de noordrand van de Rotterdamse Ruit vormden zo de eerste stedelijke rijksautosnelwegen in Nederland.[30] De schaalconfrontatie van de snelweg ten opzichte van de stadsstraten en het traag verkeer eisten hierdoor een noodzakelijke thematische scheiding. Snelwegen ontwikkelden tot gewilde vestigingsplaatsen met goede bereikbaarheid en zichtbaarheid. De snelweg genereerde zijn eigen vorm van stedelijkheid zowel op nationale als lokale schaal. Zo ontstonden er bijvoorbeeld heel wat nieuwe ruimtes door toedoen van de diverse viaducten in de stad of de ettelijke kilometers geluidsschermen die van de autosnelweg een vreemd object maakten voor de omgeving. Zodoende konden voorgaande opvattingen over de esthetiek van de autosnelweg niet langer beperkt worden tot landschapsarchitectuur en civiele techniek. Een eenduidige esthetische visie op de autosnelweg is eveneens niet evident door een steeds complexer wordende bestuurlijke en ruimtelijke context.

[29] Gebundelde deconcentratie betekent: Spreiding van functies, maar wel geconcentreerd zodat er voldoende open gebied zou blijven. Om de bevolkingsgroei op te vangen werden zogenaamde 'groeikernen' aangewezen. Een dicht netwerk van verkeerswegen zou ervoor moeten zorgen dat het stedelijk concept goed zou kunnen functioneren. Dit werd eveneens onderstreept door het Structuurschema Hoofdwegennet van 1966.
© 2003 - 2011 Autosnelwegen.nl, www.autosnelwegen.nl, laatste update: 12 november 2006, geraadpleegd op 20 juli 2011.
[30] Zie **Figuur 14-16**.

b. AUTOSNELWEGEN IN BELGIË

Teneinde de E3-autosnelweg contextueel te kunnen kaderen wordt in dit deel de Belgische autosnelwegenbouw toegelicht. Dit deel wordt iets uitvoeriger behandeld omdat het E3-traject op Belgisch territorium - ondanks het internationaal gekleurd karakter van de autoweg - ingebed lijkt te zitten in een diepgewortelde typerende Belgische aanpak vanaf de tracering tot en met de aanleg en exploitatie van deze autosnelweg. Aangezien de periode vanaf de tracering tot en met de ingebruikname zo'n 22 jaar (periode van circa 1950 tot en met 1972) in beslag heeft genomen, lijkt het bijgevolg evident om het procedé van de Belgische wegenbouw goed te vatten om zo met een duidelijke context de E3 in de Gentse agglomeratie onder de loep te nemen.

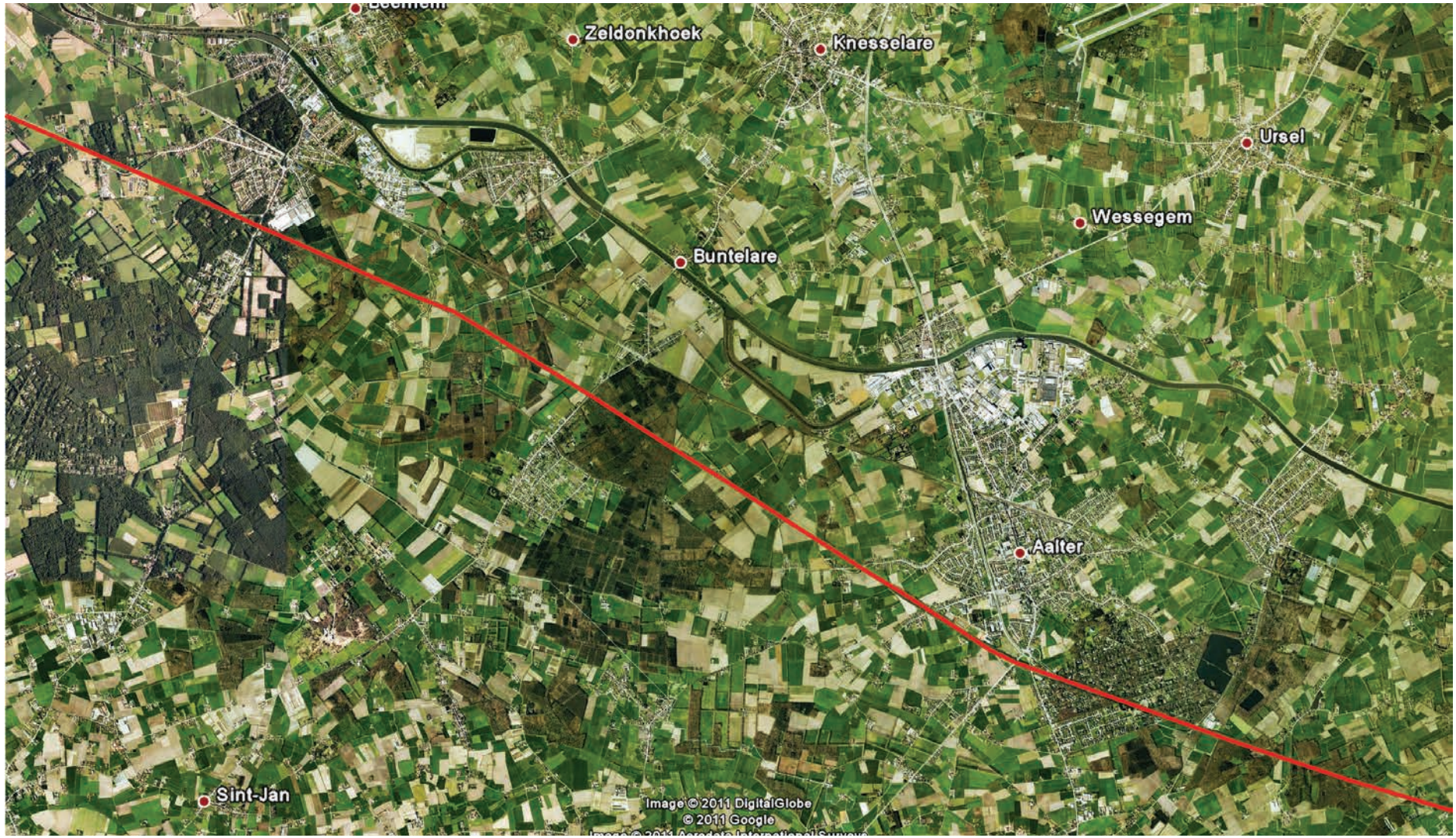
Hierbij baseerden we ons grotendeels op volgend werk: GREGOIRE J.M., *Autosnelwegen in België. Ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, 1985.

DE BEGINJAREN

Aanvankelijk (halfweg de jaren '30) was de attitude tegenover het fenomeen 'autosnelweg' terughoudend van aard. De verantwoordelijken van de dienst Openbare Werken zagen immers wel in dat er nood was aan 'nieuwe wegen' in het belang van de toenemende mobiliteit en economie, maar vestigden vooral de aandacht op het mogelijks renoveren of aanpassen van het bestaande wegennetwerk.[31] Desondanks het terughoudende optreden betreffende autosnelwegen bezocht men geregeld Duitse territoria om congressen, omtrent de manier waarop 'nieuwe wegen' dienden aangelegd te worden, bij te wonen. De aandacht spitste zich hierbij uitsluitend op de technische principes van de Duitse autosnelwegen. De opzet van de eerste autosnelwegen reflecteerde bijgevolg voornamelijk de fascinatie van het snelwegobject en de efficiëntiegedachte. Een interne logica van de 'kortst mogelijke verbinding tussen 2 punten' vormde aldus het paradigma. In de planningsfase werd weliswaar gepoogd om het beeld vanaf de weg zo goed mogelijk in overeenstemming te brengen met het pastoraal landschap. Maar noch werd er consensus bereikt over het te projecteren beeld, noch werden de financiële middelen voor dergelijke 'Autobahn' enscenering vrijgemaakt.[32] In 1937 werd de aanleg van het illustratief traject Brussel-Oostende aangevat onder leiding van Ir. Claeys, Hoofdingenieur-Directeur van de Dienst der Wegen van Brugge. De economische en toeristische voordelen

[31] Volgens toenmalig Directeur-Generaal Christophe waren 'Autosnelwegen' duur en snobistisch. "*Le devoir de l'Administration est de préparer l'avenir en dressant des projets de routes nouvelles (…un tracé direct… ne traverser aucune agglomération… reduire le danger de traversées). Ces projects n'ont rien de commun avec ceux que certains publicists ont mis en avant dans la presse sous le nom d'autostrades ou, pour parler français, d'autoroutes. Il est inutile des discuter ici ces idées dont le snobisme fait tous les frais et qui n'ont jamais été appuyée d'une offre ferme de participation dans la dépense.*"
In: GREGOIRE J.M., *Autosnelwegen in België. Ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, 1985, p. 11.

[32] In: COREMANS K., *Landschap van snelwegen*, Archis, 10, 2000, p. 23-29.



Figuur 17: E40 sectie. (Bron: Google Earth® en eigen bewerking)

die deze wegen met zich meebrachten hadden ook een grote invloed binnen de automobielverenigingen en het parlement waardoor de autosnelwegverlangens enorm aangewakkerd werden.[33]

Een prominente figuur bij het 'tekenen' van de voornaamste autosnelwegtracés en varianten - waaronder eveneens de E3 - op Belgisch grondgebied, was ongetwijfeld toenmalig ingenieur Bernard.[34] Ingenieur Grégoire beschrijft hem als "de architect van onze Belgische snelwegen" die systematisch met potlood op topografische kaarten aan de slag ging en hierbij nauwgezet het tracé 'te voet' controleerde.[35 en 36] Met behulp van een vliegtuig werden achteraf luchtfoto's genomen om de hoogtelijnen te kunnen tekenen. Men ging te werk met dezelfde middelen als bij de Duitse autosnelwegen maar wendde ze desgevallend vaak als louter technische ondersteuning aan waarbij de landschapskundige paradigma's weggefilterd werden in het denkpatroon.[37 en 38] De omgeving werd aldus niet samen met de snelweg ontworpen wat resulteerde in een relatief 'autonoom' bestaan van beiden. Lange rechtstanden inclusief drastische perceeldelingen en weinig op- en afritten waren hiervan het resultaat.[39] Het zou nog tot begin de jaren '60 duren vooraleer er sprake zou zijn van enige vorm van betrekking van het 'landschap' bij de autosnelweg, maar dit gebeurde dan eerder in de vorm van het 'helen' of 'camoufleren' van de wonden die voorheen gemaakt werden.

[33] © 2007-2010 Wegen-Routes.be, http://wegen-routes.be/hist/hist21n.html, laatste update: 16 april 2008, geraadpleegd op 20 juli 2011.

[34] De Dienst der Autosnelwegen werd op 31-5-1949 opgericht door Minister Behogne, een groot voorstander van de autosnelwegen. Bernard werd benoemd tot Hoofdingenieur-Directeur.
In: GREGOIRE J.M., *Autosnelwegen in België. Ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, 1985, p. 26.

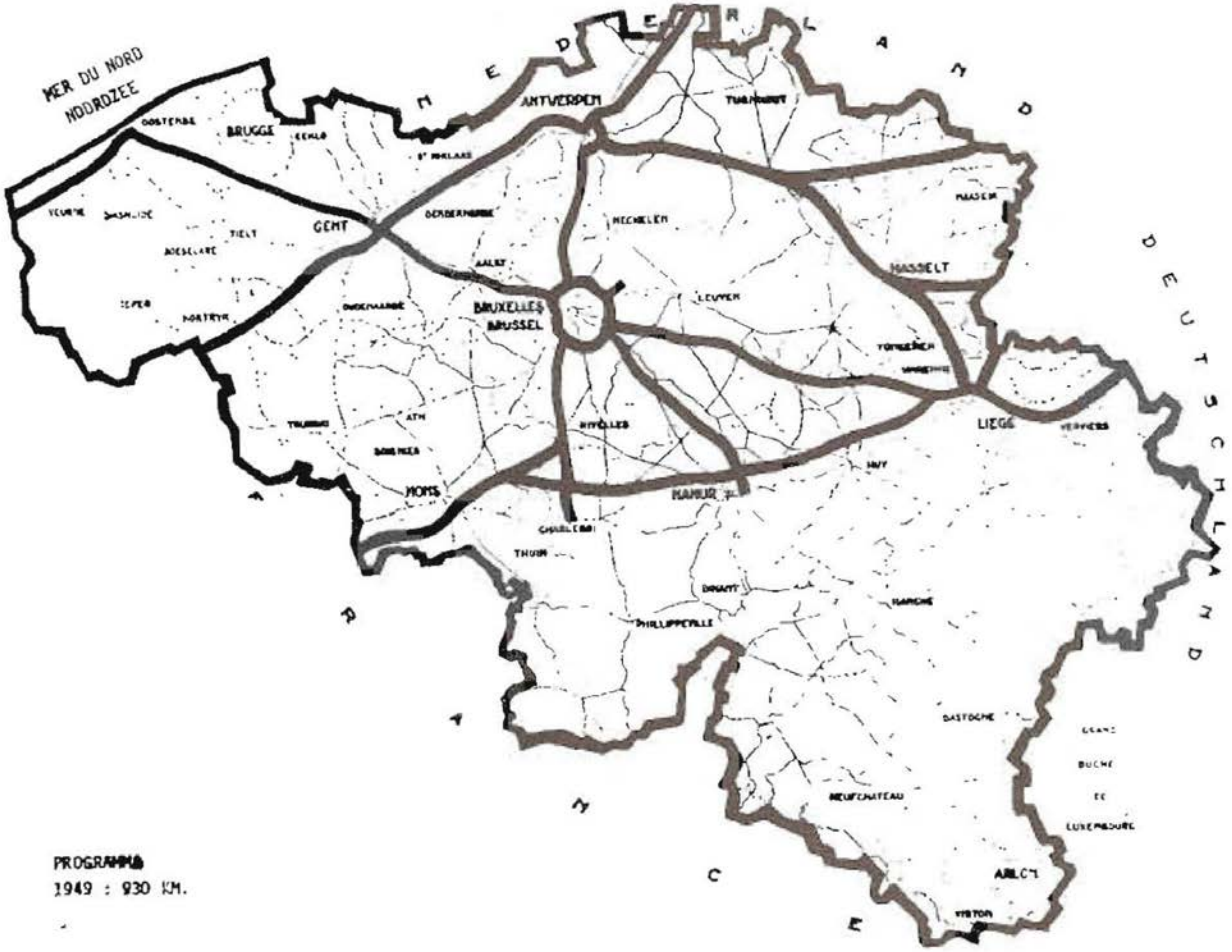
[35] Ingenieur Grégoire trad op 1-1-1964 in dienst bij het Wegenfonds van het Ministerie van Openbare Werken, de Dienst der Autosnelwegen. Later werd hij benoemd tot Hoofdingenieur-Directeur van de 5e Gewestelijke Directie der Autosnelwegen en in 1975 werd hij aangesteld als Inspecteur-Generaal van de Dienst der Autosnelwegen waarna hij sinds 1984 op rust werd gesteld.
In: GREGOIRE J.M., *Autosnelwegen in België. Ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, 1985, p. 6.

[36] Deze notie werd bevestigd tijdens interviews met ingenieurs op rust van de voormalige Dienst der Autosnelwegen.
LALUSH A., (aubry.lalush@ugent.be), E3, e-mail aan VAN ACKER M., (Maarten.VanAcker@asro.kuleuven.be), 24 november 2010.

[37] In Duitsland hanteerde men het vliegtuig weliswaar om de enscenering van de automobilist na te bootsen.
In: GREGOIRE J.M., *Autosnelwegen in België. Ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, 1985, p. 55.

[38] De discipline 'landschapskunde' deed immers in België pas haar intrede halfweg de jaren '70. Prominente figuren m.b.t. landschappelijke integratie waren afwezig in het autosnelwegdiscours.

[39] Zie **Figuur 17**.



Figuur 18:
Autosnelwegenprogramma 1949. (Bron: GREGOIRE J.M., *Autosnelwegen in België. Ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, 1985, p. 27.)

DE NAOORLOGSE PERIODE

Na de oorlog waren de bestaande Belgische autosnelwegen in slechte conditie mede doordat er in het interbellum geen actieve modernisatie of adaptaties van het wegennetwerk plaatsgrepen.[40] De steenwegen vormden nog steeds de primaire wegen en België was verder nog fervente voorstander van het treinspoor.[41] Dit kwam hoofdzakelijk tot uiting in de vele aanpassingen die door de NMBS werden uitgevoerd. In Gentbrugge impliceerde een modernisering - ophoging - van de spoorlijn 59 dat het toekomstige E3-viaduct hoger gelegen moest zijn dan noodzakelijk.

De eerste jaren na de oorlog kenmerkten een danig negatievere invalshoek ten aanzien van autosnelwegen dan voorheen. Toenmalig Directeur-Generaal van het Bestuur der Wegen, Devallée had net zoals Directeur-Generaal Christophe, meer neiging tot de aanpassing van de bestaande wegen. De reden hiervoor lag in de sommatie van een woelige politieke en economische toestand in combinatie met het nog steeds aanwezige scepticisme tegenover het begrip 'autosnelweg'. [42 en 43] Een bijkomende reden voor de pragmatische aanpak van de snelwegen situeerde zich in het stedenbouwkundig discours.[44] Het vormgeven van infrastructuur werd immers lange tijd niet als essentie van de stedenbouw en de planning gezien. Veel prominente Belgische planners en stedenbouwkundigen werden namelijk kort na de oorlog gedwongen om voortaan te werken in lokale administraties of de destijds Belgische kolonie. Bijgevolg werd de taak aan de verkeersingenieurs overgelaten met een duidelijk doel voor ogen: de aanleg van een zo efficiënt en veilig mogelijk wegennetwerk ten bate van de opkomende industrialisatie. Deze notie werd bevestigd door Snacken: *'De centrale Planningsadministratie was verbonden aan het Ministerie van Openbare Werken wat de paradoxale situatie voortbracht waarbij de ontwerper onder de autoriteit van de bouwer geplaatst werd'*.[45] Ondanks de moeilijkheden in de naoorlogse jaren en uit pure noodzaak kwam er snel een autosnelwegenprogramma de kop opsteken. Dit autosnelwegen-programma werd nog bespoedigd met de opstart van een specifiek orgaan - namelijk de Dienst der Autosnelwegen - die er kwam op initiatief van minister Behogne. Hierna stelde ir. Henri Hondermarcq, Directeur-Generaal van het Bestuur der Wegen, in 1949 het Belgische autosnelwegenplan voor de komende jaren op.[46] Het snelwegenprogramma zou niet enkel aan de nationale behoeften beantwoorden, maar eveneens een schakel vormen in het Europese snelwegennet en deel uitmaken van een internationaal integratieconcept.

---

[40] In 1948 was er van het autosnelwegennet opgesteld in 1934 (262 km) bitterweinig gerealiseerd. Slechts 17 km van het traject Brussel-Oostende en nog enkele grondwerken waren van start gegaan.
In: GREGOIRE J.M., *Autosnelwegen in België. Ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, 1985, p. 25.

[41] Door het hobbelig karakter van deze wegen waren ze uitermate geschikt om auto's te testen. 'The Belgian road test'
In: HONDERMARCQ H., *De Belgische Wegen*, Militair Geografisch Instituut, Brussel, 1952.

[42] Met de oorlog in Korea van 1950 gingen alle financiële middelen en aandacht naar het aanleggen van een tiental militaire vliegpleinen overal in België. Veel kredieten voor de aanleg van autosnelwegen bleven er bijgevolg niet meer over.
In: GREGOIRE J.M., *Autosnelwegen in België. Ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, 1985, p. 26.

[43] Het Marshallplan gaf prioriteit aan herstel van de industrie en een verhoging van de mechanisatiegraad. In een tweede fase werd een budget voorzien voor het herstel van wegen van militair belang en pas daarna ging de aandacht naar nieuwe wegen.
In: PROVOOST M., *Asfalt*, 1996, p. 61.

[44] "*Het niet bij machte zijn van de stedebouw als discipline om haar traditionele begrippen adequaat aan te passen toen de weg veranderde van straat naar snelweg, van verblijfsruimte naar dynamische ruimte*."
In: PROVOOST M., *Asfalt*, 1996, p. 7.

[45] In: RYCKEWAERT M., "Planning & mass motorization in Belgium since 1945. Building an 'urban' highway system", in *Transfers, Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*, 2011, p. 3.

[46] Zie **Figuur 18**.

Figuur 19: E3 sectie Gentse agglomeratie, voorontwerp opgemaakt door de Dienst der Autosnelwegen (Ministerie van Openbare Werken), anno 1950. We bemerken hierbij de afwezigheid van de toerit aan de Corneel Heymanslaan. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Prof. Ir. F. Vanderheyden, *Studie van tracés in de Gentse agglomeratie*, 1960.)

Figuur 20: E17 sectie Gentse agglomeratie, anno 2011. (Bron: Google Earth®)

Figuur 21: Het vermijden van lange rechtstanden. (Bron: VANAUDENHOVE O. (Ministerie van Openbare Werken), *Het Groenplan*, Brussel, 1958, p. 15.)

Onder impuls van Minister Vanaudenhove werd op 9 augustus 1955 een nieuw Wegenfonds opgericht voor een duur van 10 jaar (1955/1965).[47] Het Wegenfonds was volgens Vanaudenhove een noodzakelijk mechanisme om niet langer afhankelijk te zijn van de veranderende prioriteiten in de jaarlijkse regeringsbegrotingen.[48] Europese organisaties die zich bezighielden met de vorming van het E-wegennet refereerden naar dit innovatieve Belgische systeem voor de financiering van de geplande routes, contradictorisch was de E3 niet opgenomen in het vijftienjarenplan dat kredieten verkreeg uit datzelfde Wegenfonds.[49]

Niettemin kende de aanleg van snelwegen een hoogtepunt halfweg de 'golden sixties' en begin de jaren '70 onder Minister van Openbare Werken De Saeger. Er werden jaarlijks ongeveer 100 km nieuwe snelwegen aangelegd met een record van 275 km in 1972. Om dit te verwezenlijken werden er tussen de periode 1965 - 1969 vijf gewestelijke autosnelwegdirecties opgericht. Deze hadden de opdracht zo snel mogelijk de voorliggende ontwerpen van de Dienst der Autosnelwegen en de aanbestedingsdocumenten op te stellen. Verder moesten ze de uitvoering van de werken in goede banen leiden. Met de autosnelwegdirecties konden ontwerp- en uitvoeringsbeslissingen veel sneller genomen worden waardoor een hogere snelheid en een hoger rendement in uitvoering werd gehaald. In het kielzog van de autosnelwegdirecties kwam de constructie van autosnelwegen - uit financiële noodzaak en door de opkomst van regionale en lokale belangen - in de sfeer van een intergemeentelijke concurrentie.[50] De invloed hiervan was dan ook rechtstreeks voelbaar op de snelwegruimte. Afstanden tussen de toegangscomplexen werden sterk gereduceerd door het opportuniteitsprincipe van de steden en gemeenten langsheen de desbetreffende wegen. Voor het eerst in autosnelwegenbouw was er sprake van een directe confrontatie tussen nationaal ontworpen plannen van het Ministerie van Openbare Werken en de lokale belangen - inzake het tracé - van de betrokkenen. Dit principe werd bij de aanleg van de E3 dikwijls gebruikt en herkende men aan de vele op- en afritcomplexen.[51]

Ook tijdens deze periode lag de klemtoon nog op techniek en verkeersveiligheid. Het Groenplan bood weliswaar enkele tools om het natuurlijke aspect ook te betrekken bij het snelwegenontwerp, maar kon niet tippen aan de benadering van de Reichsautobahnen. [52 en 53] De strategie van de diensten van het Groenplan evolueerde al snel naar een functionele landschappelijke integratie: een beperkt assortiment van vegetatie, in grote groepen geplant, versterkte de harmonie van de doortocht. De snelweg lag niet langer op, maar in het landschap.

[47] Het eerste tijdelijke Wegenfonds werd opgericht door Minister Behoghne op 11-7-1952 voor een termijn van 15 jaar, met als opdracht het door Hondermarcq en zijn specialisten geplande 900 km-autosnelwegenprogramma te realiseren. Maar doordat er in 1955 slechts 50 km was gerealiseerd van de geplande 900 km kwam er een 'nieuw Wegenfonds' dat het startpunt was van een 'werkelijk' wegenbeleid.
In: GREGOIRE J.M., *Autosnelwegen in België. Ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, 1985, p. 31.
[48] In: VANAUDENHOVE O., *Twee noodzakelijke wetten*, Brussel, 1961, p. 30.
[49] Het vijftienjarenplan van Hondermarcq (1949) heeft tot 1965 de basis gevormd voor het wegenbeleid.
© 2007-2010 Wegen-Routes.be, http://wegen-routes.be/hist/hist32n.html, laatste update: 16 april 2008, geraadpleegd op 20 juli 2011.

[50] Deze 'intergemeentelijke' concurrentie kent zijn oorsprong in de tekorten wat betreft de financiële middelen en voldoende technisch personeel om de autosnelwegen gelijktijdig te kunnen voltooien.
In: PEETERS K.C., "Openbare werken en financiën" in *E-STRADE, Financiering E3*, Jaargang 1, nr. 2, oktober 1965, p. 47-48.
[51] Zie **Figuur 19**-**20**.
[52] Het Groenplan was een Koninklijk Besluit dat bestond uit een veertigtal richtlijnen omtrent 'het herstel en de verbetering van het uitzicht van het land'. Tien van deze actiepunten waren van toepassing op de autosnelweg. Zie **Figuur 21**.
In: VANAUDENHOVE O. (Ministerie van Openbare Werken), *Het Groenplan*, Brussel, 1958.
[53] In tegenstelling tot de Reichsautobahnen waren de Belgische autosnelwegen in eerste instantie geen landschapsontwerpen, maar wel economische en functionele verbindingen tussen de steden. Na de aanleg van de snelwegen probeerde men wel via de richtlijnen in het Groenplan de beeldwaarde op te waarderen.
In: COREMANS K., *Landschap van snelwegen*, Archis, 10, 2000, p. 23-29.

Beplantingen bootsten de authentieke natuur na en overeenkomstig de aanleg van verharde zones werden groenontwerpen met standaardformules gemaakt.[54] Bezaaiingen van de E3 werden meestal aangelegd op plaatsen waar een dringende grondbedekking nodig of wenselijk was, zoals op taluds om uitspoeling te voorkomen of op plaatsen die om verkeerstechnische redenen geen beplanting of geen bebossing toelieten zoals de zijbermen en sommige middenbermen. Bezaaiingen werden eveneens gebruikt om zeer grote oppervlakten relatief goedkoop van een grondbedekking te voorzien. De pragmatisch - technische - aanpak werd gedeeltelijk versterkt door een verschuiving van de aandacht naar de Amerikaanse snelwegen. Deze verschuiving was eveneens merkbaar in het Europees verhaal van de E-wegen.[55] De indrukwekkende Amerikaanse autosnelwegen werden door de ingenieurs tot in het hart van de steden geleid waardoor de snelwegen transformeerden tot stedelijke objecten. De voorbijgestreefde Duitse autosnelwegen moesten bijgevolg plaats ruimen voor de intrede van verder uitgewerkte standaardisatie en unificatie van 'tektoniek, techniek en ornament' naar Amerikaans model. De E3-autosnelweg op Belgisch grondgebied bevestigde deze notie. Talrijke stadsringwegen (Kortrijk, Gent, Antwerpen) en de geleiding van het E3-tracé doorheen het stadsweefsel van Gent, met inbegrip van het scenografisch binnenrijden tot in het centrum van de stad via de snelwegaftakking Gent-Zuid, vormden quasi een letterlijke vertaling van dit Amerikaans paradigma. Dit Amerikaanse denken over de infrastructuur moest wel danig gerelativeerd worden vanwege een andere Europese aanpak qua ruimtelijke ordening. Autosnelwegen werden meestal op enige afstand van de stadscentra gehouden daar men vaak geen verzoening zag tussen het historisch weefsel en een grootschalige infrastructuur. Gent-Zuid en enkele stadsringwegen (Brussel, Antwerpen) vormden aldaar de uitzonderingen.

Tunnels, viaducten en complexe verkeersknooppunten waren civieltechnische hoogstandjes en kenmerkend voor het denken over de relatie en of confrontatie tussen infrastructuur en stedelijke omgeving. Autosnelwegen werden voor de automobilisten 'paths of excess' waarbij zichten op de omgeving afgeweerd werden door diverse geluidsschermen of ander cosmetisch patchwork.[56] Terzelfdertijd werden autosnelwegen 'steden' op zichzelf door het parallel ontstaan en groeien van het netwerk van snelwegen vanaf de jaren '70.[57] De Commissie van Nevenbedrijven van de Autosnelwegen lanceerde een nieuwe architectuur langsheen de snelwegen waarbij benzinestations, wegrestaurants, Carestels en parkeer-plaatsen eveneens deel uit maakten van de concessieovereenkomsten van de Intercommunale Verenigingen.[58]

In 1989 werd de autosnelwegenbouw een kwestie van de drie federale regio's: Vlaanderen, Brussel en Wallonië. Het beleid spitste zich van dan af toe op de aanleg van ontbrekende schakels of op capaciteitsuitbreidingen van bestaande verbindingen. Het plannen van het autosnelwegensysteem vormde de zoektocht naar de juiste balans tussen infrastructurele, regionale en stedelijke (economische) ontwikkelingen. Het betrekken van lokale en regionale belangen resulteerde in een hybridisatie van het autosnelwegennetwerk.

[54] In: COREMANS K., *Landschap van snelwegen*, Archis, 10, 2000, p. 25.

[55] Blomkvist identificeerde de IRF als een hoofdrolspeler met betrekking tot het E-wegennet en zijn rol om het systeem te verspreiden in Europa doormiddel van een genereus systeem voor Europese ingenieurs.
In: SCHIPPER F., *Driving Europa: Building Europe on roads in the twentieth century*, Aksant, Amsterdam, 2008, p. 198.

[56] In: LYNCH K. ea., *City Sense and City Design: writings and projects of Kevin Lynch*, Cambridge, MIT press, 1990, p. 577.

[57] Hierbij verwijzen we naar de theorievorming van de 'E40 lijnstad' waarbij een andere tijd-ruimte beleving samen met de bundeling van snelwegtypologieën langs de autosnelweg een stedelijke biotoop hebben gegenereerd.
In: CATTRYSSE T. ea., *Lijnstad E40. Onderzoek naar de hedendaagse netwerkstad*, 2010.

[58] In: GREGOIRE J.M., *Autosnelwegen in België. Ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, 1985, p. 44.

c. INTRODUCERENDE BESCHOUWINGEN

De wijze waarop het autosnelweglandschap ontstaan is in de verschillende besproken Europese landen, kende enkele wezenlijke verschillen ten opzichte van de Belgische aanpak. Zo werd er zowel in Duitsland, Groot-Brittannië als in Nederland al vanaf de conceptie en de planning van de autosnelwegen rekening gehouden met de landschappelijke impact van deze grote infrastructuren. In de beginjaren van de autosnelwegen werden er bijgevolg tal van esthetische concepten, theorieën en regels bedacht om een symbiose van natuur en techniek in de hand te werken. Dikwijls werden stroken langsheen de autosnelwegen voorbehouden om te beplanten met diverse vegetatievormen. Op die manier trachtte men voor zowel de automobilisten als voor de personen die uitkeken op de snelwegen een aangenaam zicht te genereren. In de daarop volgende jaren was dikwijls te zien hoe de natuur op een vrij technische manier aangewend werd. De beplanting diende dan in eerste instantie om bijvoorbeeld verzakkingen of erosie van de gronden langsheen de autosnelwegen tegen te gaan. Een voortdurende zoektocht naar de juiste balans tussen de inbreng van de ingenieurs en de landschapsarchitecten vormde grotendeels het autosnelwegdiscours.

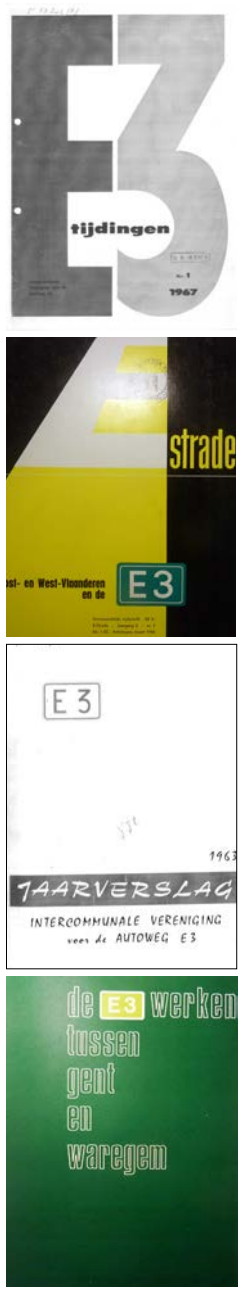
In België daarentegen was er in de beginjaren totaal geen sprake van een landschappelijke benadering bij de autosnelwegen. De ingenieurskunst domineerde immers het autosnelweglandschap tot aan de komst van het Groenplan in 1958. Voordien werden er geen plannen gemaakt om een integratie tussen de natuur en de techniek te bewerkstelligen. De autosnelweg kwam letterlijk 'op' het landschap te liggen als een nieuwe laag van moderniteit. Met de komst van het Groenplan en later nog met de komst van de discipline 'landschapskunde' in België vanaf halfweg de jaren '70 veranderde deze benadering enigszins. De klemtoon bleef echter wel op het technische aspect van de wegen liggen, maar met behulp van het cosmetische patchwork - onder de vorm van begroeiingen en bezaaiingen op de bermen - werd de autosnelweg opgenomen 'in' het landschap. België lijkt dus enkele jaren achter te lopen op de andere Europese landen wat betreft de landschappelijke integratie bij de autosnelwegenaanleg.

Maar naast deze landschappelijke integratie van de autosnelwegen speelde er - meer nog dan in Duitsland en in Groot-Brittannië - zowel in Nederland als in België ook een heel ander fenomeen, namelijk dit van de stedelijke autosnelweg. Hoewel deze autosnelweg - zowel in Nederland als in België - pas haar intrede deed vanaf circa de jaren '60, vond deze snelweg zijn wortels bij de Amerikaanse autosnelwegen van de jaren '30 waar de autosnelwegen zich een weg baanden tot in het hart van de stedelijke kernen. Bij Nederland en België kwam dit systeem des te meer tot uiting door hun relatief kleine landoppervlakte en door de opstapeling van stedelijke concentraties op relatief korte afstanden van elkaar. Op die manier werd het quasi onvermijdelijk dat de regionale en lokale belangen van deze stedelijke concentraties zich zouden roeren in het autosnelwegdiscours. Omwille van vooral economische en toeristische factoren werden deze autosnelwegen gezien als katalysators voor potentiele stadsontwikkelings- en stadsuitbreidingsprojecten. In België fungeerde het Groenplan ook bij deze autosnelwegen als cosmetisch patchwork. Beplantingen en bebossingen werden namelijk in stedelijke agglomeraties dikwijls als zicht- en stofscherm - en in mindere mate ook als geluidsscherm - gebruikt. Er was bij deze stedelijke autosnelwegen dus ook wel degelijk sprake van een landschappelijke integratie of toch minstens de utopische gedachte hiervan.

Men kan dus besluiten dat het autosnelweglandschap niet in een eenduidige visie te vatten is. Omwille van de unieke aantrekkingskracht die de autosnelwegen op hun omgeving uitoefenen, bestaat het autosnelweglandschap uit continue veranderende sites waar telkens totaal nieuwe betekenissen aan worden gegeven - zelfs tot op de dag van

vandaag. De E3 draagt zowel elementen van de landschappelijke autosnelweg als van de stedelijke autosnelweg in zich en is als dusdanig niet eenvoudig te categoriseren. Bijgevolg lijkt het ons bijzonder interessant om te onderzoeken welk soort autosnelweg de E3 nu precies vormt en hoe de Belgische planners, ingenieurs, landschapskundigen en politici van gemeenten en steden zowel voor, tijdens als na de komst van de E3-autosnelweg inspeelden op deze nieuwe transportinfrastructuur. De vragen die hierbij in hoofdzaak behandeld zullen worden, zijn de volgende: 'Welke ambities beoogde men bij de totstandkoming van het E3-tracé?' en 'Op welke manier kwam het opportuniteitsprincipe bij de E3 tot uiting?'. Vooraleer we overgaan tot het praktische gedeelte - waar we de E3 in de Gentse agglomeratie zullen ontleden - lijkt het ons dus noodzakelijk om via de algemene wortels van het E3-autosnelwegontwerp te ontdekken welk soort autosnelweg deze Europaweg vormt op Belgisch grondgebied. Eenmaal we dit achterhaald hebben, kunnen we met een verruimde en meer gerichte blik inzoomen op enkele treffende casestudies.

II. DE EUROPAWEG 3



Figuur 2: Diverse publicaties naar aanleiding van de E3 autosnelweg. *E3 tijdingen, E-strade, E3 jaarverslagen, de E3 werken tussen Gent en Waregem.*

Figuur 1: E3 route, 1973. (Bron: COENE J. ea., *Europaweg E3*, Lannoo, Tielt, 1973, p. 4.)

II. DE EUROPAWEG 3[1]

"The map shows yet another pan-European face, namely the formation of European unity through a common road network."[2]

In navolging van deel "I. HET AUTOSNELWEGLANDSCHAP" zal in dit gedeelte van de masterproef de totstandkoming van de E3-autosnelweg en zijn ruimtelijke consequenties op Belgisch grondgebied nauwgezet toegelicht worden. Aangezien de E3 kadert binnen een Europees verhaal, lijkt het dan ook evident om in het eerste deel "a. INTERNATIONAAL" de invloed en de gevolgen van de toenmalige Europese samenwerking inzake het E-netwerk onder de loep te nemen. We trachten hierbij op zoek te gaan naar die elementen die ook cruciaal waren bij het ontwerpproces van de E3 binnen onze landsgrenzen. Of concreter geformuleerd: wat impliceerden de richtlijnen en motieven uit de Verklaring van Genève voor de ingenieurs van het Ministerie van Openbare Werken die instonden voor het uittekenen van het E3-tracé op Belgisch territorium.[3]

Nadat we de Europese wortels van het E-wegennet en specifieker de E3 bondig hebben toegelicht, zoomen we vervolgens in "b. BELGIË" in op de Belgische context. De E3 maakt binnen de landsgrenzen verbinding tussen enkele voorname steden, namelijk Kortrijk, Gent en Antwerpen. Teneinde de 'blueprint' van het E3-tracé te kunnen verklaren, is het dan ook cruciaal om te ontrafelen wat precies de rol van de Belgische planners, stedenbouwkundigen, ingenieurs, politici… in het Belgische E3-gebeuren was. Er zal dan ook onderzocht worden welke factoren, organisaties en systemen de uiteindelijke positie van de E3 gestuurd én gestimuleerd hebben. Een integrerende composiet van uiteenlopende oorzaken heeft zodoende geleid tot markante implicaties voor het omringend weefsel waar de E3 zijn doortocht maakte. De wegenbouwers hebben aldaar door de aanleg van deze hardware andere ontwikkelingen onvermijdelijk laten volgen. Na het tracé tussen Kortrijk en Antwerpen grondig behandeld te hebben, zoomen we vervolgens in tot op één bepaald gedeelte van de E3, namelijk het tracé doorheen de Gentse agglomeratie. Hierbij zal voornamelijk de historische praktijk én de besluitvorming inzake het tracéproces aan bod komen.

En in het laatste deel "c. INTERTEMPORELE BESCHOUWINGEN" formuleren we onze bevindingen van de E3 op Belgisch grondgebied en hopen we reeds een antwoord te kunnen geven op welk soort autosnelweg de E3 nu precies vormt. Op basis van deze bevindingen zullen we namelijk de casestudies binnen de Gentse agglomeratie benaderen.

Het belang van de E3-autosnelweg kwam expliciet tot uiting in de tijdschriften en de diverse documenten die gepubliceerd werden naar aanleiding van de uitvoering van de E3-werken. Voor België waren dit onder andere de *E3-tijdingen*, de *E-strade* reeks en de *E3-jaarverslagen*.[4] De inhoud van deze uitgaven beduidt voornamelijk het belang en de noodzaak van de E3 zowel op internationale, regionale als lokale schaal. Naast het economisch motief worden eveneens technische beschouwingen en financiële balansen toegelicht. De Intercommunale wou zijn gehanteerde methode duidelijk niet intern houden ten aanzien van de mondige burger. Aangezien de 'Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3' de initiatiefnemer van dit soort publicaties was, werden bijgevolg extensief de voordelen en het succes van de intergemeentelijke samenwerking inzake de aanleg van de autosnelweg meermaals in de verf

[1] Zie **Figuur 1**.
[2] Gerhard Schulz-Wittuhn, 1948. In: SCHIPPER F., *Driving Europe: Building Europe on roads in the twentieth century*, Aksant, Amsterdam, 2008, p. 187.
[3] De Verklaring van Genève (16 september 1950) was het resultaat van de Europese samenwerking . Het document omvatte richtlijnen waaraan de E-wegen moesten voldoen.
[4] Zie **Figuur 2**.

gezet.[5] Deze bronnen vormen aldaar een zeer tastbaar en bruikbare informatiebundel dat ons in staat stelt een duidelijk kader te scheppen voor verder onderzoek. Maar omdat het E3-verhaal immers niet aanving bij de oprichting van de Intercommunale (1963), leek het ons eveneens noodzakelijk op zoek te gaan naar de primordiale tracéplannen - opgemaakt door de Dienst der Autosnelwegen, anno 1950 - die op hun beurt door de Intercommunale werden aangewend voor verdere uitwerking en adaptie ten behoeve van de aanleg.

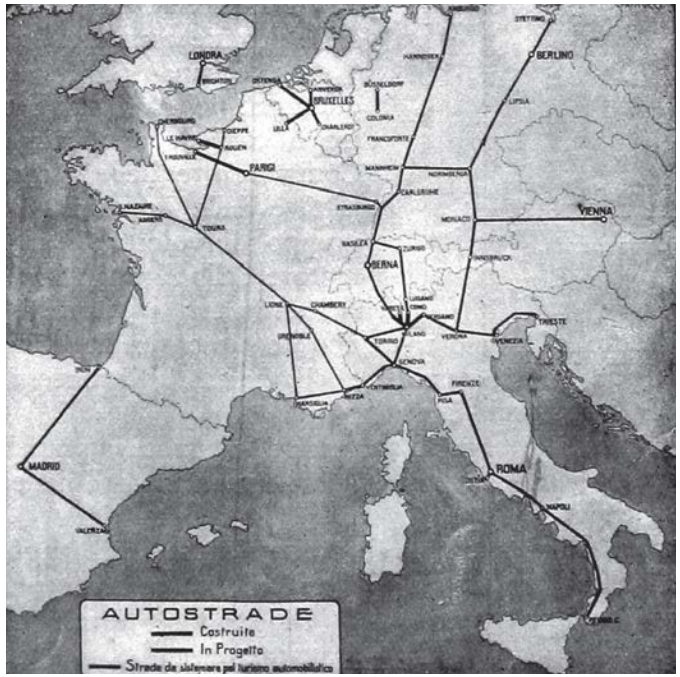
[5] 'De Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3' kwam tot stand op 21 januari 1963. Ze stond in voor de studie, de bouw, de uitrusting, het onderhoud en de exploitatie van de snelweg. Maar ook de oprichting van de nevendiensten en uitbreiding van werken behoorden tot haar takenpakket. In het vervolg van onze masterproef wordt deze term afgekort: 'I.V.A. E3'

a. INTERNATIONAAL

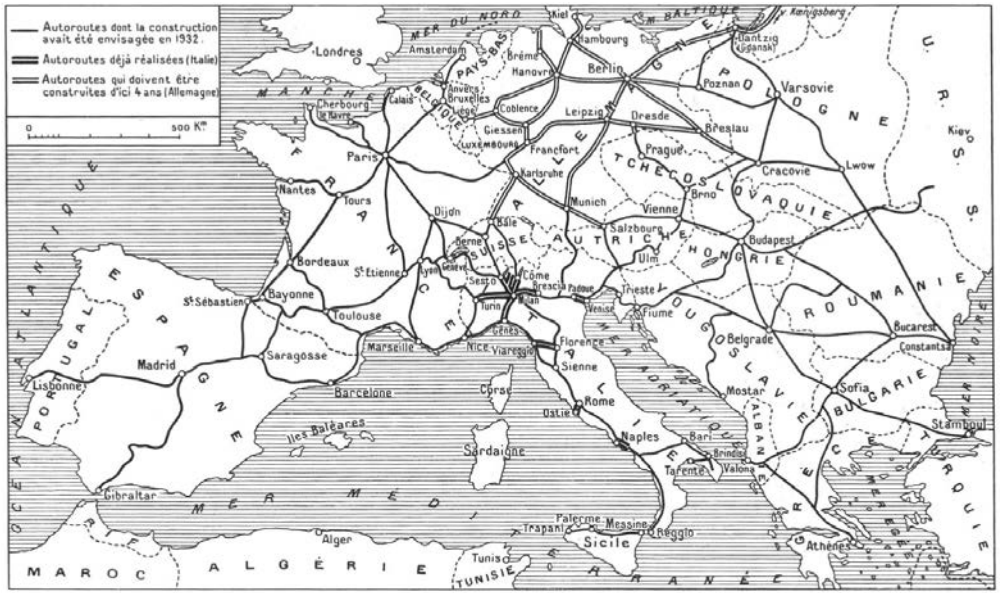
Het verhaal van het E-wegennetwerk verbindt een geschiedenis van grootschalige infrastructuur en Europese integratie. Gijs Mom plaatst de E-wegen in het kader van een verlangen naar langeafstand mobiliteit met inbegrip van vooral de toeristische doeleinden.[6] Ook toenmalig ingenieur Hondermarcq haalde bij de tracépolemiek omtrent de doorsnijding van de Damvallei te Destelbergen ditzelfde voordeel aan. De E3 bood zodoende de mogelijkheid om heel wat recreatiegebieden open te stellen voor het brede publiek langsheen zijn tracé.[7]

Pär Blomkvist heeft in zijn 'Roads for flow - Roads for peace' de twee onderliggende betekenissen van de wegen van het E-netwerk onderzocht.[8] Het 'Roads for flow' gedeelte behandelt hoofdzakelijk de invloed van het Amerikaans wegenbouwparadigma op de verkeerstechnische aspecten van het Europese wegennetwerk. Blomkvist identificeerde hierbij de 'International Road Federation' als hoofddistributeur in het doorsluizen van het Amerikaans systeem tot bij de Europese ingenieurs.[9] De verkeerswisselaar Zwijnaarde vormt hiervan een mooi voorbeeld op Belgische bodem. De ingenieurs hebben zodoende beroep gedaan op het Amerikaanse spiraalmodel om het knooppunt van twee internationale wegen E3 en E5 te kunnen realiseren. Uiteraard was de keuze van een bepaald knooppuntsysteem eveneens afhankelijk van

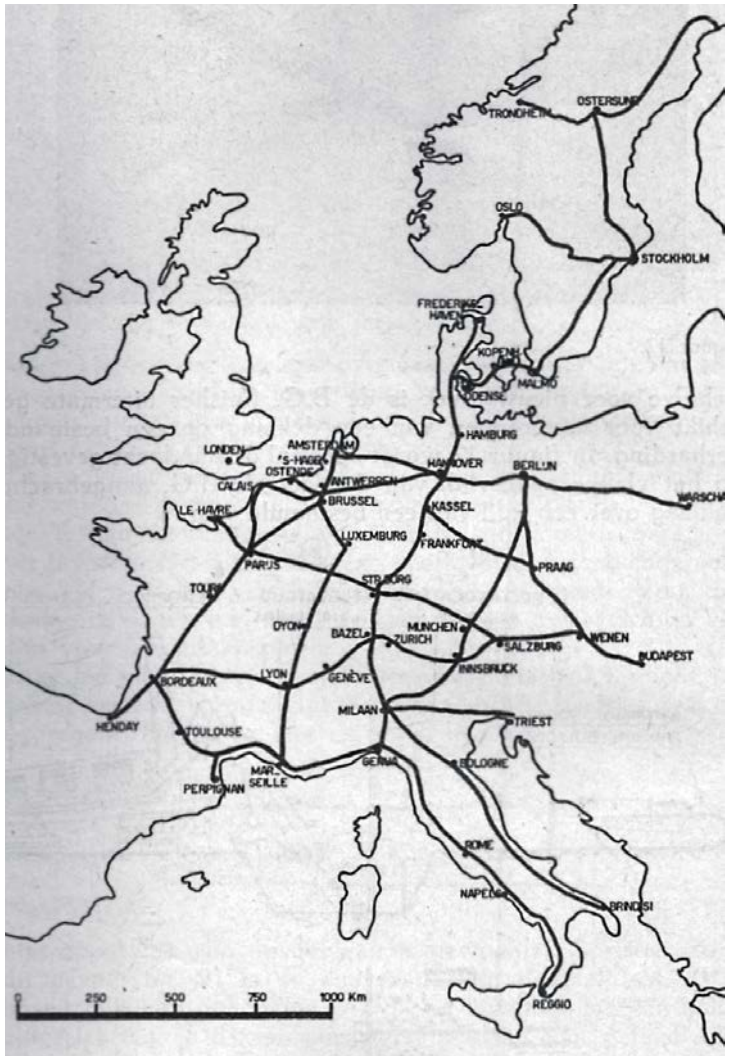
[6] In: SCHIPPER F., *Driving Europe: Building Europe on roads in the twentieth century, Aksant*, Amsterdam, 2008, p. 18.
[7] Zie "b. BELGIË -TRACÉ GENTSE AGGLOMERATIE - *POLEMIEK GENTBRUGGE"*
[8] In: BLOMKVIST P., *Roads for flow – Roads for peace: Lobbying for a European highway system*, in: *Networking Europe: Transnational infrastructures and the shaping of Europa*, 1850-2000, p. 161-186.
[9] De 'International Road Federation' (IRF)was een internationale niet-gouvernementele wegen-lobby organisatie die opgericht werd in 1948 om wegenbouw wereldwijd te promoten.
In: SCHIPPER F., *Driving Europe: Building Europe on roads in the twentieth century*, Aksant, Amsterdam, 2008, p. 14.



Figuur 3: Vroege netwerk representatie van Piero Puricelli, 1927. (Bron: SCHIPPER F., Driving Europe: *Building Europe on roads in the twentieth century, Aksant*, Amsterdam, 2008, p. 105.)



Figuur 4: Gewijzigd Europese netwerkkaart tijdens het Tweede Congress, 1932. (Bron: SCHIPPER F., *Driving Europe: Building Europe on roads in the twentieth century*, Aksant, Amsterdam, 2008, p. 109.)



Figuur 5: Vroege representatie van het E-wegen netwerk in formatie, 1948. (Bron: SCHIPPER F., *Driving Europe: Building Europe on roads in the twentieth century*, Aksant, Amsterdam, 2008, p. 192.)

het ruimtebelang, maar dit komt nog uitvoerig aan bod in "III. DE VERSTEDELIJKTE AUTOSNELWEG - CASESTUDIES GENTSE AGGLOMERATIE - KNOOPPUNTEN". Verder karakteriseerde Blomkvist de 'Economic Commission for Europe' als een technocratisch bolwerk dat het wegendebat voortdurend wou technificeren.[10] In het 'Roads for peace' gedeelte wees Blomkvist erop dat de E-wegen moeiteloos Europa verbonden van noord naar zuid en van west naar oost. De wegen op de kaart fungeerden als krachtige metafoor en visueel symbool voor een internationale samenwerking en Europese identiteit. Het grote geografische bereik van het E-wegennet was onvoorwaardelijk, maar de verdeling ervan over het continent was in het prille begin (van de vorming) klaarblijkelijk ongelijk van aard.[11] Het wegenpatroon in het westen was na de Tweede Wereldoorlog immers veel meer ontwikkeld dan in de zuidoostelijke Europese landen.[12]

De nood aan een continentaal wegennet deed zich voor kort na het einde van de Tweede Wereldoorlog. Immers waren er reeds pogingen in het Interbellum die blijk gaven van de utopische vooruitzichten in Europa naar aanleiding van de opkomende automobiliteit. Voorbeeld hiervan was het Italiaanse Puricelli plan uit 1932 en zijn gereviseerde versie van 1940.[13] In navolging van dit plan, maakten de Amerikanen onmiddellijk na de oorlog een West-Europees verdedigingsplan op. Op dat ogenblik werd het E3-tracé voor de eerste maal uitgestippeld. Doel hiervan was om een achterfrontse autosnelweg, van Lissabon tot Stockholm, te creëren.[14] We kunnen dus stellen dat de wortels van het E-wegennet en de E3 in het bijzonder, uiteenlopende motieven impliceerden. Een verdedigingsbelang ging aldus vooraf aan een toeristisch, economisch en integratiemotief.

Vanaf 1947 begon de Economische Commissie voor Europa met het opstellen van gelijkaardige voorstellen. De primordiale plannen schetsten de kalklijnen van een Europees netwerk van hoofdwegen van Zweden tot aan Sicilië waarbij het verbinden van de voornaamste steden als referentie werd genomen. Een eerste prejudicieel netwerk verbond de Benelux, Denemarken, Frankrijk, Duitsland, Italië, Zweden en Zwitserland. Het plan dateert uit oktober 1948 en verscheen eveneens in het tijdschrift 'Wegen'.[15] Men bemerkt duidelijk een ruwe versie van de E-wegen, waarbij de E3 vanaf de Spaanse grens in het zuiden tot aan Stockholm in het noorden reeds visueel waarneembaar werd. Uiteindelijk kwam na een moeizame twee jaar de *Verklaring van Genève* - ondertekend op 16 september 1950 - tot stand. De verklaring was het resultaat en bewijs van de absolute noodzakelijkheid van een rationele aanpassing van het internationale wegennet in functie van de mogelijke en te verwachten expansie van het handelsverkeer, de industriële vestiging en het toerisme.[16] De oorspronkelijke vijf staten die deel uitmaakten van de overeenkomst waren België, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Verenigd Koninkrijk. De inhoud van de verklaring werd onderverdeeld in drie

[10] De Economic Commission for Europe (ECE) was een werkgroep die als taakomschrijving het bepalen van de routes van de internationale verkeersstromen en het specifiëren van de kenmerken, in overeenstemming met de PIARC (Permanent International Association of Road Congresses), van betreffende wegen had.
In: SCHIPPER F., *Driving Europe: Building Europe on roads in the twentieth century*, Aksant, Amsterdam, 2008, p. 200.

[11] In: COENE J. ea*., Europaweg E3*, Lannoo, Tielt, 1973.

[12] De Balkan regio bijvoorbeeld bleef lange tijd een witte spot op de Europese wegenkaart. Vanaf 1955 verbeterde dit stelselmatig waardoor deze landen meer en meer verbonden werden aan het E-wegennet.
In: SCHIPPER F., *Driving Europe: Building Europe on roads in the twentieth century*, Aksant, Amsterdam, 2008, p. 210.

[13] Ingenieur Piero Puricelli heeft in de jaren '20 reeds plannen opgemaakt die de ambities van een Europees wegennetwerk reflecteerden. Zie **Figuur 3-4**.

[14] In: Sociaal Ekonomische Werkgroep van de Volksunie, *Verleden en toekomst van de E3 en de Scheldeoeververbinding*, Sanderus, Oudenaarde, 1965, p. 6.

[15] In: SCHIPPER F., Driving Europe: Building Europe on roads in the twentieth century, Aksant, Amsterdam, 2008, p. 192. Zie **Figuur 5**.

[16] In: BERTRAND A.., "De E-3, Ruggengraat van het West-Europese grote wegennet" in *E-STRADE, Antwerpen en de E3,* Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 5-7.

bijlagen waarvan de tweede de belangrijkste was. Het betrof de voorwaarden waaraan de internationale verkeerswegen moesten voldoen met betrekking tot zowel de kenmerken van de E-wegen zelf, als de ondersteunende nevendiensten die moesten worden voorzien langsheen deze wegen. Het zijn deze voorwaarden die belangrijk waren in het ontwerp van het tracé door de Belgische ingenieurs. Een markante prescriptie uit de Verklaring stelde overigens dat de E-wegen bebouwde gebieden moesten vermijden. Klaarblijkelijk werd dit voorschrift in België niet overal gehanteerd door de ingenieurs van de Dienst der Autosnelwegen en de I.V.A. E3. Dit was te wijten aan het opportuniteitsprincipe dat aan het schijnbaar internationaal netwerk verbonden was. Representatief voorbeeld is uiteraard het E3-gedeelte dat dwars door de Gentse agglomeratie snijdt waarbij de motivering de 'verdere sanering' van de stad impliceerde. Maar ook enkele ringwegen - verbonden aan of zelfs deel uitmakend van het E3-traject - getuigden van een relatief losse vertaling van de Europese richtlijn.

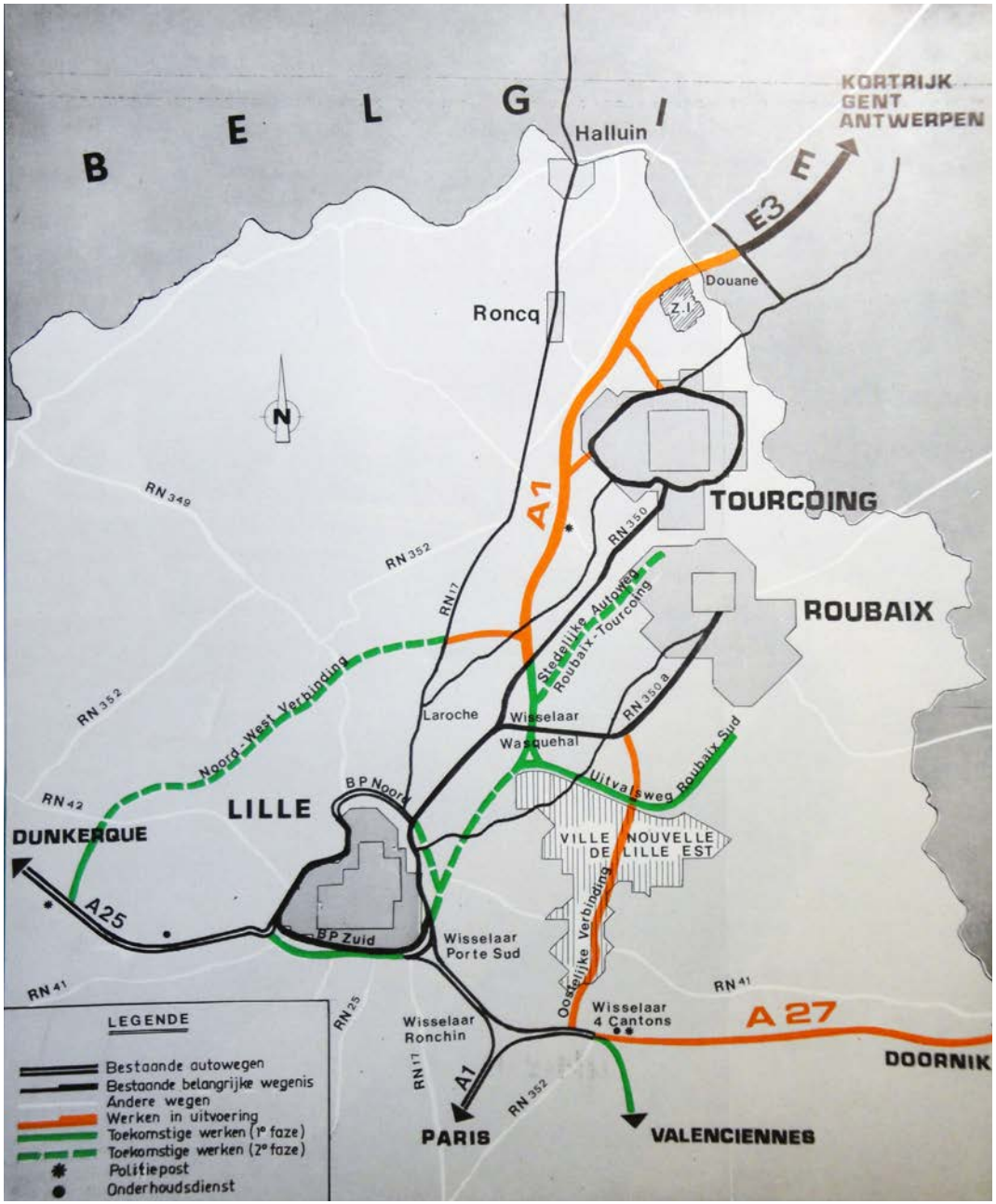
Sinds de Verklaring werd ondertekend in 1950, wijzigde evenwel meermaals de locatie van de E-wegen. Dit resulteerde in een opkomend netwerk dat karaktertrekken van een meanderende rivier vertoonde. Tevens was dit het gevolg van een 'nationale vormgeving' van de krijtlijnen van een internationale Verklaring.[17] Zo werden eveneens vaak, in afwachting van beter geschikte wegen, bepaalde routes die nauw aansloten bij de lijnen van de Verklaring als onderdelen van het E-netwerk opgenomen. Voor de E3 doorheen België werd aangelegd, nam de Rijksweg 14 deze functie op zich. Deze toenmalige nationale weg (vandaag de dag de N70 en de N43) werd tot de aanvang van de werken in 1965 betiteld als de voorlopige E3-route. Verder kon men uit de kaarten van het E-wegennet afleiden dat sommige landen meer verbonden waren dan andere. Dit kwam door een gebrek aan mogelijke routes om het E-net op te projecteren. Men kan aldus hierdoor aannemen dat het E-wegennet voor een groot deel afhankelijk was gesteld van de graad en dichtheid van de weginfrastructuur. Dit verklaart dan ook deels waarom bepaalde landen in het begin méér verbonden werden dan andere. Zo waren in bepaalde Oost-Europese landen simpelweg onvoldoende mogelijkheden om het E-net op te projecteren.

De chronische herzieningen van het netwerk resulteerden in een aanzienlijke verdichting ervan. Hoofdrolspeler hierbij was de 'Europese Conferentie Ministers van Transport' dat de eerste resolutie van 1950 met betrekking tot het wegverkeer had aangepast in oktober 1953.[18] Maatstaven voor internationale wegen en statuten voor de financiering werden opgesteld. Financiering was begrijpelijk van cruciaal belang om de afgesproken wegen te kunnen realiseren. In de resolutie stipuleerde men - misschien verrassend - dat afgezien van het internationale karakter, de E-wegen een primordiaal nationaal belang vertegenwoordigden en bijgevolg ieder land zijn eigen E-wegen diende te financieren. Inzake financiering spoorde de 'Inland Transport Committee' de landen aan om wegenfondsen op te richten die vergelijkbaar waren met die van België en Frankrijk.[19] Contradictorisch zou net België - naar aanleiding van de uitvoering van de E3 - een alternatief financieringssysteem uitdokteren om de aanleg te verwezenlijken.

[17] In: SCHIPPER F., *Driving Europe: Building Europe on roads in the twentieth century, Aksant, Amsterdam*, 2008, p. 203.

[18] De 'Europese Conferentie van Ministers van Transport' (ECMT) kwam tot stand naar aanleiding van het Marshall Plan, een Amerikaans hulpplan dat gericht was op de economische wederopbouw van Europa.
In: SCHIPPER F., *Driving Europe: Building Europe on roads in the twentieth century*, Aksant, Amsterdam, 2008, p. 172.

[19] De Inland Transport Committee (ITC) was een belangrijke pijler van het ECE die zich hoofdzakelijk bezighield met mobiliteitskwesties. Spoorwegen, autowegen, binnenlandse waterwegen behoorden tot het takenpakket.
In: SCHIPPER F., *Driving Europe: Building Europe on roads in the twentieth century*, Aksant, Amsterdam, 2008, p. 169.



Figuur 6: De E3 aansluiting in Frankrijk. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 463, Gentbrugge.)

De internationale besprekingen waren in die zin belangrijk doordat ze de nationale plannen moesten coördineren zodat de tracés zouden overeenstemmen met de grenzen.[20] Maar eveneens hebben enkele specifieke richtlijnen uit de Verklaring een markante invloed gehad op de ontwerpparameters van de tracés. Zo werden bijvoorbeeld de wegen ingedeeld volgens een bepaalde categorie, afhankelijk van de topografische conditie waardoor het tracé zou lopen. Aan elke categorie waren specifieke technische normen verbonden waarmee de ingenieurs rekening dienden te houden. Meer informatie hieromtrent volgt in het deel "b. BELGIË - TRACÉ KORTRIJK-ANTWERPEN" waarin duidelijk zal blijken dat de hantering van deze richtlijnen tot tekenende gevolgen heeft geleid inzake de inpassing van de E3 in het landschap.

Midden jaren 1950 was, desondanks het algemene enthousiasme, het E-netwerk nog nauwelijks zichtbaar. Dit was het gevolg van budgettaire tekortkomingen waardoor de toekomstige E-wegen volgens de richtlijnen van de Verklaring op zich lieten wachten. Het Belgische E3-verhaal vormde hier maar al te goed een illustratie van, aangezien de aanleg pas van start ging in 1964 - na de oprichting van de I.V.A. E3 - en volledig voltooid werd in 1973 (exploitatie, onderhouds- en uitbreidingswerken niet meegerekend).

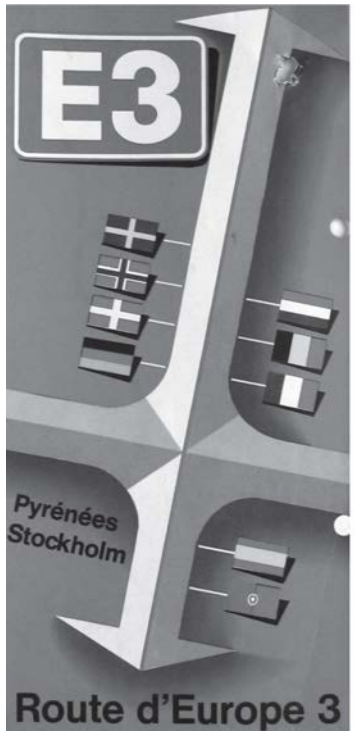
In 1957 werden de technische specificaties van de Verklaring van 1950 gereviseerd door de ECE. Doel van deze revisie was om paal en perk te stellen aan de vele uitzonderingen - onder andere de afwijkende breedteprofielen - die toegelaten werden in de eerste Verklaring. In datzelfde jaar werd eveneens de 'E3-Fédération Route d'Europe 3' opgericht.[21] De Federatie bundelde lokale overheden van steden en gemeenten die langsheen de E3 gelegen waren (eveneens België). Hun doel was om leven te pompen in de E3 verkeersader waarbij het motief toeristische doeleinden inhield. Het bestaan van deze federatie wees zodoende op het algemene belang en de aandacht van de gewone man voor de E3-route.[22]

De herziening van 1975 transformeerde de Verklaring tot een Europese Overeenkomst (AGR-Agreement). Hierdoor werd de triangulaire wegenstructuur van het netwerk gedwongen tot een eerder orthogonale gridstructuur; de hernummering van het net werd aldus een feit. Deze revisie was resultaat van een samenwerkingsverbond tussen de ECE, ECMT, IRF, OTA en de PIARC. [23] In dat jaar hadden praktisch alle hoofdaders van het netwerk reeds een specifiek nummer toegewezen gekregen (E1-E30). De E3, die tot op dat moment Lissabon met Stockholm verbond, werd in segmenten opgedeeld om zich aan te passen aan de nieuwe netwerkstructuur. Het tracé van Antwerpen tot Beaune (Frankrijk) kreeg zodoende vanaf 1986 het wegnummer E17.

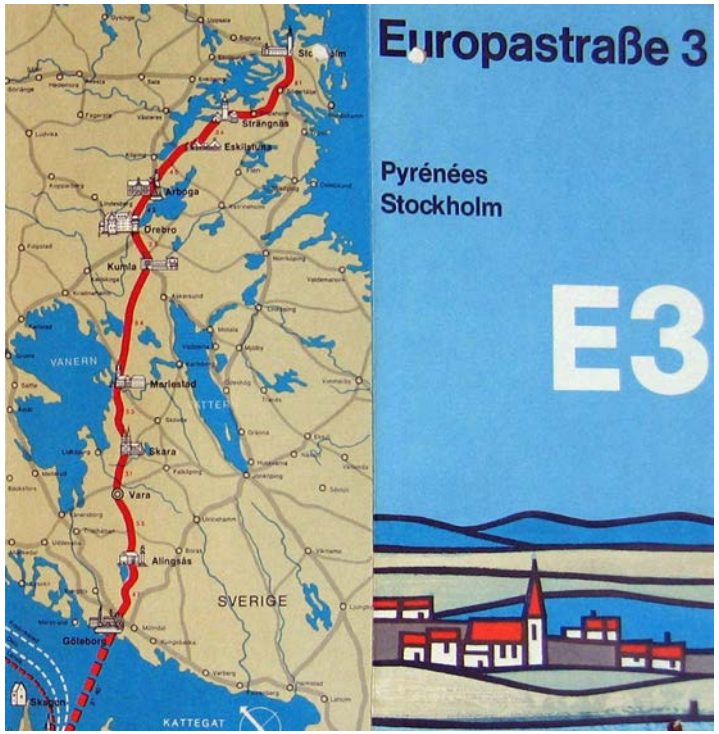
"…de E3 zal zowel bijdragen tot het neutraliseren van het intern als het extern economisch isolement. Inderdaad de West-Europese maritieme Noord-Zuidverbinding zal meerdere economische zwaartepunten van grote betekenis dichter bij elkaar brengen: de Parijse agglomeratie, de agglomeratie Rijsel-Roubaix-Tourcoing, het Kortrijkse, het Gentse, het Antwerpse, Eindhoven en omgeving en verder het Ruhrgebied." [24] Aan het economisch belang van de E3-autosnelweg twijfelt niemand. De opzet van

[20] Zie **Figuur 6**.
[21] Zie **Figuur 7**-**8**.

[22] Zie **Figuur 9**.
[23] Het samenwerkingsverbond maakte het mogelijk om bij wijze van debat en verschillende standpunten van de organisaties, een mogelijke hernummering te bewerkstelligen. De OTA (Organisation Mondiale de Tourisme et de l'Automobile) was zeer ongelukkig met het onsystematische systeem dat gehanteerd werd om de nummering van de E-wegen te bepalen.
In: SCHIPPER F., *Driving Europe: Building Europe on roads in the twentieth century*, Aksant, Amsterdam, 2008.
[24] In: VAN OUTRYVE D'YDEWALLE P.., "De provincie West-Vlaanderen en de E-3" in *E-STRADE, Oost- en West-Vlaanderen en de E3*, Jaargang 2, nr. 1, maart 1966, p. 1-52.



Figuur 7: Fédération E3. Frontispiece of map of the E3, 1970. (Bron: SCHIPPER F., *Driving Europe: Building Europe on roads in the twentieth century*, Aksant, Amsterdam, 2008, p. 206.)

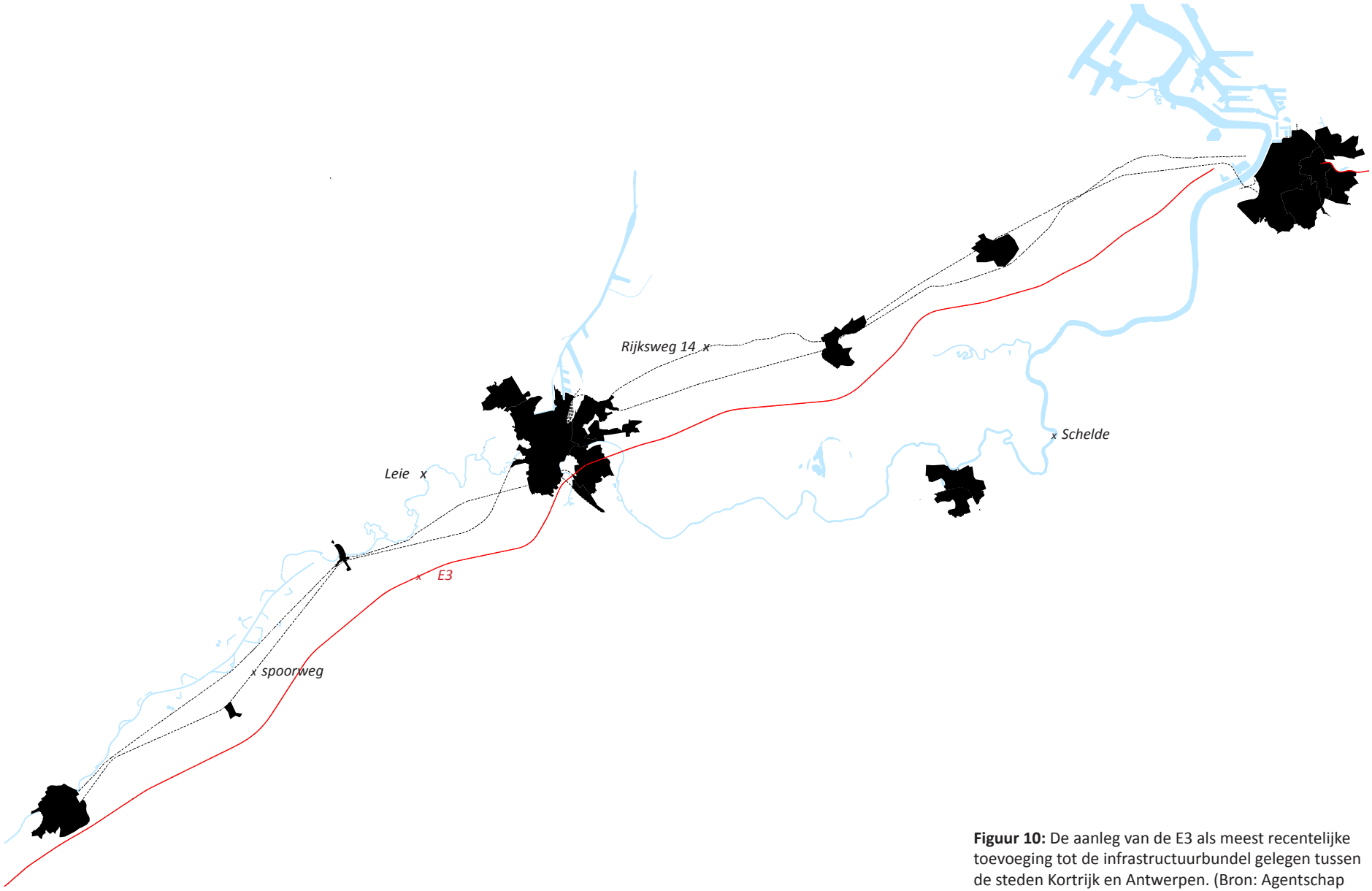


Figuur 8: Toerismefolder. Europastraβe 3. (Bron: ZONNEVELD Y., De Fédération E3, http://cms.tm.tue.nl/tie/files/VE/fede3.htm, laatste update: onbekend, geraadpleegd op 3 juli 2011.)

Figuur 9: E3 verwijzingen.
(Bron: Internet, divers)

een Europese samenwerking lag dan ook hoofdzakelijk in dat motief. Uit de screening van de internationale context blijkt dat Europa een coördinerende rol speelde bij het bepalen van de E-wegentracés. [25]

[25] Deze kalklijnen met bijhorende richtlijnen omtrent diverse kenmerken dat de E-wegen in verdere uitwerking dienden te bezitten werd vastgelegd in het resultaat van de Europese samenwerking, namelijk de Verklaring van Genève van 1950.
In: SCHIPPER F., *Driving Europe: Building Europe on roads in the twentieth century*, Aksant, Amsterdam, 2008.



Figuur 10: De aanleg van de E3 als meest recentelijke toevoeging tot de infrastructuurbundel gelegen tussen de steden Kortrijk en Antwerpen. (Bron: Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen® en eigen bewerkingen.)

b. BELGIË

Het Belgische autosnelwegennetwerk in het algemeen en de E3 in het bijzonder vervullen zowel een nationale als internationale rol. Daarom werd het ontwerp van deze wegen dan ook op zowel nationaal als internationaal niveau gestimuleerd. In dit deel zal het E3-tracé op Belgisch grondgebied nauwgezet toegelicht worden. Een onderzoek naar de kiemen van deze autosnelweg is dan ook cruciaal aangezien het tracéproces immers onlosmakelijk verbonden bleek te zijn met een typerende naoorlogse ruimtelijke context en constitutionele setup. "*In dit licht mag men zeggen, dat het tracé van de E3, dat door de Diensten van het Ministerie in grote lijnen werd vastgelegd en door de studiebureaus onder leiding van het Bestuur van de E3-Intercommunale de gewenste vorm kreeg, geslaagd mag heten.*"[26]

In het deel "TRACÉ KORTRIJK-ANTWERPEN" vermelden we eerst de aanzet en de intenties van het noodzakelijke Intercommunale systeem voor de E3. Hierbij ligt de focus hoofdzakelijk op de gevolgen die teweeggebracht zijn door zowel de aanleg van de snelweg zelf als door de inmenging van de verschillende schaalniveaus waarin de E3 opereert. Hierna worden de kiemen en het hoofdbelang van de E3-autoweg voor België verduidelijkt. Het gehanteerde ruimtelijke concept van het E3-tracé zal hierbij afgetoetst worden tegenover het naoorlogse modernistische planningsdiscours. Om goed te vatten wat deze autosnelweg precies heeft betekend voor zijn omliggende omgeving zal de E3 dan ook benaderd worden als een component van de historisch gegroeide infrastructuurbundel gelegen tussen voorgenoemde steden.[27] Dit ruimtelijk stramien van lijninfrastructuren - waarvan de E3 de meeste recentelijke is - heeft zodoende de basis gevormd voor nieuwe ontwikkelingen op diverse schaalniveaus. Tot slot zullen ook de gevolgen van de aanleg en de hierdoor ontstane opportuniteiten en herinrichtingen van het initiële doorbroken weefsel rondom de E3 aan bod komen.

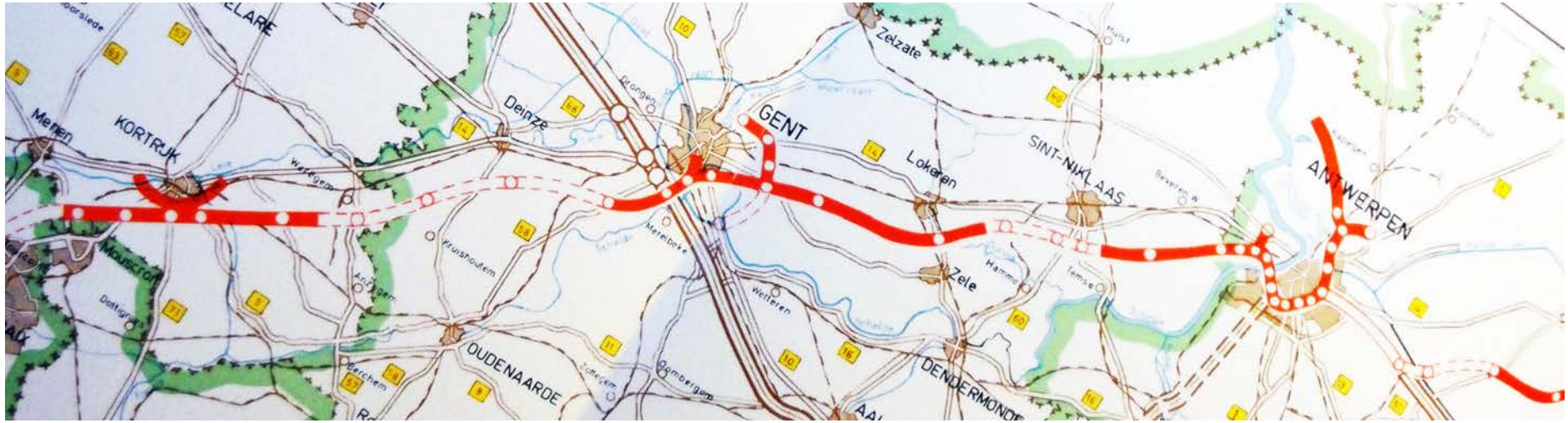
"*Zowel voor de drie, wat ik zou willen noemen 'hoofdgewesten' van het tracé van de E3 samen, met name het Antwerpse, het Gentse en het Kortrijkse, als voor elk ervan afzonderlijk, treden elke dag nieuwe mogelijkheden naar voor waarvan de uiteindelijke verwezenlijking aan de nieuwe autoweg E3 een nog grotere betekenis zal bezorgen.*"[28]

Het tweede deel "TRACÉ GENTSE AGGLOMERATIE" wordt gewijd aan het tracéproces doorheen de Gentse agglomeratie. De polemiek die destijds optrad ten gevolge van de komst van de E3-autosnelweg zal uitvoerig behandeld worden en dit in het bijzonder voor de sectie doorheen de gemeente Gentbrugge. Het onderzoek betreft een historische lezing die de wisselwerking tussen de verschillende betrokken actoren en de besluitvorming omtrent het tracé zal ophelderen. Consultering van diverse briefwisselingen, planmatigheden, tracévoorstellen, vergaderingen, … hebben ons aldaar toegelaten een genuanceerde en meerduidige blik op te bouwen omtrent het verloop van het tracéproces voor een zeer specifieke sectie van de E3-autosnelweg.

[26] In: CASIER J., "Enkele beschouwingen over het tracé van de E3 Autoweg" in *E3 tijdingen: periodieke uitgave van de I.V.A. E3*, Govaerts, Deurne, nr. 1, 1967, p. 9-11.

[27] Deze bundel bestaat uit de lijnstructuren die stelselmatig de continuïteit van het (stedelijk) landschap hebben aangetast: de Leie en de Schelde, de Rijksweg 14, de spoorlijn 75, 59 tussen Kortrijk en Antwerpen en recentelijk de E3. Zie **Figuur 10**.

[28] In: CLAEYS E., "De Autoweg E-3 in België" in *E-STRADE, Antwerpen en de E3,* Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 9-18.



Figuur 11: Enkele bijkomende opdrachten, van links naar rechts: *ring Kortrijk, vervolledig ringvaart Gent, Aftakking zeehaven Antwerpen.* (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1970*, Govaerts, Deurne, 1971.)

TRACE KORTRIJK - ANTWERPEN

INTERCOMMUNAAL SYSTEEM

In België heeft men de E3 kunnen verwezenlijken dankzij het innovatief intergemeentelijk systeem. De reden hiervoor was tweeledig: enerzijds beschikte het Ministerie van Openbare Werken niet over voldoende technisch personeel en ingenieurs, anderzijds was de financiële draagkracht onvoldoende om terzelfdertijd in te staan voor de gewone onderhoudswerken, de verbeteringswerken en de aanleg van nieuwe wegen, naast de constructie van twee totaal nieuwe autosnelwegen (Koning Boudewijnautosnelweg en de Waalse autosnelweg). Bijgevolg konden noch de Staatsbegroting noch het Wegenfonds onmogelijk terzelfdertijd alle lasten dragen. Mede hierdoor en mede doordat de E3 - merkwaardig genoeg - niet meteen opgenomen werd in het vijftienjarenplan, schreef toenmalig Minister van Openbare Werken, O. Vanaudenhove, het volgende: "*Het gaat hier nochtans om een verbinding, die ongewijld zou moeten verwezenlijkt worden. Daar de kredieten begrensd zijn en daar ze gedurende de eerste vijf jaren van het plan volledig voorbehouden zijn aan de voltooiing van de Autosnelweg Koning Boudewijn (Antwerpen-Luik-Duitse grens) en aan de onmiddellijke aanleg van de Waalse autosnelweg, heb ik voor de E3-autosnelweg een financieringsformule gekozen die buiten het plan valt…*"[29 en 30] Verder benadrukte de Minister dat een oplossing in feite voor de hand lag, aangezien de autoweg méér dan alle andere infrastructuurnetwerken voordelen mee zou brengen voor de doorkruiste gebieden. Het leek hierdoor quasi vanzelfsprekend dat de plaatselijke besturen dan ook nauw betrokken zouden worden bij de aanleg. Interactie tussen diezelfde lokale besturen en hogere bestuursniveaus ten gevolge van de komst van de E3 was - met de Intercommunale - evenwel geen plots opduikend fenomeen. In "*TRACEPOLEMIEK GENTBRUGGE*" zal het duidelijk worden dat deze lokale besturen reeds vanaf het moment dat er sprake was van primordiale 'tracé voorontwerpen' (opgemaakt door de Dienst der Autosnelwegen) noodzakelijkerwijs betrokken werden bij het tracéproces. De intrede van dit systeem verplaatste aldus het initiatief van de autosnelwegenbouw dat voorheen enkel nationaal (het Ministerie van Openbare Werken) gecoördineerd en uitgevoerd werd tot het regionale en zelfs supralokale niveau. De vele bijkomende opdrachten naast het eigenlijke E3-tracé waren hier het resultaat van.[31]

Minister Vanaudenhove vond zijn inspiratie voor dit alternatief financieringssysteem in Italië. Daar werden de 'Autostrada del sole' gefinancierd bij middel van een consortium met de lokale, regionale en nationale besturen.[32] Fundamenteel voordeel van dit intercommunaal systeem was de flexibiliteit inzake de financiering én de vrijheid om voldoende technisch personeel aan te wenden. De noodzakelijke kapitalen werden bijeengebracht door de vennoten die deel uit maakten van het consortium. De werken en grondaankopen werden gefinancierd door leningen van de Intercommunale Vereniging hetzij bij het Gemeentekrediet van België, hetzij op de kapitaalmarkt (de Staatsbegroting werd aldus vermeden).[33] Het contract tussen de Staat en

[29] Het vijftienjarenplan werd opgemaakt in 1949 door directeur-generaal van Bruggen en Wegen, Henri Hondermarcq. Het autosnelwegenprogramma plande een samenhangend netwerk van 930 km. Deze Belgische snelwegen integreerden een jaar later met het internationale netwerk van E-wegen, waaronder de E3. Desalniettemin werd de E3 niet opgenomen in het Belgische wegenbeleid. We bemerken hierbij dat Europa nochtans voor de verwezenlijking van de E-wegen, de Belgische financieringsmethodiek heeft aangespoord.
© 2007-2010 Wegen-Routes.be, http://wegen-routes.be/hist/hist2n.html, laatste update: 16 april 2008, geraadpleegd op 14 mei 2011.

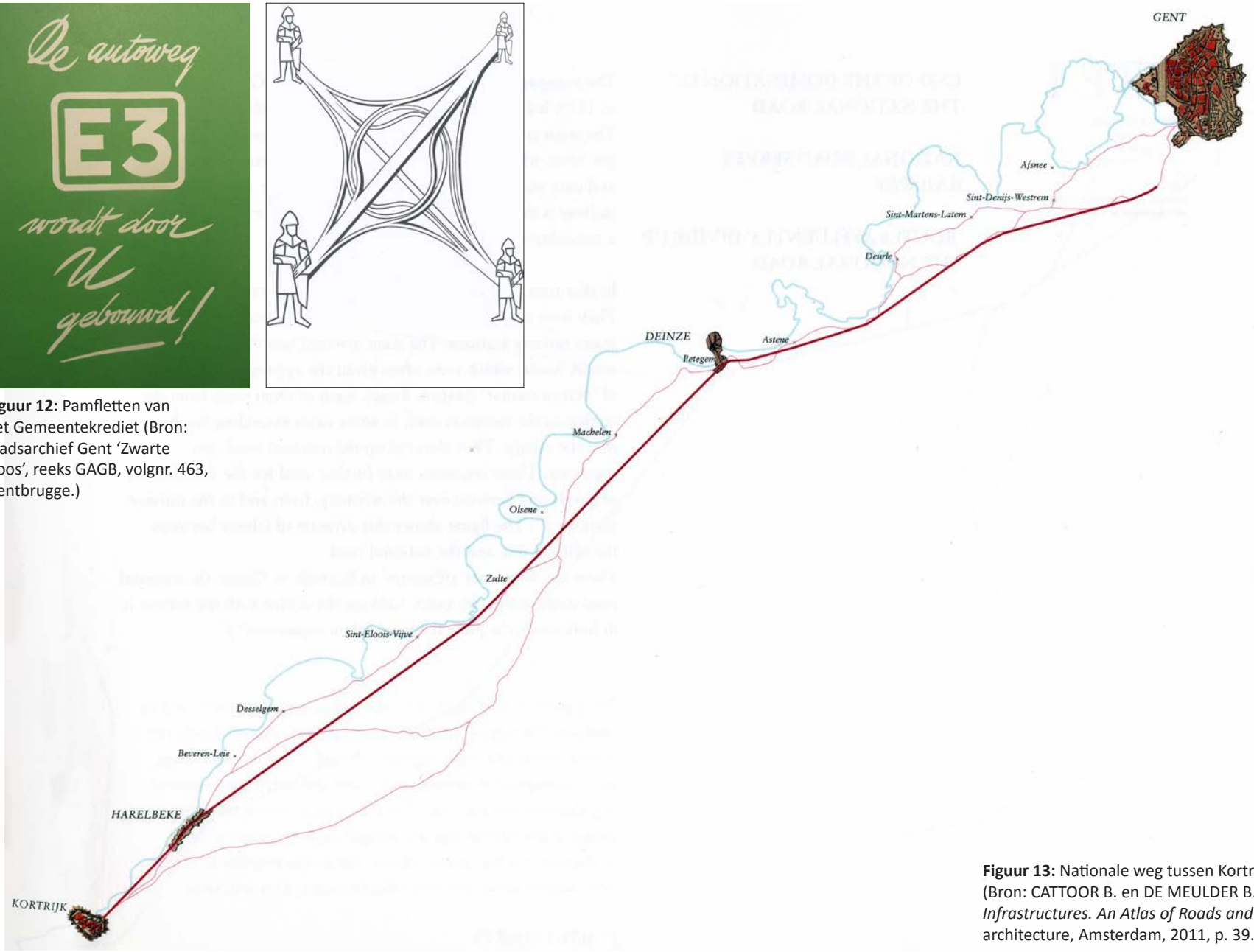
[30] In: COENE J. ea., *Europaweg E3*, Lannoo, Tielt, 1973, p. 25.

[31] Zie **Figuur 11**.

[32] In: RYCKEWAERT M., *Planning & mass motorization in Belgium since 1945. Building an 'urban' highway system*, Transfers, Interdisciplinary Journal of Mobility Studies, 2011.

[33] Het Gemeentekrediet was de traditionele bankier van de gemeenten, provincies en Intercommunale maatschappijen. De hulp bestond uit het ter beschikking stellen van

Figuur 12: Pamfletten van het Gemeentekrediet (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 463, Gentbrugge.)



Figuur 13: Nationale weg tussen Kortrijk en Gent. (Bron: CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways*., Sun architecture, Amsterdam, 2011, p. 39.)

de Intercommunale bepaalde immers dat de Staat de lasten van de leningen aan de Intercommunale zou terugbetalen. De staat had bijgevolg 'schulden' en zou na de voltooiing van de weg de kosten terugbetalen door middel van een jaarlijkse cijns die evenredig was met het verkeer (0,77 fr/km/voertuig). Op deze wijze werd vastgesteld dat de geraamde kosten op het einde van de dertigjarige concessie zouden gedelgd zijn.[34]

Besprekingen tussen het Ministerie van Openbare Werken, het Wegenfonds, het Gemeentekrediet en de betrokken provincies en gemeenten die rechtstreeks belang hadden bij een onmiddellijke verwezenlijking, resulteerden concreet in de oprichting van de 'Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3' (vastgelegd in het K.B. van 21 januari 1963). Op 9 februari 1963 werd vervolgens te Gent de 'Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3' door de toenmalige Minister van Openbare Werken, Bohy, plechtig opgezet.[35]

Het economische doel van de E3 dat dankzij de Intercommunale bereikt kon worden, werd door E. Claeys, voorzitter van de Raad van Beheer van de I.V.A. E3, op treffende wijze geformuleerd: "*Door de opdracht toe te vertrouwen aan een tussengemeentelijke vereniging, hebben de Regering en de Wetgever - zonder het aldus misschien te bedoelen - aangeknoopt bij een traditie die reeds eeuwen geleden van een nationaal verbond kon doen spreken tussen steden en graafschappen. Deze hebben immers meer dan eens door het gemeenschappelijk aanpakken van wegenaanleg en het graven van kanalen bewezen welke waarde moest gehecht worden aan een samenwerking die de bevordering van de economische bloei tot doel had.*"[36] Dat het intercommunaal systeem wezenlijk geen recentelijk uitgedokterd systeem was, werd ons des te meer duidelijk wanneer we de totstandkoming van de nationale weg (Rijksweg 14) tussen Kortrijk en Gent nader in beschouwing namen. Het betrekken van de lokale belangen heeft, net zoals bij de E3, invloed uitgeoefend op de positionering van het tracé. De route van de nationele weg werd bijgevolg niet ontworpen volgens een rechte lijn van Kortrijk tot Gent, maar week af daar waar belangrijke handelssteden zich bevonden (Harelbeke, Deinze).[37] Eveneens werd de weg gefinancierd door middel van tolgelden en concessies. Verschillende tolhuizen werden geplaatst waardoor de route opgedeeld werd in segmenten. Deze secties werden vervolgens elk apart gefinancierd en uitgevoerd. Deze 'opdeling' van de weg in secties ten behoeve van een efficiënte uitvoering werd eveneens toegepast door de I.V.A. E3. Om de studie van de ontwerpen tijdig klaar te krijgen en de werken efficiënt te kunnen uitvoeren verdeelde de Raad van Beheer het tracé in zeven vakken. Elk vak werd vervolgens uitbesteed aan aparte studiebureaus. Volgende wegvakken waren van toepassing: Franse Grens-Waregem, Waregem-Zevergem, Zevergem-Beervelde en de vertakking naar de haven van Gent, Beervelde-Kruibeke, Kruibeke-Burcht - Kleine

---

voldoende financiële middelen aan de betrokken provincies en steden met het oog op de storting van het beginkapitaal en de vrijgeving van aanzienlijke bedragen ter financiering van de werking van de Intercommunale, de eigenlijke werken en de onteigeningen.
Zie **Figuur 12**.
In: CLAEYS E., "De Autoweg E-3 in België" in *E-STRADE, Antwerpen en de E3,* Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 9-18.

[34] In: GREGOIRE J.M., *Autosnelwegen in België. Ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, 1985, p. 33.

[35] Bij het K.B. van 20 juni 1963 werden vervolgens de statuten van de vereniging goedgekeurd, zodat van die datum af alle daden van de Intercommunale wettelijke grond verkregen. Door de ondertekening van de concessieovereenkomst met de Staat op 2 juli 1963 werd de I.V.A. E3 concessiehouder van de Staat voor de aanleg, de uitrusting, de exploitatie en het onderhoud van de ontworpen autosnelweg.
In: CLAEYS E., "De Autoweg E-3 in België" in *E-STRADE, Antwerpen en de E3,* Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 9-18.

[36] In: CLAEYS E., "De Autoweg E-3 in België" in *E-STRADE, Antwerpen en de E3,* Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 9-18.

[37] Zie **Figuur 13**.

Ring om Antwerpen en vertakking naar de haven, Ranst-Wechelderzande en Wechelderzande-Postel.[38]

De I.V.A. E3, waarvan de duur op 30 jaar werd bepaald, was samengesteld uit de provincies Antwerpen, West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen; de steden Kortrijk, Gent, Sint-Niklaas, Antwerpen ,Turnhout en het Wegenfonds 1955-1969. Haar Raad van Beheer telde 18 leden, met name 2 vertegenwoordigers van het Wegenfonds, 7 van de provincies, 7 van de steden, een afgevaardigde van de Minister van Financiën en tenslotte een afgevaardigde van de Minister van Openbare Werken. De taak van de vereniging als concessie-houdster was drieledig. Ze stond in voor de studie, bouw, uitrusting, onderhoud en exploitatie van de autoweg E3. Ten tweede behoorde ook de oprichting en exploitatie van diensten ten behoeve van de weggebruikers tot haar takenpakket.[39] En als laatste verplichting moest de I.V.A. E3 onroerende goederen, die een meerwaarde konden verkrijgen door de bouw van de autoweg, valoriseren. De opdracht van de I.V.A. E3 omvatte niet enkel de aanleg van 167 km E3-autosnelweg, maar ook zo'n 30 km aansluitende autosnelwegen en tientallen kilometers rijks-, provincie- en gemeentewegen die dienden herbouwd te worden ter plaatse en nabij de aansluitingspunten en de overwegen.

Het eerste bestaansjaar van de vereniging, met name 1963, was hoofdzakelijk een voorbereidingsjaar waarbij de concrete diensten en studies van de trajecten werden aangevat.[40] De studies van de trajecten hadden de volste aandacht, derhalve werden strikte termijnen vastgelegd om tijdig met de aanleg te kunnen starten.[41] Hierbij kwam telkens een bepaalde speling van enkele maanden voor onderzoek en goedkeuring door de Intercommunale én de Minister van Openbare Werken. Het opduiken van het Ministerie reflecteerde zodoende het semi-zelfstandige statuut van het intergemeentelijk systeem. Ter illustratie verwijzen we naar de 'tunnel of viaduct' kwestie te Gentbrugge dat op het einde van de rit uitsluitsel zou vinden door een ministeriële beslissing. Dat het Ministerie van Openbare Werken prominent aanwezig leek te zijn tijdens het tracéproces, werd bewezen in het tweede dienstjaar van de I.V.A. E3. Zo werd de oorspronkelijke opdracht op bepaalde punten uitgebreid op initiatief van het Ministerie.[42] Daarenboven kregen de voor het betrokken vak aangeduide ingenieursbureaus eveneens de opdracht om de studie van de ringwegen om Kortrijk, Sint-Niklaas en (gedeeltelijk) Turnhout uit te werken. Logischerwijs kreeg de eigenlijke autosnelweg voorrang op

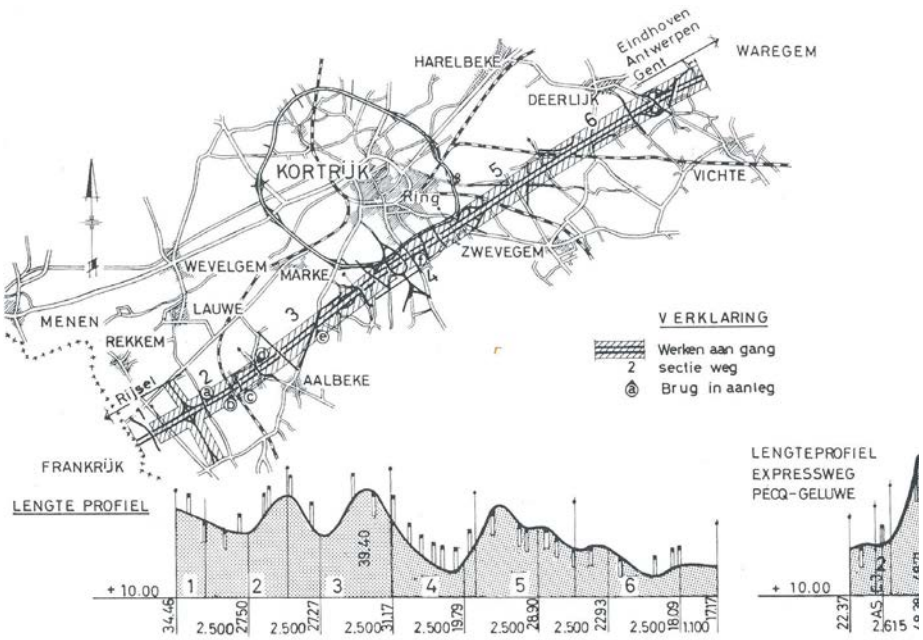
[38] Zie **Figuur 14-18**.

[39] Er kunnen 4 types nevenbedrijven langs de autoweg E3 ingedeeld worden: gewone rustplaatsen met kiosk, pleisterplaatsen met benzinestation en snackbar, pleisterplaatsen met benzinestation en restaurant en pleisterplaatsen met benzinestation, restaurant en motel.
In: COENE J. ea., *Europaweg E3*, Lannoo, Tielt, 1973, p. 60.

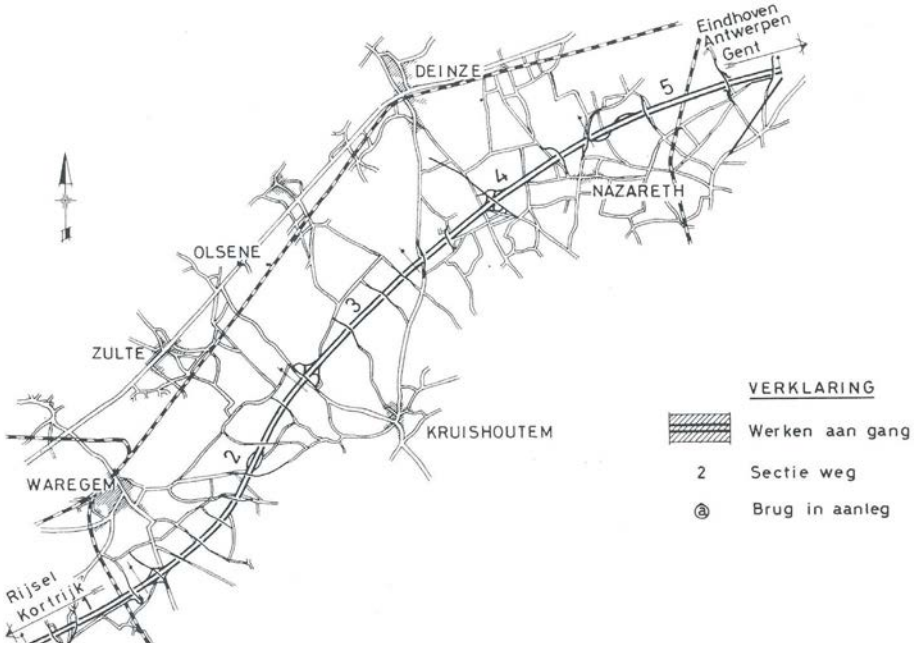
[40] Bijzonderste punten waren: uitbouw van de technische en administratieve diensten en van het personeelsstatuut; studie van het principe der onteigeningen; omschrijving van de taak van de studiebureaus en grondig onderzoek van de dienstaanbiedingen van in totaal een 30-tal studiebureaus; verdeling in stroken, aanduiding van de studiebureaus en afsluiten van de overeenkomsten voor de onderscheidene gedeelten: Zevergem tot en met Beervelde, Beervelde-Kruibeke, Kruibeke plus Kleine Ring te Antwerpen (tot Ranst), Ranst-Wechelderzande, Wechelderzande-Postel, Zevergem-Deerlijk, Deerlijk-Franse grens.
In: CLAEYS E., "De Autoweg E-3 in België" in *E-STRADE, Antwerpen en de E3,* Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 9-18.

[41] Deze termijnen stonden eveneens in de concessie-overeenkomst met de Staat. De termijnen voor het indienen van voorontwerpen en de definitieve ontwerpen bedroegen, 12 maanden resp. 3 maanden voor het vak Antwerpen-Gent, de Ring om Antwerpen inbegrepen, en 18 maanden resp. 3 maanden voor de vakken Antwerpen-Nederlandse grens en Gent-Franse grens.
In: CLAEYS E., "De Autoweg E-3 in België" in *E-STRADE, Antwerpen en de E3,* Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 9-18.

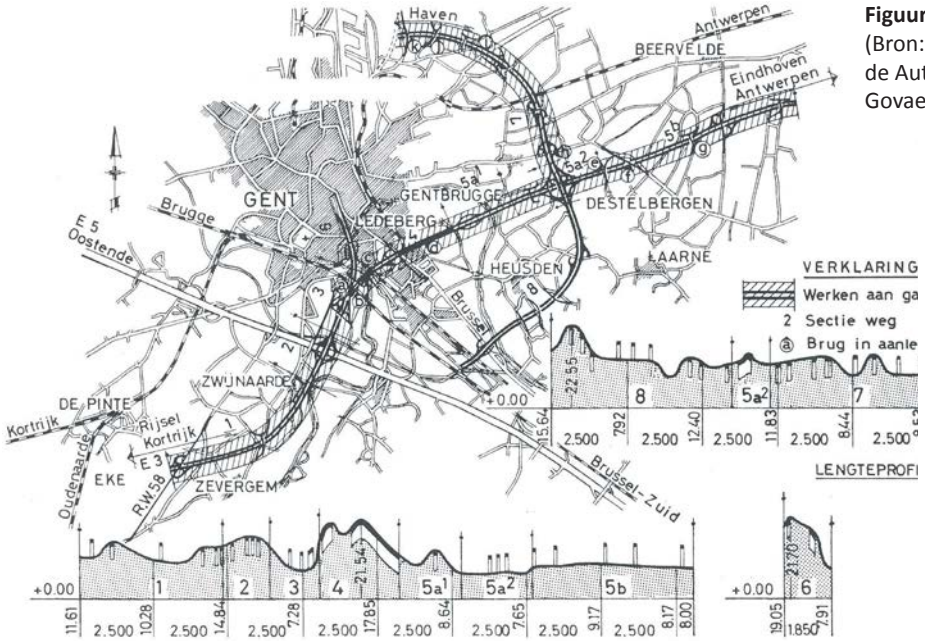
[42] De verbinding van de Kleine Ring te Antwerpen met de Boomse Steenweg, de verkeerswisselaar te Merksem met Rijksweg nr. 1, een gedeelte van de autoweg naar Bergen-op-Zoom, het vak Heusden-Merelbeke, de verbinding tussen de E3-autostrade en het noordelijk Antwerpse havengebied, evenals de nieuwe Rijksweg 58 te Zevergem en Eke vormen hiervan enkele voorbeelden.
In: CLAEYS E., "De Autoweg E-3 in België" in *E-STRADE, Antwerpen en de E3*, Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 9-18.



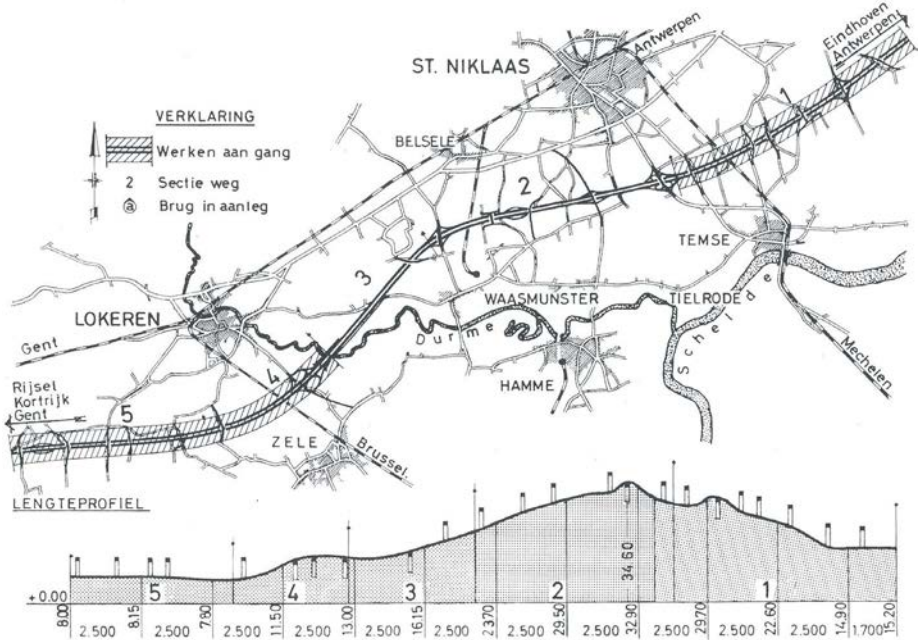
Figuur 14: Vak Franse grens - Waregem. (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1967*, Govaerts, Deurne, 1968.)



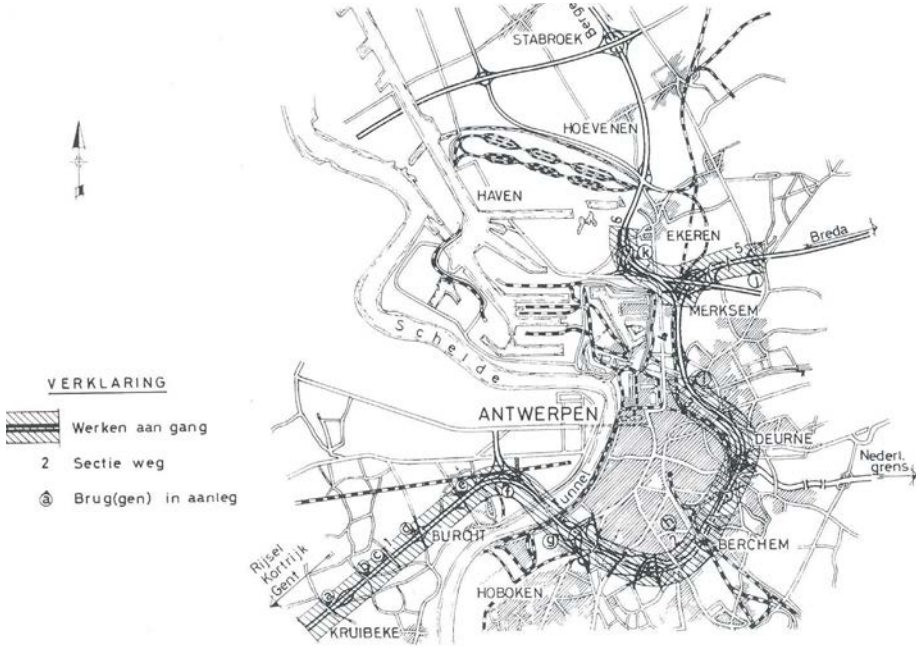
Figuur 15: Vak Waregem - Zevergem. (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, E3 *Jaarverslag 1967*, Govaerts, Deurne, 1968.)



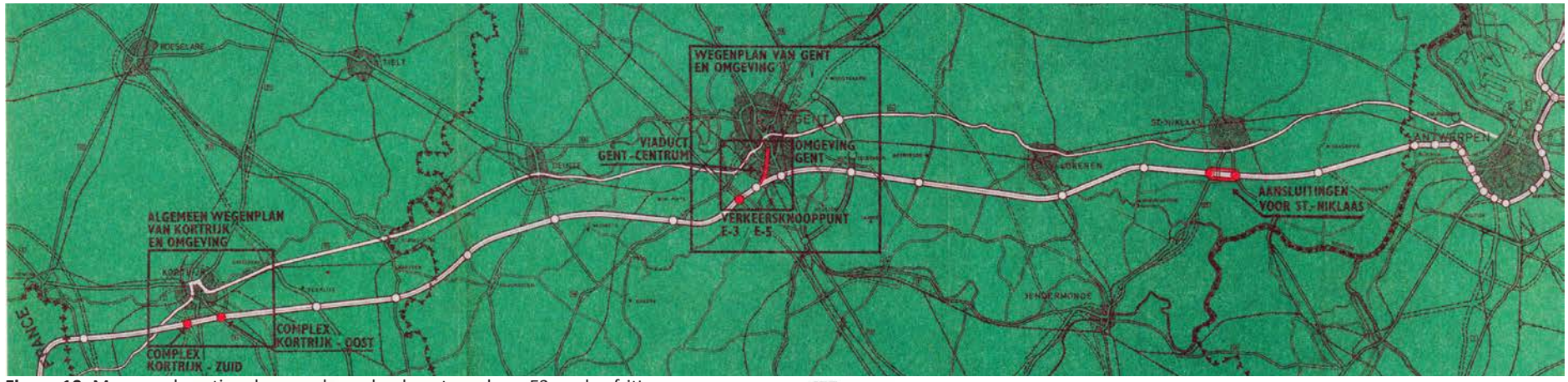
Figuur 16: Vak Zevergem - Beervelde. (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, E3 *Jaarverslag 1967*, Govaerts, Deurne, 1968.)



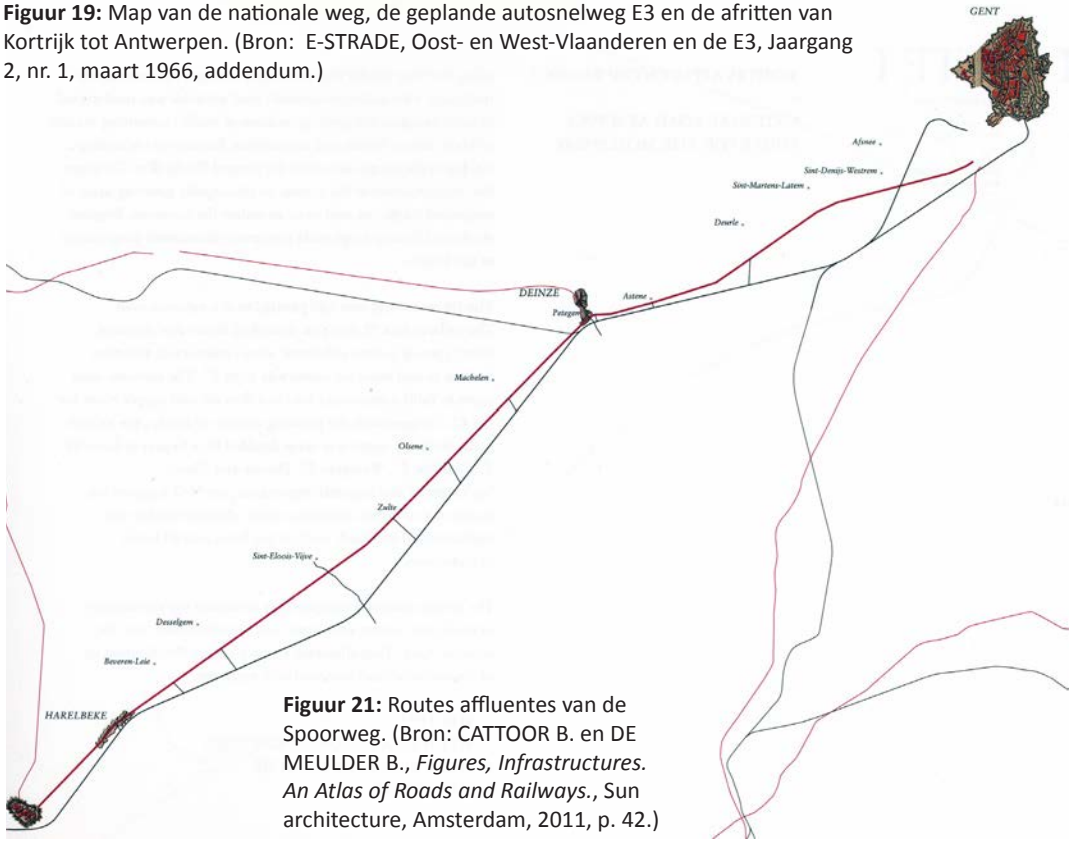
Figuur 17: Vak Beervelde - Kruibeke. (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, E3 *Jaarverslag 1967*, Govaerts, Deurne, 1968.)



Figuur 18: Vak Kruibeke - Antwerpen. (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, E3 *Jaarverslag 1967*, Govaerts, Deurne, 1968.)



Figuur 19: Map van de nationale weg, de geplande autosnelweg E3 en de afritten van Kortrijk tot Antwerpen. (Bron: E-STRADE, Oost- en West-Vlaanderen en de E3, Jaargang 2, nr. 1, maart 1966, addendum.)



Figuur 21: Routes affluentes van de Spoorweg. (Bron: CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways.*, Sun architecture, Amsterdam, 2011, p. 42.)

Figuur 20: Problemen op de Rijksweg nr. 14. (bron: Vrt steekkaarten, nieuwsduiding, 29 december 1962.)

deze bijkomende opdrachten. In 1965 werden opnieuw enkele uitbreidingen voorzien waaronder de aanvang van de Gentse Ringvaart.

Op 28 oktober 1971 werd de concessie van de Intercommunale uitgebreid (de duur werd bij de oprichting immers bepaald op 30 jaar). Naast de taak van exploitatie en het onderhoud van de autosnelweg E3, zou de Intercommunale eveneens de aanleg of vernieuwing van vele rijkswegen voor zich nemen. Dit bewijst nog maar eens dat de aanleg van een autosnelweg vele bijkomende adaptaties teweegbrengt. Meer hieromtrent zal duidelijk worden in de hiernavolgende uiteenzettingen.

BYPASS

"Om talrijke redenen evenwel is het de E3-autostrade als ontdubbeling van de Rijksweg nr. 14 die ons het meest belang inboezemt. Met die ontdubbeling is men 10 jaar en zelfs meer te laat begonnen. De bewijzen hiervoor liggen zomaar te rapen. Verder zijn er de 'bottlenecks' die het verkeer totaal wurgen. De meest bekende zijn gelegen te Antwerpen, en in de agglomeraties van Gent, Deinze en Kortrijk." [43]

Bovenstaande woorden van E. Claeys, burgemeester van Gent en voorzitter van de Raad van Beheer van de I.V.A. E3, reflecteerden nadrukkelijk het hoofdbelang van de E3 binnen de Belgische landsgrenzen. Nationaal kon Rijksweg 14 (de toenmalige nationale weg, vandaag de dag de N43 tussen Kortrijk en Gent en de N70 tussen Gent en Antwerpen) het opkomende goederen- en personenverkeer niet meer aan. Dorpskernen werden hierdoor belast met grootse verkeersstromen waardoor deze weg ook beter bekend werd als de 'dodenweg 14'.[44]

De E3-autosnelweg werd door de diensten van het Ministerie van Openbare Werken bijgevolg parallel ontworpen ten opzichte van deze nationale weg.[45] Met de komst van de E3 kreeg de voormalige Rijksweg voortaan een secundaire rol van opvang- en aanvoerroute voor de nieuwe autosnelweg. Het regionale en lokale belang van deze nationale weg werd zodoende herleid tot de status van een suburbane winkelstraat, gekenmerkt door de inplanting van diverse baanwinkels en allerhande soorten kleinhandelszaken. Nieuwe 'routes affluentes' van en naar de afritcomplexen van de autosnelwegen hadden tot doel een optimale diffusie van het verkeer over het territorium mogelijk te maken.[46] Het grote aantal toeritten van de E3 is dan ook een bijna vanzelfsprekend gevolg van het intergemeentelijk verbond om de snelweg te verwezenlijken. Het Ministerie van Openbare Werken heeft weliswaar het tracé in grote lijnen uitgetekend, maar dit betekende niet dat alle knooppunten hierbij concreet werden ontworpen of gelokaliseerd. Vaak werden nog bijkomende wijzigingen teweeggebracht nadat het E3-tracé bij Koninklijk Besluit officieel was vastgelegd. We kunnen hier verwijzen naar de afrit Corneel Heymanslaan in Gent die pas tevoorschijn kwam op de technische plannen van het studiebureau S.W.K. onder leiding van de I.V.A. E3 in 1965.

De impact van de 'routes affluentes' kwam ruimtelijk tot uiting in een verdere opdeling in segmenten van de Rijksweg 14. Vele van de intersecties van de Rijksweg - ten gevolge van ofwel de spoorweg als de

[43] In: CLAEYS E., "De Autoweg E-3 in België" in *E-STRADE, Antwerpen en de E3,* Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 9-18. en Zie **Figuur 19**.
[44] In: Vrt steekkaarten, nieuwsduiding, 29 december 1962. Zie **Figuur 20**.

[45] Zie '930km autosnelwegenprogramma van Hondermarcq, 1949' in "I. HET AUTOSNELWEGLANDSCHAP - b. AUTOSNELWEGEN IN BELGIË"
[46] Hetzelfde scenario deed zich voor met de spoorweg 75 (Kortrijk-Gent) en spoorweg 59 (Gent-Antwerpen). Op regelmatige intervallen werden dwarse bedieningswegen voorzien om het transport van en naar de vele stations te kunnen opvangen. Elk van deze wegen ('Stationsstraten') verbonden het station met de nationale weg (Rijksweg 14).
Zie **Figuur 21**.
In: CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways.*, Sun architecture, Amsterdam, 2011, p. 42.

Figuur 22: N43 (Rijkweg 14) in Harelbeke, 1930 en 2010. (Bron: CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways.*, Sun architecture, Amsterdam, 2011, p. 40.)

Figuur 23: Nieuwe routes affluentes ten gevolge van de E3. (Bron: CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways.*, Sun architecture, Amsterdam, 2011, p. 45.)

E3 - werden opnieuw vormgegeven in recentelijke jaren.[47] Viaducten, tunnels, uitbreidingen van ronde punten, enz... hadden de intentie om de weg veiliger en vlotter te maken. Niemand wou tenslotte nog herinnerd worden aan de bijklank 'dodenweg'. Deze aanpassingen hebben aldaar de Rijksweg een continue onderbroken karakter gegeven, overeenkomstig met het groeiritme van de dorpscentra langsheen deze voormalig dominerende route.

We kunnen stellen dat met de komst van de E3, de nationale weg van zijn absolute protagonistische rol om het verkeer te absorberen ontdaan werd. Gaandeweg kreeg de Rijksweg verscheidene secundaire taken, waaronder de bediening van een nieuwe dominante infrastructuurlijn, namelijk de E3. Het aantal chronologisch tot stand gekomen dwarse verbindingswegen - met zowel de spoorweg als met de E3 - getuigen zodoende van de complementerende functie die verbonden blijft aan deze weg. Ondanks de dominantieswitch van Rijksweg 14 naar E3, heeft deze nationale weg dus nog steeds recht tot bestaan.

De aanleg van de E3-autosnelweg tussen de steden Kortrijk en Antwerpen heeft kunnen aangrijpen dankzij de oprichting van de I.V.A. E3. De totstandkoming van diezelfde autosnelweg is weliswaar vroeger aangevat. De ingenieurs van de Dienst der Autosnelwegen - ressorterend onder het Ministerie van Openbare Werken - hebben reeds in 1949 het E3-tracé op Belgisch grondgebied relatief concreet uitgetekend. De resulterende voorontwerpplannen hebben op hun beurt quasi ogenblikkelijk de lokale besturen (waarlangs het tracé liep) wakker geschud. Hoe deze wisselwerking tussen de lokale (gemeentelijke) besturen en het Ministerie van Openbare Werken (Dienst der Autosnelwegen) omtrent het tracéverloop in z'n werk ging zal verduidelijkt worden in het deel "TRACÉ GENTSE AGGLOMERATIE".

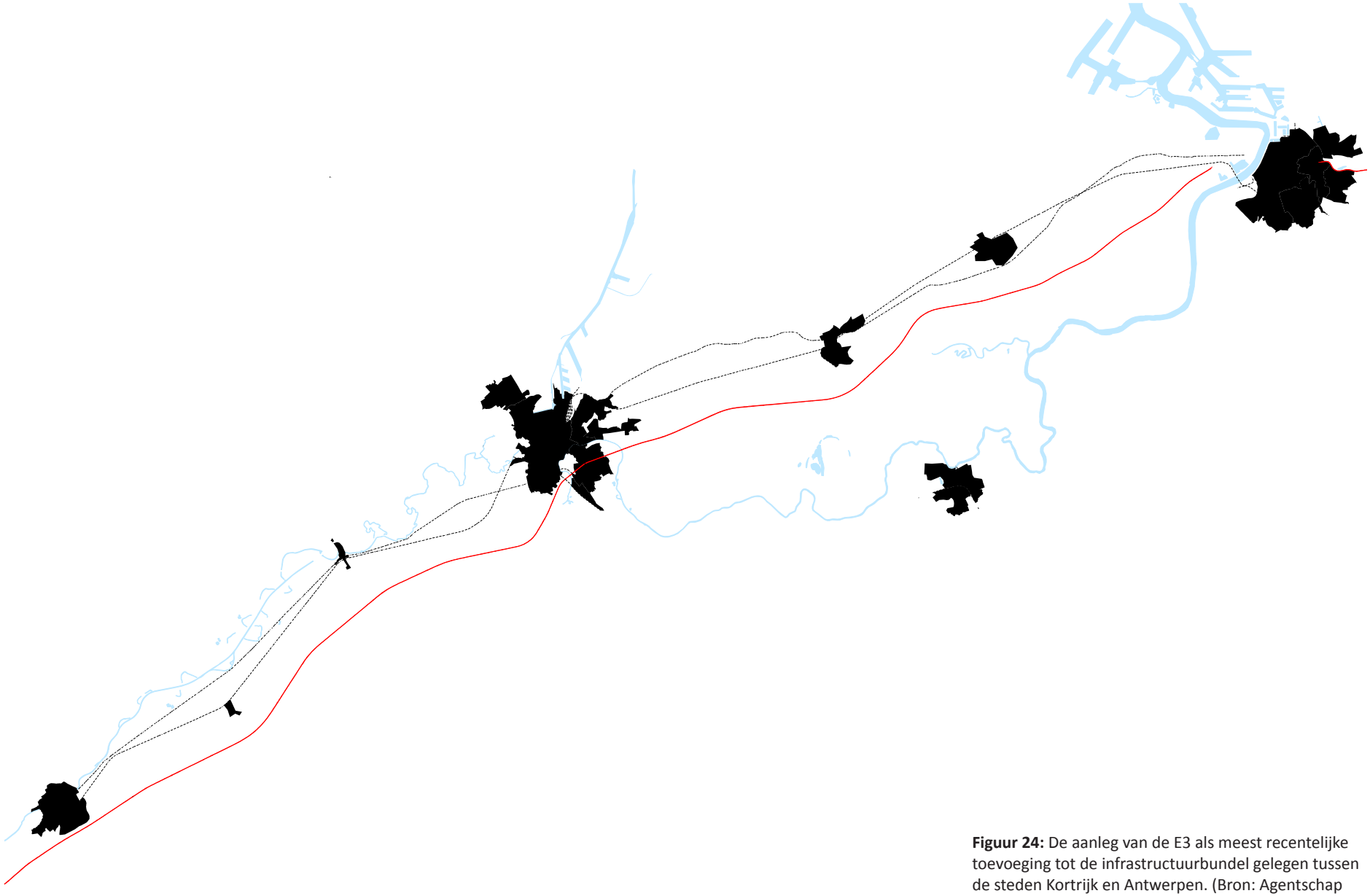
Indien we echter het opgespannen gebied tussen Kortrijk en Antwerpen beschouwen merken we dat de E3-positionering getuigt van een 'planningsgedachte' die reeds voor de komst van de autosnelweg systematisch werd toegepast. De ligging van de spoorlijn 59 en 75 en de Rijksweg 14 tussen voornoemde steden tonen duidelijk blijk van een streven naar lineaire ontwikkelingsmogelijkheden.[48] De totstandkoming en logica van de Rijksweg 14 betreft eveneens een gelijkaardig economisch motief als dat van de E3. En net zoals de dorpen aan de Leie gelinkt werden door de Grote Heerweg en ontdubbeld door de nationale weg, heeft de E3 op zijn beurt de 'bypass' functie van de Rijksweg op zich genomen.[49]

De Belgische ingenieurs en politici hebben dus klaarblijkelijk een denkstramien - namelijk het ontdubbelen van lijninfrastructuren - verdergezet met de aanleg van de E3-autosnelweg. Het bewijst dat de ingenieurs van het Ministerie van Openbare Werken eveneens een duidelijk ruimtelijk project in het achterhoofd hadden. De E3 vormde aldus een 'laatste' toevoeging tot de reeds aanwezige lijninfrastructuren tussen Kortrijk, Gent en Antwerpen (de Leie en de Schelde; de spoorlijn 59, 75; de Rijksweg 14). De beperkte rol die de stedenbouw speelde betekende dus zeker niet dat er geen sprake was van een denken omtrent

[47] Een graduele verwijdering van de bomen langs de wegkanten en de verschillende adaptaties van het wegprofiel hebben eveneens geleid tot het verbreken van de 'visuele eenheid' van de nationale weg. Zie **Figuur 22**.
In: CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways.*, Sun architecture, Amsterdam, 2011, p. 46.

[48] De Rijksweg 14 werd net zoals de E3 vanuit een samenwerkingsverbond tussen de destijdse belangrijke handelssteden verwezenlijkt. De invloed hiervan heeft dan ook de ligging van het tracé bepaald. In 1839 werd vervolgens de spoorweg parallel aan de Rijksweg gepositioneerd.

[49] Zie **Figuur 23**.



Figuur 24: De aanleg van de E3 als meest recentelijke toevoeging tot de infrastructuurbundel gelegen tussen de steden Kortrijk en Antwerpen. (Bron: Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen® en eigen bewerkingen.)

naoorlogse verstedelijking.[50] Het waren inderdaad de Ministeries van Openbare Werken en Economische zaken die destijds deze structuren gestalte hebben gegeven. Deze departementen steunden hierbij impliciet op ruimtelijke modellen van het modernistische planningsdiscours én een historisch stramien, namelijk de lineaire bundeling.[51] De E3 heeft aldaar de formatie van een lineaire agglomeratie tussen de steden Kortrijk, Gent en Antwerpen bespoedigd. Het verstedelijkingsprincipe ten gevolge van deze bundel parallelle infrastructuren krijgt in de literatuur treffend de term 'Band city' toebedeeld.[52]

De positie van de E3-autosnelweg ten opzichte van de aanwezige lijninfrastructuren heeft enkele opmerkelijke ruimtelijke figuren (binnen de 'Band city') met een versneld tempo laten ontwikkelen. Een eerste fenomeen dat kan geregistreerd worden gaat over de steenwegen. Loodrecht op deze infrastructuurbundel heeft bijvoorbeeld de dwarse steenweg in Desselgem zich synchroon met de komst van telkenmale nieuwe lijninfrastructuren ontwikkeld.[53] Met het sluiten van het voormalige station, leek het er sterk op dat deze bedieningsweg ('route affluente') grotendeels zijn functie zou verliezen. Maar door de aanleg van de E3 werd echter de opportuniteit geboden om zich aan te sluiten met een nieuwe en snellere lijninfrastructuur tussen Kortrijk en Antwerpen. De steenweg heeft vervolgens dan ook met zoveel mogelijk bovenlokale infrastructuren verbinding gemaakt. Adaptaties gingen dus verder dan het louter verlengen van de steenweg. Teneinde de link met de E3 te kunnen bewerkstelligen diende de steenweg eerst de E3 te overbruggen waarna de verbinding kon gemaakt worden met de nationale weg N36 die op zijn beurt aansluiting maakte met de autosnelweg. De geoptimaliseerde connectiviteit zorgde op zijn beurt voor de inplanting van diverse nieuwe gebouwen. En doordat deze dwarse verbindingsweg immers niet tot een specifieke categorie qua wegtypering behoorde, werden er zelfs geen restricties opgelegd en kon de steenweg zonder problemen verder urbaniseren. Zo hadden de rechttrekking of het buigen van de weg tot gevolg dat de route op bepaalde punten werd verdubbeld. Deze stukken wegoverschot werden afgesneden van het doorgaand verkeer en herleid tot appendices waarlangs meestal al bebouwing aanwezig was waardoor ze de status van een woonstraat verwierven. De bouwactiviteiten langs de rechtgetrokken delen resulteerden zodoende in uitbreidingen van de lintbebouwing. We stellen dus vast dat de reden voor het verlengen en upgraden van deze dwarse steenweg grotendeels voortkwam uit het steeds opkomen van nieuwe lagen infrastructuur. De drang om steeds opnieuw de link te maken met een modernere infrastructuur bleek dan ook onweerstaanbaar. Ad hoc extensies, rechttrekkingen en ontdubbelingen waren de instrumenten om dit te bereiken. Deze kenschetsende dwarse figuur is dan ook waarneembaar over diverse intervallen langsheen de bundel lijninfrastructuren waarvan de E3-autosnelweg een laatste additie van uitmaakt.

De E3-autosnelweg heeft naast de bovenvermelde transversale ontwikkelingen eveneens geleid tot mutaties van 'gemengde' structuren.[54] De aanleg van de autosnelweg verbreedde de parallelle infrastructuurbundel tussen Kortrijk en Antwerpen waardoor Deerlijk een meer centrale plaats binnen de uiterste infrastructuurlijnen kreeg en de

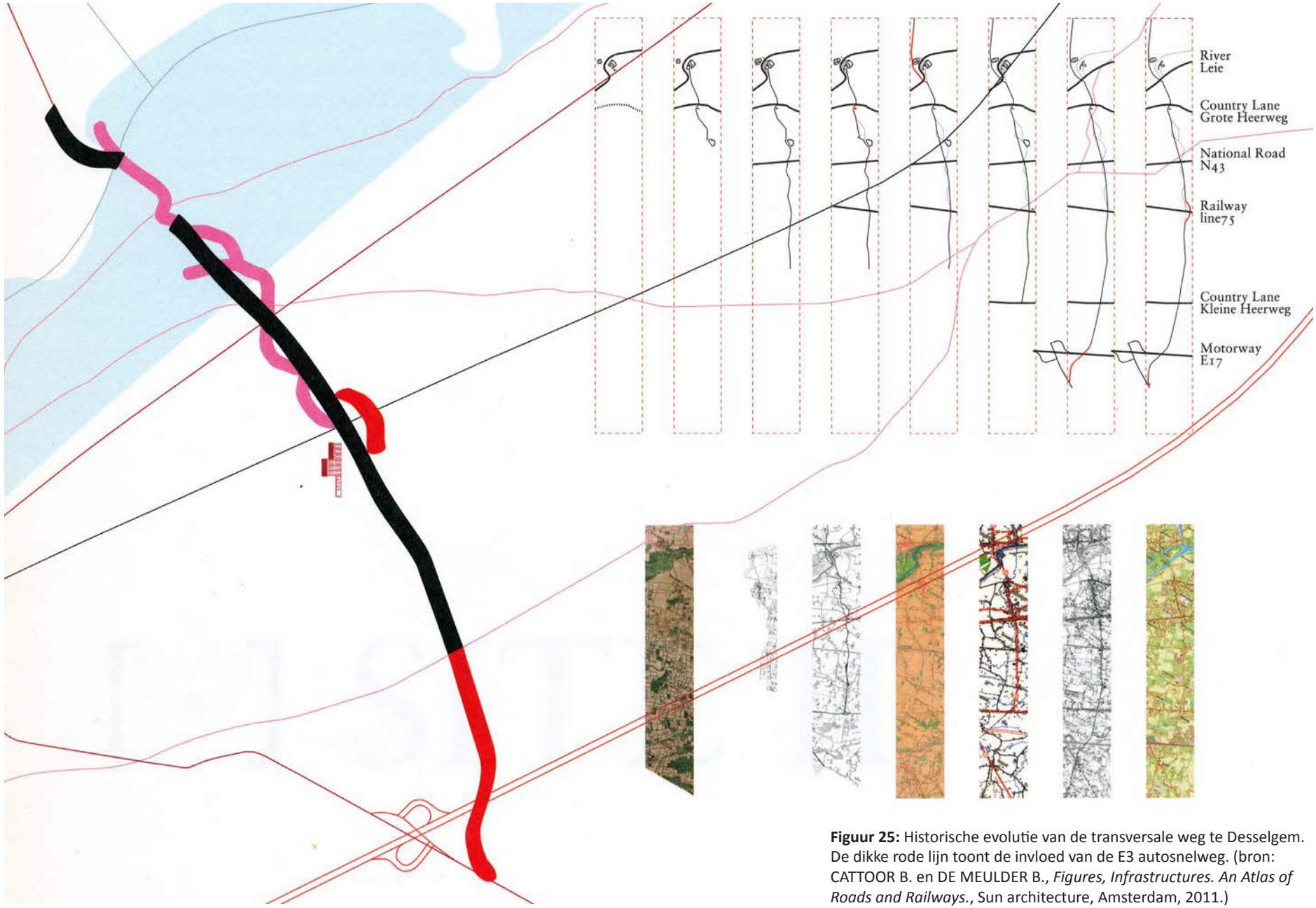
[50] De wet op de Stedebouw van 1962 betekende dus niet dat er niet nagedacht werd over de ruimte. Documenten zoals de richtplannen, de diverse voorstudies en voorontwerpen die later versmolten werden tot de vaak verguisde gewestplannen bewijzen het tegendeel. In: RYCKEWAERT M., "Over de zin van stedenbouwgeschiedenis voor de ruimtelijke ordening vandaag." in *Ruimte en planning: tijdschrift voor ruimtelijke planning, stedenbouw en huisvesting*, vol. 28, nr. 2, p. 54.

[51] In: RYCKEWAERT M., "Over de zin van stedenbouwgeschiedenis voor de ruimtelijke ordening vandaag." in *Ruimte en planning: tijdschrift voor ruimtelijke planning, stedenbouw en huisvesting*, vol. 28, nr. 2, p. 56. Zie **Figuur 24**.

[52] In: DEHAENE M. ea., *Atlas Zuidelijk West-Vlaanderen. –fascikel I*, Anno '02, Kortrijk, 2002, p. 34.

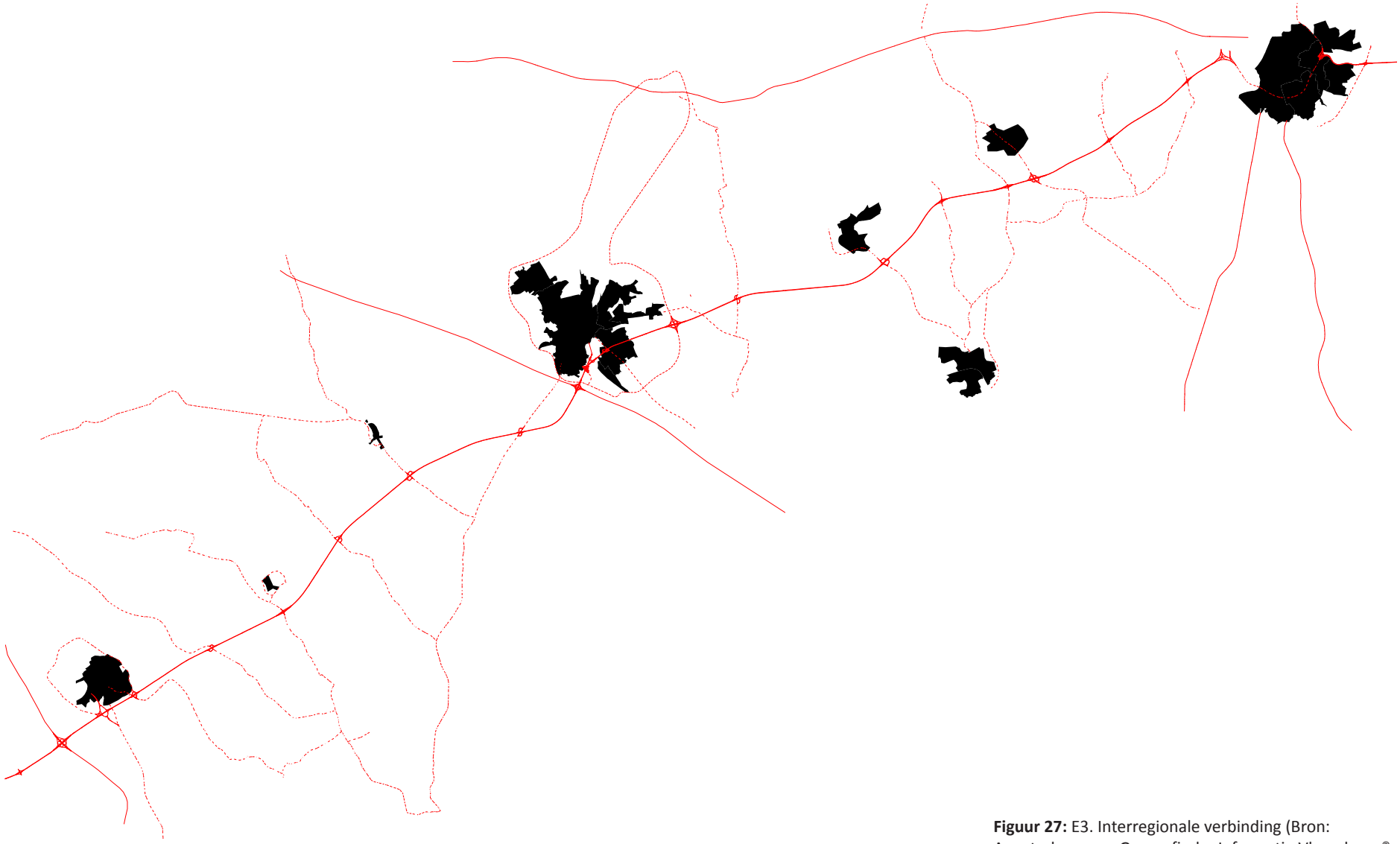
[53] Zie **Figuur 25**.

[54] Zie **Figuur 26**.



Figuur 25: Historische evolutie van de transversale weg te Desselgem. De dikke rode lijn toont de invloed van de E3 autosnelweg. (bron: CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways.*, Sun architecture, Amsterdam, 2011.)

Figuur 26: Gemengde figuur Deerlijk. De dikke rode lijn toont de invloed van de E3 autosnelweg. (bron: CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways.*, Sun architecture, Amsterdam, 2011.)



Figuur 27: E3. Interregionale verbinding (Bron: Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen® en eigen bewerkingen.)

E3 een zuidelijke grens aftekende. De hiërarchie van de nationale weg die doorheen Deerlijk loopt, veranderde net door de komst van de E3. De nationale weg (N36) won zodoende aan belang doordat het via het afrittencomplex verbinding maakte met de autosnelweg. Hierdoor steeg het verkeer zienderogen op diezelfde nationale weg. Een oplossing lag in het construeren van een 'halve ring' waaraan een 'bypass' functie toebedeeld werd om de N36 deels te ontlasten. Dit systeem leidde eveneens tot een heroriëntatie van het dorpscentrum in de richting van de halve ringfiguur.

De hierboven besproken 'figuren' geven duidelijk aan op welke manier de E3-autosnelweg - met zijn logica van snelheid en functionaliteit - bepaalde ruimtelijke processen en patronen in de hand gewerkt heeft. Waarschijnlijk zijn er dan ook nog vele andere figuren waar te nemen die zich onder invloed van de E3 verder hebben ontplooid. Hierbij denken we bijvoorbeeld aan de kenmerkende ringstructuren die uiteraard zeer representatief zijn doordat een Intercommunale Vereniging ingezet werd voor de uitvoering van de snelweg.

De E3 werd dus niet zoals de Rijksweg 14 als een 'directe' link tussen de steden ontworpen. Omwille van een interregionale logica, kwam de autosnelweg meestal op een bepaalde bufferafstand van de steden te liggen. Het vermijden van bebouwde ruimte was eveneens expliciet een richtlijn van de Verklaring van Genève. Beschouwen we het traject Kortrijk-Antwerpen, dan zien we echter dat deze bufferregel met een korrel zout moet genomen worden. Steden als Gent en Antwerpen vormen hiervan het bewijs. In de Gentse agglomeratie snijdt de E3 namelijk de gemeenten Ledeberg en Gentbrugge alvorens hij penetreert tot in het Gentse stadscentrum. In Antwerpen kwam de E3 als ringweg te liggen op de plaats van de voormalige stedelijke fortengordel en vormt aldus de scheiding tussen de kernstad en de verschillende randsteden. Het begrip 'bufferafstand' moet dientengevolge genuanceerd en voorzichtig gehanteerd worden. Des te meer doordat de E3 door zijn interne logica als het ware een urbanisatiemotor werd voor de 'Band city'. De losse adaptatie van de interregionale logica kwam eveneens tot uiting doordat een Intercommunale Vereniging werd aangesteld voor het verwezenlijken van de E3. De vele promotiebrochures die de I.V.A. E3 verspreid heeft, benadrukten keer op keer de 'lokale' belangen van de autosnelwegsecties die uitgevoerd of in aanleg waren. De steden Kortrijk, Waregem, Deinze, Gent, Lokeren en Sint-Niklaas kregen zo elk hun eigen afrit waardoor de verdere verstedelijking van deze stedelijke centra in stadia kon gebeuren. Ringwegen (of delen ervan) verbonden de steden met de eigenlijke autosnelweg. Naast de op- en afritten die de steden kregen, werden eveneens afritten voorzien aan praktisch elke nationale weg die gekruist diende te worden door diezelfde autosnelweg. Een nieuwe ruimtelijke figuur werd op die manier waarneembaar waarbij de E3 de centrale as van een dubbele kamstructuur vervulde.[55]

[55] Zie **Figuur 27**.

Figuur 28: Riftlijnen in het landschap. snedes (bron: Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen®en eigen bewerkingen.)

EROSIE

De bijklank die een term als 'erosie' oproept is meestal negatief van aard. Het was inderdaad zo dat de aanleg van de E3-autosnelweg - net zoals alle andere autosnelwegen - een enorme scheur in het landschap heeft veroorzaakt omwille van zijn dimensies en schaal. Echter moeten we in het achterhoofd houden, dat net daardoor nieuwe ontwikkelingspotenties gegenereerd werden die reeds inherent aanwezig waren tijdens en na het ontwerpproces van de E3-autosnelweg.

De gevolgen voor het omringend weefsel zijn dan ook tweeledig. Enerzijds heeft de E3 een 'bijkomende' snede in het landschap gemaakt.[56] De zone naast de weg wordt in de literatuur dan ook vaak vernoemd als een 'marginale plaats' of 'achterkant van het landschap'.[57] Anderzijds werd de E3 als een economische hub - gestuurd vanuit de Economische kringen en het Ministerie van Openbare Werken - bedacht, waardoor de autosnelweg en zijn gegenereerde toegankelijke locaties werden verheven tot de 'nieuwe centrale plaats'. In die zin kunnen we dus spreken van een behoorlijk positief discours waar eveneens meermaals op werd gewezen in de vele economisch gerelateerde artikels uit de E3-publicaties.

De economische drijfveer van de E3 heeft eveneens aanleiding gegeven tot bepaalde aspecten gaande over het tracé en zijn inpassing in het landschap. Zo moest de snelweg voldoen aan strenge internationale normen inzake de draagkracht en hellingshoek om het zwaar goederenvervoer vlot te kunnen laten verlopen. Hieruit volgde dan ook de reden waardoor het longitudinale profiel van de weg bijna uitsluitend horizontaal diende ontworpen te worden door de ingenieurs. Het ten dele negeren van de topografische conditie heeft zodoende geresulteerd in een continue ophoging of verlaging van de weg. Ter illustratie verwijzen we naar de aanleg van de E3 in de streek van Kortrijk.[58] In dit heuvelachtig gebied was het onmogelijk om de hellingsnormen te eerbiedigen zonder dalen aan te vullen en heuvelkoppen te doorsnijden.[59] De grondspecie die moest weggegraven worden kon op zijn beurt niet aangewend worden om de dalen op te vullen wegens een te slechte grondkwaliteit. Bijgevolg moest de Intercommunale op zoek gaan naar geschikt zones waar men de grondspecie kon ontginnen. Het opportuniteitsprincipe kwam hier de kop op steken en er werd geopteerd om een voldoende groot gebied te selecteren, namelijk de Gavers. Ontginningsputten - ten gevolge van de noodzakelijke ophogingswerken - zijn dan ook in zeer groot aantallen aanwezig langsheen het E3-tracé. Sommige hiervan transformeerden later tot recreatiepoelen en lieten bijgevolg een herinrichting van het ge-erodeerde deelgebied toe. [60]

Naast de technische en economische noodzaak dat aan het longitudinaal wegprofiel verbonden was, betekende het zeker niet dat er niet gestreefd werd naar een integratie in het landschap. De woorden van ir. J. Casier, hoofdingenieur-directeur van de I.V.A. E3, weerspiegelden duidelijk deze ambitie: '*De moderne autoweg vertoont een soepele opeenvolging van tegen elkaar afgewogen bochten, verbonden door overgangsbogen*

[56] Zie **Figuur 28**-**29**.

[57] Wim Cuyvers interesseert zich voor de zogenoemde 'Achterkant van de Snelweg' om op die manier te kunnen ontsnappen van de clichés. Zo heeft hij zich bezig gehouden met het minutieus in kaart brengen van alle parkings langs de snelwegen. Onze opzet ligt hoofdzakelijk in de (ruimtelijke) processen die door de totstandkoming en aanleg van de E3-autosnelweg in gang gezet zijn.
In: DE MOOR T., *Infrastructuur en landschap. Case studie: E17*, UGent, 2000.

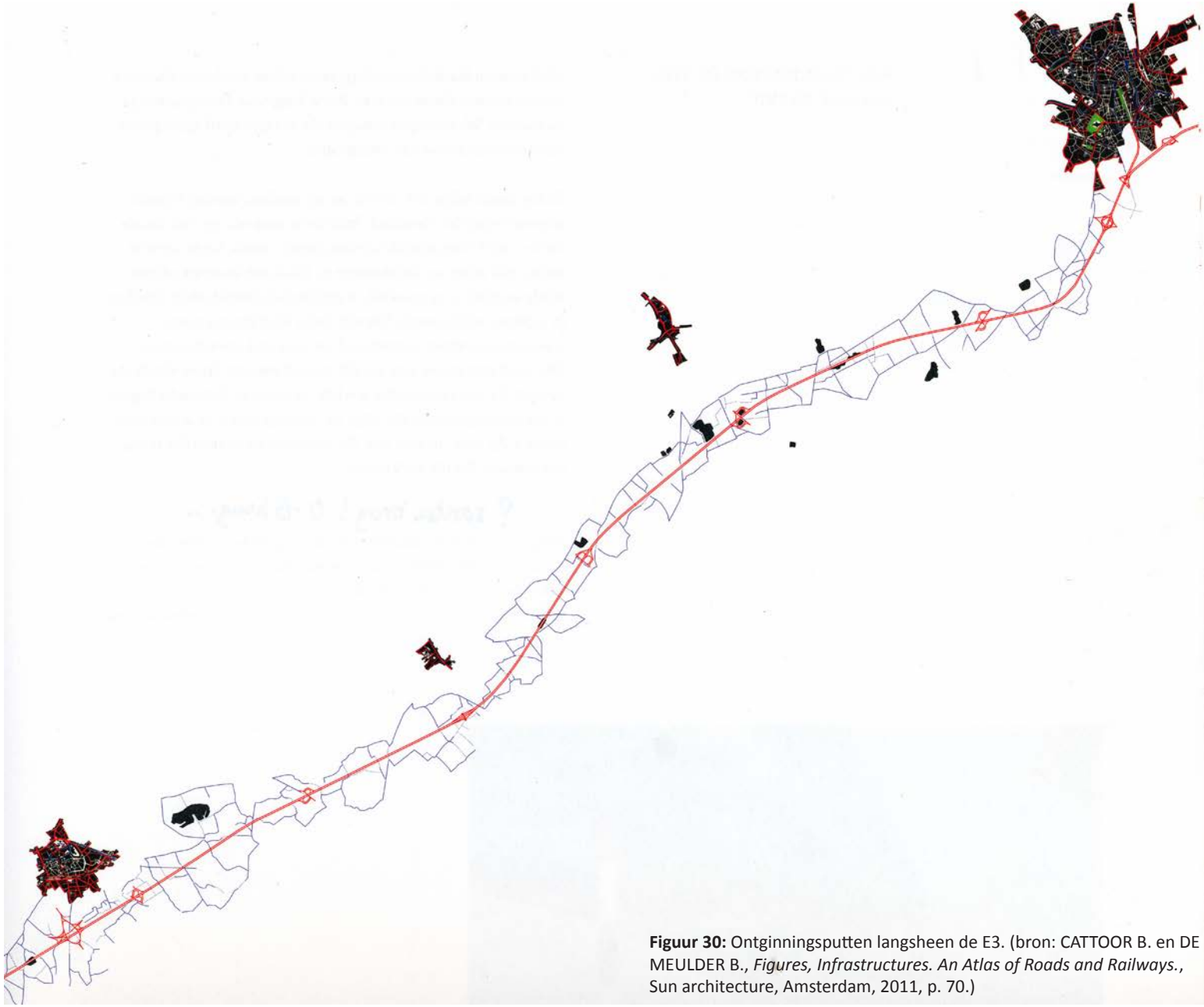
[58] Voor de ophogingen van het vak Franse grens-Waregem en de Ringlaan-Oost van Kortrijk waren ongeveer vijf miljoen m³ ophogingsmaterialen nodig.
In: NOE A., "De Gavers: uitkomst voor de winning der ophogingsmaterialen voor het gedeelte Kortrijk-Waregem" in *E3 tijdingen: periodieke uitgave van de I.V.A. E3*, Govaerts, Deurne, nr. 3, 1968, p. 8-11.

[59] In: CASIER J., "Enkele beschouwingen over het tracé van de E3 Autoweg" in *E3 tijdingen: periodieke uitgave van de I.V.A E3,* Govaerts, Deurne, nr. 1, 1967, p. 9-11.

[60] Zie **Figuur 30**.

Figuur 29: luchtfoto's van de aanleg E3. (bron: Zie-magazine, *6 jaar E3 intercommunale*, fotoreeks, 28 mei 1969.)

"Op het lappendeken van velden en weiden prent zich het silhouet der E3-werken als een modern crucifix. Een stukje natuur valt beton en asfalt ten offer, maar weinigen zullen de prijs overdreven achten."



Figuur 30: Ontginningsputten langsheen de E3. (bron: CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways.*, Sun architecture, Amsterdam, 2011, p. 70.)

Figuur 31: E3 secties in de Kempen. Opeenvolging bochten verbonden door clotoïden of overgangsbochten. (Bron: Google Earth®)

Figuur 32: E3 secties in de Kempen. Verbreding van de middenberm. (Bron: Google Earth®)

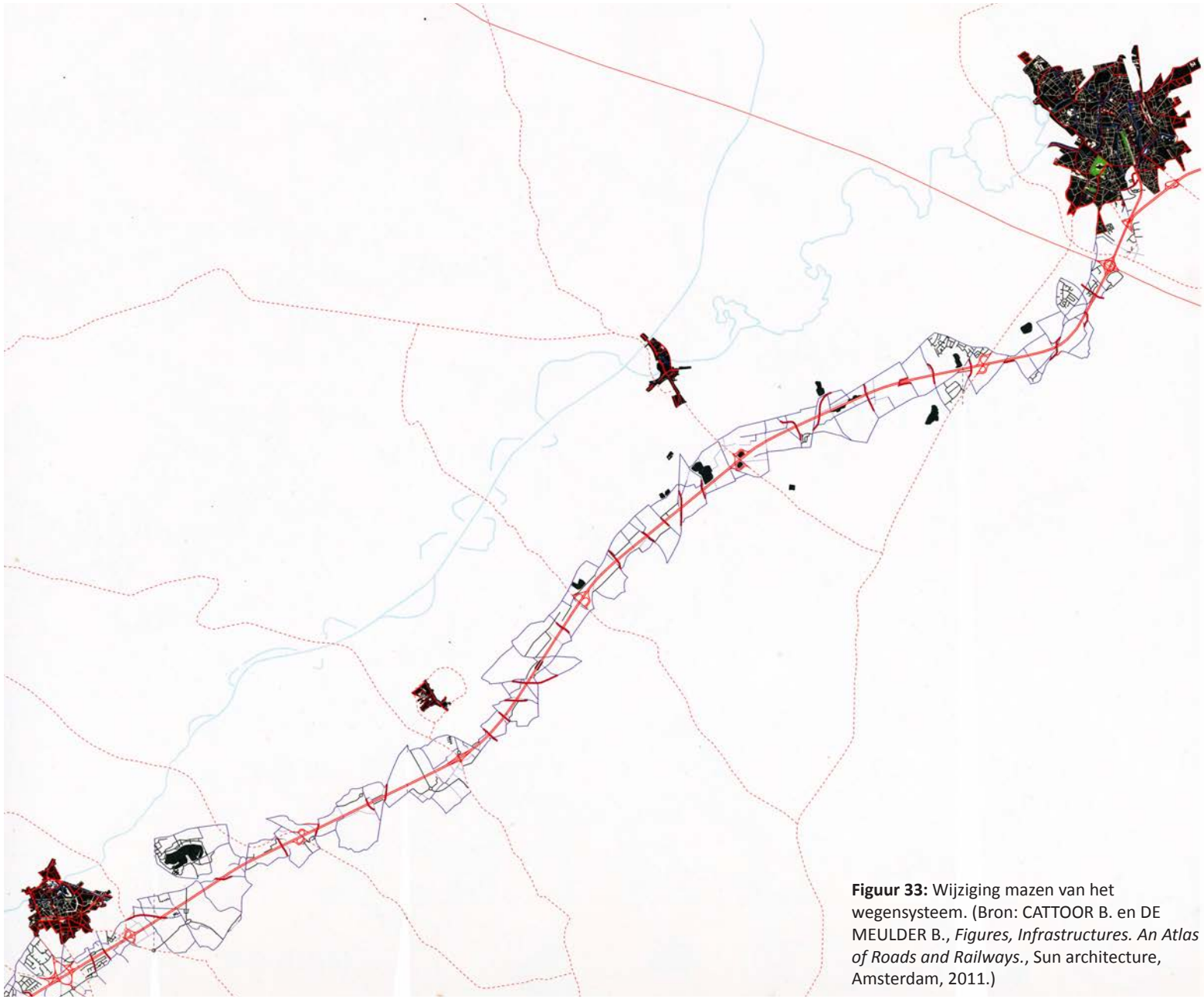
(clotoïden) of door korte rechte vakken waarbij gestreefd wordt naar een integratie in het landschap.' [61] Maar Casier was in die zin ook realistisch en besefte immers dat een aanpak in het kielzog van de Amerikaanse parkway of de Duitse autosnelwegen in België niet zomaar toe te passen zou zijn. "*In een steppegebied zou een dergelijk patroon weinig kopzorgen vergen. In ons land, waar ieder perceel dat maar aan een private weg grenst, door zijn bezitter beschouwd wordt als ideale bouwgrond, is het heel wat moeilijker om punten van verplichte doorgang, op een gepaste wijze, door vloeiende tracés te verbinden"* [62] Niettemin zijn er bij het totale E3-tracé op Belgisch grondgebied enkele secties in de Kempen waar gepoogd werd om het 'ideale tracé' te benaderen door middel van een evenwichtig spel van opeenvolgende bochten en het verbreden van de middenberm ter bevordering van de landschappelijke integratie.[63]

De E3-secties in de Kempen waarbij men het tracé daadwerkelijk vanuit een 'landscaping' benadering heeft vormgegeven zijn weliswaar uniek als we het volledige tracé in achting nemen. Het merendeel van het E3-tracé heeft meestal geleid tot een nadrukkelijke splitsing van het bestaande weefsel waarbij van 'integratie' in het landschap dan ook weinig sprake was. Zo werden bezaaiingen van de E3 meestal aangelegd op plaatsen waar een dringende grondbedekking nodig of wenselijk was, zoals op de taluds om uitspoeling te voorkomen. Maar ook op de plaatsen die om verkeerstechnische redenen geen beplanting of bebossing toelieten zoals de zijbermen en plaatselijk de middenberm. Beplanting met bebossing werd beperkt tot de zones waar de autosnelweg door stedelijke agglomeraties sneed en het groen bijgevolg de functie van zicht- en stofscherm kon vervullen. *'Zeer grote oppervlakten, taluds en perceeloverschotten, worden bebost.'*[64] Deze laatste zin en meer bepaald het woord 'perceeloverschotten' reflecteert op treffende wijze dat bij het ontwerp van het tracé, de samenhang met het landschap niet tot de prioriteiten behoorden van de ingenieurs. In België werden in de jaren '60 immers nog geen landschapsplannen - zoals in Nederland het geval was - geïntegreerd bij het tracéontwerp. Snelwegen werden schijnbaar vanuit een economische en technische premisse ontworpen, waardoor de betrekking van het landschap meestal - op enkele uitzonderingen na - pas na de aanleg van de weg plaatsgreep.

De E3-autosnelweg heeft zodoende het omringende weefsel opengereten waardoor straten en wegenis doorsneden werden. Daar waar het noodzakelijk was, werd de link hersteld door middel van een brug of een tunnel. Deze verbindingen tussen wat binnen of buiten de 'Band city' kwam te liggen hadden bijgevolg een meer artificieel karakter en kwamen minder frequent voor doordat ze slechts gedeeltelijk de essentiële (voorgaande) connecties hebben hersteld. Het fijnmazige weefsel rondom de autosnelweg werd dus vanaf de aanleg van de E3 afgebroken door het eroderend effect dat onafwendbaar verbonden was met de aanleg van het snelwegobject.[65] Toegangswegen, uitvalswegen, de ontginnings-putten, maar ook de nevendiensten zoals de restaurants, pompstations, rustplaatsen,… die deel uitmaakten van de opdracht van de I.V.A. E3 hebben zodoende de scheur in het omringend weefsel gesterkt.

[61] In: CASIER J., "Enkele beschouwingen over het tracé van de E3 Autoweg" in *E3 tijdingen: periodieke uitgave van de I.V.A E3,* Govaerts, Deurne, nr. 1, 1967, p. 9-11.
[62] In: CASIER J., "Enkele beschouwingen over het tracé van de E3 Autoweg" in *E3 tijdingen: periodieke uitgave van de I.V.A E3,* Govaerts, Deurne, nr. 1, 1967, p. 9-11.
[63] Zie **Figuur 31**-**32**.

[64] In: COENE J. ea*., Europaweg E3*, Lannoo, Tielt, 1973, p. 26.
[65] Dit eroderend effect dat expliciet het gevolg was van de autosnelweg, werd door Albert Pope beschreven met de term 'grid erosie'
In: POPE A., "Ladders. An exhibit based on the book by Albert Pope" in: http://www.rice.edu/~Ida/Staging/Ladders/index.html, laatste update: 15 december 2006, geraadpleegd op 7 juli 2011.



Figuur 33: Wijziging mazen van het wegensysteem. (Bron: CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways.*, Sun architecture, Amsterdam, 2011.)

REKOLONISATIE

Erosie heeft door de 'tussenkomst' van de autosnelweg eveneens geleid tot een toename en/of wijziging van de mazen van het wegensysteem.[66] Gedurende lange tijd werden deze nieuwe mazen leeg gelaten totdat geschikte functies ze opnieuw invulden. In die zin is er dus sprake van een rekolonisatie waarbij we diverse typerende patronen kunnen identificeren. Laten we beginnen met het hoofdbelang van de E3, namelijk het economisch motief. *"… de hierboven geschetste voordelen die wij van de E3-autostrade mogen verwachten, zullen, mijns inziens, evenwel worden overtroffen door hetgeen ik het 'regionaal effect' van de E3 zou willen noemen. Het is inderdaad onze verwachting dat deze autoweg, niet in het minst omdat hij op Oost-Vlaams grondgebied zestien toegangswegen zal tellen, een aanzienlijk effect zal sorteren op de economische ontwikkeling van onze provincie. Dit effect zal maximaal zijn omdat de E3 de provincie bijna over haar grootst mogelijke lengte doorkruist. Zelfs de gebieden die door deze weg niet rechtstreeks worden bediend, zullen, wegens hun geringe afstand en de veelvuldige toegangswegen, toch mede van de geboden voordelen kunnen genieten."*[67]

Langsheen de E3 fungeerden de ruimtes rondom de knooppunten als magneten voor industriële vestiging.[68] Hiermee ging een kenmerkende vormgeving gepaard: lange rechte straten, lichte bochten, grote cirkelvormige gebieden waarbij vaak krampachtig gepoogd werd om het afrittencomplex zo snel mogelijk te kunnen bereiken, werden er waargenomen. Na een korte screening viel ons echter op dat de zones rondom deze verkeersknooppunten immers niet steeds even gemakkelijk te bereiken zijn. Een paradox van de nabijheid lijkt hier op z'n plaats te zijn. Bij de inplanting van bedrijven speelde er dus een andere belangrijke factor mee, namelijk de herkenbaarheid en zichtbaarheid van bedrijven langsheen deze internationale autosnelweg.[69] Woonwijken ontwikkelden zich veelal in de gevormde hoeken (mazen) van de nieuwe wegen met de autosnelweg. Een pittoresk straatkarakter en doodlopende straten waren hier de kenmerken. Bij het screenen van het E3-tracé merkten we echter dat dit type ontwikkeling zeer diffuus en onregelmatig aanwezig bleek te zijn. Dit vestigingsprincipe kan dan ook gedefinieerd worden met de term 'herhalingsgebied'.

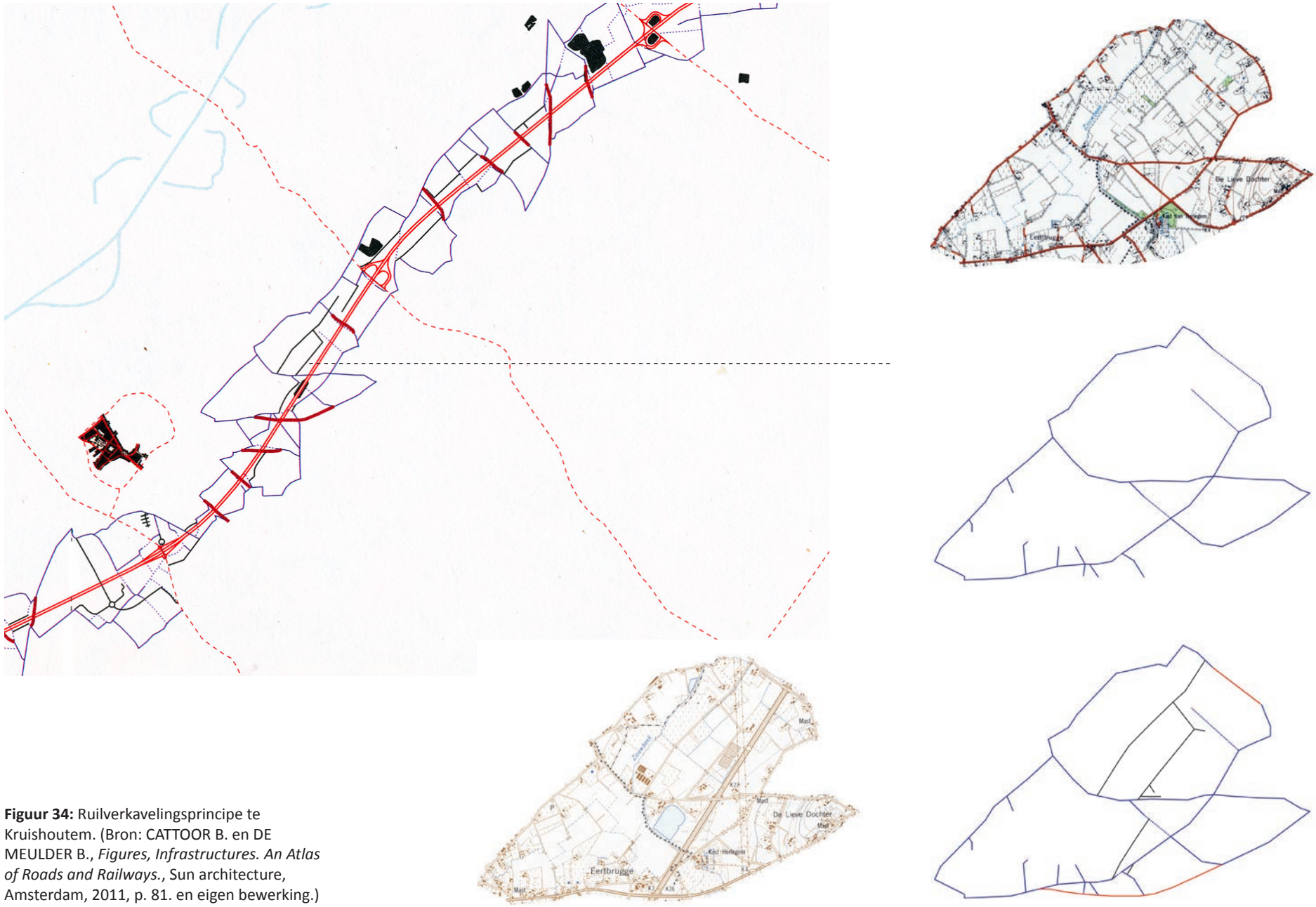
Een andere adaptatie - ten gevolge van de E3-ligging - kwam er door een probleem van de huisvesting en de uitbating van bedrijven. Wanneer een hoeve bijvoorbeeld ten zuiden van de weg lag en 50 procent van de landbouwgrond ten noorden ervan, moest een omweg van enkele kilometers gemaakt worden om het land te kunnen bewerken. Hierdoor hebben sommige gemeenten langsheen de E3 een hulpmiddel, namelijk de 'ruilverkaveling', aangewend. De landbouwgronden ten noorden en ten zuiden van de autoweg werden zodoende samengesmolten en opnieuw verdeeld zodat bij de uitbating van de bedrijven de autoweg niet meer gekruist diende te worden. Te Kruishoutem en Arendonk resulteerde het ruilverkavelingsprincipe zodoende in diverse parallelle

[66] Zie **Figuur 33**.

[67] In: DE KINDER R., "Het belang van de E-3-autostrade voor Oost-Vlaanderen" in *E-STRADE, Oost- en West-Vlaanderen en de E3*, Jaargang 2, nr. 1, maart 1966, p. 1-52.

[68] In het Richtplan van de regio Gent, 1964, werden door het Studiecentrum voor Regionale Ontwikkeling R.U. Gent enkele potentiële industrielocaties voorgesteld. Ook hier viel het op dat de zones vlak naast de autosnelweg en zijn knopen zeer gegeerd waren.
In: Rijksuniversiteit-Studiecentrum voor Regionale Ontwikkeling, *Richtplan voor ruimtelijke ordening en ontwikkeling van de gewesten*. Het Gentse., Gent, 1964.

[69] Zichtbaarheid en bereikbaarheid zijn twee eigenschappen van de zichtlocatie, die elk afzonderlijk gericht zijn op een eigen publiek. Het gebouw - of beter de firmanaam - moet gezien worden door de snelweggebruiker. Het perceel daarentegen dient slechts gemakkelijk bereikbaar te zijn voor een specifieke doelgroep: personeel, leveranciers en vertegenwoordigers.
In: DE MOOR T*., Infrastructuur en landschap. Case studie: E17*, UGent, 2000.



Figuur 34: Ruilverkavelingsprincipe te Kruishoutem. (Bron: CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways.*, Sun architecture, Amsterdam, 2011, p. 81. en eigen bewerking.)

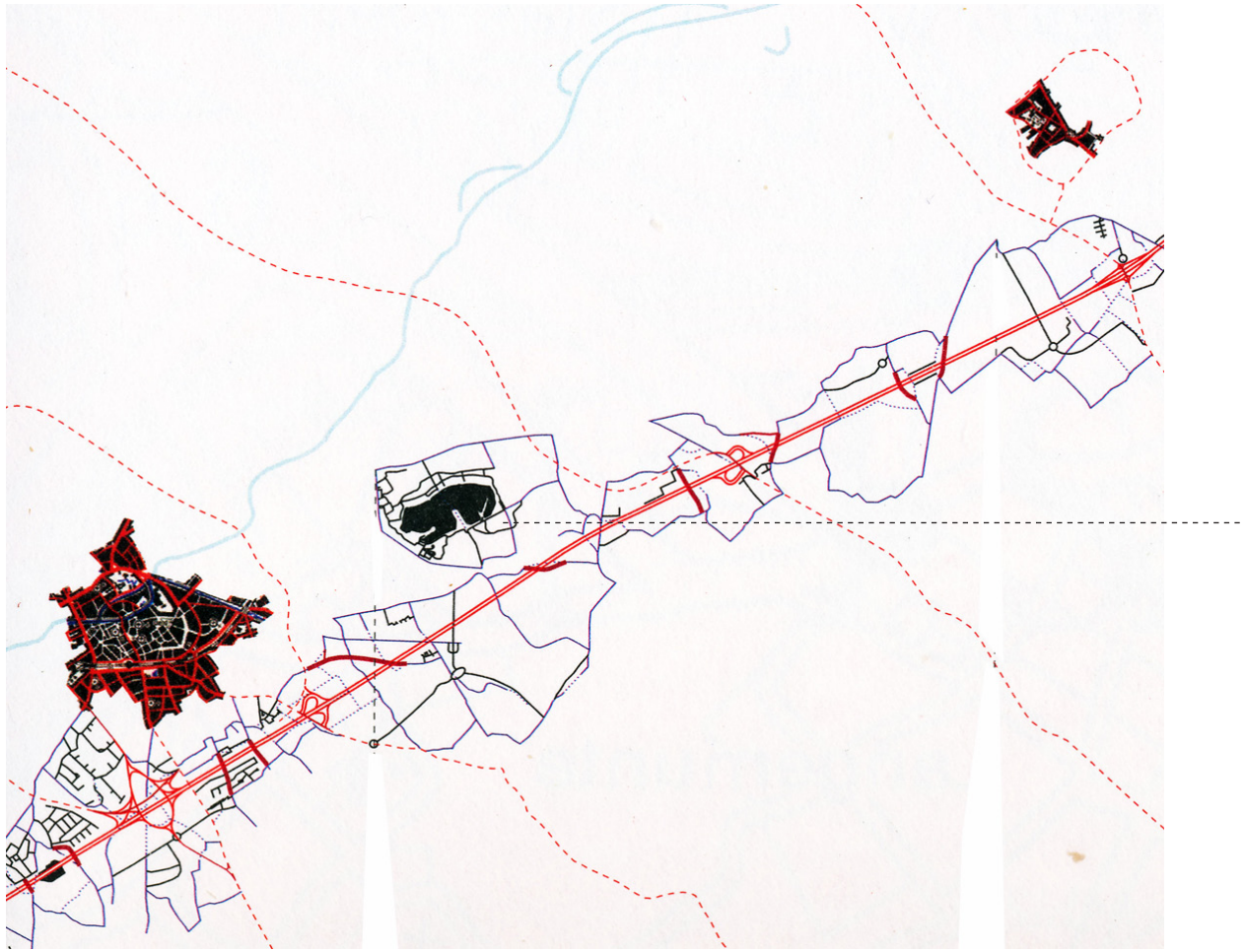
bedieningswegen naast de E3.[70] Weliswaar zijn dit de enige gemeenten waarbij dit principe werd toegepast.

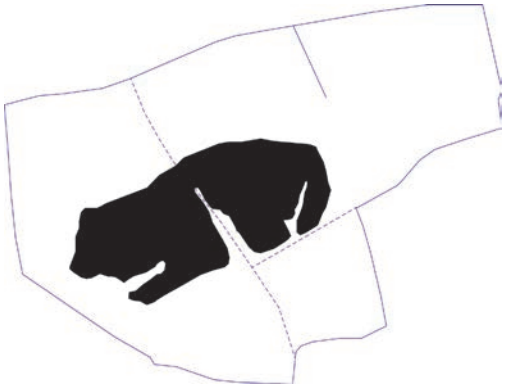
Naast het economische motief van de E3-autosnelweg, waren toeristische doeleinden evenzeer klaarblijkelijk aanwezig zowel tijdens als na de totstandkoming van deze snelweg. De 'Fédération E3', de olie- en benzinemaatschappijen en de internationale propaganda illustreerden dit op nadrukkelijke wijze.[71] *"Als gevolg van een intensieve, gemeenschappelijke E3-propaganda in de VS, zouden Amerikaanse toeristen in steden langs de autoweg, met gehuurde auto (tegen E3-tarief?) een E3-vakantie kunnen aanvangen." "Scandinaviërs en Noord Duitsers kunnen op hun weg naar het zuiden even Nederlands Limburg, de kunstschatten van Antwerpen en Gent, de Antwerpse Kempen en de mooie pleisterplaatsen langs de Leie ontdekken."*[72] Langs het tracé tussen Kortrijk en Antwerpen werden de vele ontginningsgroeves getransformeerd tot recreatieve domeinen. Het eroderend effect dat de autosnelweg dus heeft teweeggebracht - door zijn afmetingen, maar ook uit technische noodzaak - heeft aldus tot nieuwe positieve ontwikkelingen geleid. Deze recreatiegebieden werden dan ook ingericht volgens een eigen typerende logica. De Gavers illustreren hier mooi het principe van. Een netwerk van voetpaden begint bij de parkeerplaatsen waarna ze op de rand van het terrein opnieuw convergeren in een pad rondom het meer. Op deze wijze werden de verbindingen 'binnenin' het weefselfragment hersteld voor de voetganger.[73]

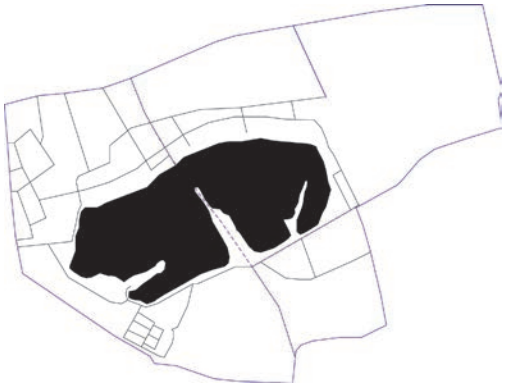
[70] Zie **Figuur 34**.
[71] Deze Federatie bundelde lokale overheden van steden en gemeenten die langsheen de E3 gelegen (eveneens België). Hun doel was om leven te pompen in de E3 verkeersader waarbij het motief toerisme impliceerde.
In: ZONNEVELD Y., *De Fédération E3*, http://cms.tm.tue.nl/tie/files/VE/fede3.htm, laatste update: onbekend, geraadpleegd op 3 juli 2011.
[72] In: COENE J. ea*., Europaweg E3*, Lannoo, Tielt, 1973, p. 13.
[73] Zie **Figuur 35-37**

Hoofdinstrument inzake het herstellen en terug aan elkaar koppelen van het gescheurde weefsel waren de talrijke bruggen van de E3.[74] In hoofdzaak werden de wegen zoveel mogelijk over de autosnelweg geleid. Bij de kruising van belangrijke secundaire wegen, spoorwegen, rivieren, kanalen of in dichtbebouwde belangrijke centra was het echter meestal onmogelijk om de hindernis te verplaatsen, waardoor de autoweg erover of onderdoor moest geleid worden.[75] De onderlinge afstand van de bruggen was eveneens afhankelijk van het beschouwde wegvak. De meest markante hindernis die de E3 diende te overbruggen was de Schelde te Antwerpen, maar ook de Kleine Ring in Antwerpen en de doortocht van de E3 doorheen Gentbrugge waren niet de minste uitdagingen. De bruggen die het doorgesneden weefsel aan beide zijden van de autosnelweg (deels) terug herenigden, verdeelden op hun beurt het landschap in verscheidene deelgebieden. Dit resulteerde in een bepaalde ritmiek die nog meer versterkt werd, net doordat elk van de afzonderlijke deelruimten heringericht werd volgens een eigen logica. Recreatiegebieden hadden immers andere behoeften dan bijvoorbeeld woonwijken of bedrijventerreinen. Het zijn eveneens ruimtelijke

[74] Zie **Figuur 38**: in wijzerzin te beginnen links boven: Viaduct van Schijnpoort; Viaduct Schijnpoort met brug over het Albertkanaal; Brug over Heirweg-Zuid te Zwijnaarde; Brug over Dendermondse Steenweg te Destelbergen; Voltooide sectie Kruibeke-Burcht; Brug in de aansluiting van Koning Boudewijn Autosnelweg aan de Kleine Ring rond Antwerpen; Kleine Ring rond Antwerpen met overbrugging; Brug over de Antwerpse steenweg te Oostakker.
In: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslagen,* Govaerts, Deurne, 1965-1972.
[75] Ter informatie: het aantal bruggen van de E3 autosnelweg bedraagt, zonder zijn aftakkingen, 196. Het Ministerie van Openbare Werken maakte het onderscheid tussen 2 typen. De B-brug (B= boven), de overbrugging van de autosnelweg door een andere verkeersweg en de O-brug (O= onder), de overschrijding door de autosnelweg van een verkeersweg. Zie **Figuur 39**.
In: COENE J., "Een paar technische gegevens betreffende e E-3 autoweg" in *E-STRADE, Antwerpen en de E3,* Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 35-39.

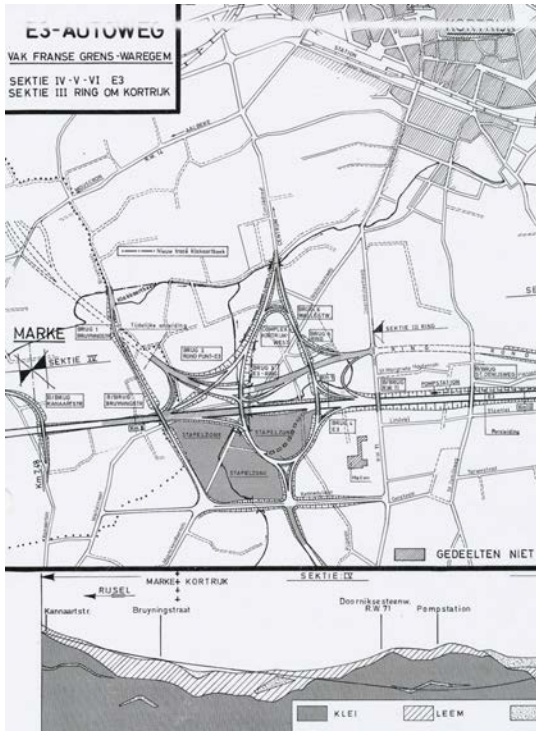


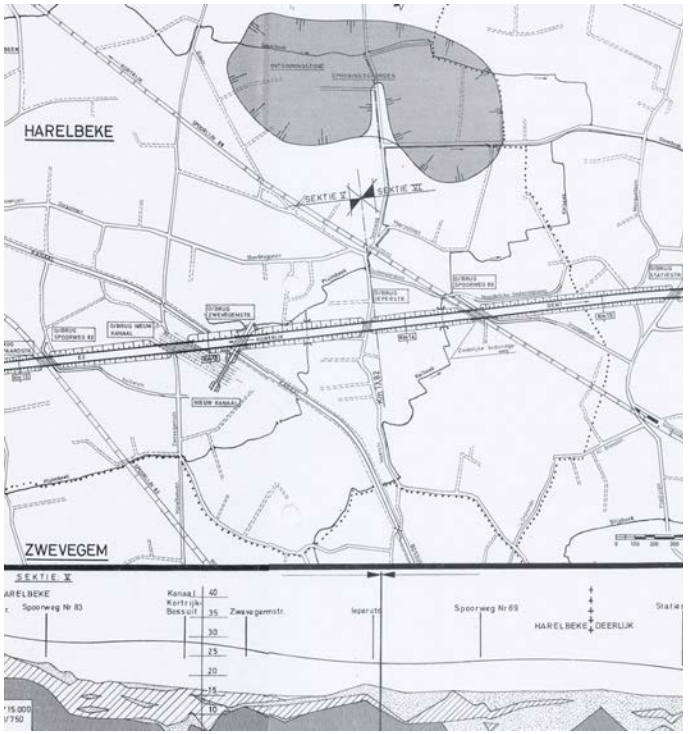




Figuur 35: De Gavers (Bron: CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways.*, Sun architecture, Amsterdam, 2011, p. 81. en eigen bewerking.)

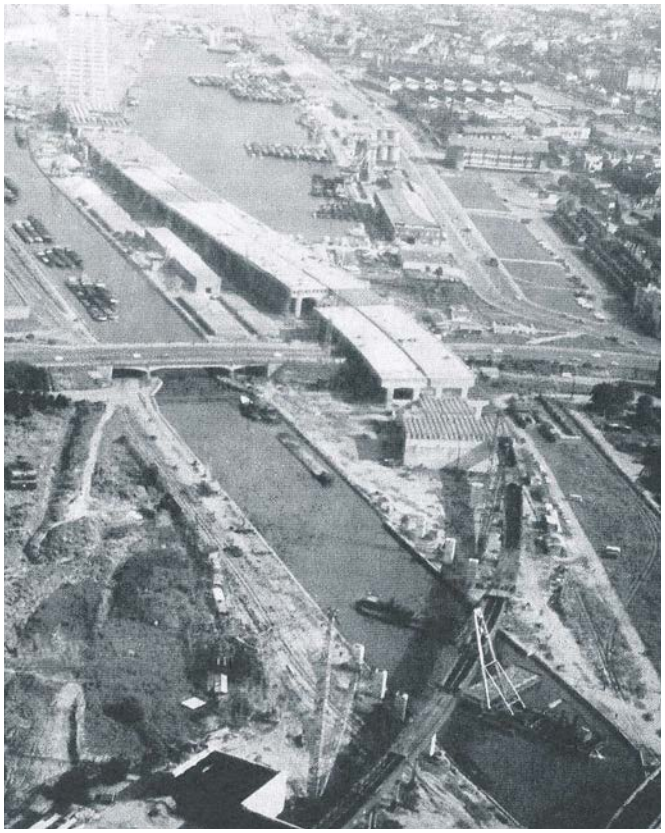
Figuur 36:
Grondwerken in de streek van Kortrijk. (Bron: I.V.A. E3, *E3 tijdingen: periodieke uitgave van de Intercommunale vereniging voor de autoweg E3*, Govaerts, Deurne, nr. 3, 1968.)

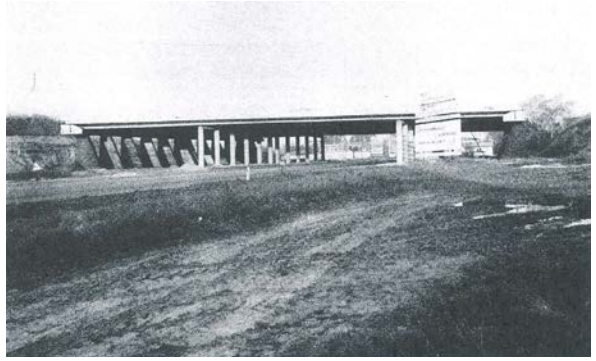


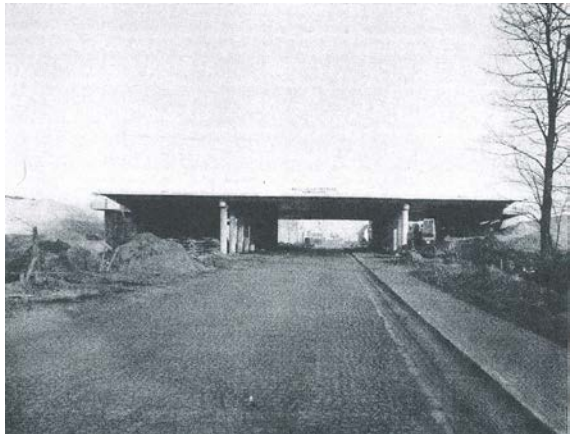


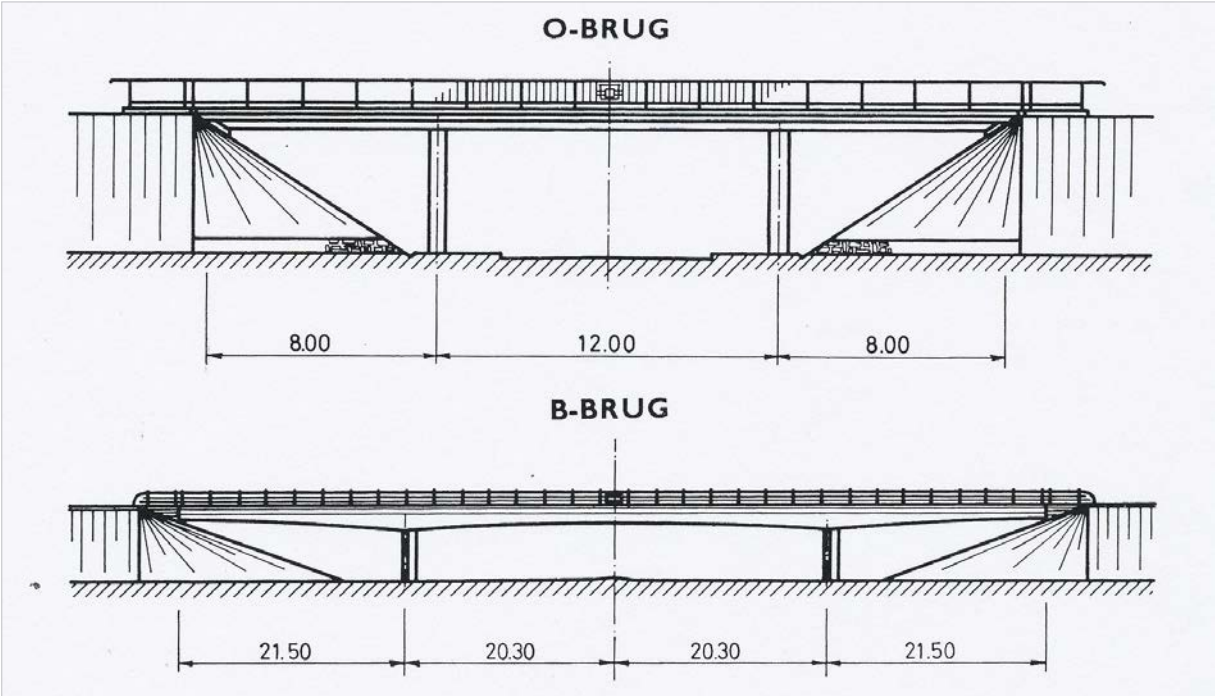
Figuur 37: E3 uitgraving te Aalbeke, 1968 en anno 2011. (Bron: I.V.A. E3, *E3 tijdingen: periodieke uitgave van de Intercommunale vereniging voor de autoweg E3*, Govaerts, Deurne, nr. 3, 1968.)

Figuur 38









Figuur 39: O-Brug en B-Brug. (Bron: CASIER J., "Enkele beschouwingen over het tracé van de E3 Autoweg" in *E3 tijdingen: periodieke uitgave van de I.V.A. E3*, Govaerts, Deurne, nr. 1, 1967, blz. 9-11.)

processen die tot op de dag van vandaag doorwerken en dat ook nog in de toekomst zullen doen.

We kunnen besluiten dat de aanleg van de E3-autosnelweg zodoende substantiële veranderingen heeft teweeggebracht in de hiërarchie van de nationale wegen. De eerste nationale weg, de Rijksweg 14 tussen de steden Kortrijk, Gent en Antwerpen, verloor zodoende veel van zijn belang door een beter presterende en aangepaste E3. Aan de andere kant kregen hierdoor de toenmalige secundaire dwarse wegen (de steenwegen) meer belang doordat ze al dan niet indirect verbonden werden met de autosnelweg. Op deze wijze werd het territorium verdeeld in verschillende efficiënte stroken. Daar waar de E3 zijn doortocht maakte, werd het lokale weefsel onmiddellijk drastisch gefragmenteerd. Onbestemde ruimtes en gebroken lokale netwerken waren het resultaat van deze 'erosie'. Gaandeweg werden alle ruimtelijke fragmenten heringericht met een interne logica. De factoren tot de aanzet van deze systematische rekolonisatie van het gewonde weefsel zijn dan ook niet eenduidig te verklaren.

Figuur 40: E3 tracé Gentse agglomeratie. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte doos', reeks GAGB, volgnr. 461.)

TRACÉ GENTSE AGGLOMERATIE

ALGEMENE CONTEXT

In het artikel 'De Autoweg E3 in het Gentse' heeft burgemeester - en tevens voorzitter van de Raad van Beheer van de I.V.A. E3 - E. Claeys een beeld opgehangen van de verbetering die het verkeer in de stad en omgeving zou ondervinden door de aanleg van de E3-autosnelweg en zijn toegangswegen.[76] Vóór de aanleg van de E3 dienden zowel het nationaal verkeer tussen Antwerpen en Kortrijk, als het internationaal verkeer tussen de Nederlandse en de Franse grens langs de drukke hoofdwegen van de stad Gent te geschieden.[77] Hierbij kwam nog het feit dat het verkeer van en naar de autosnelweg Brussel-Oostende niet buitenom de stadskern kon om de Rijksweg 14 te bereiken of te verlaten. Het knooppunt te Zwijnaarde maakte aldus een onontbeerlijk element uit om het verkeer te Gent zelf te verlichten. Voor alle randgemeenten die aan het geschetst tracé gelegen waren, moest dit eveneens een aanzienlijke verbetering betekenen van hun onderlinge verbindingen. Terwijl de voltooiing van de grote ringweg R4 er eveneens zou toe bijdragen om van het Gentse een aaneensluitend geheel te maken en er het verkeer rationeler te laten verlopen.

"Voor dit probleem - en ik leg er de nadruk op, alleen gezien van het zuiver stedelijk Gentse standpunt uit - bestaat dus maar één enkele oplossing: de aanleg van de autoweg E3." [78] In tegenstelling tot de E5 (de huidige E40) werd echter bij de aanleg van de E3 het opportuniteitsprincipe hoog in het vaandel gedragen. Zodoende werd de keuze gemaakt om het tracé tot zeer dicht bij het centrum te plaatsen waardoor de verbinding met het centrum - via de 'open autosnelweg' - zonder problemen kon geschieden. Progressieve urbanisten en het Gentse stadsbestuur waren immers van oordeel dat op deze wijze de stad verder gesaneerd kon worden. Tegenstanders hadden meteen een doemscenario voor ogen, namelijk een oncontroleerbaar dichtslibben en verdere verloedering van de stad.

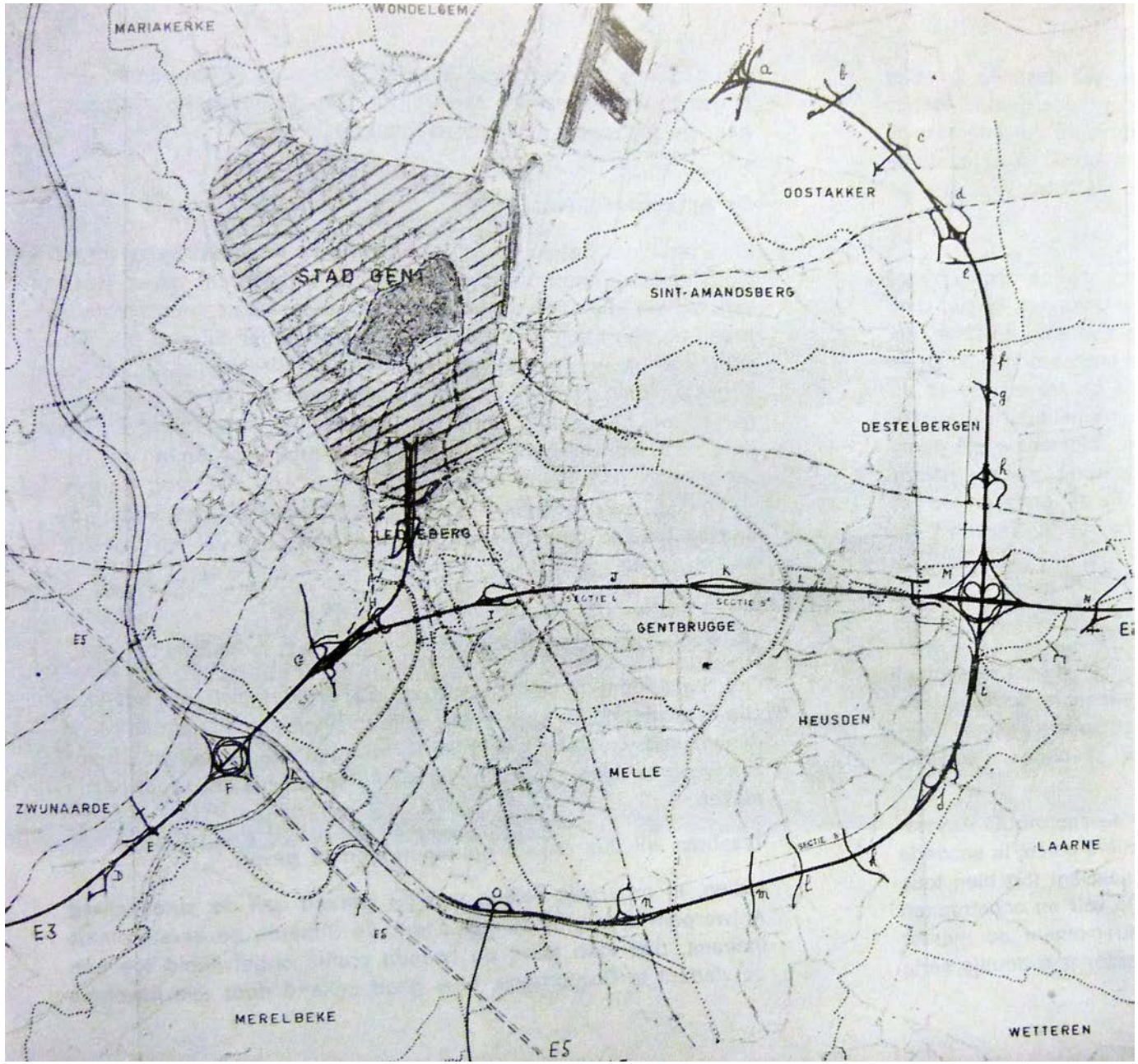
De keuze om het E3-gedeelte doorheen de Gentse agglomeratie nader te bestuderen wordt dan ook verantwoord door diverse redenen. Zo betreft het een unicum in de Belgische autosnelwegenbouw doordat de eigenlijke E3-route zowel doorheen stedelijk als landelijk weefsel snijdt.[79] Hierdoor moest de E3 letterlijk zeer vele hindernissen overwinnen en zich verweven met de bestaande infrastructuur. De taak van de I.V.A. E3 werd hierdoor dan ook zeer omvangrijk waardoor inmenging van lokale belangen onafwendbaar werd. Het wegvak Zevergem-Beervelde werd door de I.V.A. E3 ingedeeld in 7 secties waarbij elke sectie toegewezen werd aan afzonderlijke ingenieursbureaus.[80] Door deze werkwijze kon men efficiënt en spoedig overgaan tot de uitvoering. Het krantenknipsel 'E3-planning in het Gentse' vormt een reflectie van de uitgebreide werken die moesten uitgevoerd worden naar aanleiding van de E3 in het Gentse.[81]

POLEMIEK GENTBRUGGE

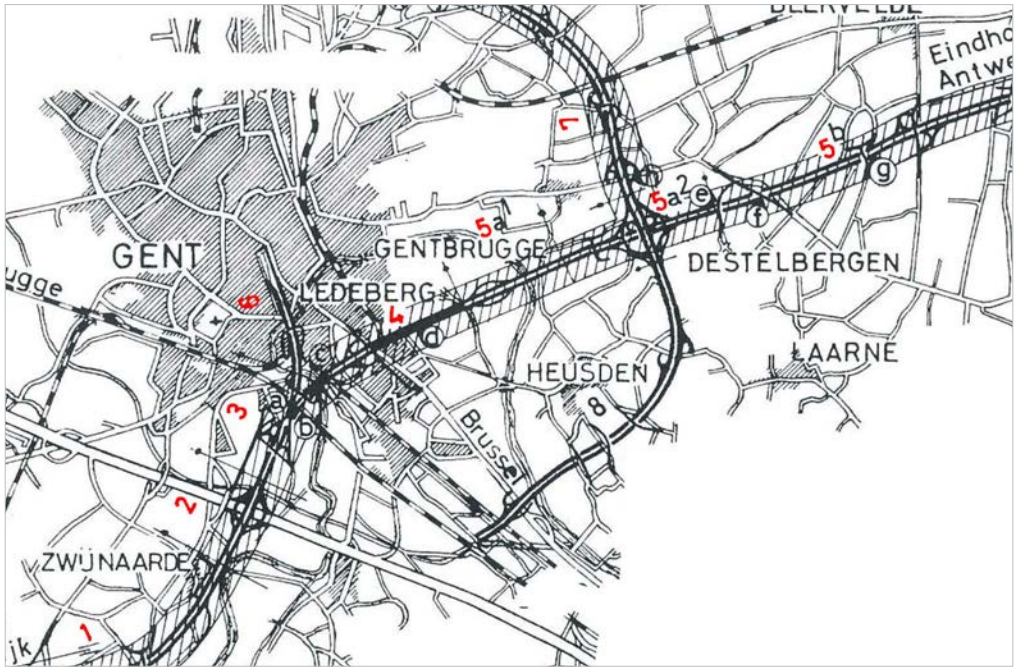
In "TRACÉ KORTRIJK-ANTWERPEN" masterproef werd al bondig beschreven op welke wijze werd omgegaan met het gegeven 'autosnelweg' in relatie tot het landschap. De vertaling van de Europese kiemen naar het Belgische E3-tracé werd aanvankelijk uitgevoerd door de

[76] In: CLAEYS E., "De Autoweg E3 in het Gentse" in *E-STRADE, Oost- en West-Vlaanderen en de E3*, Jaargang 2, nr. 1, maart 1966, p. 17-24.
[77] De Mandel, een publiciteitskrant van de lokale handelaars? klaagde erover dat de auto's intussen schommelden en dansten op de echte en prachtige kasseiwegen van onze boulevards, van de Dampoort tot aan de Sterre!
In: DE MANDEL, *Le carnet du dizeau. E3*, tweemaandelijks tijdschrift, jaargang 11, nr. 4, Hulplau, Gent, juli 1968, p. 3.
[78] In: CLAEYS E., "De Autoweg E3 in het Gentse" in *E-STRADE, Oost- en West-Vlaanderen en de E3,* Jaargang 2, nr. 1, maart 1966, p. 18.

[79] Zie **Figuur 40**.
[80] Zie **Figuur 41**.
[81] Zie **Figuur 42**-**43**.



Figuur 42: E3 Gent. Van west naar oost lokaliseert men op bovenstaand plan: de wisselaar E3-E5 (F), de afrit naar de Ottergemse steenweg (G), de vertakking naar Gent-zuid (H), de afrit naar het Arsenaal (I), het viaduct van Gentbrugge (J), de parkeerplaats (K), de overgang van de Schelde en de baan Heusden-Destelbergen (L), de wisselaar van Heusden (M). Op de aftakkingen van deze wisselaar bemerkt men beginnend van het noorden, de brug van Oostakker (a), de brug en de afrit op de Antwerpse steenweg (d), de brug en de afrit op de Dendermondse steenweg (h). Naar het zuiden op de brug op de baan Heusden-Laarne (j), de brug over de Schelde en de Brusselse steenweg (n), de verbinding met de baan langsheen de Ringvaart en met de nieuwe weg naar Henegouwen (o).
(Bron: DE MANDEL, *Le carnet du dizeau. E3*, tweemaandelijks tijdschrift, jaargang 11, nr. 4, Hulplau, Gent, juli 1968, p. 12.)



Figuur 41: Secties van het vak Zevergem-Beervelde. *1: Zevergem Zwijnaarde, 2: Verkeerswisselaar Zwijnaarde, 3: Zwijnaarde-Gentbrugge, 4: Doortocht Gentbrugge, 5: Gentbrugge-Beervelde, 6: Toegang tot Gent langs de Sint-Lievenspoort, 7: Vertakking naar haven van Gent.*
(Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1963*, Govaerts, Deurne, 1964.)

Verkeerswisselaar E3 - E5.

E3-planning in het Gentse

23 september 1969
— Openstelling van Stropbrug en Burggravenlaan voor het verkeer.
— Openstelling van verbinding Antwerpse steenweg en Kennedylaan.
— Openstelling nieuwe brug Zwijnaardse steenweg over autosnelweg.
— Definitieve aanvang van de werken aan de toegang van de E-3 tot Gent-centrum (Zuidpark). Eerste faze afbreken en herbouwen van de Sint-Lievensbrug. **Omleiding langs Burggravenlaan en Stropbrug**

Oktober 1969
— Voltooiing van de bruggen over de Dendermondse steenweg, de Rivierstraat en over de E 3 te Destelbergen.

Najaar 1969
— Aanbrengen wegverharding op het viadukt te Gentbrugge.
— Voltooiing ruwbouw en gedeeltelijke afwerking van Scheldeviadukt te Ledeberg.

Maart 1970
— Voltooiing E 3 tussen viadukt te Gentbrugge en aftakking naar Gentse haven (Oostakker).

Vroege zomer 1970
— Voltooiing E 3-vak tussen Zwijnaarde en Beervelde en aansluiting met de Gentse haven (volledige afwerking).

Figuur 43: E3-planning in het Gentse. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte doos', reeks GAGB, volgnr. 463.)

Figuur 45: Viaduct van Gentbrugge. Rechts op het voorplan de Brusselse steenweg en zijn viaduct, waarover de pipeline loopt die het zand aanvoert voor de talud op het oefenplein. Boven deze talud zal de viaduct van de E3 uitkomen, waarvan men dwars over de foto de pijlers in hun diverse constructie-stadia kan zien, alsook sommige kapitelen en een gedeelte van de brugplaat. (Bron: Het Mandelboekje, *Le carnet du dizeau. E3*, tweemandelijks tijdschrift, jaargang 11, nr. 4, Hulplau, Gent, juli 1968, p. 11.)

Figuur 44: Onteigeningsplan Gentbrugge. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan ZE3/34.412*, getekend door: Studiebureau S.W.K., voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken, 1/1000.)

Dienst der Autosnelwegen in 1949. De resulterende 'primordiale voorontwerpen' werden vervolgens overhandigd aan de I.V.A. E3, die het tracé, daar waar noodzakelijk, hebben aangepast teneinde te kunnen overgaan tot de uitvoering van de werken. Maar zoals in voorgaande delen reeds vermeld, werd de I.V.A. E3 pas opgericht in het jaar 1963. De kritische lezer bemerkt zodoende ogenblikkelijk de grote tijdspanne (zo'n 15 jaar) tussen de 'eerste ontwerpen' en de uitvoering door de Intercommunale.

In dit deel zal duidelijk worden hoe het E3-autosnelwegontwerp verschillende bestuurlijke niveaus heeft laten interageren in de periode 1949-1965. Gentbrugge heeft immers niet zonder slag of stoot het voorgestelde tracéplan aan zich laten voorbijgaan. We mogen verder niet vergeten dat, voor het eerst in de Belgische autosnelwegengeschiedenis, de gemeentelijke stedenbouwkundigen in aanraking zijn gekomen met de diensten van het Ministerie van Openbare Werken. De onzekerheid omtrent de concrete lijnen van het uitgestippelde tracé die Gentbrugge al dan niet zouden doorsnijden, vaporiseerde weliswaar gedeeltelijk na de goedkeuring van het definitieve tracé in 1958.[82] Want na dit jaartal werd nog steeds gepoogd om het definitief tracé aan te passen aangezien de aanleg nog niet van start gegaan was. In dit deel wordt dus een beduidend historische schets gemaakt van de manier waarop men 'in de praktijk' te werk ging bij het tracéproces. De bevindingen hieromtrent zullen ons dusdanig in staat stellen om genuanceerd in te zoomen op enkele treffende casestudies in de Gentse agglomeratie.

Het ontwerp van een autosnelweg gaat verder dan louter het hypothekeren van de ruimte die strikt noodzakelijk is voor het autosnelwegobject. De onteigeningsplannen vormden daar het beste bewijs van.[83] Maar eveneens dienden vele bijkomende of infrastructurele aanpassingen uitgevoerd te worden ter voorbereiding van de komst van de E3.[84] Zodoende heeft de aanleg van de E3 de gemeente Gentbrugge expliciet aangespoord gebruik te maken van de situatie. Verscheidene ingrepen met betrekking tot de autosnelweg genereerden aldus noodzakelijke ruimtelijke wijzigingen die op hun beurt invloed hebben gehad op de morfologie in een ruime perimeter rondom het snelwegobject.

De permanente onzekerheid omtrent het E3-tracé doorheen de Gentse agglomeratie trad niet enkel op ten gevolge van de ligging van het voorgestelde tracé van het Departement, maar had eveneens later in het proces betrekking op de derde dimensie. Het betrof de ogenschijnlijk onopgeloste kwestie 'tunnel of viaduct' die bovendien pas tijdens de aanleg op de agenda kwam te staan. Tijdens de periode 1950-1964 ging men er dusdanig vanuit dat het een tunnel zou worden.

Bovenstaande korte schets van de problematiek heeft zich klaarblijkelijk afgespeeld op het lokale (gemeentelijk) niveau. De gehanteerde methodiek van het Intercommunaal systeem (vanaf 1963) had duidelijk kiemen uit een voorgaande periode en het leek quasi ondenkbaar dat zulk systeem niet z'n intrede had gedaan (los van de financiële noodzakelijkheid ervan). De beslissing om de autosnelweg dwars door de stad aan te leggen - die noodzakelijkerwijze zich moest verweven met de bestaande infrastructuur - was immers kenmerkend in de progressieve, modernistische denkwijze voor, tijdens en na de oorlog en vormde aldaar

[82] Het koninklijk besluit van 26 augustus 1958 deelde de E3 officieel in bij de categorie van de autosnelwegen en legde het tracé vast.
In: COENE J. ea., *Europaweg E3*, Lannoo, Tielt, 1973, p. 7.

[83] Zie **Figuur 44**.
[84] Zie **Figuur 45**.

Figuur 46: Geel tracé. Voorontwerp van E3-tracé Gentse agglomeratie, anno 1950.
(Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Prof. Ir. F. Vanderheyden, *Studie van tracés in de Gentse agglomeratie*, 1960.)

de 'impliciete hoofdreden' voor het introduceren van dergelijk Intercommunaal systeem bij de uitvoering van de weg.[85]

Dienst der Autosnelwegen: geel tracé.[86]

De Dienst der Autosnelwegen van het Ministerie van Openbare Werken had reeds in 1949 (net na goedkeuring van het autosnelwegenprogramma van Hondermarcq) een 'voorlopig ontwerp' van het E3-tracé onder leiding van hoofdingenieur-directeur Bernard opgemaakt.[87] Dit tracé sneed de gemeente Gentbrugge recht doormidden wat geleid heeft tot hevig protest en tegenargumentaties vanwege het gemeentebestuur en zijn inwoners.

Opvallend en niet volledig onlogisch - gedurende de polemiek - was de terzijdehouding van de stad Gent. Deze bleek in tegenstelling tot Gentbrugge, laaiend enthousiast omwille van de stedelijke potenties en het nieuwe ruimtelijke draagvlak dat gecreëerd werd door het gele tracé. Het enthousiasme van de stad Gent kreeg dan ook gevolg bij de oprichting van de Intercommunale. Toenmalig burgemeester van Gent, Emiel Claeys, werd benoemd tot voorzitter van de Raad van Beheer en kan aldus beschouwd worden als het sturend orgaan van de Vereniging.

In het document *'De kritische studie met betrekking tot het tracé van de autosnelweg in de suburb Gent'* gepubliceerd door Gentbrugge werd het gele tracé becommentarieerd en beargumenteerd.[88] Hier werd de nabijheid van de relatief vanzelfsprekende verbinding - via de open autosnelweg - met Gent-Zuid als enig voordeel aangewezen. De aansluiting met de E5 (E40) en de bestaande nijverheden en instellingen kwamen niet ter sprake in deze studie. Desalniettemin zal blijken dat de uitgekiende positionering van de verkeerswisselaar E3-E5 gestuurd werd door opportunisme. De toerit aan de Corneel Heymanslaan - afwezig op het gele tracé van de D.A.S - vormt eveneens een mooi voorbeeld van hoe de Intercommunale na het K.B. (26 augustus 1958) inspeelde op de ruimtelijke mogelijkheden die verbonden waren aan het gele tracé. De nabijheid van onder andere het Academisch Ziekenhuis en de beschikbare openbare gronden van de stad Gent waren aldus overtuigende factoren om de toerit te situeren. De door de gemeente aangehaalde nadelen omtrent het tracé waren zowel van technische, stedenbouwkundige als strategische aard.[89] Een autosnelweg diende technisch gezien dermate aangelegd te worden opdat het zichtveld van de weggebruiker gelijk of groter zou zijn dan de vereiste minimumafstand om tijdig te kunnen remmen voor een eventuele hindernis op de weg. Volgens een technische

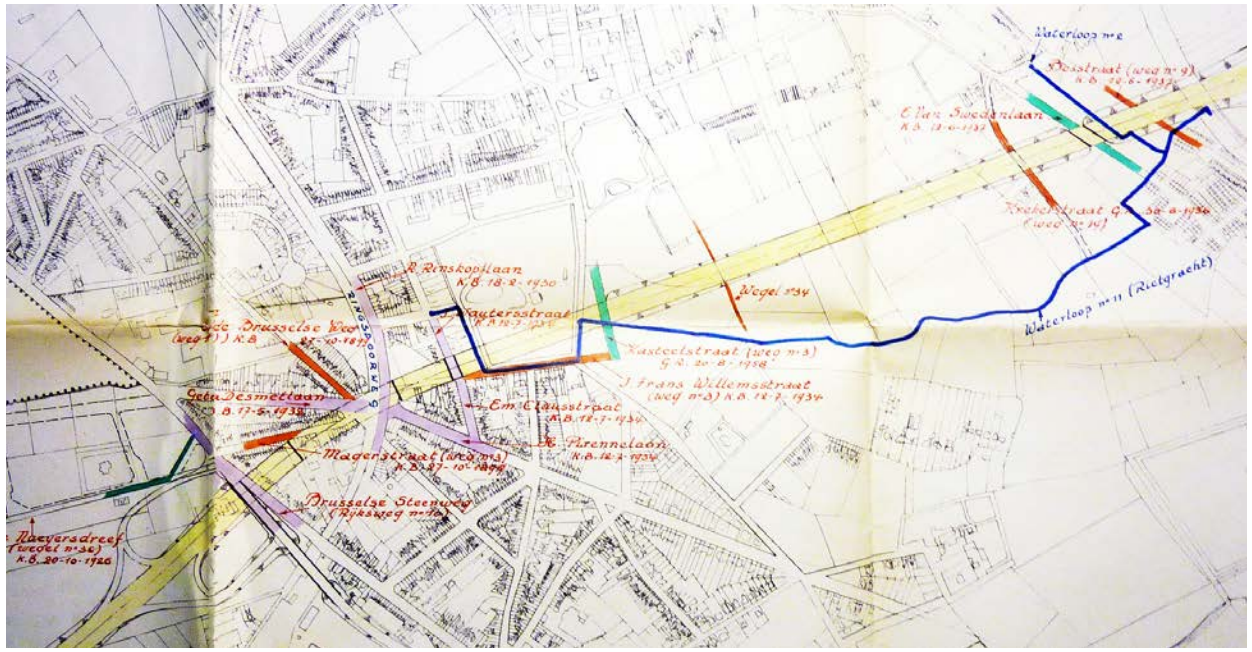
[85] Voor en tijdens de Tweede Wereldoorlog werd er een heuse polemiek gevoerd omtrent het tracé van de 'autostrades'. De hamvraag was of deze assen dwars door het centrum, dan wel eromheen moesten lopen. Progressieve architecten waren van oordeel dat de snelwegen er dwars doorheen moesten, omdat op deze manier de binnenstad nog verder gesaneerd en gemoderniseerd kon worden.
Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning®, http://www.gent.be/docs/Departement%20Ruimtelijke%20Planning,%20Mobiliteit%20en%20Openbaar%20Domein/Dienst%20Stedenbouw%20en%20Ruimtelijke%20Planning/beleid/BrochureGent%20gisteren_LR.pdf, laatste update: juni 2000, geraadpleegd op 20 april 2011.

[86] Zie **Figuur 46**.

[87] Minister Oscar Behogne richtte op 31 mei 1949 een Dienst der Autosnelwegen op onder het Bestuur der Wegen, die de taak kreeg de eerste ontwerpen van de geplande snelwegen op te stellen.
In: GREGOIRE J.M., *Autosnelwegen in België. Ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, 1985, p. 28.

[88] In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, *De kritische studie met betrekking tot het tracé van de autosnelweg Tilburg-Rijsel in de suburb Gent*, 1952.

[89] Door de Besluitwet 2/12/1946, inzake stedenbouwkundige aanleg van het Rijk was Gentbrugge verplicht tot het opmaken van BPA's voor gans haar grondgebied. Deze plannen waren nog maar voor een kleine oppervlakte gemaakt omwille van de 'hangende' kwestie van de autostrade.
In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, *Enkele beschouwingen met betrekking tot de eventuele aanleg van autosnelweg Tilburg-Antwerpen-Rijsel op het grondgebied der Gemeente Gentbrugge*, 1953.



Figuur 47: Rietgracht Gentbrugge en aanpassingen. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 462, Gentbrugge.)

Figuur 48: Posities van de verkeerswisselaar E3-E5. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Prof. Ir. F. Vanderheyden, *Studie van tracés in de Gentse agglomeratie*, 1960.)

raadpleging door de gemeente Gentbrugge bedroeg deze afstand 280 meter. De gemeente haalde hierbij het slechts 255 m lange tracégedeelte tussen de ringspoorweg en de Brusselsesteenweg aan. Verder werden vooral de 'hindernissen' aangehaald waarmee het gele tracé in confrontatie zou komen doorheen de bestaande infrastructuur. Zo diende de autosnelweg over de Brusselse steenweg in ophoging te lopen gezien de aanwezigheid aldaar van de viaduct aan het Arsenaal. Dezelfde technische moeilijkheid deed zich voor aan de Hundelgemse steenweg waar een complex van vier kort op elkaar liggende kunstwerken over een lengte van 400 meter aan te leggen waren. Tevens wees Gentbrugge erop dat de knooppunten Magerstraat, gebroeders De Smetlaan-Pirennelaan en Magerstraat-Brusselse steenweg de laagst gelegen punten van de bebouwde Gentbrugse agglomeratie waren die in de onmiddellijke nabijheid van de Rietgracht lagen. Bijgevolg zouden aldaar speciale en kostelijke draineer- en bemalingswerken moeten voorzien worden.[90]

Stedenbouwkundig betrof het hoofdargument de 'afgeremde' uitbreidingsmogelijkheden van Gentbrugge. Doordat het nog niet duidelijk was welk tracé uiteindelijk de goedkeuringsstempel zou krijgen, kon er niet effectief meer aan bestemmingsplanning gedaan worden. Het gemeentebestuur had ten gevolge hiervan zodoende de morele plicht om krachtdadig op te treden tot op het ministerieel niveau. Gentbrugge beschreef metaforisch dit onbestendig karakter van het tracé: "*Op stedenbouwkundig gebied speelt de autostrade het spel van de hond in ons kegelspel: ze is het beletsel dat een regelmatig en gecoördineerd wegennet wordt ingericht over de ganse uitgestrektheid van de Gemeente. Ze is bovendien de spelbreker van een harmonische bebouwing aangezien er een bouwverbod wordt opgelegd over een breedte van 100 m aan weerszijden van de autostrade.*"[91] Theorieën van enkele internationale urbanisten met faam werden aangewend om het standpunt van Gentbrugge te bekrachtigen.[92]

Strategische tegenargumenten lijken in deze periode (prille jaren '50) niet volledig ondenkbaar. De positionering van het tracé - opgemaakt door Dienst der Autosnelwegen - werd dan ook sceptisch onthaald inzake het veiligheidsaspect voor de omgeving.[93] *"Het verantwoordelijkheidsgevoel moet de ontwerpers aanzetten de gevaren van de aanleg van een strategisch hoogst belangrijke verkeersader in de onmiddellijke nabijheid van het Gentse woongewest in overweging te nemen. In geval van conflict is het kruispunt een mikpunt van eerste belang voor een vijandelijke luchtmacht, met de rampzalige gevolgen van een volledige vernietiging van een nieuw woongewest(Gentbrugge en Ledeberg).*[94]

Concluderend stelde men tenslotte dat al deze 'nadelige' factoren zouden leiden tot zeer kostelijke onteigeningen. Dit standpunt lijkt inderdaad correct. Indien we het volledige Belgische E3-traject in beschouwing nemen, situeren de meeste onteigeningen zich op het grondgebied van Gentbrugge en Ledeberg.

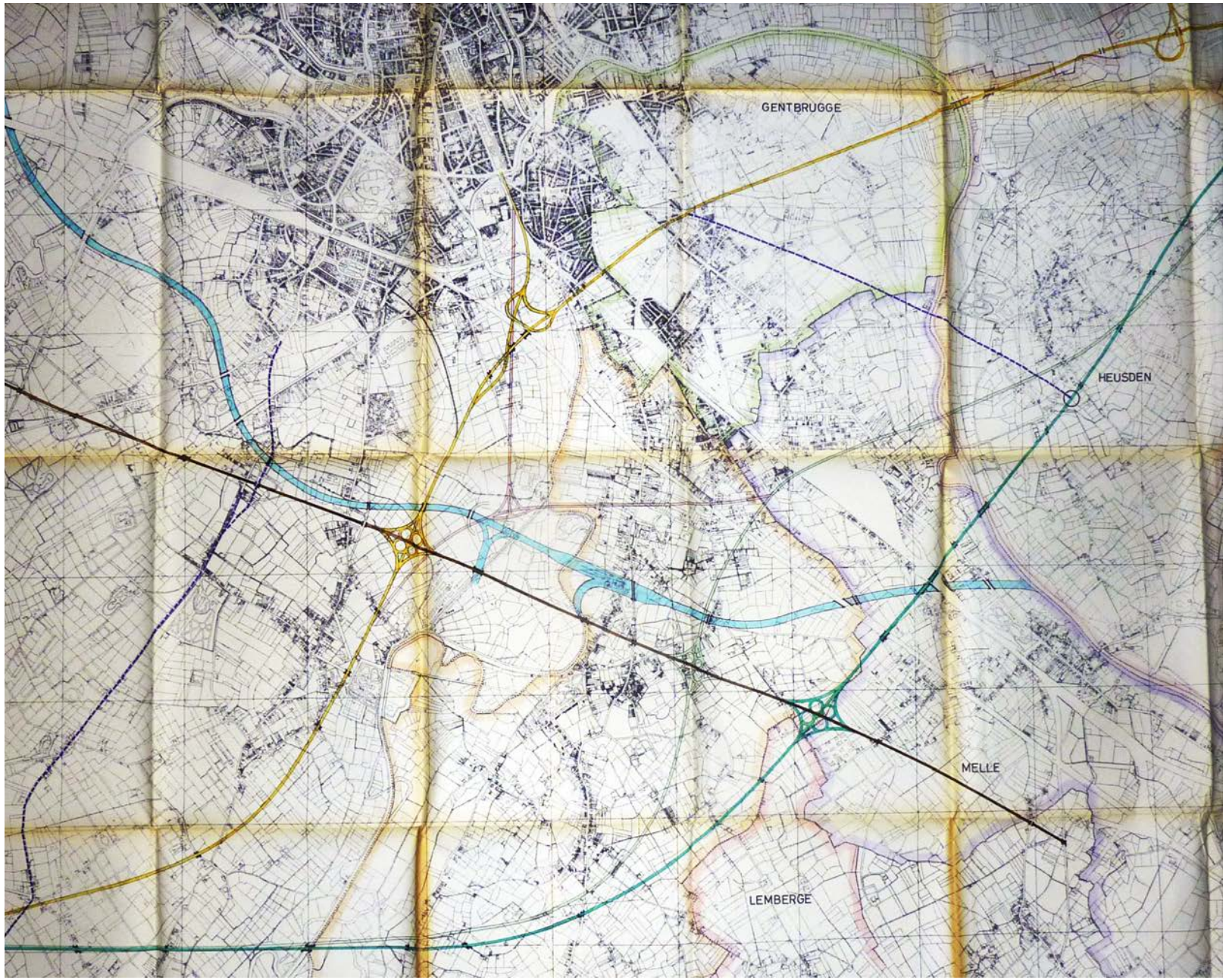
[90] Zie **Figuur 47**.

[91] In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, *Enkele beschouwingen met betrekking tot de eventuele aanleg van autosnelweg Tilburg-Antwerpen-Rijsel op het grondgebied der Gemeente Gentbrugge*, 1953.

[92] Op stedenbouwkundig standpunt genomen is het een gezonde opvatting de grote verkeersaders van de grote woongewesten verwijderd te houden, mits ze op een voldoende en op moderne wijze te verbinden. Deze theorie wordt door alle urbanisten met internationale faam als Berde Martin, Roeghelt, Bakker Schut, Melli en Rochenberg en anderen voorgehouden.
In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, *De kritische studie met betrekking tot het tracé van de autosnelweg Tilburg-Rijsel in de suburb Gent*, 1952, p. 3.

[93] Zie **Figuur 48**.

[94] In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, *De kritische studie met betrekking tot het tracé van de autosnelweg Tilburg-Rijsel in de suburb Gent*, 1952, p. 1.



Figuur 49: Groen en rood tracévoorstel Gentbrugge, anno 1950. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Prof. Ir. F. Vanderheyden, *Studie van tracés in de Gentse agglomeratie,* 1960.)

Repliek Gentbrugge: groen tracé.[95]

Tegenover het gele tracé van de Dienst der Autosnelwegen ontwierp de gemeente Gentbrugge - op eigen voornemen - een alternatief groen en rood tracé (verbinding met Gent-Zuid) met bijhorende varianten. Zoals men ziet loopt dit tracé op een grotere afstand van de Gentse agglomeratie en betekende het bijgevolg geen strategisch gevaar meer voor het woongewest van Gentbrugge. Het verbindingspunt met de stad lag aan de Zwaanhoek te Melle in kruising met Rijksweg 10 (de huidige Brussels steenweg) en lag op zo'n 5 kilometer afstand van Gent-Centrum.

Het sterktepunt van het voorgestelde tracé (met varianten) lag volgens de gemeente Gentbrugge in de afgenomen complexiteit van het tracé. Bij het groene tracé kwamen slechts 19 kunstwerken voor in plaats van 24 bij het gele tracé. Ook bij de onteigeningen bemerkte men een verminderde complexiteit, waarbij in plaats van hele huizencomplexen, slechts een zestal huizen, vier tuinbouwinstellingen aan de Zwaanhoek, een achttal volledig geteisterde villa's en één huis te Merelbeke zouden gesloopt moeten worden. De kostprijs zou met andere woorden sterk gereduceerd kunnen worden, wat per slot van rekening een zeer doorslaggevend argument kon zijn voor het Ministerie van Openbare Werken. Deze instantie had immers op het einde van de rit de macht om de knoop door te hakken betreffende de verscheidene tracévoorstellen. Contradictorisch genoeg zou het net diezelfde kostprijs zijn die eveneens de doorslaggevende factor zou vormen in de besluitvorming omtrent de 'tunnel vs. viaduct' kwestie van 1964.

Het document *'Balans der verschillende tracés'*, opgesteld door de gemeente Gentbrugge, bevat een samenvattende tabel die op nadrukkelijk wijze het tracé van de Dienst der Autosnelwegen in de schaduw trachtte te plaatsen.[96]

Het Ministerie van Openbare Werken heeft als repliek op het groene en het rode tracé enkele gebeurlijke tegenwerpingen opgesteld. Deze werden vervolgens door Gentbrugge afgezwakt door het opstellen van diverse antitheses. Voorbeeld van een tegenwerping betrof de veelbesproken verbinding met de stad Gent:

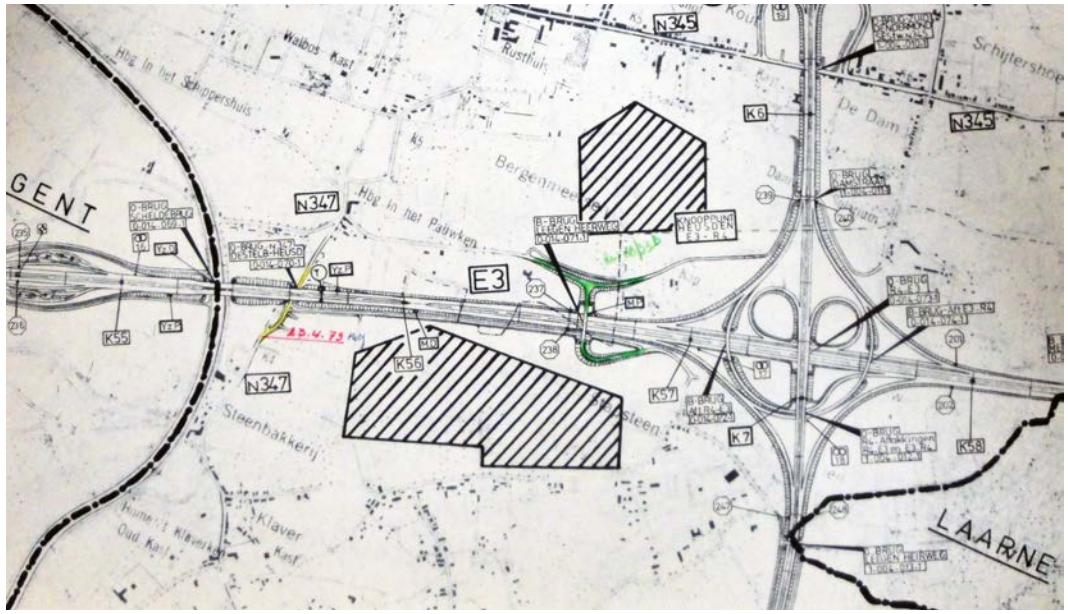
"Ministerie van Openbare Werken: De verbinding met de stad Gent ligt te veraf. Antithese: de afstand vanuit het centrum der stad met de verbinding bedraagt 5000 m. De afstand vanuit het centrum der stad met de voor het ogenblik in aanbouw zijnde autostrade Gent-Brussel bedraagt 5180 m. Een verschil van afstand van 180 m speelt, voor automobilisten welke de stad moeten bezoeken, geen rol."[97]

"Ministerie van Openbare Werken: Er kan geen verbinding aangelegd worden met de open snelweg van Gent-Zuid. Antithese: Tegen deze bewering stellen we dan het rood tracé voor dat deze verbinding op een zeer gelukkige wijze toelaat zonder de voordelen van het groen tracé te verliezen, de nadelen van het geel tracé niet over te nemen en slechts 17 kunstwerken (buiten de systemen der verbindingen) te stellen. Dit tracé heeft dezelfde lengte als het geel tracé en valt buiten de woongewesten Melle, Ledeberg, Gentbrugge en Zwijnaarde Dries (dit laatste zijnde een uitbreidingsmogelijkheid op het grondgebied der stad Gent)."

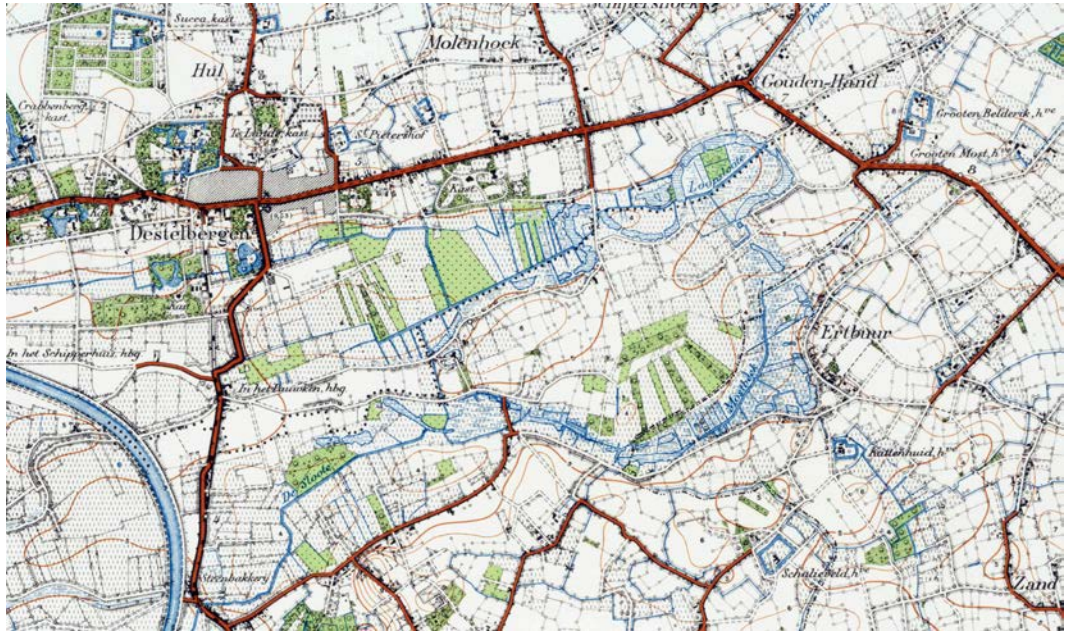
[95] Zie **Figuur 49**.

[96] In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, *De kritische studie met betrekking tot het tracé van de autosnelweg Tilburg-Rijsel in de suburb Gent.*, 1952, p. 5.

[97] In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, *De kritische studie met betrekking tot het tracé van de autosnelweg Tilburg-Rijsel in de suburb Gent.*, 1952, p. 5.



Figuur 50: Locatie zandontginningsputten Destelbergen. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, Verzamelplan E3 autosnelweg.)



Figuur 51: Topografische kaart 1948. (Bron: Militair Geografisch Instituut, schaal 1:20000, Brussel, 1948. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ.KRT.1572/22/01.)

De gemeente versus de hogere instanties.

In 1953 werd er voor de eerste maal na de opmaak van het gele (D.A.S.), groene (Gentbrugge) en rode (Gentbrugge) tracé een bijeenkomst georganiseerd tussen de gemeente Gentbrugge en de hogere instanties (ministerieel bezoek). Het leek hierbij dat de intercommunale gedachte reeds inherent aanwezig was. Voorheen beperkte de communicatie omtrent de diverse tracévoorstellen zich immers tot het heen en weer sturen van diverse nota's en studies. Het belang van deze 'live meeting' werd weerspiegeld door de lijst van aanwezige belanghebbenden.[98] Toenmalig burgemeester Frans Toch initieerde de vergadering met de beklemtoning dat Gentbrugge een gemeente was van 'belemmeringen': *"Gentbrugge is in het verleden reeds bedacht geweest met verscheidene instellingen welke de ontwikkeling van de Gemeente belemmeren: de oprit aan het Arsenaal, de ringspoorweg, welke zeer veel nadelen berokkent aan de economie."*[99] Hij was ervan overtuigd dat de administratie van de gemeente zeer moeilijk zou geschieden indien de gemeente 'nog maar eens' middendoor zou gesneden worden. Het was ook niet de bedoeling om de last te schuiven op de schouders van de omliggende gemeenten. Hoewel dit toch het geval bleek te zijn wanneer we het groene en rode tracé naast elkaar in beschouwing nemen.

Directeur-generaal der Wegen, Hondermarcq, kon zich inleven in de bezwaren en argumenten tegen het voorgestelde gele tracé, maar legde de nadruk op het algemene nationale belang van de E3 en verdedigde logischerwijs het tracé van het Departement. Als tegenargument stipuleerde Hondermarcq de zeer geschikte verbindingsmogelijkheid met de stad (over de Sint Lievenspoortbrug) - eveneens door Gentbrugge als een positief punt beschouwd - en de haven van Gent. Het bezwaar dat het tracé het natuurgebied van de Damvallei doorsneed, moest volgens Hondermarcq positief benaderd worden.[100] *"…aangezien op deze manier dit mooi toeristisch centrum door het publiek zal ontdekt worden."* [101] Het toeristisch aspect werd eveneens beklemtoond in de publicatie 'Europaweg E3' waarbij het hoofdstuk 'Landschaps- en stedenschoon langs de E3' duidelijk de toeristische kwaliteiten die gekoppeld waren aan deze autosnelweg in de verf plaatste.[102] Hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen en tevens de 'architect van de autosnelwegen', de heer Bernard, affirmeerde het standpunt van Hondermarcq en kaartte de diverse nadelen die verbonden waren aan het tegenvoorstel van de gemeente Gentbrugge aan. Deze nadelen waren: een ongeschikte verbinding met de stad en de haven van Gent; de doorkruising te Merelbeke en Melle; zware onteigeningen te Heusden (villa's) en Merelbeke (grote bloemisterijen); de kruising met de nieuwe spoorlijn; de doortocht over het vormingsstation te Merelbeke wat kon leiden tot

[98] De heer Boereboom, Adjunct-Cabinetsoverste; De heer Hondermarcq, Directeur-Generaal der Wegen; De heer De Wulf, Inspecteur-Generaal van Bruggen en Wegen; De heer Bernard, Hoofdingenieur-Directeur van Bruggen en Wegen; De heer Smetryns, Directeur van Provinciale Dienst van Bruggen en Wegen; De heer Lesaffre, Hoofdingenieur-Directeur van Provinciale Dienst van Stedebouw. Reporters van verscheidene dagbladen waren eveneens aanwezig.
In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, *Dossier 77/C. Verslag van het bezoek op 5 December 1953 van de heer O. Behogne, Minister van Openbare Werken en Wederopbouw aan het Gemeentebestuur van Gentbrugge met betrekking tot het aanleggen van autosnelweg Tilburg-Rijsel op het grondgebied der Gemeente*., 1953.

[99] In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge*, Dossier 77/C. Verslag van het bezoek op 5 December 1953 van de heer O. Behogne, Minister van Openbare Werken en Wederopbouw aan het Gemeentebestuur van Gentbrugge met betrekking tot het aanleggen van autosnelweg Tilburg-Rijsel op het grondgebied der Gemeente*., 1953.

[100] Zie **Figuur 50-51**.

[101] In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, *Dossier 77/C. Verslag van het bezoek op 5 December 1953 van de heer O. Behogne, Minister van Openbare Werken en Wederopbouw aan het Gemeentebestuur van Gentbrugge met betrekking tot het aanleggen van autosnelweg Tilburg-Rijsel op het grondgebied der Gemeente*., 1953.

[102] In: COENE J. ea*., Europaweg E3*, Lannoo, Tielt, 1973, p. 63-75.

verzet van de NMBS en de moeilijke link met de bestaande nijverheden en instellingen aansluitend op de E5 autosnelweg.

Een ogenschijnlijk kantelmoment leek er te komen na het plaatsbezoek met minister Behogne.[103] Hierbij werden achtereenvolgens 'bij wijze van studietrip' de verschillende discussiepunten van beide tracévoorstellen in het veld aangewezen. De locaties die men onder de loep nam waren: "*De doortocht onder het Braemkasteel, onder de ringspoorweg, onder de Magerstraat; de doortocht onder de Brusselse Steenweg; de doortocht boven de Jozef Vervaenestraat, het park Eggermont en de spoorweg Gent-Aalst; de doortocht boven de Hundelgemse Steenweg, boven de Schelde, onder de nieuwe spoorlijn Gent-Brussel; de doortocht van het tegenvoorstel aan de spoorweg Gent-Brussel; de doortocht van het tegenvoorstel over het vormingsstation te Merelbeke; doortocht van het tegenvoorstel over de Brusselse Steenweg; de doortocht van het tracé van het Departement doorheen de Damvallei te Destelbergen, enz."*[104] De kritische lezer bemerkt ogenblikkelijk het woord 'onder' in de opsomming van de doortochten. In 1953 - jaar van het plaatsbezoek - lag het immers voor de hand dat er een tunnel zou komen om de gemeente Gentbrugge zodoende de minst mogelijke schade toe te brengen. Pas in het jaar 1964 - nadat een vergelijkende studie 'tunnel vs. Viaduct' werd opgemaakt door het studiebureel S.W.K. - kwam hieromtrent uitsluitsel.

Aanvankelijk was de Minister grote voorstander van het tracé van het Departement, maar na het plaatsbezoek kon hij zich perfect inleven ten aanzien van het tegenvoorstel: *"de vaststelling ter plaatse van de h. Minister van de zeer geschikte doortochtmogelijkheid over het vormingsstation te Merelbeke, aangezien dit vormingsstation op die plaats in de toekomst niet meer zal verbreden…"*[105] Desondanks de moedwilligheid van de instanties én in het bijzonder de Minister, werd er niettemin geredeneerd vanuit het nationale karakter van deze autosnelweg. De belangen van de stad Gent en de Gentse haven hebben uiteraard eveneens een doorslaggevende factor gevormd bij de keuze van het gele tracé van het Departement. Het koninklijk besluit van 26 augustus 1958 deelde bijgevolg de E3 officieel in bij de categorie van de autosnelwegen en legde het gele tracé vast.[106] De uitvoering zou echter nog op zich laten wachten en pas van start gaan na de oprichting van de Intercommunale Vereniging voor de autoweg E3 in het jaar 1963.

Desondanks de vastlegging bij wet, heeft toenmalig burgemeester van Gentbrugge, Frans Toch, gepoogd de minister van Openbare Werken, Meyers, meermaals te overtuigen van de schadelijke gevolgen voor de gemeente. Dit heeft geresulteerd in hetzelfde scenario als de bijeenkomst van 1953 (met alle belanghebbende actoren).[107] Wederom werd een plaatsonderzoek georganiseerd maar zonder bevredigend resultaat.

[103] Oscar Behogne (PSC) was Minister van Openbare werken in de periode 1947-1949 en 1950-1954.
Wikipedia®, http://nl.wikipedia.org/wiki/Oscar_Behogne, laatste update: 13 september 2010, geraadpleegd op 10 mei 2011.

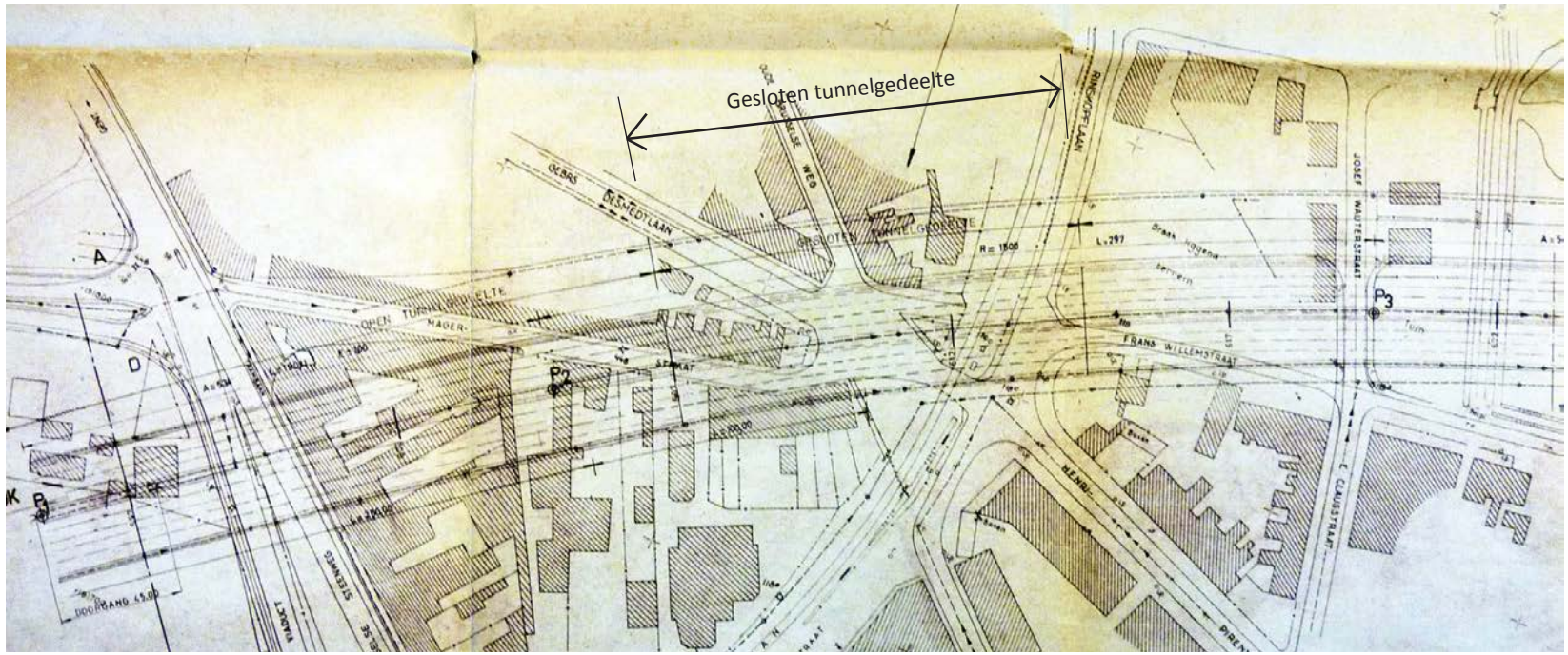
[104] In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, *Dossier 77/C. Verslag van het bezoek op 5 December 1953 van de heer O. Behogne, Minister van Openbare Werken en Wederopbouw aan het Gemeentebestuur van Gentbrugge met betrekking tot het aanleggen van autosnelweg Tilburg-Rijsel op het grondgebied der Gemeente*., 1953.

[105] In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, *Dossier 77/C. Verslag van het bezoek op 5 December 1953 van de heer O. Behogne, Minister van Openbare Werken en Wederopbouw aan het Gemeentebestuur van Gentbrugge met betrekking tot het aanleggen van autosnelweg Tilburg-Rijsel op het grondgebied der Gemeente*., 1953, p. 4.

[106] © 2007-2010 Wegen-Routes.be, http://wegen-routes.be/doss/E17E34n.html, laatste update: 16 april 2008, geraadpleegd op 14 mei 2011.

[107] In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, *P.A. 5000-20. Verslag van het onderhoud toegestaan op dinsdag 23 september 1958 te 9u15 door de heer P. Meyers, Minister van Openbare Werken en Wederopbouw aan een afvaardiging der Gemeente Gentbrugge in verband met de doortocht door de Gemeente van het goedgekeurd tracé van de autosnelweg Tilburg-Rijsel*, 1958.

Figuur 52: Voorontwerp E3 tracé Gentbrugge, april 1963. (Bron: Stadsarchief Gent, reeks GAGB, volgnr. 461, Dienst der Autosnelwegen, Voorontwerp op grondgebied Gentbrugge, april 1963.)



Figuur 53: Tunnelplan opgemaakt door het studiebureau S.W.K., 1964 (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwart Doos', reeks GAGB, volgnr. 463, Gentbrugge.)

Minister Meyers betreurde weliswaar de beslissing van zijn voorgangers (onder andere Minister Behogne), maar stelde vast dat een Koninklijk Besluit steeds vatbaar was voor wijziging zolang de werken geen aanvang hadden genomen. Opmerkelijk werd door Meyers benadrukt dat de 'oplossing' van het tracéprobleem eveneens afhankelijk was van de mogelijke omvorming die de regering zou kunnen ondergaan na de gemeentelijke verkiezingen.[108] Maar dit heeft desalniettemin geen invloed meer gehad op de besluitvorming. In afwachting werd aldus het 'bestemde' gele tracé behouden teneinde de onteigeningskosten niet te verzwaren. Het gele tracé werd zodoende een wettelijke blueprint en zou ondanks nog enkele pogingen niet wezenlijk meer gewijzigd worden.

Tunnel versus viaduct.

Op 27 maart 1963 werd door het Ministerie van Openbare Werken het definitief voorontwerpplan overhandigd aan het gemeentebestuur van Gentbrugge.[109] Het was het ontwerp van de Dienst der Autosnelwegen en zou verder uitgewerkt en verwezenlijkt worden door de I.V.A. E3. Het voorontwerpplan werd hierna ter concrete technische uitwerking overhandigd aan het studiebureel S.W.K. (1963) dat instond voor het vak Zevergem-Beervelde. Het plan van de Dienst der Autosnelwegen impliceerde zowaar een tunnel die vanaf de Brusselsesteenweg (Rijksweg 10) tot iets voorbij de spoorweg volledig ondergronds zou lopen. Opmerkelijk hierbij was eveneens het ontbreken van de E3-verbinding met diezelfde Brusselse steenweg, wat tot gevolg zou hebben dat de enige verbinding met het centrum van Gent zou geschieden via de A401 (de huidige B401 en beter gekend als het viaduct van Ledeberg). Het ontbreken van deze schakel reflecteerde zodoende de gang van zaken gedurende het tracéverloop. Het ontwerp van de Dienst der Autosnelwegen lag weliswaar in relatief concrete lijnen vast, maar door de continue interactie met de lokale belangen en besturen was het steeds mogelijk dat er wijzigingen aangebracht werden weliswaar op initiatief van de I.V.A. E3. Niettemin werden op basis van het betreffende voorontwerpplan, concrete technische plannen opgemaakt door het studiebureel SWK. Het plan vormt de vertaling van en de compensatie voor het doormidden snijden van de gemeente Gentbrugge. Want door de E3 gedeeltelijk ondergronds te laten lopen werd het knooppunt met de ringspoorweg immers gevrijwaard.[110]

Maar na enig onderzoek betreffende de uitvoering van de tunnel bleek dat er zeer hoge draineringskosten zouden optreden wegens het waterig karakter van de Gentbrugse grondlagen. Bijgevolg werd op vraag van het Ministerie van Openbare Werken een alternatieve uitvoeringsstudie voor een viaduct opgemaakt, teneinde een vergelijkende 'balans' te kunnen maken waarop de Minister zich bij zijn keuze kon baseren. "*In het bezit van een volledig voorontwerp van een tunnel, heeft de Minister van Openbare Werken op 3 september 1964 gevraagd, hem ook een ontwerp van een viaduct voor te leggen. Dit gebeurde op 17 december 1964.*"[111] Na een langdurige polemiek omtrent het planmatige E3-tracé doorheen de gemeente, moest er bijgevolg nog een gordiaanse knoop doorgehakt worden. In de periode 1950 - 1964 waar het hoofdzakelijk ging over het tracé en waar men uitging van een tunnel - als het ware ter compensatie voor de vele nadelen dat het geel tracé met zich meebracht voor de gemeente Gentbrugge - kwam er een keerpunt (1964) na de opmaak van

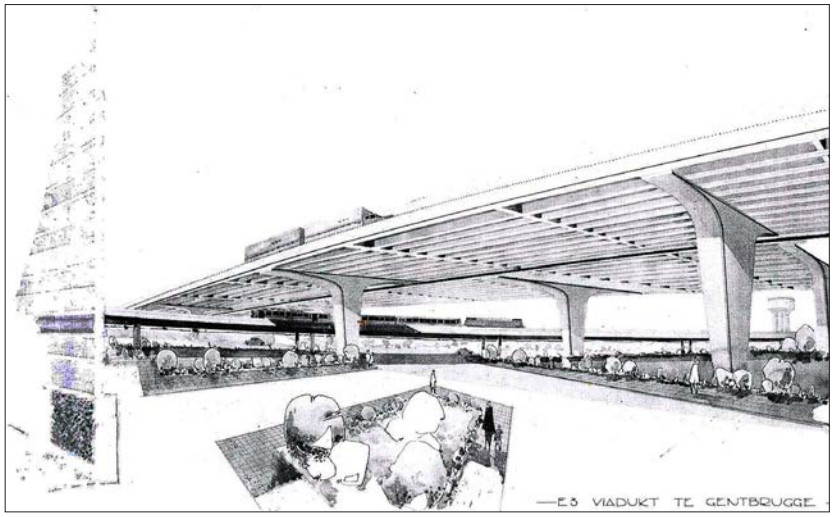
[108] In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, *P.A. 5000-20. Verslag van het onderhoud toegestaan op dinsdag 23 september 1958*, 1958, p. 2.

[109] In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, afzender: Ministerie van Openbare Werken, geadresseerde: Gemeentebestuur Gentbrugge, *Autosnelweg Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel. Mededeling voorontwerp.,* 27 maart 1963. Zie **Figuur 52**.

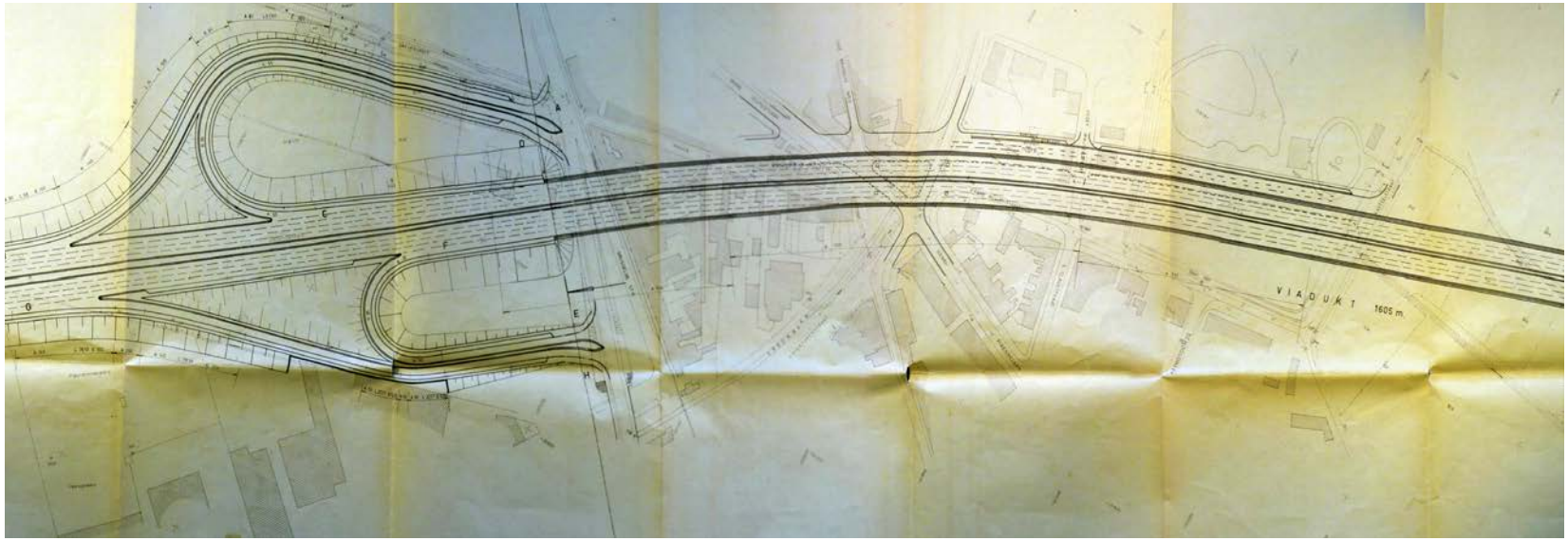
[110] Zie **Figuur 53**.

[111] In: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1964,* Govaerts, Deurne, 1965.

Figuur 54: Zicht op viadukt en ringspoorweg te Gentbrugge, 2011. Standpunt: Land van Rodelaan. (Bron: eigen bewerking)



Figuur 55: E3 viaduct te Gentbrugge. Voorstel gemeentehuis. (Bron: I.V.A. E3, "Aktueel" in *E3 tijdingen: periodieke uitgave van de I.V.A. E3*, Govaerts, Deurne, nr. 3, 1968.)



Figuur 56: Viaductplan opgemaakt door het studiebureau S.W.K., 1964 (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwart Doos', reeks GAGB, volgnr. 463, Gentbrugge.)

de concrete technische plannen voor een tunnel.[112] Gentbrugge moest zich verweren tegen een mogelijk 'viaduct' en bestudeerde hierbij de vooral nadelige gevolgen die ermee gepaard zouden zijn.[113] Daarenboven was de gemeente zeer sceptisch tegenover de vergelijkende studie die opgesteld werd door het studiebureel SWK - aangesteld door de Intercommunale - inzake de doortocht van de E3 te Gentbrugge.[114] Deze sceptische houding tegenover de studie kwam duidelijk tot uiting in de *'Kritische nota met betrekking tot de vergelijkende studie - tunnel of viaduct - opgesteld door het studiebureel SWK inzake doortocht E3 te Gentbrugge.'*[115] Het viaduct-kunstwerk met zijn afmetingen en structuur viel volgens het bestuur onmogelijk op een ordentelijke manier in het landschap te verwerken. Plannen voor een gemeentelijk administratief centrum, een zwembad- en recreatiecentrum kwamen in het gedrang en de typische laagbouw zou onverenigbaar zijn met het zwaar en eentonig viaduct. De notie dat een viaduct de splitsing van de gemeente ten goede kwam en de diverse ontwerpvoorstellen die ruimtelijk overeenstemden met een viaduct werden argwanend opgevat door de gemeente. Want zij zagen in deze viaduct-oplossing de 'virtuele scheiding' van hun grondgebied.[116]

Twee uiterst belangrijke factoren die in de nota van het studiebureel S.W.K., volgens de gemeente, vaag werden afgewogen waren het lawaai en de luchtbezoedeling. Gentbrugge betwiste of er al dan niet een bijzondere vergunning vereist was voor zulke hinderlijke inrichting, maar het heeft niet mogen baten. Op het einde van de rit werd de knoop doorgehakt op basis van financiële overwegingen. Een verschil van zo'n 300 miljoen frank heeft in 1965 geresulteerd in de goedkeuringsstempel voor het viaduct. Na deze goedkeuring voor de viaductoptie werden er in opdracht van de I.V.A. E3 nieuwe plannen opgemaakt. We merken hierbij op dat het tracé geen noemenswaardige wijzigingen meer onderging. Op het *'Gewijzigd voorontwerp'* zien we dat het viaduct tracé exact dezelfde positie innam als van de voorgaande tunnelplannen.[117] Verder had de laattijdige keuze voor het viaduct ruimtelijk bijwerkingen tot gevolg. Er bestonden immers plannen voor de ophoging van het ringspoor rond Gent wat er voor zorgde dat de E3-autoweg moest verhuizen naar een tweede 'verdiep' resulterend in een lokale hoogte van circa 14 meter.[118]

Vanzelfsprekend bracht de viaductkeuze nog meer stedenbouwkundige implicaties mee, zoals te zien in "<u>III. DE VERSTEDELIJKTE AUTOSNELWEG</u> - <u>b. CASESTUDIES GENTSE AGGLOMERATIE</u> - TRANSMISSIEDELEN".

---

[112] "*Voor de rest werd wel aandacht besteed aan de opwerpingen door ons gemeentebestuur geformuleerd en waren alle betrokken instanties ermede akkoord dat de aanleg van de autosnelweg zou geschieden volgens een voor onze gemeente minst schadelijke manier nl, met gedeeltelijke ingraving, zelfs gedeeltelijk overdekt*."
In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, *Kritische nota met betrekking tot de vergelijkende studie - tunnel of viaduct - opgesteld door het studiebureel SWK inzake doortocht E3 te Gentbrugge*., 13 september 1965.

[113] Luchtbezoedeling omwille van de oplopende verkeersintensiteit met de jaren; lawaai door het microklimaat dat ontstaat m.b.t. het wegdek; ongunstig effect op zowel directe als indirecte omgeving (gepland administratief centrum, Braemkasteel, omwonenden…); viaduct vormt een fysieke barrière, …
In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, *Kritische nota met betrekking tot de vergelijkende studie - tunnel of viaduct - opgesteld door het studiebureel SWK inzake doortocht E3 te Gentbrugge*., 13 september 1965.

[114] Het studiebureel SWK werd in 1963 door de Intercommunale Vereniging E3 aangesteld voor de studie en technische uitwerking van de voorontwerpplannen van de Dienst der Autosnelwegen voor het vak Zevergem-Beervelde.

[115] In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, *Kritische nota met betrekking tot de vergelijkende studie - tunnel of viaduct - opgesteld door het studiebureel SWK inzake doortocht E3 te Gentbrugge*., 13 september 1965.

[116] De dienst Stedenbouw en de Ruimtelijke ordening stelde aan het gemeentebestuur enkele 'invullingen' voor betreffende het ruimtegebruik onder het viaduct: een nieuw gemeentehuis in torenvorm zodat het gebouw het E3-viadukt zou domineren en een winkelcentrum. Zie **Figuur 54-55**.
In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, afzender: Ministerie van Openbare Werken, geadresseerde: Gemeentebestuur Gentbrugge, *Doortocht van de gemeente door de E3 autoweg.,* 6 december 1965.

[117] Zie **Figuur 56**.

[118] In: COENE J., "Een paar technische gegevens betreffende e E-3 autoweg" in *E-STRADE, Antwerpen en de E3,* Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 35-39.

c. INTERTEMPORELE BESCHOUWINGEN

Dat de E3 geen eenduidig en vlekkeloos discours heeft afgelegd in zijn totstandkoming hoeft geen verder betoog. Aan het definitieve tracé zijn immers zeer uiteenlopende stappen voorafgegaan waardoor de autosnelweg geleidelijk aan transformeerde tot een blueprintobject. De factoren die hierbij een rol speelden waren vooral van economische en toeristische aard en werden zelfs gestuurd vanaf Europees niveau. De coördinerende rol die Europa verder had, omvatte niet louter het feilloos laten overeenstemmen van de E-wegen aan de landsgrenzen, maar omhelsde ook enkele specifieke richtlijnen uit de verklaring van Genève. Dergelijke bepalingen in verband met het E3-snelwegontwerp hadden wel degelijk een invloed op de vormgeving en integratie van de weg in het omliggende landschap. Hierbij denken we dan bijvoorbeeld aan het maximale hellingspercentage die verbonden was aan de categorie A, waartoe de E3 behoorde. In de streek van Kortrijk kon het tracé bijgevolg onmogelijk de heuvelachtige topografie volgen, waardoor de weg in uitgraving moest ontworpen worden. Het discontinue karakter van het landschap aldaar is hieraan te wijten.

Verder werd duidelijk dat de typerend Belgische ingenieurslogica - waarbij de wegen ontworpen werden als kortst mogelijke verbindingen tussen de steden - gerelativeerd moet worden. De ingenieurs van de toenmalige Dienst der Autosnelwegen hebben klaarblijkelijk inspiratie opgedaan bij de Duitse autosnelwegen en de Amerikaanse Parkways. De E3-secties in de Kempen vormen hiervan een mooi voorbeeld. In deze streek werd aldus getracht om het 'ideale' tracé te benaderen door gebruik te maken van een reeks opeenvolgende bochten om de weg in het bebost landschap te integreren. De lokale verbreding van de middenberm liet zodoende toe om de illusie van het aanwezige bos te ensceneren. Niettemin betrof deze geïnspireerde benadering een relatief uitzonderlijk voorkomen wanneer we het volledig E3-tracé tussen de landsgrenzen beschouwen. Daarentegen zien we bijvoorbeeld tussen de steden Kortrijk en Gent dat het tracé voornamelijk opgebouwd werd uit een opeenvolging van rechte delen. Uiteraard lag de oorzaak hiervan in de vrijheidsgraad van het landschap waardoor de E3 zich een weg moest banen.

Een cruciaal gegeven, dat onlosmakelijk verbonden lijkt te zitten aan de E3-autosnelweg, is zonder enige twijfel het opportuniteitsprincipe. Men kan stellen dat dit mechanisme zowel voor, tijdens als na de aanleg inherent aanwezig bleek te zijn. Hierbij verwijzen we bijvoorbeeld naar de vele ontginningsputten die nodig waren om de autosnelweg in ophoging te kunnen verwezenlijken. Na de uitvoering van de autosnelweg transformeerden deze ontgonnen 'groeves' vaak tot recreatieve gebieden die volgens een kenmerkende logica met parkeerplaatsen en wandelpaden heringericht werden. Maar ook tijdens de zoektocht naar de geschikte ligging van het tracé was het begrip 'opportuniteit' niet weg te denken. Om de onteigeningskosten te beperken werd daar waar de ruimtelijke context het toeliet, gebruik gemaakt van openbare gronden. De Ring rond Antwerpen vormt hiervan een sprekend voorbeeld. Een ander cruciaal gegeven, dat onlosmakelijk verbonden is met de E3-autosnelweg, wordt gevormd door de talrijke bijkomende aanpassingswerken die ten gevolge van de E3-autosnelweg werden uitgevoerd. We denken hierbij vooral aan de steenwegen die heel wat stedelijke ontwikkelingen in de hand speelden. Zo ook was dit het geval in Desselgem. Hier was er zelfs geen rechtstreekse verbinding tussen de steenweg en de autosnelweg. Maar omwille van de nabijheid van de autosnelweg en de aantakking op de nationale weg, die wel rechtstreeks verbonden was met de E3, werd er nieuw leven geblazen in het stadscentrum van Desselgem. Er doken zelfs nieuwe woonkavels en baanwinkels op langsheen deze steenweg.

Men kan dus besluiten dat de E3-autosnelweg als een nieuw type autosnelweg moet beschouwd worden. Het feit dat de komst van deze snelweg zeer nauw samenhangt met talrijke verstedelijkingsprocessen, geeft ons de mogelijkheid om de naam 'verstedelijkte autosnelweg' in de mond te nemen. Het lijkt ons dan ook bijzonder interessant om op een kleinere schaal en iets gerichter op zoek te gaan naar de manier waarop de Belgische planners, ingenieurs, landschapskundigen en politici van gemeenten en steden zowel voor, tijdens als na de komst van de E3 inspeelden op deze nieuwe transportinfrastructuur. De vragen die hierbij voornamelijk zullen behandeld worden, zijn de volgende: 'Welke ambities beoogde men bij de totstandkoming van de E3-secties op Gents grondgebied?', 'Op welke manier kwam het opportuniteitsprincipe van de E3 hierbij tot uiting?' en 'Welke verstedelijkingsparadima's zijn van toepassing op de E3-secties op Gents grondgebied?'. Alvorens deze vragen te beantwoorden zullen we eerst aangeven wat deze 'verstedelijkte autosnelweg' inhoudt en welke verstedelijkingsparadima's deze nu precies genereert.

III. DE VERSTEDELIJKTE AUTOSNELWEG

III. DE VERSTEDELIJKTE AUTOSNELWEG

Dit derde deel tracht concrete antwoorden te formuleren op de onderzoeksvragen die gerezen zijn in "II. DE EUROPAWEG 3 - c. INTERTEMPORELE BESCHOUWINGEN". Bij het ontrafelen van de wortels van de E3 - in "II. DE EUROPAWEG 3" - viel onze zoektocht naar welk soort autosnelweg de E3 nu precies is in een bepalende plooi. We kwamen tot de constatatie dat de E3 op Belgisch grondgebied niet volgens één van de algemeen aanvaarde snelwegtypologieën in te delen valt. Het is noch een stedelijke snelweg, want daarvoor loopt hij al te vaak door landelijke gebieden; noch is het een landelijke snelweg, want daarvoor loopt hij ook te vaak door stedelijke gebieden. Het enige vaststaande feit is dat het een snelweg is die op zich (nieuwe) stedelijkheid genereert, zowel in landelijke als stedelijke gebieden. Bijgevolg kunnen we besluiten dat er een ander fenomeen speelt bij de E3, des te meer door het intercommunale karakter ervan. Er kan gesproken worden van een tussenliggende autosnelwegtypologie, namelijk de 'verstedelijkte autosnelweg'.[1]

In het eerste deel "a. VERSTEDELIJKINGSPARADIGMA'S VAN DE SNELWEG" zal dan ook uiteengezet worden wat deze 'verstedelijkte autosnelweg' nu precies is en welke principes de E3 nu net tot een verstedelijkte autosnelweg maken.

Het tweede deel "b. CASESTUDIES GENTSE AGGLOMERATIE" wordt gewijd aan het ontleden van enkele treffende casestudies van de drie voornaamste hardwarecomponenten van het autosnelwegennetwerk binnen de Gentse agglomeratie.

In het derde deel "c. CONCLUDERENDE BESCHOUWINGEN" worden tenslotte onze concluderende beschouwingen neergepend. Hierbij wordt er in eerste instantie aandacht geschonken aan de door ons gestelde onderzoeksvragen. Vervolgens worden er nog enkele visionaire bedenkingen geformuleerd over de toekomstige snelwegontwikkelingen in het algemeen en over de toekomstperspectieven van de E3 in het bijzonder.

[1] In: BAPS' ARCHITECTURE RESEARCH DESIGN, *Cahier van de Stedelijke Autosnelweg, Bijdragen aan de Esthetische Ontginning van de Autosnelweg in het stedelijk veld*, Rotterdam: Baps', 2008, p. 83.

a. VERSTEDELIJKINGSPARADIGMA'S VAN DE SNELWEG

"Every road changes the appearance of the country through which it passes and advances the decentralization of the cities. The influence of the railways in this respect remains largely limited to the surroundings of the stations. In the case of a motorway, the whole area in a broad band on both sides of the road will undergo the influence of the new traffic possibilities and to more or less the same degree." - T.H. Lohuizen, 1924.[2]

Wanneer we de ontstaansgeschiedenis van de steden in België bekijken, merken we dat de eerste stedelijke ontwikkelingen meestal plaatsvonden langsheen of op intersecties van voorname infrastructuurknopen. In het begin gebeurde dit voornamelijk aan de samenkomst van natuurlijke netwerken: de waterlopen. Vervolgens zorgden verschillende kruispunten van handelsroutes over het land voor de expansie van deze steden of het ontstaan van nieuwe stedelijke kernen. Nog later ontstond er een nieuw transportnetwerk: de spoorwegen. Deze brachten op hun beurt ook weer een nieuwe stedelijke groei met zich mee. En tenslotte deed één van de prominentst aanwezige infrastructuurnetwerken van vandaag de dag zijn intrede: de autosnelwegen. Vooraleer dieper in te gaan op de impact van het autosnelwegennet op zijn omliggende omgeving, lijkt het relevant om eerst even stil te staan bij de term 'netwerk' en te ontleden uit welke componenten dit netwerk bestaat.

"Een netwerk is een systeem van verbindingen tussen punten die als adres of terminal en/of als poort of zender fungeren. Het netwerk - het wegennet, het spoorwegnet, het telefoonnet, het gas- en elektriciteitsnet, het computernetwerk, het kabelnet, het net van luchtlijnen, van postbussen, van hamburgerrestaurants, benzinestations, glascontainers,… - verplaatst, verdeelt, verspreidt objecten of tekens. Het netwerk stelt, door gemakkelijke en snelle verbindingen en door reproductie, objecten en diensten (water, coca-cola, specialisten)of tekens (informatie, beelden, nieuws) overal en zo snel mogelijk ter beschikking."[3] Het autosnelwegennetwerk voldoet volledig aan deze definitie en bepaalt met zijn draaicirkels en op- en afritten het overgrote deel van het huidige infrastructuurlandschap. Het is dan ook vrij evident dat de omgeving in de nabijheid van deze netwerkinfrastructuur hierop wil inpluggen om zo mee te genieten van de vele voordelen die dit systeem te bieden heeft. Naar analogie van de netwerktheorie, bestaat ook het snelwegennetwerk uit verschillende onderdelen die moeten instaan voor een goed functioneren van het systeem: de hardware, de software en de orgware. De hardware kan beschouwd worden als de fysieke structuur of het materieel substraat van het eigenlijke netwerk, terwijl de software en de orgware meer betrekking hebben tot het gebruik en de organisatie van de infrastructuur. De hardware bestaat uit drie basiscomponenten die het systeem op een snelle en correcte manier laten functioneren: de knooppunten dewelke een verandering van richting mogelijk maken binnen het primaire netwerk, de toeritten dewelke het mogelijk maken om het primaire netwerk te verlaten en over te stappen op het secundaire netwerk en de transmissiedelen dewelke voorgaande hardwarecomponenten met elkaar verbinden.

De hardware heeft lange tijd alle aandacht van de ingenieurs en landschapsarchitecten opgeëist wat resulteerde in twee algemeen aanvaarde autosnelwegtypologieën, zijnde de landschappelijke en de stedelijke autosnelwegen. Maar deze typologieën raakten in België - en Nederland - al snel achterhaald omwille van de verschillende verstedelijkingsprocessen die erdoor geïnitieerd werden. Vanaf dat moment kon er gesproken worden van een nieuwe autosnelwegtypologie,

[2] In: BAPS' ARCHITECTURE RESEARCH DESIGN, *Cahier van de Stedelijke Autosnelweg, Bijdragen aan de Esthetische Ontginning van de Autosnelweg in het stedelijk veld*, Rotterdam: Baps', 2008, p. 35.

[3] In: VERSCHAFFEL B., *Van Hermes en Hestia*, A&S Books, Gent, 2006, p. 11-12.

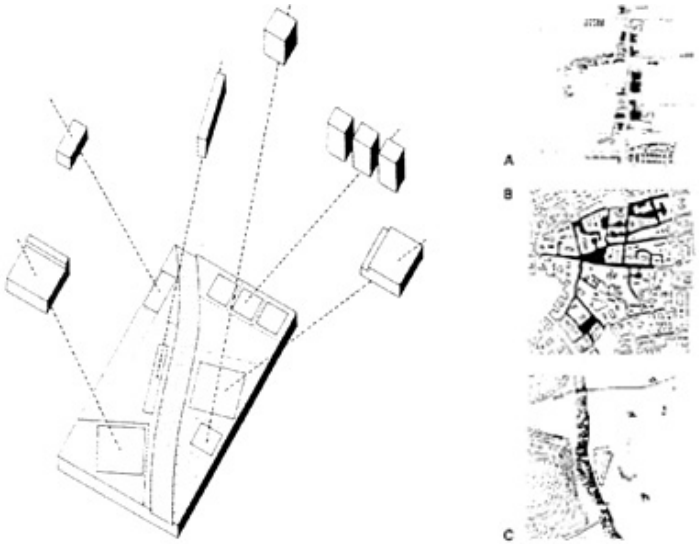
namelijk de 'verstedelijkte autosnelweg'. De klemtoon verschoof hierbij dan ook van de hardware naar de software en orgware. De organisatie van de ruimtes rondom de autosnelwegen kregen toen een veel grotere waarde toebedeeld dan de hardware. De ontwerpopgaven focusten zich dan ook niet louter meer op de technische ingenieurskunst van de snelwegen. De ingenieurskunst diende net ingezet te worden als middel om het gebruik en de organisatie van de snelweginfrastructuur te optimaliseren in eenieders belang - zowel voor de automobilisten als voor de personen die vanuit de omliggende omgeving op deze infrastructuur uitkijken.

Via dit klein maar noodzakelijk intermezzo zijn we aanbeland bij de impact die de verstedelijkte autosnelweg op zijn omgeving uitoefent. Verstedelijking is een proces dat weinig of niets te maken heeft met de stad van weleer, omdat niet het wonen en evenmin het werken, maar wel de mobiliteit het centrale gegeven vormt.[4] Deze snelweg vormt een aantrekkingspool voor stedelijke ontwikkelingen waarbij mobiliteit en bereikbaarheid de sleutelbegrippen zijn. De Nederlandse verkeerskundigen hadden nog voor de planologen en de stedenbouwkundigen het besef dat door de aanleg van de hardware ook andere ontwikkelingen onvermijdelijk zouden volgen en zij onderkenden de macht om met een relatief kleine ingreep de ruimtelijke ordening en de cultuur drastisch te veranderen.[5] Het netwerk van wegen is dan ook onherroepelijk gaan leiden tot een voortgaande suburbanisatie. De steeds verder oprukkende bebouwing in de omgeving van de snelweg liet zelfs kleinere gemeenten uitgroeien tot nieuwe stedelijke kernen soms tot over de snelweg heen. Het resultaat ervan is het samenspel van 'landschapskamers' die waarneembaar is wanneer men over de autosnelweg rijdt.[6] Niettegenstaande het autosnelwegennetwerk beschouwd wordt als een atopische plaats wordt er ook steeds meer getracht om de identiteit van de plekken rondom de autosnelwegen te versterken als een contrabeweging voor de globaliserende effecten. De verstedelijkte autosnelweg wordt gekenmerkt door enkele vaak voorkomende fenomenen die hand in hand gaan met de verstedelijking. We beperken ons tot de ons inziens drie belangrijkste paradigma's: transformatie, fragmentatie en barrière. We maken hierbij ook al onmiddellijk de kanttekening dat deze drie fenomenen zeer nauw verwant zijn aan elkaar waardoor ze dikwijls ook in mekaar vervlochten zitten of elkaar net versterken.

[4] In: BAPS' ARCHITECTURE RESEARCH DESIGN, *Cahier van de Stedelijke Autosnelweg, Bijdragen aan de Esthetische Ontginning van de Autosnelweg in het stedelijk veld*, Rotterdam: Baps', 2008, p. 29.

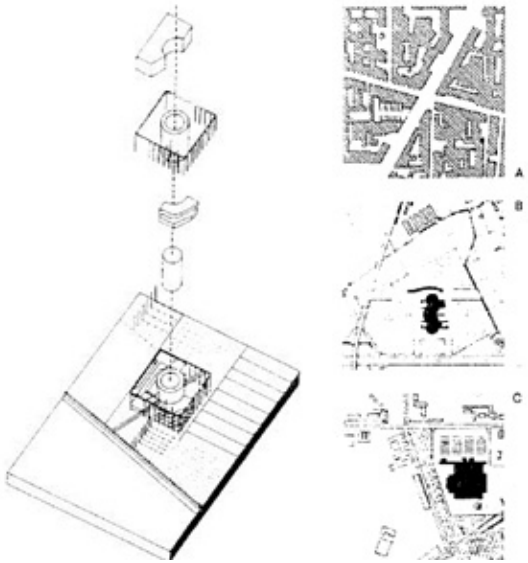
[5] In: BAPS' ARCHITECTURE RESEARCH DESIGN, *Cahier van de Stedelijke Autosnelweg, Bijdragen aan de Esthetische Ontginning van de Autosnelweg in het stedelijk veld*, Rotterdam: Baps', 2008, p. 25.

[6] In: BAPS' ARCHITECTURE RESEARCH DESIGN, *Cahier van de Stedelijke Autosnelweg, Bijdragen aan de Esthetische Ontginning van de Autosnelweg in het stedelijk veld*, Rotterdam: Baps', 2008, p. 77.



Figuur 1: Lineaire aantrekkingskracht. Objecten die van nature of qua afmetingen heterogeen zijn vinden een plaats langs verkeerswegen of andere lineaire systemen in het landschap zoals:
a) een winkelstraat of meubelboulevard
b) een netwerk van winkelstraten in een historisch stadscentrum
c) een rivier of stroom

Figuur 1-2: (Bron: BOERI S., "Stedelijke transformatieprocessen. Een analyse van de stadsregio Milaan",*in de Architect thema 56: De Europese stad en de toekomst van de woningbouw*, 1994, p. 26-3.)



Figuur 2: Hybride machine. Grote geïsoleerde containers met een heterogene inhoud zowel qua ruimte als qua soort als tijdstip van gebruik nestelen zich op punten van het territorium, zoals:
a) een winkelgallerij.
b) een complexe machine voor de vrijetijdsbesteding.
c) shopping malls en dergelijke.

TRANSFORMATIE

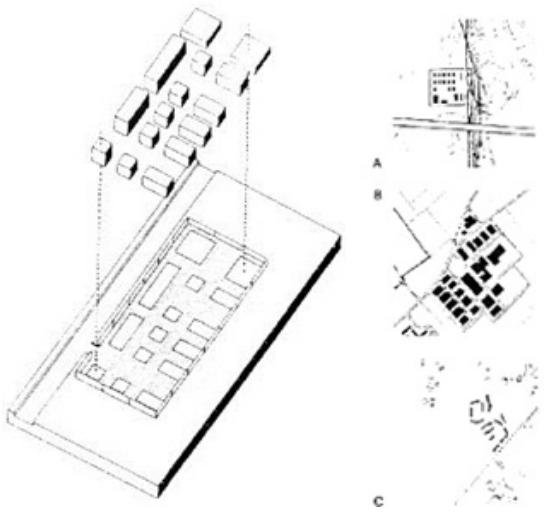
Logischerwijs zorgt de autosnelwegaanleg door zowel landelijke als stedelijke gebieden voor heel wat ruimtelijke transformaties. Deze transformaties zijn zowel op macro-, meso- en microschaal waar te nemen. Enkele transformaties op macroschaal werden al besproken in "II. DE EUROPAWEG 3 - b. BELGIË" waar we de verschillende wegvakken van de E3 in het algemeen en het vak Zevergem-Beervelde in het bijzonder toelichtten. De totstandkoming van de talrijke bedrijven- en recreatiedomeinen langsheen de E3 vormen hiervan de voorbeelden bij uitstek. De transformaties op mesoschaal hebben eerder betrekking op de verschillende deelgebieden van het vak Zevergem-Beervelde die we onder de loep zullen nemen bij de casestudies. Tal van nieuwe ontsluitings- en verbindingswegen, groenruimtes die een andere betekenis krijgen, de openbare ruimte die anders ingedeeld wordt, vormen hiervan enkele illustraties. En tenslotte zijn er nog de kleinste transformaties op microschaal die we binnen de afbakening van de deelgebieden bemerken. Dit kan gaan over het al dan niet plaatsen van een omheining, het verbreden van een voetpad, het plaatsen van een zitbank, het plaatsen van verlichting, … De directe transformaties hangen nauw samen met de opgestelde onteigeningsplannen. De zones die binnen de contouren van deze onteigeningsgrenzen vielen, ondergingen logischerwijs de grootste metamorfose. Maar er zijn ook heel wat indirecte transformaties die vasthangen aan de komst van de nieuwe verkeersader. Net zoals de steeg, de straat, de avenue, de boulevard en het park genereert de autosnelweg openbare ruimte, maar dan wel op een andere schaal. De autosnelweg werd in tegenstelling tot bijvoorbeeld de stad- of gemeentestraat immers vanop nationaal niveau geconcipieerd en uitgestippeld.[7] Hierdoor valt dan ook regelmatig de hybride samenhang tussen de verschillende elementen die de zones uitmaken op. De autosnelweg werd van bovenaf uitgetekend, zonder echt lang nagedacht te hebben over de stedenbouwkundig invulling van de gegenereerde ruimte. Dit resulteerde vaak in ruimtes die niet echt een eenduidige bestemming hebben.

Wanneer we de transformatie van de omgeving rondom de snelweg bekijken, bemerken we diverse mogelijkheden tot vestiging. Zo heeft Stefano Boeri een zestal vestigingstypes beschreven die de nieuw gebouwde omgeving moeten vorm geven. Boeri's benamingen duiden vooral het mechanisme aan dat ze ondersteunen, veeleer dan dat ze een uitspraak doen over de esthetische vorm ervan. De term 'vestigings-' lijkt in ons opzicht misschien misleidend, daar ons studietraject een diverse ruimtelijkheid vertoont al naargelang het soort gebied dat de snelweg doorkruist. Beter is het misschien om te spreken van transformatieprincipes Desalniettemin is Boeri's terminologie van dien aard, dat ze eveneens toepasbaar is op de stedelijke ruimtes. De 'lineaire aantrekkingskracht' betreft de objecten die van nature en qua afmetingen heterogeen zijn.[8] Hieronder kunnen bijvoorbeeld de groenschermen langsheen de autosnelweg begrepen worden, maar ook de geluidsschermen kunnen lineaire, heterogene elementen vormen indien we ze op een voldoende grote schaal bekijken. Deze elementen bepalen logischerwijze in sterke mate de waarneming van het landschap vanop de snelweg, maar hebben evenzeer een impact op de zichtbaarheid vanaf de stad. In Gentbrugge, waar de autosnelweg door een hybride vormgeving van diverse infrastructuurstromen op meerdere niveaus (tram, bus, trein en auto's) imposante ruimtes genereert, kan de term 'hybride machines' gebruikt worden.[9] Dit zijn grote geïsoleerde containers met een heterogene inhoud zowel qua ruimte, qua soort, als qua tijdstip van

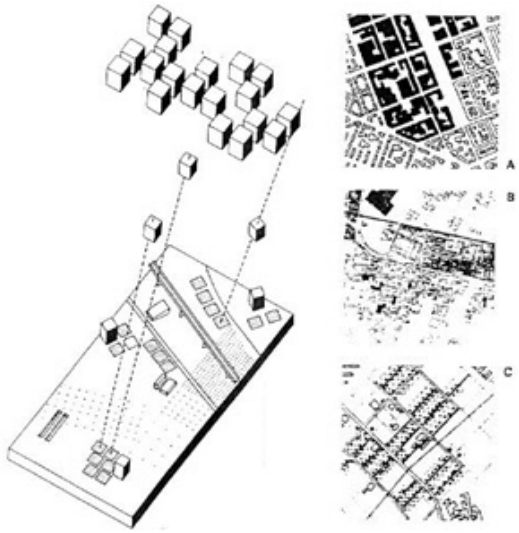
[7] Hierbij verwijzen we naar de tracépolemiek op grondgebied van de gemeente Gentbrugge die bondig uiteengezet werd in "II. DE EUROPAWEG 3 - b. BELGIË - TRACÉ GENTSE AGGLOMERATIE".

[8] Zie **Figuur 1**.

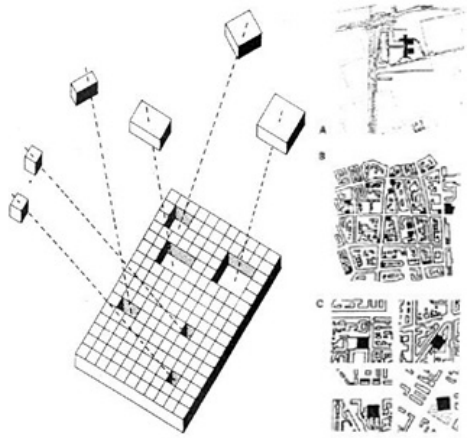
[9] Zie **Figuur 2**.



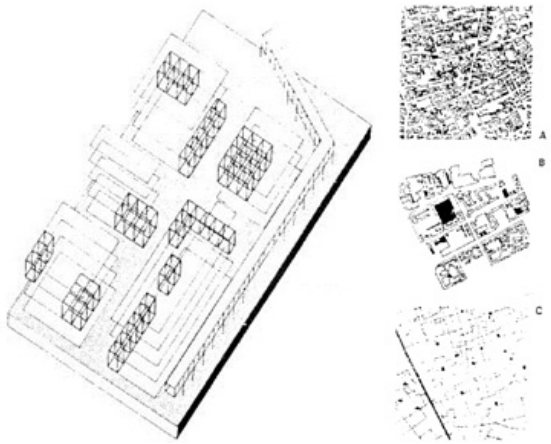
Figuur 3: Eilanden. Objecten die vergelijkbaar zijn van maat en natuur vestigen zich in modulaire reeksen binnen een afgebakend kader, zoals:
a) een centrum voor immigranten, bestaandeuit geprefabriceerde units.
b) een industrieterrein.
c) een introverte woonwijk met lage dichtheid.



Figuur 4: Herhalingsgebieden.
Objecten van vergelijkbare grootte en karakter warden op een diffuse wijze over een
gebied verspreid, zoals:
a) de constituerende elementen van een stedelijk weefsel met gemengde woon- en werkfuncties.
b) apart diffuse ruimtes.
c) villawijken.



Figuur 5: Inzetstukken. Objecten van verschillende natuur en uitéénlopende maat vestigen zichpuntsgewijs en zonder regelmaat in de leegtes
van een homogeen gebied, zoals:
a) een geïsoleerd kantoorgebouw
b) nieuwbouw van kantoren in de historischebinnenstad
c) supermarkten in de bestaande stadsstructuur



Figuur 6: Gelijkmatige metamorfose.
Kleine en bijnaonzichtbare veranderingen in de elementaire cellen
van een homogeen gebied die samen op dat gebied het effect hebben van een 'kritische massa', zodat ze de 'genetische code' van het gebied beïnvloeden, zoals:
a) een gebied waarin woningen getransformeerd worden tot kantoren
b) een industrieterrein waarin de gebouwenhergebruikt worden om in te wonen of voor kantoren.
c) een gebied waarin boerderijen getransformeerd worden in woningen.

Figuur 3-6: (Bron: BOERI S., "Stedelijke transformatieprocessen. Een analyse van de stadsregio Milaan",*in de Architect thema 56: De Europese stad en de toekomst van de woningbouw*, 1994, p. 26-3.)

gebruik, die zich nestelen op bepaalde punten in het territorium. Stefano Boeri had het hier hoofdzakelijk over shoppingmalls, centra voor vrijetijdsbesteding en dergelijke, maar niettemin kan de term 'hybride' op een gelijkaardige wijze toebedeeld worden aan enkele zones in Gentbrugge.[10] Hun vestigingsplaats hangt voornamelijk af van een goede bereikbaarheid voor de auto. 'Eilanden' zijn objecten die vergelijkbaar zijn van maat en natuur.[11] Ze vestigen zich in modulaire reeksen binnen een afgebakend kader, bijvoorbeeld een industrieterrein, een woonwijk… Deze gebieden vinden we in zowel een agrarische als een stedelijke context. Ze doen zich volkomen autonoom voor. Dikwijls zijn ze net als echte eilanden moeilijk te bereiken hoewel ze quasi volledig omgeven zijn door verschillende transportinfrastructuren. De 'herhalingsgebieden' worden gevormd door objecten van vergelijkbare grootte en karakter.[12] Ze worden op een diffuse wijze over een gebied verspreid zoals bijvoorbeeld woonkavels of villawijken. Deze gebieden zijn ook heel typerend voor de verdere verstedelijking. Verder zijn er ook nog de 'inzetstukken'.[13] Dit zijn vaak voorkomende objecten van verschillende aard en uiteenlopende maat die zich puntsgewijs en zonder regelmaat vestigen in de 'leegtes' van een homogeen gebied. Voorbeelden hiervan zijn kantoren of supermarkten en komen het vaakst voor op de plekken waarmee de ruimtelijke ordening moeite heeft, namelijk aan en voorbij de randen van het stedelijk gebied, tussen stad en land.[14] De kantoorgebouwen rondom het viaduct van Ledeberg vormen hier mooie voorbeelden van. Tenslotte is er nog de 'gelijkmatige metamorfose'.[15] Hiermee bedoelde Boeri de kleine en bijna onzichtbare veranderingen in de elementaire cellen van een homogeen gebied die samen op dat gebied het effect hebben van een 'kritische massa', zodat ze de 'genetische code' van het gebied beïnvloeden, zoals een industrieterrein waarin de gebouwen hergebruikt worden om in te wonen of voor kantoren. Deze transformatie-/vestigingsprincipes vormen een belangrijke aanzet bij onze casestudies in de Gentse agglomeratie. Ze vormen een theoretische achtergrond die niet enkel een onderverdeling biedt en zomaar een reeks vormelijke verschillen onderscheidt. Ze schetsen eveneens het mechanisme waarin er wordt gewerkt en de manieren waarop de omgeving langsheen de autosnelweg wordt bekeken.

Bij het fenomeen van de transformaties komt het er concreet op neer dat de steden en gemeenten handig gebruik maakten van het opportuniteitsprincipe van de IVA E3 om aanpassingen, verbeteringen en vernieuwingen op diverse schaalniveaus te realiseren. Dit zorgde voor de totstandkoming van een hybride verstedelijking die onmogelijk eenduidig te vatten valt. De transformaties vormen één van de fenomenen die we zullen hanteren om de verstedelijking langsheen de E3 te verklaren bij onze casestudies.

[10] We denken hierbij dan ook aan het shoppingcenter dat door het gemeentebestuur van Gentbrugge werd voorgesteld als invulling onder het viaduct. Dit komt ook al ter sprake in "II. DE EUROPAWEG 3 - b. BELGIË - TRACÉ GENTSE AGGLOMERATIE".
[11] Zie **Figuur 3**.
[12] Zie **Figuur 4**.
[13] Zie **Figuur 5**.
[14] In: BAPS' ARCHITECTURE RESEARCH DESIGN, *Cahier van de Stedelijke Autosnelweg, Bijdragen aan de Esthetische Ontginning van de Autosnelweg in het stedelijk veld*, Rotterdam: Baps', 2008, p. 35.

[15] Zie **Figuur 6**.

Figuur 7: Fragment uit Heat. (Bron: MANN M. (reg.), *Heat.* film, Verenigde Staten, Warner Bros. Pictures, 1995.

Figuur 8: Fragment uit Aanrijding in Moscou. (Bron: VAN ROMPAEY C. (reg.), A*anrijding in Moscou*. film, België, Jean-Claude van Rijckeghem, 2008.

FRAGMENTATIE

Een ander vaak voorkomend fenomeen bij de aanleg van een autosnelweg is de fragmentatie. Daar de verstedelijkte autosnelweg zowel door landelijke als stedelijke gebieden loopt zijn er verschillende vormen van fragmentatie waar te nemen. In landelijke gebieden gingen de onteigeningen veelal gepaard met ruilverkaveling.[16] Hierbij werden percelen ten noorden en ten zuiden van de snelweg versmolten tot nieuwe percelen en desgevallend opnieuw verdeeld zodat bij de uitbating van de bedrijven de snelweg niet meer of zo weinig mogelijk diende gekruist te worden. Daarnaast werd de toegang tot de nieuwe percelen vergemakkelijkt door de aanleg van bijkomende infrastructuren. In de stedelijke gebieden was het kenmerkend dat de snelweg een nieuwe, eigen vorm van stedelijkheid genereerde. In plaats van de bestaande ruimte te splitsen ontstonden er dikwijls nieuwe ruimtes met andere betekenissen dan voorheen. Deze hybride plekken zijn plaatsen waarheen een groot gedeelte van het openbare leven verschoof voor bijvoorbeeld informeel en intiem contact. Denken we daarbij maar aan de ruimtes onder de viaducten die vaak het decor van films uitmaken of aan de mysterieuze parkjes langsheen de autosnelwegtaluds.[17] "*Worse still, the surfaces under them have been devoted to parking lots, automobile junkyards, cyclone fences, and rubbish. These elements more surely than the freeway itself have gone far to uglify the cities through which it passes.*"[18] Deze notie die auteur Halprin naar voor schuift, lijkt ietwat overdreven. Veel hangt af van de manier waarop men de stad aanschouwt. Wanneer men de autosnelweg ook net zoals het steegje, de straat, de avenue en de boulevard beschouwt als een stedelijke typologie, dan kan de autosnelweg als een monumentaal element in het stadsweefsel gezien worden. En de ruimtes onder het viaduct hoeven niet noodzakelijk bestempeld te worden als plaatsen voor criminaliteit, dronkenschap of seks, zoals het cliché het stelt, maar kunnen als functionele ruimtes opgenomen worden in het stedelijke weefsel. Zo wordt het overgrote deel van de ruimte onder het viaduct van Gentbrugge ingevuld met parkeervoorzieningen of busstallingen. Wel is het opvallend dat zowel in landelijke als stedelijke gebieden de ontstane fragmenten dikwijls een 'tijdelijke' invulling krijgen. Hiermee wordt bedoeld dat er vaak geen dingen gebouwd werden, maar dat er losse, aangepaste meubilering ten bate van de inrichting voorzien werd (drempels, hekkens, betonblokken, beplanting, borden, …). Het is eveneens opmerkelijk wat er gebeurde na de komst van de autosnelweg. Op de onteigeningsplannen en navolgende inrichtingsplannen valt duidelijk op dat men her en der heeft gepoogd om de ruimtes te herdefiniëren. Net zoals bij een celdeling de nieuw ontstane delen een eigen volwaardig leven gaan leiden, werden ook de fragmenten rondom de autosnelweg herbestemd als op zich staande, onafhankelijke delen.

Aldo Rossi behandelt fragmentatie naargelang z'n specifieke omgeving.[19] Hij maakt een duidelijk onderscheid tussen een stedelijk en perifeer kader en vertrekt daarbij vanuit het verhaal van de morfologie en de architectuur van de historische stad. In onze situatie kan deze notie deels overgenomen worden, zo betreft de verstedelijkte autosnelweg zowel stedelijke als landelijke gebieden. De fragmentatie waarover Neutelings spreekt, het zogenaamde lappendeken, speelt zich af in de context van de grote schaal, waarbij men het versnipperde 'sprawl' landschap beschouwt als 'verstedelijkt' gebied.[20] Fragmentatie kan ook bekeken worden op de kleinere schaal. Wanneer we bijvoorbeeld het fragmenterend karakter dat ontstaat door de inplanting van de structuurelementen van het viaduct

[16] In: CASIER J., "Enkele beschouwingen over het tracé van de E3 Autoweg" in *E3 tijdingen: periodieke uitgave van de I.V.A. E3*, Govaerts, Deurne, nr. 1, 1967, p. 9-11.
[17] Voorbeelden van zulke films zijn o.a. Heat en Aanrijding in Moscou. Zie **Figuur 7-8**.
[18] In: HALPRIN L., *Freeways*, 1966, p. 24.

[19] HEYNEN, Hilde, "Fragmentatie in de periferie" in: *Archis*, 1990, nr. 3, p. 15-21.
[20] In: NEUTELINGS W.J., "De tapijtmetropool" in: *de Architect*, 1991.

beschouwen of de fragmentering van het openbare domein bekijken dan zien we versnipperde stukjes hybride grond ontstaan die diverse betekenissen toegewezen kregen. Rossi herkent in een veranderend, stedelijk landschap een continue vorming en herschikking van fragmenten, maar het zijn geen loutere toevoegingen van nieuwe, op zichzelf aangewezen, autonome elementen. Het stedelijk fragment herhaalt grotendeels een bestaande vertelling en voegt daar z'n eigen nuances aan toe. De fragmenten werken als losgerukte delen van een vroeger geheel, waarbij niet zozeer de uiterlijke kenmerken ervan drastische veranderingen hebben ondergaan, maar waarbij vooral een nieuwe, heterogenere ruimte wordt gevormd door een 'hercompositie', die een aantal nieuwe handelingen, patronen, relaties toelaat tussen de fragmenten en de stad. Het is alsof er een nieuwe 'layer' aangemaakt wordt en vervolgens aan het bestaande landschap toegevoegd wordt. Het is deze gelaagdheid die aan de stedelijke juxtapositie een meerwaarde biedt in termen van lokale verbondenheid, verleden, verhaal, complexiteit en levendigheid. Het is ook deze gelaagdheid waaraan het stedelijk fragment niet ineens kan ontsnappen. In het perifere landschap daarentegen worden volgens Rossi fragmenten veeleer vrijblijvend neergeplant en missen ze een stedelijke verwevenheid. Ze kunnen daarentegen wel beschikken over een veel grotere graad van autonomie. Hij is de mening toegedaan dat de gebouwde omgevingen langsheen snelwegen en andere, niet aan een bestaand model zijn gerelateerd. De constructiewijze is louter economisch bedacht en ze verwijzen daarbij niet naar een verleden, want ze zijn als het ware in een landelijke structuur geworpen. Ze vertellen geen verhaal, maar ze bezitten, net als stedelijke fragmenten, wel het kenmerk dat ze perfect worden opgenomen in een nieuw, onverwacht geheel. Dit geheel wordt door Rossi echter als chaotisch ervaren. Snelwegen mogen dan wel een functioneel verbindend nut bewijzen, ze leiden tot dusver niet naar een nieuw, coherent beeld van bedrijventerreinen, stedelijke hallen, wegrestaurants, … zoals beschreven in de Tapijtenmetropool. Deze entiteiten blijven in de ruimte rondzweven zonder enige continuïteit, zonder dat er een stedelijk verband heerst. Rossi mist bij de nieuwe infrastructuurelementen een gebondenheid, een visuele samenhang en een coherente ruimtelijke, morfologische structuur. Rem Koolhaas stelt dat precies dit feit van discontinuïteit en het naast elkaar geworpen zijn belangrijke eigenschappen zijn van de hedendaagse periferie, waardoor dit landschap zich heeft gedistantieerd van de volheid van de stad, alsook van de beperkingen ervan, maar er eveneens ook naar verwijst.[21]

De fragmenten die ontstaan zijn, kunnen met behulp van de transformatieprincipes een specifieke invulling krijgen zodat ze op een esthetisch aanvaarde manier kunnen geïntegreerd worden in het autosnelweglandschap. Bij onze casestudies zullen we dan ook net op zoek gaan naar hoe de zogenaamde 'achterkanten' van de snelweg vorm gekregen hebben. Hierbij moeten we los van alle bestaande clichés de omgeving rondom de autosnelweg nauwgezet bestuderen om correcte en relevante uitspraken te kunnen doen. We moeten de verstedelijkte autosnelweg los van alle bestaande vooroordelen bekijken, pas dan is het mogelijk om de esthetische blik bij te stellen en kwaliteiten te ontdekken die tot nu toe verborgen zijn gebleven.

[21] In: Rem Koolhaas in gesprek met Mil De Kooning, in: *Vlees en beton* 12 ,1989.

BARRIÈRE

Het laatste verstedelijkingsparadigma dat we bij onze casestudies zullen aanwenden vormt de barrière. In de stedenbouwgeschiedenis wordt vaak teruggegrepen naar de term 'barrière'. Deze term heeft meestal een connotatie van slecht, misplaatst. Het staat recht tegenover 'continuïteit' en 'doorstroming'. Hoewel de autosnelweg heel vaak een barrière vormt ten opzichte van de omliggende omgeving, toch is hij contradictorisch genoeg net een element van continuïteit. Deze dualiteit is eveneens terug te vinden bij de geluidsschermen. Zij vormen voor de verkeersdeskundige namelijk elementen van continuïteit, tunneleffect, een verankerde gedachte, maar voor de stadsbewoner wordt deze scheiding vaak als storend en vooral identiteitsloos ervaren. Hierbij wordt bedoeld dat diverse plaatsen in de directe omgeving van de autosnelweg een 'uniform' karakter krijgen waarbij het vaak moeilijk wordt om de plaats te herkennen en te positioneren ten opzichte van de stad. Maar naast deze negatieve connotatie kent de term 'barrière' ook enkele positieve aspecten. Zo definieert het de overgang tussen het snelwegobject en de omliggende omgeving. Het vormt een artificiële grens, een afbakening van de percelen rondom de snelweg en zorgt soms voor een gevoel van geborgenheid.

Kevin Lynch stelde dan ook op basis van omwonerscriteria enkele regels op om de dualiteit die in de term 'barrière' verscholen zit naar de positieve kant te laten overhellen.[22] Hierbij lette hij op de effecten die de autosnelwegen uitoefenen op zowel de automobilist en zijn passagiers als op de omstaander, de dichtbijgelegen bewoner, de werker of de man van de straat. Deze twee effecten zijn niet compleet los van elkaar te onderscheiden door het feit dat de omstaander vaak, een beetje later, zelf bestuurder wordt en doordat de verstedelijkte autosnelweg een deel van de stad als geheel vormt. Maar toch maakte Lynch het onderscheid tussen 'the view of the road' en 'the view from the road' omdat hij de twee effecten verschillend genoeg vond om ze afzonderlijk in discussie te brengen. Zo ontstond het conflict tussen wie kijkt naar de snelweg of de 'highway as an alien barrier' en wie de snelweg gebruikt of de 'highway as a path of excess'.[23] Wij beperken ons echter tot 'the view of the road' omdat we ook in onze casestudies louter het standpunt van de omstaander wensen te ontleden.

Voor de omstaander is de verstedelijkte autosnelweg een bedreiging of toch tenminste een 'plaagje' te noemen en vanaf zijn standpunt zou het vermijden van problemen de basis moeten vormen voor vele zintuigelijke criteria. Een eerste criterium is het vermijden van objectieve, ongewenste zintuigelijke effecten van directe aard. Dit criterium heeft voornamelijk betrekking op een eerder nauwe strip langsheen de snelweg. De aard van het criterium verschilt naargelang de bestemming van deze strip. Concreet komt het erop neer dat er geen buitensporige geluidsoverlast mag veroorzaakt worden in de zones naast de autosnelweg ten gevolge van het verkeer. De getolereerde standaarden van het geluidsniveau zullen in natuurgebieden of ontmoetingsplaatsen logischerwijs veel lager liggen dan deze in bijvoorbeeld spoorlijnwerven, speeltuinen, of gesloten fabrieken. Ook zullen er op de snelwegdelen waar er veel op- en afritten aanwezig zijn, op relatief korte afstand van elkaar, hogere geluidsniveaus waar te nemen zijn (door het vele schakelen en remmen). Verder worden de geluidsstandaarden ook afhankelijk van het tijdstip aangepast. Zo zullen er 's nachts in woonzones veel lagere standaarden getolereerd worden dan overdag. Effectieve middelen die veelal ingezet worden om

[22] In: LYNCH K. en APPLEYARD D., "Sensuous Criteria for Highway Design, 1966." in: LYNCH K. ea., *City sense and city design: writings and projects of Kevin Lynch*, Cambridge, MIT press, 1990, p. 563-578.

[23] In: LYNCH K. en APPLEYARD D., "Sensuous Criteria for Highway Design, 1966." in: LYNCH K. ea., *City sense and city design: writings and projects of Kevin Lynch*, Cambridge, MIT press, 1990, p. 563-578.

deze geluidsstandaarden te halen, zijn de geluidsschermen langsheen de snelweg, een verlaging of een elevatie van het wegdek van de autosnelweg of een combinatie van voorgenoemde middelen. Deze middelen zijn voorbeelden van barrières die fungeren ten bate van de leefkwaliteit van de omstaanders. Uiteraard moeten deze elementen op een zorgvuldige manier ontworpen worden zodat ook het zicht van deze omstaanders niet vergeten wordt. Zo moeten de geluidsschermen naar de stad toe rijk zijn aan variatie zodat een dynamische uitzicht gegenereerd wordt. Ook de elevaties en verlagingen moeten omwille van het visuele aspect dikwijls opgekalefaterd worden met tal van beplantingen. De viaducten daarentegen dienen bij voorkeur een voldoende grote hoogte te hebben zodat er voldoende lucht en licht komt in de stad. Ook kunnen deze viaducten ingezet worden om het lokaal microklimaat te verbeteren door gebruik als windscherm, zonreflector of schaduwapparaat.

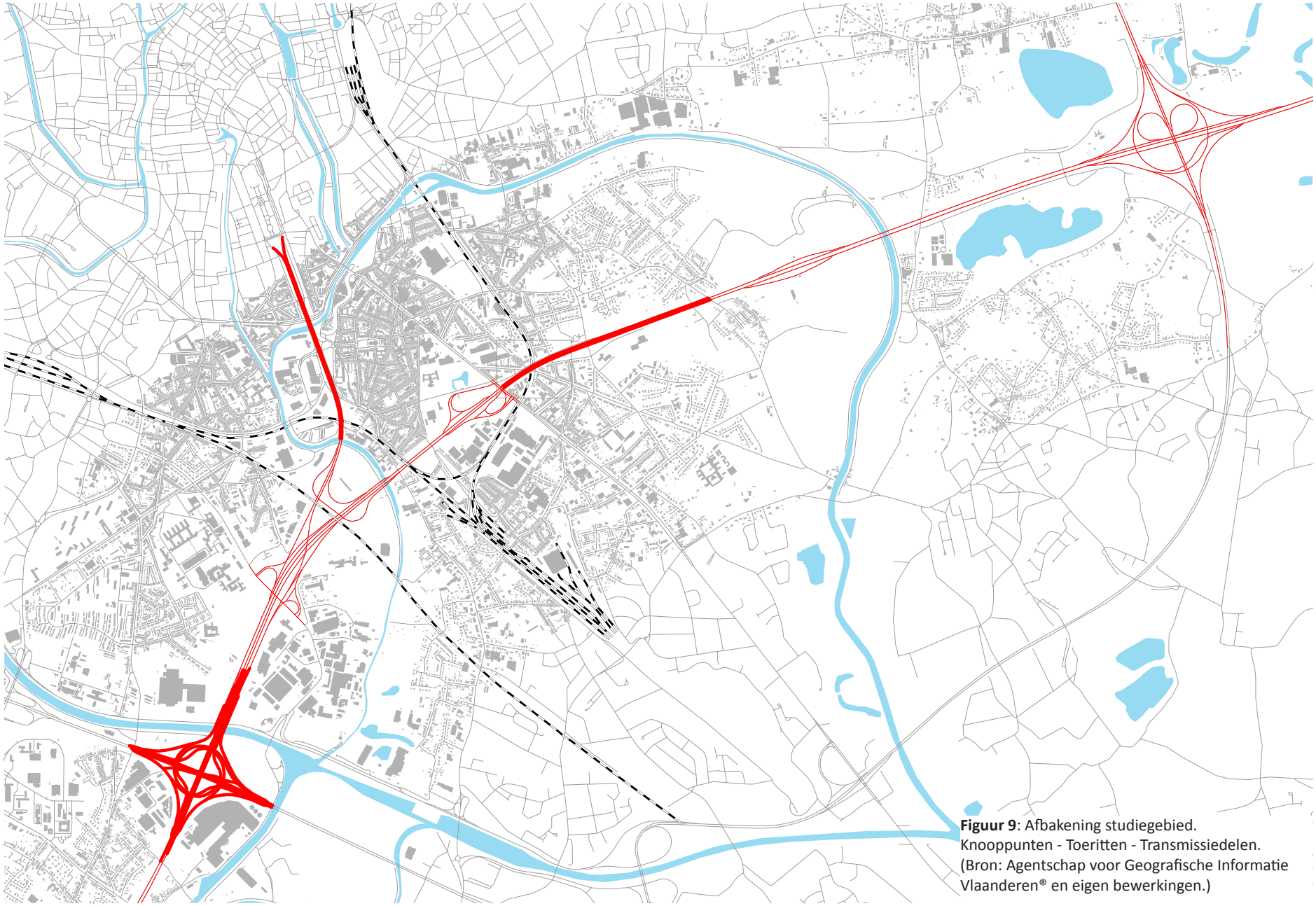
Een ander criterium is het vermijden van schade aan natuurgebieden en indien mogelijk zelfs het aanleggen van nieuwe natuurgebieden. Autosnelwegen verstoren hoe we ook draaien of keren de reeds bestaande structuur van gebieden waar ze doorheen passeren. De schade die teweeggebracht wordt, gebeurt op 2 manieren: belangrijke verbindingen worden verstoord of waardevolle landschappen worden op directe wijze in beslag genomen of beschadigd. Het blokkeren van deze dwarse bewegingen haaks op de snelweg en het gebrek aan met activiteiten geladen zijdes, neigen ertoe om van de autosnelweg een prominente visuele en symbolische barrière te maken in eenieder landschap. Om de barrièrewerking te laten afnemen worden op regelmatige afstanden onderdoorgangen of bruggen aangelegd om gebieden opnieuw met elkaar te verenigen. Deze elementen worden soms speciaal aangelegd om verschillende natuurgebieden met elkaar te verbinden om zo het behoud van het ecosysteem te bewerkstelligen. Daar waar een significant gebied moet plaatsmaken voor de autosnelweg of erdoor beschadigd wordt, moet het herbestemd of geherlokaliseerd worden zo ver als technisch mogelijk is. Een laag viaduct vormt hier de minst wenselijke oplossing, aangezien het zicht geblokkeerd wordt en eronder donkere ruimtes gegenereerd worden. Een solide berm maakt de breuk nog groter; hoewel in sommige gevallen kan het net een aangename achtergrond scheppen voor een ander gebruik en op die manier als ‘useful terraces’ ingezet worden. Een hoge geëleveerde weg op ‘open supports’ kan vaak de beste oplossing vormen. Voorwaarde hiervoor is wel dat het voldoende hoog moet zijn om een onbelemmerd zicht te bieden op de achterliggende omgeving. Uiteraard moet er ook een gemakkelijke passage onderdoor mogelijk zijn. De autosnelweg wordt ook het best ontworpen, niet enkel om de ontwrichting van waardevolle locaties of verbindingen te minimaliseren, maar ook om nieuwe locaties of verbindingen te creëren. Verstedelijkte autosnelwegen moeten niet perse ‘single-purpose’ structuren zijn, maar de meeste van deze mogelijkheden moeten nog worden ontwikkeld. Hoewel hier en daar de gemeenten en steden toch pogingen doen om een multifunctioneel gebruik van deze barrières in de hand te werken.

Een derde criterium is het maken van een goede inpassing met de andere elementen van het verstedelijkte landschap. Hoezeer de verstedelijkte autosnelweg bovenstaande criteria vervult, toch is er nog steeds een bevredigende versmelting nodig tussen de snelweg en het ‘lokale landschap’ De meest cruciale visuele link wordt gevormd door de functionele verbinding tussen de hellende vlakken van de snelweg en de lokale straten. Intersecties moeten helder georganiseerd zijn, opritten moeten leesbare toegangen hebben met aanduidingen waarheen ze leiden en afritten moeten passen in het straatsysteem met dewelke zij zullen ‘mergen’. De op- en afritten moeten samen gezien worden als een eenduidige coördinerende entiteit zowel op de snelweg als in het stadsweefsel. De barrières die ontstaan ten gevolge van de op- en afritten

zorgen dus voor een oriëntatie vanop de autosnelweg en vanuit het stadsweefsel. Samen met de stadsstraten moet de snelweg één samenhangend systeem vormen om de visuele inpassing van deze twee systeemstromen te verwezenlijken. De snelweg moet zo goed mogelijk passen in de omliggende omgeving, zowel qua schaal als geometrie. Op die manier wordt de barrière zo min mogelijk ervaren in het verstedelijkte weefsel.

Een vierde en laatste criterium is het ten volle benutten van het zintuiglijk potentieel van de zichtbare autosnelwegactiviteiten en van de autosnelwegstructuren. Dit wil zeggen dat de autosnelweg niet enkel ontworpen moet worden om schade te vermijden, maar hij kan juist ten volle benut worden voor zijn eigen intrinsieke schoonheid. Meestal wordt dit criterium bekeken vanuit het standpunt van de automobilist, maar de snelweg kan even goed een zichtbare gebeurtenis vormen voor de omstaander. De overweldigende structuren zijn bewonderenswaardig en er zit ook heel wat fascinatie verscholen in het rijdende verkeer over de snelweg zolang de omstaander maar niet te veel blootgesteld wordt aan lawaai en luchtpollutie. De zichtbare structuren van het snelwegnetwerk - dit zijn onder andere de knooppunten, toeritten en transmissiedelen - kunnen ook gebruikt worden om de algemene visuele structuur van de stad te verhelderen en te versterken. Op deze manier kunnen deze barrières gaan fungeren als landmarks van de stad. Rondom deze snelweginfrastructuren zijn er dan vaak ook bordjes aan te treffen met het opschrift ‘ontmoetingspunt’. Tenslotte heeft de snelweg met zijn gevarieerde fysieke vormgeving ook een groot aandeel in het zichtbare landschap. Denken we hierbij maar aan de bestrating, keerwanden, hellende vlakken, bruggen, verkeersborden, verlichting, … Zoals de skyline vroeger gedomineerd werd door de daken van huizen, de schoorstenen van fabrieken en de elektriciteitsmasten, zo worden deze snelwegelementen nu opgenomen als onderdeel van het verstedelijkte landschap.

Dikwijls zal de barrièrewerking in verband kunnen gebracht worden met de transformatieprincipes en/of de fragmentatie. Het zijn voornamelijk deze verstedelijkingsprincipes die ervoor zorgden dat de autosnelweg als onderdeel van het omliggende landschap kon beschouwd worden.



Figuur 9: Afbakening studiegebied.
Knooppunten - Toeritten - Transmissiedelen.
(Bron: Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen® en eigen bewerkingen.)

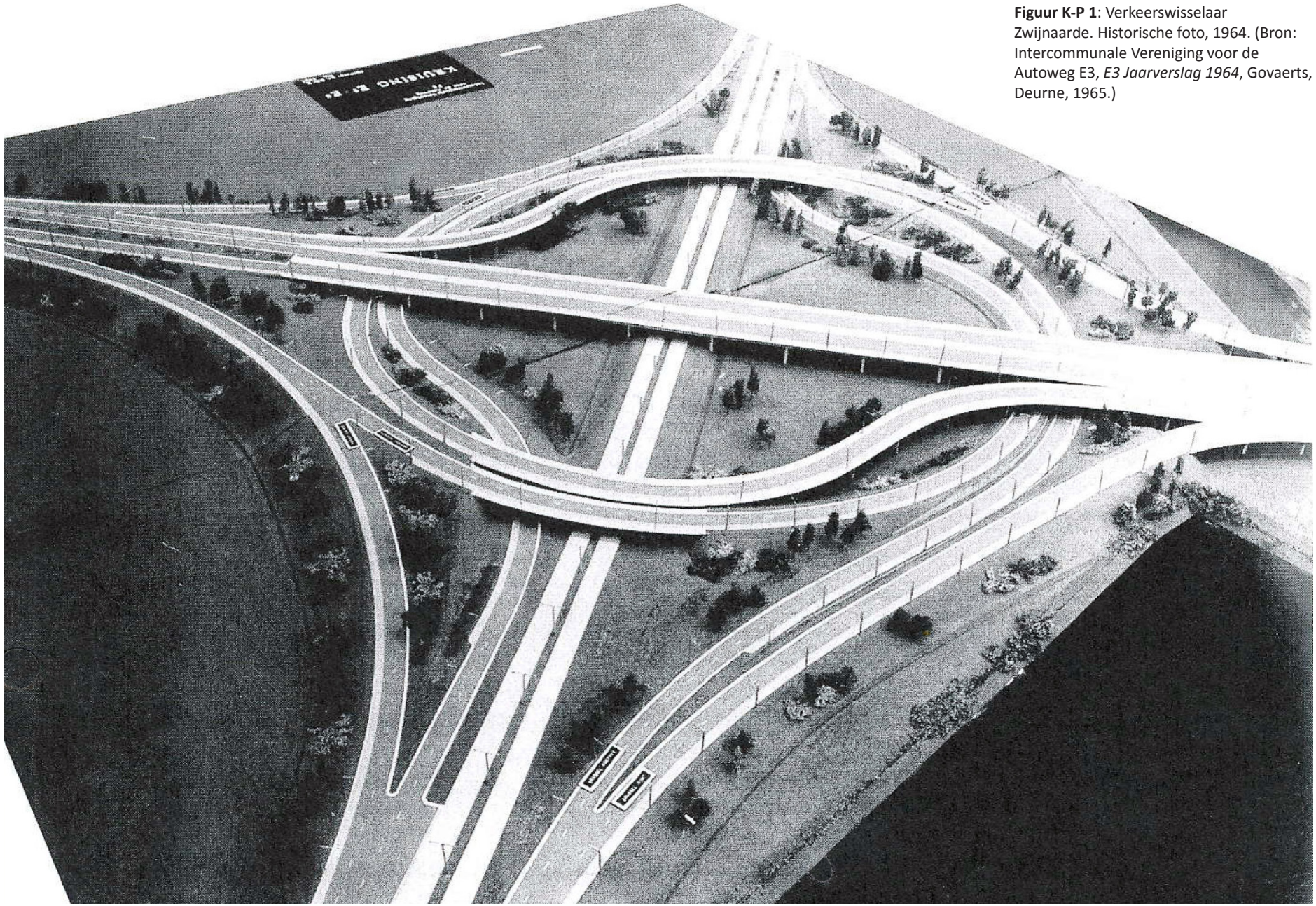
b. CASESTUDIES GENTSE AGGLOMERATIE

Wanneer we de E3 op Belgisch grondgebied beschouwen, merken we dat de autosnelwegvakken tussen Kortrijk en Antwerpen heel wat interessante cases bevatten - .sommigen ervan werden reeds kort besproken in "II. DE EUROPAWEG 3 - b. BELGIË". Één vak stak er echter met kop en schouders boven uit, namelijk het vak Zevergem-Beervelde. In dit vak waren naast de vele natuurlijke hindernissen, ook verschillende bestaande transportinfrastructuren aanwezig die door de E3 gekruist dienden te worden. Dit resulteerde bijgevolg in tal van kunstwerken die werden aangelegd in de Gentse agglomeratie. Ook zien we in dit vak hoe de snelweg zich een weg baande door zowel de dens bebouwde stedelijke gebieden als door de dun bebouwde landelijke gebieden. Deze confrontatie maakt het ons mogelijk om met een ruime en gekleurde blik de 'verstedelijkte autosnelweg' die de E3 vormt te benaderen. Er zijn immers andere fenomenen waar te nemen in deze gebieden voor, tijdens en na de aanleg van deze autosnelweg. Verder kent de Gentse agglomeratie een unicum in de Belgische autosnelwegenbouw, namelijk de A401 (vandaag de dag B401 genaamd en beter gekend als het viaduct van Ledeberg). Deze snelweg baant zich een weg tot in het hart van de stad terwijl een schitterend uitzicht op de drie torens van Gent gecreëerd wordt. Ook de grote ring R4 rond Gent vormt wel een bijzonderheid. Deze ligt op een veel grotere afstand van het stadscentrum verwijderd dan de E3 en wordt dusdanig tweemaal gekruist door diezelfde E3. Het vak Zevergem-Beervelde omvat - zoals reeds eerder vermeld in "II. DE EUROPAWEG 3 - b. BELGIË - TRACÉ GENTSE AGGLOMERATIE" - 7 secties. Wij beperken ons echter tot een 5-tal secties en meer specifiek tot de delen vanaf de verkeerswisselaar Zwijnaarde tot en met de verkeerswisselaar Destelbergen.[24] Deze afbakening bevat ons inziens de interessantste cases om naderbij te onderzoeken.

Niettegenstaande onze studie de autosnelweg beschouwt vanuit het standpunt van de stad, baseren we ons bij de afbakening van de cases op drie hardwarecomponenten van de autosnelweg: de "KNOOPPUNTEN", de "TOERITTEN" en de "TRANSMISSIEDELEN". Deze onderdelen vormen de essentiële bestanddelen van het autosnelwegennetwerk en hebben desgevallend een verschillende impact op de omliggende omgeving. Op deze manier kunnen we de verschillende impacten die waar te nemen zijn over ons studiegebied blootleggen en achterhalen hoe de Belgische planners, ingenieurs, politici, … inspeelden op deze hardwarecomponenten zowel voor, tijdens als na de aanleg ervan. Door deze opdeling worden er ook cases van een totaal andere schaal en vorm behandeld waardoor we een zo uitgebreid en volledig mogelijk beeld trachten te schetsen van deze 'verstedelijkte autosnelweg'.

Bij elk van de drie hardwarecomponenten zullen we één bepaalde case - gelegen in het deel vanaf de verkeerswisselaar Zwijnaarde tot en met de verkeerswisselaar Destelbergen - selecteren die als rode draad zal fungeren om zo de desbetreffende component met zijn bijhorende ontwikkelingen voor de omliggende omgeving te duiden. Elke case wordt vanuit drie invalshoeken bekeken: Om te beginnen behandelen we onder "*INGENIEURSAMBITIES*" de technische kunstwerken die symbool stonden voor de vooruitgang- en moderniteitsgedachte. Vervolgens schetsen we onder "*CARTOGRAFISCHE EVOLUTIE*" hoe de omgeving van de hardwarecomponent veranderd is. En tenslotte tonen we onder "*HEDENDAAGS FOTOGRAFISCH RESULTAAT*" aan welke verstedelijkingsparadigma's geleid hebben tot de hedendaagse toestand.

[24] Zie **Figuur 9**.



Figuur K-P 1: Verkeerswisselaar Zwijnaarde. Historische foto, 1964. (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1964*, Govaerts, Deurne, 1965.)

KNOOPPUNTEN

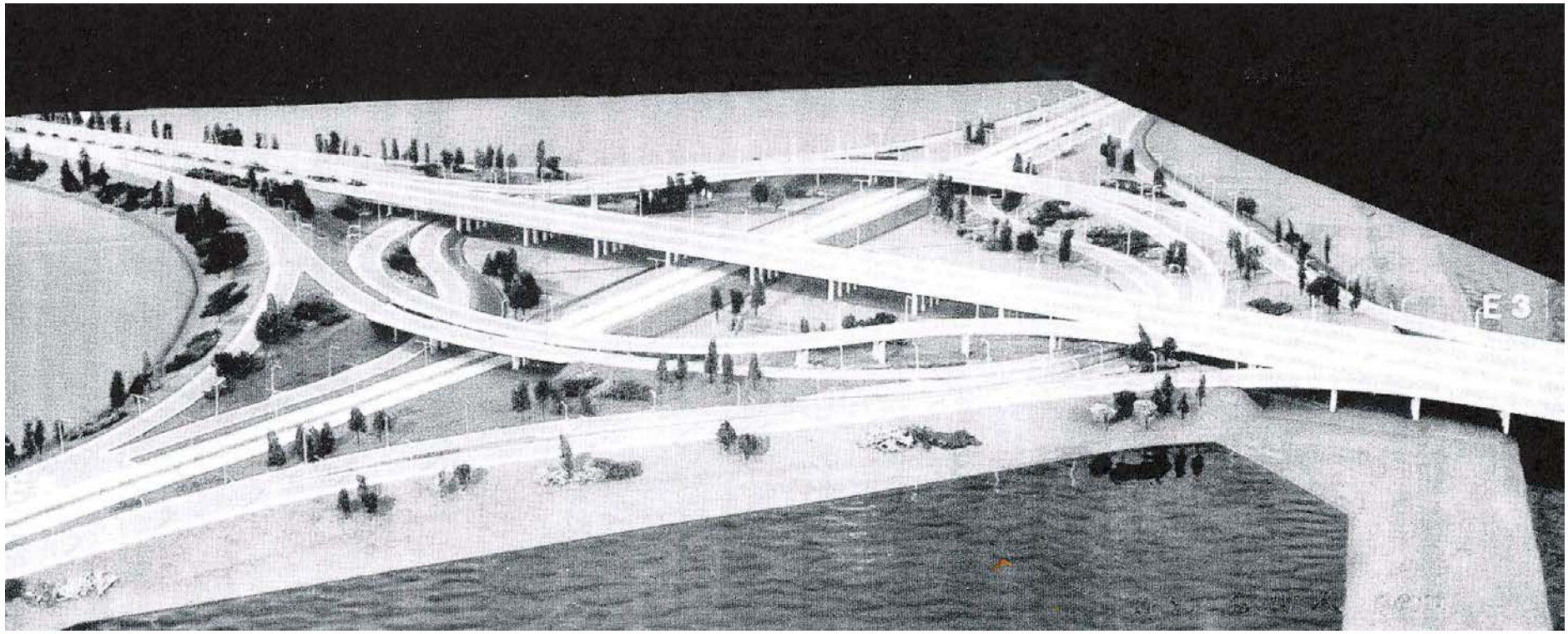
De verkeerswisselaar Zwijnaarde vormt het knooppunt tussen twee van de voornaamste verkeersaders op Belgisch grondgebied, namelijk de E3 en de E5. Bijgevolg kan deze Europese verkeerswisselaar beschouwd worden als het belangrijkste 'kunstwerk' die de Gentse agglomeratie rijk is. De verkeerswisselaar Zwijnaarde zal dan ook als leidraad gebruikt worden om de casestudie van de "KNOOPPUNTEN" vorm te geven. Ten einde een zo uitgebreid en volledig mogelijk beeld te schetsen van de potenties en ruimtelijke veranderingen die de aanleg van zulke knooppunten teweegbrengen, zullen we de noemenswaardige contextuele verschillen die te merken zijn bij de andere knooppunten in het Gentse - namelijk bij de verkeerswisselaar van Destelbergen of het knooppunt E3 - A401 - toelichten.

INGENIEURSAMBITIES

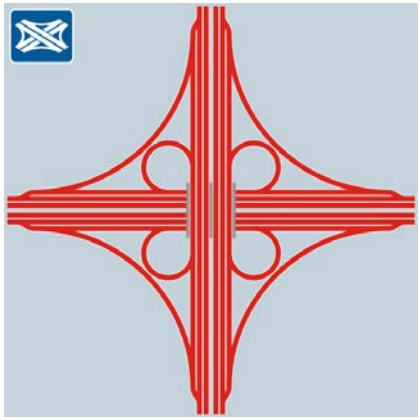
Uit de maquettefoto's van 1964 blijken de oorspronkelijke ambities van de verkeerswisselaar E3-E5.[25] In eerste instantie komt duidelijk de techniciteit en complexiteit van het ingenieus knooppunt tot uiting. Dit systeem was geïnspireerd op het Amerikaans model, bij ons beter bekend als turbineknooppunt. In dit systeem moet de automobilist die de andere autoweg naar links wil nemen, eerst rechts uitvoegen over 1/8ste cirkel, vervolgens een halve cirkelbeweging naar links en uiteindelijk weer 1/8ste cirkelbeweging naar rechts draaien. Dit systeem noemt men semi-directioneel.[26] In tweede instantie komt ook de landschappelijke integratie die men beoogde naar voren. Rondom de wegen en tussen de verbindingsbogen werden bomen en ander struikgewas geplaatst. Deze elementen suggereren duidelijk dat de richtlijnen uit het Groenplan in de mate van het mogelijke toegepast werden. Bij de verkeerswisselaar van Destelbergen maakte men voor de helft gebruik van dit turbinemodel, de andere helft werd uitgevoerd volgens het 'vierklaverenblad' model.[27] In dit model moet de automobilist die de andere autoweg naar links wil nemen rechts uitvoegen en vervolgen driekwart cirkel naar rechts draaien. Dit systeem heeft echter een grotere ruimtelijke impact dan de turbineknoop. Bijgevolg opteerde men in Zwijnaarde, waar er niet heel veel plaats beschikbaar was wegens de al aanwezige fabrieken, voor het turbinemodel.

De technische plannen die opgemaakt werden om de verkeerswisselaar van Zwijnaarde te realiseren tonen meer in detail hoe het knooppunt functioneert.[28] Even voorbij de verkeerswisselaar - richting Antwerpen - verloopt de autosnelweg nagenoeg overal op maaiveldhoogte. Bijgevolg werden al de kruisingen met lokale wegen door middel van B-Bruggen uitgevoerd. Dit zijn dus bruggen die zoals vermeld in "II. DE EUROPAWEG 3 - b. BELGIË - TRACÉ KORTRIJK - ANTWERPEN" over de E3 werden aangelegd. Op grondgebied van Zwijnaarde waar de autosnelweg grotendeels op een talud aangelegd is, zijn er quasi overal O-Bruggen te bespeuren.[29] Bij de langse doorsnede van deze bruggen moest men vooral rekening houden met de breedte van de te kruisen lokale weg. Meestal nam men hiervoor een minimumafstand van 12,5 m zodat er nog perfect twee rijstroken met bijhorende parkeerstroken en voetpaden konden voorzien worden. Naast de voetpaden kwamen de pijlers met daar achter de schuin oplopende bermen tot op de hoogte van het talud. Aldus nam de totale overspanning met twee tussenliggende steunpunten 37,5 m in beslag. Het dwarsprofiel van de E3 ter hoogte van O-Brug over Nederzwijnaarde werd als volgt opgebouwd: er werden 3 rijstroken van

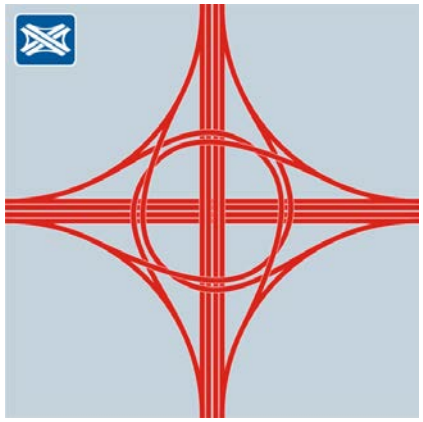
[25] Zie **Figuur K-P 1** en **2**.
[26] In: DE MANDEL, *Le carnet du dizeau. E3*, tweemaandelijks tijdschrift, jaargang 11, nr. 4, Hulplau, Gent, juli 1968, p. 24.
[27] Zie **Figuur K-P 3-4**.
[28] Zie **Figuur K-P 5**.
[29] Zie **Figuur K-P 6**.



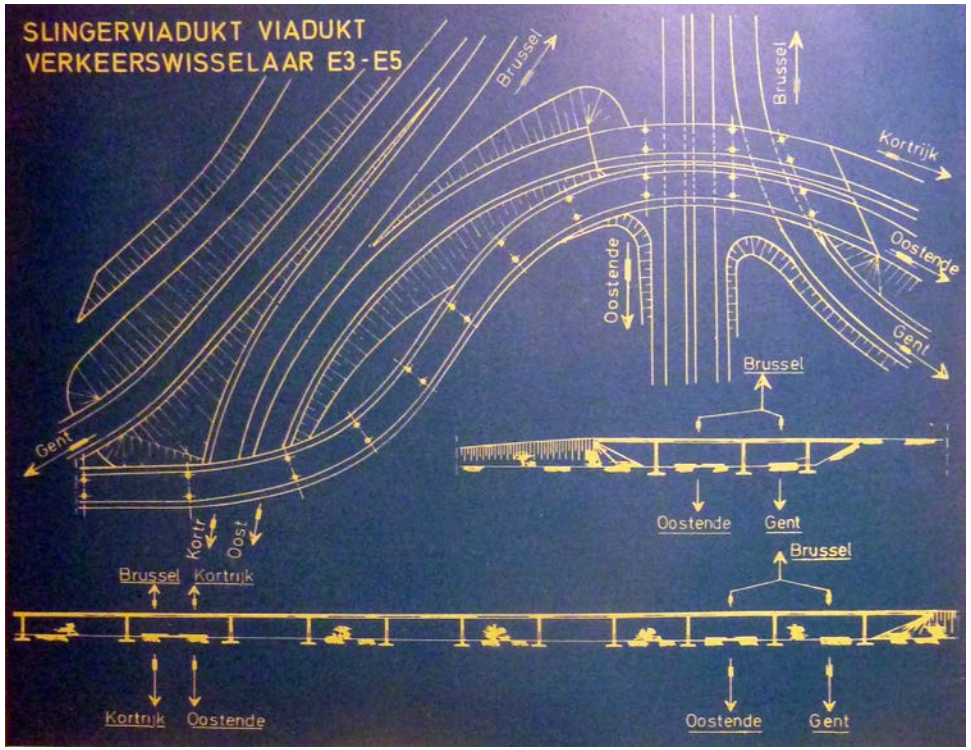
Figuur K-P 2: Verkeerswisselaar Zwijnaarde. Historische foto, 1964. (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1964*, Govaerts, Deurne, 1965.)



Figuur K-P 3: Klaverbladknooppunt. (Bron: Wikipedia®, http://nl.wikipedia.org/wiki/Knooppunt_%28verkeer%29, laatste update: 13 juni 2011, geraadpleegd op 10 augustus 2011.)

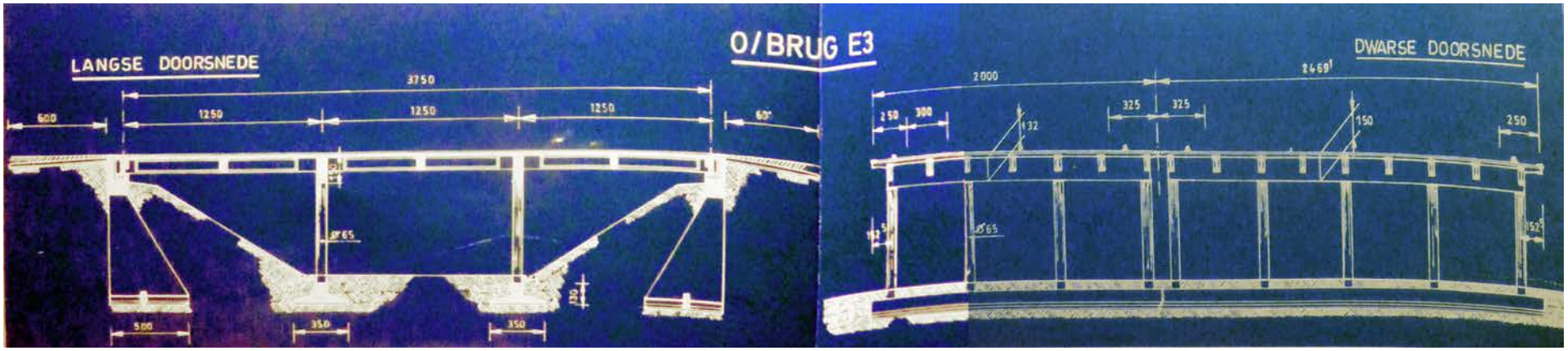


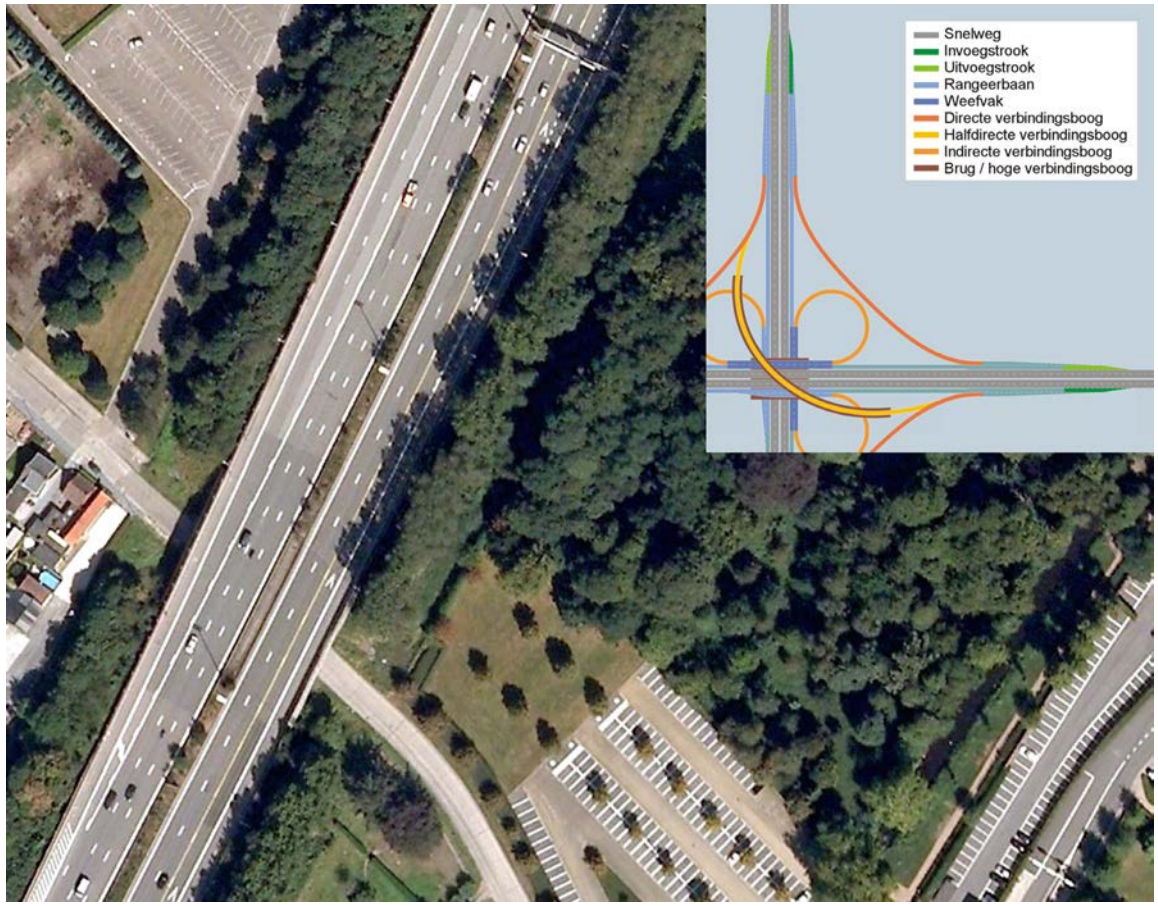
Figuur K-P 4: Turbineknooppunt. (Bron: Wikipedia®, http://nl.wikipedia.org/wiki/Knooppunt_%28verkeer%29, laatste update: 13 juni 2011, geraadpleegd op 10 augustus 2011.)



Figuur K-P 5: Technisch plan verkeerswisselaar. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 463, *De E3 werken tussen Gent en Waregem*.)

Figuur K-P 6: O-Brug E3. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 463, *De E3 werken tussen Gent en Waregem*.)





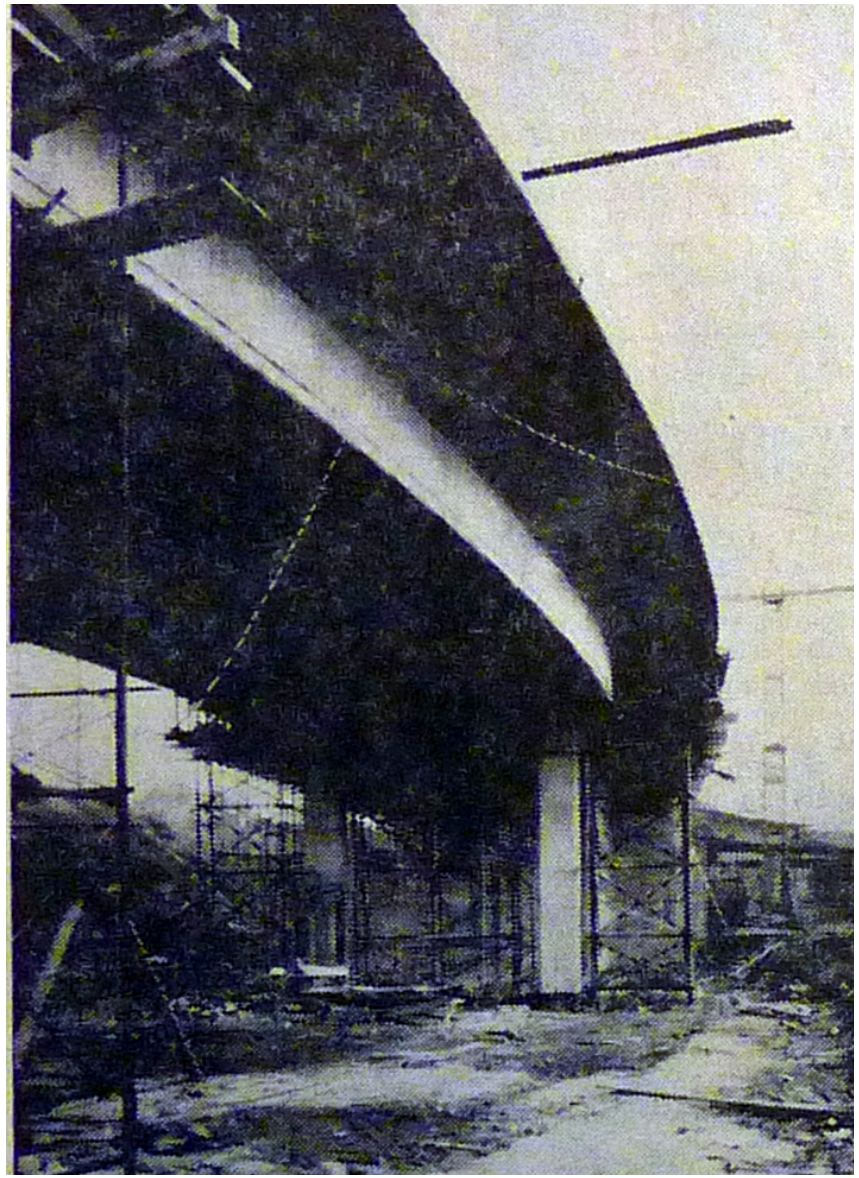
Figuur K-P 7: O-Brug Nederzwijnaarde. (Bron: Wikipedia®, http://nl.wikipedia.org/wiki/Knooppunt_%28verkeer%29, laatste update: 13 juni 2011, geraadpleegd op 10 augustus 2011. en Google Earth®)

3,75 m afgeboord met rechts ervan nog een vluchtstrook van 3 m en links ervan een veiligheidsstrook van 1 m breedte. De asymmetrische opbouw van deze snede is te wijten aan het feit dat in de ene rijrichting de rangeerbaan en de invoegstrook verder doorliepen dan de plaats waar de uitvoegstrook en de rangeerbaan van de andere rijrichting begonnen.[30]

De historische foto's die gemaakt werden bij de aanleg van het knooppunt (1968-1970) tonen nogmaals het technisch vernuft van het turbineknooppunt aan.[31] Een opeenvolging van in kromming aangelegde bruggen zal vanaf dat moment de ruimtelijke structuur van het deelgebied Zwijnaarde definiëren. Bij de technische uitvoering moest er rekening gehouden worden met twee voorname ontwerpparameters, namelijk de E5 en de Ringvaart (de E5 hier nog met 2X2 rijbanen).[32] De Ringvaart die op dat moment nog niet volledig voltooid was zorgde voor de grootste hindernis. Er moest een overspanning van maar liefst 100 m gemaakt worden over de Ringvaart en de toekomstige R4. Terwijl de overspanning die nodig was om de E5 te overbruggen slechts 36 m bedroeg. Men besliste om de overspanning van de toekomstige R4 en de Ringvaart met behulp van een derde steunpunt te realiseren. Vanaf de talud werd er een overspanning van 40 m gemaakt tot aan de betonnen pijlers aan de oever van de Ringvaart en vervolgens werd de overige 60 m over de Ringvaart overspannen. Om deze grote overspanning van de Ringvaart te verwezenlijken werd geopteerd voor een doorlopende staalconstructie (hoogte structuur is ± 1/20 van de overspanning). De kleinere overspanning van de E5 werd gerealiseerd in gewapend beton (hoogte structuur is ± 1/10 van de overspanning). Hierdoor kwamen de structurele hoogtes van beide overspanningen ongeveer overeen met elkaar. De lagere ligging van de Ringvaart ten opzichte van de E5 zorgde in combinatie met het voorgaande feit ervoor dat voldaan werd aan zowel de nodige vrije vaarhoogte voor de binnenvaart van de Ringvaart (±6,7 m) als de nodige vrije hoogte voor het vrachtverkeer van de E5 (±5 m). Hierbij werd dus het functionele aan het esthetische aspect gekoppeld.

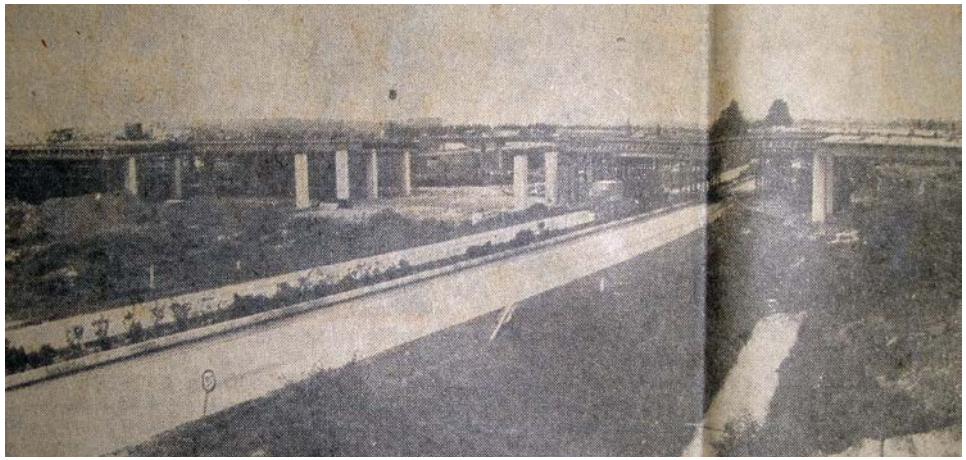
Op de overzichtsfoto van de verkeerswisselaar, gemaakt net na de voltooiing van het verkeersknooppunt E3-E5 (1970), is duidelijk zichtbaar hoe de verschillende weilanden en landbouwgronden doorsneden werden door de E3.[33] Nadat de E5 voor een eerste opdeling van het gebied zorgde, brachten de Ringvaart en de E3 nog een extra versnippering van de ruimte met zich mee. Het gebied heeft in deze periode nog een deel van zijn landelijk karakter behouden. Wel waren er in tegenstelling tot de maquettevoorstelling nog totaal geen beplantingen waar te nemen in de restruimtes van het knooppunt. Hieruit blijkt dat de klemtoon nog steeds op de ingenieurskunst lag en niet zozeer op het landschappelijk aspect. Bij de historische foto van de verkeerswisselaar Destelbergen bemerkt men net het omgekeerde.[34] De baggermachine die instond voor de uitdieping van de ontginningsputten is het enige technische element dat zichtbaar is op de foto. Voor het overige overheerste de natuur de gehele site. Op de globale overzichtsfoto (1970) van de Gentse agglomeratie zijn de verkeerswisselaars van zowel Zwijnaarde als Destelbergen mooi waar te nemen.[35] Hieruit blijkt duidelijk de gigantische ruimtelijke impact die deze knooppunten op het landschap hebben. Verder ziet men ook duidelijk de verschillende context van beide knooppunten.

[30] Zie **Figuur K-P 7**.
[31] Zie **Figuur K-P 8-9**.
[32] Zie **Figuur K-P 10-12**.
[33] Zie **Figuur K-P 14**.
[34] Zie **Figuur K-P 13**.
[35] Zie **Figuur K-P 15**.



Figuur K-P 8: Verkeerswisselaar Zwijnaarde. Historische foto, 1969. (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1970*, Govaerts, Deurne, 1971.)

Figuur K-P 9: Verkeerswisselaar Zwijnaarde. Historische foto, 1969. (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1969*, Govaerts, Deurne, 1971.)



Figuur K-P 10: Verkeerswisselaar Zwijnaarde. Historische foto, 1969. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 463.)

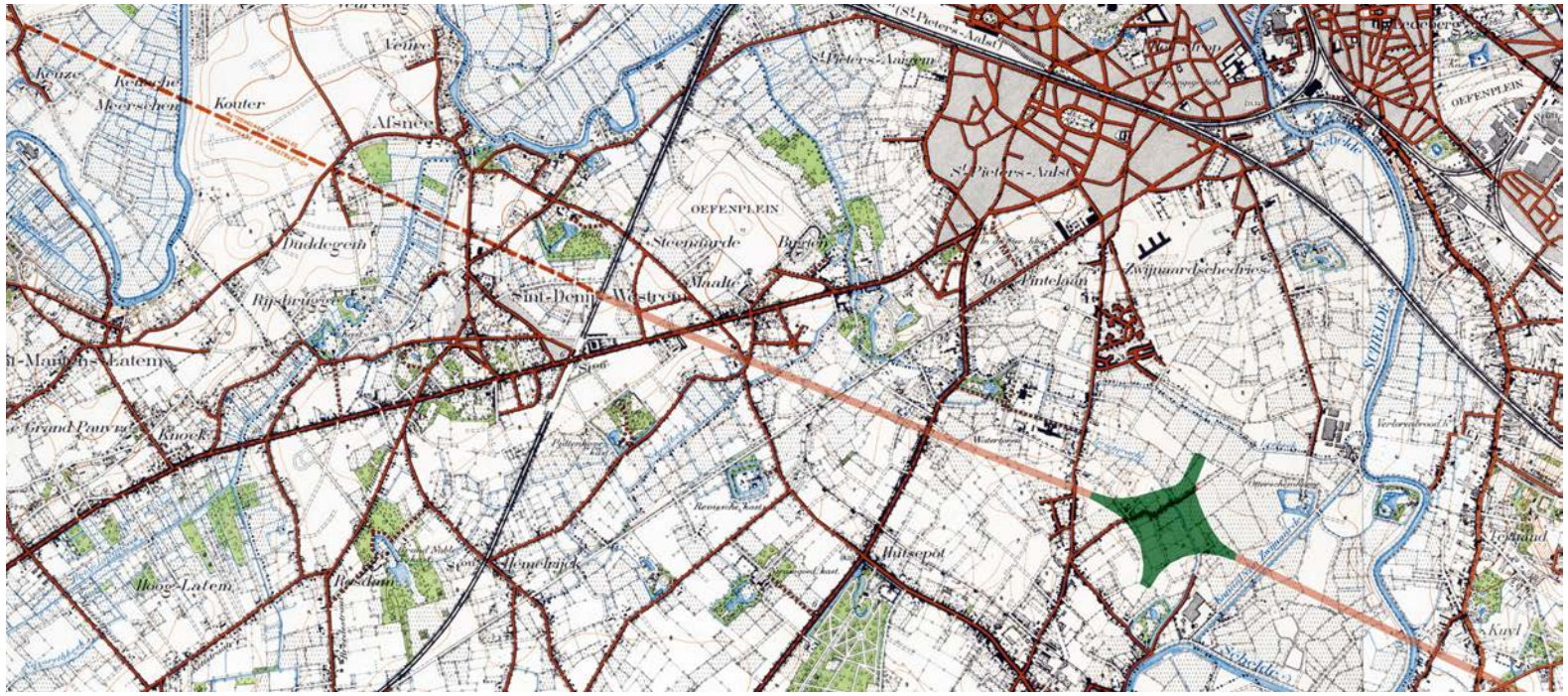
Figuur K-P 11: Verkeerswisselaar Zwijnaarde. Historische foto,1969. (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1969*, Govaerts, Deurne, 1971.)

Figuur K-P 12: Verkeerswisselaar Zwijnaarde. Historische foto. (Bron: DE MANDEL, Le carnet du dizeau. E3, tweemaandelijks tijdschrift, jaargang 11, nr. 4, Hulplau, Gent, juli 1968.)

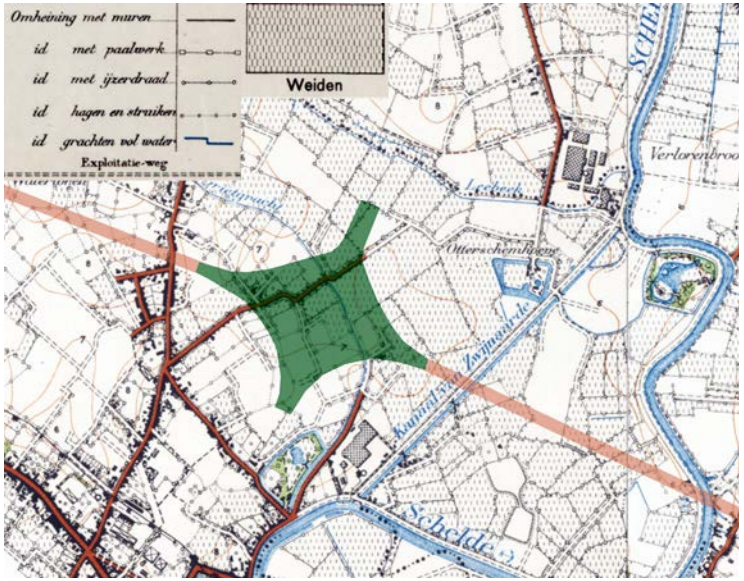
Figuur K-P 13: Aanleg verkeerswisselaar Destelbergen. (Bron: DE MANDEL, Le carnet du dizeau. E3, tweemaandelijks tijdschrift, jaargang 11, nr. 4, Hulplau, Gent, juli 1968.)

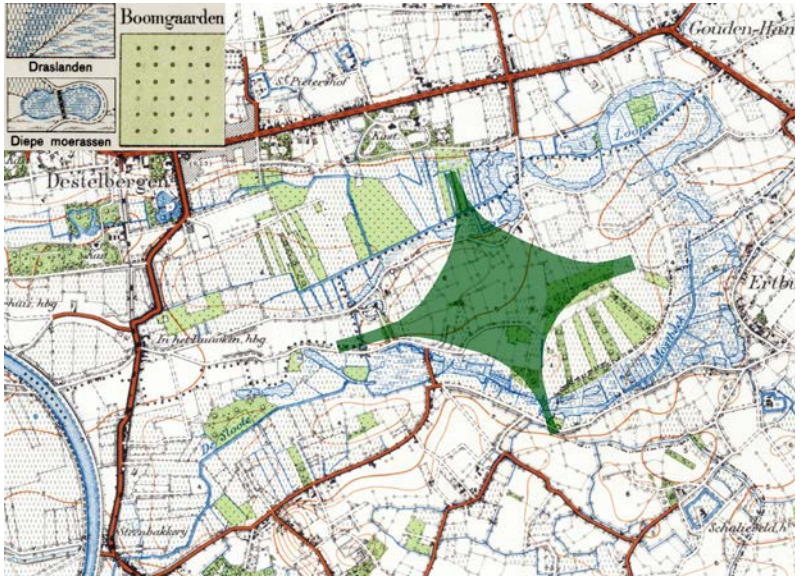
Figuur K-P 14: Verkeerswisselaar Zwijnaarde. Historische foto. (Bron: Stadarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 463.)

Figuur K-P 15: Foto Gentse agglomeratie, 1970. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte doos', reeks GAGB, volgnr. 461.)



Figuur K-P 16: Topografische kaart, 1948. Zwijnaarde. (Bron: Militair Geografisch Instituut, schaal 1:20000, Brussel, 1948. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ. KRT.1572/22/01 en eigen bewerking.)





Figuur K-P 17: Links: Topografische kaart,1948. Zwijnaarde. (Bron: Militair Geografisch Instituut, schaal 1:20000, Brussel, 1948. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ.KRT.1572/22/01 en eigen bewerking.)

Figuur K-P 18: Rechts: Topografische kaart, 1948. Destelbergen. (Bron: Militair Geografisch Instituut, schaal 1:20000, Brussel, 1948. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ.KRT.1572/22/01 en eigen bewerking.)

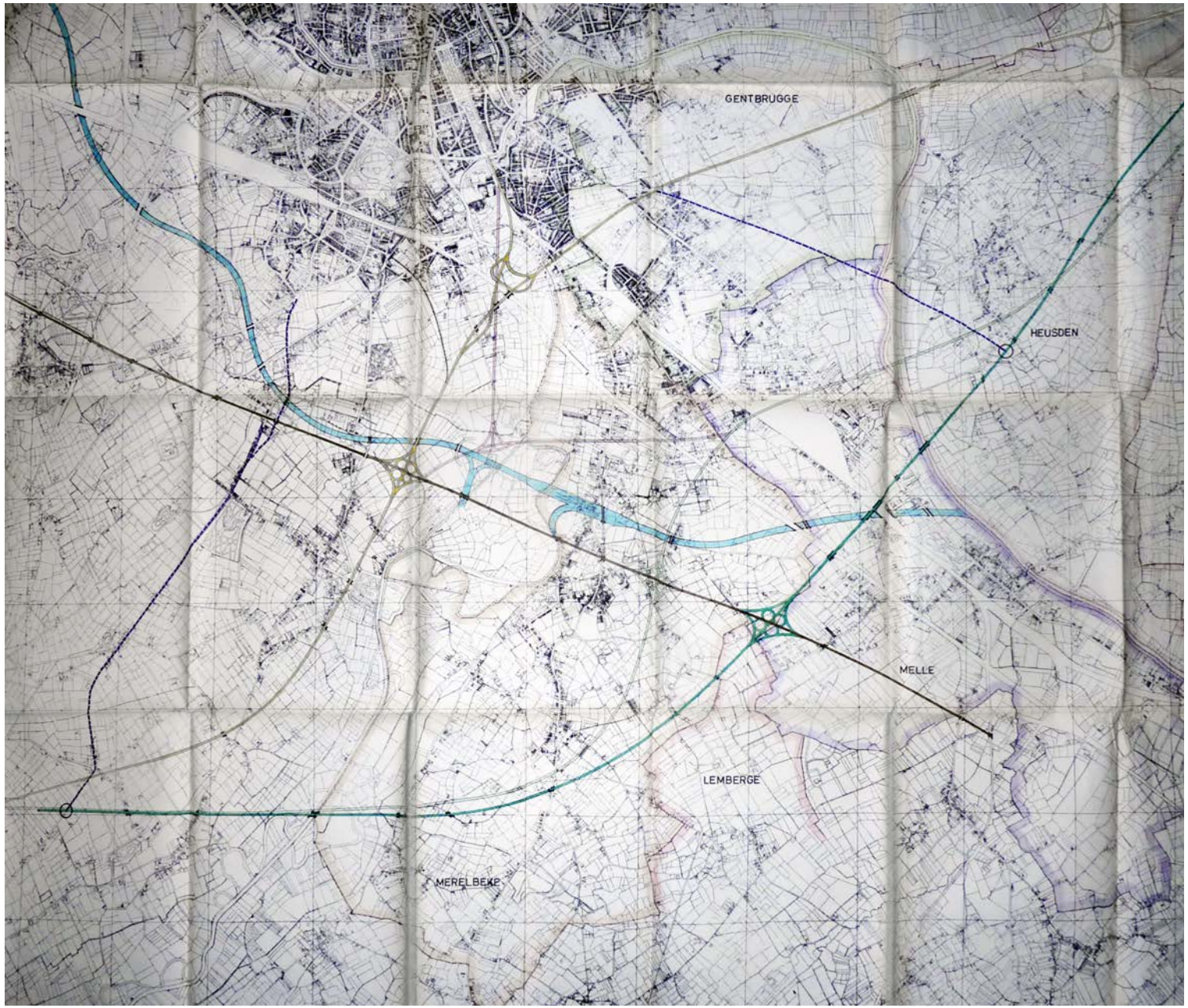
CARTOGRAFISCHE EVOLUTIE

Wanneer we de topografische kaart van 1948 bekijken merken we dat de E5 in aanleg was. Deze liep toen al van Oostende tot in St.-Denijs-Westrem.[36] Het verdere tracé van de E5 was nog niet op deze kaart getekend zodat het grondgebied Zwijnaarde - waar zich vandaag de dag de verkeerswisselaar bevindt - er nog ongerept bij lag. Het overgrote deel van de percelen werd bestemd als weiland, de overige delen lagen braak.[37] Ook de Ringvaart was op dat moment nog niet gegraven; de werken voor de uitgraving van de Ringvaart zouden pas van start gaan in 1950. Bijgevolg kon er bij de tracering van de E3 al rekening gehouden worden met de komst van deze twee nieuwe infrastructuren in het landschap. Wel treffen we naast het kanaal van Zwijnaarde al het eerste gebouw van de Fabelta fabriek aan.[38] Bij de verkeerswisselaar Destelbergen treffen we een iets landelijkere omgeving aan. Daar werd het overgrote deel van de gronden namelijk ingenomen door boomgaarden, draslanden en diepe moerassen.[39]

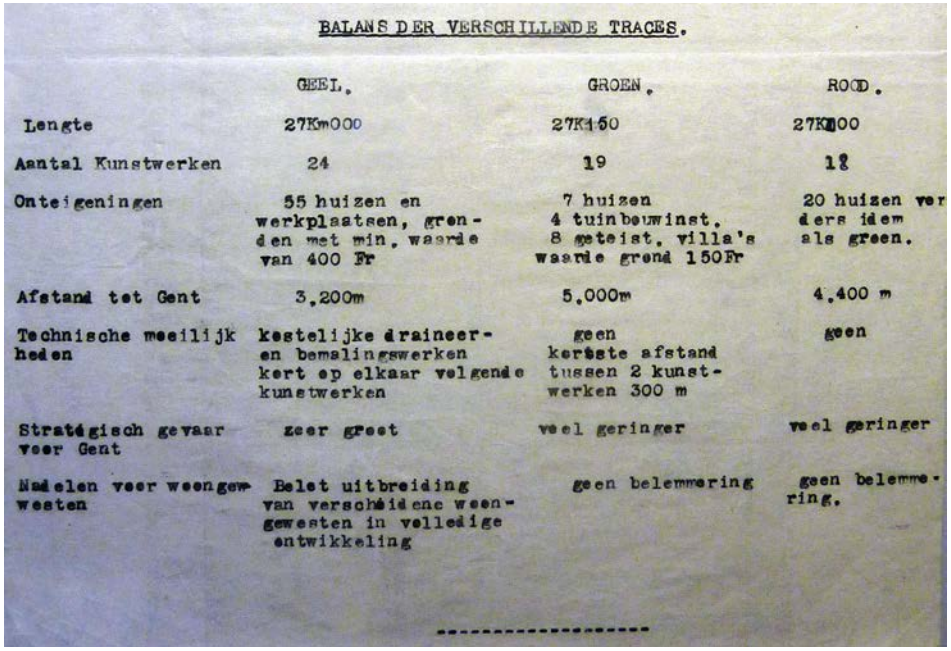
Kort nadat in 1950 het 'gele' tracé werd opgemaakt door de Dienst der Autosnelwegen, vingen er op vraag van de gemeente Gentbrugge heel wat studies aan voor alternatieve tracés.[40] Deze alternatieven werden samen met het 'gele' tracé weergegeven op de kaart 'Autosnelweg Tilburg-Rijsel - studie van de tracés in de Gentse Agglomeratie'.[41] Professor ingenieur F. Vanderheyden, die deze kaart tekende, duidde het tracé van de DAS aan in het geel; de alternatieve tracés - voorgesteld door de gemeente Gentbrugge - werden aangeduid in het lichtgroen, donkergroen en rood. Het is onmiddellijk duidelijk dat Gentbrugge de autosnelweg liever weerde uit hun gemeente, maar dit had natuurlijk ook zijn implicaties op de inplanting van het knooppunt E3-E5. Opvallend is wel dat de verkeerswisselaar telkens zo geplaatst werd dat er zo weinig mogelijk woningen moesten onteigend worden.[42] Tevens werd er ook rekening gehouden met de algemene richtlijnen die vastgelegd werden bij de Conventie van Genève. Dit uitte zich vooral in de grotere afstand die de snelweg verwijderd was van het historische Gentse stadsweefsel. Merk op dat de knoop van Destelbergen niet in deze studie werd opgenomen. Dit geeft blijk van de veel grotere belangrijkheid die het knooppunt E3-E5 in zich droeg. De E5 was trouwens ook de enige transportinfrastructuur die op dat ogenblik bestond en waarmee een verbinding moest gemaakt worden. Uiteindelijk werd op 26 augustus 1958 het gele tracé bij Koninklijk Besluit vastgelegd.

Op de topografische kaart van 1965 zien we dat de uitgestrekte, landelijke, open ruimte van Zwijnaarde - zoals te zien op de topografische kaart van 1948 - volledig getransformeerd werd door de komst van de E5 en de Ringvaart.[43] Zo werd de bestaande hoofdontsluitingsweg van Gent tot tweemaal toe doorsneden en een nieuwe weg met overbruggingen van de E5 en de Ringvaart deed haar intrede (aangeduid door de witte ovaal). De landelijke omgeving, die op de topografische kaart van 1948 zichtbaar was, veranderde in een geïndustrialiseerd landschap met tal van fabrieken langs de waterlopen. We merken onder andere uitbreidingen

[36] Zie **Figuur K-P 16**.
[37] Zie **Figuur K-P 17**.
[38] De N.V. 'Union des Fabriques Belges de Textiles Artificiels', kortweg 'Fabelta', opgericht in 1932, slaagde erin om op enkele jaren tijd alle Belgische kunstvezelproducenten te verenigen. Ze bezat aan het einde van de jaren '30 een 8-tal vestigingen waaronder deze te Zwijnaarde. 'Fabelta' kreeg zo het Belgische monopolie voor de productie van kunstvezels uit rayonne en fibraan in handen.
In: MAINZ KARSTEN, *Over bouwen en verbouwen. De textielnijverheid in het arrondissement Aalst (1914-1944): een industriële archeologie.*, Gent, 2001.
[39] Zie **Figuur K-P 18**.
[40] De redenen voor deze studies kwamen al aan bod onder "II. EUROPAWEG 3 - b. BELGIË - TRACÉ GENTSE AGGLOMERATIE".
[41] Zie **Figuur K-P 19**.
[42] Zie **Figuur K-P 20**.
[43] Zie **Figuur K-P 21**.



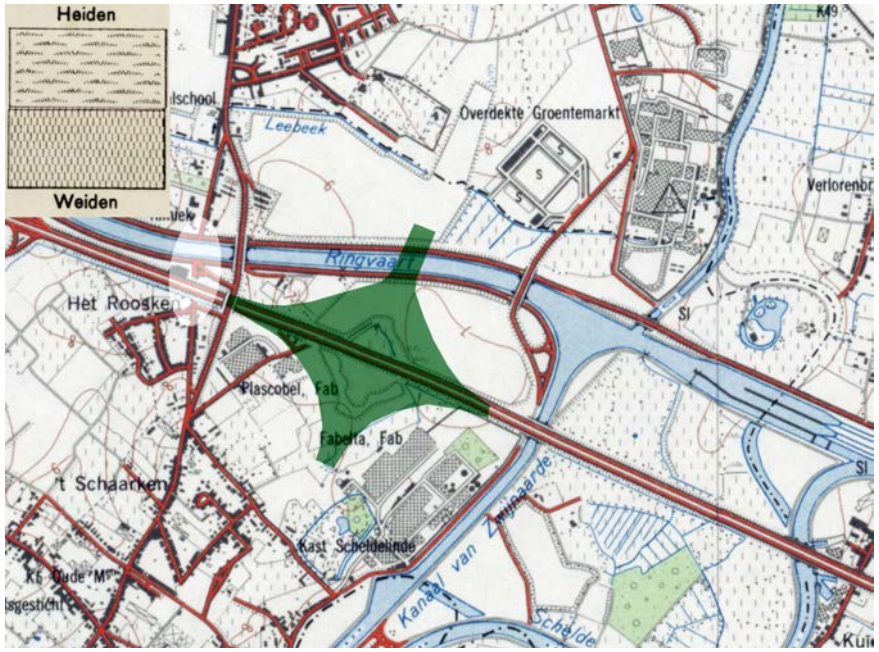
Figuur K-P 19: Verschillende locaties voor verkeerswisselaar met E5. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Prof. Ir. F. Vanderheyden, *Studie van tracés in de Gentse agglomeratie*, 1960.)



BALANS DER VERSCHILLENDE TRACES.

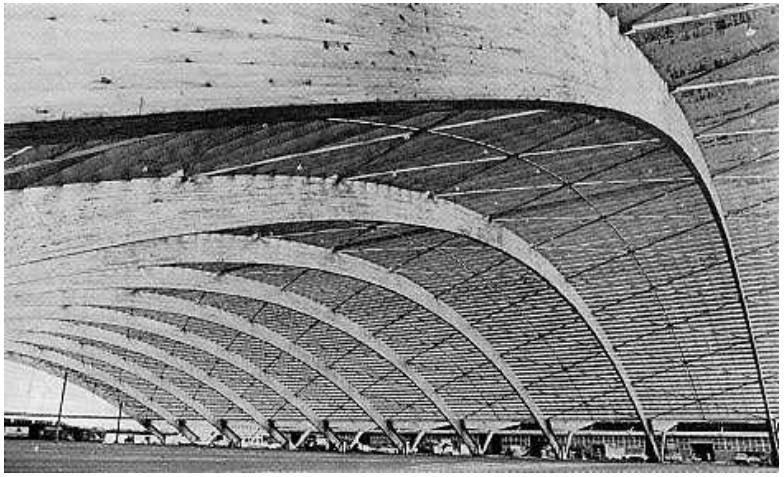
	GEEL.	GROEN.	ROOD.
Lengte	27Km000	27K150	27K100
Aantal Kunstwerken	24	19	18
Onteigeningen	55 huizen en werkplaatsen, grenden met min. waarde van 400 Fr	7 huizen 4 tuinbouwinst. 8 geteist. villa's waarde grond 150Fr	20 huizen verders idem als groen.
Afstand tot Gent	3.200m	5.000m	4.400 m
Technische moeilijkheden	kostelijke drainceren bemalingswerken kort op elkaar volgende kunstwerken	geen kortste afstand tussen 2 kunstwerken 300 m	geen
Strategisch gevaar voor Gent	zeer groot	veel geringer	veel geringer
Nadelen voor woongewesten	Belet uitbreiding van verschiidene woongewesten in volledige ontwikkeling	geen belemmering	geen belemmering.

Figuur K-P 20: Balans der tracés. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, *De kritische studie met betrekking tot het tracé van de autosnelweg Tilburg-Rijsel in de suburb Gent*., 1952.)

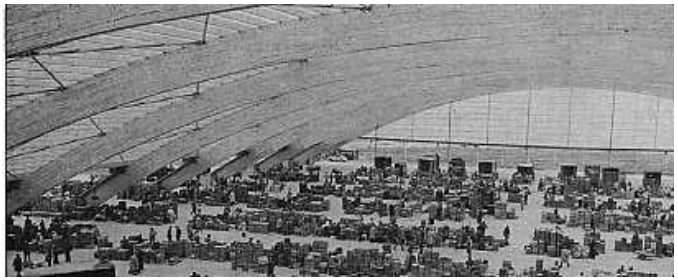


Figuur K-P 21: Topografische kaart, 1965. Zwijnaarde. (Bron: Militair Geografisch Instituut (schaal 1:25000), Brussel, 1965.
Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ.KRT/1574/22/01-02 en eigen bewerking.)

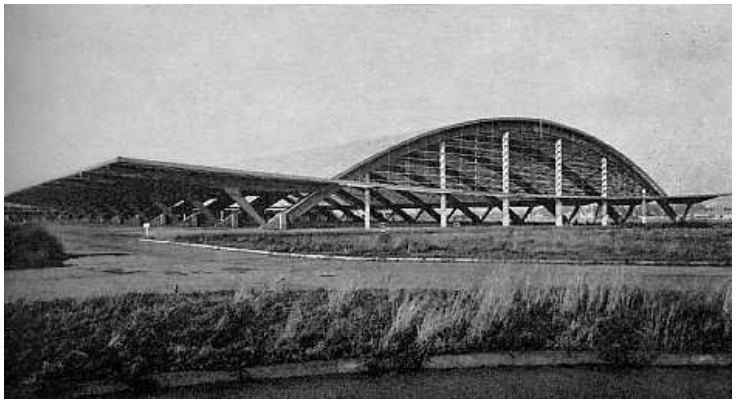
Figuur K-P 22.



Figuur K-P 23.



Figuur K-P 24.



Figuur K-P 25.

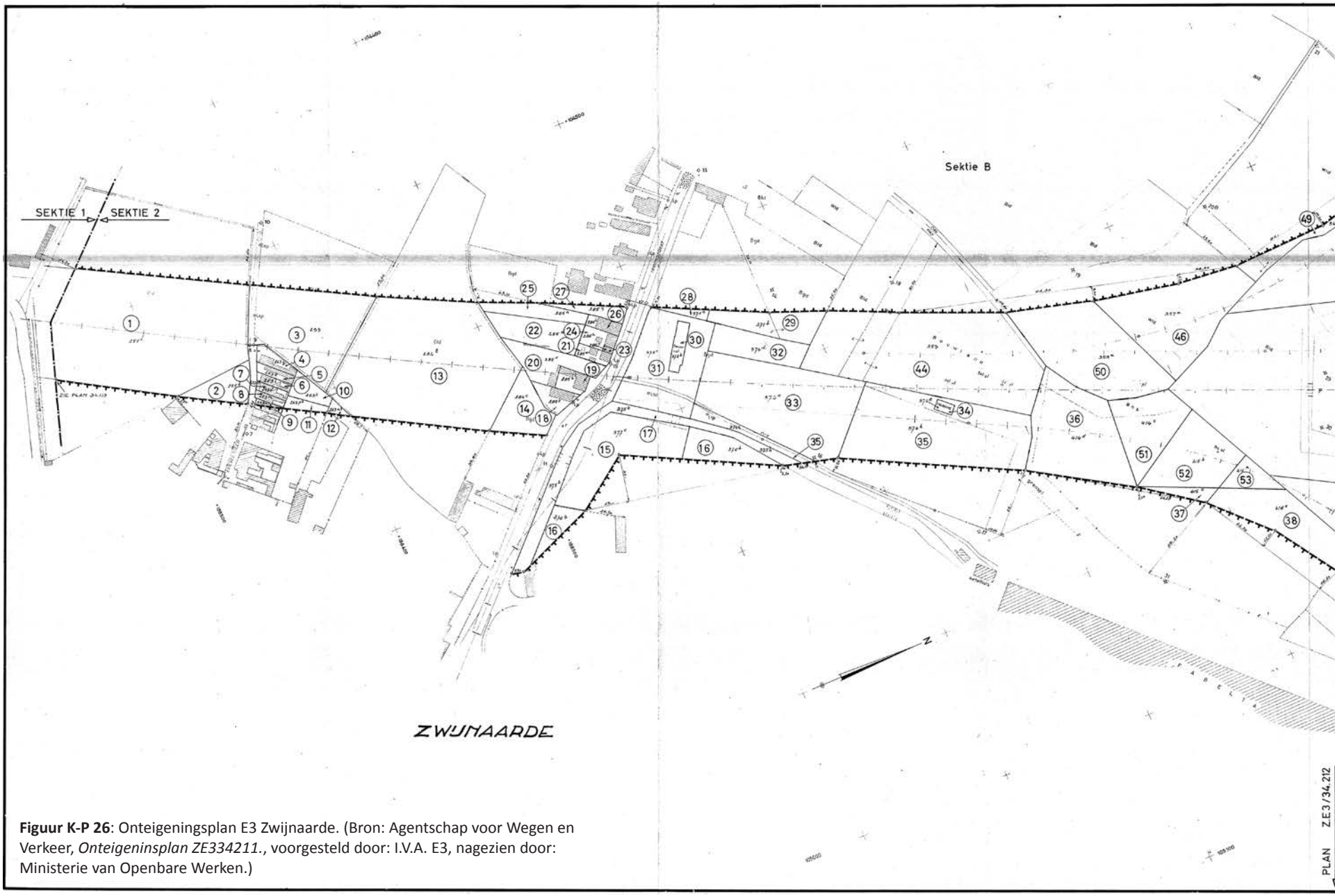
Figuur K-P 22-25: Groothandelsmarkt Vlaanderen. (Bron: Onbekend, http://membres.multimania.fr/architectuur/groothandelsmarkt/g3.html, laatste update op: 25 februari 2009, geraadpleegd op 10 augustus 2011.)

aan de Fabelta fabriek op. Dit is te verklaren door de in 1961 gerealiseerde fusie tussen Fabelta, de Union Chimique Belge, de Société continentale du Pegamoïd en Sidac (Société Industrielle de la Cellulose), waaruit de groep Union Chimique Belge (U.C.B.) ontstond.[44] Eveneens in 1961 werd de Plascobel fabriek opgericht. Deze fabriek is onderdeel van de N.V. Scobel en is gespecialiseerd in de toepassing van plastieken materialen.[45] Ook bracht deze transformatie een zekere versnippering van het ruimtegebruik met zich mee. De deelruimte ten zuiden van de E5 werd voornamelijk ingepalmd door industrie, terwijl de ruimte tussen de Ringvaart en de E5 voornamelijk braak lag. Ten zuiden van de Ringvaart zien we naast de weilanden en braakliggende gronden een nieuw gebouw tevoorschijn komen.[46] Het betrof de 'Overdekte Groentemarkt' die in 1964 langs de Ottergemsesteenweg in gebruik genomen werd. Het indrukwekkendste gebouw op de site van 25 ha was de centrale overdekte markthal.[47]

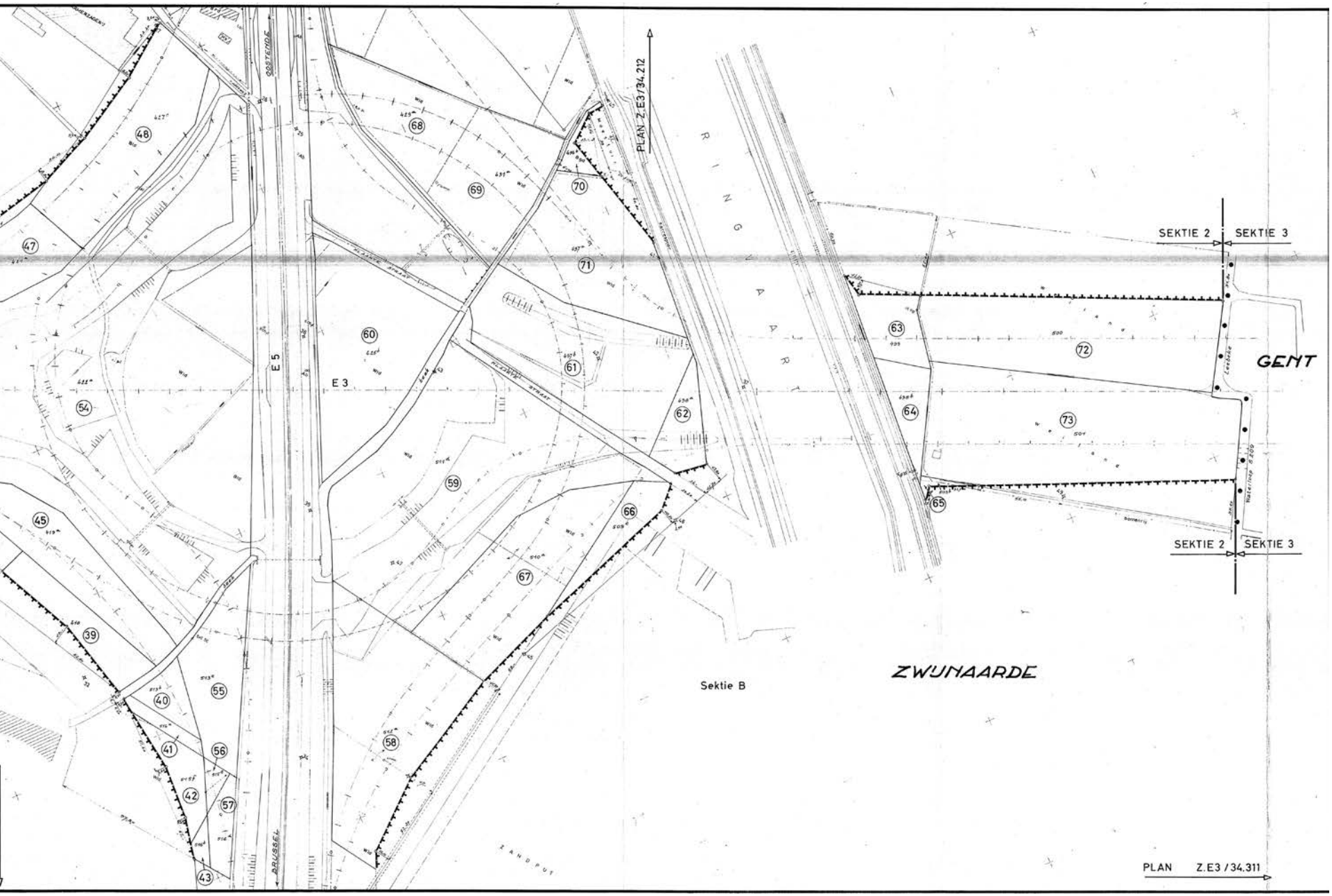
Op de onteigeningsplannen van 1965 zien we hoe de stad Gent dankbaar gebruik maakte van de 'lege' gronden tussen de Plascobel en Fabelta fabrieken.[48] De meeste gronden waren echter al eigendom van de Staat en de overige gronden waren voor het overgrote deel landbouwgronden of weilanden. Hiervan was een groot deel eigendom van het U.C.B. vennootschap en een kleiner deel eigendom van de Commissie van Openbare Onderstand van Gent en Zwijnaarde.[49] Op die manier brachten de onteigeningen ten bate van de E3 geen al te grote implicaties met zich mee. Er werden ook enkele onteigeningsplannen opgemaakt langsheen de E5 om aldaar verbeteringswerken door te voeren.[50] De E5 werd namelijk plaatselijk geüpgraded van een 2x2 naar een 2x3 rijstroken autosnelweg om zo het extra verkeer afkomstig van de E3 te kunnen slikken. Ook hier vielen de onteigeningen relatief goed mee doordat de meeste gronden reeds eigendom waren van de Staat of de C.O.O. Gent. De meeste gronden waren bovendien bestemd als land, hooi- of weiland of als vage grond. Toch sneuvelden er door toedoen van deze bijkomende aanpassingswerken aan de E5 twee fabrieksdelen, namelijk een deel van de N.V. Plascobel en een deel van het U.C.B. vennootschap. De onteigeningsplannen van 1967 met betrekking tot de verkeerswisselaar van Destelbergen kenden min of meer dezelfde condities als die in Zwijnaarde.[51] Alle onteigeningen die gebeurden ten behoeve van de verkeerswisselaar waren van natuurlijke aard (poel, weiland, hooiland, land, tuin, bos, water). Het waren wel allemaal gronden van particulieren. Op de onteigeningsplannen van 1968 merken we net hetzelfde. Slechts één enkel perceel was eigendom van de C.O.O. Gent. De overige percelen waren wederom van particulieren. Verder werden de drassige gronden, die er in 1948 waren, ingezet om de ophogingen van de autosnelwegtalud aan het Arsenaal te Gentbrugge te verwezenlijken.[52] Op deze manier

[44] Onbekend, http://www.personenencyclopedie.info/F/Fa/FABELTA/view, laatste update: 7 juni 2004, geraadpleegd op 10 augustus 2011.
[45] In: BRION, R et MOREAU, J.-L., *Inventaire des archives du Groupe Sofina (Société Financière de Transports et d'Entreprises industrielles). 1881-1988*, Bruxelles, 2001.
[46] De gebouwen die op de topografische kaart aangeduid zijn met een 'S', zijn stapelhuizen of hangars (Storehouses/Sheds).
[47] Zie **Figuur K-P 22-25**.
[48] Zie **Figuur K-P 26-27**.

[49] De Commissie van Openbare Onderstand (C.O.O.) is de voorloper van het Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn (O.C.M.W.) en werd bij wet van 1925 verplicht in elke gemeente.
Wikipedia®, http://nl.wikipedia.org/wiki/Openbaar_Centrum_voor_Maatschappelijk_Welzijn#Historische_achtergrond, laatste update: 2 juni 2011, geraadpleegd op 10 augustus 2011.
[50] Zie **Figuur K-P 28-29**.
[51] Zie **Figuur K-P 30-37**.
[52] In: DE MANDEL, *Le carnet du dizeau. E3*, tweemaandelijks tijdschrift, jaargang 11, nr. 4, Hulplau, Gent, juli 1968, p. 32.



Figuur K-P 26: Onteigeningsplan E3 Zwijnaarde. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan ZE334211.*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken.)


OOSTENDE
E 5
E 3
BRUSSEL
PLAN Z.E3/34.212
RINGVAART
SEKTIE 2
SEKTIE 3
GENT
Sektie B
ZWIJNAARDE
ZANDPUT
PLAN Z.E3 / 34.311

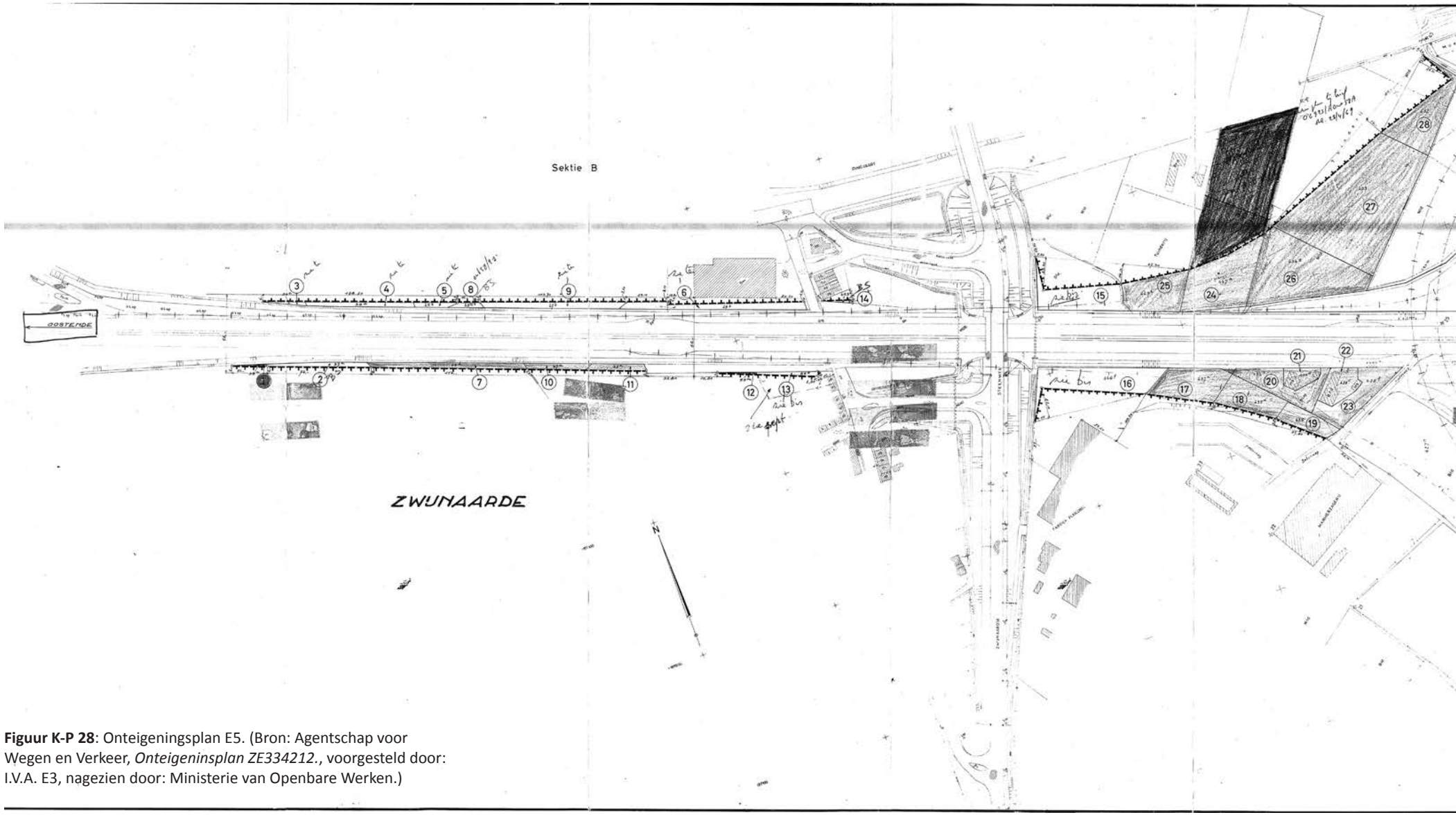
TABEL DER INNEMINGEN.

KADASTER														TE ONTEIGENEN				
N°	Sie	NUMMER	WUK	EIGENAAR	WOONPLAATS	AARD	KLASSE-RING	OPPERVLAKTE Ha.	a	ca	KAD. INKOM	Ha.	a.	ca.	ART KAD. LEGGER	OPMERKIN-GEN.
1	B	251 i	Scheldekant.	della Faille d'Huysse Van den Hecke De Lembeke Charles.	Scheldestr,2,Zwijn.	Weiland.	2/1400	1	72	35	2400		80	72	1620	
2	B	255 b	Scheldekant.	" " " " "	" " "	Tuin.	2/1950		18	40	350		06	80	1620	
3	B	299	Krevelsteeg.	" " " " "	" " "	Weiland.	2/1400		77	40	1000		35	37	1620	
4	B	263 k	Krevelsteeg,40	Thienpont-De Vreese, Julien.	Krevelsteeg,40, Zwijn.	Huis.	-		02	20	4700		02	20	1300	
5	B	263 k	" ,38	Van Damme-Boone, Andree.	Krevelsteeg,38, Zwijn.	Huis.	-		01	50	3400		01	50	1285	
6	B	263 i	" ,36	De Vuyst-De Schepper Denis.	Krevelsteeg,36, Zwijn.	Huis.	-		01	10	4400		01	10	1383	
7	B	263 l	" ,34	Van Campe-Van Puyenbroeck Leon (NE) Van Campe-Petrus (V.G.)	Krevelsteeg,20, Zwijn.	Huis.	-		01	30	4700		01	30	1369	
8	B	263 m	" ,32	De Coninck-De Tollenaere,Herman.	Krevelsteeg,18, Zwijn.	Huis.	-		01	00	4400		01	00	1876	
9	B	263 n	" ,30	Meerschaut-De Wilde Emiel De Wilde-De Wilde (Wed.)	Stwg.Heerweg Noord,27 Scheldestraat,69,Zwijn.	Huis.	-		01	10	4400		00	37	1984	
10	B	263 r	Scheldestr.	Van Campe-Van Puyenbroeck Leon. Van Campe Petrus.	Krevelsteeg,36,Zwijn.	Weiland.	2/1400		01	99	40		02	99	1369	
11	B	263 p^2	Scheldestr.	Van Thienen - Boone Raoul.	Scheldestr,45,Zwijnaarde	"	2/1950		14	13	270		01	72	1104	
12	B	263 n^2	Scheldestr.	Bockstael Cyrillus. Volckaert-Boekstael Jerome.	Scheldestr,51,Zwijn.	Boomgaard	" /1550		19	60	300		00	78	1693	
13	B	284 B	Scheldehoek.	Vergauwen-De Hecken Etienne.	Hoornstr,8,Zwijnaarde.	Land.	2/1400	1	11	08	1500		80	46	699	
14	B	284 c	Hoornstraat.	" " "	" " "	Boomgaard	" /1550		22	31	340		09	74	699	
15	B	377 c	Scheldehoek.	" " "	" " "	Tuin.	1/2350		47	20	1100		25	12	699	
16	B	376 b	Scheldehoek.	" " "	" " "	Lusttuin	1/2350		44	20	5800		12	32	699	2 delen.
17	B	375 c	Scheldekant.	" " "	" " "	Vijver.	" /340		86	70	290		17	10	699	
18	B	285 t	Hoornstr,3,	De Groove-De Clercq Gustavus.	Hoornstr,3, Zwijnaarde.	Huis.	-		02	47	5000		02	47	944	
19	B	285 u	Hoornstr,5,	De Smul--Meirlaen, Maurice.	Heirweg Noord,114,Zwijn.	Huis.	-		02	68	5500		02	68	1565	
20	B	285 v	"	" " " "	" " " "	Tuin.	2/1950		09	14	170		09	14	1505	
21	B	285 w	Hoornstr,7,	De Wilde-De Maertelaere, Emiel.	Noornstr, 11, Zwijn.	Huis.	-		02	12	2200		02	12	961	
22		285 R	"	" " " " "	" " "	Tuin.	2/1950		07	10	130		07	10	961	
23		285 x	" ,9,	" " " " "	" " "	Huis.	-		00	39	3100		00	39	961	
24		286 h	" ,11,	" " " " "	" " "	Huis.	-		02	39	3100		02	39	961	
25		285 n	"	De Smul-De Martelaere, Robert. De Martelaere-Thienpont (Wed.)	" ,21 a, " " ,13, "	Tuin.	2/1950		07	50	130		05	60	1076	
26		285 i	" ,13,	" " " "	" " "	Huis.	-		01	84	5000		01	84	1076	
27		285 y	" .	De Vriendt-Verlinden, August.	" ,15, "	Land.	2/1500		24	13	330		02	76	957	
28		371 c	Neder-Zwijn.	C.O.O. Zwijnaarde.		Boomgaard	"/1550		15	79	240		01	30	1682	
29		371 b	Neder-Zwijn.	" "		Boomgaard	" /1550		34	00	500		10	44	1682	
30		372 b	Hoornstr.	Vennootschap "U.C.B.".	Stwg.op Charleroi,4, St. Gillis-Br.	Landge-bouw.	-		02	64	1300		02	64	1090	
31		373 c	Leistraat.	" "	" " "	Boomgaard	" /1550		28	62	440		28	62	1090	
32		374 d	Hoornstr.	" "	" " "	Weiland	2/1400		11	00	150		11	00	1090	
33		374 c	Hoornstr.	" "	" " "	Boomgaard	" /1550		50	00	750		49	53	1090	
34		374 e	Hoornstr.	" "	" " "	Tribune.	-		00	86	1700		00	86	1090	
35		374 h	Hoornstr.	" "	" " "	Sportplein	"/1550	1	28	66	1900		54	53	1090	twee delen
36		414 c	Neder-Zwijn.	" "	" " "	Land.	2/1400		36	33	500		34	96	1090	
37		415 c	Neder-Zwijn.	" "	" " "	Land.	2/1400		26	00	360		02	54	1090	

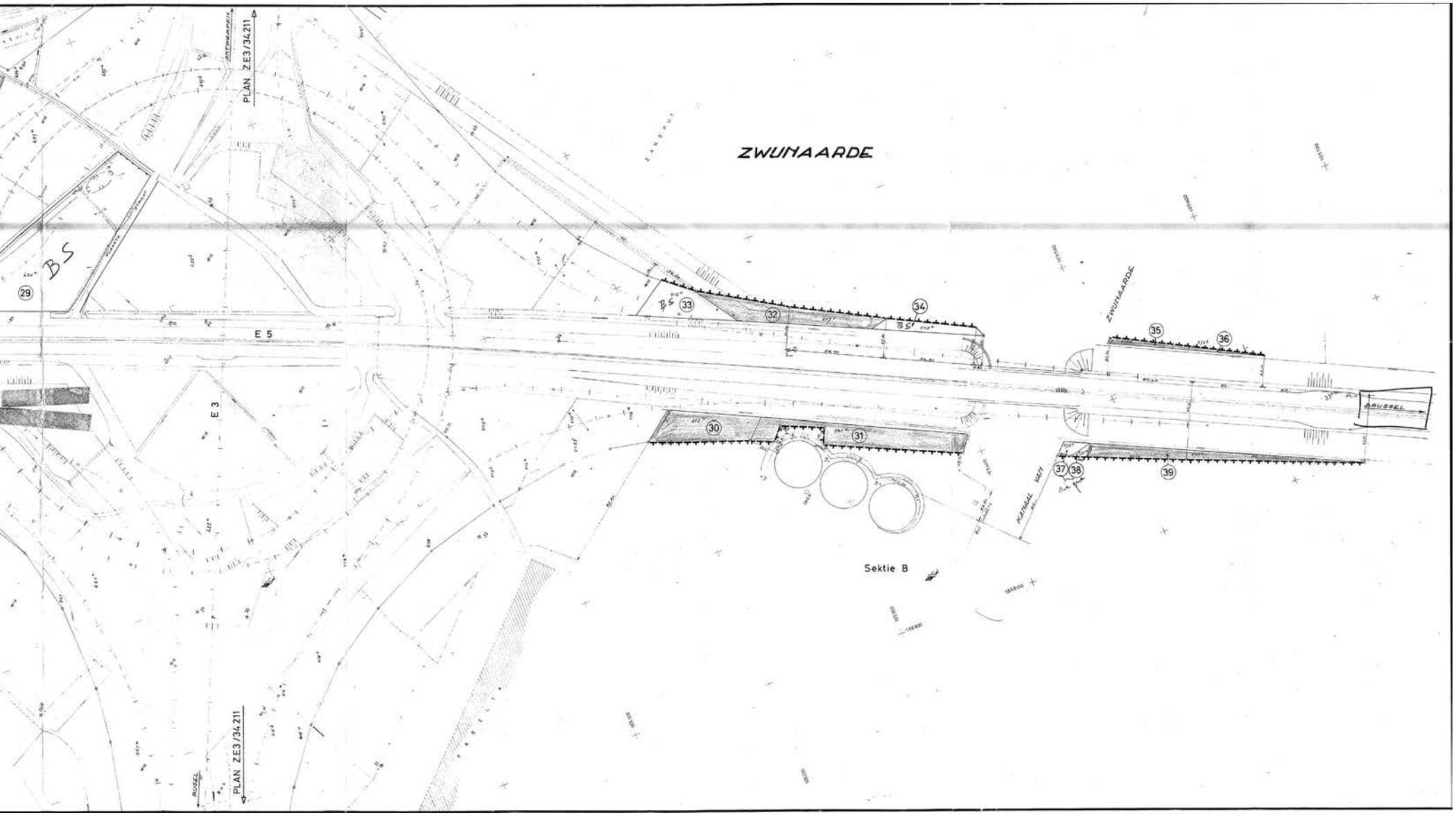
Figuur K-P 27: Links en rechts: Tabel der onteigeningen ZE334211. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan ZE334211.*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken.)

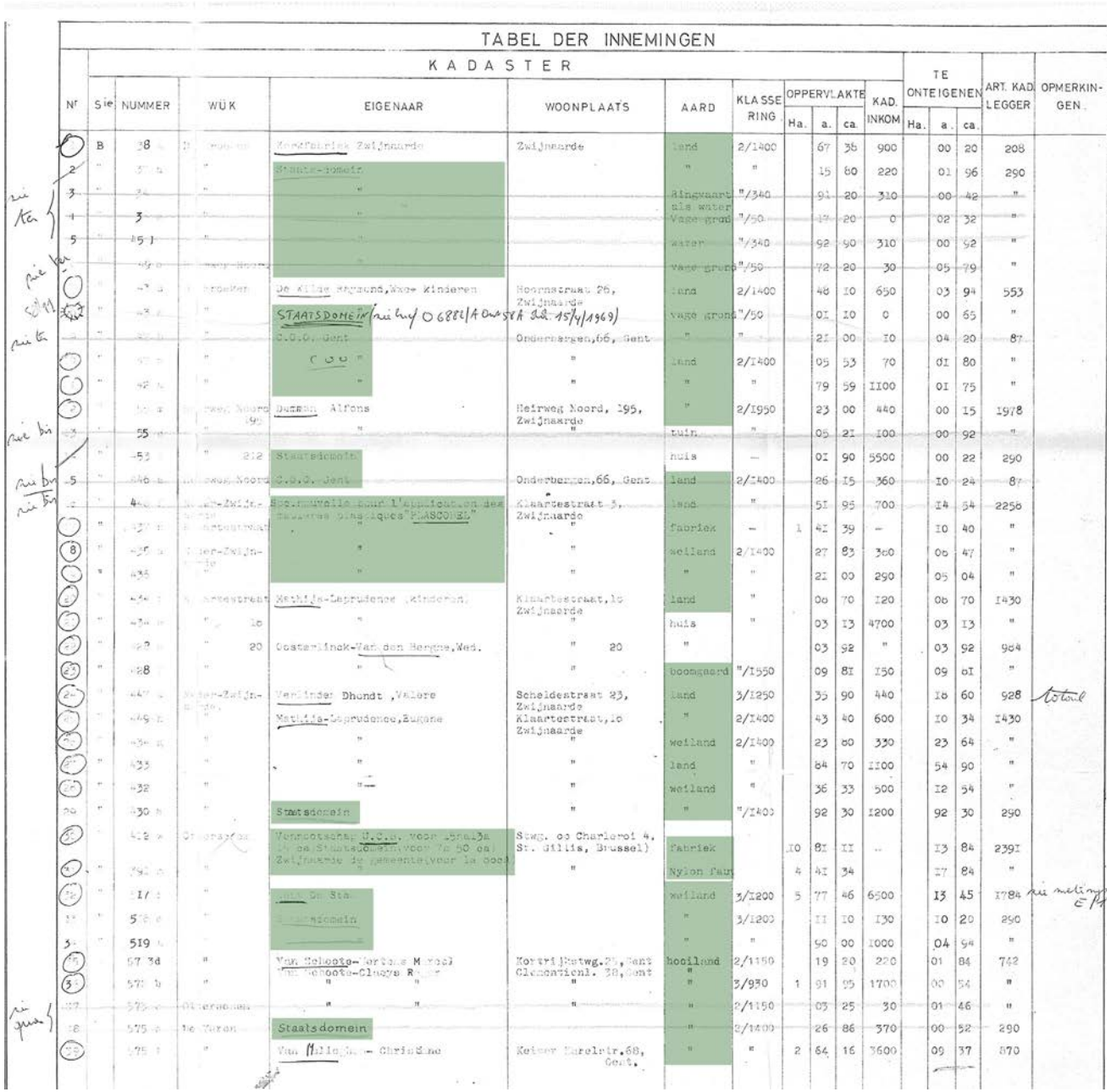
TABEL DER INNEMINGEN

KADASTER												TE ONTEIGENEN			ART. KAD. LEGGER	OPMERKIN-GEN
Nr	Sie	NUMMER	WUK	EIGENAAR	WOONPLAATS	AARD	KLASSE-RING	OPPERVLAKTE Ha.	a.	ca.	KAD. INKOM	Ha.	a.	ca.		
59	B	511 d.	Otterschem.	Staatsdomein.		vage grond	" /50	1	78	58	80	1	78	58	290	
60	B	425 b.	Otterschem.	Staatsdomein.		weiland.	" /800		81	00	650		81	00	290	
61	B	497 b.	De Broeken.	Staatsdomein.		[illegible]	" 50		79	50	30		79	50	290	
62	B	498 a	De Broeken.	Staatsdomein.		vage grond	" /50		17	40	0		15	35	290	
63	B	499	De Broeken.	Staatsdomein.		weiland	2/1400		72	00	1000		17	26	290	
64	B	498 b	De Broeken.	Staatsdomein.		rietgewas als water	"/340	1	98	00	650		14	30	290	
65	B	503 b	De Broeken.	Staatsdomein.		water.	" 340		44	91	150		01	47	290	
66	B	509 c	Otterschem.	Gent De Stad.		weiland.	2/1400	1	34	84	1800		15	06	1784	
67	B	510 a	Otterschem.	De Kerkhove d'Exaerde de Moreau Albert (Med. + kinderen).	Toeristenlaan, 43 St. Pieters-Leeuwe.	weiland.	2/1400		78	49	1000		75	65	816	
68	B	429 a	Nederzwijn.	Oosterlinck-Van den Berghe Cyriel.	Klaartestr, 20, Zwijn.	weiland.	2/1400		36	00	500		36	00	984	
69	B	431 a	Nederzwijn.	" " "	Klaartestr, 20, Zwijn.	weiland.	2/1400		40	30	550		40	30	984	
70	B	494 b	De Broeken.	Herman Hubert+Marcel.	Laurent Delvauxstr, 25 Gent.	weiland.	3/1200		12	45	140		03	80	2288	
71	B	497 a	De Broeken.	Mols-de Hemptinne Adolf.	Kasteel "Welden" Zever-gem.	weiland.	2/1400		85	44	1100		70	72	1145	
72	B	500	De Broeken.	Gent C.O.O.	Onderbergen, 66, Gent.	weiland.	2/1400	1	79	70	2500		99	18	87	
73	B	501	De Broeken.	Gent C.O.O.	Onderbergen, 66, Gent.	weiland.	2/1400	1	59	97	1900	1	58	41	87	
38	B	416 c	Neder-Zwijn.	" "	" " "	land.	3/1200		85	42	1000		20	72	1090	
39	B	418	Otterschem.	" "	" " "	land.	2/1400		56	40	750		23	85	1090	
40	B	513 b	Otterschem.	" "	" " "	land.	3/1250		09	70	130		09	70	1090	
41	B	514 a	Otterschem.	" "	" " "	Uitweg als land	3/1200		11	28	140		04	86	1090	
42	B	515 f	Otterschem.	" "	" " "	weiland.	2/1400		29	45	410		12	96	1090	
43	B	516 b	Otterschem.	" "	" " "	weiland.	3/1200		02	60	30		02	34	1090	
44	B	359	Neder-Zwijn.	Kervyn de Marcke ten Driessche Maria-Christiane	Dorp, 67, Ramskapelle (Brugge)	land.	2/1400	1	17	90	1600		73	16	1622	
45	B	419 a	Otterschem.	De Wilde Palmyre - Clarisse.	Koornstr, 26, Zwijnaarde	land.	2/1400		50	14	700		50	14	1127	
46	B	357 a	Neder-zwijn.	" " " "	" " "	land.	3/1250		60	00	750		55	70	"	
47	B	421 a	Otterschem.	De Wilde Cyrillus + Palmyre + Clarisse	" " "	land.	2/1400		43	95	600		43	95	1986	
48	B	407 a	Otterschem.	" " " " "	" " "	land.	2/1400		76	61	1000		71	70	1986	
49	B	341	Nederzwijn.	Van de Velde-Van Damme, Richard - kinderen.	Heirweg, Noord, 128	land.	2/1400	1	04	80	1400		06	45	1323	
50	B	358 a	Nederzwijn.	Vennootschap "U.C.B." (v. 36a-35ca) Staatsdomein (voor 5a15)	Stwg. op Charleroi, 4 St. Gillis-Brussel.	land.	3/1250		42	50	500		38	82	2392	
51	B	414 c.	Nederzwijn.	Staatsdomein.		land.	2/1400		19	25	260		19	25	290	
52		415b	Nederzwijn.	Staatsdomein.		land.	2/1400		19	85	260		19	25	290	
53	B	416 a.	Nederzwijn.	Staatsdomein.		land.	2/1400		04	78	60		04	78	290	
54	B	488 a	Otterschem.	Staatsdomein.		vage grond	"/50	4	62	92	110	4	62	92	290	
55	B	513 c	Otterschem.	Staatsdomein.		land.	2/1400		35	40	490		35	40	290	
56	B	515 E	Otterschem.	Staatsdomein.		weiland.	3/1200		02	34	20		02	34	290	
57	B	516 d.	Otterschem.	Staatsdomein.		weiland.	3/1200		07	20	80		07	20	290	
58	B	512 a	Lijsterstraat	Staatsdomein.		weiland.	3/1200	1	14	00	1300		95	00	290	



Figuur K-P 28: Onteigeningsplan E5. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan ZE334212.*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken.)

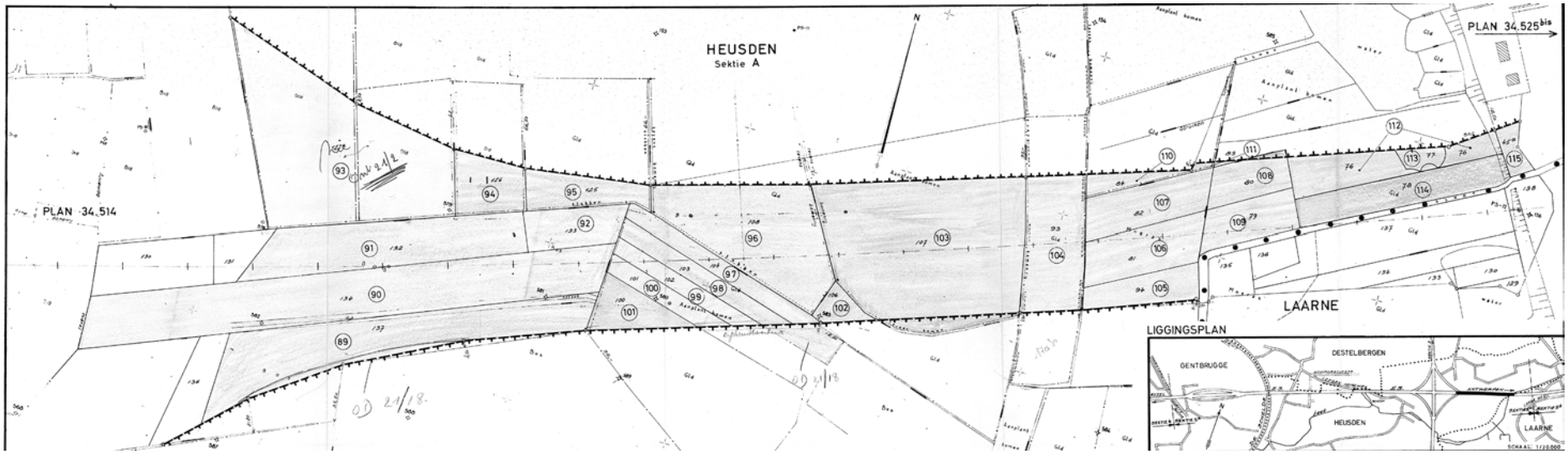

ZWIJNAARDE
PLAN Z.E3/34.211
ANTWERPEN
BS
29
E 5
E 3
33
32
34
35
36
30
31
37
38
39
ZWIJNAARDE
BRUSSEL
KAITAAL VAART
Sektie B
RUISEL
PLAN Z.E3/34.211



TABEL DER INNEMINGEN

Nr	Sie	NUMMER	WÜK	EIGENAAR	WOONPLAATS	AARD	KLASSERING	OPPERVLAKTE Ha.	a.	ca.	KAD. INKOM	TE ONTEIGENEN Ha.	a.	ca.	ART. KAD. LEGGER	OPMERKINGEN
	B	38		Zwijnaarde	Zwijnaarde	land	2/1400		67	36	900		00	20	208	
2	"		"	Staats-domein		"	"		15	60	220		01	96	290	
3	"		"	"		Ringvaart	"/340		91	20	310		00	42	"	
4		3	"	"		als water										
						Vage grond	"/50		19	20	0		02	32	"	
5		45 1	"	"		water	"/340		92	90	310		00	92	"	
						Vage grond	"/50		72	20	30		05	79	"	
	"			De Kilge Kayaund, Wase Kinderen	Hoornstraat 26, Zwijnaarde	land	2/1400		48	10	650		03	94	553	
	"		"	STAATSDOMEIN (meting O 6881/A Ouaster d.d. 15/4/1969)		Vage grond	"/50		01	10	0		00	65	"	
	"		"	C.O.O. Gent	Onderbergen, 66, Gent	"	"		21	00	10		04	20	87	
	"		"	"	"	land	2/1400		05	53	70		01	80	"	
	"		"	"	"	"	"		79	59	1100		01	75	"	
			Heirweg Noord 195	Duzman Alfons	Heirweg Noord, 195, Zwijnaarde	"	2/1950		23	00	440		00	15	1978	
		55	"	"	"	tuin	"		05	21	100		00	92	"	
	"	53	" 212	Staatsdomein		huis	—		01	90	5500		00	22	290	
5	"	546	Heirweg Noord	C.O.O. Gent	Onderbergen, 66, Gent	land	2/1400		26	15	360		10	24	87	
		4	Zwijn-	Société anonyme pour l'application des matières plastiques "PLASCONEL"	Klaartestraat 3, Zwijnaarde	land	"		51	95	700		14	54	2256	
	"		Klaartestraat	"	"	fabriek	—	1	41	39	—		10	40	"	
8	"		Zwijn-	"	"	weiland	2/1400		27	83	360		06	47	"	
	"	435		"	"	"	"		21	00	290		05	04	"	
			Klaartestraat	Mathilde-Laprudence (Kinderen)	Klaartestraat, 10 Zwijnaarde	land	"		06	70	120		06	70	1430	
	"		" 10	"	"	huis	"		03	13	4700		03	13	"	
	"		" 20	Oosterlinck-Van den Bergue, Wed.	" 20	"			03	92	"		03	92	964	
	"	428	"	"	"	boomgaard	"/1550		09	81	150		09	01	"	
	"	447	Zwijn-	Vendinder Dhondt, Valere	Scheldestraat 23, Zwijnaarde	land	3/1250		35	90	440		18	60	928	totaal
		449	"	Mathilde-Laprudence, Zusane	Klaartestraat, 10 Zwijnaarde	"	2/1400		43	40	600		10	34	1430	
		434	"	"	"	weiland	2/1400		23	80	330		23	64	"	
	"	433	"	"	"	land	"		84	70	1100		54	90	"	
	"	432	"	"	"	weiland	"		36	33	500		12	54	"	
20	"	430	"	Staatsdomein	"	"	"/1400		92	30	1200		92	30	290	
		412	Otterzaten	Vennootschap H.O.D. voor 1/2 ha 14 ca (Staatsdomein voor 7a 50 ca) Zwijnaarde 1e gemeente voor 1a 00 ca	Sowg. 00 Charleroi 4, St. Gillis, Brussel)	Fabriek		10	81	11	..	13	84	2391	
	"	792	"		"	Nylon Fauv		4	41	34		17	84	"	
	"	217	"	Van De Sta		weiland	3/1200	5	77	46	6500	13	45	1784	nie meting E P
32	"	578	"	Staatsdomein		"	3/1200		11	10	130	10	20	290	
34	"	519				"	"		90	00	1000	04	94	"	
		57 3d	"	Van Schoote-Martens Marcel Van Schoote-Claeys R	Kortrijkstwg. 21, Gent Clemenzienl. 38, Gent	hooiland	2/1150		19	20	220	01	84	742	
		57 b	"	" "	"	"	3/930	1	91	95	1700	00	54	"	
		57	Otterzaten	" "	"	"	2/1150		03	25	30	01	46	"	
38		575	De Veren	Staatsdomein		"	2/1400		26	86	370	00	52	290	
		575	"	Van Hille Jean - Christiane	Keizer Karelstr. 68, Gent.	"	"	2	64	16	3600	09	37	870	

Figuur K-P 29: Tabel der onteigeningen ZE334212. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan ZE334212.*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken.)

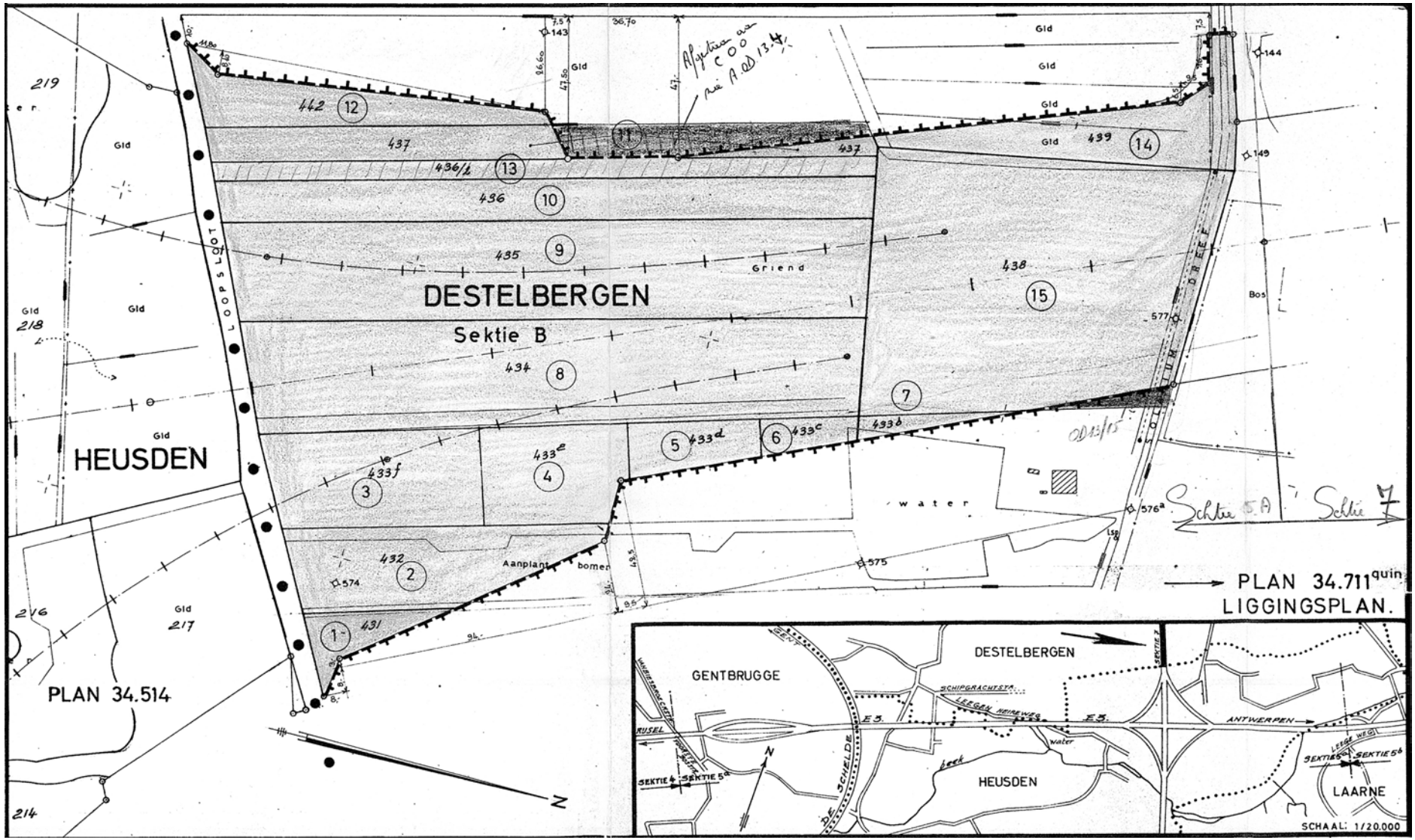


Figuur K-P 30: Onteigeningsplan ZE334515. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan ZE334515.*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken.)

Figuur K-P 31: Rechts: Tabel der onteigeningen ZE334515. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan ZE334515.*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken.)

TABEL DER INNEMINGEN.

Nr.	KADASTER. Sie	NUMMER	WIJK	EIGENAAR	WOONPLAATS	AARD	KLASSERING	OPPERVLAKTE Ha.	a.	ca.	KAD. INKOM	TE ONTEIGENEN Ha.	a.	ca.	ART. KAD LEGGER	OPMERKINGEN
89	A	137	Den Hauwe	Van Tieghem Kervyn d'Oudt Mooreghem - Van Tieghem de ten Berghe (Wed + kind)	Burgstraat 4 T/G	bos	1/720	1	24	70	850		63	20	81	
90	"	134	"	Kervyn d'... "	"	land	4/1000		95	20	350		95	20	150	
91	"	132	"	"	"	land	4/1000		47	80	470		47	80	150	
92	"	133	"	"	"	land	4/1000		15	90	150		15	90	150	
93	"	127 a	Den Hauwe	De Wilde - Brackte Leon	Damstraat 4, Destelberg	weiland	2/1350	1	06	67	1400		99	45	282	die ontbr.
94	"	126	"	N.M. Compagnie Immobilière et Hotelière Vleurick	Gouvernementstr. 28, Gent	land	3/1350		36	90	490		14	80	135	
95	"	125	"	"	"	land	2/1350	1	91	00	2500		14	50	135	
96	"	108	"	Wed. Dauw Petrus eig. 5/8 + 1/8 r. Nandts-Dauw Ac iel,	Destelbergen 731 Dendermondsestweg. 732	weiland	2/1350	1	55	00	2000		53	60	30	
97	"	104	Den Hauwe	Nandts Dauw Livinus	Heirweg 205, Destelb.	hooiland	5/570		15	60	80		14	00	192	totaal
98	"	103	"	Nandts - Dauw Livinus	"	"	5/570		15	60	80		13	00	192	totaal
99	"	102	Den Hauwe	Segers Ac iel	Molenstr. 41 Laarne	hooiland	5/570		15	60	80		09	60	63	[redacted]
100	"	101	"	"	"	"	5/570		15	60	80		08	85	63	
101	"	100	Den Hauwe	Claeys - Polfliet Firmin	Dendermondsestw. 52a Laarne	hooiland	5/570		74	60	420		12	10	278	
102	"	106	Den Heuris	Baron D'Huart - De Fierbaut Dormer Thierry	Kasteel ter Block Overijse	"	5/570		46	00	260		04	85	176	
103	"	107	Den Hauwe	Bekaert - Van Cauwenberghe Emiel	Clauslaan 17 Astene	bos als v. grond	11/50	2	89	10	140		98	65	216	+ overdrachtsa 30
104	"	93	"	Kervyn D'Oud Mooreghem-Auman Serge	Burgstr. 4, Heusden	land	5/570	1	25	80	1600		31	10	236	
105	"	94	De Bogten	Manens Gilliaume Nijverdar	St. Jansvest 7 Gent	hooiland	5/570		45	20	250		12	65	177	
106	"	81	"	"	"	"	5/570		18	40	160		18	40	177	
107	"	82	"	"	"	"	5/570		18	60	100		18	60	177	
108	"	80	"	"	"	"	5/570		11	60	60		11	30	177	totaal
109	"	79	"	"	"	"	5/570		15	80	90		15	80	177	
110	"	84	"	Mathijs - Weytens André Fotograaf	Burg. Cl. de Kerckhovel 115 Gent	hooiland	5/570		49	60	280		05	30	256	
111	"	83	"	"	"	water	11/50		9	20	0		00	48	256	
112	"	76	"	Evrard Joannes (Naakte eigenaar)	Braamstr. 46 Gentbrugge	hooiland	5/570		37	50	210		19	30	96	twee delen
[illegible]	"	77	"	"	"	water	11/50		7	30	0		03	10	96	
114	"	78	"	Adriaenssens Jan - Bloemist	Locristi	hooiland	5/570		28	60	160		28	60	2	kad. oppv.
115		45 a	Meersakkers	Segers - Van Achte Hendrik	Meerschaut 10 Laarne	land	3/1200		92	02	1100		03	90	259	

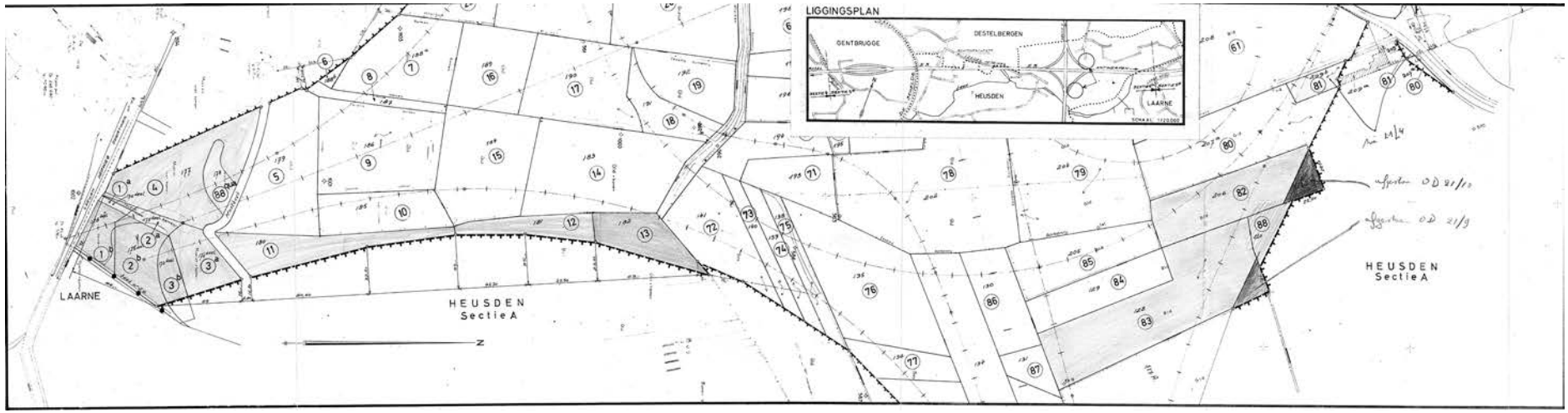


Figuur K-P 32: Onteigeningsplan ZE334516. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan ZE334516.*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken.)

Figuur K-P 33: Rechts: Tabel der onteigeningen ZE334516. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan ZE334516.*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken.)

TABEL DER INNEMINGEN.

Nr	KADASTER. Sie	NUMMER	WIJK	EIGENAAR	WOONPLAATS	AARD	KLAS-SERING	OPPERVLAKTE Ha.	a.	ca.	KAD. INKOM	TE ONTEIGENEN Ha.	a.	ca.	ART.KAD LEGGER	OPMERKINGEN
1	B	431	Kerkkouter	Bourdon Pierre Van Isacker Bourdon Armand -Deraedt 496	E.Verhaerenl 4, Knokke Kortrijksestwg. GENT	hooiland	3/930		62	10	550		05	00	1552	
2	"	432	Lange meers	Van Hende - De Wilde Aug.	Dendermondestweg. 619 Destelbergen	hooiland	3/930		62	10	"		22	05	1697	
3	"	433 f	landmeersdh	Nauds - Lippens	Groenstraat 207 Oostakker	water	11/60		25	10	10		25	10	940	
4	"	433 e	"	"	"	hooiland	3/930		16	50	150		15	80	940	
5	"	433 d	"	"	"	water	11/60		14	30	0		06	40	940	
6	"	433 c	"	"	"	hooiland	3/930		10	00	90		03	18	940	
7	"	433 b	"	"	"	water	11/60		16	80	10		02	10	940	
8	"	434	Landmeersch	Naudts Robert	Groenstr. 163 Oostakker	wei	2/1350		69	70	900		69	70	2303	
9	"	435	Meuleland	Barones Fallon Marie-Anne	Dendermondsestweg. 528	land	4/1000		72	90	700		72	90	2637	
10	"	436	Landmeersch	De la Croix Anna, Maria	Scheldestraat 7 st. Amandsberg	bos als v. rond	11/50		28	40	10		28	40	2757	
11	"	437	"	"	"	"	11/50		30	00	10		15	00	2757	twee delen
12	"	442	Landmeersch	C.O.O. Gent (Rentig.)		hooiland	3/930		80	00	700		13	05	123	
13	"	436/2	Brandmeersch	De Kerkfabriek Destelbergen		land	4/1000		10	60	100		10	60	99	
14	"	439	"	De Wilde - Modest Jozef	Dendermondsesteenweg 671, Destelbergen	hooiland	4/680		65	00	440		18	95	3039	
15	"	438	landmeersch	Wed. Wahis Jacques Fallon	Dendermondsesteenweg 528, Destelbergen	bos	3/240		94	00	220		92	25	2489	

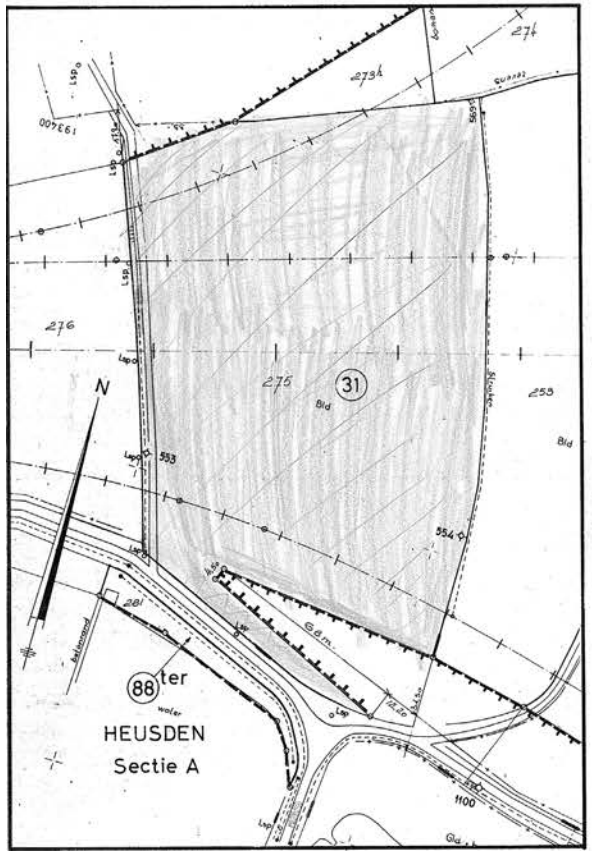


Figuur K-P 34: Onteigeningsplan ZE334514bis. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan ZE334514bis.*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken.)

Figuur K-P 35: Rechts: Tabel der onteigeningen ZE334514bis. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan ZE334514bis.*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken.)

TABEL DER INNEMINGEN.

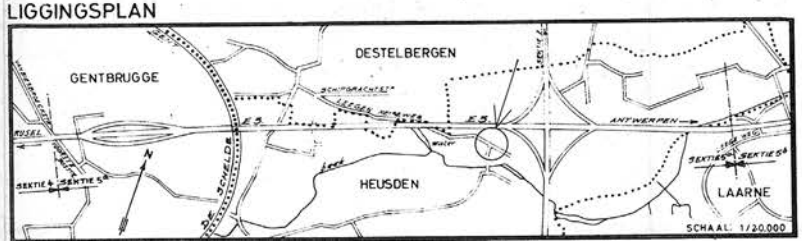
Nr	KADASTER Sie	NUMMER	WIJK	EIGENAAR	WOONPLAATS	AARD	KLASSE-RING	OPPERVLAKTE Ha	a.	ca.	KAD. INKOM	TE ONTEIGENEN Ha.	a	ca	ART. KAD. LEGGER	OPMERKINGEN
1a	A	176 deel	Den Hauwe	Scheirlinck - Destoop Jozef	Gentsestwg. 284, Wetteren	hooiland	5/570		01	40	50		01	40	101	
2a	"	175 deel	"	"	" "	poel	"/50		03	15	10		03	15	"	
3a	"	174 deel	"	" "	" "	hooiland	5/570		26	15	190		13	30	"	
1b	"	176 deel	"	Winsch - De Somere Walter De Kerpel - De Somere Marcel	Statiestr. 23, Wetteren Spinnerijstr. 17, Wetteren-Overbeek	"	"		08	70	-		08	70	-	Verkocht den 1/9/1967
2b	"	175 deel	"	" "	" "	poel	"/50		18	05	-		15	55	-	"
3b	"	174 deel	"	" "	" "	hooiland	5/570		7	45	-		05	65	-	"
4	"	177	"	Scheirlinck Jozef	Gentsestwg. 284, Wetteren	"	"		83	20	470		38	35	101	
11	"	180	"	Kerwijn d'Oud Mooreghem	Brugstr. 4, T/G	"	"		74	10	420		22	80	238	
12	"	181	"	"	"	"	"		49	30	280		12	20	"	
13	"	182	"	Burms - Cozijn Firmin	Rindekensstr. 6, T/G	bos	"/50		33	20	10		16	65	182	
81	"	209b	"	Ongenae Marcelius	Hallehoekstr. 59, Destel-bergen.	tuin	2/1850		10	50	190		05	85	92	twee delen
82	"	206	"	Cocquyt - De Wilde	St Pietershof 36, "	land	2/1350		36	80	490		36	80	60	
83	"	128	"	" "	" "	"	"		66	60	850		66	60	"	
88	"	120	"	Van Hende - De Wilde August	Heirweg 93, "	"	"	1	24	90	1600		05	75	133	
88qua	"	178	"	Scheirlinck - Destoop Jozef	Gentsestwg. 284, Wetteren	water als pozl.	"/50		05	80	0		05	80	101	



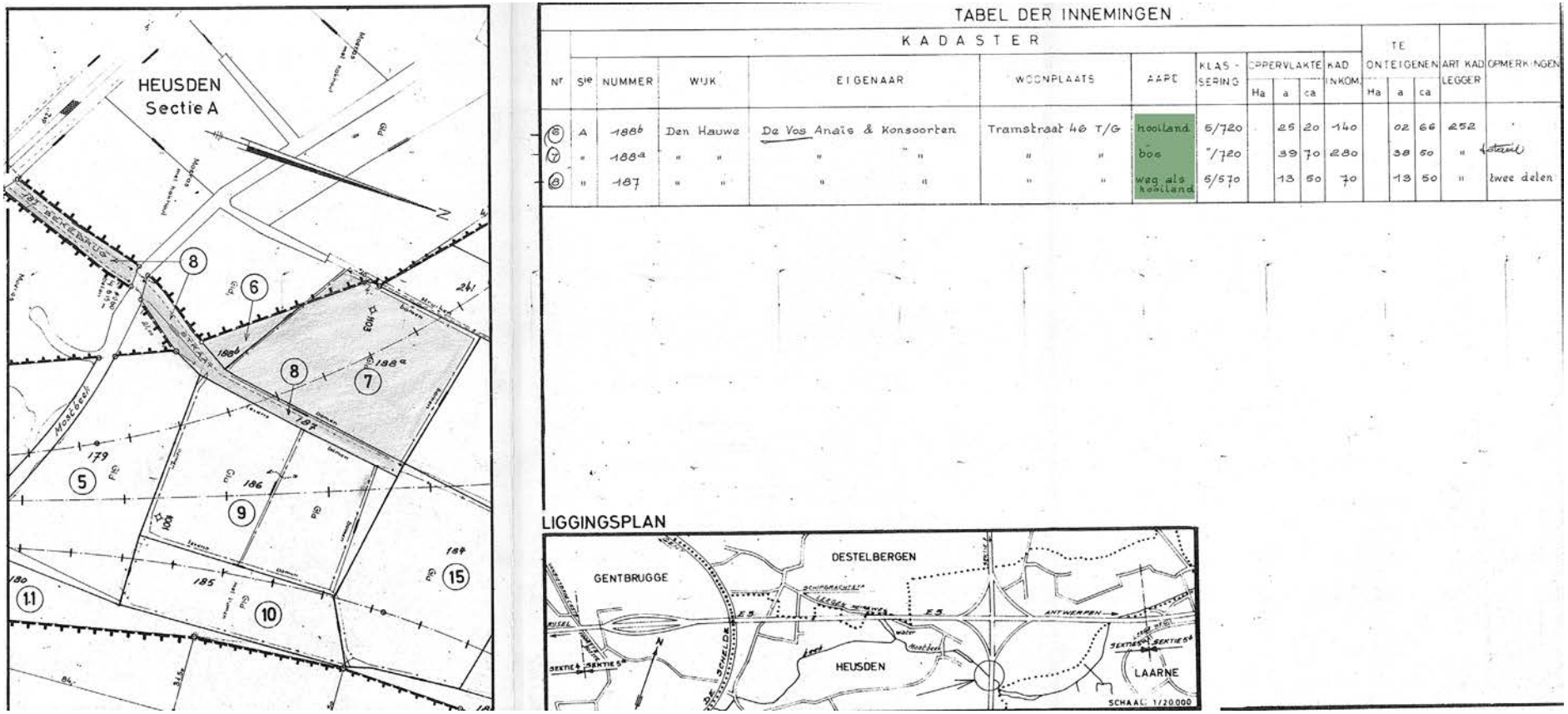
TABEL DER INNEMINGEN

Nr.	Sie	NUMMER	WIJK	EIGENAAR	WOONPLAATS	AARD	KLAS-SERING	OPPERVLAKTE Ha	a	ca	KAD INKOM	TE ONTEIGENEN Ha	a	ca	ART KAD LEGGER	OPMERKINGEN
31	A	275	Heusden Dongen	C.O.O. Gent	Onderstraat 66, Gent	land	1/1500	2	03	80	3.000	1	90	65	71	
~~88~~		~~281~~	~~Dongen~~	~~Inneming afgeschaft~~												

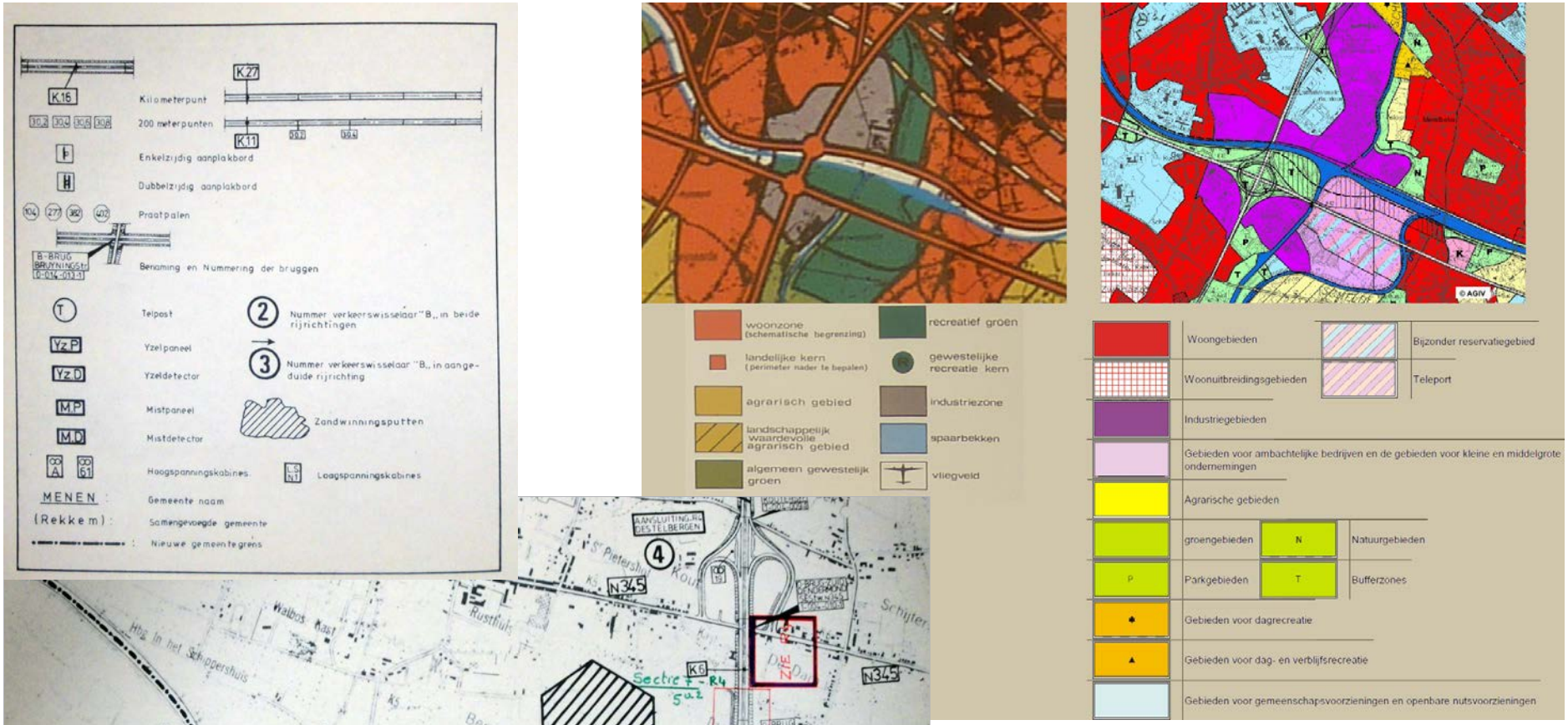
LIGGINGSPLAN



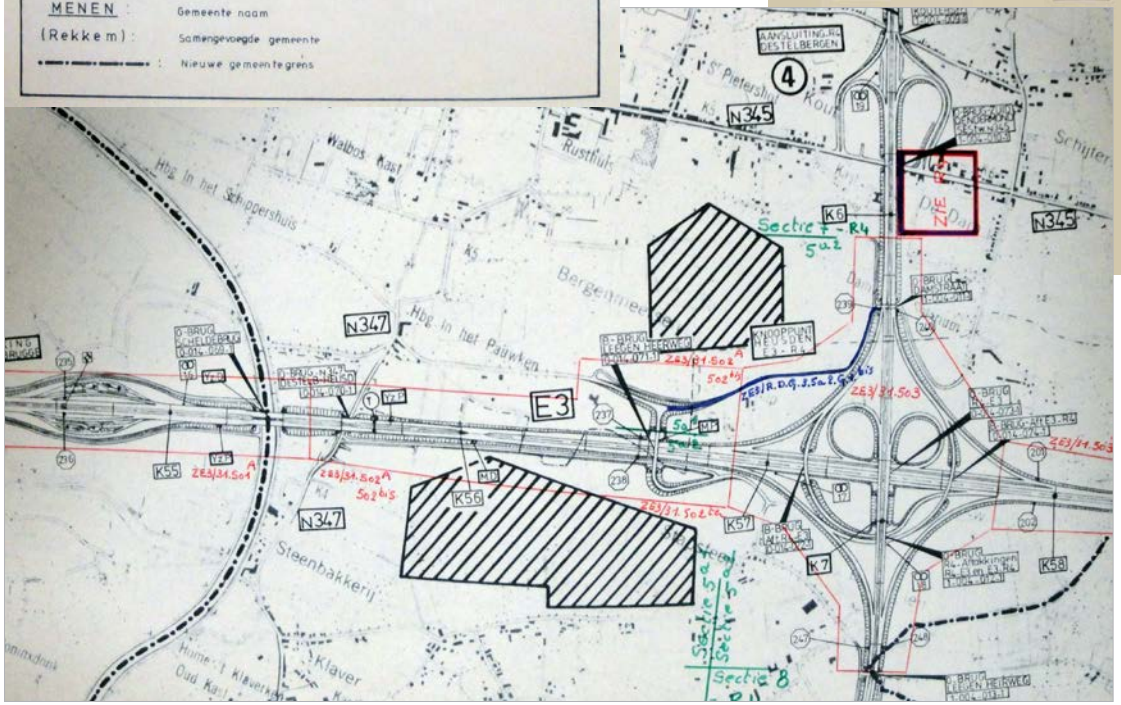
Figuur K-P 36: Onteigeningsplan en tabel der onteigeningen ZE334514ter. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan ZE334514ter.*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken.)



Figuur K-P 37: Onteigeningsplan en tabel der onteigeningen ZE334514qua. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan ZE334514qua.*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken.)



Figuur K-P 39: Gewestplan Gentse en Kanaalzone vs Voorlopig Structuurplan 1968. (Bron: Administratie voor Ruimtelijke Ordening, *Gewestplan 'Gentse en kanaalzone'*, 1977.)



Figuur K-P 38: Zandwinningsgebied Destelbergen. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Verzamelplan E3 autosnelweg*.)

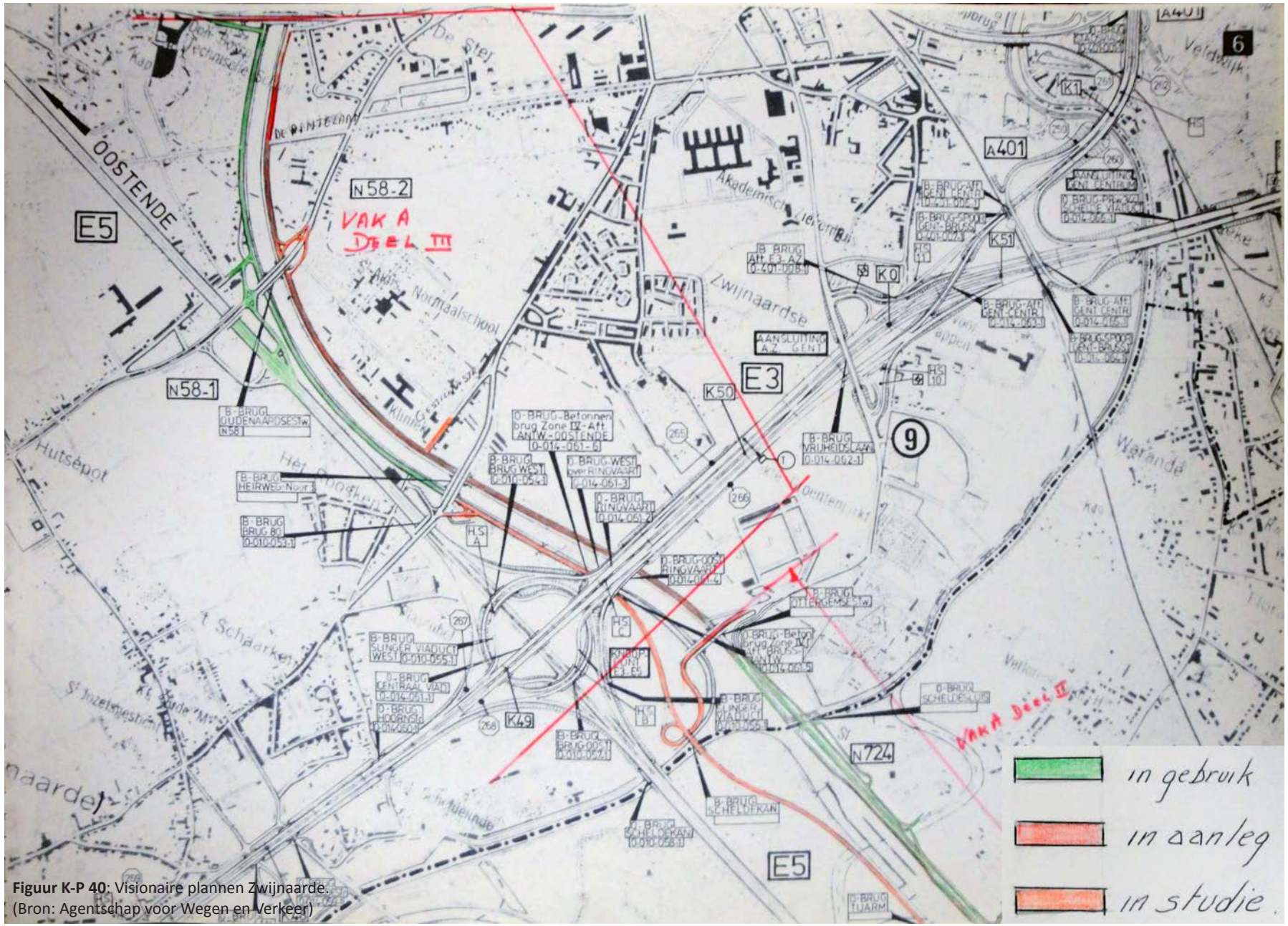
ontstonden er zandwinningsputten die later het Damvalleimeer en het Damslootmeer zouden vormen.[53]

Op het voorlopig structuurplan van Gentse en Kanaalzone van 1968 werden specifieke bestemmingen toegewezen aan alle deelruimtes.[54] De ruimtes ten zuiden van de E5 en ten noorden van de Ringvaart werden bestemd als industriezone, terwijl de ruimte opgespannen tussen de E5 en de Ringvaart bestemd werd als recreatief groen. Verder merken we ook op dat er iets ten noorden van de verkeerswisselaar Zwijnaarde een extra toerittencomplex met de grote ring R4 voorzien werd. Op de visionaire plannen van begin de jaren '70 merken we dat dit toerittencomplex naar het noorden verschoven werd ter hoogte van de Corneel Heymanslaan.[55] Het valt ook direct op dat er toen al plannen waren om de buitenring van de R4 via de terreinen opgespannen tussen de E5 en de Ringvaart door te trekken tot in Merelbeke. Wanneer we de gewestplannen van 1977 bekijken, merken we dat de bestemmingen van het voorlopig structuurplan van 1968 enkele verdere preciseringen ondergaan hebben. De deelruimtes die ontstaan zijn ten noorden van de verkeerswisselaar werden bij het voorlopige structuurplan aangeduid als recreatief groen, terwijl deze zones op het gewestplan fungeren als buffergroen. Deze verandering werd hoogstwaarschijnlijk doorgevoerd zodat op termijn de doortrekking van de R4 tot in Merelbeke zonder al te grote implicaties zou kunnen verwezenlijkt worden. Ten noorden van de Ringvaart werd de grote zone die in het gewestplan bestemd werd als industriegebied opgedeeld in een zone voor industrie, een woonzone en een zone voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen. Deze laatste zone kwam er door de aanwezigheid van de 'Groothandelsmarkt Vlaanderen' en het 'Academisch Ziekenhuis' (het huidige U.Z.). Deze zone werd in grote mate ontsloten door het toerittencomplex aan de Corneel Heymanslaan. Ook is de ruimte ten oosten van de verkeerswisselaar onderhevig aan grote veranderingen: het voorlopig structuurplan bestemde deze zone als recreatief groen terwijl het gewestplan deze zones bestempelde als zone voor Teleport en Bijzonder Reservatiegebied.[56] De omschakeling van recreatief groen naar Bijzonder Reservatiegebied kwam er naar aanleiding van de lozing van vervuilde slibdeposities van de nabijgelegen Fabelta fabriek. Bijgevolg werd deze zone speciaal bestemd voor het saneren van de verontreinigde gronden in uitvoering van het bodemsaneringsdecreet. Na de sanering zouden er eveneens werken kunnen uitgevoerd worden zoals opgesomd en beschreven in de stedenbouwkundige voorschriften van de zone voor Teleport.[57]

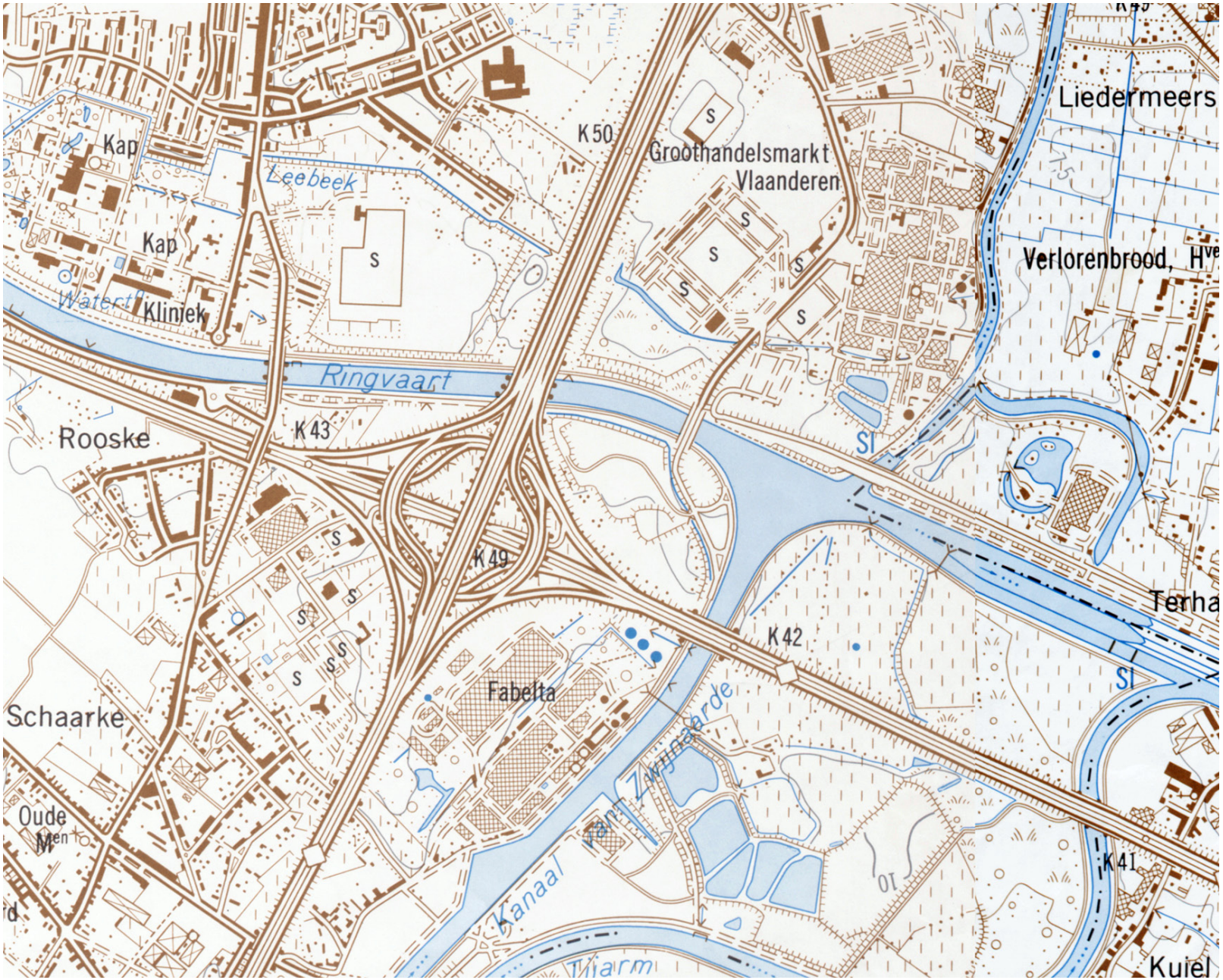
Op de topografische kaart van 1982 zien we een volledig geïndustrialiseerd landschap opduiken.[58] Fabrieksgebouwen en opslagplaatsen van bedrijven vulden de 'lege' ruimtes ten zuidwesten van de verkeerswisselaar op tot aan de bestaande woningen. Een andere aanwijzing van deze industriële transformatie is te vinden in de naamsverandering van de 'Overdekte Groentemarkt' naar de 'Groothandelsmarkt Vlaanderen'. Deze locatie werd door de komst van de E3 namelijk veel toegankelijker, des te meer doordat een op- en afrittencomplex voorzien werd aan de Corneel Heymanslaan. Op de

[53] Zie **Figuur K-P 38**.
[54] Zie **Figuur K-P 39**.
[55] Zie **Figuur K-P 40**.

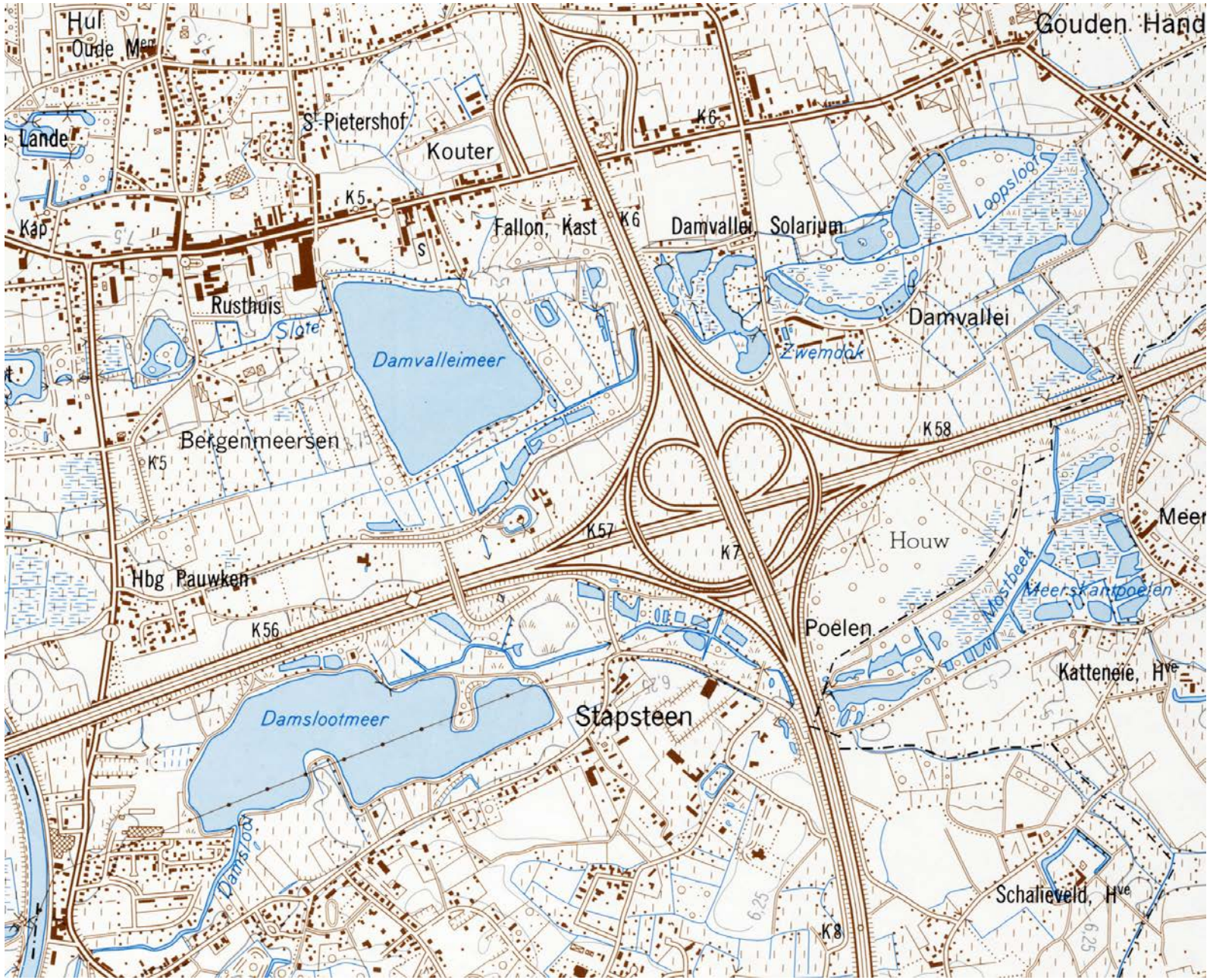
[56] Dit gebied is bestemd voor de vestiging van een hoogwaardig kantorenpark. Het kan alleen worden gerealiseerd door de overheid. Bij de inrichting van het gebied zal vooral rekening worden gehouden met de natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten.
In: VLAAMS MINISTERIE RUIMTELIJKE ORDENING, WOONBELEID EN ONROEREND ERFGOED, *Handleiding Digitale geactualiseerde gewestplannen van Vlaanderen, vector*., 2002.
[57] In: VLAAMS MINISTERIE RUIMTELIJKE ORDENING, WOONBELEID EN ONROEREND ERFGOED, *Handleiding Digitale geactualiseerde gewestplannen van Vlaanderen, vector*., 2002.
[58] Zie **Figuur K-P 41**.



Figuur K-P 40: Visionaire plannen Zwijnaarde.
(Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer)



Figuur K-P 41: Topografische kaart, 1982. Zwijnaarde. (Bron: Nationaal Geografisch Instituut, schaal 1:10000, Brussel, 1982. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ. KRT.1588/22/01.)



Figuur K-P 42: Topografische kaart, 1982. Destelbergen. (Bron: Nationaal Geografisch Instituut, schaal 1:10000, Brussel, 1982. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ. KRT.1588/22/01.)

historische overzichtsfoto van 1970 bemerken we logischerwijs al de aanwezigheid van zowel de 'Groothandelsmarkt Vlaanderen' als van enkele fabrieken op.[59] Maar ook de opslagplaats in het gebied ten noorden van de Ringvaart en ten westen van de E3 is al waar te nemen, terwijl de gronden rondom de verkeerswisselaar nog grotendeels ingenomen werden door weiland. Een mogelijke oorzaak van de latere komst van de industrieën in dit gebied is te wijten aan de iets latere start van de aanleg van deze sectie van de E3, maar voornamelijk aan de veel slechtere toegankelijkheid van dit gebied. Bij het verkeersknooppunt van Destelbergen was er totaal geen sprake van industrialisatie. Het enige wat - met veel goede wil - blijk zou kunnen geven van enige industrialisatie waren de hoogspanningskabels die achtereenvolgens over het Damslootmeer, de verkeerswisselaar en de Damvallei lopen.[60]

In 1987 werd er een verdere specificatie van het gewestplan opgemaakt - en goedgekeurd bij Koninklijk Besluit - onder de vorm van een BPA.[61] Dit BPA bevatte het gebied begrensd door de E17 aan de westkant, de Corneel Heymanslaan aan de noordkant, een deel van de Ottergemsesteenweg-Zuid en een bedrijfsterrein aan de oostkant en de R4 aan de zuidkant.[62] Een grote zone werd ingetekend als zone voor overdekte markt en nevenactiviteiten. De overige ruimtes werden bestemd als zone voor lichte nijverheid en ambachtelijke bedrijven, zone voor horecabedrijven en diensten en zone voor buffergroen. Het feit dat dit plan opgemaakt werd, geeft nogmaals blijk van de grote aantrekkelijkheid die deze locatie in zich draagt.

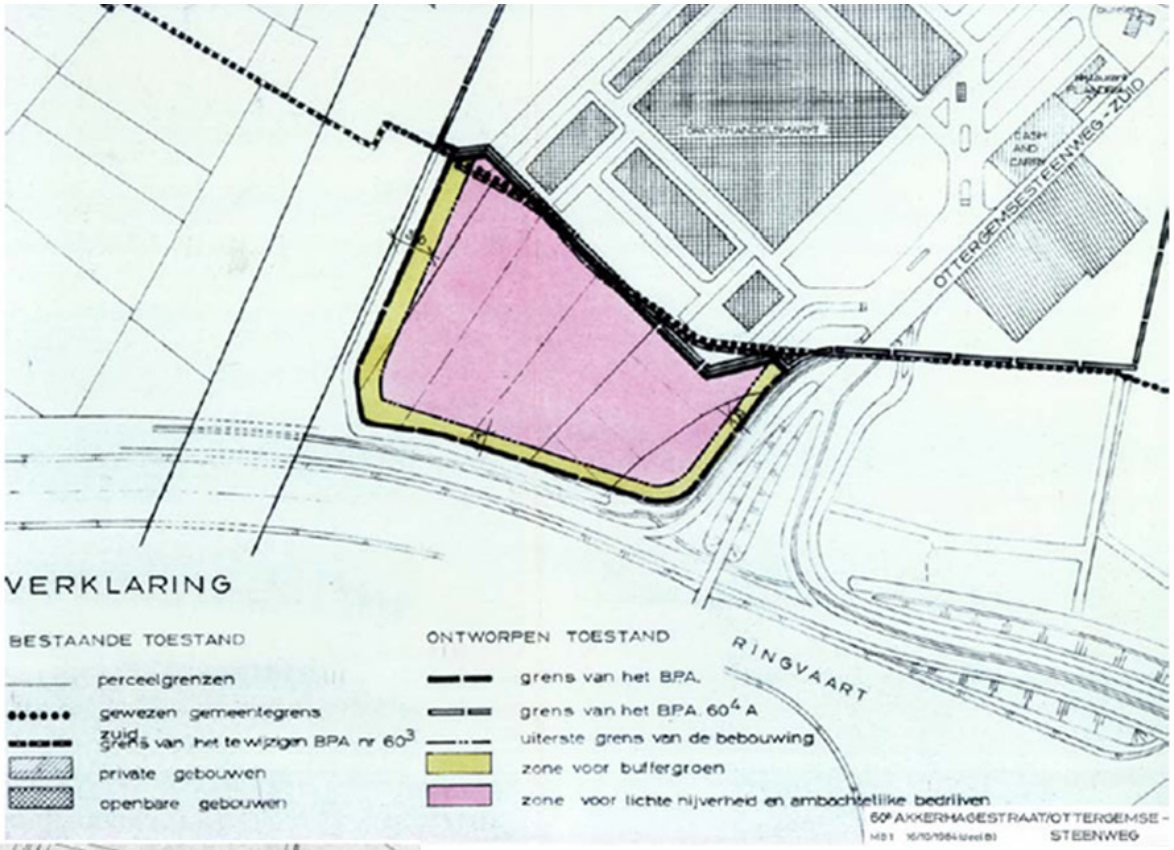
[59] Zie **Figuur K-P 14**.
[60] Zie **Figuur K-P 42**.
[61] Zie **Figuur K-P 43**.
[62] We merken hierbij op dat vanaf 1986 de benaming van de autosnelwegen van E3 en E5 veranderde in respectievelijk E17 en E40; in de nog komende tekst van dit deel "KNOOPPUNTEN" zullen we bijgevolg telkenmale spreken over de E17.

Op de topografische kaart van 1995 is er niet veel verandering merkbaar.[63] We zien dat er op sommige plaatsen fabrieken bijgekomen of uitgebreid zijn. Verder zijn er ook specifieke aanduidingen gemaakt van de verschillende soorten beplantingen langsheen de autosnelwegen. Volgens het Groenplan werden deze vegetatiestroken gebruikt als middel om de autosnelwegen te camoufleren of om als natuurlijk geluids- en stofscherm te fungeren. In Destelbergen zien we dezelfde vegetatiestroken als in Zwijnaarde terugkomen. Maar hier betrof het vooral vegetatie die er al voor de aanleg van de E17 aanwezig was.[64]

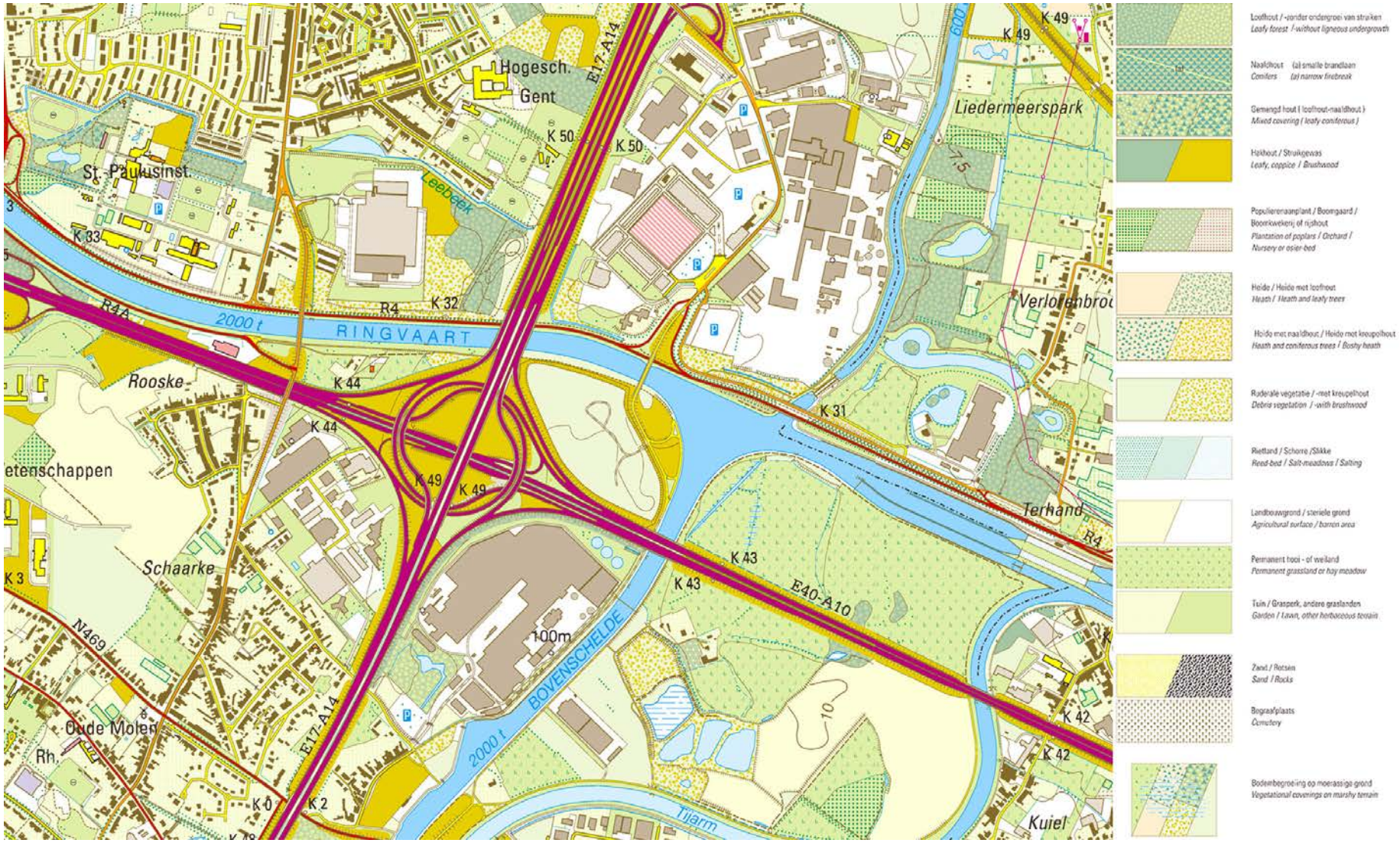
In de periode hierop volgend werden heel wat plannen opgemaakt omtrent de ontwikkelingsperspectieven van de gebieden rondom de E17. Zo werd er in 2003 een Gemeentelijk RUP opgemaakt voor de site van de 'Groothandelsmarkt Vlaanderen'.[65] De stad Gent was immers al een lange tijd op zoek naar een nieuwe locatie voor het voetbalstadion van K.A.A. Gent. Hierbij werden verschillende mogelijke inplantingsplaatsen bekeken, namelijk de Afrikalaan, de Blaarmeersen, Flanders Expo en de 'Groothandelsmarkt Vlaanderen'. Uiteindelijk werd de voorkeur gegeven aan deze laatste locatie omdat die terreinen al eigendom waren van de stad Gent. Hier speelde dus opnieuw het opportuniteitsprincipe van de stad Gent. De locatie leent zich anderzijds wel tot dergelijke bestemming omwille van haar goede ontsluiting door de aanwezigheid van zowel de E17, de E40 als de R4. Uit het Milieu Effecten Rapport van dit RUP blijkt dat de woonkernen in Gentbrugge vandaag de dag enorme hinder ondervinden door het huidige voetbalstadion van K.A.A. Gent. De nieuwe locatie biedt dus zowel voor de supporters (betere ontsluiting) als voor de inwoners van de woonkern van Gentbrugge (minder geluidshinder) een drastische verbetering.

[63] Zie **Figuur K-P 44**.
[64] Zie **Figuur K-P 45**.
[65] Zie **Figuur K-P 46**.

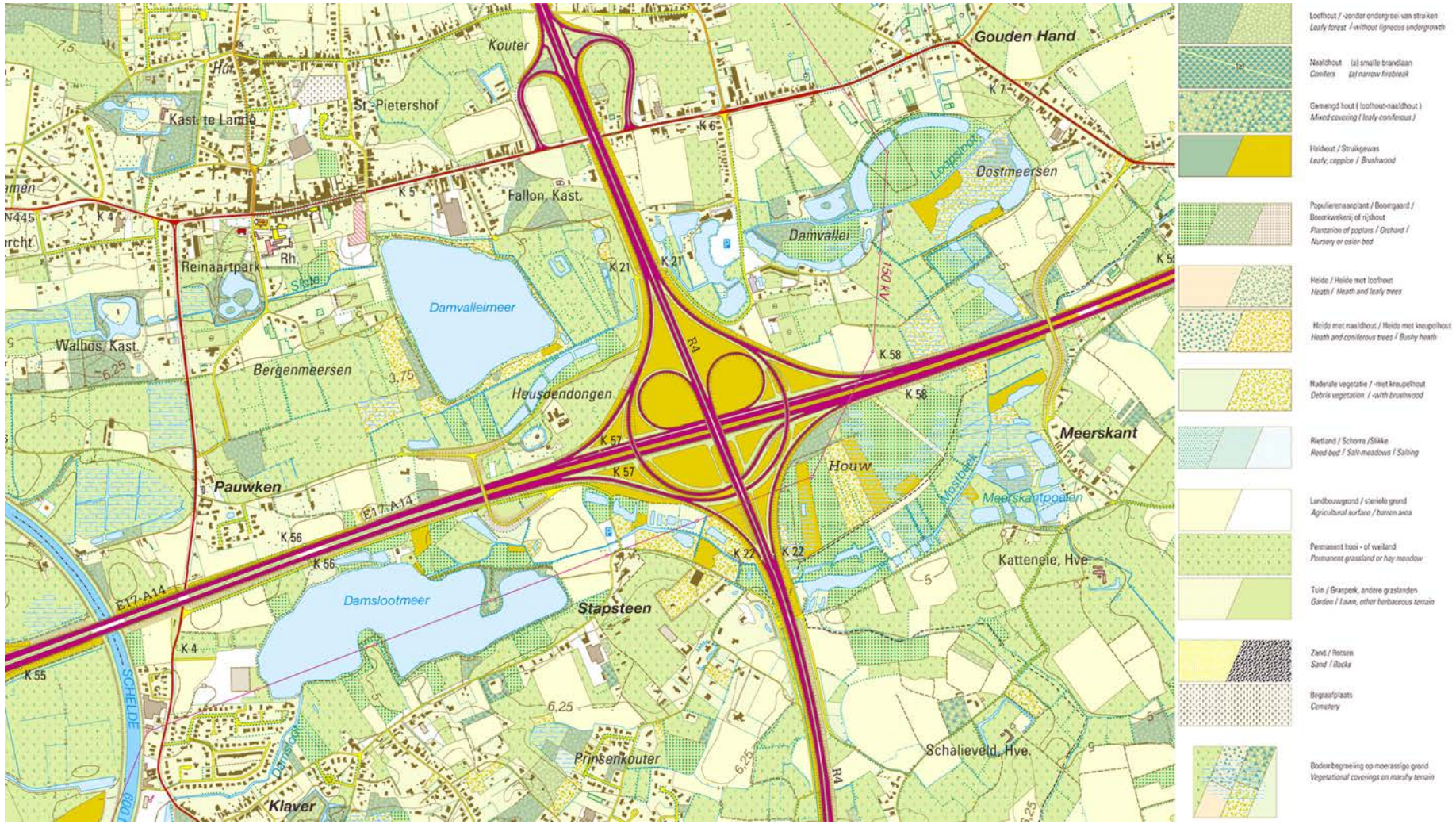
BPA Akkerhagestraat Deel A/Ottergemsesteenweg



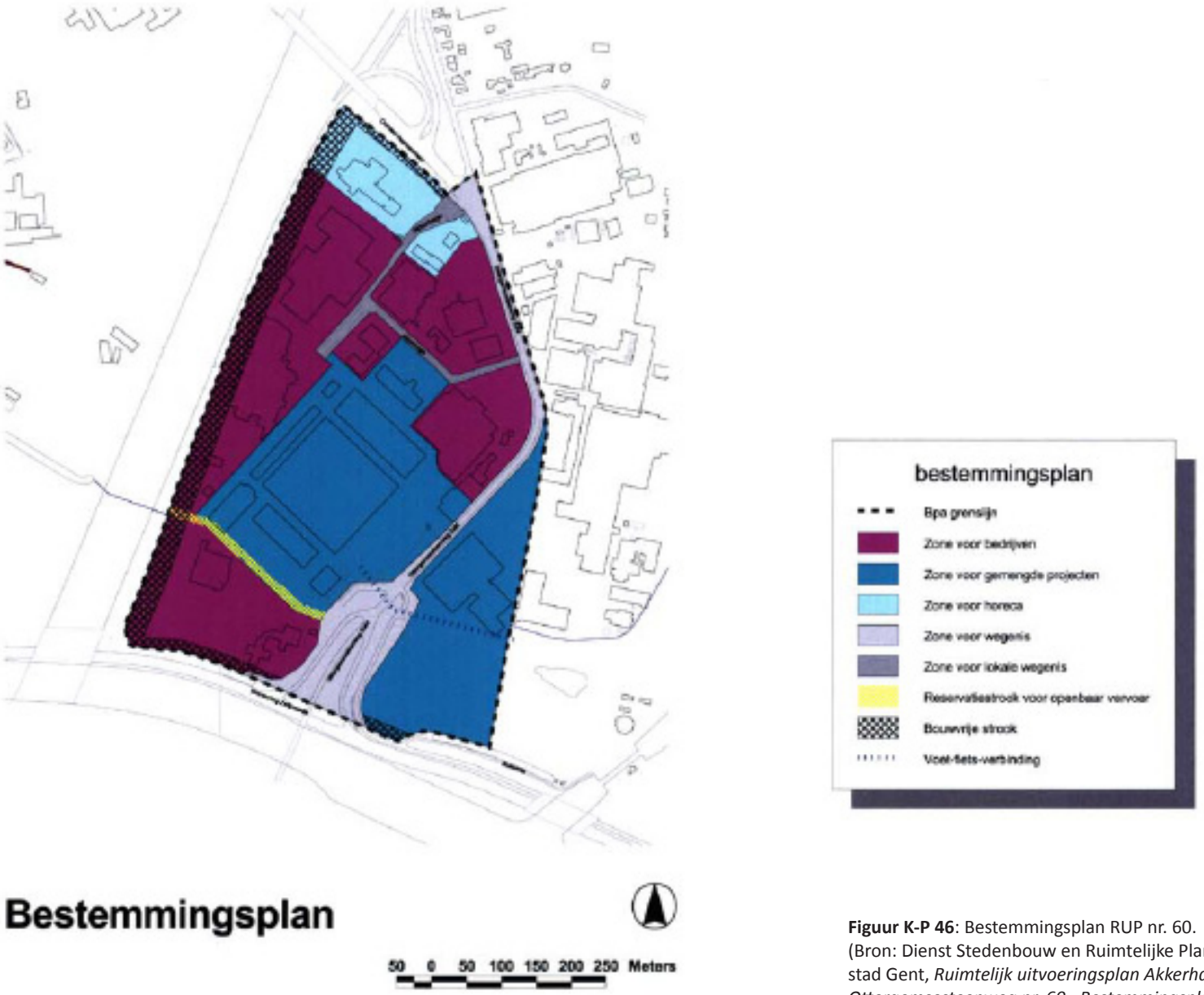
Figuur K-P 43: BPA 60 bestemmingen.
(Bron: Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning van de stad Gent, *Ruimtelijk uitvoeringsplan Akkerhagestraat-Ottergemsesteenweg nr. 60., Toelichtingsnota*, Gent, 2003., p. 5.)



Figuur K-P 44: Topografische kaart, 1995. Zwijnaarde.
(Bron: Nationaal Geografisch Instituut, schaal 1:10000, Brussel, 1995.)



Figuur K-P 45: Topografische kaart, 1995. Destelbergen.
(Bron: Nationaal Geografisch Instituut, schaal 1:10000, Brussel, 1995.)



Figuur K-P 46: Bestemmingsplan RUP nr. 60.
(Bron: Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning van de stad Gent, *Ruimtelijk uitvoeringsplan Akkerhagestraat-Ottergemsesteenweg nr. 60., Bestemmingsplan*, Gent, 2003.)

Figuur K-P 47: R4 en nieuwe knoop aan verkeerswisselaar te Zwijnaarde. (Bron: VLAAMS MINISTERIE LEEFMILIEU EN INFRASTRUCTUUR, Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, Afbakening grootstedelijk gebied Gent, Bijlage 3a: toelichtingsnota, 2005, p. 110.)

Eveneens in 2003 werd het Ruimtelijk Structuurplan Gent goedgekeurd. In het RSG wordt er verwezen naar de interne ruimtelijke dynamiek die gegenereerd wordt door de nabijheid van de twee Europese autosnelwegen (E17 en E40) en de grootstedelijke ring (R4). Deze ruimte fungeert als de tweede internationale poort van Gent. Verder blijkt uit dit plan ook de grote belangrijkheid van de ontbrekende schakel van de R4 in het zuiden. Dit deel van de R4 is namelijk nodig om de ontsluiting van heel wat regionale bedrijventerreinen te ontsluiten (zuidelijke deel E40-R4 Kanaal van Zwijnaarde, E17-E40 Zwijnaarde, E17-R4 Groothandelsmarkt). Deze gebieden moeten geoptimaliseerd, verdicht en verder ontwikkeld worden. "*De hoofddoelstelling van de 'zuidelijke mozaïek' is het verbinden van de losse delen die door tal van infrastructuren van elkaar gesplitst geraakt zijn. … Voor het landschappelijk opwaarderen en herstructureren van het gebied moeten er ook tal van groene dwarsrelaties tussen de bestaande nieuwe fragmenten van de mozaïek gerealiseerd worden.*"[66] Hieruit blijkt dat er bij de planning al onmiddellijk rekening moet gehouden worden met de landschappelijke integratie van bepaalde ontwikkelingen. Ook wordt in deze visie al gerefereerd naar een mogelijke invulling voor de site van 'Eilandje Zwijnaarde' (benaming voor het gebied die in het gewestplan aangeduid staat als zone voor Teleport en Bijzonder Reservatiegebied), namelijk kennisbedrijvigheid of regionale bedrijvigheid.

Vervolgens werd in 2005 het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan voor het Grootstedelijk Gebied Gent opgemaakt. Dit document omschrijft veel specifieker wat er allemaal gerealiseerd moet worden en wordt als dusdanig ook vertaald in verordende stedenbouwkundige voorschriften. Voor het deelgebied 'Gemengd regionaal bedrijventerrein Eilandje Zwijnaarde' resulteert dit in een herbestemming van de gronden van het gewestplan naar zone voor gemengde regionale bedrijvigheid. [67] Maar om dit te verwezenlijken, was het ten eerste noodzakelijk dat de gronden gesaneerd werden omwille van de aanwezigheid van vervuild viscoseslib geloosd door de vroegere Fabelta fabriek. Ten tweede is het noodzakelijk dat de ontbrekende zuidelijke schakel van de R4 zorgt voor een ontlasting van de A. della Faillelaan en de Zwijnaardsesteenweg, dewelke nu fungeren als verbindingsas tussen de kernen van Zwijnaarde en Merelbeke.[68] Het bedrijfsverkeer dat gebruik maakt van deze as zorgt namelijk voor heel wat hinder in de stedelijke kernen. Ook het deelproject van DOMO (vroeger Fabelta fabriek) zal via de R4 ontsloten worden. Het Gewestelijk RUP Grootstedelijk Gebied Gent besteedt ook uitvoerig aandacht aan de groenpool van de Gentbrugse Meersen en de Damvallei. De globale doelstelling voor dit gebied is het herstellen van het oorspronkelijk meersenkarakter en het vergroten van de ruimtelijke samenhang door het toekennen van een duidelijke rol aan het gebied als stedelijke groenpool. De inrichting zal moeten resulteren in een afstemming van het recreatief gebruik op de huidige en potentiele natuurwaarden. Er wordt ook doelbewust gekozen om de meer natuurlijke delen af te schermen naar 'buiten' toe.[69]

[66] In: DIENST STEDENBOUW EN RUIMTELIJKE PLANNING, *Ruimtelijk Structuurplan Gent, Richtinggevend gedeelte*, Gent, 2003, p. 305.

[67] Dit deel van het Gewestelijk RUP Grootstedelijk Gebied Gent werd gebaseerd op het masterplan opgemaakt door Studiegroep Omgeving en Buck Consultants.

[68] Zie **Figuur K-P 47**.

[69] In: VLAAMS MINISTERIE LEEFMILIEU EN INFRASTRUCTUUR, *Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, Afbakening grootstedelijk gebied Gent, Bijlage 3a: toelichtingsnota*, 2005.

Figuur K-P 48: Satellietfoto Zwijnaarde, 2011. (Bron: Google Earth®)

HEDENDAAGS FOTOGRAFISCH RESULTAAT

Op de satellietfoto van 2011 is het resultaat van een jarenlang verstedelijkingsproces waarneembaar.[70] Bijna alle gronden rondom de E17 zijn volgebouwd en voor de gronden waar dit nog niet het geval is, bestaan er reeds plannen voor toekomstige ontwikkelingen. Zo is men bijvoorbeeld van start gegaan met de grondwerken voor de doortrekking van de R4 buitenring. En dit maar liefst circa 40 jaar nadat de eerste studies voor deze doortrekking aanvingen.[71] Verder werd er - zoals reeds aangehaald bij "*CARTOGRAFISCHE EVOLUTIE*" - een volledig masterplan uitgewerkt voor de gronden van het 'Eilandje Zwijnaarde'. En heel recentelijk wordt nu ook - uiteindelijk - de site van de toenmalige 'Groothandelsmarkt Vlaanderen' onder handen genomen (RUP dateert al van 2003). In september 2008 werd namelijk de eerste steen gelegd voor het toekomstige voetbalstadion van K.A.A. Gent.[72] Maar desondanks dit feit begon men pas in januari 2010 met de funderingswerken. En doordat er geen financieel akkoord bereikt werd tussen de privé-investeerders en de stad Gent geraakte de bouw van het stadion tot op heden weer volledig bevroren. Verder merken we dat de stedelijke kern van Gent zich uitbreidde en dat de gemeente Zwijnaarde uitgroeide tot een nieuwe stedelijke kern. Zowel stad als gemeente speelden elk op hun eigen manier in op de aanwezigheid van de E17. Een verstedelijking rondom de snelweg door de jaren heen is duidelijk zichtbaar. Wanneer we deze situatie echter vergelijken met de satellietfoto van Destelbergen merken we dat er zich daar een totaal ander verhaal afspeelde.[73] De bebouwing beperkt zich daar tot lintbebouwing langs de lokale wegen op enige afstand van de snelweg. Bijgevolg kan er niet echt gesproken worden over een stedelijke kern. Toch kunnen we oordelen dat beide hardwarecomponenten een verstedelijkt karakter hebben. Verstedelijking houdt immers niet alleen in om dens bebouwd te zijn. Stedelijke gebieden hebben juist ook nood aan voldoende groenpolen om zo de grote hoeveelheid inwoners van de grootstad de gewenste ademruimte te kunnen verschaffen. Wel is het fascinerend hoe eenzelfde hardwarecomponent toch op zo een verschillende manier kan bijdragen tot de verstedelijking van een gebied. De luchtfoto's die recentelijk genomen zijn, tonen dan ook het ambigue karakter van de verstedelijkte autosnelweg aan.[74]

Het eerste verstedelijkingsparadigma - met de "*CARTOGRAFISCHE EVOLUTIE*" in het achterhoofd - dat ons opviel bij het aanschouwen van de satellietfoto van de omgeving rondom de verkeerswisselaar van Zwijnaarde, was de transformatie door middel van 'eilanden' die als het ware uit het niets ontstaan zijn. We hebben het hier met name over de industrieterreinen ten zuiden van de verkeerswisselaar die dikwijls slechts via één ontsluitingsweg verbonden zijn met het omliggende weefsel.[75] De overige wegen binnen de 'eilanden' lopen zoals te zien op de foto's soms letterlijk dood op de verkeerswisselaar. Nochtans lijken de straten, parkeerruimtes, bedrijven, fabrieken, … op het eerste zicht zeer goed bereikbaar te zijn, doch als we de ruimtes diepgaander analyseren merken we op dat er nog heel wat kilometers afgelegd dienen te worden vooraleer de bestemmingen langsheen de autosnelweg bereikt kunnen worden.[76] Dit is de paradox van de nabijheid: zo dichtbij, maar toch zo veraf… Dergelijke ruimtes herbergen wel andere kwaliteiten zoals daar zijn de ideale zichtlocaties die fungeren als uithangborden van de

[70] Zie **Figuur K-P 48**.
[71] Zie **Figuur K-P 40**.
[72] Zie **Figuur K-P 49**.
[73] Zie **Figuur K-P 50**.
[74] Zie **Figuur K-P 51-52**.
[75] Zie **Figuur K-P 53-60**.
[76] Zie **Figuur K-P 61**. Bij het rode traject moet er 11,5 km omgereden worden, bij het gele 5,75 km. Dit kwadrant werd als voorbeeld genomen, maar alle kwadranten zijn ongeveer even moeilijk en via gelijkaardige routes te bereiken.

Figuur K-P 49: K.A.A. Gent nieuw stadium. (Bron: copyright Bontinck®, http://www.bontinck.biz/nl/projects/utiliteit/2002-arteveldestadion, laatste update: onbekend, geraadpleegd op 11 augustus 2011.)

Figuur K-P 50: Satellietfoto Destelbergen, 2011. (Bron: Google Earth®)

Figuur K-P 51: Verkeerswisselaar Zwijnaarde 2011.

Figuur K-P 52: Verkeerswisselaar Destelbergen E17.

Figuur K-P 53

Figuur K-P 54

Figuur K-P 55

Figuur K-P 56

Figuur K-P 57

Figuur K-P 58

Figuur K-P 59

Figuur K-P 60

Figuur K-P 61: Extra omrijden voor bepaalde bestemming.

Figuur K-P 62

Figuur K-P 63

Figuur K-P 64

respectievelijke bedrijven langsheen dit internationaal knooppunt.[77] Zoals te merken op de foto's gaat het steeds over grote gebouwen die qua schaal volledig aangepast zijn aan de schaal van het knooppunt. Soms werd het gebouw zelfs zo ontworpen dat het exact de kromming van de verbindingsboog volgde. Verder is de aanwezigheid van het vele groen tussen de 'eilanden' en de verbindingsbogen opvallend. Het is alsof de autosnelwegen net zoals rivieren zorgen voor groene idyllische plekken langsheen de autosnelwegen. Het bord 'ontmoetingspunt' en het picknickbankje insinueren dan ook de 'rust' en 'ontspanning' die je normaliter op een echt eiland terugvindt. En door het weglaten van geluidsschermen is er zelfs zicht op het voorbijrijdende verkeer dewelke een zekere fascinatie en bewonderingswaardigheid opwekt bij de omstaander. Enkel is het rustgevende, kabbelende geluid van het stromende water vervangen door het snelweggeruis.

Ook de deelruimtes ten noorden van de verkeerswisselaar vormen 'eilanden', maar dan eerder gericht op een landschappelijk niveau.[78] Deze eilanden zijn door de kleinere oppervlakte die ze bestrijken - in vergelijking met de industrie 'eilanden' - ook werkelijk vanuit het landschap waarneembaar en niet enkel via de verticale blik. De aardeweg in het verlengde van de R4 buitenring fungeert als ontsluitingsweg van dit 'eiland' en illustreert zo de slechte toegankelijkheid van dit gebied. We merken ook op dat de grondwerken in verband met de doortrekking van de R4 reeds aangevat zijn. Het andere deelgebied ten noorden van de E40 wordt vandaag de dag ingevuld als stockageplaats voor de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen van de stad Gent.[79] Fietsstallingen, kasseien, containers en verwilderde natuur vormen het decor van dit 'eiland'. De bestemming als buffergroen, die volgens het gewestplan van 1977 voorgeschreven werd voor dit gebied, lijkt goed in de realiteit omgezet te zijn. Door de bomen en het struikgewas heen is er slechts nu en dan een schim van een voorbijflitsende vrachtwagen of auto waar te nemen, maar voor het overige is de aanwezigheid van de autosnelweg quasi niet te merken. Ook hier is men bezig aan de grondwerken voor de doortrekking van de R4 buitenring.

Bij de verkeerswisselaar van Destelbergen was de grootste transformatie de komst van het Damvalleimeer en het Damslootmeer.[80] Voor het overige heeft de site zijn toenmalig natuurlijk karakter behouden.[81] Zo zijn er nergens geluidsschermen te merken. Enkel hier en daar zien we groene taluds die voor een mooie inpassing in het landelijke landschap zorgen. De overige snelwegdelen liggen gewoon op maaiveld. Het snelwegobject is in het volledige gebied doorheen de bomen en het struikgewas bijna niet te herkennen. De enige elementen - de snelweg buiten beschouwing gelaten uiteraard - die wel van een zekere industrialisatie getuigen, zijn de hoogspanningspalen met bijhorende kabellijnen.

Een tweede verstedelijkingsparadigma dat we bemerkten, was de grote fragmentatie die de autosnelweg teweegbracht in het verstedelijkte landschap. Zowel het voorlopig structuurplan van 1968 als het gewestplan van 1977 suggereren met hun kleurcodes samenhangende gebieden, maar in de realiteit is dit totaal niet het geval. Zo worden de industrieterreinen ten zuiden van de E40 verbonden door één enkele onderdoorgang.[82] Verder merken we op deze foto's ook de visuele barrière die gecreëerd wordt door de geluidsschermen. Ze zorgen er ook

[77] Zie **Figuur K-P62-64**.
[78] Zie **Figuur K-P 65-68**.
[79] Zie **Figuur K-P 69-80**.
[80] Zie **Figuur K-P 81-87**.
[81] Zie **Figuur K-P 88-133**. De grote hoeveelheid foto's bij de verkeerswisselaar van Destelbergen geven blijk van het open karakter van de omliggende omgeving. Het zicht wordt niet geblokkeerd door gebouwen zoals bij de verkeerswisselaar van Zwijnaarde wel het geval is.
[82] Zie **Figuur K-P 134-137**.

Figuur K-P 65

Figuur K-P 66

Figuur K-P 67

Figuur K-P 68

Figuur K-P 69

Figuur K-P 70

Figuur K-P 71

Figuur K-P 72

Figuur K-P 73

Figuur K-P 74

Figuur K-P 75

Figuur K-P 76

Figuur K-P 77

Figuur K-P 78

Figuur K-P 79

Figuur K-P 80

Figuur K-P 81

Figuur K-P 82

Figuur K-P 83

Figuur K-P 84

Figuur K-P 85

Figuur K-P 86

Figuur K-P 87

Figuur K-P 88

Figuur K-P 89

Figuur K-P 90

Figuur K-P 91

Figuur K-P 92

Figuur K-P 93

Figuur K-P 94

Figuur K-P 95

Figuur K-P 96

Figuur K-P 97

Figuur K-P 98

Figuur K-P 99

Figuur K-P 100

Figuur K-P 101

Figuur K-P 102

Figuur K-P 103

Figuur K-P 104

Figuur K-P 105

Figuur K-P 106

Figuur K-P 107

Figuur K-P 108

Figuur K-P 109

Figuur K-P 110

Figuur K-P 111

Figuur K-P 112

Figuur K-P 113

Figuur K-P 114

Figuur K-P 115

Figuur K-P 116

Figuur K-P 117

Figuur K-P 118

Figuur K-P 119

Figuur K-P 120

Figuur K-P 121

Figuur K-P 122

Figuur K-P 123

Figuur K-P 124

Figuur K-P 125

Figuur K-P 126

Figuur K-P 127

Figuur K-P 128

Figuur K-P 129

Figuur K-P 130

Figuur K-P 132

Figuur K-P 131

Figuur K-P 133

Figuur K-P 134

Figuur K-P 135

Figuur K-P 136

Figuur K-P 137

Figuur K-P 138

Figuur K-P 139

Figuur K-P 140

Figuur K-P 141

Figuur K-P 142

Figuur K-P 143

Figuur K-P 144

Figuur K-P 145

voor dat het lineaire karakter van de autosnelweg nog extra benadrukt wordt, maar ze zijn wel onontbeerlijk om de geluidshinder voor de aanliggende woningen tot een minimum te beperken. Kevin Lynch haalde al aan dat de geluidsschermen met zorg ontworpen moesten worden en naar de stad toe bij voorkeur zo rijk mogelijk zouden zijn aan variatie. Dit was echter niet het geval, maar door enkele artistiekelingen werd er door middel van graffiti toch een dynamisch uitzicht gegenereerd. Ook ter hoogte van de brug over de Ringvaart merken we hetzelfde fenomeen op.[83] Een onderdoorgang onder de bruggen van de verkeerswisselaar moest instaan voor de verbinding tussen de westelijke en oostelijke delen buffergroen. Maar draadafsluitingen - met achterliggend een schouwspel van brugpijlers - verhinderden de onderdoorgang. Ook hier namen artistiekelingen het heft in eigen handen en zorgden voor deskundig aangebrachte openingen in de omheining zodat ze toegang kregen tot de 'achterkanten' van de autosnelweg om aldaar hun creatieve uitspattingen te laten botvieren. Uiteraard zou het beter zijn dat de stad op een gecontroleerde manier deze ruimtes een bestemming geeft (zoals bijvoorbeeld onder het viaduct van Gentbrugge het geval is).

Ook bij de verkeerswisselaar van Destelbergen is het landschap duidelijk gefragmenteerd.[84] Om verbinding te maken met de gebieden rondom de knopen werden er twee bruggen en twee onderdoorgangen aangelegd in de onmiddellijke omgeving van de knoop. Deze infrastructuren worden verre van druk gebruikt, maar ze maken het wel mogelijk voor de landbouwers en de lokale bewoners dat ze niet ver moeten omrijden om hun land of huis te bereiken. Ook voor wandelaars en fietsers die willen genieten van dit prachtig stukje natuur is er door deze infrastructuren een goede verbinding mogelijk in deze grootstedelijke groenpool (zie ook "TRANSMISSIEDELEN").

[83] Zie **Figuur K-P 138-141**.
[84] Zie **Figuur K-P 142-148**.

Het derde verstedelijkingsparadigma dat zowel op de satellietfoto als in het landschap zelf heel goed zichtbaar is, is de barrièrewerking. Men treft dit verstedelijkingsprincipe maar al te vaak aan in combinatie met de reeds besproken verstedelijkingsparadigma's. Zo wordt de afbakening van de 'eilanden' des te meer versterkt door de taluds.[85] Naast de reeds besproken geluidsschermen dragen ook de groenschermen langs de taludbermen bij tot een versterking van deze barrièrewerking. En alsof dat nog niet genoeg is, wordt er maar al te vaak door de terreinuitbaters nog eens een extra omheining voorzien. Deze barrières zorgen ervoor dat er totaal geen visuele relatie is tussen weerszijden van de autosnelweg en zo heeft een omstaander totaal geen benul wat er zich langs de andere zijde van de snelweg bevindt. Op de plaatsen waar de bestemming langs weerszijden van de autosnelweg dezelfde is, kan men ten behoeve van de samenhang tussen de gebieden best niet opteren voor een talud. Een voldoende hoog viaduct die het mogelijk maakt om de gebieden met elkaar in verbinding te brengen, lijkt bij industriegebieden een meer aangewezen ontwerpoptie. De ruimte onder de viaducten kan dan immers gebruikt worden om bepaalde goederen te stockeren of om parkeerruimte voor de werknemers te verschaffen. Een bijkomend voordeel is uiteraard dat er zonder veel moeite meerdere ontsluitingswegen kunnen aangelegd worden.

[85] Zie **Figuur K-P 149-152**.

Figuur K-P 146

Figuur K-P 147

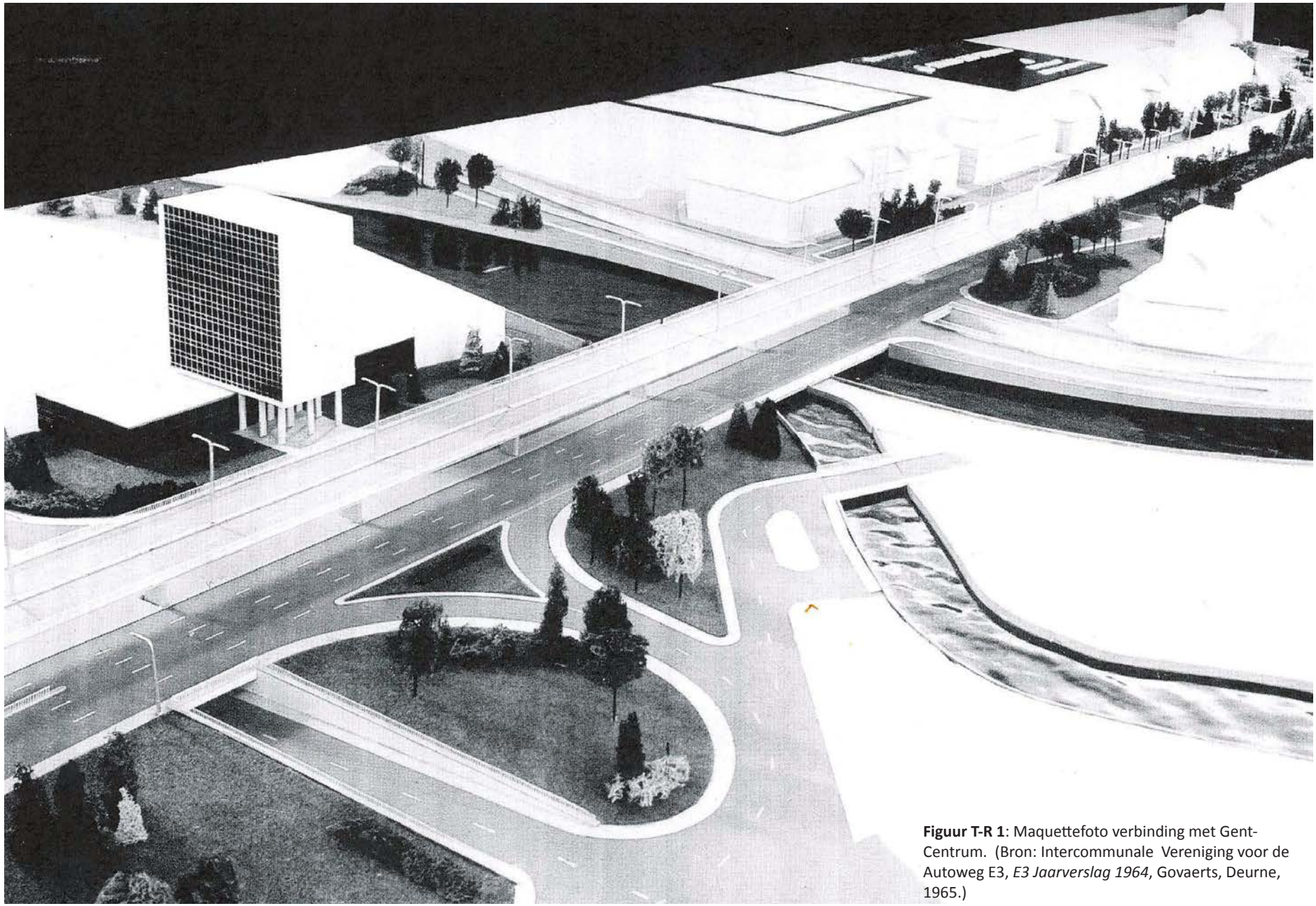
Figuur K-P 148

Figuur K-P 149

Figuur K-P 150

Figuur K-P 151

Figuur K-P 152



Figuur T-R 1: Maquettefoto verbinding met Gent-Centrum. (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1964*, Govaerts, Deurne, 1965.)

TOERITTEN

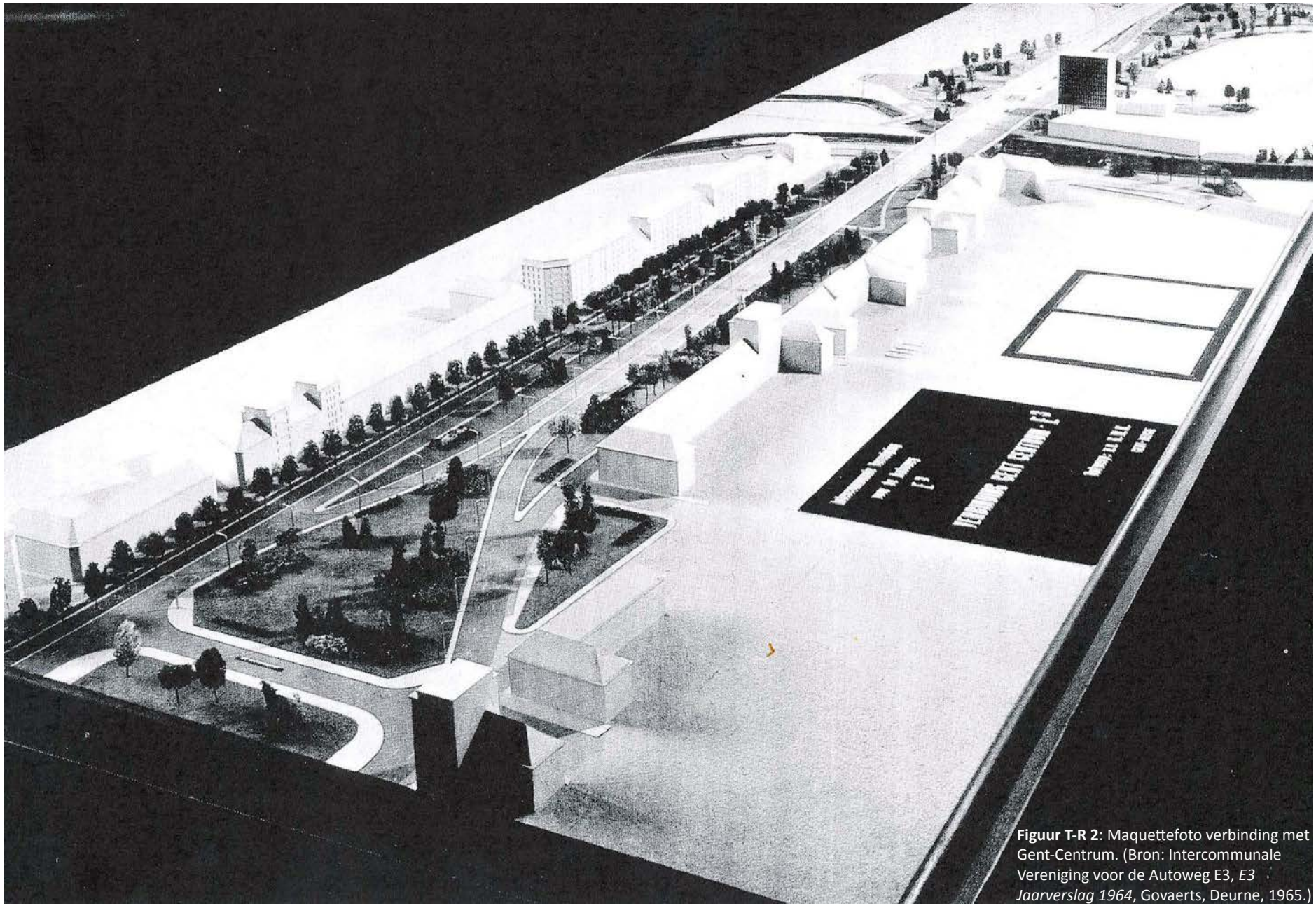
Het viaduct van Ledeberg vormt zoals reeds eerder vermeld een unicum in de Belgische autosnelwegenbouw. Het infrastructuurnetwerk loopt hier tot in het hart van de stad waardoor men vanop het primaire wegennet al onmiddellijk gedropt wordt op het lokale wegennet - wat soms tot problematische verkeerscongestie kan leiden in het stadscentrum. Via dit viaduct wordt een schitterend zicht op de iconische torens van de stad Gent verschaft. Het viaduct bevat op twee verschillende plaatsten een toerittencomplex: een eerste ter hoogte van de stadsring R40 (secundaire wegennet) en een tweede ter hoogte van het huidige Koning Albertpark (lokale wegennet). Omwille van de uitzonderlijke context van deze twee toerittencomplexen op slechts enkele honderden meters van elkaar zullen we dit viaduct als leidraad gebruiken om de casestudie van de "TOERITTEN" vorm te geven. De overige toeritten binnen de Gentse agglomeratie - aan de Corneel Heymanslaan en de Brusselsesteenweg - zullen terloops behandeld worden indien ze een mooie, illustratieve uitbreiding vormen op het viaduct van Ledeberg. We maken hierbij nog de kanttekening dat er heel wat commentaar kwam op de relatief korte afstanden tussen de verschillende toeritten.[86] Dit zou ten eerste aanleiding geven tot lagere snelheden als gevolg van de automobilisten die op zoek zijn naar de juiste afrit in het Gentse. En ten tweede zou men de snelweg gebruiken om zich op stedelijk niveau te verplaatsen van bijvoorbeeld het stadscentrum naar het Arsenaal of de Groothandelsmarkt Vlaanderen. Deze twee feiten zouden dan op hun beurt een snellere verkeerscongestie in de hand werken wat verre van de bedoeling is van een internationale snelweg. Deze speciale context zorgt ervoor dat de toeritten op Gents grondgebied een uitermate boeiende casestudie aanreiken.

INGENIEURSAMBITIES

De maquettefoto's van 1964 brengen duidelijk de ingenieursambities van het toerittencomplex naar voren.[87] Een volledige nieuwe infrastructuur-bundel met zowel een primair, een secundair als een lokaal wegennet gespreid over drie 'verdiepingen' werden in relatie gebracht met een mooi landschappelijk ontwerp. De ingenieurs dienden, zoals te zien op de maquette, met heel wat natuurlijke en artificiële barrières rekening te houden. De eerste hindernis die op de maquette zichtbaar is, is een lokale weg die door middel van een nieuw aangelegde tunnel het centrum van Ledeberg verbindt met de terreinen rondom het UCO gebouw. Op enkele historische foto's is te zien hoe dit gebouw waargenomen werd zonder enige visuele barrière en hoe de terreinen rondom het gebouw nog via een gelijkgrondse kruising bereikt konden worden.[88] Net boven deze tunnel ziet men de samenkomst van de Hundelgemsesteenweg en de eerste afrit van het viaduct. Daarboven loopt het viaduct op het derde 'verdiep' verder richting het stadscentrum van Gent. De volgende hindernis die daarbij overwonnen moest worden, was er één van natuurlijke aard, namelijk de samenkomst van de Muinkschelde en de Franse Vaart. Net hierna vormde de kleine stadsring een volgende hindernis. Hier werd geopteerd om de kleine stadsring te ondertunnelen zodat het stadsverkeer zou kunnen blijven genieten van een vlotte doorstroming. Het laatste deel van het viaduct strijkt neer in het voormalige Zuidpark waarbij de op- en afritten elk één zijde van het Zuidpark bedienen. Hierbij werd het park deels overwelfd, deels doorsneden en verloor op die manier toch heel wat van zijn groene

86 Deze commentaar werd geuit door een Gentse vereniging van weeldehandelaars 'De Mandel' genaamd.
In: DE MANDEL, *Le carnet du dizeau. E3*, tweemaandelijks tijdschrift, jaargang 11, nr. 4, Hulplau, Gent, juli 1968, p. 28.

87 Zie **Figuur T-R 1-2.**
88 Zie **Figuur T-R 3-5**.



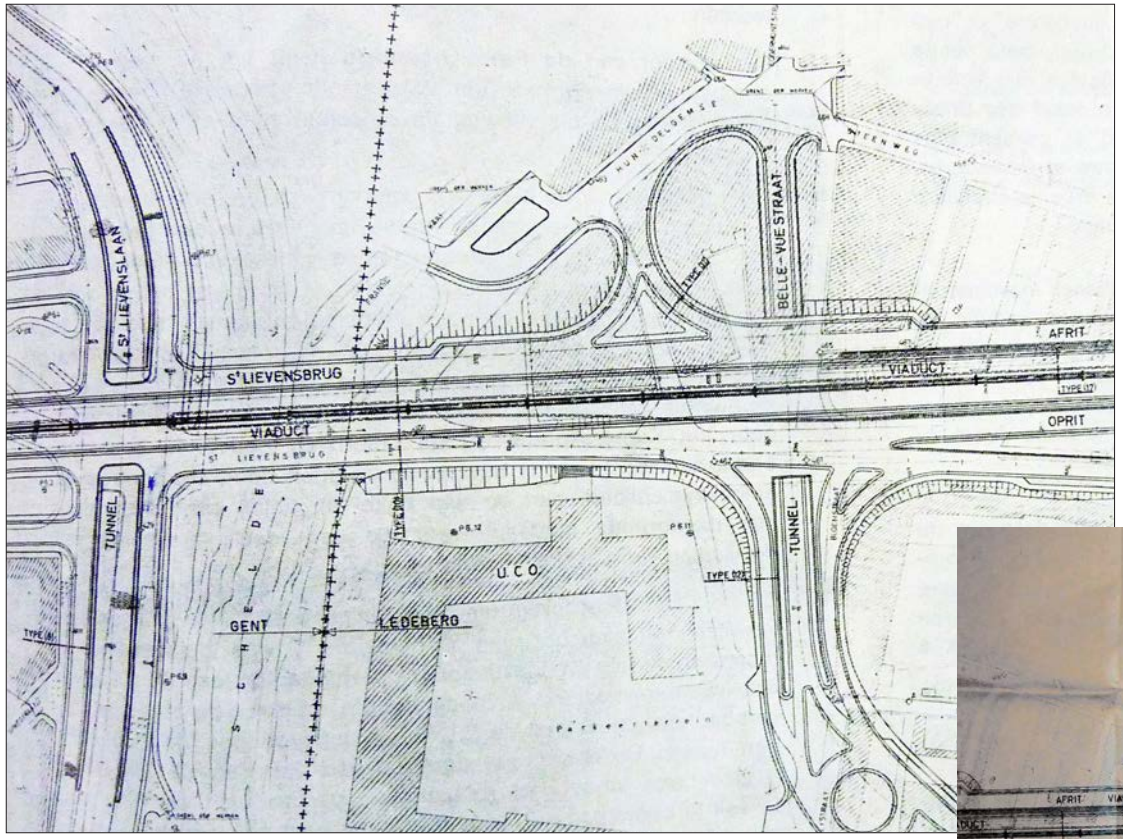
Figuur T-R 2: Maquettefoto verbinding met Gent-Centrum. (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1964*, Govaerts, Deurne, 1965.)

Figuur T-R 3: UCO zonder viaduct.

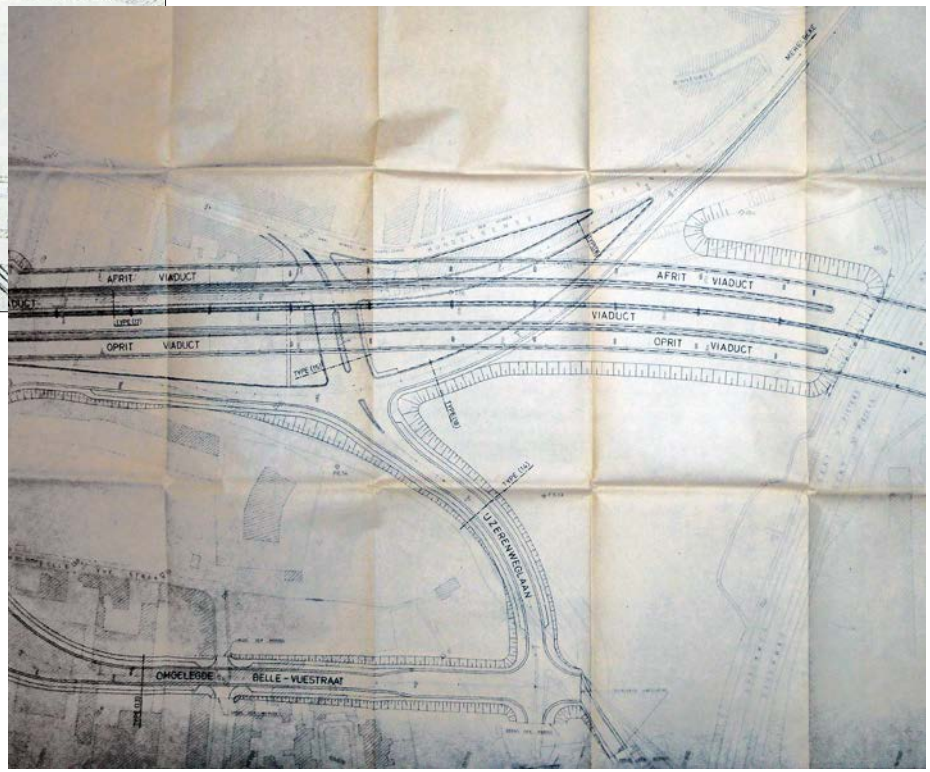
Figuur T-R 4: UCO zonder viaduct.

Figuur T-R 5: UCO zonder viaduct.

Figuur T-R 3-5: (Bron: Onbekend, Gent. Foto's uit de jaren stillekes., http://www.facebook.com/pages/Gent-Fotos-uit-de-jaren-stillekes/227442088235, opgericht: 30 september 2009, geraadpleegd op 9 augustus 2011.)



Figuur T-R 6: Aftakking Gent-Zuid. Sint-Lievensbrug. (Bron: DE MANDEL, Le carnet du dizeau. E3, tweemaandelijks tijdschrift, jaargang 11, nr. 4, Hulplau, Gent, juli 1968.)



Figuur T-R 7: Technisch plan viaduct. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 463.)

karakter. Dit feit laat duidelijk blijken dat de ingenieurskunst in deze periode nog steeds de bovenhand kreeg op het natuurlijke aspect.

De technische plannen die opgemaakt werden voor de aanleg van het toegangscomplex tonen nogmaals de complexiteit van het toegangscomplex aan.[89] Bij de inplanting van de pijlers moest er met verschillende factoren rekening gehouden worden: men beoogde een ritmische herhaling van de pijlers om de 40 m; verder moesten deze pijlers telkens uitkomen op die plaatsen waar er voldoende kon gefundeerd worden; de tunnels en kruisende wegen moesten precies binnen de afstand van twee opeenvolgende pijlers vallen; de pijlers moesten op zulke manier ten opzichte van elkaar gepositioneerd worden dat de Hundelgemsesteenweg onder het viaduct kon aansluiten op de toeritten van het viaduct. Een heel resem van parameters moest dus in acht genomen worden, wat de uitvoering van de werken zeker niet bespoedigde.[90]

Verder werd er ook veel media-aandacht besteed aan dit nieuwe toegangscomplex: zo getuigt het krantenartikel 'De E3-Werken in de Gentse agglomeratie' van 19 september 1969. Hierin werd uitvoerig beschreven welke werken er allemaal verbonden waren aan de komst van het viaduct te Ledeberg en wie er allemaal instond voor deze werken. Zo vermeldt het artikel: "*De openbare aanbesteding voor de werken vond plaats op 11juni 1969. Bij beslissing van de Raad van Beheer van de I.V.A. E3 daterend van 30 augustus, werd de uitvoering van de werken toevertrouwd aan de tijdelijke vereniging De Meyer - C.F.E. met zetel te Gent. Zij hadden immers de laagste inschrijving ingediend voor een bedrag van meer dan 600 miljoen frank.*" [91]

De werken die deel uitmaakten van de aanneming werden onderverdeeld in twee grote groepen: enerzijds de grond- en wegenwerken, anderzijds de kunstwerken.[92] De grond- en wegenwerken omvatten voornamelijk de grond-, funderings- en verhardingswerken van de St.-Lievenslaan, de verbinding tussen de Botermarkt en het Zuidpark, de verbrede Hundelgemsesteenweg, de omgelegde Bellevuestraat, de Callierlaan, de De Bruyckerdreef, het Graaf van Vlaanderenplein, het Wilsonplein en de erop aansluitende verlengingswegen. Hiernaast werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om eveneens een uitgebreid ontwateringssysteem voor deze wegen te plaatsen. En als laatste zijn er nog de zeer uitgebreide veiligheidsinrichtingen en markeringen die aangebracht dienden te worden. De groep van de kunstwerken omvat in eerste instantie het viaduct gelegen tussen de bestaande ophoging op de linkeroever van de Schelde (voorbij de spoorweg Gent-Aalst) en het Zuidpark. In tweede instantie zijn er ook enkele kleinere kunstwerken, namelijk de nieuwe brug over de Schelde en de Franse Vaart ter hoogte van de bestaande St.-Lievenspoortbrug, de tunnel in de omgelegde Bellevuestraat en tenslotte de trambrug over de Schelde, de Franse Vaart en de tunnel van de St.-Lievenslaan.

Het viaduct vormt ongetwijfeld de ruggengraat van het toegangscomplex E3 Gent-Centrum. Het viaduct was een ontwerp van een groep Gentse ingenieursbureaus en werd uitgewerkt met de bedoeling deze belangrijke verkeersader zo harmonisch mogelijk in het stadsbeeld in te passen. Het was dan ook de taak van de aannemers om het ontwerp zo zorgzaam en

[89] Zie **Figuur T-R 6-7**.
[90] De uitvoeringstermijn werd bijgevolg op 27 maanden genomen.
In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 462, *De Gentenaar,* 19 september 1969.

[91] In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 462, *De Gentenaar,* 19 september 1969. Zie ook **Figuur T-R 8**.
[92] Om sommige elementen te verduidelijken verwijzen we nu al naar de talrijke historische foto's die bij de aanleg van het toegangscomplex genomen zijn. Zie **Figuur T-R 9-14**.

De E-3-WERKEN in de Gentse agglomeratie

Toegangskompleks tot Gent-Centrum

Technische beschrijving van de werken

Figuur T-R 8: Krantenartikel 1969. Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 462, *De Gentenaar,* 19 september 1969.)

Figuur T-R 9: Recht door het hart. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 462.)

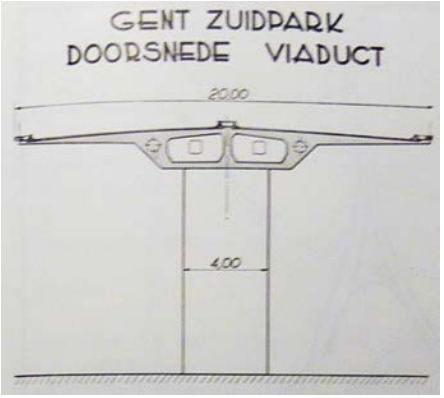
Figuur T-R 10: Zomer 1971. (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1971*, Govaerts, Deurne, 1972.)

Figuur T-R 11: Recht door het hart. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 462.)

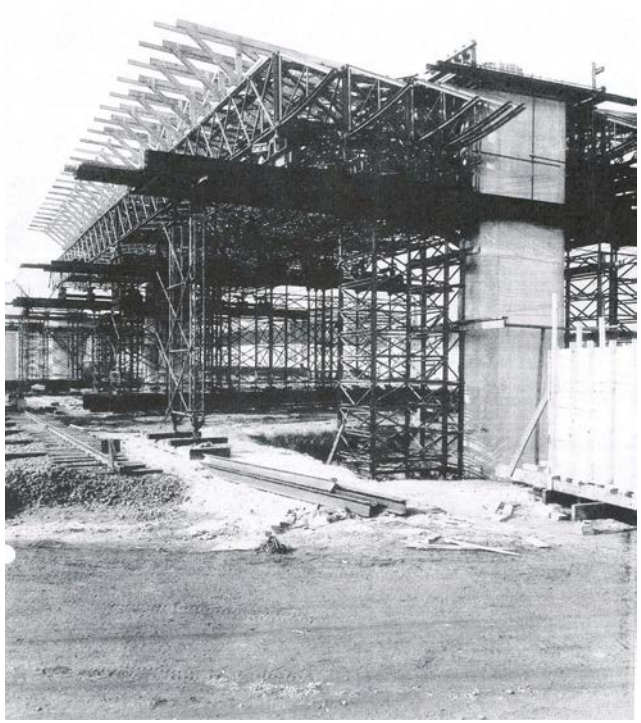
Figuur T-R 12: Aanleg van het viaduct. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 462.)

Figuur T-R 13: Sint-Lievenspoort. (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1971*, Govaerts, Deurne, 1972.)

Figuur T-R 14: Sint-Lievenspoortviaduct. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 462.)



Figuur T-R 15: Technische snede viaduct Gent-Zuid. (Bron: CASIER J., "De E3-autoweg in de provincies Oost- en West-vlaanderen." in *E-STRADE, Oost- en West-Vlaanderen en de E3*, Jaargang 2, nr. 1, maart 1966, blz. 1-52.)



Figuur T-R 16: Pijlers en bekisting brugliggers van de toegang tot Gent-Centrum. (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1971*, Govaerts, Deurne, 1972.)

Figuur T-R 17: Viaduct Gent-Centrum. (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1971*, Govaerts, Deurne, 1972.)

Figuur T-R 18: Stropbrug. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 463.)

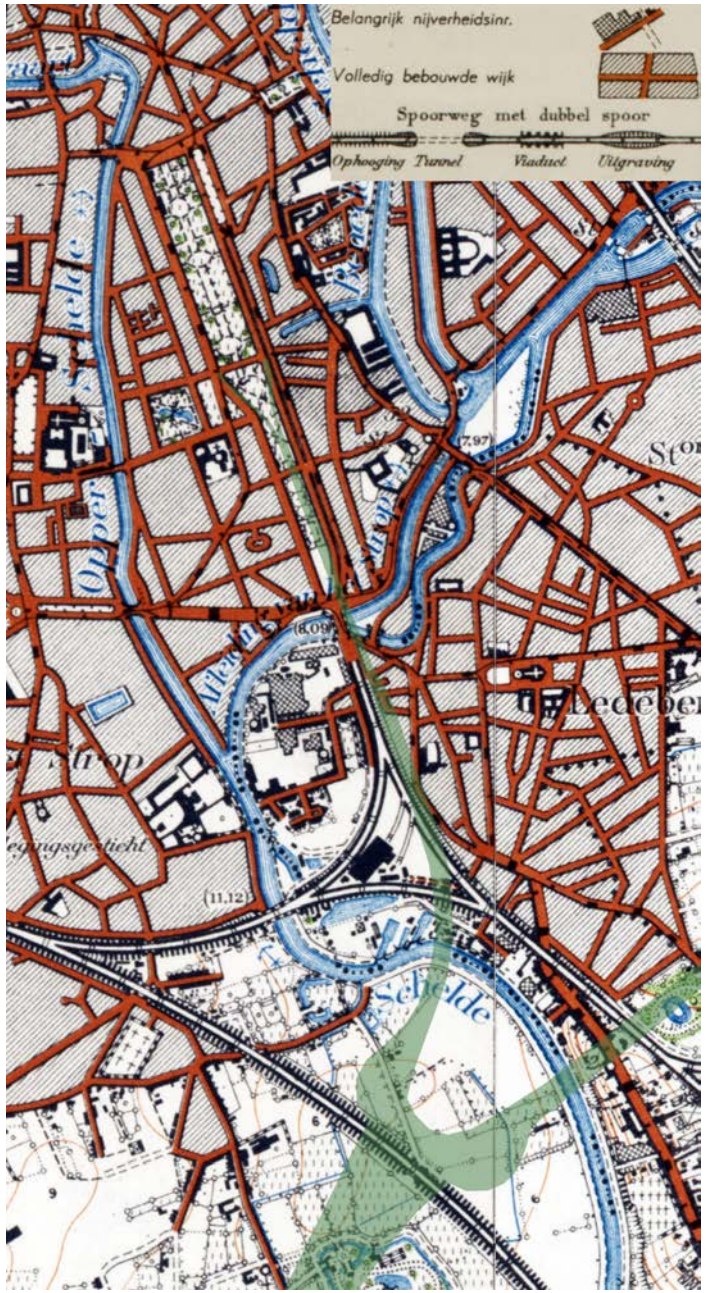
esthetisch mogelijk tot de werkelijkheid om te vormen. Het eigenlijke viaduct bestaat uit breed overkragende overspanningen uit voorgespannen beton dat ter plaatse werd gestort. Deze elementen, met een breedte van 20 meter en een overspanning van 40 meter steunen op 4 meter brede pijlers die weer eindigen op steunstukken van 5 bij 2,20 meter.[93] De pijlers zijn gefundeerd op in de grond gevormde funderingspalen. Tussen de De Bruyckerdreef en Ledeberg bezit het wegdek van het viaduct tweemaal twee rijstroken. Even voorbij de te bouwen tunnel van de Bellevuestraat komen zich daar aan iedere zijde - zowel op- als afrit - nogmaals twee rijstroken toevoegen, zodat vanaf deze plaats het verkeer over acht rijstroken verloopt. Op het Gentse traject is de hoogte van het wegdek boven het maaiveld gemiddeld 8 meter. Deze hoogte neemt vanaf de St.-Lievenspoort geleidelijk toe en bereikt ter hoogte van de spoorweg Gent-Aalst 15 meter.

Een tweede belangrijk kunstwerk is de tunnel in de St.-Lievenslaan. Het is een ondergrondse wegkruising met een totale lengte van circa 230m waarvan 48m volledig ondergronds en die voorzien is van tweemaal twee rijstroken. De breedte is circa 14m en de vrije hoogte in de tunnel bedraagt 5m. De tunnel in de Bellevuestraat is ongeveer 200m lang. Het gesloten gedeelte ervan bedraagt 56m en de breedte is gehouden op circa 7m, wat plaats biedt voor een weg met gewoon dubbel rijspoor. Tenslotte is er nog de St.-Lievenspoortbrug zelf als belangrijk kunstwerk. Deze brug die met het oog op de verkeersproblemen, in twee helften zal worden gebouwd heeft een totale breedte van 36 meter en wordt voorzien voor uitsluitend auto- en voetgangersverkeer. Zij zal twee vakken van elk drie rijstroken hebben. Ten behoeve van het tramverkeer wordt naast de St.-Lievenspoortbrug nog een trambrug met twee rijsporen gebouwd.

[93] Zie **Figuur T-R 15-17**.

Met de grote werken gingen ook heel wat bijkomende aanpassingswerken gepaard. Een zeer essentieel punt op de agenda vormde de Stropbrug. Pas wanneer deze brug voltooid zou zijn, kon men van start gaan met alle voorgenoemde werken. Op die manier zou er een alternatieve ontsluitingsweg richting stadscentrum ter beschikking gesteld worden.[94] Het Stadsbestuur van Gent stelde in samenspraak met de aannemers en talrijke openbare diensten dan ook alles in het werk om de hinder door de toekomstige werken tot een minimum te beperken. Een ander en minder essentieel punt op de agenda vormde de moderniseringswerken aan het Wilsonplein. De standplaatsen voor de bussen en de parkeerplaatsen zouden anders ingericht worden en een verharding met wegmarkeringen zou aangebracht worden. Verder waren er ook al plannen voor een splinternieuw winkelcomplex met eventueel parkeergelegenheden op te trekken, maar deze werden toen nog bevroren gehouden omwille van de verwachtte moeilijkheden bij de onteigeningsprocedure. Deze plannen tonen reeds duidelijk aan hoe de stad inspeelt op de potenties die een snelweg tot in het hart van het centrum met zich meebrengt.

[94] Zie **Figuur T-R 18**.



Figuur T-R 19: Topografische kaart 1948. (Bron: Militair Geografisch Instituut, schaal 1:20000, Brussel, 1948. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ. KRT.1572/22/01 en eigen bewerking.)

Figuur T-R 20: Zuidpark, 1948. (Bron: Onbekend, Gent. Foto's uit de jaren stillekes., http://www.facebook.com/pages/Gent-Fotos-uit-de-jaren-stillekes/227442088235, opgericht: 30 september 2009, geraadpleegd op 9 augustus 2011.)

Figuur T-R 21: Zuidpark, 1948. (Bron: Onbekend, Gent. Foto's uit de jaren stillekes., http://www.facebook.com/pages/Gent-Fotos-uit-de-jaren-stillekes/227442088235, opgericht: 30 september 2009, geraadpleegd op 9 augustus 2011.)

CARTOGRAFISCHE EVOLUTIE

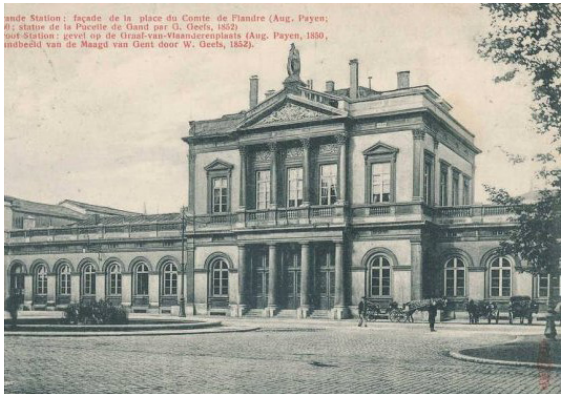
Op de topografische kaart van 1948 zijn de restanten van de vroegere spoorlijn naar het Zuidstation nog zichtbaar.[95] Deze eindigen echter al net voor de St.-Lievenspoortbrug. Het verlengde van deze as richting het stadscentrum werd op deze kaart al volledig ingepalmd door het Zuidpark.[96] De historische foto's van het Zuidstation, tonen aan in welke situatie deze plek verkeerde voor de komst van het Zuidpark.[97] Wanneer men beide situaties vergelijkt, is de gigantische transformatie die dit gebied onderging onmiddellijk duidelijk. De resterende omgeving werd, zoals te zien op de topografische kaart, voornamelijk ingevuld door volledig bebouwde wijken. Het gebied opgespannen tussen de Muinkschelde en de spoorlijn Gent - Aalst vormde hier enigszins de uitzondering op. Naast de arbeiderswoningen die in 1923 gebouwd werden in opdracht van de huisvestingsmaatschappij C.V. 'Gezonde Huisvesting', zijn er namelijk enkele fabrieksgebouwen terug te vinden.[98] De St.-Lievenspoortbrug zorgde toen ook al voor de verbinding van Ledeberg met het stadscentrum van Gent via een gelijkgrondse kruising met de stadsring. De Stropbrug was toen nog niet aangelegd. Wat eveneens opvalt, is dat er bijzonder weinig vrije ruimte voorhanden was om in deze omgeving een autosnelweg met bijhorend toegangscomplex tot de stad te voorzien. Wanneer we de situatie bekijken rondom de locatie van de huidige Corneel Heymanslaan in 1948, merken we duidelijk de veel minder verstedelijkte context op.[99] Het overgrote deel van de gronden werd toen bestemd als weiland of lag braak. Wel zien we al de aanwezigheid van een fabriek langs de Muinkschelde en een deel van het huidige complex van het Universitair Ziekenhuis. Op sommige historische foto's van bij de aanleg van het toenmalige 'Academisch Ziekenhuis' is duidelijk de landschappelijke context, die het gebied toen domineerde, waar te nemen.[100]

In het jaar 1957 werd er reeds een eerste BPA opgemaakt voor het gebied opgespannen tussen de Hundelgemsesteenweg, de Franse Vaart en de Schelde. Hierbij werd er - in afwachting van het goedgekeurde K.B. inzake het definitieve tracé van de E3 - al deels rekening gehouden met het toekomstige E3-toegangscomplex. En in het daaropvolgende jaar , toen het K.B. inzake het E3-tracé goedgekeurd werd, bracht men enkele wijzigingen aan in het bestaande BPA. In 1958 rezen ook de eerste ideeën omtrent de bouw van het administratief gebouw van Union Cotonnière. In 1959 werd het gebouw voltooid en zorgde met een oppervlakte van maar liefst 22000 m² voor een ruime werkgelegenheid. Mede door de komst van dit gebouw veranderden ook de toekomstperspectieven van de site en bijgevolg werd er in 1961 opnieuw een wijziging van het BPA goedgekeurd door middel van een Koninklijk Besluit. Ook in 1962 speelde zich min of meer hetzelfde scenario af.[101] Het feit dat er op zo'n korte tijd zoveel wijzigingen werden doorgevoerd in het BPA, illustreert de grote toekomstige waarde die aan het gebied verbonden is. De stad Gent wist namelijk al dat dit gebied een ideale ontsluiting zou genieten eenmaal het toegangscomplex van de E3-autosnelweg gerealiseerd zou zijn. In 1963 werden er ook twee BPA's met bijhorende onteigeningsplannen opgemaakt voor het gebied van de huidige Corneel Heymanslaan. Het betrof BPA nr. 28 voor het Universitair Ziekenhuis en BPA nr. 60 voor de Akkerhagestraat - Ottergemsesteenweg (site van 'Groothandelsmarkt Vlaanderen'). Uit de onteigeningsplannen kan er afgeleid worden dat het

[95] Zie **Figuur T-R 19**.
[96] Zie **Figuur T-R 20**-**21**.
[97] Zie **Figuur T-R 22-35**.
[98] Huisvesting Scheldevallei, http://www.huisvesting-scheldevallei.be/info_gesch.php?pageID=1, laatste update: onbekend, geraadpleegd op 9 augustus 2011.
[99] Zie **Figuur T-R 36**.
[100] Zie **Figuur T-R 37**-**39**.
[101] In: DIENST STEDENBOUW EN RUIMTELIJKE PLANNING, *Ruimtelijk Uitvoeringsplan L-2 Bellevue, Toelichtingsnota*, Gent, 2004, p. 2.

Figuur T-R 22: Zuidstation, 1925.

Figuur T-R 23: Zuidstation, 1925.



Figuur T-R 24: Zuidstation, 1925.

Figuur T-R 25: Graaf Van Vlaanderenplein.

Figuur T-R 27: Wilsonplein - Vlaanderenstraat.

Figuur T-R 26: Gent-Zuid Vlaanderenstraat.

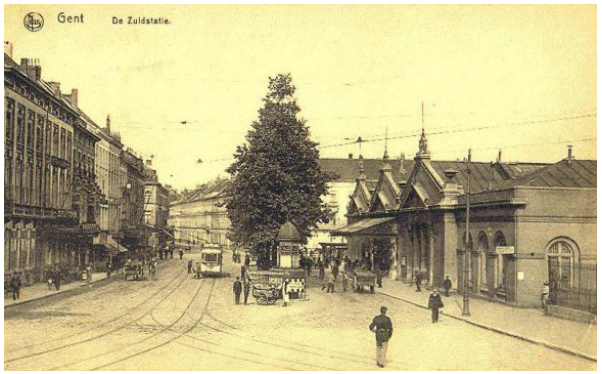
Figuur T-R 28: Wilsonplein.

Figuur T-R 29: Wilsonplein.

Figuur T-R 30: Graaf Van Vlaanderenplein.

Figuur T-R 31: Graaf Van Vlaanderenplein.

Figuur T-R 32: Zuidstation, 1925.

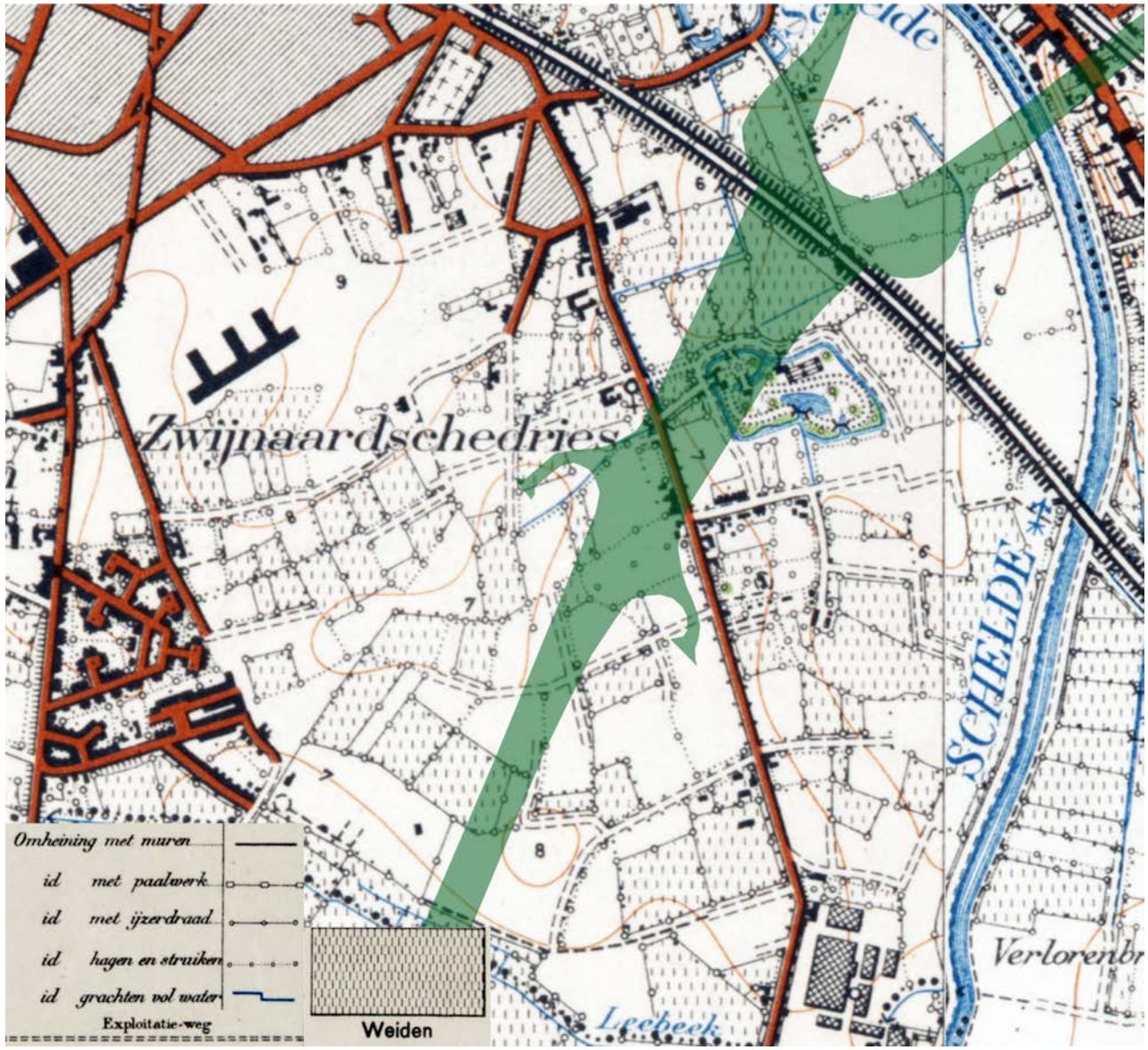


Figuur T-R 33: Zuidstation, 1925.

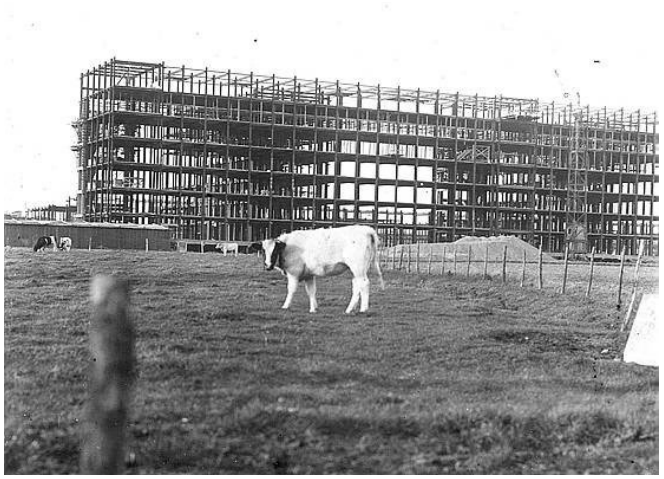
Figuur T-R 22-35: (Bron: Onbekend, Gent. Foto's uit de jaren stillekes., http://www.facebook.com/pages/Gent-Fotos-uit-de-jaren-stillekes/227442088235, opgericht: 30 september 2009, geraadpleegd op 9 augustus 2011.)

Figuur T-R 34: Zuidstation.

Figuur T-R 35: Zuidstationplein.

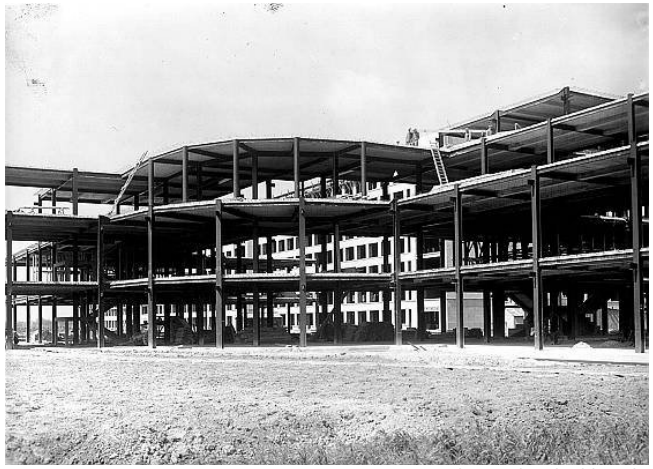


Figuur T-R 36: Corneel Heymanslaan. (Bron: Militair Geografisch Instituut (schaal 1:20000), Brussel, 1948. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ.KRT.1572/22/01 en eigen bewerking.)



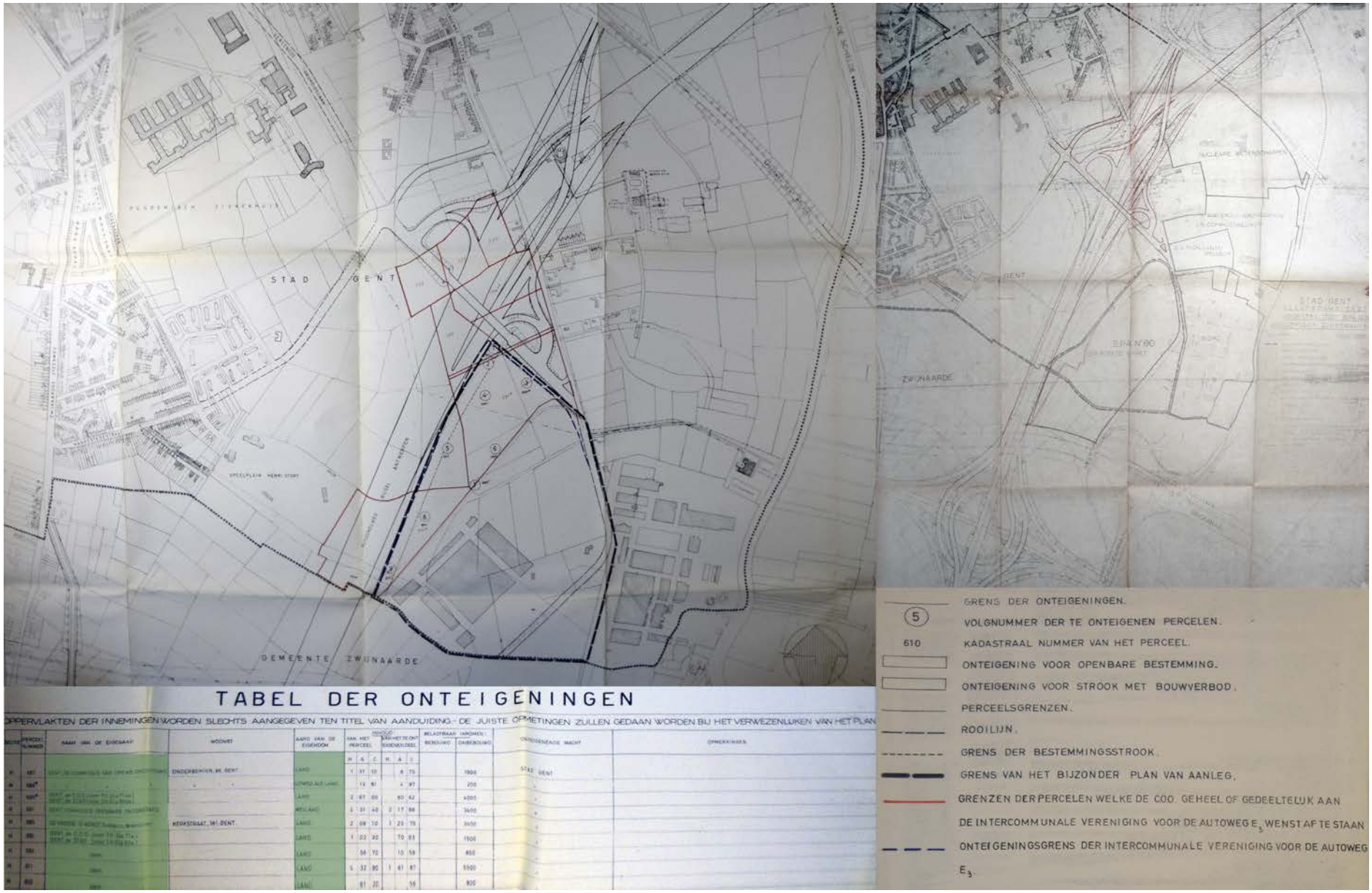
Figuur T-R 37: UZ landelijk karakter.

Figuur T-R 38: UZ in aanbouw.



Figuur T-R 39: UZ ruwbouw kinderkliniek.

Figuur T-R 37-39: (Bron: Onbekend, Gent. Foto's uit de jaren stillekes., http://www.facebook.com/pages/Gent-Fotos-uit-de-jaren-stillekes/227442088235, opgericht: 30 september 2009, geraadpleegd op 9 augustus 2011.)



Figuur T-R 40: BPA 28 en 60. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 463.)

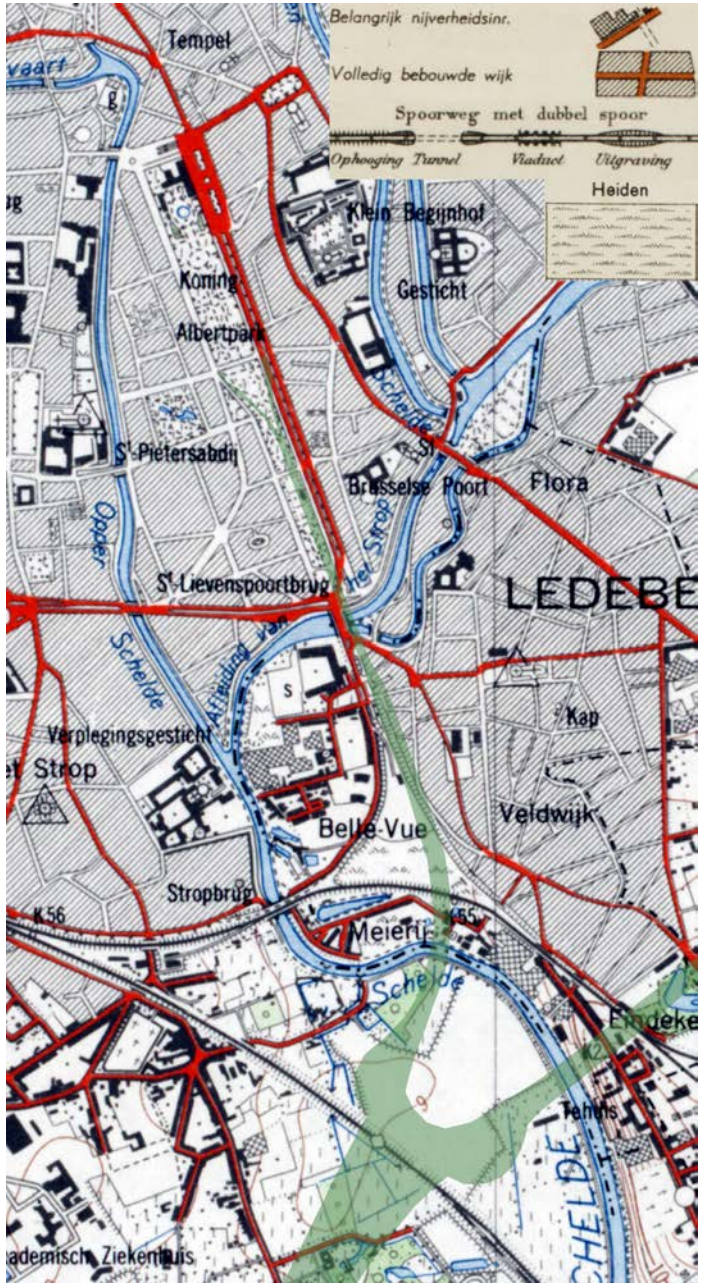
opportuniteitsprincipe van de stad duidelijk tot uiting kwam. Heel wat gronden waren eigendom van de stad Gent of van de Commissie van Openbare Onderstand Gent en deze waren bereid hun gronden - voornamelijk bouwgrond en zaai- of weiland - af te staan aan de I.V.A. E3.[102] Dit feit gecombineerd met de wens van de stad Gent voor een goede ontsluiting van zowel het Universitair Ziekenhuis als de toen geplande 'Groothandelsmarkt Vlaanderen', heeft geleid tot de aanleg van het toerittencomplex aan de Corneel Heymanslaan.

Op de topografische kaart van 1965 merken we dat er door de verwijdering van de spoorlijn richting Gent-Zuid wel wat ruimte vrijgekomen is voor een eventueel nieuw toegangscomplex tot de stad.[103] Het overgrote deel van de vrijgekomen grond werd bestemd als heide of lag braak. Ook werd er een nieuwe weg aangelegd op één van de voormalige spoorwegaftakkingen richting Gent-Zuid. Tussen deze nieuw aangelegde weg en de Muinkschelde zien we de contouren van het UCO gebouw opduiken. Ook rijzen er in dit gebied twee hoogbouwtorens uit de grond. Deze woontorens werden in 1965 met voorbedachte rade aangelegd om zo de toekomstige onteigenden van de Bellevuewijk een nieuwe huisvesting te kunnen verschaffen.[104] Want zoals reeds te zien is op de topografische kaart overlapt de toekomstige snelwegaftakking met het bestaande woonweefsel van Ledeberg, wat dus resoluut tot onteigeningen zou leiden. In het gebied ten zuiden van de spoorlijn Gent - Aalst zien we eveneens enkele hoogbouwblokken verschijnen. Deze bouwblokken werden in 1956 gebouwd in opdracht van de C.V. 'Gezonde Huisvesting' en bevatte zo'n 64 appartementen.[105] Voor het overige zijn er geen grote verschillen op te merken ten opzichte van de situatie van 1948. Ook het Zuidpark nam nog de gehele oppervlakte tussen het Wilsonplein en de stadsring R40 in beslag. Wel werd in 1965 het gebouw van het voormalige Elektriciteit-, Gas- en Waterbedrijf (EGW) aan het Graaf van Vlaanderenplein opgericht (de huidige stadsbibliotheek van Gent), waardoor een klein stukje park verloren ging.[106] Maar deze oppervlakte viel te verwaarlozen ten opzichte van het gebied dat - zoals reeds te zien op de maquettefoto's van 1964 - opgeofferd werd ten bate van de E3-autosnelweg. Samenhangend met al de vermelde nieuwe ontwikkelingen werd in 1966 alweer een wijziging van het BPA van de Bellevuewijk goedgekeurd. Op de topografische kaart van 1965 zijn er in het gebied van de huidige Corneel Heymanslaan heel wat uitbreidingen op te merken: een uitbreiding aan het complex van het Academisch Ziekenhuis, een stedelijke woonuitbreiding ten zuiden van het Academisch Ziekenhuis en een fabrieksuitbreiding langs de Muinkschelde.[107] Ook merken we dat de overdekte, centrale markthal van de site van de 'Groothandelsmarkt Vlaanderen' haar intrede heeft gemaakt in het landschap. De overige gronden hebben nog steeds een landelijk karakter.

In 1967 werden de onteigeningsplannen op grondgebied van Gent opgemaakt. De onteigeningen die moesten gebeuren voor de aanleg van het viaduct betroffen quasi allemaal gronden van de stad Gent zelf.[108] Concreet ging het voornamelijk over delen park en speelpleinen in het park. De bijkomende aanpassingswerken, die nodig waren om de St.-Lievenstunnel aan te leggen, eisten echter een hogere tol, namelijk de onteigening van een 10-tal huizen. Hoewel het onteigeningen betrof ten behoeve van de aanpassingen aan de stadsring R40 dewelke een

[102] Zie **Figuur T-R 40**.
[103] Zie **Figuur T-R 41**.
[104] Zie **Figuur T-R 42**.
[105] Huisvesting Scheldevallei, http://www.huisvesting-scheldevallei.be/info_gesch.php?pageID=1, laatste update: onbekend, geraadpleegd op 9 augustus 2011.

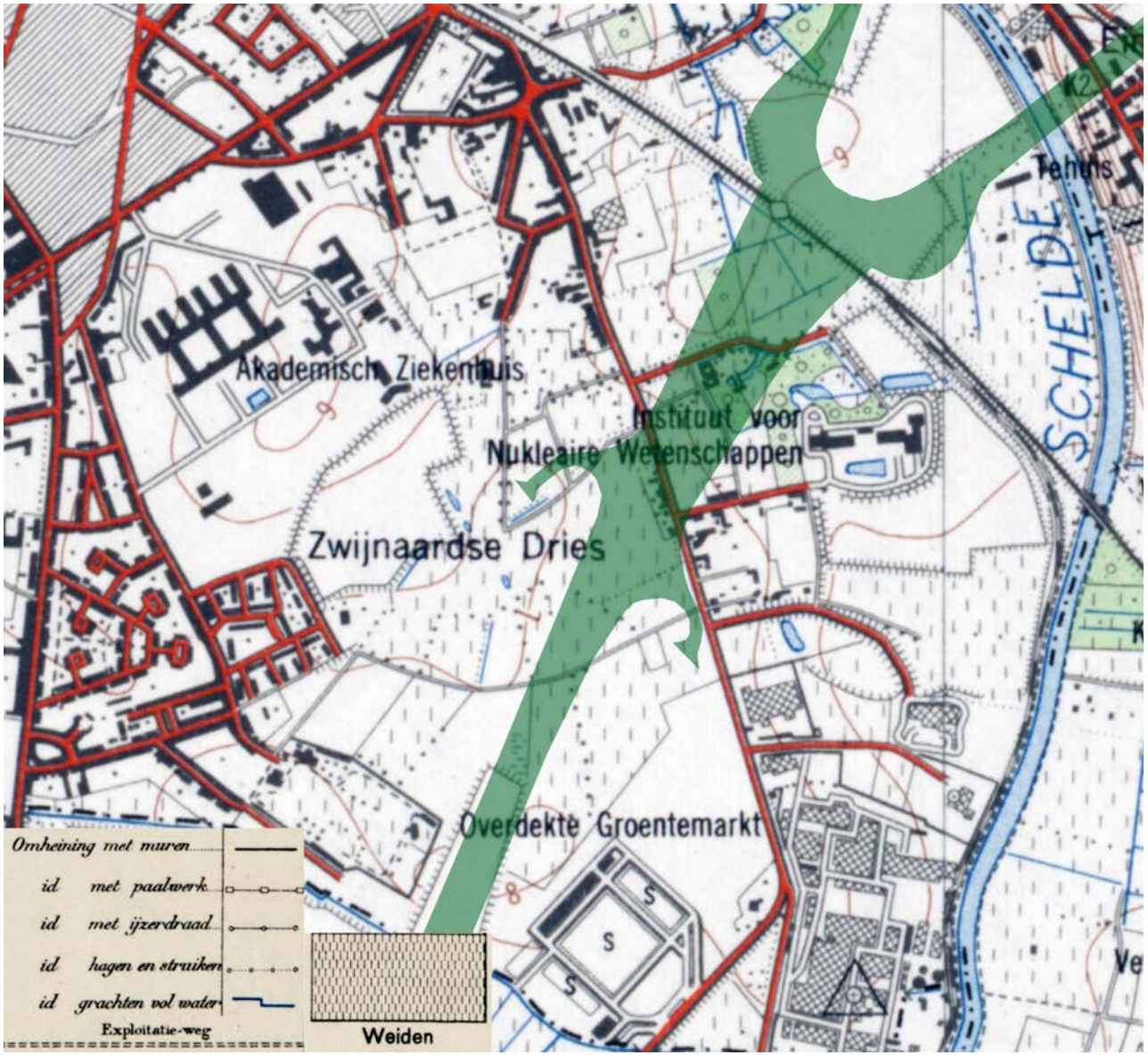
[106] Zie **Figuur T-R 43**.
[107] Zie **Figuur T-R 44**.
[108] Zie **Figuur T-R 45-48**.



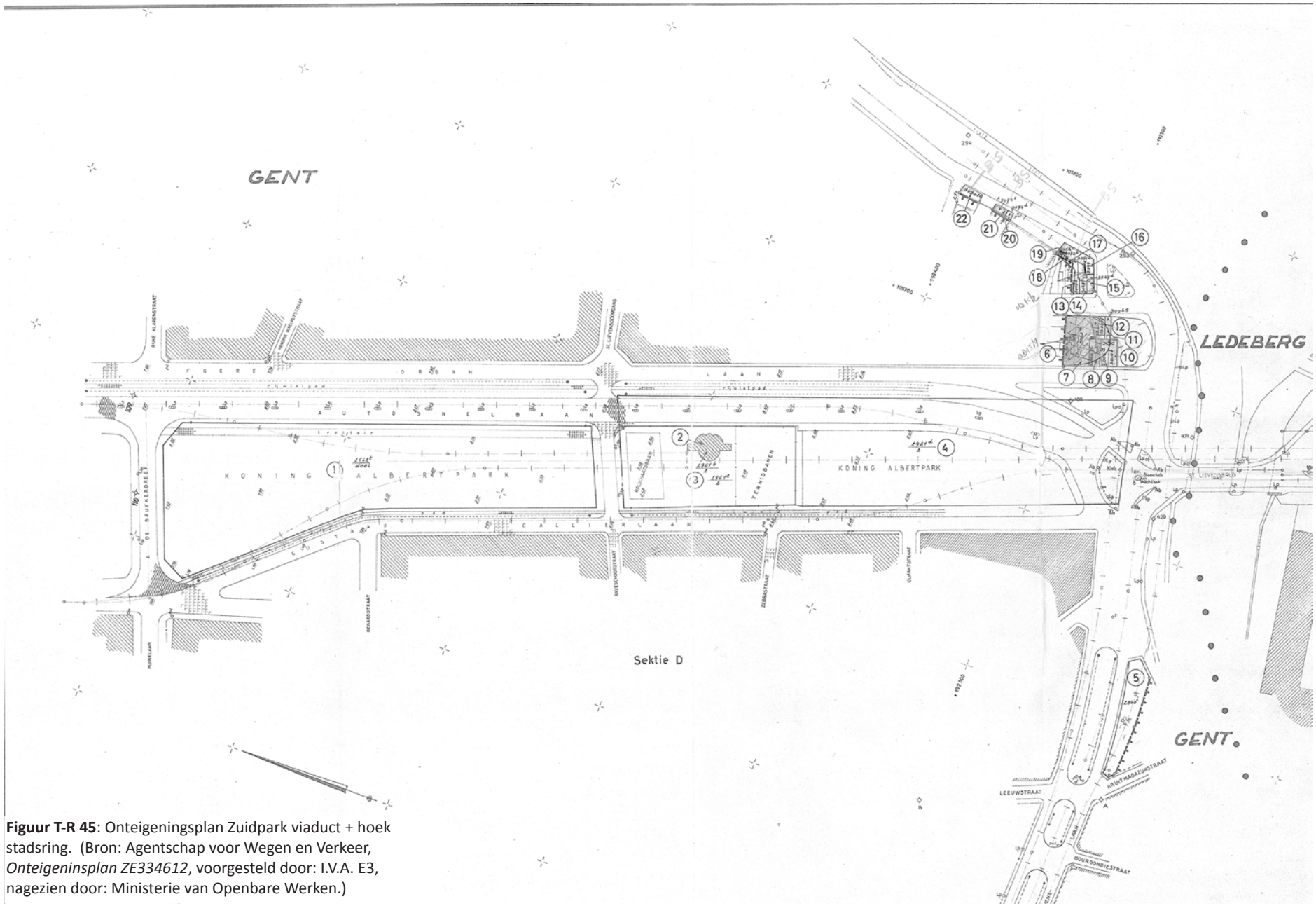
Figuur T-R 41: Topografische kaart 1965. (Bron: Militair Geografisch Instituut, schaal 1:25000, Brussel, 1965. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ. KRT/1574/22/01-02 en eigen bewerking.)

Figuur T-R 42: Woontorens Bellevue (Bron: Onbekend, Gent. Foto's uit de jaren stillekes., http://www.facebook.com/pages/Gent-Fotos-uit-de-jaren-stillekes/227442088235, opgericht: 30 september 2009, geraadpleegd op 9 augustus 2011.)

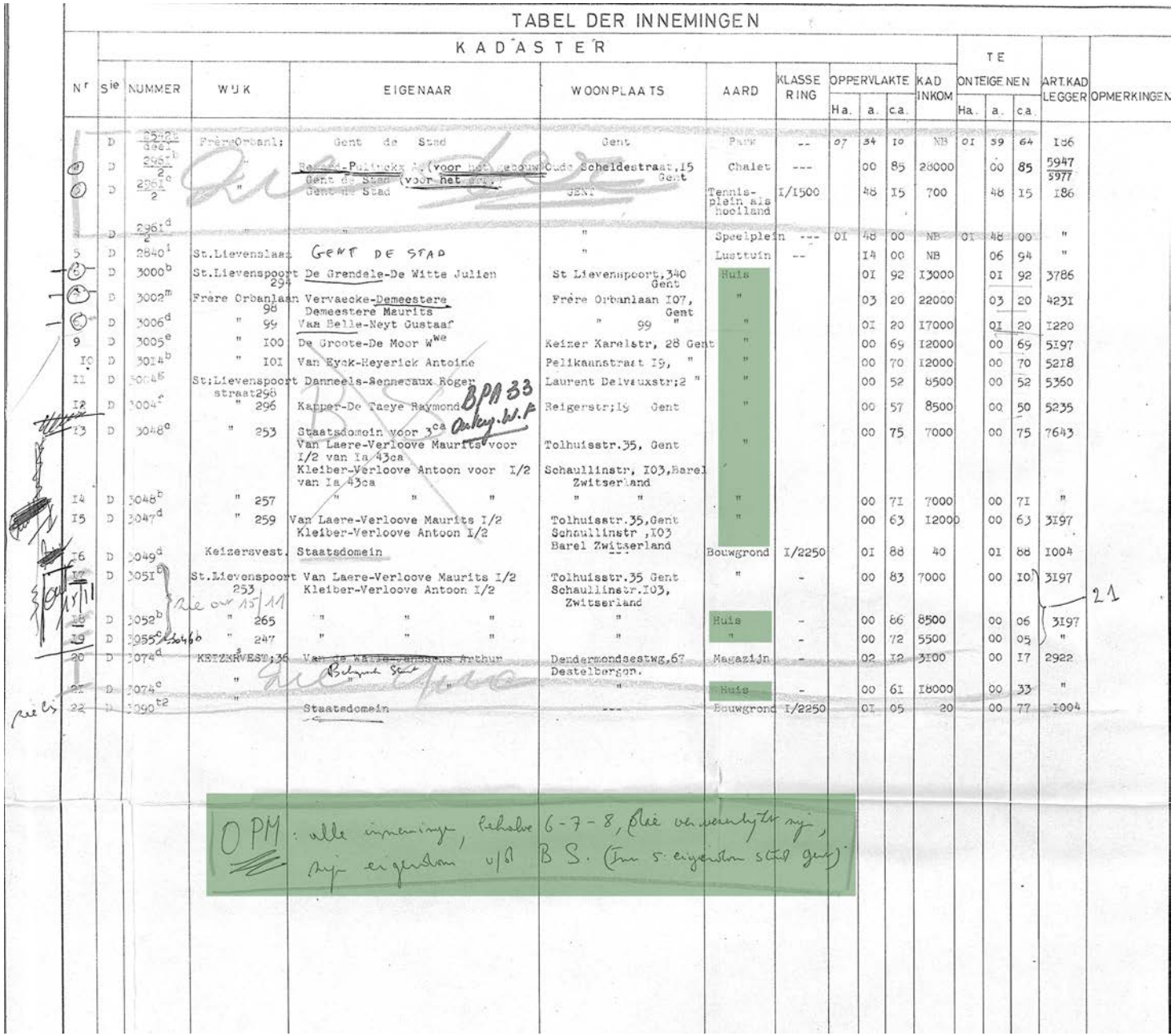
Figuur T-R 43: Gent Zuid Bibliotheek. (Bron: Onbekend, Gent. Foto's uit de jaren stillekes., http://www.facebook.com/pages/Gent-Fotos-uit-de-jaren-stillekes/227442088235, opgericht: 30 september 2009, geraadpleegd op 9 augustus 2011.)



Figuur T-R 44: Corneel Heymanslaan. Topografische kaart 1965. (Bron: Militair Geografisch Instituut, schaal 1:25000, Brussel, 1965. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ.KRT/1574/22/01-02 en eigen bewerking.)



Figuur T-R 45: Onteigeningsplan Zuidpark viaduct + hoek stadsring. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan ZE334612*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken.)

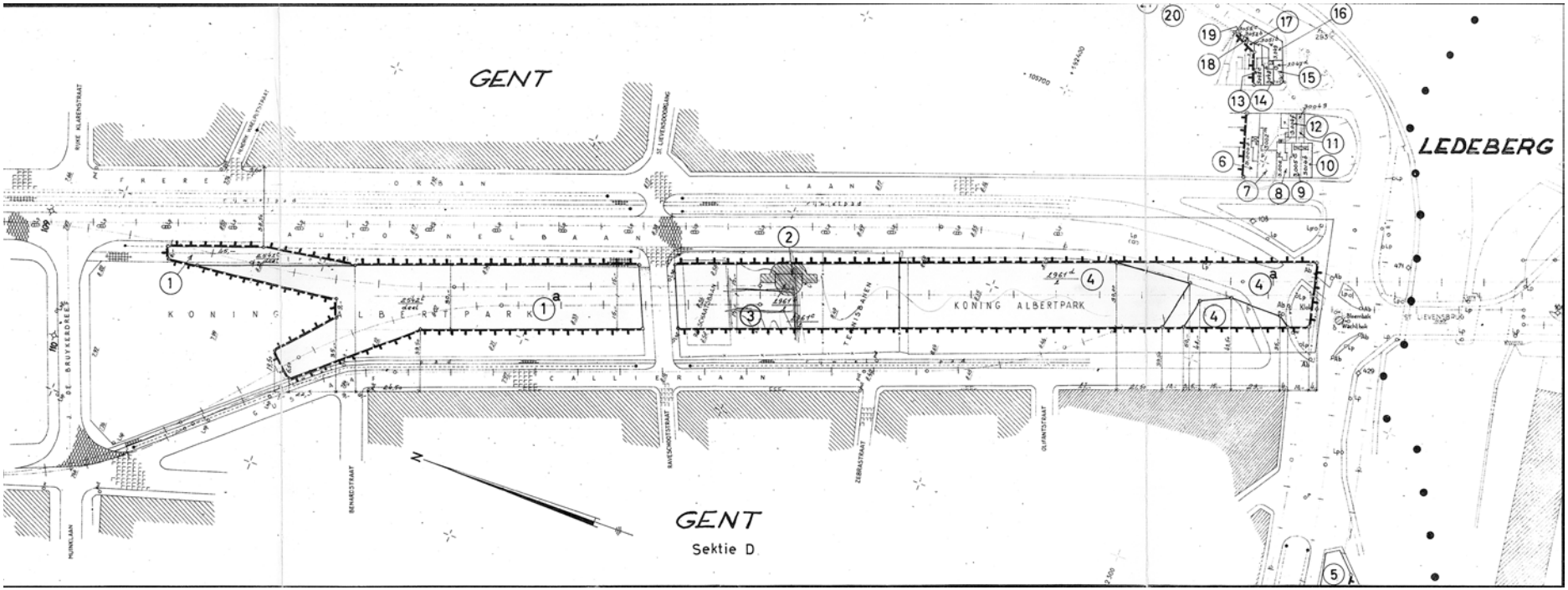


TABEL DER INNEMINGEN

Nr	sie	NUMMER	WIJK	EIGENAAR	WOONPLAATS	AARD	KLASSERING	OPPERVLAKTE Ha.	a.	ca.	KAD INKOM	TE ONTEIGENEN Ha.	a.	ca.	ART.KAD LEGGER	OPMERKINGEN
	D	2282a/3661	Frère Orbanl:	Gent de Stad	Gent	Park	--	07	34	10	NB	01	59	64	186	
	D	2981b/2		~~Renaud-Pulinckx A.(voor het gebouw~~	Oude Scheldestraat,15 Gent	Chalet	---		00	85	28000		00	85	5947/5977	
	D	2981c/2	"	Gent de Stad (voor het ~~geb.~~) Gent de Stad	GENT	Tennis-plein als hooiland	I/1500		48	15	700		48	15	186	
	D	2981d/2	"	"	"	Speelplein	---	01	48	00	NB	01	48	00	"	
5	D	2840i	St.Lievenslaan	GENT DE STAD	"	Lusttuin	--		14	00	NB		06	94	"	
	D	3000b	St.Lievenspoort 294	De Grendele-De Witte Julien	St Lievenspoort,340 Gent	Huis			01	92	13000		01	92	3786	
	D	3002m	Frère Orbanlaan 98	Vervaecke-Demeestere Demeestere Maurits	Frère Orbanlaan 107, Gent	"			03	20	22000		03	20	4231	
	D	3006d	" 99	Van Belle-Neyt Gustaaf	" 99 "	"			01	20	17000		01	20	1220	
9	D	3005e	" 100	De Groote-De Moor W^we	Keizer Karelstr, 28 Gent	"			00	69	12000		00	69	5197	
10	D	3014b	" 101	Van Eyck-Heyerick Antoine	Pelikaanstraat 19, "	"			00	70	12000		00	70	5218	
11	D	3004g	St;Lievenspoort straat298	Danneels-Sennecaux Roger	Laurent Delvaux str;2 "	"			00	52	8500		00	52	5360	
12	D	3004f	" 296	Kasper-De Taeye Raymond BPA 33	Reigerstr;19 Gent	"			00	57	8500		00	50	5235	
13	D	3048a	" 253	Staatsdomein voor 3ca Onteig. W.P. Van Laere-Verloove Maurits voor I/2 van Ia 43ca Kleiber-Verloove Antoon voor I/2 van Ia 43ca	Tolhuisstr.35, Gent Schaullinstr, 103,Barel Zwitserland	"			00	75	7000		00	75	7643	
14	D	3048b	" 257	" " "	" "	"			00	71	7000		00	71	"	
15	D	3047d	" 259	Van Laere-Verloove Maurits I/2 Kleiber-Verloove Antoon I/2	Tolhuisstr.35,Gent Schaullinstr ,103 Barel Zwitserland	"			00	63	12000		00	63	3197	
16	D	3049d	Keizersvest.	Staatsdomein		Bouwgrond	I/2250		01	88	40		01	88	1004	
17	D	3051b	St.Lievenspoort 253	Van Laere-Verloove Maurits I/2 Kleiber-Verloove Antoon I/2	Tolhuisstr.35 Gent Schaullinstr.103, Zwitserland	"	-		00	83	7000		00	10	3197	21
18	D	3052b	" 265	" " "	"	Huis	-		00	86	8500		00	06	3197	
19	D	3055b	" 247	" " "	"	"	-		00	72	5500		00	05	"	
20	D	3074d	KEIZERVEST;36	~~Van de Walle-Janssens Arthur~~ Belgische Staat	Dendermondsestwg,67 Destelbergen.	Magazijn	-		02	12	3100		00	17	2922	
21	D	3074e	"	"	"	Huis	-		00	61	18000		00	33	"	
22	D	3090t2	"	Staatsdomein	---	Bouwgrond	I/2250		01	05	20		00	77	1004	

OPM: alle inneminge, behalve 6-7-8, die onteigend zijn, zijn eigendom v/d B.S. (In 5 eigendom stad gen)

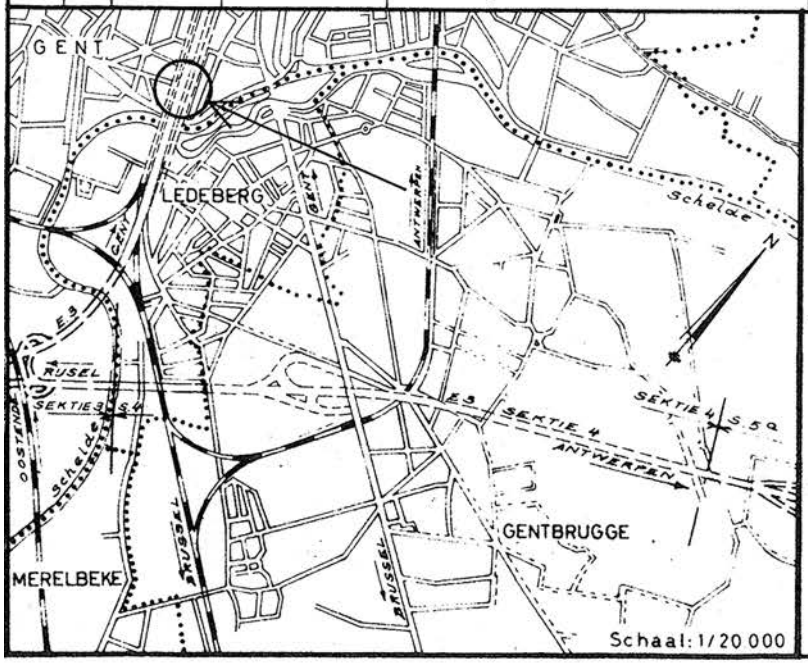
Figuur T-R 46: Onteigeningstabel Zuidpark viaduct + hoek stadsring. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan ZE334612*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken.)



Figuur T-R 47: Onteigeningsplan Zuidpark viaduct. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan ZE334612ter*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken.)

TABEL DER INNEMINGEN.

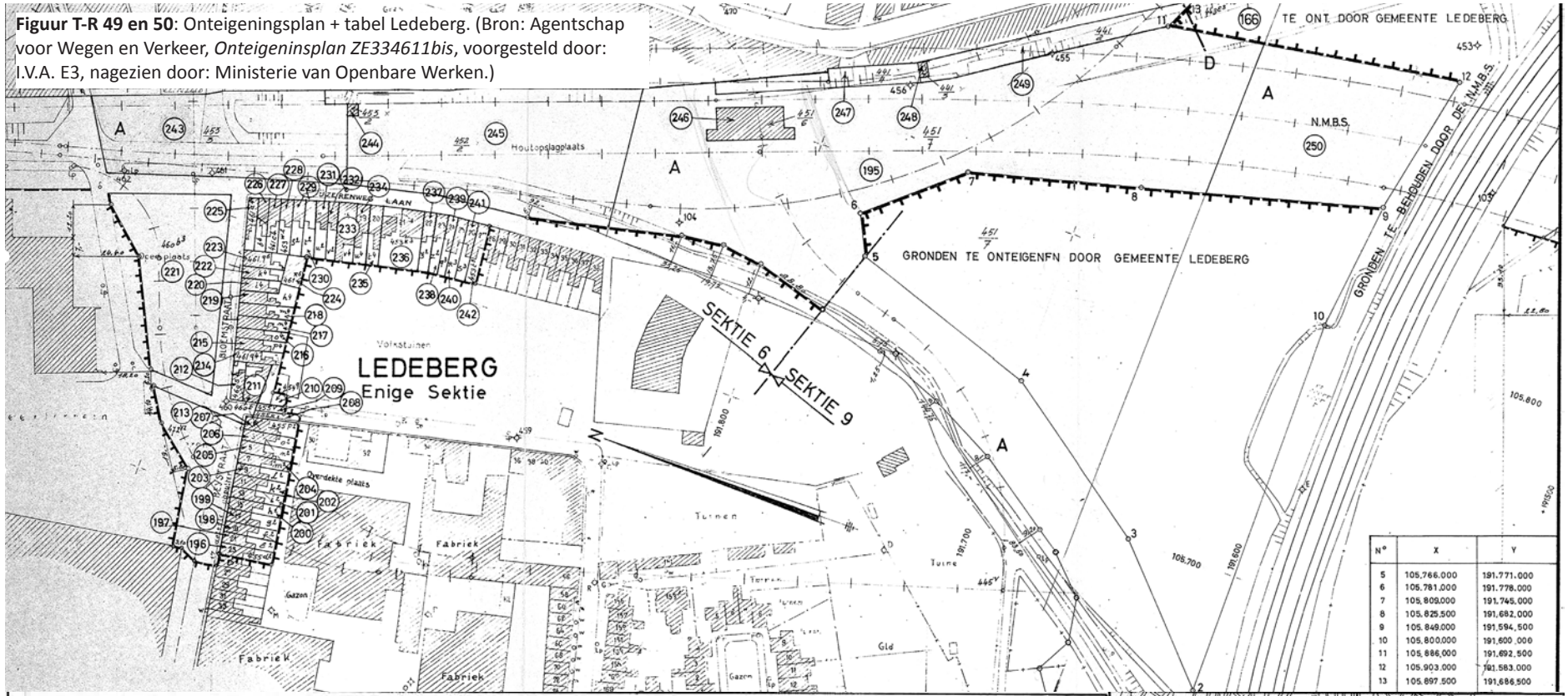
Nr	Sie	KADASTER NUMMER	WIJK	EIGENAAR	WOONPLAATS	AARD	KLASSE-RING	OPPERVLAKTE Ha	a	ca	KAD INKOM	TE ONTEIGENEN Ha	a	ca	ART KAD LEGGER	OPMERKINGEN
1	D	2542t/deel	Frere Orbanlaan	Gent de Stad	Gent	Park	–	07	34	10	N.B.		05	32	186	Openb. Wegenis
1a	"	"	"	"	"	"	–	07	34	10	"		55	88	"	Park
2	"	2.961b/2	"	Renard - Pulinckx A. (voor het gebouw)	Oude Scheldestraat 15, T/G	Chalet	–		00	85	28.000		00	85	5947/5977	Park
				Gent de Stad (voor het erf.)	Gent											
3	"	2.961c/2	"	Gent de Stad	"	Tennisplein als hooiland	1/1500		43	15	700		30	95	186	Park
4	"	2.961d/2	"	" "	"	Speelplein	–	01	48	00	N.B.		43	00	"	Park (2 delen)
4a	"	"	"	" "	"	"	–	01	48	00	"		15	80	"	Openb. wegenis



LIGGINGSPLAN

Figuur T-R 48: Onteigeningstabel Zuidpark viaduct. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan ZE334612ter*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken.)

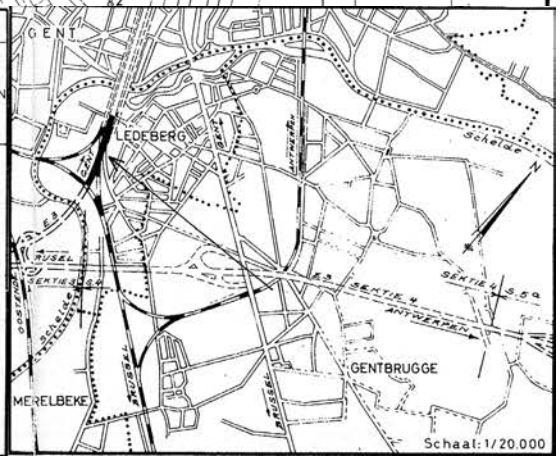
Figuur T-R 49 en 50: Onteigeningsplan + tabel Ledeberg. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan ZE334611bis*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken.)



N°	X	Y
5	105,766.000	191.771.000
6	105,781.000	191.778.000
7	105,809.000	191.745.000
8	105.825.500	191,682,000
9	105.849.000	191,594,500
10	105,800.000	191,600 ,000
11	105,886,000	191,692,500
12	105,903.000	191.583.000
13	105.897.500	191,686.500

TABEL DER INNEMINGEN.

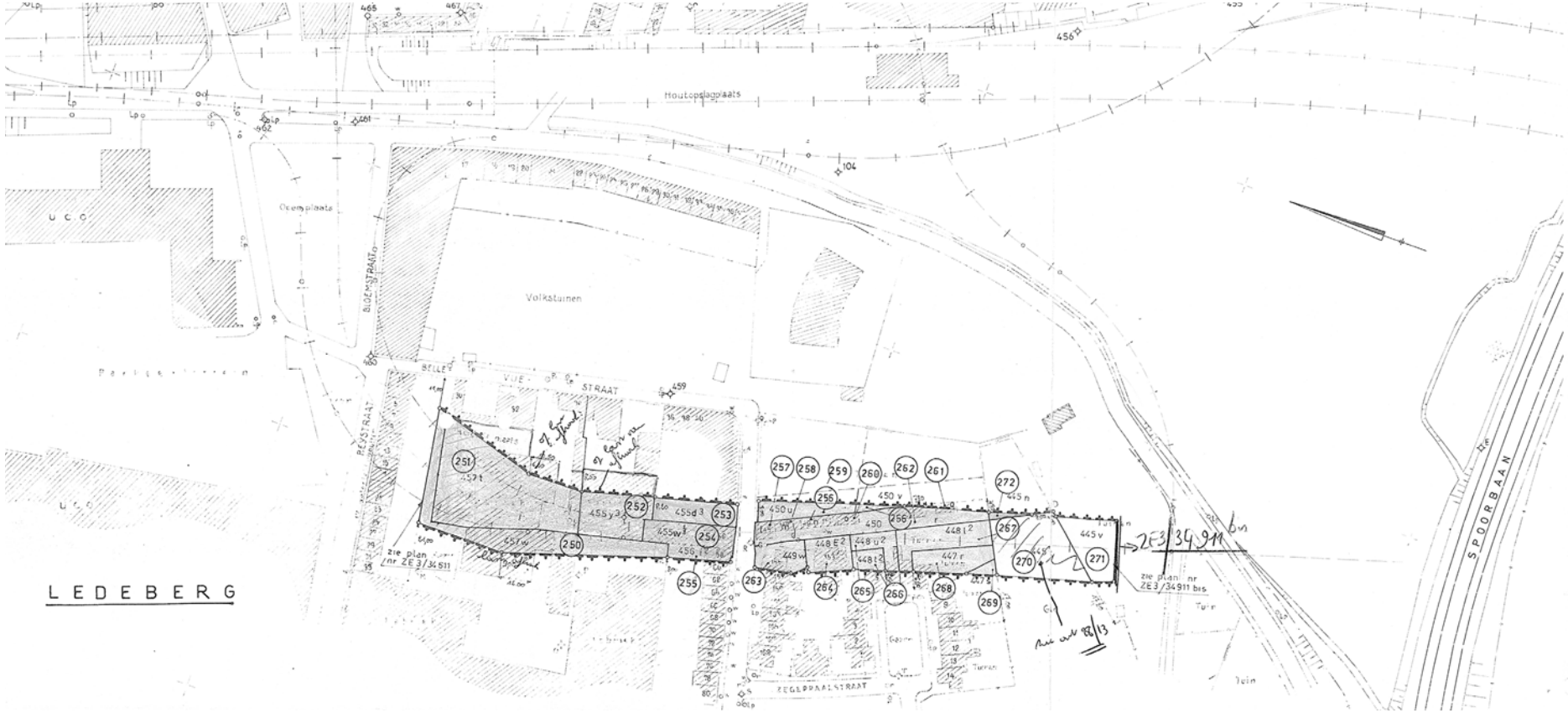
	KADASTER										TE ONTEIGENEN				
N°	Sie	NUMMER	WIJK	EIGENAAR	WOONPLAATS	AARD	KLASSE-RING	OPPERVLAKTE Ha	a	ca.	KAD INKOM	Ha	a	ca	ART KAD LEGGER	OPMERKINGEN
195	E.S.	451/7	Yzerenweglaan	Staatsdomein (naakte eig) N.M.B.S. (vruchtgebr.)	–	vage grond	"/50	2	71	28	130	1	22	93	4562	
243	"	453/3	"	" "	–	"	"/50		51	94	20		51	94	"	
244	"	453/2	"	" "	–	bergplaats			00	19	150		00	19	"	
245	"	452/2	"	" "	–	vage grond	"/50		51	94	20		46	70	"	
246	"	451/6	"	" "	–	boomzagerij			04	07	7500		04	07	"	
247	"	441/4	"	" "	–	tuin	3/1500		04	96	70		04	96	"	
248	"	441/3	"	" "		bergplaats			00	18	180		00	18	"	
249	"	441/2	"	" "	–	tuin	3/1500		10	88	160		08	00	"	
250	"	–	"	N.M.B.S.	–	–	–				–		38	60	–	



stedelijke materie vormt, merken we op dat bijna alle innemingen, die verwezenlijkt zullen worden, eigendom zullen worden van de Belgische Staat. In 1969 werden vervolgens de onteigeningsplannen voor het grondgebied van Ledeberg opgesteld met betrekking tot de aanleg van het toegangscomplex van de E3 tot Gent-Centrum. De gronden die onteigend moesten worden voor de eigenlijke aanleg van het viaduct waren voor het overgrote deel eigendom van de N.M.B.S. en hadden dikwijls geen voorname functie.[109] De stad Gent maakte hier dus handig gebruik van de vrijgekomen voormalige treinbeddingen om zo de impact van de onteigeningen enigszins te beperken. Want bij de bijkomende aanpassingswerken voor zowel de omgelegde Bellevuestraat als de Hundelgemsesteenweg was de impact niet in het minst gering te noemen. Een 20-tal huizen moest onteigend worden van enerzijds verschillende particulieren, anderzijds van twee huisvestingsmaatschappijen (p.v.b.a. Immobilio en C.V. 'Gezonde Huisvesting').[110]

Op de topografische kaart van 1982 zien we hoe de E3 zijn intrede doet in het Gentse stadscentrum.[111] De omgeving van 1965 werd hierbij grondig getransformeerd. We merken hier duidelijk het groot aantal hindernissen dat door de E3 diende gekruist te worden: als eerste obstakel moest de Muinkschelde overbrugd worden; vervolgens moest de spoorlijn Gent-Aalst - dewelke op een talud van een 5-tal meter hoog was aangelegd - gekruist worden; daarna werden achtereenvolgens de Franse vaart, de Muinkschelde en de stadsring R40 overgestoken. Naast deze grote barrières werden er ook nog enkele secundaire en lokale wegen gekruist, zoals de Hundelgemsesteenweg en de omgelegde Bellevuestraat. Ook is de nieuwe Stropbrug waar te nemen. Deze werd in 1969 officieel opengesteld voor het verkeer zodat in de periode van de aanleg van het E3-toegangscomplex (1969-1972) een alternatieve ontsluiting van Ledeberg mogelijk was. Er werd ook een nieuwe weg aangelegd die aansloot op de Stropbrug, namelijk de Achilles Heyndrickxlaan. Het gebied tussen deze weg, de E3 en de spoorlijn Gent-Aalst lag toen nog volledig braak. Verder zien we een derde hoogbouwblok verschijnen naast de in 1965 gebouwde bouwblokken. Het plein die voor de ontsluiting van deze blok zorgde, werd het E3-plein genoemd. De vele wijzigingen die doorgevoerd werden in de Bellevuewijk zorgden voor nieuwe wijzigingen van het desbetreffende BPA. In 1982 werd er bijgevolg een herziening van het BPA goedgekeurd door middel van een Ministerieel Besluit. Verder merken we dat het Zuidpark een nogal versnipperde indruk naliet door de komst van deze nieuwe autosnelweginfrastructuur. Ook aan het uiteinde van het Zuidpark merken we een infrastructurele wijziging ter hoogte van het Woodrow Wilsonplein. De historische foto's van 1969 en 1974 tonen de tussenliggende toestand van het plein aan.[112] Hierbij getuigt de omschakeling van trams op bussen van een voortgaande modernisering ten voordele van koning auto en aanverwanten. Op de topografische kaart van 1982 in de omgeving van de huidige Corneel Heymanslaan zien we duidelijk welke grote landschappelijke impact het toerittencomplex heeft.[113] We bemerken hoe de nieuw aangelegde E3 zorgde voor de doorsnijding van de oude Ottergemsesteenweg. Hierdoor was de komst van een nieuw aangelegde weg noodzakelijk die beide delen weg weer met elkaar kon verbinden: de Corneel Heymanslaan. We zien eveneens ook enkele andere nieuw aangelegde wegen tevoorschijn komen. Het Universitair Ziekenhuis onderging nogmaals een uitbreiding en ook het aantal fabrieken langs de Muinkschelde nam toe. De omgeving rondom de snelweg lag voor het overgrote deel braak.

[109] Zie **Figuur T-R 49**-**50**.
[110] Zie **Figuur T-R 51**-**54**.
[111] Zie **Figuur T-R 55**.
[112] Zie **Figuur T-R 56**-**58**.
[113] Zie **Figuur T-R 59.**

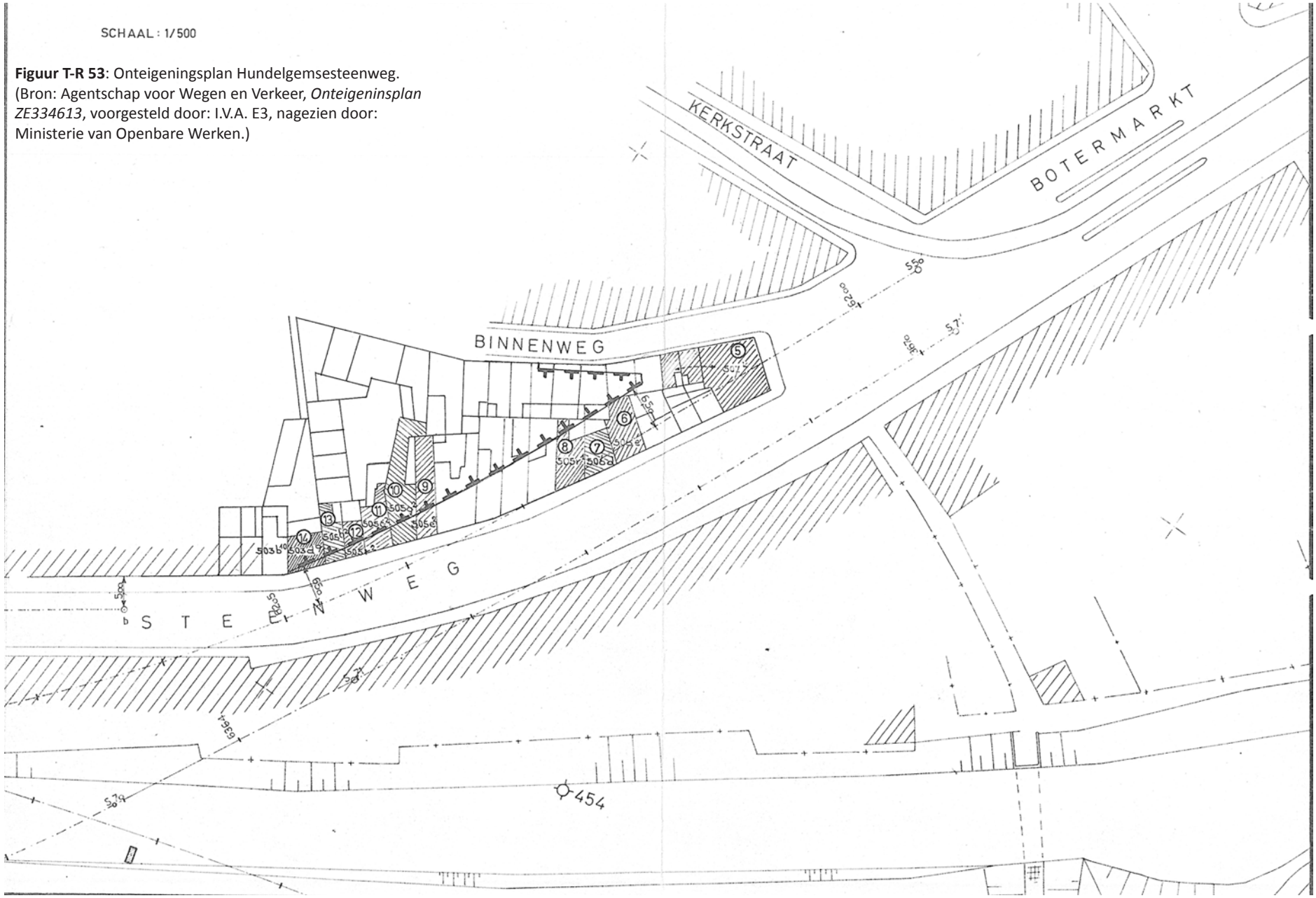


Figuur T-R 51: Onteigeningsplan Bellevuestraat.
(Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan ZE334611ter*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken.)

TABEL DER INNEMINGEN

NUMMER	KADASTER: Sie	NUMMER	WIJK	EIGENAAR	WOONPLAATS	AARD	KLASSERING	OPPERVLAKTE ha.	a.	ca.	KAD. INKOM	TE ONTEIGENE OPPERVLAKTE ha.	a.	ca.	OPMERKINGEN
250	E.C.	457w	Bellevuestr.	n.v. La Ledebergoise	Pintelaan,263, Gent	constructie		1	49	69	512000	7	39	
251		457 t	"	De Boucher-De Boever Louis De Bosscher Georges	Belle Vuestraat,32,Ledeberg Van Lokerenstraat,22, "	woonhuizen magazijn			24	03	36000	11	47	
252		455y3	" 34	De Bosscher Jules	" "	"			13	71	16000	4	00	
253		455d3	" 33	~~Smellinck Marie~~ Janssens	Kerkestraat,55, Ledeberg	grond.			02	68	9000	2	~~68~~	
254		455w3	"	Janssens Alex	Gen	huis			02	~~49~~ 49		2	~~61~~ 49	
255		456i2	" 58	n.v. La Ledebergoise	Pintelaan,263, Gent	huis			01	13	7500	1	13	
256		450u	"	p.v.b.a. Immobilio	St. Amandsberg	land			03	20	40	1	93	
257		450 l	" 145	" " "	" " "	huis			01	10	6500	1	10	
258		450m	" 1[illegible]	" " "	" " "	huis				25	3000		25	
259		450n	" 149	" " "	" " "	huis				30	4500		30	
260		450o	" 151	" " "	" " "	huis				60	4000		60	
261		450q	" 153	" " "	" " "	woonhuis				50	0		12	
262		450r	" 155	" " "	" " "	tuin			04	75	70		44	
263		449w	" 153	n.v. voor Gezonde Huisvesting		huis			02	50	3600	2	50	
264		448o2	" 155	" "		huis			03	40	13000	2	06	
265		448u2	Ijzerstr. 6	" "		huis			02	05	3600	1	46	
266		448t2	" 9	" "		huis			01	65	3600		87	
267		448k2	" 7	" "		huis			03	80	3600	3	50	
[illegible]		447r	" 8	" "		huis			03	76	3600	2	38	
269		447s	" 9	" "		huis			02	63	3600		33	
270		445t	Tijnwijkstr	Rousseau ~~Van de Velde G.~~		land			10	74	140	6	67	
271				N.M.B.S.		"								
272		445n		p.v.b.a. Immobilio	St. Amandsberg	bouwland								
256'		450v	Bellevuestr	I MMOBILIO "	" " "	land								

Figuur T-R 52: Onteigeningstabel Bellevuestraat. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan ZE334611ter*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken.)

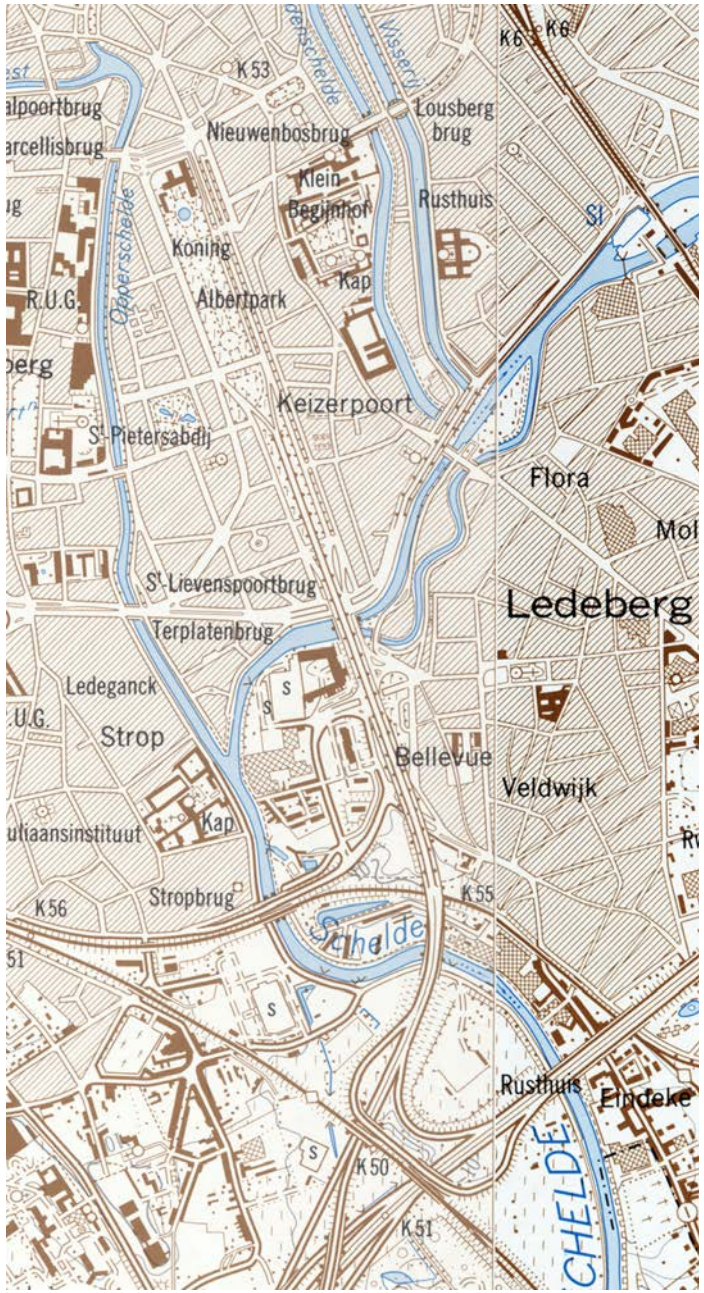


Figuur T-R 53: Onteigeningsplan Hundelgemsesteenweg. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan ZE334613*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken.)

Tabel der GRONDINNEMINGEN

N° PLAN	KADASTER											TE ONTEIGENEN			OPMERKING
	Sectie	Nummer	WIJK	EIGENAAR	WOONPLAATS	AARD	Klas-sering	oppervlakte ha	a	ca	K I	ha	a	ca	
															bijkomend ook
5.	Enige	507[k]	Hundelg. Stwg. 203	Vander Sypt Polydoor	Hundelg. Stwg. 203 Ledeberg	Huis			01	20			01	20	0 = 120
6.	Enige	506[e]	Hundelg. Stwg. 195	Steerbout-Van der Maelen Gaston	Kerkstraat 20 Ledeberg	Huis				40				40	0 = 40
7.	Enige	506[d]	Hundelg. Stwg. 193	De Waegeneire-Daenens Alexander	Bagattenstraat 62 Gent	Huis				30				30	0 = 30
8.	Enige	505[r1]	Hundelg. Stwg. 191	De Waegeneire-Daenens Alexander	Bagattenstraat 62 Gent	Huis				50				46	(4) = 50
9.	Enige	505[o2]	Hundelg. Stwg. 181	Feys-Moeboke wed. Joseph	Hundelg. Stwg. 181 Ledeberg	Huis				89				13	(76) = 89
10.	Enige	505[q2]	Hundelg. Stwg. 179	De Mijs-Fiers Cyriel	Hundelg. Stwg. 179 Ledeberg	Huis			01	33	85			13	(72) = 85
11.	Enige	505[c2]	Hundelg. Stwg. 177	Goers-De Puydt Octaaf de Kind.	Kattenberg 91 Gent	Huis				50				10	
12.	Enige	505[r2]	Hundelgem.Stw. 175	Goers-De Puydt Octaaf de Kind.	Kattenberg 91 Gent	Huis				42	142			10	(118) = 142
13.	Enige	505[h2]	Hundelg. Stwg. 173	Goers-De Puydt Octaaf de Kind.	Kattenberg 91 Gent	Huis				50				04	
14.	Enige	503[d9]	Hundelg. Stwg. 171	De Vreese-Braeckman Robert (1/2)	Binnenweg 98 Ledeberg	Huis			01	47	184			03	(181) = 184
				Braeckman André (1/2)	Hundelg. Stwg. 169 Ledeberg	Huis				40					
									7	91			2	89	7 451 = 749

Figuur T-R 54: Onteigeningstabel Hundelgemsesteenweg. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan ZE334613*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken.)

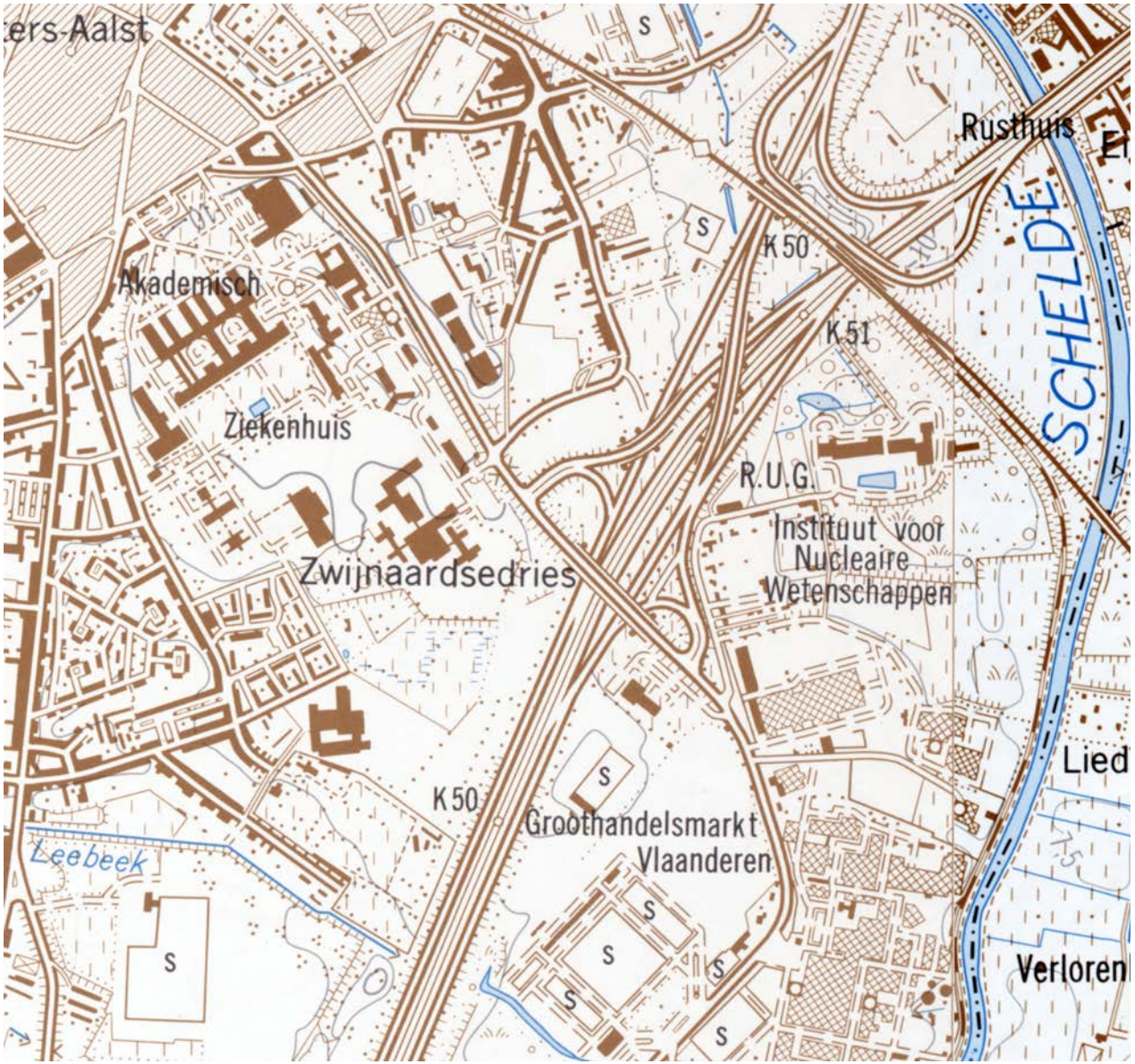


Figuur T-R 55: Topografische kaart 1982. (Bron: Nationaal Geografisch Instituut, schaal 1:10000, Brussel, 1982. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ. KRT.1588/22/01.)

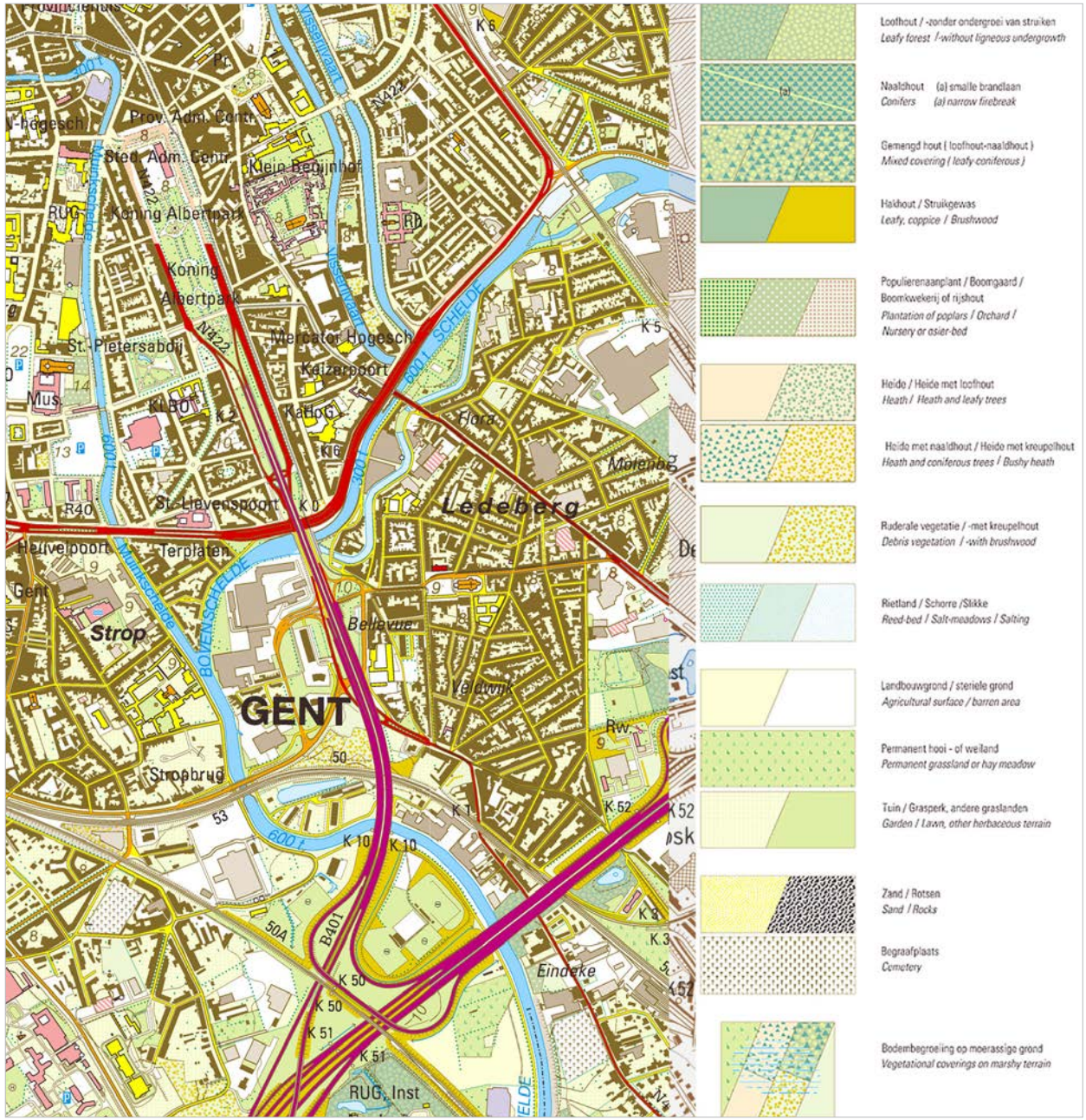
Figuur T-R 56: Woodrow Wilsonplein, 1969.

Figuur T-R 57: Woodrow Wilsonplein, 1974.

Figuur T-R 58: Woodrow Wilsonplein, 1974.



Figuur T-R 59: Corneel Heymanslaan. Topografische kaart 1982. (Bron: Nationaal Geografisch Instituut, schaal 1:10000, Brussel, 1982. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ.KRT.1588/22/01.)



Figuur T-R 60: Topografische kaart 1995. (Bron: Nationaal Geografisch Instituut, schaal 1:10000, Brussel, 1995.)

Ook in 1987 en 1993 werden er door middel van een Ministerieel Besluit enkele herzieningen goedgekeurd. Maar op de topografische kaart van 1995 is hiervan nog niet veel te merken.[114] Wat wel opvalt is het groene karakter dat de Bellevuewijk en het Zuidpark uitstralen langsheen het E3 toegangscomplex. Een andere verandering is te vinden aan het Wilsonplein. In de uithoek van het gebouw grenzend aan dit plein had het Provinciaal Administratief Centrum haar toevlucht genomen. Dit gebouw in kwestie is het huidig winkelcomplex van Gent-Zuid. De plannen die reeds bij de aanleg van de E3 opduikelden in verband met de aanleg van een winkelcentrum met bijhorende parkeergelegenheid, werden in 1991 officieel bekrachtigd door de sloop van de bestaande gebouwen op deze locatie.[115] Het feit dat men erover dacht om een parking te voorzien onder het shoppingcenter, wijst erop dat men de nabijheid van het E3 toegangscomplex ten volle wou benutten en dit voor zowel economische als toeristische motieven. De foto's van het interieur van het shoppingcenter Gent-Zuid vormen het bewijs van een kruising van twee transformatieprincipes van Boeri.[116] Enerzijds herkennen we er de 'hybride machine' in door zijn heterogene samenstelling van functies, anderzijds wordt ook een deel van de 'gelijkmatige metamorfose' toegepast doordat het skelet van het Coliseum een andere functie toebedeeld kreeg. Op de topografische kaart van 1995 merken we dat de braakliggende gronden rondom het E3-toerittencomplex van de Corneel Heymanslaan beplant werden met verschillende vormen van vegetatie.[117] De nabijheid van het Universitair Ziekenhuis en de woonwijken hebben waarschijnlijk in grote mate bijgedragen tot het ontstaan van deze groene bufferstrook.

[114] Zie **Figuur T-R 60**.
[115] Zie **Figuur T-R 61-71**.
[116] Zie **Figuur T-R 72-74**.
[117] Zie **Figuur T-R 75**.

Het Ruimtelijk Structuurplan Gent van 2003 formuleert enkele ruimtelijke visies voor het gebied van de Bellevuewijk. Deze wijk behoort tot de deelruimte 'kernstad' en wordt gekenmerkt door een specifieke en sterke verweving van wonen, diensten, onderwijsinstellingen, handel, nieuwe en oude ambachtelijke bedrijven. "*Binnen het architecturaal interessante geheel van de Bellevuewijk krijgt vooral de site van UCO en Franse Vaart als zuidelijke stadspoort vanaf R4 belangrijke aandacht en opwaardering door een aantal grotere ingrepen. Op de UCO-site zelf kan (binnen de marges van het huidige en te herziene BPA) op termijn een equivalent van 60.000 m² bijkomende kantoren (bovenop de 10.000 m² bestaande) worden gerealiseerd, mits een aantal ingrijpende infrastructuurwerken die de volledige verkeersafwikkeling voor de site UCO/Sint-Lievenspoort/Franse Vaart grondig zouden verbeteren. Deze infrastructuurwerken betreffen, naast de bouw van de P+R onder en naast het viaduct met eigen toegangen vanaf de fly-over (die op deze plek aan de stadsboulevard in de toekomst zal eindigen, onder meer om het Albertpark meer ruimte te kunnen geven, ook een grondige aanpassing/vereenvoudiging van het kruispunt van Sint-Lievenspoort met inbegrip van een vlotte route voor openbaar vervoer vanaf de stadsboulevard richting Zuid. Het fabriekscomplex aan de Pynaertkaai wordt herbestemd tot één samenhangende projectzone bestaande uit een woonzone en een groenzone aan de Franse Vaart. Deze opties voor de omgeving van Bellevue en Pynaertkaai worden vastgelegd in het te herziene BPA Bellevue.*"[118] Daarnaast wordt de Bellevuewijk ook nog vernoemd als wijk waar nog (middel)hoogbouw mogelijk is om de rij aan het viaduct van Ledeberg te vervolledigen.[119] De schaal van het viaduct leent er zich immers bijzonder goed toe. Bij de inplanting van deze eventuele nieuwe hoogbouwblokken dient men wel rekening te houden

[118] In: DIENST STEDENBOUW EN RUIMTELIJKE PLANNING, *Ruimtelijk Structuurplan Gent, Richtinggevend gedeelte*, Gent, 2003, p. 300.
[119] Zie **Figuur T-R 76**.

Afbraak Coliseum begonnen

DM 7/2/91

Zonder dat ze het zelf eigenlijk goed beseften hebben slopers gisteren de hand geslagen aan een meer dan honderdjarig gebouw waarover de laatste 20 jaar zoveel beroering is ontstaan, het Coliseum op de Kuiperskaai. Het art-nouveaugebouw dat van de hand is van architekt Geo Henderick maakt deel uit van het sooprijpe gebouwenblok tusen het Wilsonplein, de Kuiperskaai en de Oudeschildestraat. Werklieden bikten al verbindingsplanken los terwijl ingenieurs toezicht hielden op de werkzaamheden. Volgens de planning moeten de gietijzeren spanten zorgvuldig worden afgebroken. Het skelet zal worden gedemonteerd en later gedeeltelijk worden ingepast als overwelving van een binnenplaats van het nieuwe complex dat aan de Zuid wordt opgetrokken.

In kringen van slopers verkeert men in spanning over de afloop van de slopingswerken. Gebleken is dat de grondwaterspiegel hoog ligt en dat het gebouwenblok zweeft. Zal door afbraak het evenwicht niet worden verbroken en loopt de Kuiperskaai niet het gevaar om weg te glijden. Moet men geen damwanden slaan om de bouwpute te beschermen tegen Scheldewater? Op dit ogenblik verkeren de bouwheren in de grootste onzekerheid over o.m. de aanleg van de ondergrondse parkeergarage die juist in het meest moerassige gebied moet worden opgebouwd. (Foto MIX)

DE MORGEN v.

Figuur T-R 61: Afbraak Coliseum.

Figuur T-R 66: Afbraak Coliseum.

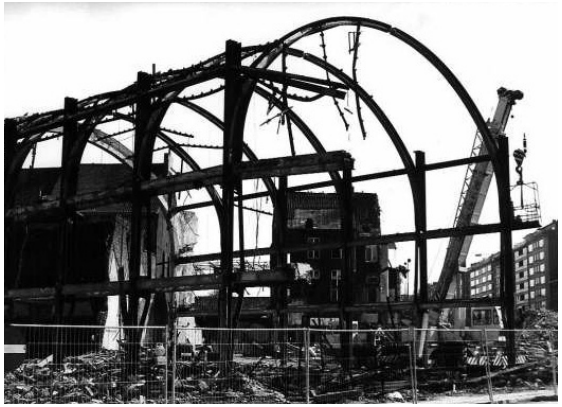
Figuur T-R 65: Afbraak Coliseum.

Figuur T-R 62: Wintergarten.

Figuur T-R 63: Wintergarten.

Figuur T-R 64: Wintergarten interieur.

Figuur T-R 67: Afbraak Coliseum.



Figuur T-R 68: Afbraak Coliseum.

Figuur T-R 69: Afbraak Coliseum.

Figuur T-R 70: Afbraak Coliseum.

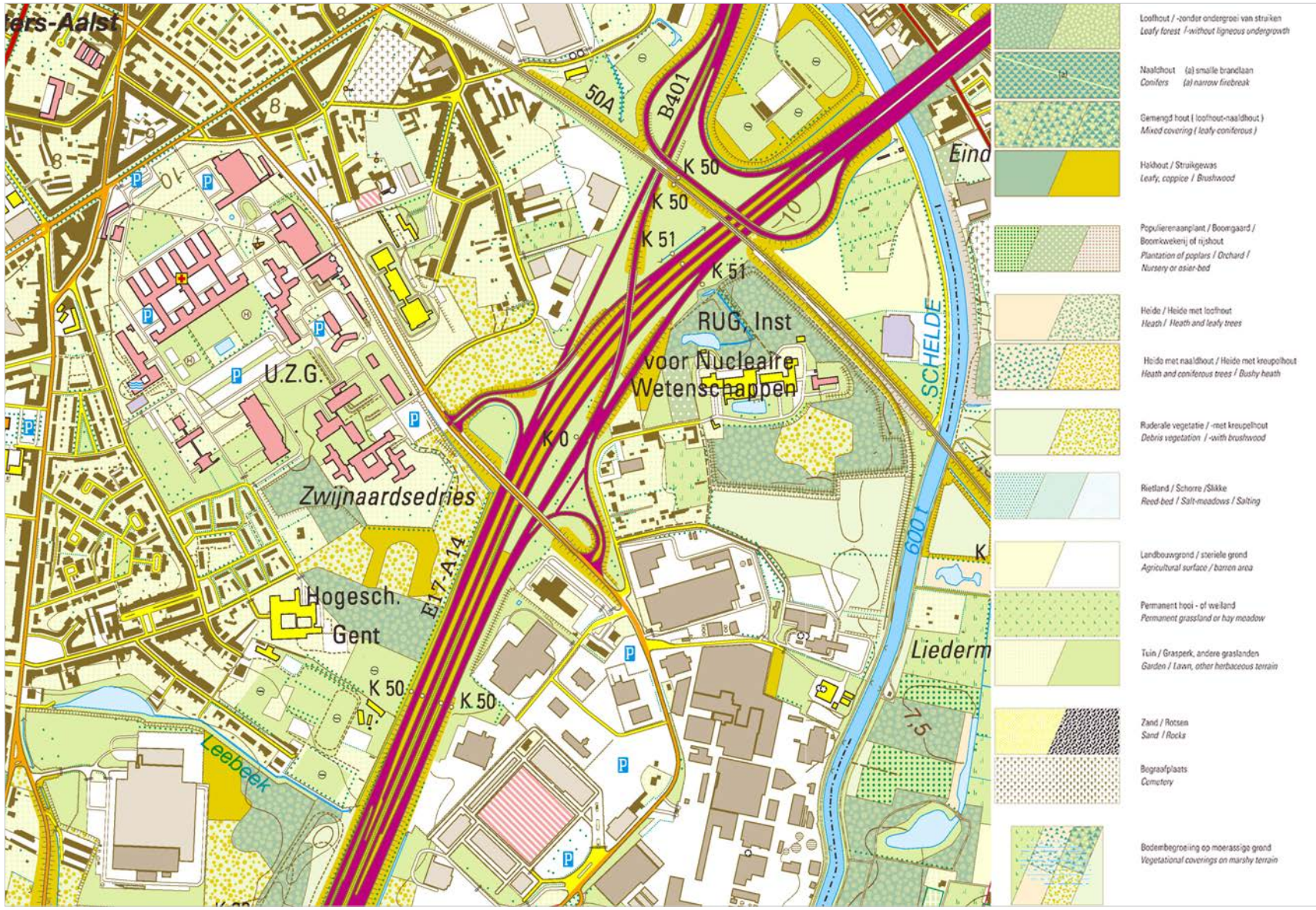
Figuur T-R 71: Afbraak Coliseum.

Figuur T-R 72: Gent-Zuid hedendaagse foto.

Figuur T-R 73: Gent-Zuid hedendaagse foto.

Figuur T-R 74: Gent-Zuid hedendaagse foto.

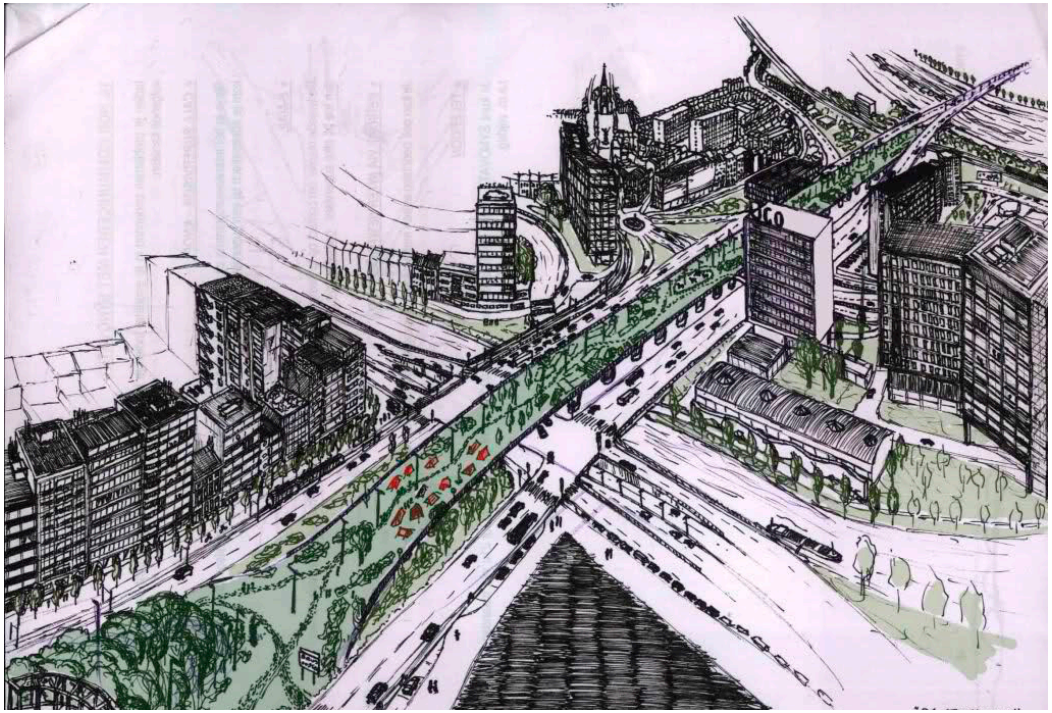
Figuur T-R 61-74. (Bron: Onbekend, Gent. Foto's uit de jaren stillekes., http://www.facebook.com/pages/Gent-Fotos-uit-de-jaren-stillekes/227442088235, opgericht: 30 september 2009, geraadpleegd op 9 augustus 2011.)



Figuur T-R 75: Corneel Heymanslaan. Topografische kaart 1995. (Bron: Nationaal Geografisch Instituut, schaal 1:10000, Brussel, 1995.)

Figuur T-R 76: Hoogbouw Bellevuewijk. (Bron: onbekend, Gent: Hoe het zou kunnen zijn., http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=432683&page=3, laatste update: 28 januari 2011, geraadpleegd op 9 augustus 211.)

Figuur T-R 77: High Line in New York City. (Bron: ©2011 Stylefridge, http://stylefridge.nl/design/the-green-high-line/, laatste update: 22 juni 2011, geraadpleegd op 10 augustus 2011.



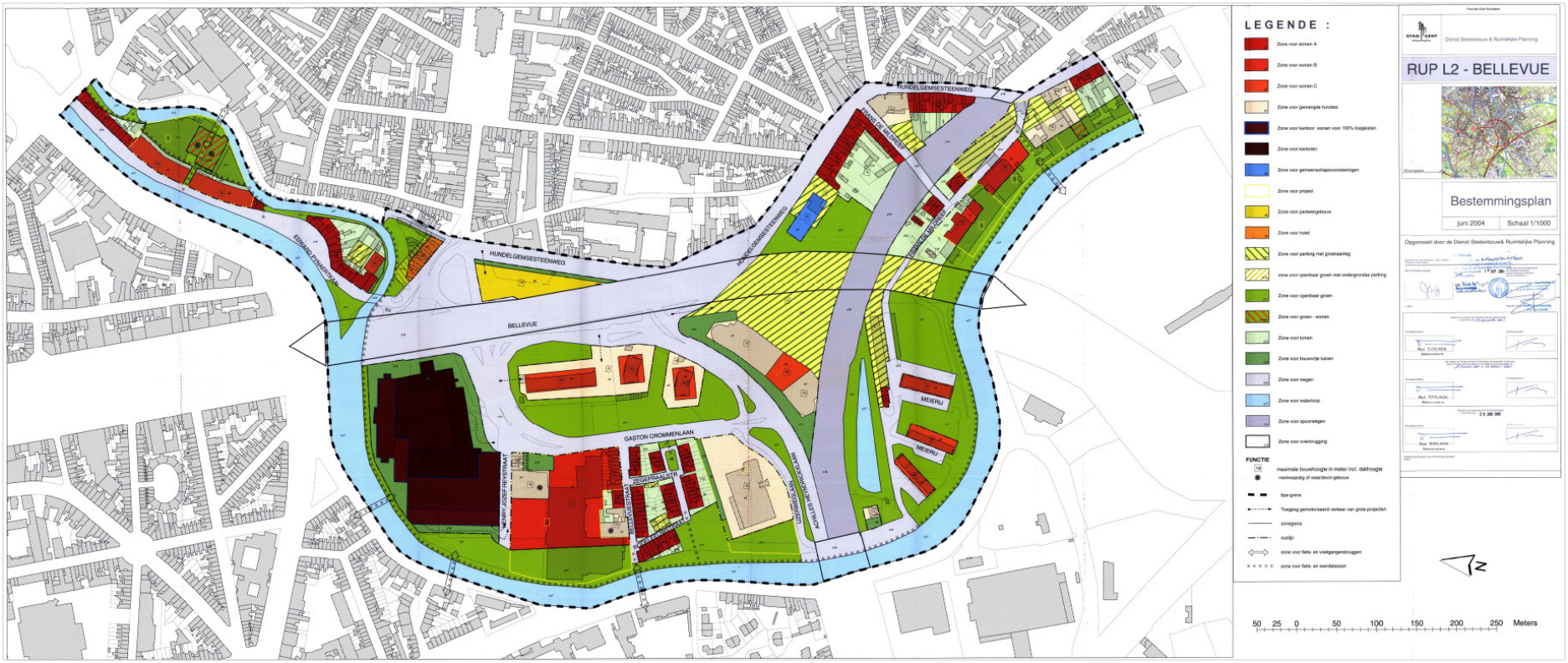
Figuur T-R 78: Hedendaagse visie. (Bron: onbekend, Gent: Bouwzonden en andere flaters., http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=638135, laatste update: 25 februari 2009, geraadpleegd op 9 augustus 2011.)

met de zichtassen die behouden moeten blijven. Bij het binnenrijden van de stad geven de markante verticale bakens van de stad zich immers als het ware één voor één prijs en genereren op die manier een boeiend, dynamisch beeld kenmerkend voor het binnenkomen van Gent. Het stadslandschap wordt gedomineerd door de historische torenrij, maar ook de Boekentoren, de St.-Pietersabdij en de Ledegancktoren zijn zichtbaar vanaf het viaduct. Het zou dus zonde zijn om dit dynamisch binnenrijden van de stad teniet te doen. Ook het Zuidpark wordt vermeld in het Ruimtelijk Structuurplan Gent: "*Het Koning Albertpark kan rustiger en beter toegankelijk worden gemaakt door de weginfrastructuren aan de randen in te perken en eventueel (voor het doorgaand verkeer) te verzinken met meerdere voetgangerspasserels. Na gedeeltelijke inperking van de B401-viaduct wordt het park op lange termijn uitgebreid tot tegen de stadsboulevard (groenas 4 Bovenschelde), dit in de onderstelling dat de Vlaamse overheid op termijn de aansluiting B401/R4 zal herzien*."[120] Men beoogt dus eerder de vroegere toestand van het park zoals te zien is op de historische foto van het Zuidpark.[121] Ofwel hebben ze meer iets in gedachte zoals de High Line in New York City, namelijk de bestaande infrastructuur herbestemmen als bijvoorbeeld een park.[122]

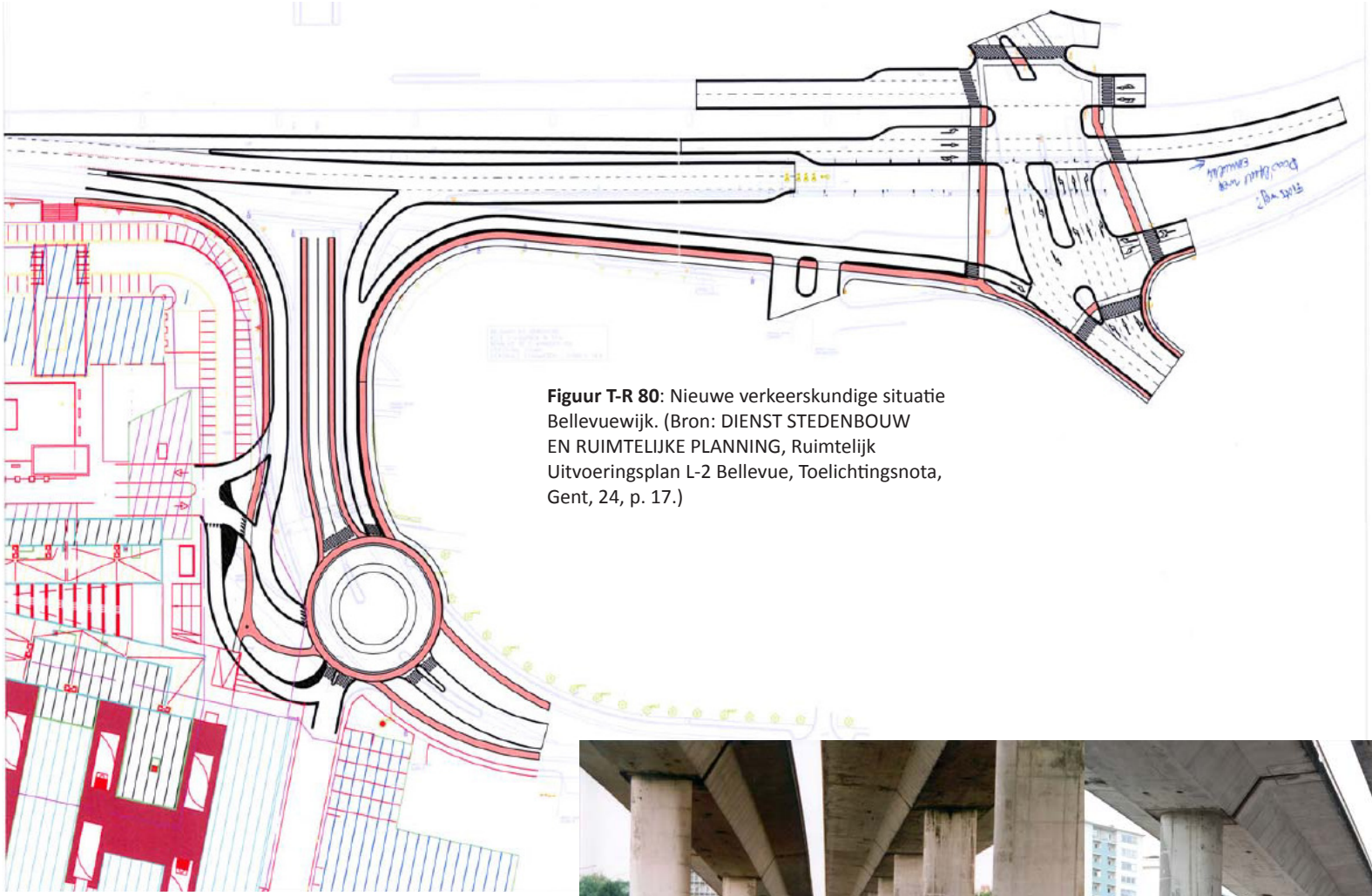
Naar aanleiding van de enorme druk die uitgeoefend werd op het gebied van de Bellevuewijk moest het bestaande BPA nog maar eens aangepast worden. Daarom werd er in 2004 een Ruimtelijk Uitvoeringsplan opgemaakt.[123] Op deze manier trachtte men de mogelijke toekomstige problemen betreffende de mobiliteitscongestie in de kiem te smoren. Het RUP werd in overeenstemming gebracht met de visie van het Ruimtelijk Structuurplan Gent, de draagkracht van het gebied inzake mobiliteit en de uitbouw van de Groenas. Kantoorgebouwen moesten zoveel mogelijk gemeden worden om bijkomende verkeershinder te voorkomen. Zelfs bij het nieuw aangelegde kantoorcomplex werd door middel van een Mobiliteit Effecten Rapport vastgelegd dat slechts 60% van de werknemers met de auto naar de site zou mogen komen. Mede voor dit nieuwe kantoorgebouw werd de volledige omgeving van de Bellevuesite verkeerskundig gewijzigd.[124] Wel is er nog hoogbouw toegelaten in de vorm van een woontoren of hotel. Ook tracht de stad Gent het autoverkeer zoveel mogelijk uit de stad te weren. Hiervoor kozen ze de site van de Bellevuewijk uit voor een Park & Ride zone, zodat het stadsingaande verkeer daar al zou stoppen om zo de binnenstad leefbaar te houden.

[120] In: DIENST STEDENBOUW EN RUIMTELIJKE PLANNING, *Ruimtelijk Structuurplan Gent, Richtinggevend gedeelte*, Gent, 2003, p. 294.
We merken hierbij ook de naamsverandering van de A401 naar de B401 op. Op oudere plannen staat telkens de naamgeving A401.
[121] Zie **Figuur T-R 20**.
[122] Zie **Figuur T-R 77-78**.
[123] Zie **Figuur T-R 79**.

[124] Zie **Figuur T-R 80-81**.



Figuur T-R 79: RUP Bellevue. (Bron: DIENST STEDENBOUW EN RUIMTELIJKE PLANNING, Ruimtelijk Uitvoeringsplan L-2 Bellevue, Bestemmingsplan, Gent, 2004.)



Figuur T-R 80: Nieuwe verkeerskundige situatie Bellevuewijk. (Bron: DIENST STEDENBOUW EN RUIMTELIJKE PLANNING, Ruimtelijk Uitvoeringsplan L-2 Bellevue, Toelichtingsnota, Gent, 24, p. 17.)

Figuur T-R 81: Wegenaanpassingen 2004 vs 2011.

Figuur T-R 82: Satellietfoto Toeritten 2011. (Bron: Google Earth®)

Figuur T-R 83: Autoshowrooms langs Achilles Heyndrickxlaan.

Figuur T-R 84-85: Render woonproject Bellevuekaai. (Bron: Group Blijweert NV ©, http://www.bellevuekaaigent.be/nl/architectuur, laatste update: juli 2011, geraadpleegd op 11 augustus 2011.)

HEDENDAAGS FOTOGRAFISCH RESULTAAT

Op de satellietfoto van 2011 is het resultaat van een jarenlang verstedelijkingsproces waarneembaar.[125] Ook na 1995 hebben er nog tal van wijzigingen plaatsgevonden. Om te beginnen merken we dat er aan de Achilles Heyndrickxlaan een aantal gebouwen zijn bijgekomen. Het gaat hier over enkele showrooms voor auto's.[126] Verder zien we ook dat een groot fabrieksgebouw, namelijk Industries D'Hooge aan de Muinkschelde, met de grond gelijk gemaakt werd. Dit bedrijf, dat machines bouwde voor textiel, was en schoonmaak, was de industriële trots van Ledeberg. Honderden mensen vonden er werk. Het in 1907 gestichte bedrijf sloot in de jaren negentig. Sindsdien staan de gebouwen leeg. Momenteel zijn de werken voor een nieuw wooncomplex reeds van start gegaan.[127] Van de oude fabriek wordt enkel het Manchestergebouw bewaard als getuige van het industriële verleden. Dit gebouw, met prachtige spanten, moet het kloppend hart worden voor de omgeving. De architectuur die gekozen werd voor het project moet de schaalbreuk tussen het nieuwe kantorengebouw naast de UCO en de naoorlogse tuinwijk opvangen.[128] Zoals hierboven reeds vermeld, heeft er ook een nieuw kantorengebouw zijn intrede gedaan. Het gebouw bestrijkt een bovengrondse oppervlakte van 65000 m² en heeft 5 ondergrondse parkeerniveaus. De werken werden beëindigd in 2004.[129] Verder zien we ook dat het E3-plein opnieuw werd aangelegd.[130] Deze transformatie vond plaats in 2007. Ten oosten van het E3-viaduct ter hoogte van de rotonde kwam in 2008 een nieuw appartementenblok in de plaats van de verkrotte panden tussen de Hundelgemsesteenweg, de Franse Vaart en de Bisschopstraat.[131] Naar het noorden toe zijn er geen veranderingen merkbaar. Wanneer we deze situatie vergelijken met de satellietfoto van de Corneel Heymanslaan merken we dat er aldaar quasi geen veranderingen waar te nemen zijn.[132] Ten westen van de toerit aan de Corneel Heymanslaan is de heide met kreupelhout getransformeerd in een soort van tijdelijke woonzone. Beide hardwarecomponenten hebben dus heel wat verstedelijkingsprocessen in de hand gewerkt en kunnen bijgevolg beschouwd worden als generators van grootstedelijk programma.

Het meest prominent aanwezige verstedelijkingsparadigma dat we - met de "*CARTOGRAFISCHE EVOLUTIE*" in het achterhoofd - kunnen waarnemen, zijn de 'inzetstukken' die her en der gebouwd werden langsheen het E3-toertittencomplex. Zelfs in de korte periode tussen 2004 en 2011 heeft de skyline van de Bellevuewijk door deze 'inzetstukken' enkele kenmerkende transformaties ondergaan.[133] Het gaat hierbij meestal over kantoor- of woontorens die zich - zoals het Ruimtelijk Structuurplan Gent het voorschrijft - profileren als de bakens van de toegangspoort van de stad Gent. De stedenbouwkundigen zagen namelijk al snel dat een viaduct van zo een schaal ook nood heeft aan gebouwen die met zo een schaal kunnen omgaan.[134] Door de beperkte hoogte van het viaduct stelt zich het 'probleem' voor de omstaanders dat ze vaak uitkijken op de viaductstructuur in de plaats van de achterliggende omgeving. Door de hoogbouw wordt dit feit - voor de meeste verdiepen althans - teniet gedaan en is er zelfs een zekere fascinatie en

[125] Zie **Figuur T-R 82**.
[126] Zie **Figuur T-R 83**.
[127] Zie **Figuur T-R 84-85**.
[128] Group Blijweert NV **©**, http://www.bellevuekaaigent.be/nl/architectuur, laatste update: juli 2011, geraadpleegd op 11 augustus 2011.
[129] Interbuild, http://www.interbuild.be/refs.aspx?page=3&refname=ZUIDERPOORT&subid=1&refid=91, laatste update: onbekend, geraadpleegd op 11 augustus 2011.
[130] Zie **Figuur T-R 86**.
[131] Zie **Figuur T-R 87-89**.
[132] Zie **Figuur T-R 90**.
[133] Zie **Figuur T-R 91**.
[134] Zie **Figuur T-R 92-109**.

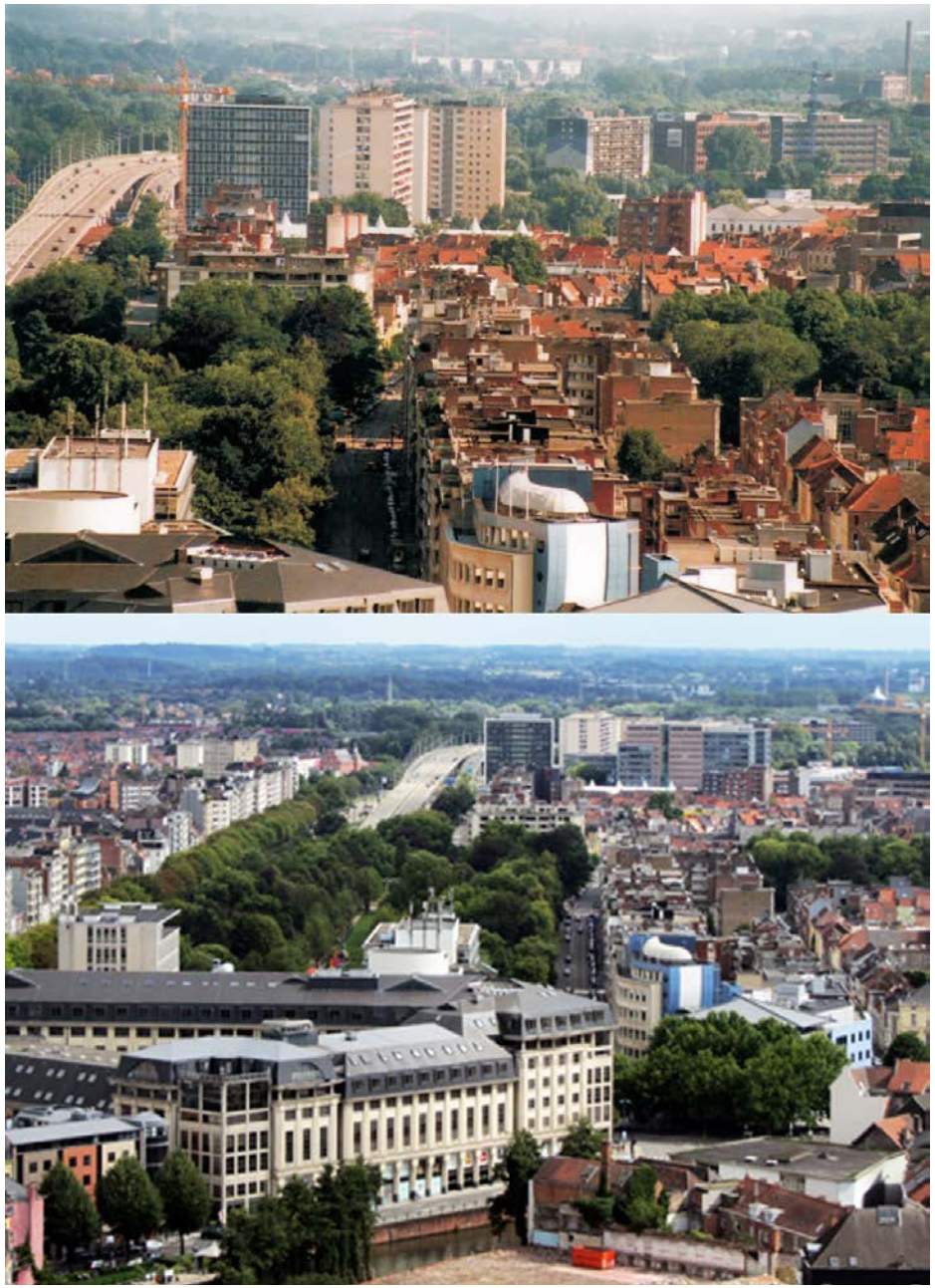
Figuur T-R 86: Nieuw aangelegde E3-plein.

Figuur T-R 87: Oude krotten Ledeberg. (Bron: DIENST STEDENBOUW EN RUIMTELIJKE PLANNING, *Ruimtelijk Structuurplan Gent, Richtinggevend gedeelte, Gent*, 2003.)

Figuur T-R 88: Verkrotte woningen Ledeberg. (Bron: Dekenij Ledeberg vzw, http://www.ledeberg.be/nieuws/poganos2004.htm, laatste update: onbekend, geraadpleegd op 11 augustus 2011.)

Figuur T-R 89: Residentie Pogano. (Bron: VanDeWalle RealEstate, http://www.vandewallerealestate.be/NL~REFERENTIES-RESIDENTIE_POGANO-11102082, laatste update: onbekend, geraadpleegd op 11 augustus 2011.)

Figuur T-R 90: Corneel Heymanslaan, 2011. (Bron: Google Earth®)



Figuur T-R 91: Penetratie snelweg 2004 vs 2011.

Figuur T-R 92

Figuur T-R 93

Figuur T-R 94

Figuur T-R 95

Figuur T-R 96

Figuur T-R 97

Figuur T-R 98

Figuur T-R 99

Figuur T-R 100

Figuur T-R 101

Figuur T-R 102

Figuur T-R 103

Figuur T-R 104

Figuur T-R 105

Figuur T-R 106

Figuur T-R 107

Figuur T-R 108

Figuur T-R 109

Figuur T-R 110

Figuur T-R 111

bewonderingswaardigheid te merken bij de gebruikers van deze hoogbouwblokken. Denk hierbij maar aan hoe sommige mensen voor verschillende uren gebiologeerd naar een openhaard kunnen staren of naar de sterrenhemel of naar de golvende zee, … Zo ook wekt de dynamiek van het voorbijrijdende snelwegverkeer een zekere interesse op. Het ontbreken van de geluidschermen op dit viaduct zorgt op visueel vlak voor een meerwaarde voor zowel de omstaanders als de autosnelweggebruikers zelf. Maar dit brengt natuurlijk wel tamelijk wat geluidshinder met zich mee.[135] Ook waar de snelweg neerdaalt in het Zuidpark, bemerken we heel wat hoogbouw.[136] Maar deze hoogbouw kwam er niet naar aanleiding van of ten gevolge van de komst van het E3-toerittencomplex. Deze hoogbouw werd gecreëerd om de uitgestrektheid van het toenmalige Zuidpark op te vangen.

Verder merken we ook - zoals reeds aangehaald bij de "*CARTOGRAFISCHE EVOLUTIE*" - dat een ander transformatieprincipe eveneens toepasbaar is op dit toerittencomplex, namelijk de 'hybride machine'. Het winkelcentrum van Gent-Zuid bestaat immers uit een heterogene samenstelling van allerhande winkels, drank- en eetgelegenheden, kantoren, … Ook het principe van de 'gelijkmatige metamorfose' is hier enigszins zichtbaar doordat de spanten van het vroegere Coliseum herbestemd werden als dragende constructie van het huidige atrium van het shoppingcenter.[137] Een ander mooi voorbeeld van deze 'gelijkmatige metamorfose' is terug te vinden op een kleinere schaal en meer bepaald in de Bellevuewijk. Hier werd een oud fabriekspand omgetoverd in een hippe kledingzaak, met name 'Outside Store'.[138]

[135] Zie ook "TRANSMISSIEDELEN" waar het viaduct van Gentbrugge behandeld wordt.
[136] Zie **Figuur T-R 110-127**.
[137] Deze principes werden ons inziens al voldoende van beeldmateriaal voorzien in de "*CARTOGRAFISCHE EVOLUTIE*", bijgevolg verwijzen we naar de fotoreeks **Figuur T-R 61-74**.
[138] Zie **Figuur T-R 128-130**.

Ook in de omgeving van de Corneel Heymanslaan zijn enkele transformatieprincipes terug te vinden. Zo vormen de woonwagens gelegen net naast het toerittencomplex 'herhalingsgebieden'.[139] Het gebied bestaat immers uit objecten van vergelijkbare aard en grootte die diffuus verspreid werden over het gebied. Groenschermen zorgen daar voor een aangenamere sfeer. We merken hierbij op dat het tijdelijke karakter van de woonwagens dikwijls al getransformeerd werd in half met de grond verankerde constructies.

Een ander transformatieprincipe die we wensen aan te halen ter hoogte van de Corneel Heymanslaan, is de 'hybride machine', die gepland is voor de site van de toenmalige 'Groothandelsmarkt Vlaanderen'. Het voetbalstadion van K.A.A. Gent zal immers deel uitmaken van een site voor gemengd gebruik, met winkels, kantoren en een hotel. Ook het Arteveldestadion zelf wordt een multifunctioneel stadion waarin voetbal gerelateerde ruimtes, kantoren en commerciële ruimtes ondergebracht zullen worden.

Een tweede verstedelijkingsparadigma die we terugvinden aan het toerittencomplex van Gent-Zuid is de fragmentatie dat het viaduct teweegbrengt.[140] Ten opzichte van vroegere tijden merken we niet echt een grotere fragmentatie. Want ook toen was de Bellevuewijk door treinsporen al gescheiden van het overige deel van Ledeberg en de bebouwing langs het Zuidpark werd van elkaar gescheiden door een omvangrijke groenas. Wel leidde de fragmentatie die de snelweg met zich meebracht tot het ontstaan van nieuwe ruimtes onder het viaduct. Een groot deel van deze ruimte werd al ingevuld door het secundaire en lokale wegennet. Hierbij merken we ook de intrinsieke schoonheid die gepaard gaat met het viaduct. Het zijn monumentale bouwwerken die

[139] Zie **Figuur T-R 131-142**.
[140] Zie **Figuur T-R 143-161**.

Figuur T-R 112

Figuur T-R 113

Figuur T-R 114

Figuur T-R 115

Figuur T-R 116

Figuur T-R 117

Figuur T-R 118

Figuur T-R 119

Figuur T-R 120

Figuur T-R 121

Figuur T-R 122

Figuur T-R 123

Figuur T-R 124

Figuur T-R 125

Figuur T-R 126

Figuur T-R 127

Figuur T-R 128

Figuur T-R 129

Figuur T-R 130

Figuur T-R 131

Figuur T-R 132

Figuur T-R 133

Figuur T-R 134

Figuur T-R 135

Figuur T-R 136

Figuur T-R 137

Figuur T-R 138

Figuur T-R 139

Figuur T-R 140

Figuur T-R 141

Figuur T-R 142

Figuur T-R 143

Figuur T-R 144

Figuur T-R 145

Figuur T-R 146

Figuur T-R 147

Figuur T-R 148

Figuur T-R 149

Figuur T-R 150

Figuur T-R 151

Figuur T-R 152

Figuur T-R 153

Figuur T-R 154

Figuur T-R 155

Figuur T-R 156

Figuur T-R 157

Figuur T-R 158

Figuur T-R 159

Figuur T-R 160

Figuur T-R 161

Figuur T-R 162

Figuur T-R 163

Figuur T-R 164

Figuur T-R 165

Figuur T-R 166

Figuur T-R 167

Figuur T-R 168

Figuur T-R 169

kenmerkend geworden zijn voor de stad Gent. De overige delen werden door de stad ingevuld als oefenterrein voor een autorijschool, als stockageplaats voor de auto's van de autoshowrooms langs de Achilles Heyndrickxlaan en als parkeerplaatsen. Slechts een kleine zone onder het viaduct ligt er verpauperd bij waardoor het clichébeeld van de 'achterkanten' van de snelweg naar boven komt. Deze ruimtes worden - zoals ook in Zwijnaarde het geval was - maar al te vaak toegeëigend door graffitikunstenaars. Ook liggen er her en der elementen - betonblokken, hekkens, kegels, houten paletten, afval, … - verspreid die duiden op het tijdelijke en hybride karakter van deze plekken. Een ander aspect dat bij de fragmentatie voorkomt, zijn de verbindingen die de versnipperde delen weer met elkaar trachten te connecteren.[141] Langs de spoorweg werd er gewoon een weg aangelegd onder het 15 m hoge viaduct, maar ter hoogte van de Bellevuewijk werd er speciaal een tunnel aangelegd om beide delen van Ledeberg met elkaar te verbinden. Ook werd er een fietsers- en voetgangersbrug aangelegd zodat een mooie, continue tocht langsheen de Schelde mogelijk is.

Dit verstedelijkingsparadigma treffen we eveneens aan bij de Corneel Heymanslaan.[142] Hier werd speciaal een brug aangelegd om de gebieden langs weerszijden van de autosnelweg met elkaar te verbinden. Op deze fotoreeks is ook duidelijk de gigantische grote impact zichtbaar die de autosnelweg heeft in het landschap. Hier bemerken we ook het principe van de intrinsieke schoonheid die verborgen zit in deze kunstwerken. Hier kan men ook uren staren naar de talrijke verkeersstromen die er waar te nemen zijn.

Tenslotte bemerken we ook een derde verstedelijkingsparadigma, namelijk de barrière. Wanneer we het toerittencomplex van Gent-Zuid in beschouwing nemen, merken we dat de grootste fysieke en visuele barrières zich voordoen wanneer het in contact komt met de grond.[143] Op die plaatsen worden er bomen en struikgewas aangeplant om een aangenamer zicht te verschaffen voor de omstaanders. Eveneens is het op deze plekken totaal niet mogelijk om de andere kant van de snelweg te bereiken. Hiervoor moet er gebruik gemaakt worden van de onderdoorgangen. Verder zorgt de spoorwegberm voor een onderbreking van de continuïteit onder het viaduct. Op die manier zorgt dit element ook voor een barrière in de gefragmenteerde ruimte. Wel levert deze barrière in combinatie met het autosnelwegviaduct een prachtig staaltje van ingenieurskunst op die een zekere fascinatie met zich meebrengt.

Ook bij de Corneel Heymanslaan merken we een gelijkaardig fenomeen op.[144] De barrière die de snelweg vormt, wordt hier nog eens versterkt door de groenschermen die opgetrokken werden langsheen de snelweg. Hier ligt de autosnelweg wel op maaiveld waardoor de hoge bebouwing langs de andere zijde toch waarneembaar is. Op die manier ondervinden omstaanders geen grote visuele hinder van het snelwegobject en kunnen ze tegelijk wel in beperkte mate zien waar ze zich bevinden ten opzichte van de omliggend omgeving. Vanaf de brug zien de omstaanders ook welk beeld er gegenereerd wordt voor de automobilisten. Zowel links als rechts zien ze lange groene stroken waarbij men totaal geen zicht heeft op de omliggende omgeving. Dit fenomeen wordt door Lynch aangehaald als de 'paths of excess'.

[141] Zie **Figuur T-R 162-170.**
[142] Zie **Figuur T-R 171-180**.
[143] Zie **Figuur T-R 181-191**.
[144] Zie **Figuur T-R 192-213**.

Figuur T-R 170

Figuur T-R 171

Figuur T-R 172

Figuur T-R 173

Figuur T-R 174

Figuur T-R 175

Figuur T-R 176

Figuur T-R 177

Figuur T-R 178

Figuur T-R 179

Figuur T-R 180

Figuur T-R 181

Figuur T-R 182

Figuur T-R 183

Figuur T-R 184

Figuur T-R 185

Figuur T-R 186

Figuur T-R 187

Figuur T-R 188

Figuur T-R 189

Figuur T-R 190

Figuur T-R 191

Figuur T-R 192

Figuur T-R 193

Figuur T-R 194

Figuur T-R 195

Figuur T-R 196

Figuur T-R 197

Figuur T-R 198

Figuur T-R 199

Figuur T-R 200

Figuur T-R 201

Figuur T-R 202

Figuur T-R 203

Figuur T-R 204

Figuur T-R 205

Figuur T-R 206

Figuur T-R 207

Figuur T-R 208

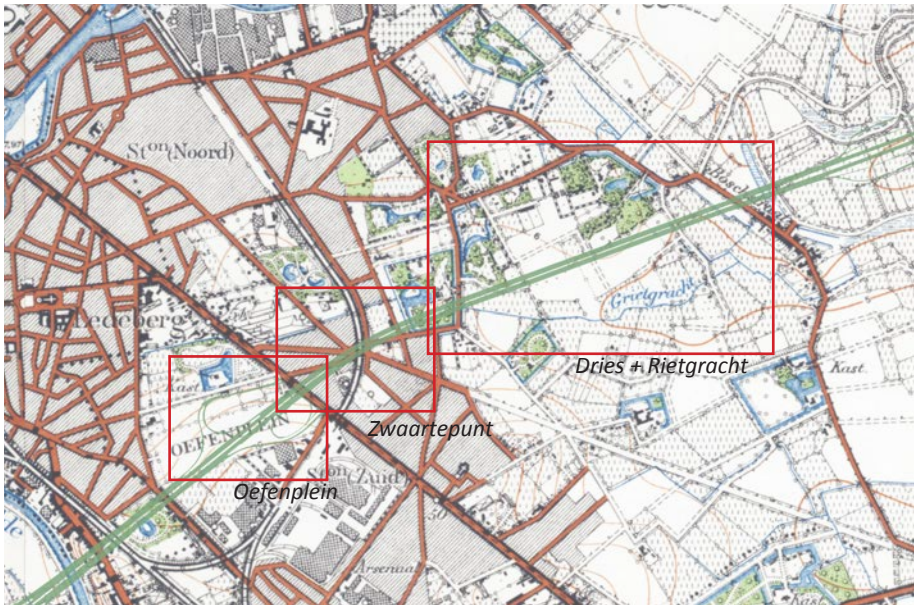
Figuur T-R 209

Figuur T-R 210

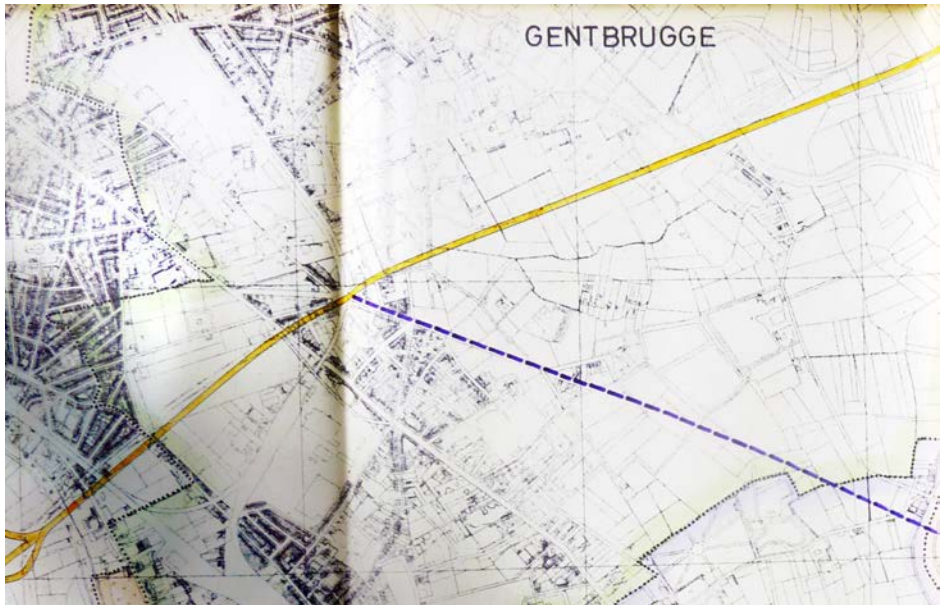
Figuur T-R 211

Figuur T-R 212

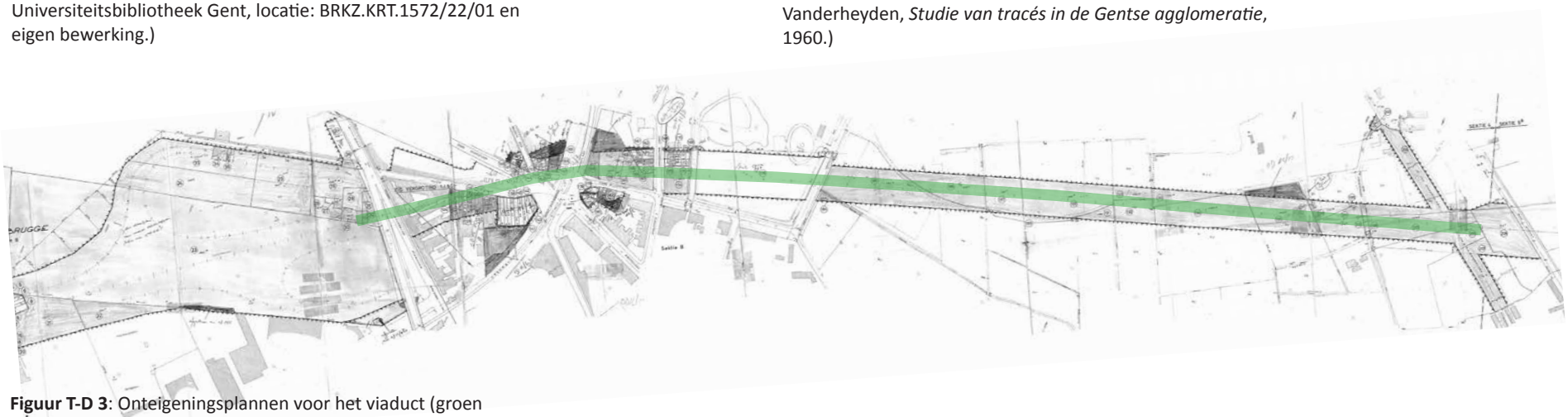
Figuur T-R 213



Figuur T-D 1: Topografische kaart 1948. (Bron: Militair Geografisch Instituut, schaal 1:20000, Brussel, 1948. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ.KRT.1572/22/01 en eigen bewerking.)



Figuur T-D 2: Gele tracé van de D.A.S. 1950. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Prof. Ir. F. Vanderheyden, *Studie van tracés in de Gentse agglomeratie*, 1960.)



Figuur T-D 3: Onteigeningsplannen voor het viaduct (groen aangeduid) van Gentbrugge. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, Onteigeninsplannen Gentbrugge, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken en eigen bewerking.)

TRANSMISSIEDELEN

"Het is evident dat de impact van de E3 op de toekomstige structuur van Gentbrugge veel groter is dan de oppervlakte die voor de aanleg van de weg direct moet worden onteigend. De ganse ruimtelijke ordening van de gemeente wordt in een mate gehypothekeerd door de bouw van de autoweg E3."[145]

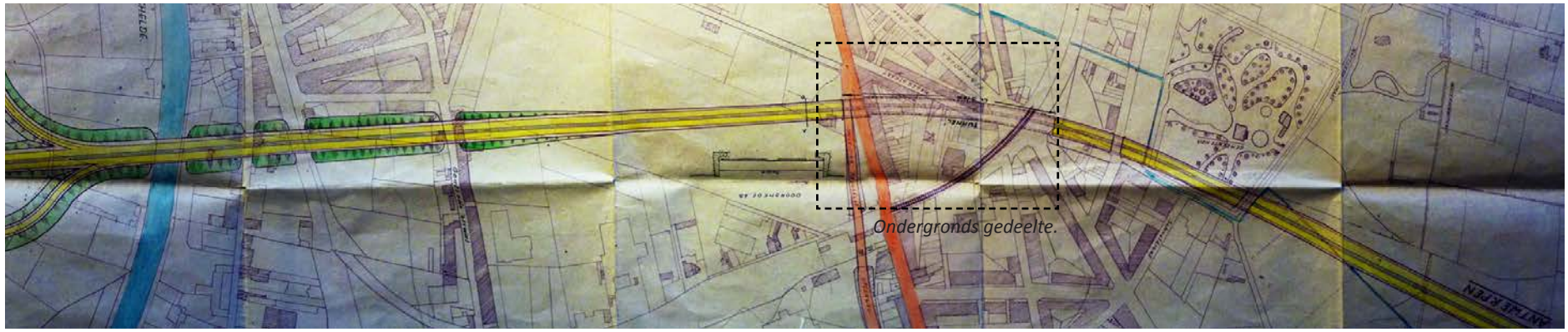
Het viaduct van Gentbrugge was naast een van de belangrijkste kunstwerken van het vak Zevergem-Beervelde des te meer interessant doordat aan dit transmissiedeel heel wat polemiek - zie "II. DE EUROPAWEG 3 - b. BELGIË - TRACÉ GENTSE AGGLOMERATIE - *POLEMIEK GENTBRUGGE"* vooraf is gegaan. De beslissing om de doortocht finaal te realiseren met een geëleveerde autosnelweg heeft aldaar geleid tot een gewijzigde vorm van stedelijkheid op diverse niveaus omwille van de schaalconfrontatie met de typische laagbouw van Gentbrugge. Het kunstwerk strekt zich ononderbroken uit over een lengte van 1655 m vanaf de Brusselsesteenweg tot aan de Emiel van Swedenlaan.[146] Het toenmalige oefenplein vormde de uitgewezen locatie om de verbinding met de Brusselsesteenweg te maken en deed dienst als lanceerplatform van dit imposante kunstwerk. Hierna moest het viaduct zich met een driedimensionale beweging een weg banen doorheen het dens bebouwde zwaartepunt van Gentbrugge. Een nauwgezette inpassing van dit transmissiedeel vereiste dan ook grondige adaptaties die zowel betrekking hadden op de gebouwen als op de functionele infrastructuurnetwerken. Nadat het viaduct vervolgens het Braemkasteelpark gefragmenteerd achter zich liet, maakte het zijn doortocht verder door het meer landelijk gebied van het voormalige Dries. Hierna nam een talud net voorbij de Emiel Van Swedenlaan de functie van de verticale pijlers van het viaduct over waarna de snelweg verder in ophoging liep. Omwille van zijn uitzonderlijk context (zowel dense bebouwing als openlijk natuurgebied) zullen we het viaduct (en de tunnel optie) van Gentbrugge dan ook als leidraad hanteren om de casestudie van "TRANSMISSIEDELEN" vorm te geven.[147] Indien het ons relevant lijkt zullen andere transmissiedelen van de Gentse agglomeratie aangehaald worden ter nuancering van onze standpunten.

INGENIEURSAMBITIES

De ambities van de ingenieur - als ontwerper van 'verbindingen' tussen punten - zitten duidelijk vervat in een verhaal van opportuniteiten. Het voorontwerp van het tracé doorheen de Gentse agglomeratie (gele tracé) vormde daar de illustratie van. De ingenieurs hebben klaarblijkelijk enkele cruciale ankerplaatsen gelokaliseerd - op basis van de verstedelijkings-aspiraties van de stad Gent - waartussen het tracé diende opgespannen te worden.[148] Het aftakkingknooppunt met de A401 (de huidige B401 en beter gekend als het viaduct van Ledeberg) in de oksel van de Muinkschelde liet een zeer vlotte en efficiënte verbinding met het centrum van de stad toe. Dit bepaalde in sterke mate het verdere tracéverloop in de noordoostelijke richting waar Gentbrugge lag. Geometrische randvoorwaarden (bochtstralen) en de aanwezigheid van relatief onbebouwde gebieden hebben de ingenieurs toegelaten om het tracé doorheen het dens bebouwde Gentbrugge volgens twee rechten - met een lichte buiging ter hoogte van het kruispunt van de Robert Rinskopflaan met de Land van Rodelaan - vorm te geven.[149]

[145] In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, *Enkele problemen van de aanleg van de autosnelweg E3 op de gemeente Gentbrugge*, 1965.
[146] Zie **Figuur T-D 1**.

[147] Zie hierbij ook "**BIJLAGE 1**", waarin een straatnamenkaart is opgenomen, om beter te begrijpen om welke straten het precies gaat in deze case.
[148] Zie **Figuur T-D 2**.
[149] Zie **Figuur T-D 3**.



Figuur T-D 4: Voorontwerp E3 tracé Gentbrugge, april 1963. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Dienst der Autosnelwegen, *Voorontwerp op grondgebied Gentbrugge*, maart 1963.)

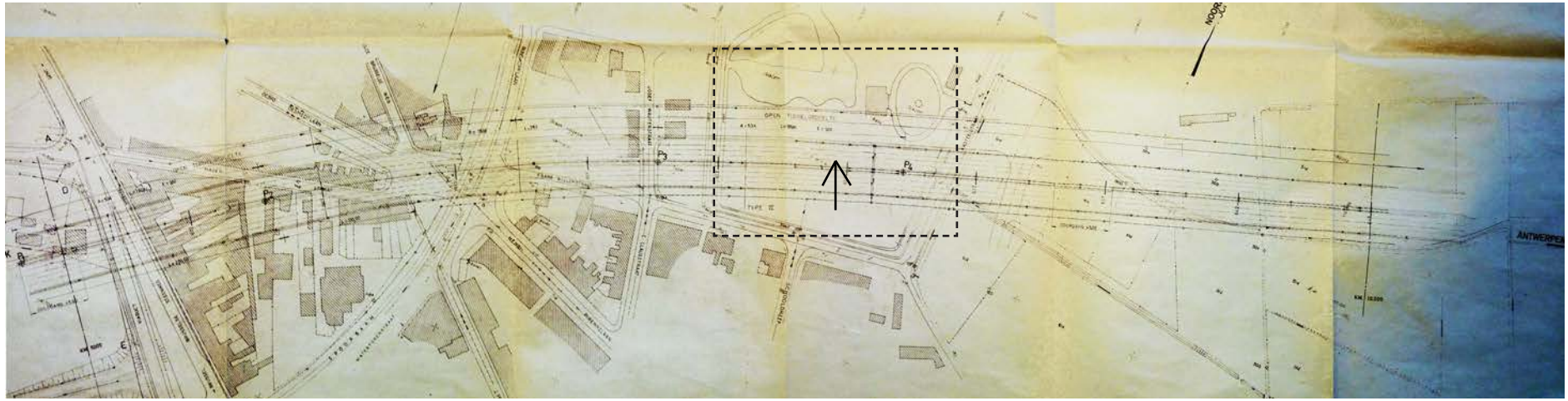
Figuur T-D 5: Herwerkt plan, augustus 1963. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Dienst der Autosnelwegen, Herwerkte versie op gronggebied Gentbrugge, augustus 1963.)

Het medium waarmee de doortocht moest gebeuren was gedurende een lange periode een onopgeloste kwestie. Beide mogelijkheden - zowel een tunnel als een viaduct - waren immers sterk ingebedde technische transmissiedelen die de ingenieurs in staat stelden om continuïteit en doorstroming te verzekeren. Voor diegene die zich buiten de autosnelweg bevond betekende dit weliswaar een ander verhaal. Omwille van zijn indrukwekkende dimensies en typerende constructiecomponenten moesten de bestaande infrastructuren zich danig herstructureren. Dit heeft dan ook geleid tot het hybride karakter van de ruimte wat we tijdens ons veldonderzoek - als waarnemer in de omgeving van het viaduct - hebben ervaren.

Tunnel

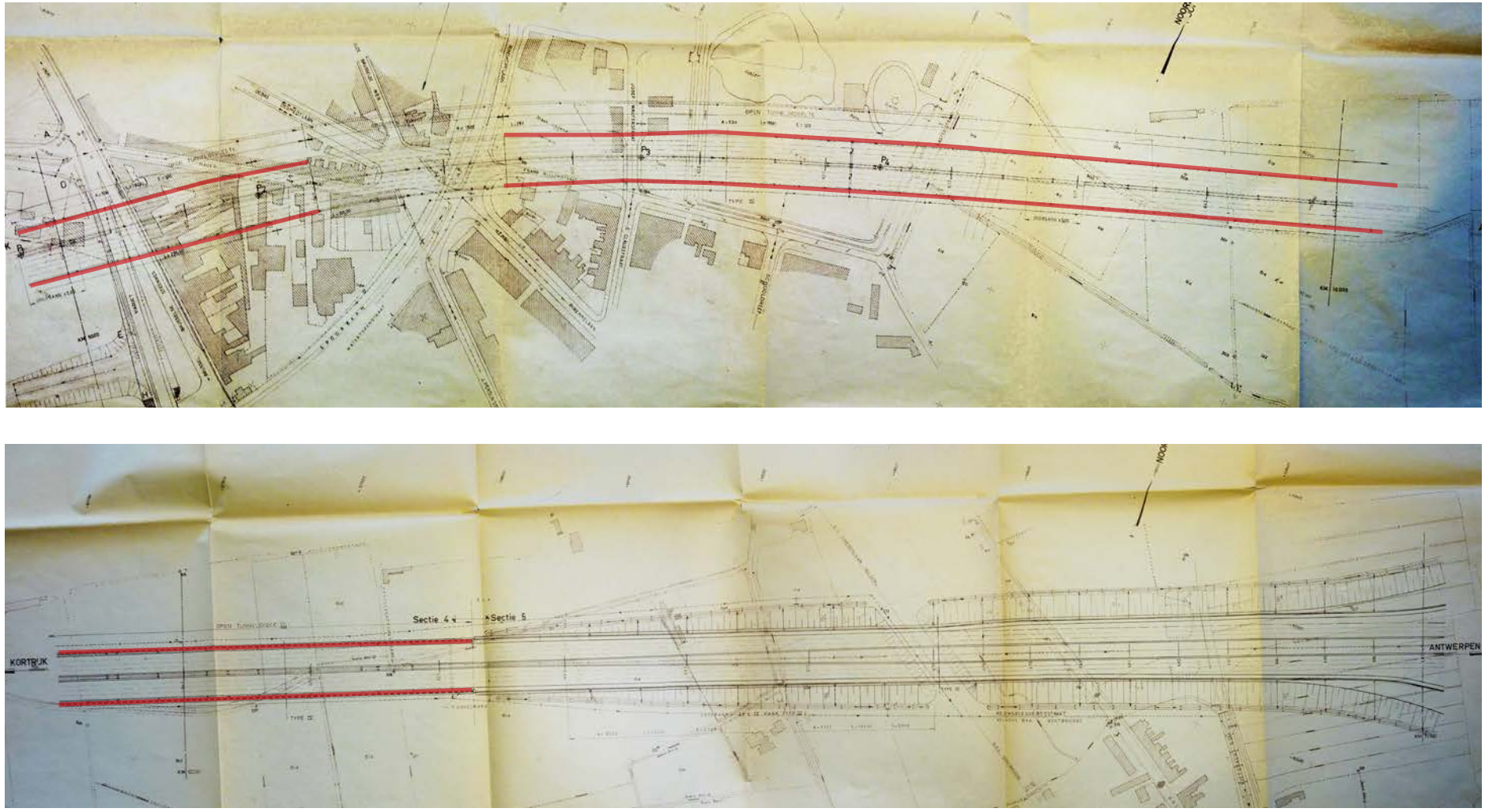
Het plan van de Dienst der Autosnelwegen (opgemaakt op 27 maart 1963) impliceerde - zoals men kan zien op de figuur - een tunnel met zowel een open als een volledig ondergronds gedeelte (150 m).[150] De ingraving begon ter hoogte van het op- en afrittencomplex aan de Brusselsesteenweg (nog niet aanwezig op deze planfiguur) en zou volledig ondergronds lopen tot net voorbij de ringspoorweg waarna de snelweg geleidelijk aan zou stijgen tot een heel eind voorbij het Braemkasteelpark. Het tracé vertoonde een bochtgedeelte tussen de Brusselsesteenweg en het Braemkasteelpark. Het hiernavolgende rechte tracégedeelte sneed het Braemkasteelpark op zijn zuidelijke rand. De 'goodwill' van de ingenieurs om dit toenmalige gemeentepark zo min mogelijk aan te tasten bleek echter na latere studies niet haalbaar te zijn vanwege de daar aanwezige waterige gronden (onder andere ten gevolge van de dichtbij gelegen Rietgracht). Op het herwerkte plan (augustus 1963) van de Dienst der Autosnelwegen zien we het aangepaste lengteprofiel van het tracé.[151] Wat hierbij opvalt - zoals eveneens te zien is op het plan van 27 maart 1963 - is dat vanaf de Schelde tot en met de Bosstraat de viaductoplossing en zijn ruimtelijke gevolgen schijnbaar taboe leken te zijn. Zo zien we dat de overbrugging van de opeenvolgende hindernissen (Jozef Vervaenestraat, Adolf Papeleupark, de spoorlijn Gent-Brussel, de Hundelgemsesteenweg en de Schelde) door middel van taludophogingen werd gepland. Bij het definitieve besluit voor een viaduct werd echter hiervan afgestapt waardoor enkel ter hoogte van het Papeleupark de snelweg bij middel van een talud doortocht zou maken. Dit bood een mooie opportuniteit om de ontstane opgedeelde lappen groen opnieuw in te richten met verwijzing naar het voormalige park. Gedurende het concipiëren van het tunneltracé hadden de ingenieurs klaarblijkelijk begrip voor de wens van de gemeente Gentbrugge. *"Voor de rest werd wel aandacht besteed aan de opwerpingen door ons gemeentebestuur geformuleerd en waren alle betrokken instanties ermede akkoord dat de aanleg van de autosnelweg zou geschieden volgens een voor onze gemeente minst schadelijke manier, namelijk met gedeeltelijke ingraving, zelfs gedeeltelijk overdekt."* De uitwerking van het plan van de D.A.S. resulteerde tot het uitvoeringsdocument '*Grondplan van sectie 4*' (opgemaakt door het studiebureau S.W.K. op 16 juni 1964). Het tracé werd door dit ingenieursbureau iets meer in de noordelijke richting opgeschoven omwille van bodemtechnische uitvoeringsredenen.[152] Het '*Liggingsplan van het kruispunt boven de Tunnel*' (opgemaakt in 1964 in navolging van het herwerkte plan *'Grondplan van sectie 4'*) vertaalde het tunnelconcept concreet en de hierbij coherente herinrichting van het kruispunt erboven.[153] We bemerken hierbij een volledige metamorfose waarbij de huidige Land van Rodelaan (parallel aan de tunnel) een belangrijke bediendingtaak voor Gentbrugge toebedeeld kreeg. De tunneloplossing leek in eerste instantie misschien minder storend en minder 'aanwezig' te zijn dan een viaduct. Indien we echter de ruimtelijke

[150] Zie **Figuur T-D 4**.
[151] Zie **Figuur T-D 5**.
[152] Zie **Figuur T-D 6**.
[153] Zie **Figuur T-D 7**.



Figuur T-D 6: Grondplan sectie 4 Gentbrugge. We bemerken een noordelijke verschuiving van het tracé. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, studiebureau S.W.K., *grondplan van sectie 4*, 16 juni 1964.)

Figuur T-D 7: Liggingsplan van het kruispunt boven de Tunnel. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, studiebureau S.W.K., *Liggingsplan van het kruispunt boven de Tunnel*, 1964.)



Figuur T-D 8: Grondplan sectie 4 Gentbrugge. De rode lijn is het open tunnelgedeelte. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, studiebureau S.W.K., grondplan van sectie 4, 16 juni 1964 en eigen bewerking.)

gevolgen beschouwen merken we desalniettemin ook de nadelen ervan. Het in ingraving zijnde gedeelte (vanaf de spoorlijn 59 tot en met de hedendaagse volkstuintjes) vormde letterlijk een brede diepe sleuf in het landschap. Hierdoor werd in sterke mate de dwarse bewegingsvrijheid ingeperkt. De gemeente Gentbrugge had zich weliswaar op dit gevolg voorbereid: "*Overal waar nodig zijn gelijkvloerse verbindingen in het geval van een tunnel voorzien.*"Een tunnel genereerde in die zin misschien geen markante visuele barrière, de kenmerken van zijn lengteprofiel suggereerden een danige fysieke barrière.[154] Dit was dan ook duidelijk afleesbaar op voorgaande planfiguren.

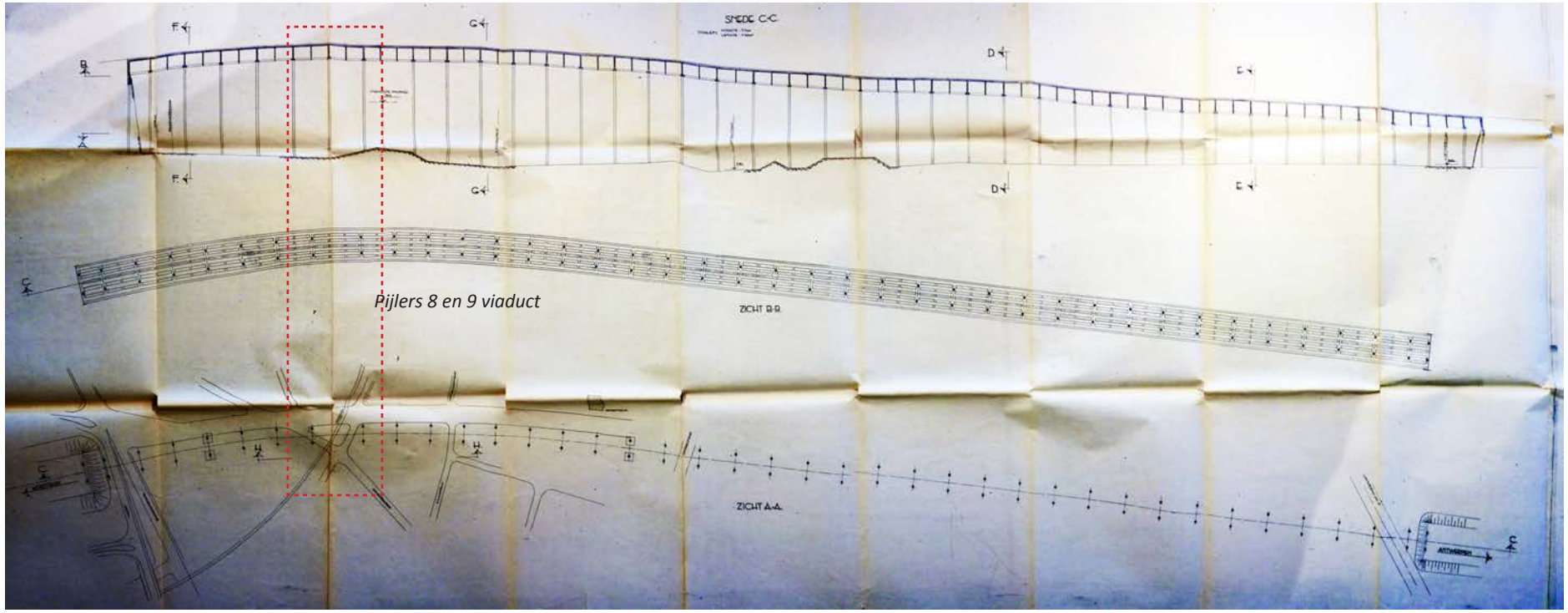
Viaduct

"Het zwaartepunt van het vak Zevergem-Beervelde ligt ongetwijfeld te Gentbrugge, waar voor de doortocht van de E3-weg door de gemeente, de langste viaduct van continentaal Europa (1655m) wordt gebouwd. In dit kunstwerk, met 4 rijstroken in elke richting, worden 8,5 miljoen kg staal en 50.000 m³ beton verwerkt."[155] De keuze voor een viaduct (15 juni 1965) betekende wezenlijk geen wijziging in de positie van het tracé doorheen de gemeente Gentbrugge. Omwille van het laattijdige besluit - tunnel of viaduct - moest de aanleg van dit transmissiedeel immers zo vlug mogelijk van start gaan om de functionaliteit van de E3-route niet in het gedrang te laten komen. De plannen voor het viaduct werden dan ook uitgewerkt - door het ingenieursbureau S.W.K. - op basis van het voorgaande tracéplan '*grondplan van sectie 4'* (zie Figuur T-D 8). Het plandocument *'voorontwerp viaduct te Gentbrugge'* (1965) reflecteerde wederom de ingenieursambitie.[156] De omringende bebouwing en de bestaande structuur van Gentbrugge werd in dit plan niet in rekening genomen bij het concipiëren van de hoogteligging en de positionering van de viaductpijlers. De ingenieurs dienden ten gevolge van de reeds opgemaakte moderniseringsplannen van de spoorlijn 59 in 1964 de hoogte tussen de pijlers 8 en 9 (ter hoogte van de spoorlijn) op te drijven tot 14 m.[157] Hierdoor vertoonde het lengteprofiel van het viaduct een typische asymmetrische vorm. Op deze wijze werd - uit technische noodzaak - het zicht zeer wijds gehouden waardoor de ruimte onder het viaduct allesbehalve een obscure toon verkreeg. In planzicht bemerkt men (net zoals bij het tunneltracé) een bochtgedeelte tussen de Brusselsesteenweg en het toenmalige gemeentehuis (vandaag het Braemkasteel) van Gentbrugge, terwijl het overige gedeelte rechtlijnig verliep tot aan de Emiel Van Swedenlaan.

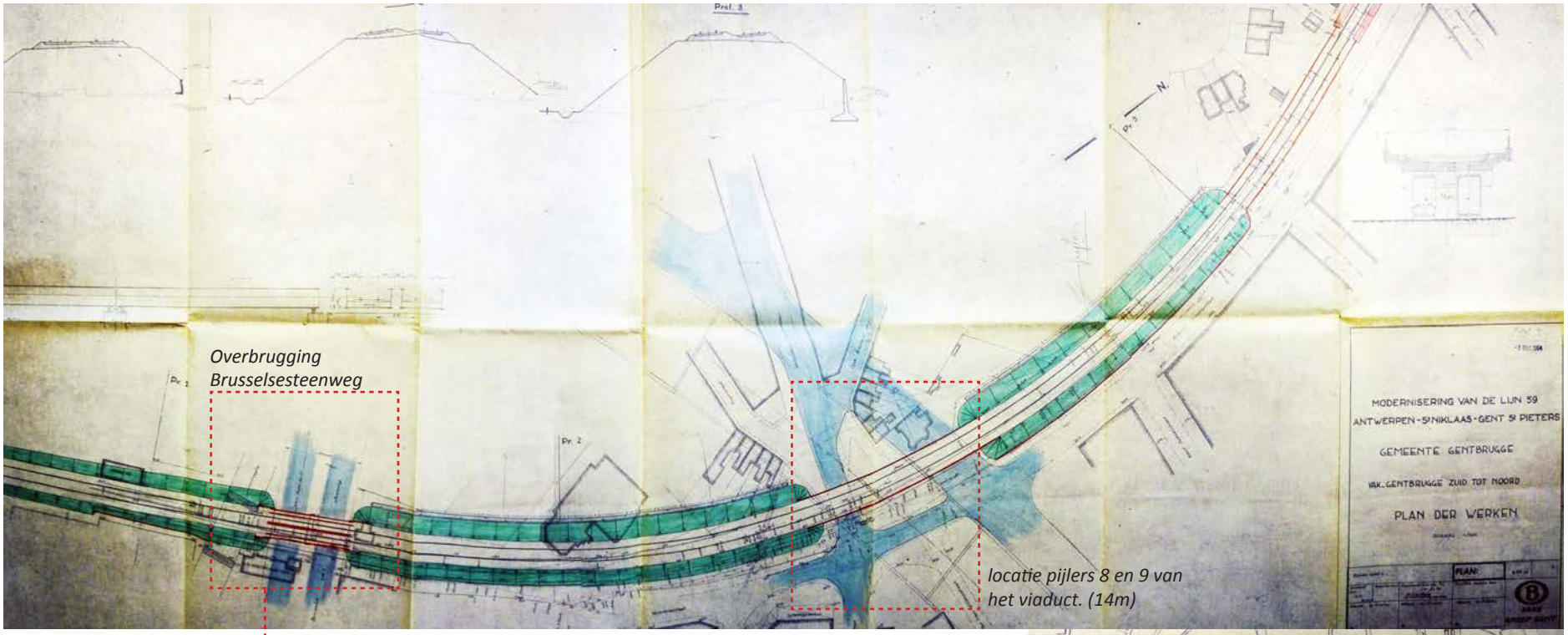
De herinrichting van het kruispunt te Gentbrugge vereiste na de opmaak van het longitudinaal profiel en de positie van de pijlers weliswaar enige herziening. Het uitvoeringsplan '*Inrichting onder viaduct knooppunt Gentbrugge'* (1965) weerspiegelde zodoende de impact van het viaductobject op zijn omgeving.[158] Om de herinrichting uit te kunnen voeren diende er tevens afgeweken te worden van de gehanteerde standaard tussenafstanden en de uitlijning van de pijlers. Maar ook de aanduidingen - *grens der werken* - op het plan getuigden van de essentiële adaptaties (het lokale wegennet, de parkeerstroken, de voet- en fietspaden) die dienden uitgevoerd te worden ten gevolge van het viaduct.[159]

De technische zaken komen verder zeer ruim aan bod in de vele publicaties van de I.V.A. E3. Beschrijvingen omtrent de dimensies, materiaalgebruiken en plaatsingsmethodes werden uitvoerig te woord gebracht aan de lezer. *"De twee rijrichtingen, elk van 4 rijstroken, zijn van*

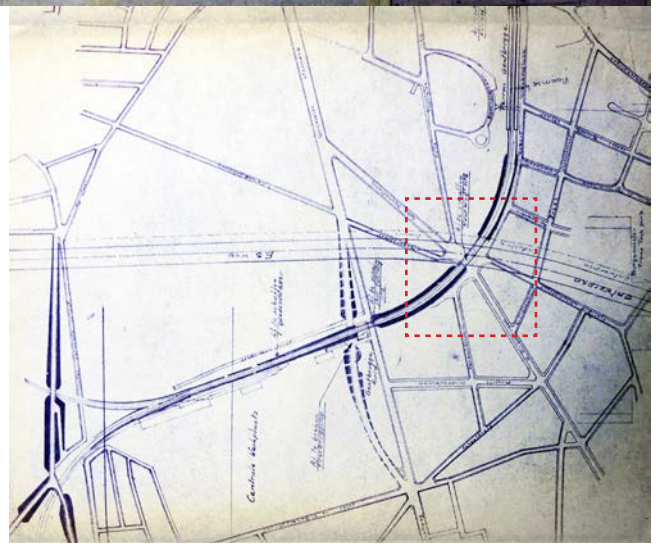
[154] Zie **Figuur T-D 8**.
[155] In: I.V.A. E3, "Aktueel" in *E3 tijdingen: periodieke uitgave van de I.V.A. E3*, Govaerts, Deurne, nr. 3, 1968, p. 21.
[156] Zie **Figuur T-D 9**.
[157] Zie **Figuur T-D 10**.
[158] Zie **Figuur T-D 11**.
[159] Zie **Figuur T-D 12**.



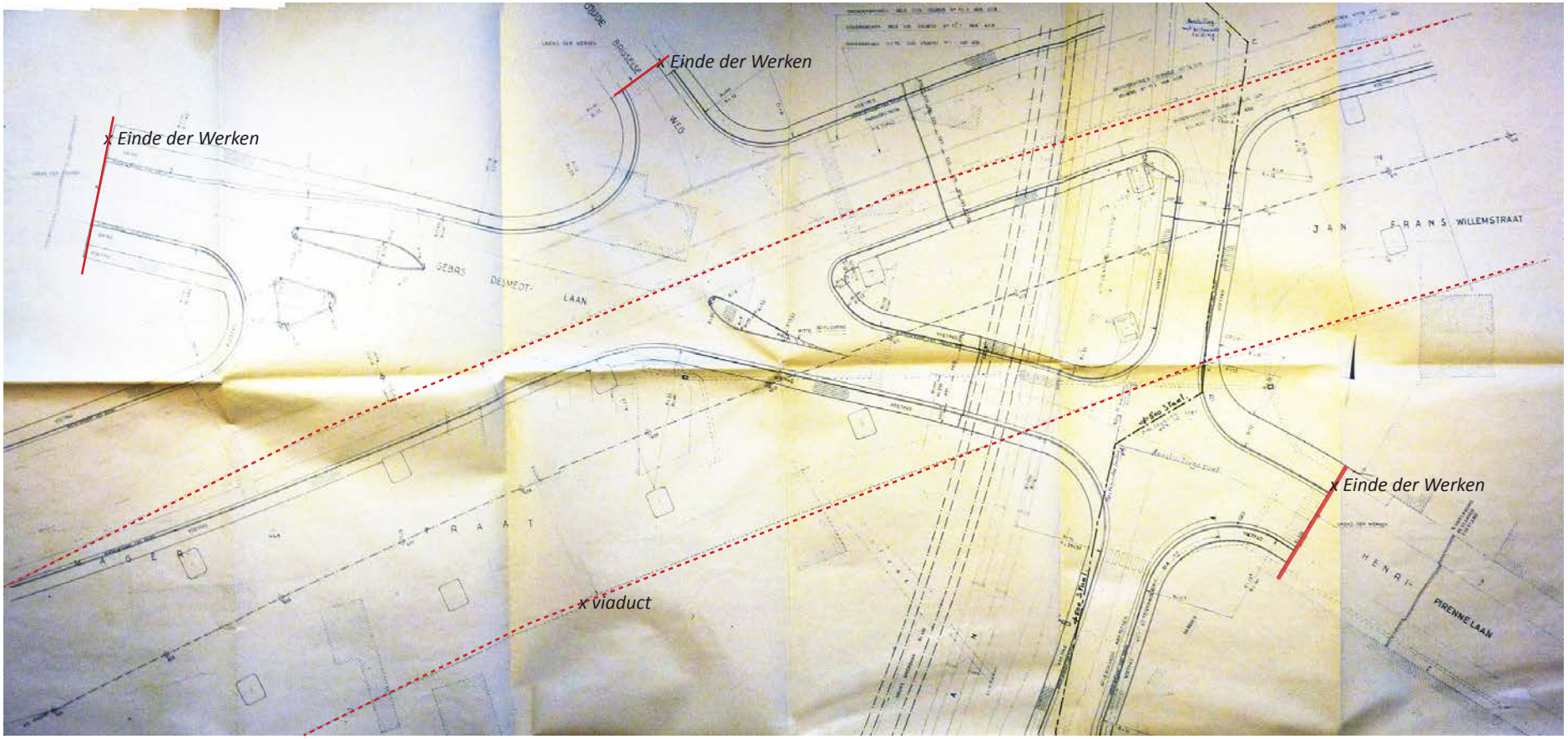
Figuur T-D 9: Voorontwerp viaduct te Gentbrugge, 1965. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 463, NMBS, Voorontwerp viaduct te Gentbrugge, Gentbrugge, 1965.)



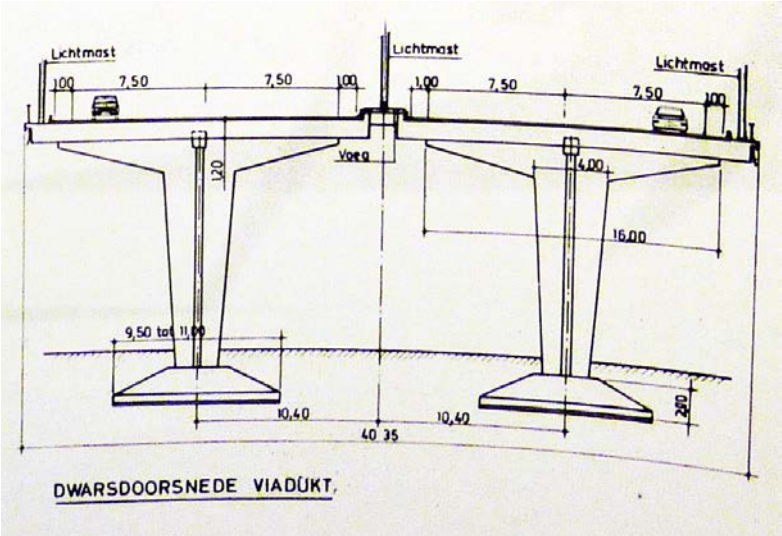
Figuur T-D 10: Modernisering van de Ringspoorweg te Gentbrugge. Op het rechter situeringsplan zien we het viaduct aan het Arsenaal dat diende gesloopt te worden. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 463, NMBS, Modernisering van de Lijn 59, Gentbrugge, 10 september 1964.)



Figuur T-D 11: Herinrichting van het wegenpatroon door de plaatsing van het ingenieursobject. De rode stippelijn stellen de onteigeningsgrenzen voor. (Bron: eigen bewerking op basis van: Onteigeninsplannen Gentbrugge en Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Liggingsplan van Kruispunt onder Viaduct, Gentbrugge, 1965 en eigen bewerking.)

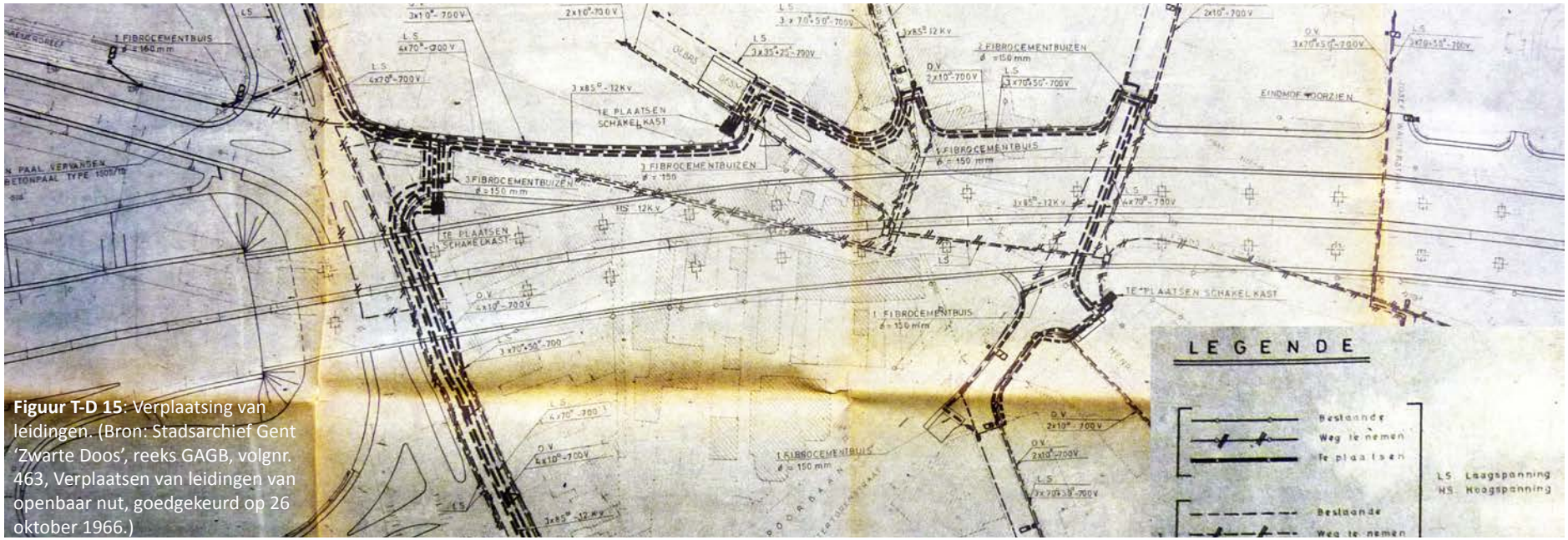


Figuur T-D 12: Liggingsplan van Kruispunt onder Viaduct. (Bron: Stadarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Liggingsplan van Kruispunt onder Viaduct, Gentbrugge, 1965.)



Figuur T-D 13: Technische maten van het viaduct. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 462, *De E3 werken tussen Gent en Waregem*.)

Figuur T-D 14: Gentbrugge, Magerstraat - Af te breken gebouwen voor aanleg van het viaduct. (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1966*, Govaerts, Deurne, 1967.)



Figuur T-D 15: Verplaatsing van leidingen. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 463, Verplaatsen van leidingen van openbaar nut, goedgekeurd op 26 oktober 1966.)

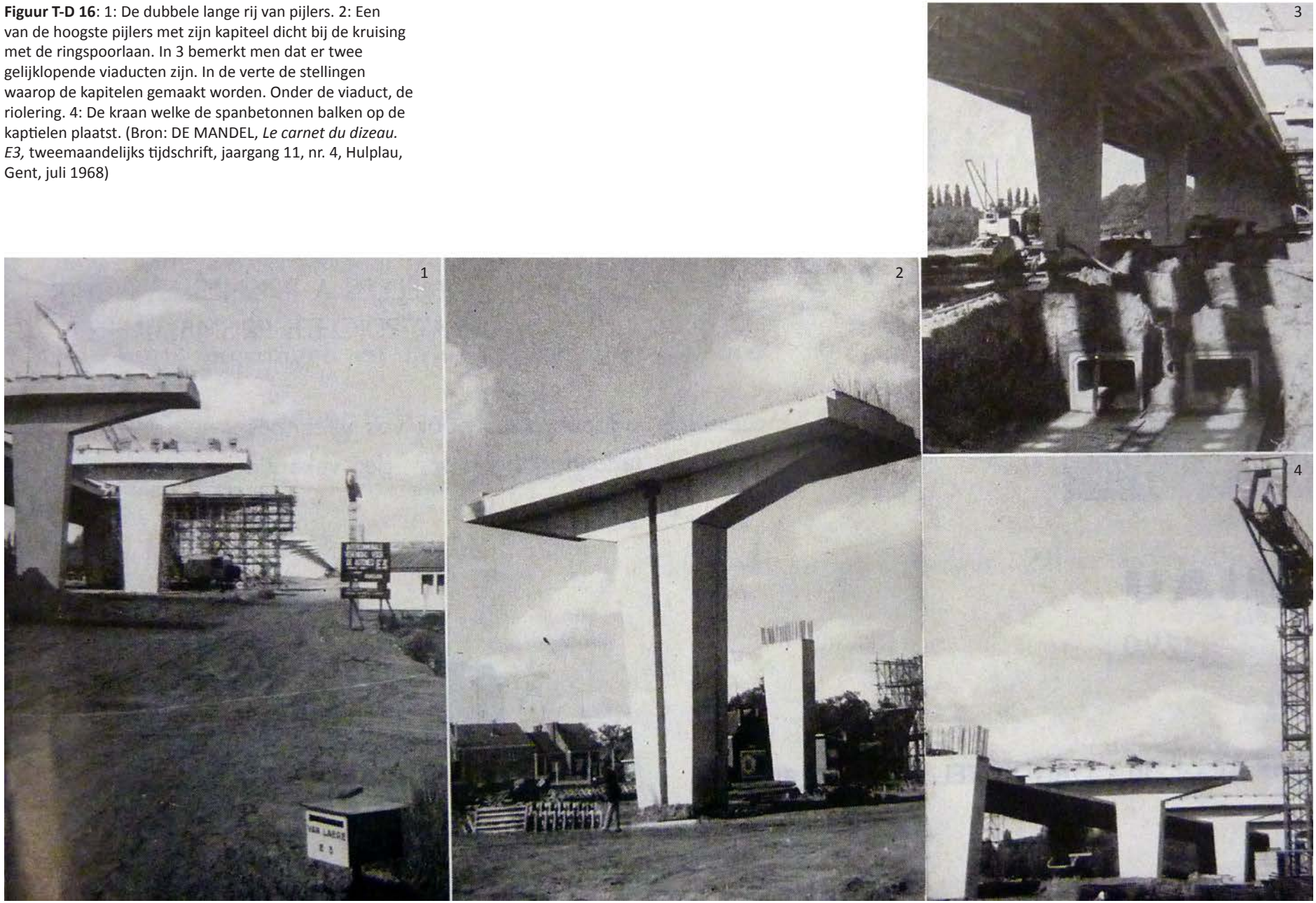
elkaar gescheiden door een opening van 1,60m. Het viaduct bestaat dus uit twee delen, volledig onafhankelijk van elkander, die ieder rusten op een rij alleenstaande pijlers. De tussenafstand van deze pijlers bedraagt 33,77 m behalve boven de Brusselsesteenweg en de Van Swedenlaan enerzijds en boven de Ringspoorlaan anderzijds, waar deze tussenafstand respectievelijk 44 en 43 m bedraagt. Al deze pijlers rusten op funderingen op staal en hebben een rechthoekige doorsnede die naar boven toe verbreedt in dwarse zin. Ze worden bekroond met kapitelen die steun verlenen aan de draagelementen van de brugplaat en hun kapitelen zijn van gewapend beton."[160]

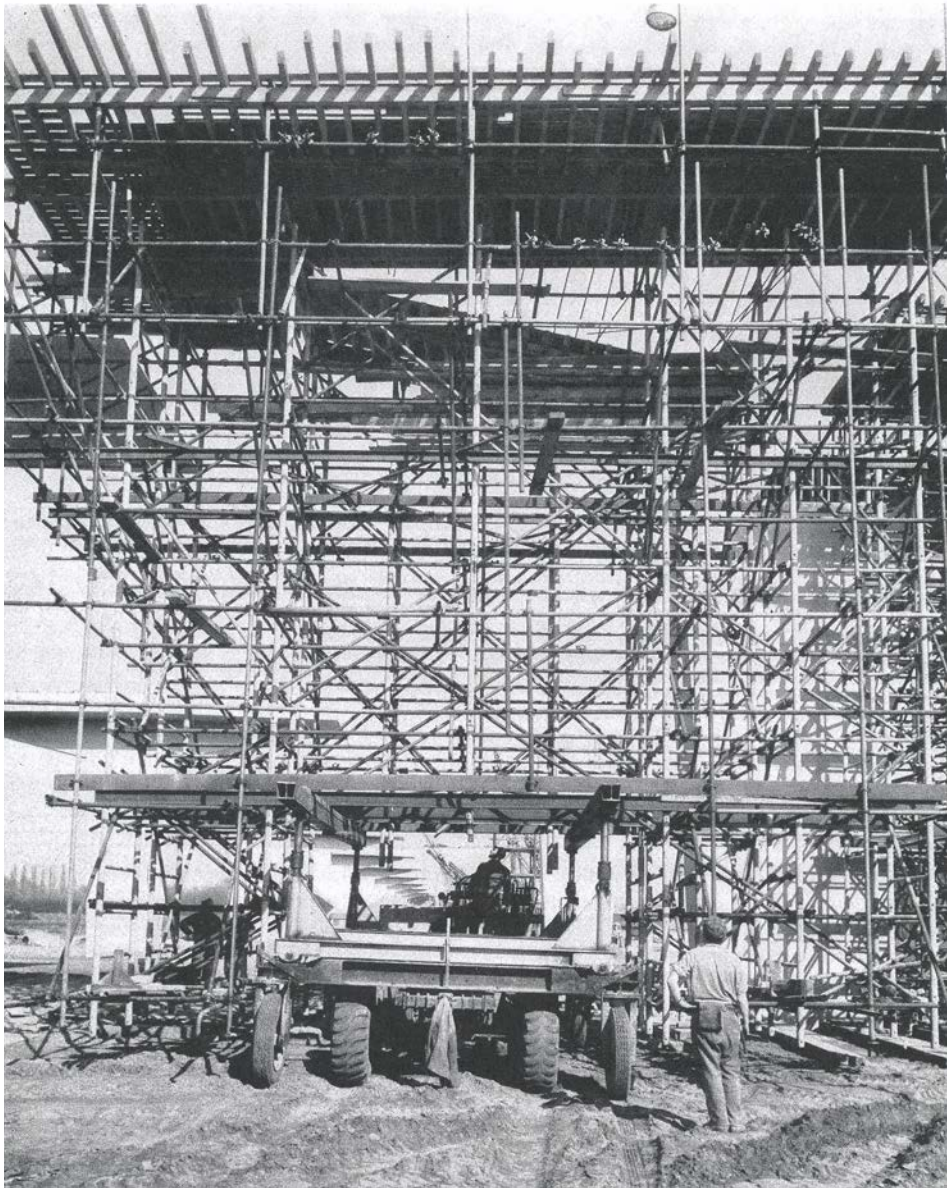
De aanvang van de werken kon, afgezien van de opgemaakte technische uitvoeringsplannen van het ingenieursbureau S.W.K. van 1965, nog niet onmiddellijk van start gaan vermits het viaduct nauw verbonden was met de verhoging van het ringspoor tussen Gent St.-Pieters en de Dampoort. Niettemin werd reeds in 1966 begonnen met de voorbereidende werken (slopen van woningen en grondvoorbereidingen).[161] Tevens dienden de nodige leidingen verplaatst te worden aangezien het ganse lokale wegennet omgeploegd zou worden ten gevolge van de onteigeningen die moesten gebeuren om het viaduct te kunnen plaatsen.[162] De constructie van het eigenlijke viaduct (de funderingen en de pijlers) ving aan op 1 april 1967. Deze datum was relatief laat als we weten dat de technische uitvoeringsplannen van het studiebureau S.W.K. reeds klaar waren eind 1965. In 1969 was het viaduct grotendeels klaar, op de slijtlaag na. Het aansluitingscomplex op de Brusselsesteenweg zou immers nog enige tijd onvolledig blijven ten gevolge van de ophogingswerken van de ringspoorweg rond Gent. Het viaduct aan het Arsenaal diende immers afgebroken te worden om de verbinding met de Brusselsesteenweg te kunnen maken (zie Figuur T-D 10). Pas in het jaar 1972 na de voltooiing van de ringspoorweg en tijdens de uitvoering van de verbeteringswerken aan de Brusselsesteenweg werd de verbinding met deze gemoderniseerde rijksweg bewerkstelligd.

De beelden die tijdens de aanleg werden gemaakt kunnen op basis van hun opzet duidelijk opgedeeld worden. Enerzijds isoleerden bepaalde foto's de constructie-componenten van het viaduct. De focus lag hierbij op het fascinerende 'ingenieursobject' waarbij de context/omgeving vaak secundair het beeld vervolledigde of zelfs afwezig was.[163] Een fotoreeks uit het Mandelboekje legde zodoende de klemtoon op de dragers van het wegdek, met name de pijlers en hun kapiteel. De middelste foto toont de hoogste pijler (circa 14m) van het viaduct, namelijk ter hoogte van de ringspoorweg (zie Figuur T-D 9 en 10). Bepaalde beelden toonden stelselmatig de vordering van de werken en legden het massieve geraamte van het viaduct bloot. Elke constructiefase werd dan ook met zowel een kritisch als met een bewonderende fotografische blik gevolgd. Anderzijds reflecteerden de luchtfoto's de grootschaligheid van het viaduct ten opzichte van zijn omgeving.[164] Het ingenieursobject zou voortaan een prominente plaats innemen in het kleinschalige weefsel van Gentbrugge. Tot slot waren er nog de beelden die vanop ooghoogte het viaduct in de omgeving illustreerden. De pentekeningen van kunstenaar Etienne Hublau weerspiegelden in een opgewekte sfeer en met veel zin voor detail de omvang van de grootschaligheid van het E3-viaduct.[165]

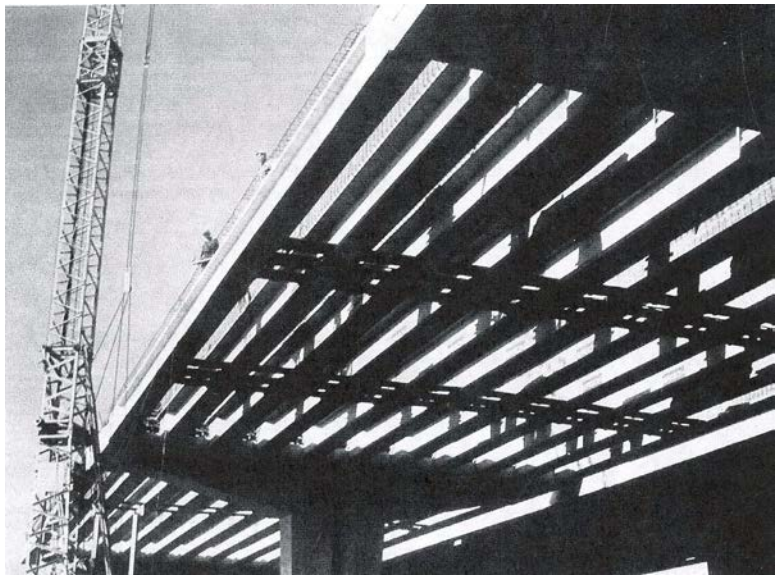
[160] In: COENE J., "Een paar technische gegevens betreffende e E-3 autoweg" in *E-STRADE, Antwerpen en de E3,* Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, blz. 35-39. Zie **Figuur T-D 13**.
[161] Zie **Figuur T-D 14**.
[162] Zie **Figuur T-D 15**.
[163] Zie **Figuur T-D 16-19**.
[164] Zie **Figuur T-D 20-21**.
[165] Zie **Figuur T-D 22-25**.

Figuur T-D 16: 1: De dubbele lange rij van pijlers. 2: Een van de hoogste pijlers met zijn kapiteel dicht bij de kruising met de ringspoorlaan. In 3 bemerkt men dat er twee gelijklopende viaducten zijn. In de verte de stellingen waarop de kapitelen gemaakt worden. Onder de viaduct, de riolering. 4: De kraan welke de spanbetonnen balken op de kaptielen plaatst. (Bron: DE MANDEL, *Le carnet du dizeau. E3,* tweemaandelijks tijdschrift, jaargang 11, nr. 4, Hulplau, Gent, juli 1968)



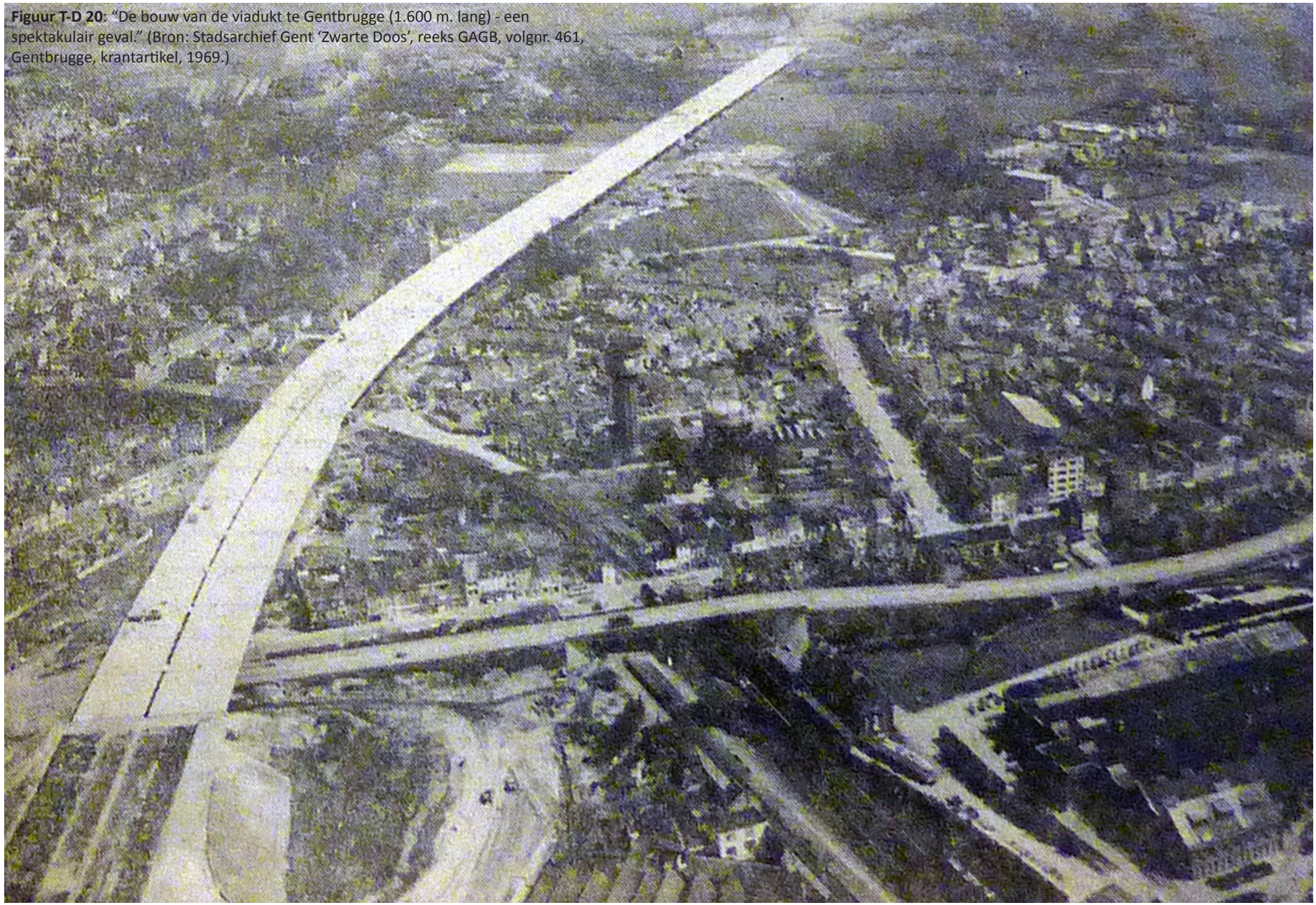


Figuur T-D 17: Viaduct Gentbrugge. Verrijdbare bekisting. (Bron: I.V.A. E3, "Aktueel" in *E3 tijdingen: periodieke uitgave van de I.V.A. E3*, Govaerts, Deurne, nr. 3, 1968, p. 20.)

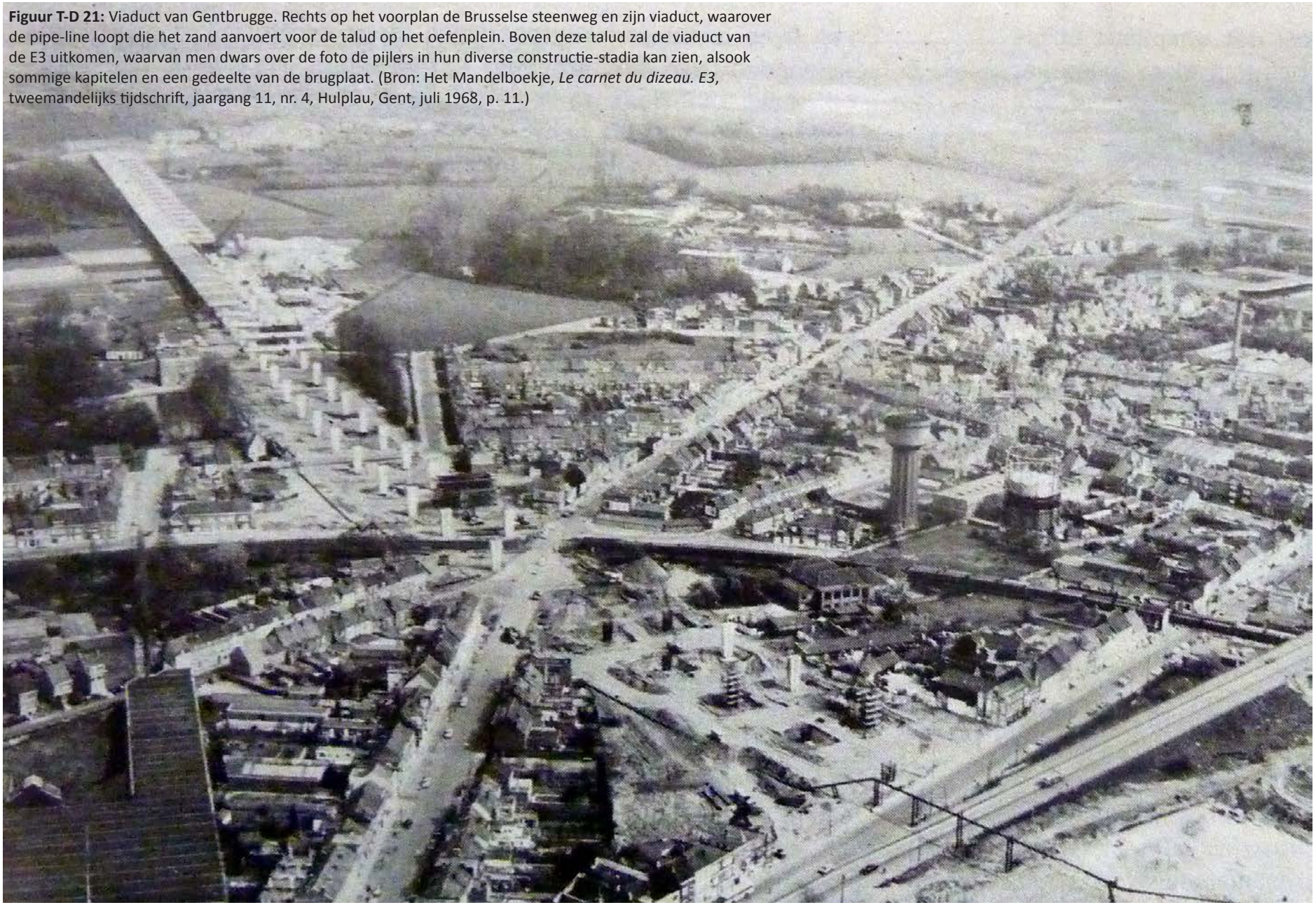


Figuur T-D 18: Viaduct Gentbrugge. (Bron: I.V.A. E3, "Aktueel" in *E3 tijdingen: periodieke uitgave van de I.V.A. E3*, Govaerts, Deurne, nr. 3, 1968, p. 22.)

Figuur T-D 19: Viaduct te Gentbrugge. Waterafdichting. (Bron: I.V.A. E3, "Aktueel" in *E3 tijdingen: periodieke uitgave van de I.V.A. E3*, Govaerts, Deurne, nr. 4, 1968, p. 23.)



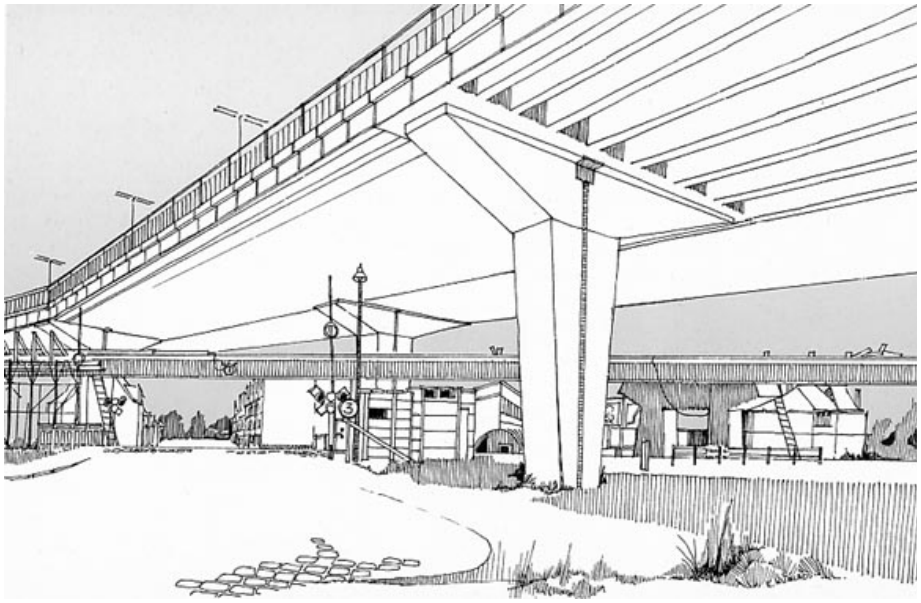
Figuur T-D 20: "De bouw van de viadukt te Gentbrugge (1.600 m. lang) - een spektakulair geval." (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, krantartikel, 1969.)



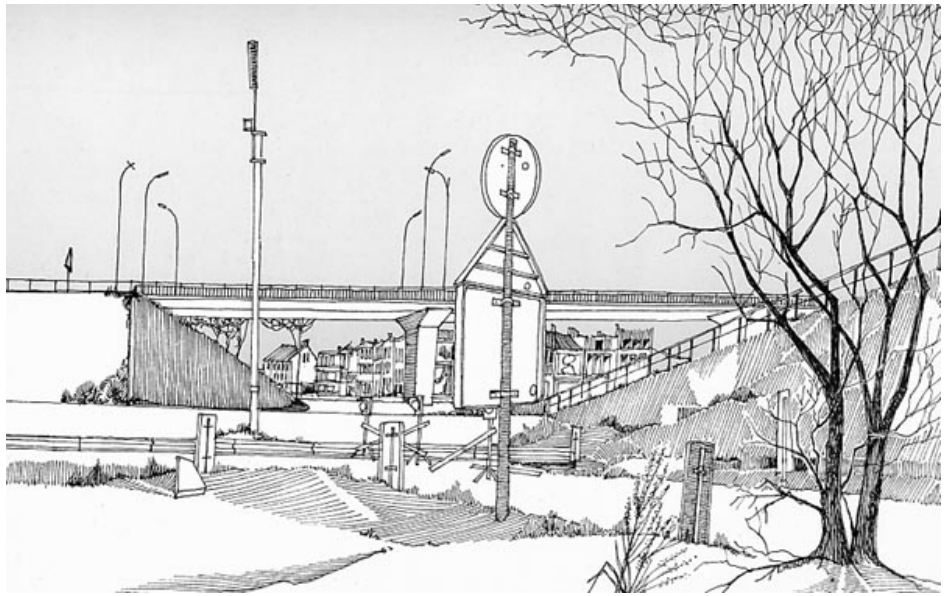
Figuur T-D 21: Viaduct van Gentbrugge. Rechts op het voorplan de Brusselse steenweg en zijn viaduct, waarover de pipe-line loopt die het zand aanvoert voor de talud op het oefenplein. Boven deze talud zal de viaduct van de E3 uitkomen, waarvan men dwars over de foto de pijlers in hun diverse constructie-stadia kan zien, alsook sommige kapitelen en een gedeelte van de brugplaat. (Bron: Het Mandelboekje, *Le carnet du dizeau. E3*, tweemandelijks tijdschrift, jaargang 11, nr. 4, Hulplau, Gent, juli 1968, p. 11.)

Figuur T-D 22: Viaduct Gentbrugge. Zicht op Emiel van Swedenlaan.
(Bron: GREGOIRE J.M., *Autosnelwegen in België. Ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, 1985, p. 120.)

Figuur T-D 23: Viaduct Gentbrugge. (Bron: I.V.A. E3, "Aktueel" in *E3 tijdingen: periodieke uitgave van de I.V.A. E3*, Govaerts, Deurne, nr. 3, 1968, p. 21.)

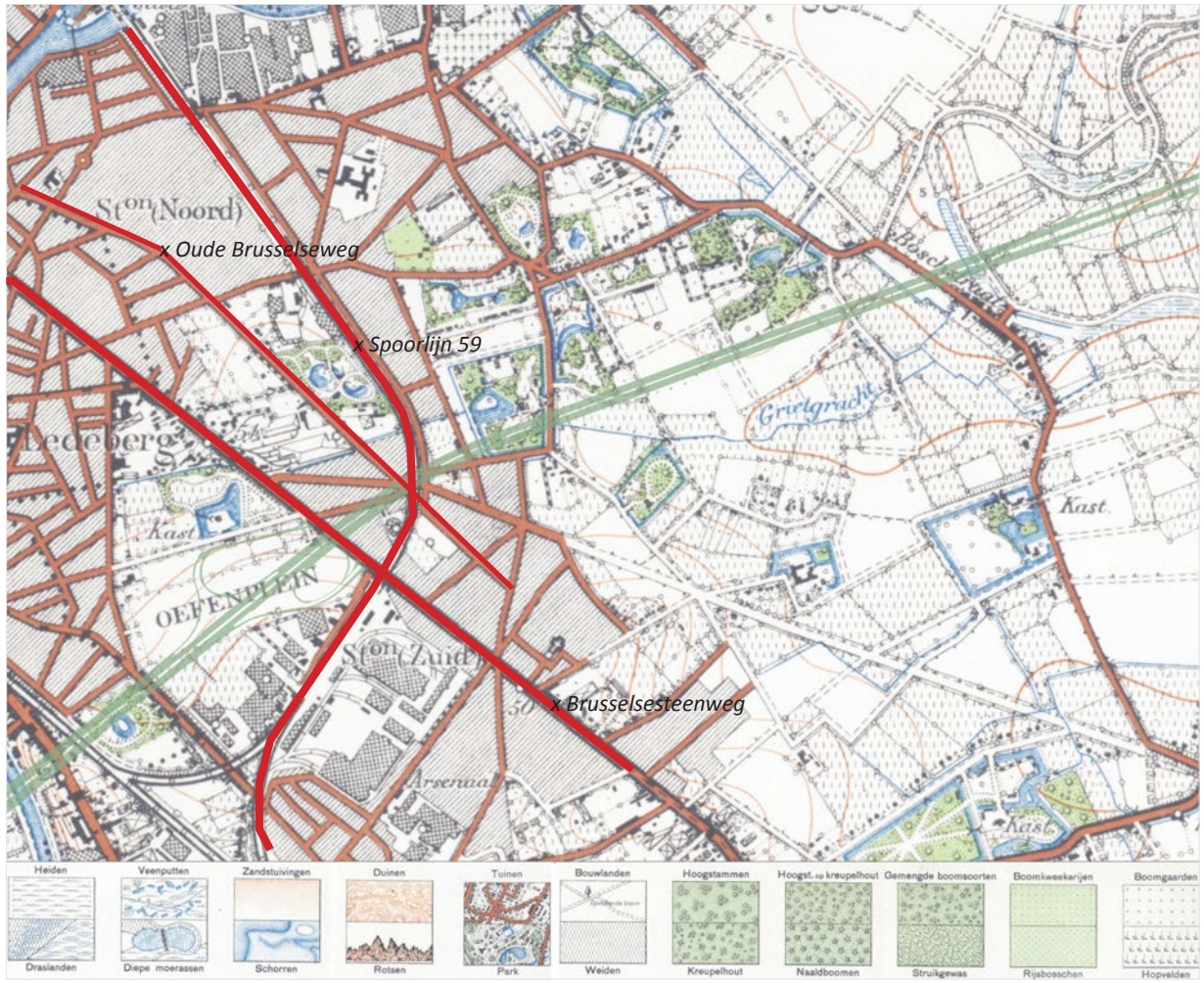


Figuur T-D 24: E3 en spoorwegviaduct in Gentbrugge, 1971. (Bron: HUBLAU E., *De aanleg van de E3 en haar toegangswegen in Gent en omgeving*., http://membres.multimania.fr/architectuur/e3e5/e3.html, geraadpleegd op 4 augustus 2011.)



Figuur T-D 25: E3-uitrit aan het Arsenaal, 1971. (Bron: HUBLAU E., *De aanleg van de E3 en haar toegangswegen in Gent en omgeving*., http://membres.multimania.fr/architectuur/e3e5/e3.html, geraadpleegd op 4 augustus 2011.)

Figuur T-D 24-25: Pentekeningen gemaakt op basis van de wintertoestand, 1971. Zie foto rechts.



Figuur T-D 26: Topografische kaart 1948. Hoofdinfrastructuren (rood). (Bron: Militair Geografisch Instituut, schaal 1:20000, Brussel, 1948. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ.KRT.1572/22/01 en eigen bewerking.)

Figuur T-D 27: Een van de laatste treinen op de overweg aan de Brusselsesteenweg, 1971.

Figuur T-D 28: Ringspoorviaduct in gebruik, 1971.

Figuur T-D 27-28: (Bron: Onbekend, Gent. Foto's uit de jaren stillekes., http://www.facebook.com/pages/Gent-Fotos-uit-de-jaren-stillekes/227442088235?sk=info, opgericht: 30 september 2009, geraadpleegd op 9 augustus 2011.)

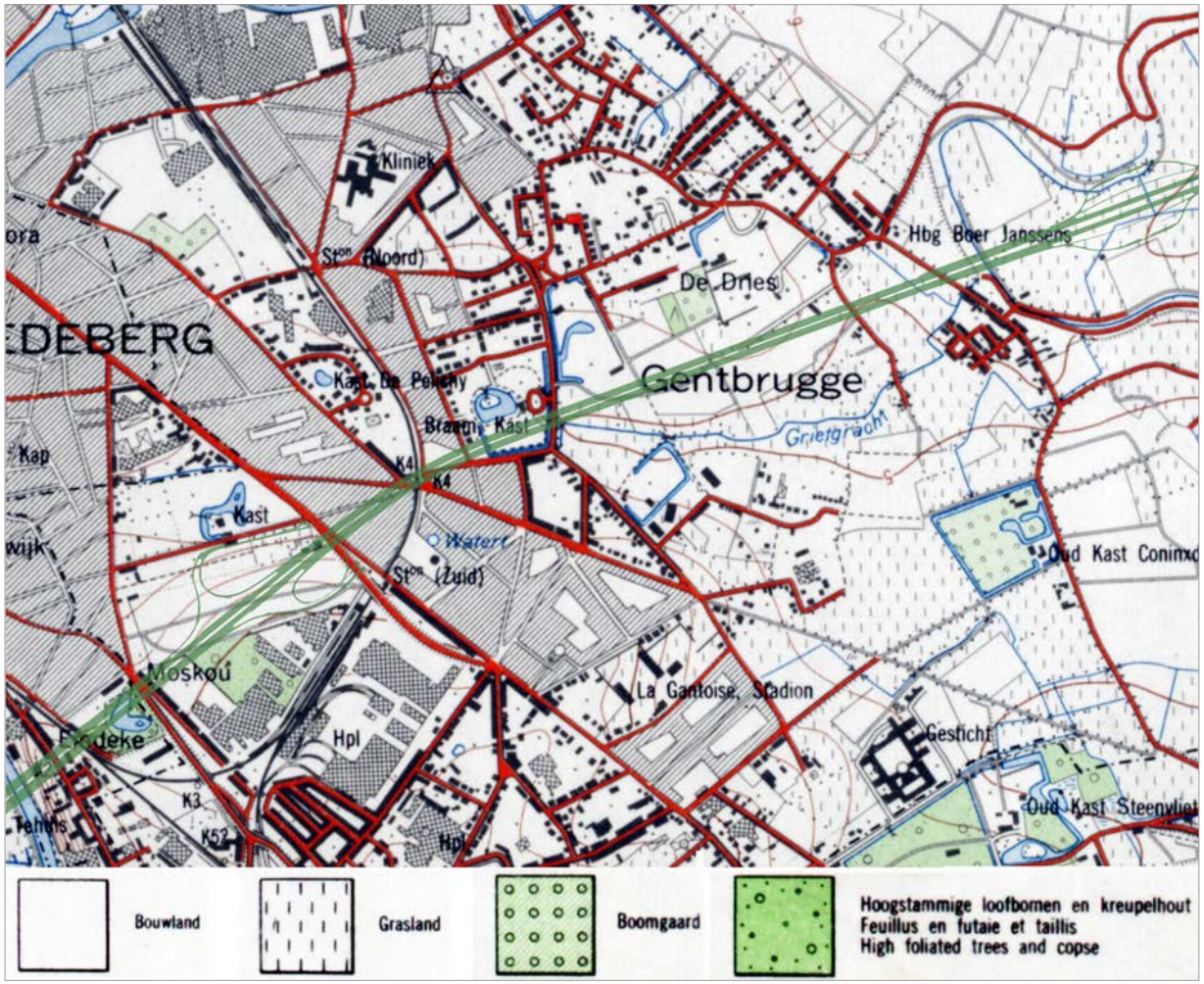
CARTOGRAFISCHE EVOLUTIE

Op de kaart van 1948 zien we de naoorlogse hoofdinfrastructuren van Gentbrugge.[166] De belangrijkste hierbij waren de natuurlijke waterloop de Schelde, de Oude Brusselse weg, de Brusselsesteenweg en het Oosterringspoor. Deze laatste vormde destijds namelijk de meest prominente barrière doordat deze spoorlijn gelijkvloers met de bestaande wegen verliep.[167] In 1964 werden door de NMBS echter plannen opgemaakt om deze spoorlijn 59 te moderniseren waarbij de gelijkvloerse kruisingen verwijderd zouden worden en de spoorlijn voortaan door middel van een viaduct door de gemeente zou geleid worden. De naoorlogse situatie van Gentbrugge bevatte duidelijk nog enkele zones die relatief onbebouwd waren gebleven. Deze vormden dan ook de locaties bij uitstek voor de ingenieurs om het E3-tracé neer te leggen. Het voormalige Oefenplein - lege bouwlanden en eigendom van de gemeente - bood zodoende de benodigde ruimte voor het realiseren van de verbinding met de Brusselsesteenweg. Een nauwgezette positionering en geometrische adaptatie van het toerittencomplex hadden het gevolg dat het noordelijk gelegen kasteeldomein en de zuidelijke industrieterreinen niet aangetast werden. Het 'fitten' van het viaduct binnen de toenmalige perceelsindelingen kwam eveneens tot uiting in de latere onteigeningsplannen die opgemaakt werden naar aanleiding van de uitvoering van de E3. In het gebied tussen de Brusselsesteenweg en de Braemkasteelstraat (het zwaartepunt van Gentbrugge) was het inpassen van het viaductobject weliswaar een moeilijkere aangelegenheid. De radiale infrastructuurlijnen met tussen de mazen de typerende Gentbrugse laagbouw vormden een immense barrière om het viaduct er doorheen te leiden. Het opmaken van de onteigeningsgrenzen bleek dan ook een ware zoektocht te zijn omtrent de juiste verhoudingen en de ruimte dat het viaduct nodig had. Een grondige herinrichting van de lokale wegen was dan ook noodzakelijk (zie Figuur T-D 11). Dit werd immers al duidelijk tijdens de opmaak van de technische uitvoeringsplannen van het ingenieursbureau S.W.K. (zie "*INGENIEURSAMBITIES")*. Hierna doorsneed het viaduct het Frans Toch park waarna het een verder dalende beweging maakte door het deelgebied Dries (één van de oudste historische kernen van de deelgemeente Gentbrugge) tot aan de Bosstraat (deze weg werd met de komst van het viaduct omgeleid naar een nieuwe dwarse verbinding, namelijk de Emiel van Swedenlaan). Hierna verliep de autosnelweg verder in ophoging (± 2m) door de Gentbrugse Meersen. Het gebied rondom de reservatiestrook van de geëleveerde autosnelweg bestond voornamelijk uit enkele kasteeldomeinen, bouwlanden en weiden. Het vormde de uitloper van de groenpool Gentbrugse Meersen tot en met het Braemkasteel.[168]

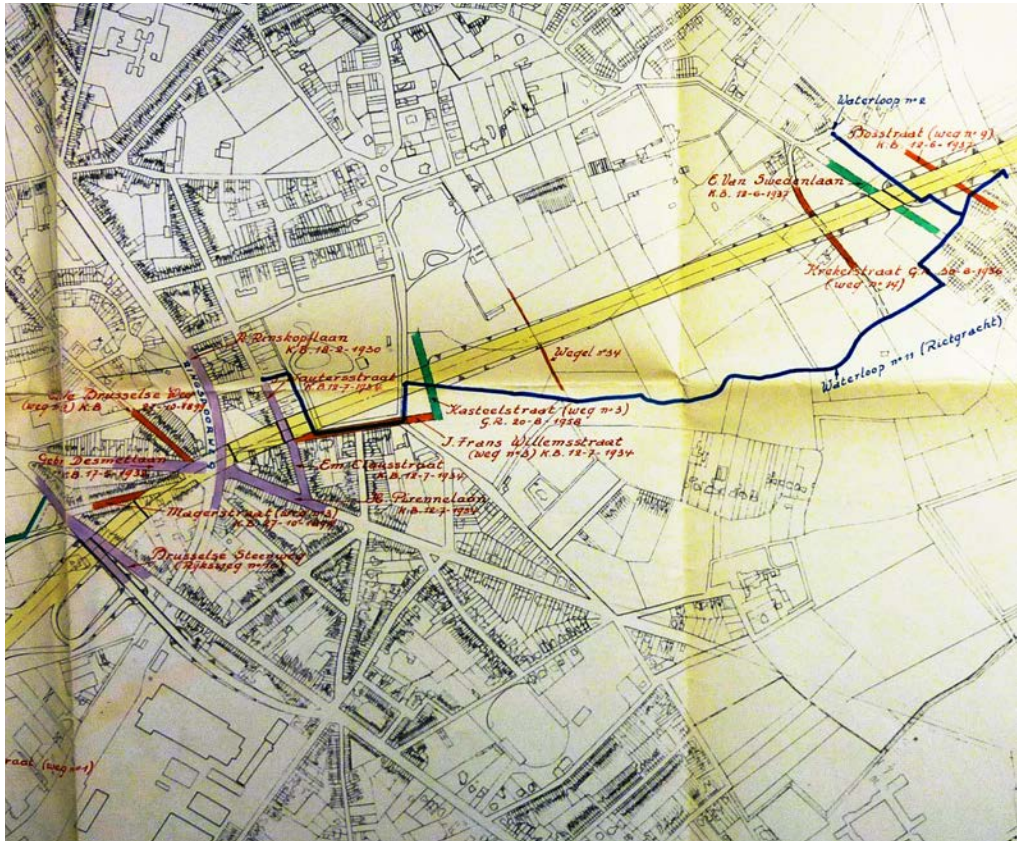
De topografische kaart van 1965 toont de ruimtelijke situatie net voor de aanleg van het viaduct (1966).[169] Door de komst van dit transmissiedeel kwamen echter enkele aanlegplannen van Gentbrugge in het gedrang. Ten oosten van het Braemkasteelpark aan de Kasteelstraat had de gemeente reeds een administratie- en sportcentrum gepland nog voordat het E3-tracé uitgetekend werd in 1950.[170] Met de komst van de autosnelweg leek dit een moeilijke aangelegenheid te worden omwille van de bijkomende hinder. De gemeente drong dan ook aan op tussenkomst van de 'centrale overheid' inzake het aanplanten van groenschermen en de herstructurering van het interne wegenpatroon.[171] Studies - omtrent de mogelijke hinder van het viaduct - van de gemeente leidden tot de wens om zowel aan de noordelijke als de zuidelijke zijde

[166] Zie **Figuur T-D 26**.
[167] Zie **Figuur T-D 27-28**.
[168] Zie **Figuur T-D 29**.
[169] Zie **Figuur T-D 30**.
[170] Zie **Figuur T-D 31**.
[171] Zie **Figuur T-D 32**.

Figuur T-D 29: Groenpool Gentbrugse Meersen. (Bron: Militair Geografisch Instituut (schaal 1:25000), Brussel, 1965. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ.KRT/1574/22/01-02 en eigen bewerking.)



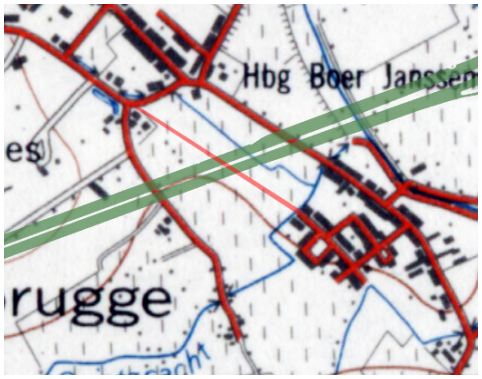
Figuur T-D 30: Topografische kaart 1965. (Bron: Militair Geografisch Instituut (schaal 1:25000), Brussel, 1965. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ.KRT/1574/22/01-02.)



Figuur T-D 32: Aanpassingen aan het wegennet. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 462, Gentbrugge.)

Figuur T-D 31: Locatie administratie- en sportcentrum. Middelste beeld: (groen) dwarsverbinding ten gevolge van eht geplande dienstencentrum. (Bron: elders vermeld en eigen bewerking.)

Figuur T-D 33: Herlocalisatie van het voetbalstadion wegens de komst van de E3 autosnelweg. (Bron: Militair Geografisch Instituut, schaal 1:25000, Brussel, 1965. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ.KRT/1574/22/01-02.)



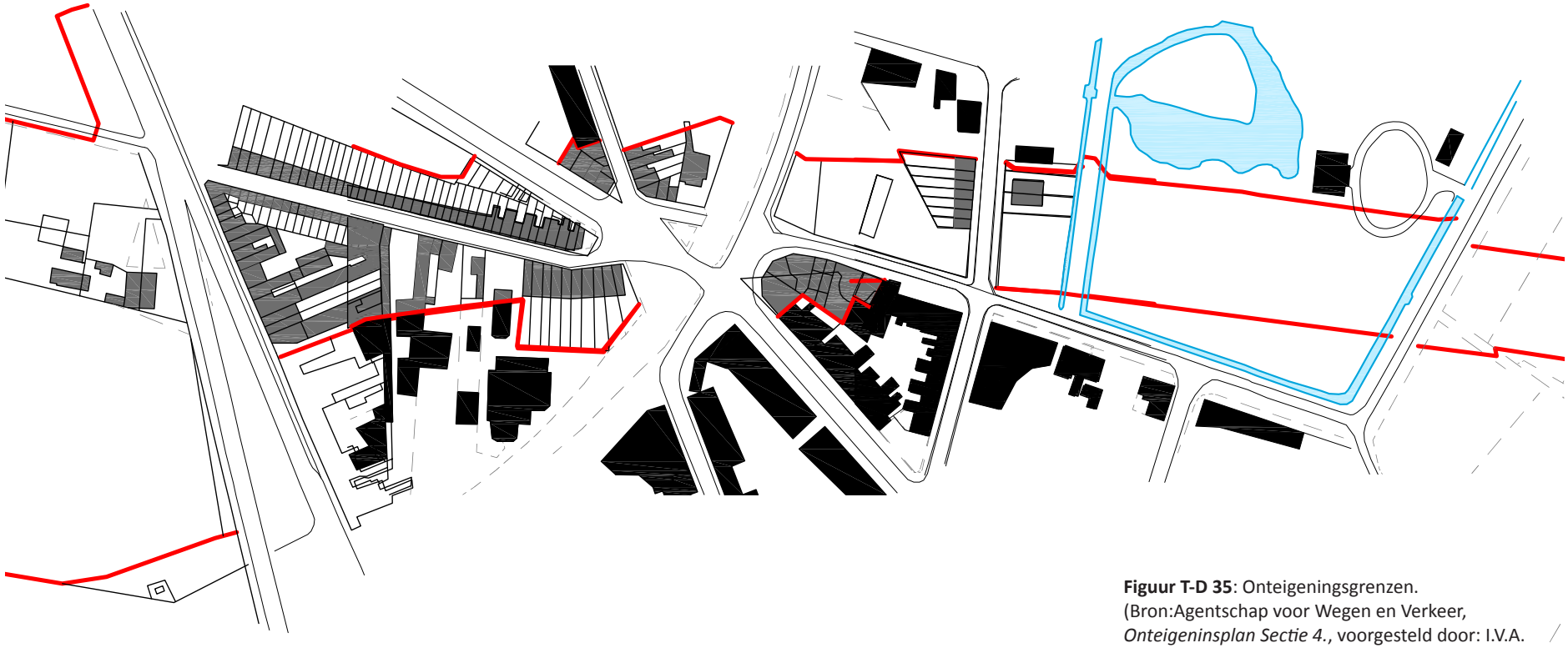
Figuur T-D 34: Verbinding (Emiel van Swedenlaan)van de wijk Ten Bos met noordelijk gebied. (Bron: Nationaal Geografisch Instituut, schaal 1:10000, Brussel, 1982.Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ. KRT.1588/22/01.)

minimaal 75 m buffergroen te voorzien. Het aandringen voor groenschermen kwam evenmin niet enkel vanwege het gemeentebestuur. De bewoners van Gentbrugge communiceerden onrechtstreeks - via de gemeente - voorstellen aan de I.V.A. E3 (de eigenaar van de bermen langsheen de autosnelweg).[172] Het gebied tussen de Braemkasteelstraat en de Bosstraat bestond - daar waar het viaduct gepland was - immers hoofdzakelijk uit braakliggend ongerept terrein zoals te zien is op de kaart van 1965. Een ander knelpunt betrof de inname van het oefenplein door het op- en afrittencomplex aan de Brusselsesteenweg. Op deze locatie had de gemeente reeds plannen gemaakt voor de aanleg van een nieuw voetbalstadion en een sport- en cultuurcentrum.[173] Deze werden bijgevolg opnieuw gelokaliseerd wat meer zuidelijk tussen de Bruiloftstraat en de Tennisstraat. Het betrof een mooi voorbeeld van hoe de komst van de autosnelweg indirect een transformatie van een niet-doorkruist gebied heeft bewerkstelligd.[174] Ten noorden en ten zuiden van het natuurlijke Dries (de uitloper van de groenpool) zien we een verdere uitbreiding van de gemeente Gentbrugge. De wijk Ten Bos werd ten gevolge van de komst van het viaduct opnieuw verbonden met de noordelijke zijde door middel van de Emiel Van Swedenlaan.[175]

De onteigeningsplannen (1965) vormen in de analyse een cruciale verfijning daar ze op precieze wijze aantonen hoe omgegaan werd met de concrete grenzen van de gehypothekeerde ruimte voor de secure inpassing van het transmissiedeel. De onteigeningsgrenzen ter hoogte van het oud-stedelijk centrum van Gentbrugge vertonen zodoende een kenschetsende zoektocht naar hun concrete uitlijning.[176] Vanaf de Brusselsesteenweg tot net voor het Braemkasteeldomein volgden de onteigeningslijnen daar waar mogelijk nauwgezet de perceelgrenzen. Dit heeft geleid tot een onderbroken en discontinue karakter van de grenslijnen wat de opportuniteit bood om de ruimte opnieuw functioneel in te richten (zie Figuur T-D 11). Niettegenstaande de herinrichting van het lokale wegennet vertoonden bepaalde ruimtefragmenten (restruimtes) binnen de onteigeningsgrenzen met het gerealiseerde viaduct een onduidelijke bestemming. In het deel *"HEDENDAAGS FOTOGRAFISCH RESULTAAT"* zal hierop verder ingegaan worden. In tegenstelling tot het zwaartepunt van Gentbrugge verliepen de onteigeningslijnen tussen het Braemkasteel en de Emiel van Swedenlaan volgens een strakke rechte lijn waarbij praktisch geen rekening gehouden werd met de perceelgrenzen.

Wat ons eveneens opviel bij het aanschouwen van de onteigeningsplannen was dat reeds vele percelen en woningen in het bezit van de Belgische Staat bleken te zijn.[177] De reservatie- en onteigeningsplannen konden normaalgezien pas opgemaakt worden na de goedkeuring van de voorontwerpen en bijgevolg konden de Koninklijke Besluiten - nodig voor de onteigening over het algemeen - niet worden uitgevaardigd voordat de goedkeuring van de definitieve ontwerpen door de Minister van Openbare Werken bekomen werd.[178] De Raad van Beheer van de I.V.A. E3 heeft aldaar de beslissing genomen om zoveel mogelijk aankopen - in 1963 en 1964 - in der minne te laten regelen.[179] Dit was dan

[172] *"Naar mijn gevoel was een sparrenaanplanting ten zeerste aangewezen. Rododendron- of bremstruiken geven ook een dichte begroeiing en zouden meteen in de bloeitijd een kleurrijke aanblik geven. Ingesloten vindt U een klachtenlijst van de medebewoners dienaangaande."*
In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, *Betreffende geluidshinder ter hoogte van de Jozef Vervaenestraat.*, 7 juni 1972.
[173] In: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 463, *Enkele problemen van de aanleg van de autosnelweg E3 op de gemeente Gentbrugge*., 15 juli 1965.
[174] Zie **Figuur T-D 33**.
[175] Zie **Figuur T-D 34**.
[176] Zie **Figuur T-D 35**.
[177] Zie **Figuur T-D 36**-**37**.
[178] In: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1963,* Govaerts, Deurne, 1964, p. 35.
[179] Bijkomende reden was de slechte ervaring van de spoedprocedure inzake onteigeningen (geregeld door de wet van 26 juli 1962). Deze wet bepaalde dat een



Figuur T-D 35: Onteigeningsgrenzen. (Bron:Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan Sectie 4.*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken, 1965 en eigen bewerking.)
Figuur T-D 36: Rechts: Onteigeningstabel viaduct Gentbrugge, 1965. Staatseigendom sinds 1964 (groene aanduiding). (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan Sectie 4.*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken, 1965.)

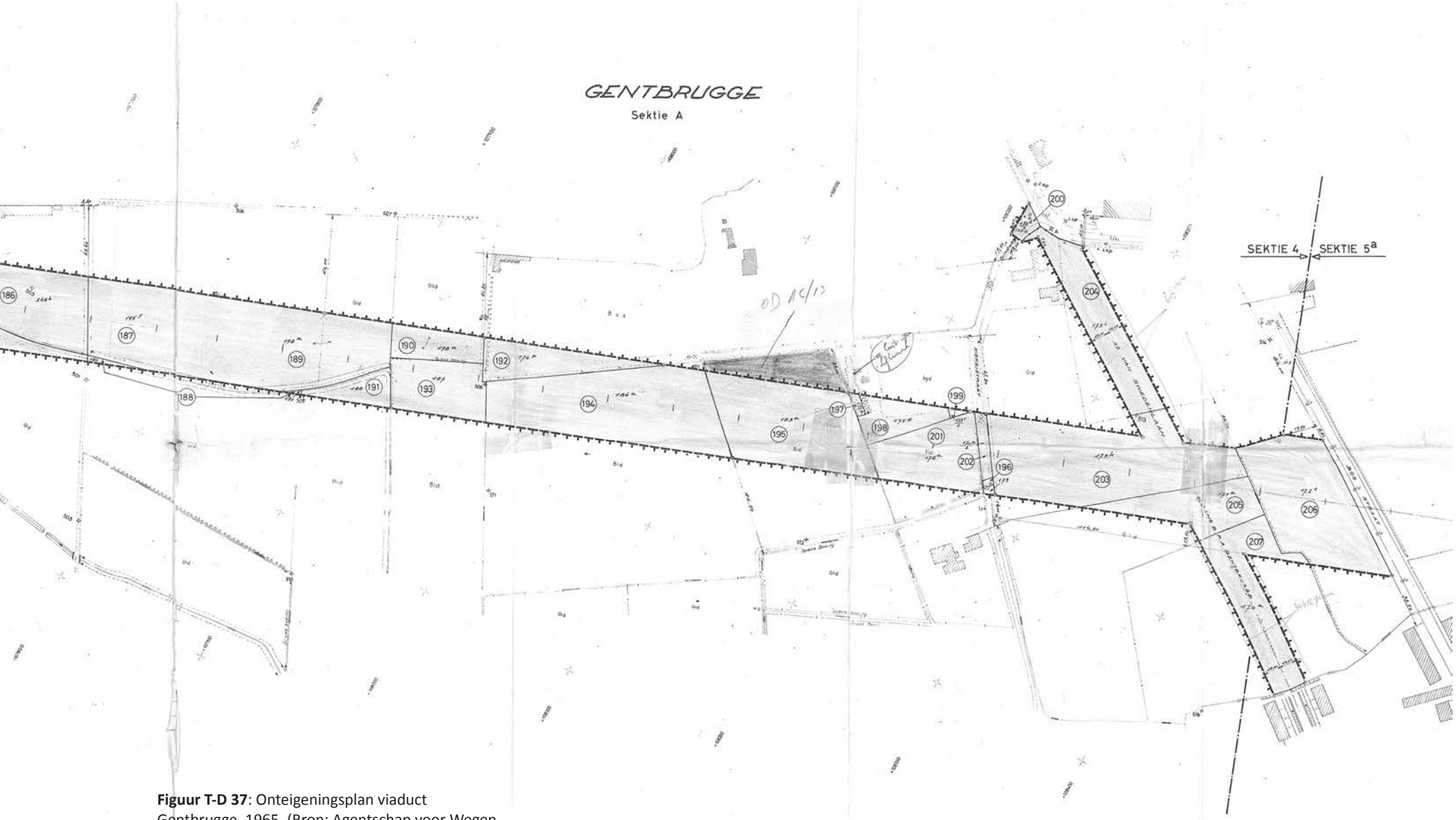
TABEL DER INNEMINGEN

KADASTER

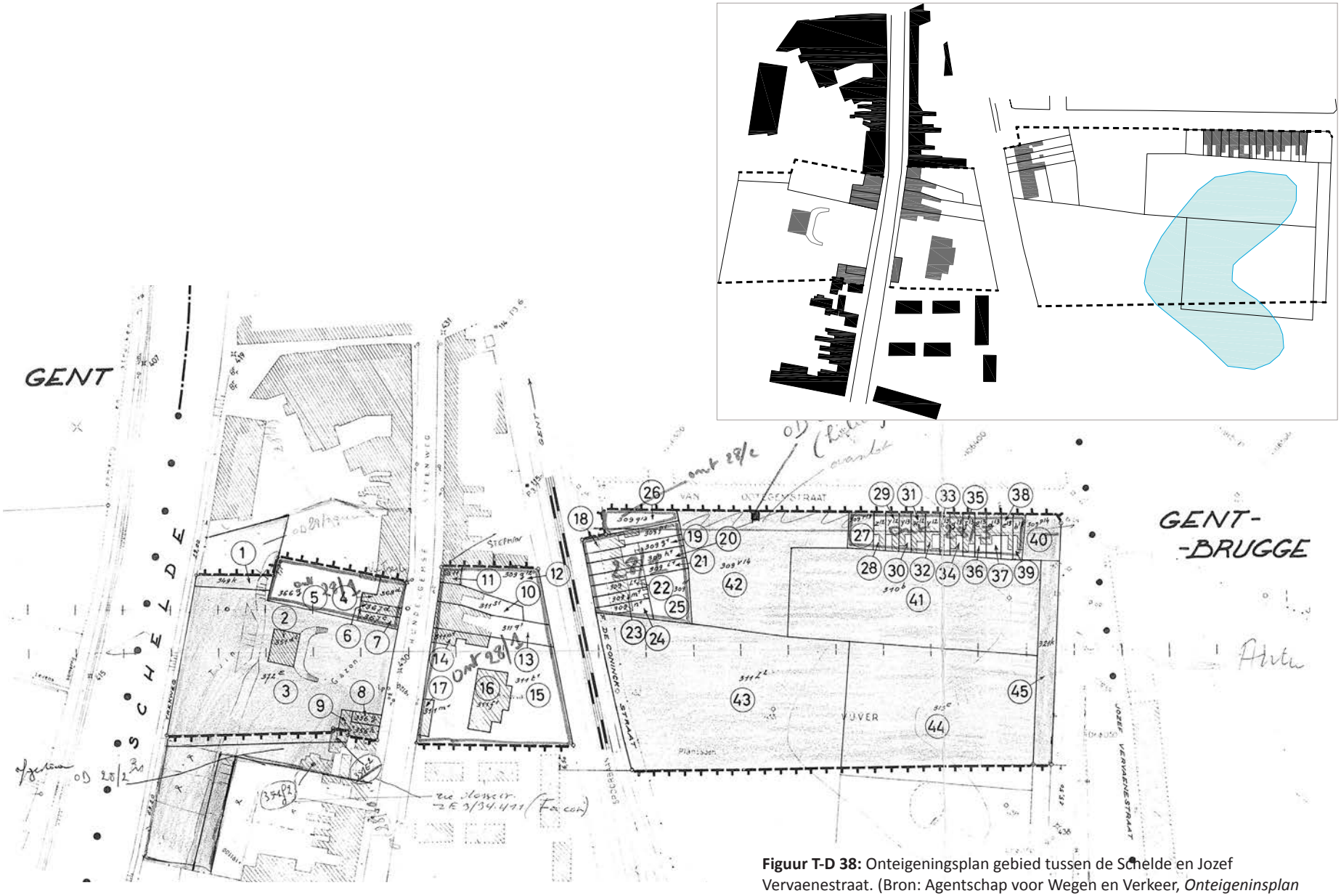
Nr	Sie	NUMMER	WUK	EIGENAAR	WOONPLAATS	AARD	KLASSE RING	OPPERVLAKTE Ha.	a.	ca	KAD. INKOM	TE ONTEIGENEN Ha.	a.	ca.	ART. KAD. LEGGER	OPMERKINGEN
70.	B.	223 e2	Magerstr. 67	Belgische Staat (Zie plan I6/I, Ont.	I3)	huis			01	00	9.000		01	00	--	
71.	"	223 h2	" 69	" (" , "	I4)	"			01	00	I0000		01	00	--	
72.	"	223 s2	" 71	" (" , "	I5)	"			01	00	9.000		01	00	--	
73.	"	223 x2	" 73	" (" , "	I6)	"			01	I4	9.000		01	I4	--	
74.	"	223 y	" 75	Block (" , "	I7)	"			00	90	9.000		00	90	--	
75.	"	223 y2	" 77	" (" , "	I8)	"			00	95	9.000		00	95	--	
76.	"	223 x	" 79	DE VOCHT Roger(2/8 volle eig. + 1/8 naakte eig.) - DE VOCHT-VAN HOECKE; Wed. Hennicus (Maria)(5/8 volle eig. 1/8 naakte eig.)	Magerstr. 79,Gentbrugge	huis			00	80	8.000		00	80	2336	
77.	"	223 g2	" 8I	Belgische Staat (Zie plan I6/I, Ont.	20)	"			02	00	I0000		02	00	--	
78.	"	226 s4	" Z.N.	" (" , "	7I)	Vage grond			00	56	0		00	58	--	
79.	"	226 xI0	" "	" (" , "	23)	tuin			00	I0	0		00	I0	--	
80.	"	226 xI0	" "	Block (" , "	22)	"			00	I6	0		00	I6	--	
81.	"	226 LI0	" "	" (" , "	2I)	"			00	20	0		00	20	--	
82.	"	226 g6	Gebr. Desmetl. 82	CASSAERT-VERMAST Michel	Gebr.De Smetl. 82 Gentbrugge	huis			00	80	6.500		00	80	4247	
83.	"	226 r6	" 80	" "	" "	"			00	90	I0000		00	90	"	
84.	"	226 [illegible]	" 76	VAN DER HEYDEN-D'HOOGE	Tervurenlaan,253 Gent	"			00	70	8.000		00	70	4726	
85.	"	226 [illegible]	" 74	HUBLAU-GHEVAERT,Leo	Gebr. De Smetlaan ,74 Gentbrugge	"			00	80			00	80		
86.	"	226 k5	" 72	MAES-VAN DER HEYDEN Alfons (Wed + kind)	Oudenaardestweg, I0, Zwijnaarde	"			01	50	I9000		00	I9	4021	Tokend
87.		2I9 g3	Brusselse stweg 287	GALLE - VERMAERCKE - Wed.	Brusselsestweg, 256 Gentbrugge	"			00	97	I8.000		00	97	2366	Retrait.
88.	"	2I9 h3	Brusselse st. 269	Belgische Staat (Zie plan I6/I, Ont.	36)	"			00	43	9.000		00	43	1-	
89.	"	2I9 i3	" 29I	" (" , "	37)	"			00	5I	6.000		00	5I	--	
90.	"	2I9 k3	" 293	" (" , "	36)	"			00	55	8.000		00	55	--	
91.	"	2I9 L3	" 295	" (" , "	35)	"			00	60	9.000		00	60	--	
92.	"	2I9 m3	" 297	" (" , "	34)	"			00	99	I0.000		00	99	--	
93.	"	2I9 p3	Brusselse st. 299	BERTIN-PANNEMAEKER Egide	Zoutelaan I34, Knokke	"			01	29	I2.000		01	29	5I46	
94.	"	2I9 s3	" 30I	" "	" "	"			01	I0	II.000		01	I0	"	
95.	"	2I9 R3	" 303	" "	" "	"			01	30	I5.000		01	30	"	
96.	"	2I9 v3	" 305	" "	" "	Magazijn			06	43	8.000		06	43	"	
97.	"	2I9 u3	" "	" "	" "	huis			01	35	2I.000		01	35	"	
98.	"	2I9 n2	" 307 309	Belgische Staat (Zie plan I6/I, Ont.	28)	"			01	58	I9.000		01	58	--	
99.	"	2I9 m2	" 3I3	" (" , "	26)	"			02	40	22.000		02	40	--	
100.	"	2I9 n3	" bij3I3	" (" , "	27)	Magazijn			06	66	I3.000		06	66	--	
101.	"	2I8 f4	" 3I7	" (" , "	24)	huis			03	29	9.500		03	29	--	
102.	"	2I6 E4	" 3I5	HUYGHE"- DEMETS Severianus	Brusselse st. 315 Gentbrugge	"			03	66	9.000		03	66	6946	
103.	"	2I8 i4	" 3I9	VAN DE PLUTE - TYS, Charles	" " 319, "	"			0I	73	26.000		0I	73	999	
104.	"	2I8 K4	" "	" "	" " "	Werkhuis			04	47	9.500		04	47	999	23505 Aant 11/6/74 10/66
I05	"	2I6 x3	" 323	GHYSELINCK - MARTENS, wed.	Burwenichstr. 22I, "	Magazijn			09	I0	I2.000		00	09	5209	
I06	"	2I9 f3	Magerstr. 2	Belgisch e Staat (Zie plan I6/I, Ont.	40)	huis			00	32	5.000		00	32	--	
I07	"	2I9 B3	" 4	" (" , "	4I)	"			00	45	7.500		00	45	--	
I08	"	2I9 d3	" 6	" (" , "	42)	"			00	54	7.500		00	54	--	
I09	"	2I9 o3	" 8	" (" , "	43)	"			00	76	7.500		00	76	--	
I10	"	2I9 s3	" I0	" (" , "	44)	"			00	7I	7.500		00	7I	--	
I11	"	2I9 a3	" I2	" (" , "	45)	"			00	7I	7.500		00	7I	--	
I12	"	2I9 z2	" I4	" (" , "	46)	"			00	96	9.500		00	96	--	
I13	"	2I9 y2	" I6	" (" , "	47)	"			00	53	7.000		00	53	--	
I14	"	2I9 x2	" I8	" (" , "	48)	"			00	7I	7.000		00	7I	--	
I15	"	2I9 w2	" 20	" (" , "	49)	"			00	72	7.000		00	72	--	
I16	"	2I9 v2	" 22	" (" , "	50)	"			00	72	7.000		00	72	--	
I17	"	2I9 u2	" 24	" (" , "	5I)	"			00	72	7.000		00	72	--	
I18	"	2I9 t2	" 26	" (" , "	52)	"			00	72	7.000		00	72	--	
I19	"	2I9 S2	" 28	Block (" , "	53)	"			00	72	7.000		00	72	--	
I20	"	2I9 R2	" 30	" (" , "	54)	"			00	72	7.000		00	72	--	
I21	"	2I9 q2	" 32	" (" , "	55)	"			00	72	7.000		00	72	--	
I22	"	2I9 p2	" 34	" (" , "	56)	"			00	72	7.000		00	72	--	
I23	"	2I9 s2	" 36	" (" , "	57)	"			00	72	7.000		00	72	--	
I24	"	2I6 h4	Brusselsestwg	VAN VLAANDEREN - LEUS, André	Brusselsestwg 40I,Gentbrugge	Magazijn			0I	86	3.400		0I	50	6736	
I25	"	2I6 i4	"	" "	" "	bureel			00	44	3.000		00	40	"	
I26	"	2I6 g4	"	" "	" "	tuin	5/1500		I7	84	260		05	I0	"	
I27	"	2I7 i	"	" "	" "	Magazijn			04	37	I3000		03	I0	"	
I28	"	2I6 p3	Magerstr. 44	Belgische Staat (Zie plan I6/I, Ont.	58)	huis			0I	66	9.000		0I	66	--	
I29	"	2I6 v3	" 48	ZINGHER - GEEROMS GEEROMS - BLANQUART, Wed.	Magerstr. 46, Gentbrug. " "	"			0I	60	9.000		0I	60	2822	
I30	"	2I6 [illegible]	"	"	" "	tuin	2/1500		24	46	260		03	20	"	

Nr	Sie	NUMMER	WUK	EIGENAAR
I30	B	209 d3	Magerstr. 70	Belgische Staat (Zie plan I6/I,
I42	"	209 m3	" 72	" (" ,
I42	"	209 L3	" 74	" (" ,
I43	"	209 i3	" 76	" (" ,
I44	"	226 t8	Ga Desmetl. ZN	" (" I6/3,
I45	"	226 oI0	Oude Brusselse weg 276	" (" ,
I46	"	226 bI0	Ga. Desmetl.85	" (" ,
I47	"	226 oI0	" 83	" (" ,
I48	"	226 h6	" 8I	GEERINCKX - VAN DE WAELE Leopold
I49	"	330 v	Oude Brusselse weg I83	Belgische Staat (Zie plan I6/3,
I50	"	330 w	" I85	" (" ,
I51	"	330 R	" I87	" (" ,
I52	"	330 Q	" I89	" (" ,
I53	"	330 P	" I9I	" (" ,
I54	"	330 O	" I93	" (" ,
I55	"	330 z	" I95	" (" ,
I56	"	330 f2	Oude Brusselse stweg	RUISKOPH - DE CLERCQ Wed.
I57	"	330 E2	Oude Brusselse weg I97	" "
I58	"	330 d2	Rinskopflaan	DONS DE LOVENDEGHEM - GROUVERNAN -DE de 't SERCLAES , Wed.
I59	"	334 h2	Rinskopflaan	" "
I60	"	334 v	F. Willemstr.	DE MOOR - DE BACKER Georges
I61	"	33I k	J. Wauterstr. I20	Belgische Staat (Zie plan I6/3,
I62	"	33I i	" I22	" (" ,
I63	"	33I o	" I24	" (" ,
I64	"	332 E	" I26	DE PAEPE-VAN RUYMBEKE Georges.
I65	"	332 d	" I28	Belgische Staat (Zie plan I6/3
I66	"	332 o	" I32	" ("
I67	"	332 b	" I30	" ("
I68	"	333 m	J.Wauterstr.8I	VLEURINCK - VERWEE , Wed.
I69	"	333 L	" "	VERWEE Arthur
I70	"	333 O	" bij 83	Belgische Staat (Zie plan I6/3,
I71	"	333 n	J. Wauterstr. 83	" (" ,
I72	"	333 p	" 85	" (" ,
I73	"	333 q	" bij 85	" (" ,
I74	"	333 k	g. " "	DONS DE LOVENDEGHEM GROUVERNAMDE de 't SERCLAES, Wed.
I75	"	II7 c	Kasteelstruat	Gentbrugge de Gemeente
I76	"	II6 q 2	"	"
I77	"	I3I h2	H.Pirennestr.	Belgische Staat (Zie plan E/II9)
I78	"	I3I k2	J.F.Willemstr.	" (" I6/4,
I79	"	I3I r2	"	" (" ,
I80	"	I3I q2	" 65	" (" I6/3,
I81	"	I3I p2	" 63	" (" ,
I82	"	I30 t	"	JACQUEMYNS-DECOLUENAERE, Lucianu
I83	"	I30 u	J.F.Willemstr	BLOMME-VAN HECKE, Octaaf
I84	A	443 B	Driebeek	LE/FEVERE - DE TEN HOVE DE GROMBRUGGE de BLOEMENDAELE (Immobilien Umwandlungen)
I85	"	I92 a	De Meersen	" "
I86	"	248 b	Voordries 2	" "
I87	"	I95 y	Het Kamp	" "
I88	"	I90	De Meersen	" "
I89	"	I96 a	Het kamp	" "
I90	"	I98 a	Het Kamp	" "
I91	"	I88	De Meersen	Groverman
I92	"	I74 p	Krekelstr.	DE BISSCHOP - DE CUYPER Gustaaf.
I93	"	I87	Meersen	VAN TICHELEN-DE SLOOVERE wed, Maria , Antonia
I94	"	I84 a	"	" "
I95	"	I83 a	"	" "
I96	"	I75		" "
I97	"	I75 d	"	De Bisschop - De Cuyper Gustaaf
I98	"	I75 E	"	" "

ZIE VERGROTING 1/500
Sektie B
SCHAAL: 1 / 500
MAGER STRAAT
GEBRS DESMEDTLAAN
FRANS WILLEMSTRAAT
PIRENNELAAN
JOZEF WAUTERSTRAAT
SCHOOLDREEF
KASTELEINSTRAAT
N



Figuur T-D 37: Onteigeningsplan viaduct Gentbrugge, 1965. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan Sectie 4.*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken, 1965.)



Figuur T-D 38: Onteigeningsplan gebied tussen de Schelde en Jozef Vervaenestraat. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan Sectie 4.*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken, 1965.)

ook de hoofdreden waarom in Gentbrugge - maar ook bij de andere hardwarecomponenten in de Gentse agglomeratie - het merendeel van de te onteigenen percelen reeds in het bezit was van de Belgische Staat en dit feitelijk nog voordat het definitieve tracé goedgekeurd werd op 15 juni 1965.

Het onteigeningsplan van het transmissiedeel tussen de Jozef Vervaenestraat en de Schelde vertoonde een gelijkaardige aanpak betreffende de bepaling van de onteigeningsgrenzen.[180] Zoals we gezien hebben op het plandocument (Figuur T-D 4 en 5) zou de autosnelweg initieel bij middel van een talud verlopen. Aangezien het om relatief korte secties ging - en veel kort op elkaar volgende hindernissen dienden overwonnen te worden - werd besloten om voor een viaduct te opteren. Hierdoor werd het mogelijk om de onteigeningsgrenzen tot een nauwere offset te beperken. Ter hoogte van het Adolf Papeleupark werd in tegenstelling wel voor een talud gekozen. Omwille van de geringe hoogte van het brede wegdek ten opzichte van het maaiveld (±6m) was een talud meer gunstig om na de aanleg van de autosnelweg de beide fragmenten van het toenmalige park opnieuw in te richten.

Ten gevolge van het transmissiedeel doorheen de gemeente dienden vele aanpassingswerken te gebeuren. Deze kunnen we opdelen volgens hun oorzaak. Enerzijds waren er de rechtstreekse adaptaties die onvermijdelijk moesten uitgevoerd worden omwille van het viaduct (zie Figuur T-D 11 en 15: verplaatsen van leidingen van openbaar nut, herinrichting van het wegenpatroon, …). Anderzijds waren er ook de transformaties die door een opportuniteitstoestand optraden. Met de komst van de E3 en de modernisering van de ringspoorweg kon de Brusselsesteenweg (nog steeds een hoofdader van de gemeente) niet achterblijven. De plannen (30 april 1968) van de verbeteringswerken aan deze steenweg én die van de laterale weg parallel aan het viaduct (Land van Rodelaan) werden eveneens door de I.V.A. E3 uitgevoerd.[181] Een vlotte aansluiting van de E3 op de Brusselsesteenweg was immers afhankelijk gesteld van de condities van diezelfde steenweg.[182] De tracering werd zo opgevat dat de noordelijke bouwlijn als rooilijn kon behouden worden, aangezien er al bebouwing langs deze zijde aanwezig was (zie Figuur T-D 30). Om vloeiender de aansluiting te kunnen maken met de lokale wegen werd de aanpassing van de Brusselsesteenweg tot aan de Hoveniersstraat in het noorden en tot aan de Bruiloftstraat (Stadion Gentbrugge) in het zuiden uitgevoerd. Het dwarsprofiel van de weg werd aldus aangepast om het opkomend verkeer dat de autosnelweg met zich zou meebrengen te kunnen verwerken. De afbraak van het bestaande spoorwegviaduct (parallel aan de Brusselsesteenweg) en het ophogen van het spoor waren twee noodzakelijke uitvoeringen die dienden te gebeuren om het opkomende verkeer en de aansluiting met de E3 te kunnen maken.[183] Aansluiting van de Brusselsesteenweg met de E3 gebeurde zoals eerder vermeld in 1972. Nadat de adaptaties uitgevoerd werden dienden eveneens invullingen bedacht te worden voor de ruime oppervlakte onder het viaduct. *"Voorlopig kunnen de ruimten onder het viaduct als groenplantsoenen worden aangelegd. Op deze wijze wordt de mogelijkheid open gehouden voor de toekomst."*[184] Eveneens waren er voorstellen om parkeerplaatsen te voorzien. Op deze wijze konden

theoretische inbezitneming van het te onteigenen goed kon gebeuren binnen de 40 dagen. Het miste weliswaar zijn doeltreffendheid doordat veelal honderden aanvragen bij de Vrederechter werden ingediend wat leidde tot heel lange uitsteltermijnen.
In: In: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1963,* Govaerts, Deurne, 1964, p. 40.

[180] Zie **Figuur T-D 38**-**39**.

[181] Zie **Figuur T-D 40**-**41**.

[182] Zie **Figuur T-D 42**.

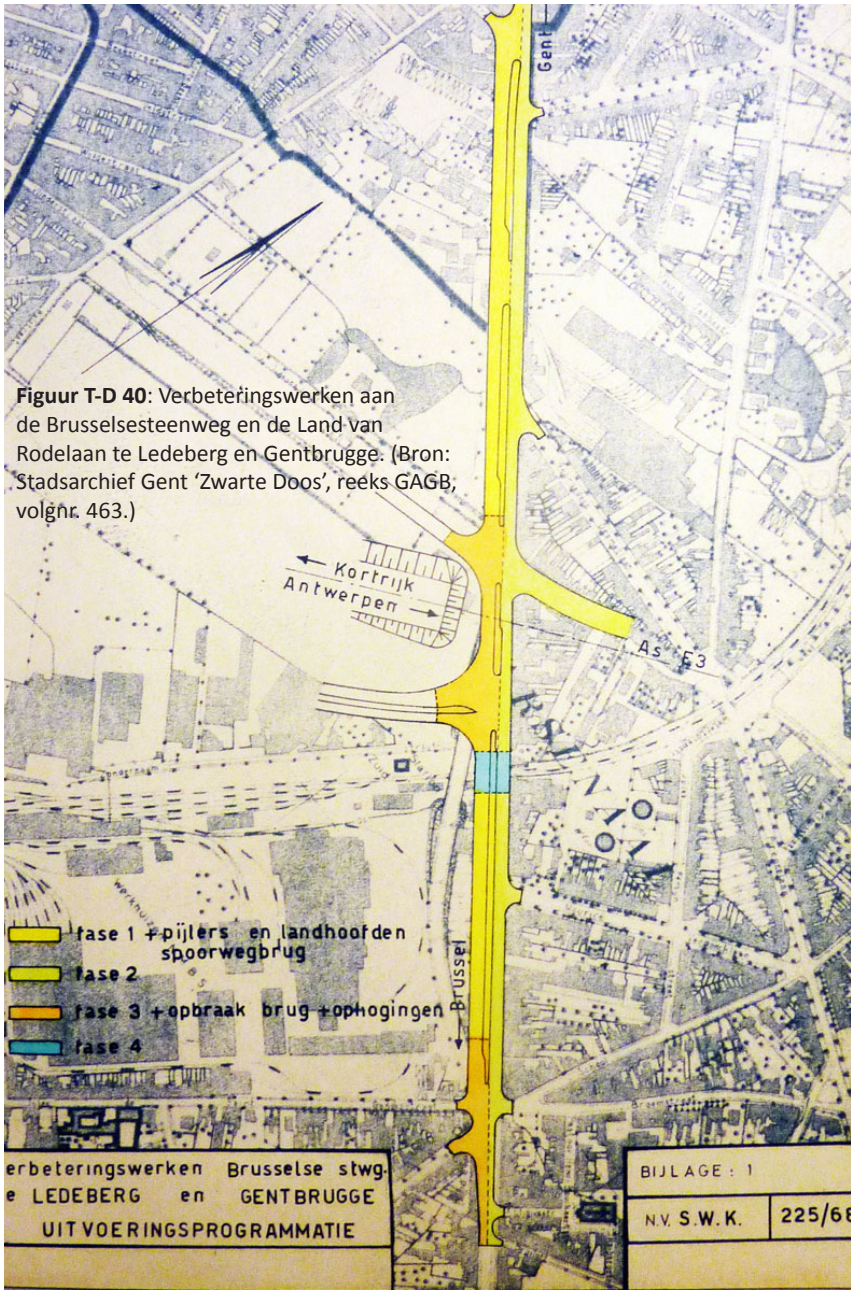
[183] Zie **Figuur T-D 43**-**44**.

[184] In: Stadarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, *Enkele beschouwingen van de aanleg van de autosnelweg E2 op de gemeente Genbrugge*., 1968.

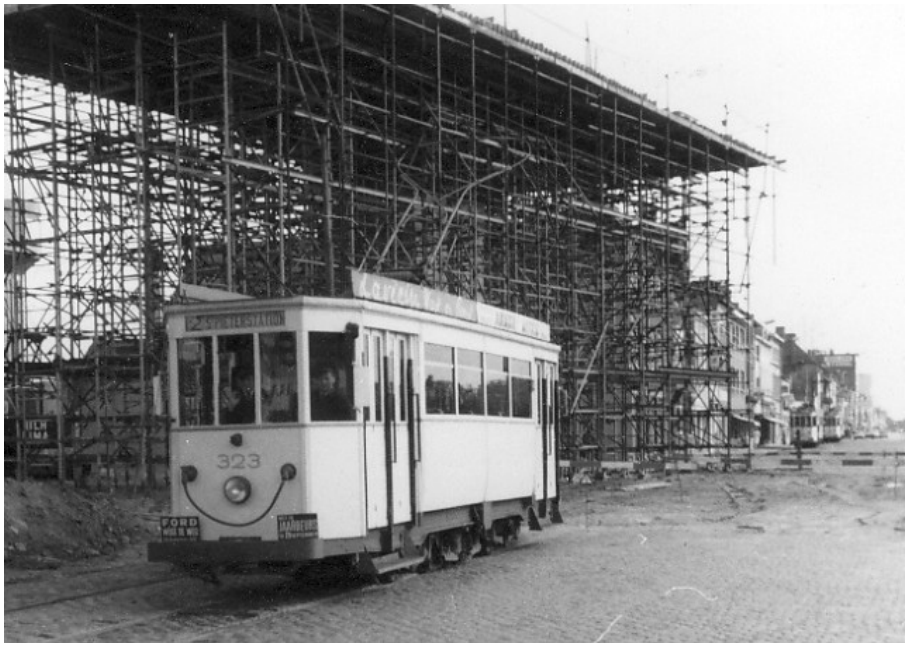
TABEL DER INNEMINGEN

Nr	Sie	KADASTER NUMMER	WUK	EIGENAAR	WOONPLAATS	AARD	KLASSE-RING	OPPERVLAKTE Ha.	a.	ca.	KAD. INKOM	TE ONTEIGENEN Ha.	a.	ca.	ART. KAD. LEGGER	OPMERKINGEN
1	E.S	349 k 349 e2 349 f2	Hundelgemeestenweg 384	F.CON - VAN RUYSEVELDT Marcel F.CON - BALTHAZAR Robert F.CON - Maurice	Hundelgemeestwg, 263 " 436, Ledeberg " 482, Ledeberg	Tuin	1/970		09	00	200		01	75	4310	totaal.
2	"	351 d2	"	" "	" "	Kasteel			01	43	25000		01	43		"
3	"	372 e	"	" "	" "	Luttuin als tuin			70	20	15000		44	74		"
4	"	368 d	" 47	Intercommunale Vereniging v.d.E.3.Samenwerkende Vennootschap	St.Michielsplein,Gent	Huis			01	20	14000		01	20		
5	"	366 a	"2e"	" (zie plan 28/4 ont. 1)	" "	Tuin	3/1500		08	30	120		08	30		
6	"	367 d	" 478	Belgische Staat (zie plan 28/1 Ont. 4)		huis			00	90			00	90		
7	"	367 e	" 480	" (zie plan 28/1 Ont. 3)		huis			00	90			00	90		
8	"	356 g	" 484	LIEVENS - RAES Jozef	Hundelgemeestwg. 484, Ledeberg	huis			00	63	7500		00	63	3929	
9	"	356 h	" 486	DE PRYCK - STEVENS Leon	Onderstraat,41, Gent	huis			01	10	7000		01	10	1327	
10	"	311 a1	" 343	VAN MARLE - ISSELBE Georges	Hundelgemeestwg.343, Ledeberg	huis			02	98	11000		02	98	3928	
11	"	309 a14	" 341	Belgische Staat (zie plan 28/1 Ont. 5)		huis			00	65			00	65		
12	"	309 g12	"	" (zie plan 28/1 Ont. 6)		tuin			05	10			05	10		
13	"	311 a 1	" 345	" (zie plan 28/1 Ont. 8)		huis			05	10			05	10		
14	"	311 o1	" 347	" (zie plan 28/1 Ont. 10)		stalling			01	08			01	08		
15	"	311 i1	"	" (zie plan 28/1 Ont. 11)		tuin			20	00			20	00		
16	"	311 f1	" 345	" (zie plan 28/1 Ont. 9)		Kasteel			03	10			03	10		
17	"	311 m1	" 349	" (zie plan 28/1 Ont. 12)		Huis			00	82			00	82		
18	"	309 f1	Pr.de Coninckstraat, 35	" (zie plan 28/1 Ont. 13)		huis			02	60			02	60		
19	"	309 m1	" 36	" (zie plan 28/1 Ont. 14)		huis			01	60			01	60		
20	"	309 h1	" 37	" (zie plan 28/1 Ont. 15)		huis			01	90			01	90		
21	"	309 i1	" 38	" (zie plan 28/1 Ont. 16)		huis			01	70			01	70		
22	"	309 l1	" 39	" (zie plan 28/1 Ont. 17		huis			00	90			00	90		
23	"	309 n1	" 40	" (zie plan 28/1 Ont. 18)		huis			00	90			00	90		
24	"	309 m1	" 41	" (zie plan 28/1 Ont. 19)		huis			01	50			01	50		
25	"	309 o1	"	" (zie plan 28/1 Ont. 20)		tuin			04	10			04	10		
26	"	309 q13	Van Ooteghemstraat	" (zie plan 28/2 Ont. 1)		grond			02	46			02	46		
27	"	309 z13	"	" (zie plan 28/3 Ont. 1)		bouwgrond			01	61			01	61		
28	"	309 z12	" 27	" (zie plan 28/3 Ont. 2)		huis			00	90			00	90		
29	"	309 y12	" 25	" (zie plan 28/3 Ont. 3)		huis			00	90			00	90		
30	"	309 y13	" 23	" (zie plan 28/3 Ont. 4)		huis			00	80			00	80		
31	"	309 w12	" 21	" (zie plan 28/3 Ont. 5)		huis			00	90			00	90		
32	"	309 v12	" 19	" (zie plan 28/3 Ont. 6)		huis'			01	10			01	10		
33	"	309 h13	" 17	" (zie plan 28/3 Ont. 7)		huis			00	90			00	90		
34	"	309 g13	" 15	" (zie plan 28/3 Ont. 8)		huis			00	90			00	90		
35	"	309 f13	" 13	" (zie plan 28/3 Ont. 9)		huis			00	90			00	90		
36	"	309 e13	" 11	" (zie plan 28/3 Ont. 10)		huis			00	90			00	90		
37	"	309 d13	" 9	" (zie plan 28/3 Ont. 11)		huis			01	00			01	00		
38	"	309 c13	" 7	" (zie plan 28/3 Ont. 12)		huis			01	00			01	00		
39	"	309 b13	" 5	" (zie plan 28/3 Ont. 13)		huis			00	90			00	90		
40	"	309 p14	Josef Vervaenestraat	EGGERMONT - WILMART Paul, Charles Marie en kinderen	Paul Lauterestraat,50 Elsene	bouwgrond	1/2250		02	95	60		02	95	486	
41	"	310 b	J.De Coninckstraat	" "	" "	tuin als tuin	1/2250		42	50	950		42	50	486	
42	"	309 v14	Van Ooteghemstraat	" "	" "	grond	1/2250		35	87			35	87	486	
43	"	311 12	J.De Coninckstraat	EGGERMONT - WILMART Paul, Charles Marie en kinderen	Paul Lauterestraat,50 Elsene	luttuin	1/2250		84	39	1800		57	80	486	
44	"	313 c	J. Vervaenetr	" "	" "	luttuin	1/2250		48	50	1000		39	82	486	
45	"	321 k	"	S.V. Gezonde Huisvesting	Gemeentehuis Ledeberg	land			90	41	1300		06	65	2075	

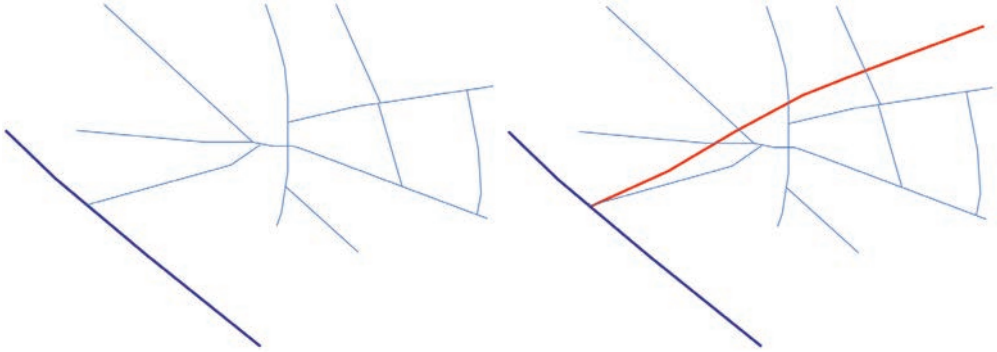
Figuur T-D 39: Onteigeningstabel gebied tussen de Schelde en Jozef Vervaenestraat. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeninsplan Sectie 4.*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken, 1965.)



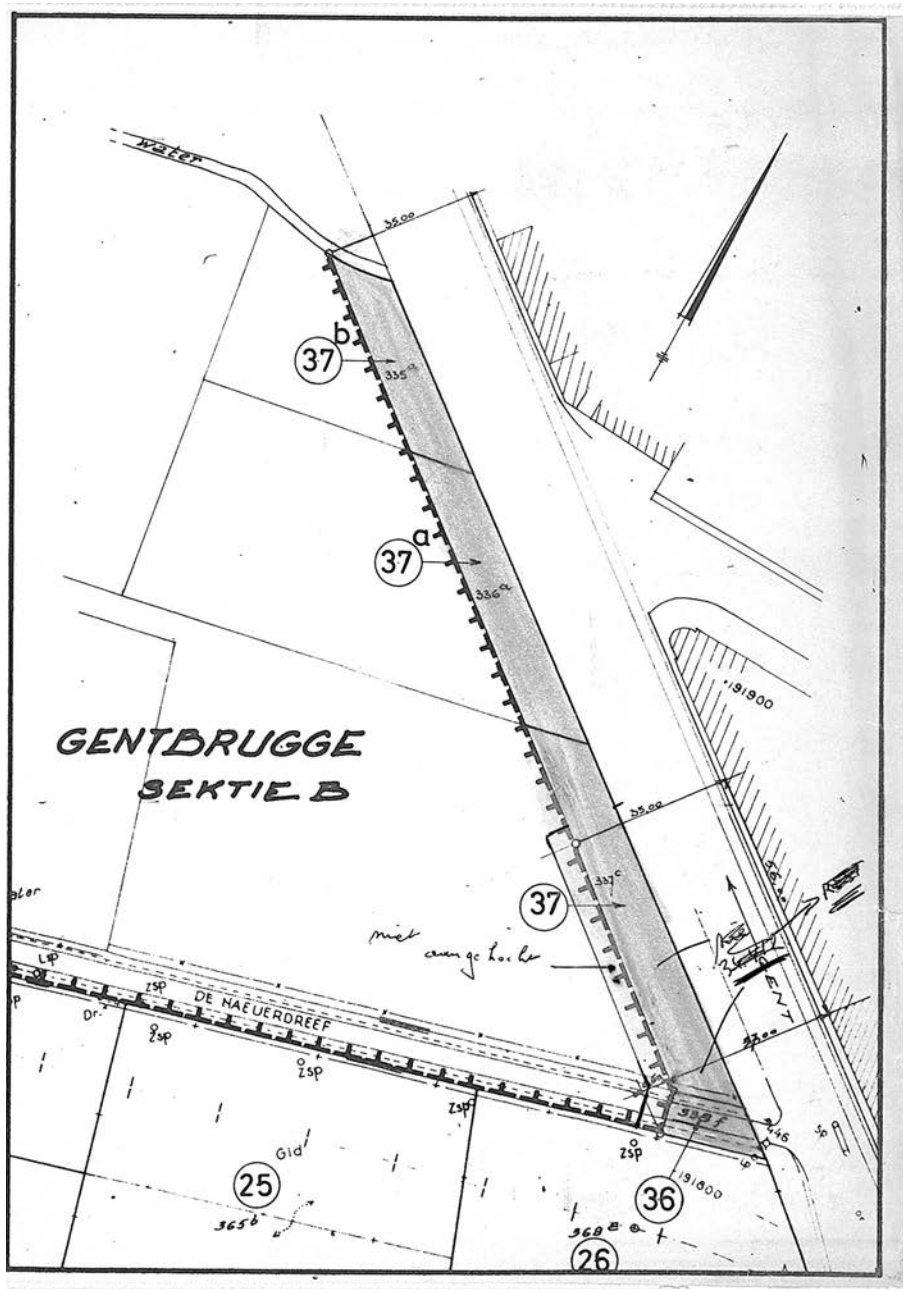
Figuur T-D 40: Verbeteringswerken aan de Brusselsesteenweg en de Land van Rodelaan te Ledeberg en Gentbrugge. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 463.)



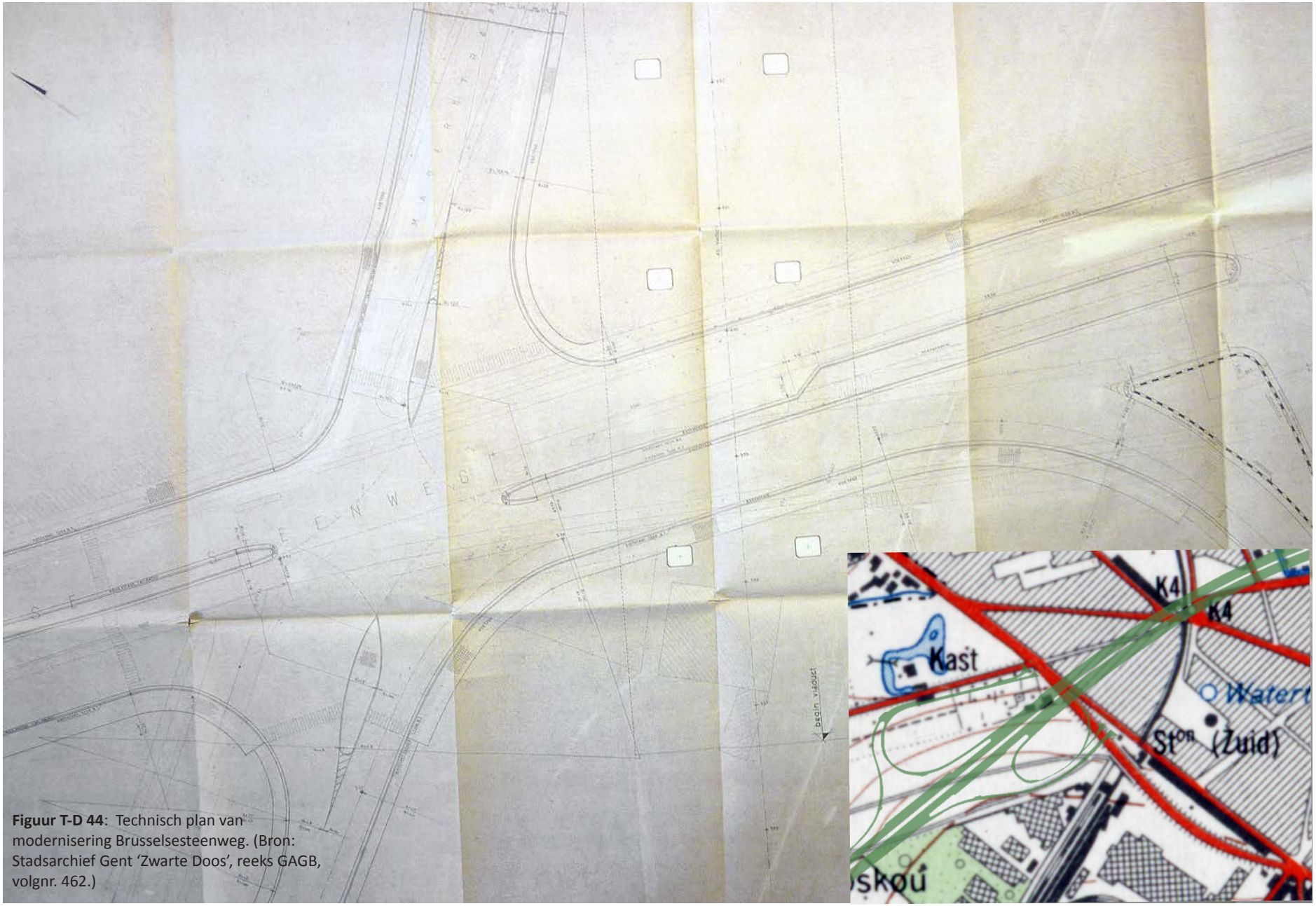
Figuur T-D 42: Brusselsesteenweg met viaduct in opbouw, 1968. (Bron: Onbekend, Gent. Foto's uit de jaren stillekes., http://www.facebook.com/pages/Gent-Fotos-uit-de-jaren-stillekes/227442088235?sk=info, opgericht: 30 september 2009, geraadpleegd op 9 augustus 2011.)



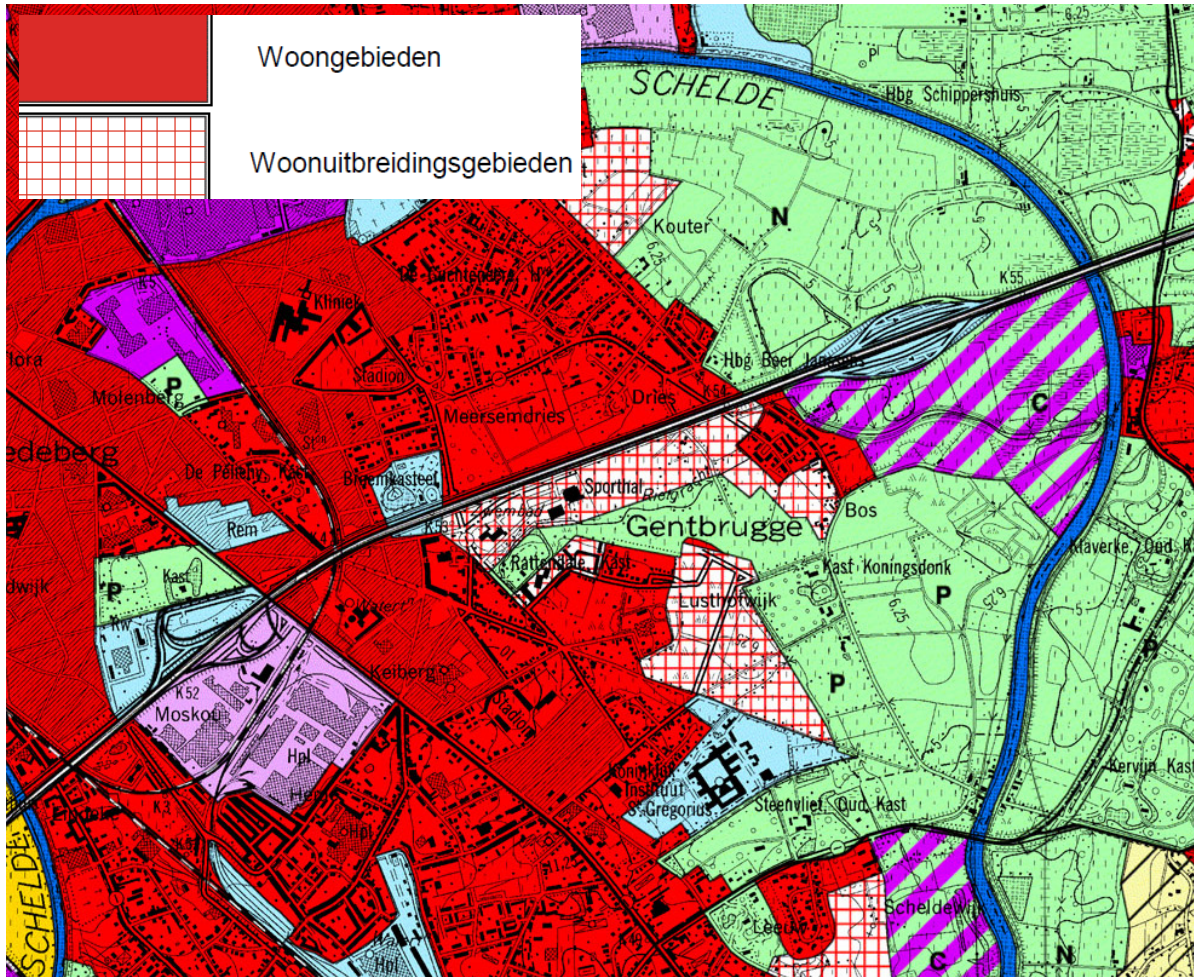
Figuur T-D 41: De Brusselsesteenweg en de Land van Rodelaan: belangrijke assen in Gentbrugge. (Bron: eigen bewerking.)



Figuur T-D 43: Onteigeningen aan de Brusselsesteenweg. (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer, *Onteigeningsplan sectie b*, voorgesteld door: I.V.A. E3, nagezien door: Ministerie van Openbare Werken, 1965.)



Figuur T-D 44: Technisch plan van modernisering Brusselsesteenweg. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 462.)



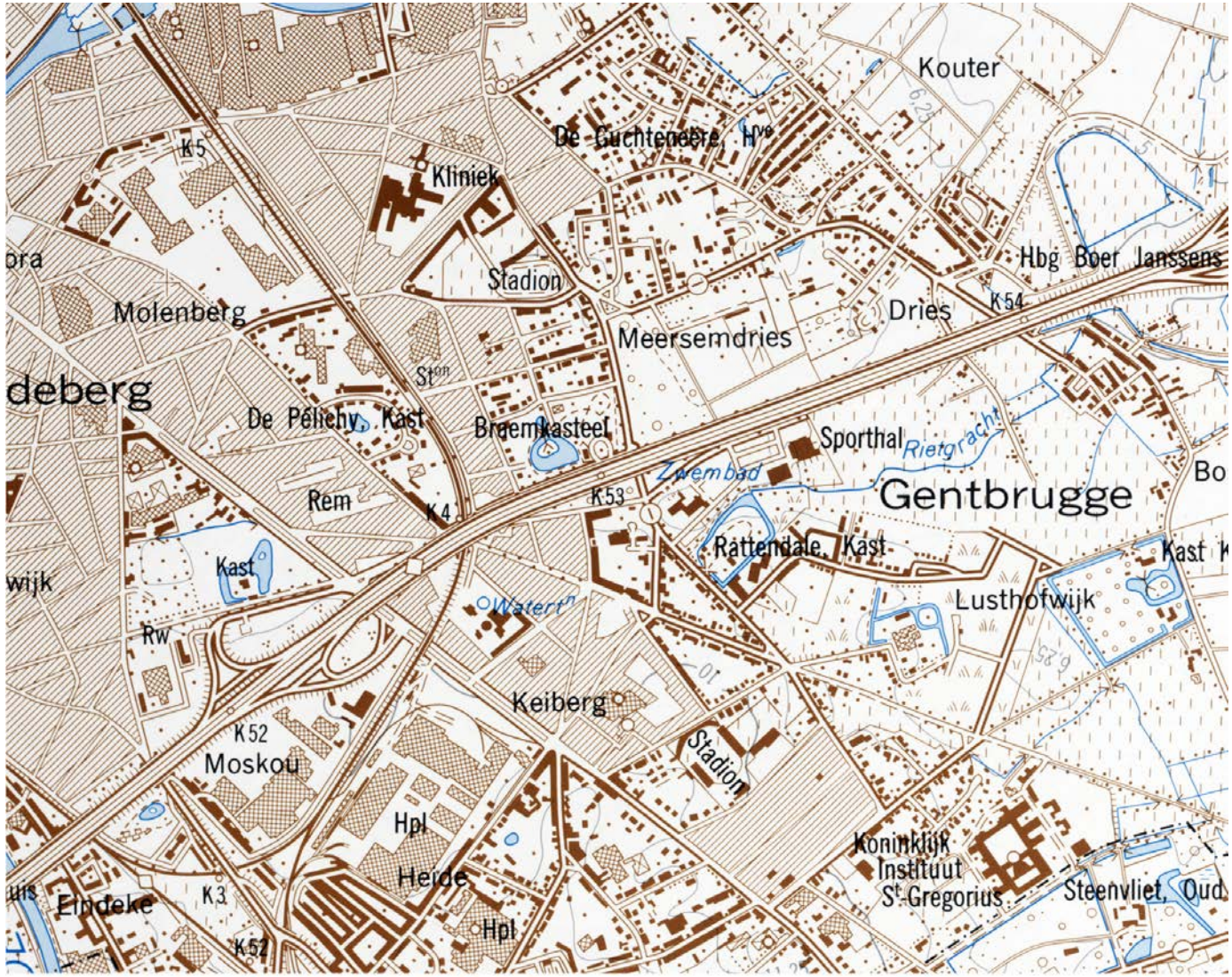
Figuur T-D 45: Gewestplan 1977. (Bron: Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen.)

bestuurders komende van Antwerpen of Rijsel nadat ze afgereden waren aan de Brusselsesteenweg en hun wagen hadden geparkeerd onder het viaduct zich met het openbaar vervoer in de stad verplaatsen.

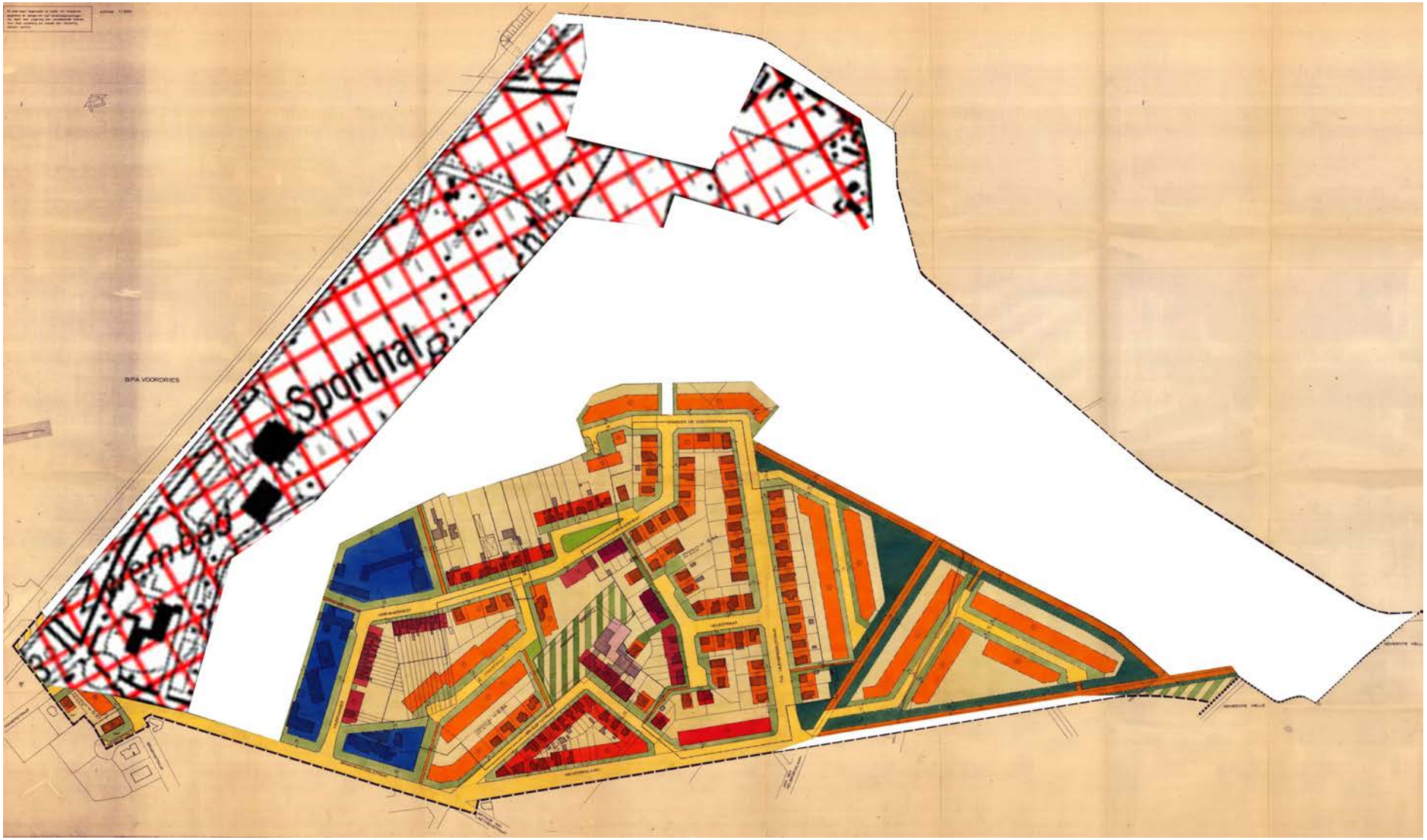
De Koninklijke Besluiten van 28 december 1972 (naar aanleiding van het Gewestplan nr. 8 Gentse en Kanaalzone, 14 september 1977) bestemden de strook - ten zuiden van de autosnelweg - tussen de Braemkasteelstraat en de Emiel Van Swedenlaan tot 'woonuitbreidingsgebied'. Ten noorden werd de Meersendries integraal ingekleurd als woongebied.[185] Deze monomorfe aanduidingen wezen schijnbaar op de onduidelijke visie omtrent de toekomstige ruimtebestemming in de nabijheid van het viaduct net na de realisatie ervan (1972). Het dienstencentrum en de sporthal waren immers gerealiseerd waardoor het nogal vreemd leek dat dit gebied als potentieel woongebied werd ingekleurd. Mede doordat Gentbrugge gedurende de aanleg meermaals benadrukt heeft dat het groenbuffers wenste. Op de topografische kaart van 1982 zien we de ruimtelijke situatie 10 jaar nadat het viaduct in werking trad.[186] Hierna werden nog enkele BPA's gemaakt op het grondgebied van Gentbrugge. Het BPA nr. 11 Lusthofwijk (1987) toonde wederom net zoals het Gewestplan het ontbreken van een visie voor het aangrenzend gebied van de E3.[187] De Lusthofwijk werd uitgebreid in zuidelijke richting en de zone tussen deze wijk en het viaduct bleven onbestemd zoals te zien is op zowel het BPA nr. 11 als het Gewestplan. Op de topografische kaart van 1995 merken we geen wezenlijke verschillen.[188] De lusthofwijk was reeds gerealiseerd en ter hoogte van de Meersendries werd extra buffergroen ingeplant. Een belangrijk keerpunt op planningsgebied deed zich voor met het *'Ontwikkelingsplan Gentbrugge Meersen'* en een tweede studie *'Natuurstudie Gentbrugge Meersen*'. De synthesenota van beide documenten leidde tot de uitbouw en tot de realisatie van een grootschalig groengebied met extensieve recreatie en natuurontwikkeling in relatie tot de stad Gent.[189] In het ruimtelijk Structuurplan van Gent (goedgekeurd op 9 april 2003) vormden de Gentbrugse Meersen één van de vier te ontwikkelen groenpolen rond Gent. Ook in de groenstructuur die geschetst werd bij de Afbakening van het Grootstedelijk Gebied Gent (GRUP, 2002), maakten de Gentbrugse Meersen samen met de Damvallei deel uit van een 650 ha grote groenpool.[190] Hoofddoelstelling bij al deze documenten impliceerde een verweving van de huidige natuurwaarden en de (toekomstige) recreatieve wensen. In tweede instantie kwam het erop aan om meer samenhang te brengen in het gebied en de versnipperde delen onderling beter met elkaar te verbinden in een recreatief netwerk. De toegangszone (westelijke toegangsas) kreeg aldaar een zeer belangrijke taak toegewezen.[191] Vandaag de dag beslaat deze as de ruimte onder de snelweg en de aanliggende niet-bebouwde stroken ten noorden en ten zuiden van het viaduct. De ruimte onder het viaduct wordt vandaag de dag nog grotendeels onbenut gelaten, op de tramlijn 22 na. Deze ruimte vormt zodoende een doorgang voor sluipverkeer, zowel voor auto's als voor fietsers. Maar ook sluikstorten vormt een probleem. Aan het einde van het viaduct, ter hoogte van de Van Swedenlaan bevindt zich een niet ingerichte doorgang naar de noordelijke meander. Zijdoorgangen naar het heempark en naar het noordelijk en het centraal gelegen recreatief bos zullen in de toekomst aangelegd worden. Een geluids- en visuele buffering tussen de parkings onder het viaduct en de bewoning maken tevens deel uit van de nota's. Om de toegang tot de

[185] Zie **Figuur T-D 45**.
[186] Zie **Figuur T-D 46**.
[187] Zie **Figuur T-D 47**.
[188] Zie **Figuur T-D 48**.

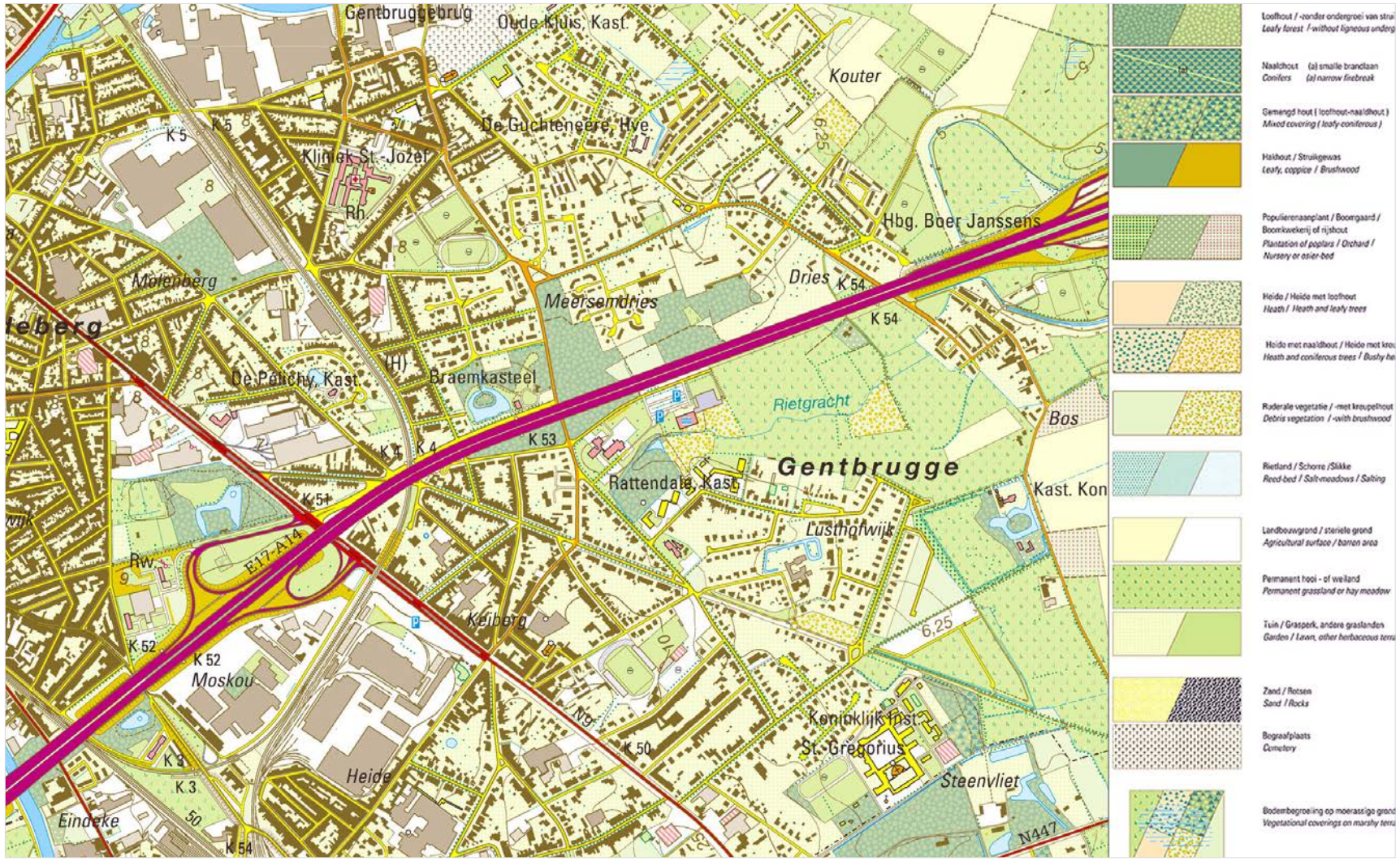
[189] In: Groendienst Gent, *Synthesevisie Gentbrugse Meersen*., http://www.gent.be/docs/Departement%20Milieu,%20Groen%20en%20Gezondheid/Groendienst/Synthesevisie%20Gentbrugse%20Meersen.pdf, laatste update: onbekend, geraadpleegd op 5 augustus 2011.
[190] Zie **Figuur T-D 49**.
[191] Zie **Figuur T-D 50**.



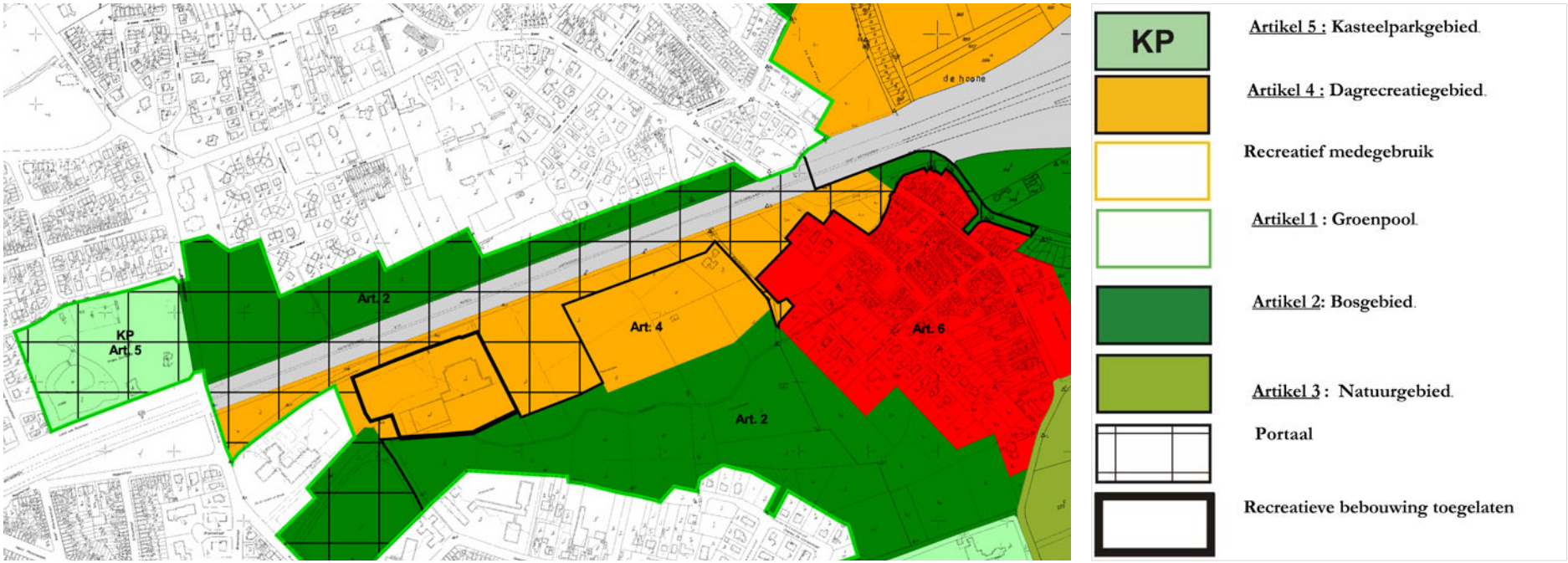
Figuur T-D 46: Topografische kaart 1982. (Bron: Nationaal Geografisch Instituut, schaal 1:10000, Brussel, 1982. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ.KRT.1588/22/01.)



Figuur T-D 47: BPA Lusthofwijk en woonuitbreidingen Gewestplan 1977. (Bron: Stad Gent, *BPA nr. G-11. Lusthofwijk*, november 1987.)



Figuur T-D 48: Topografische kaart 1995. (Bron: Nationaal Geografisch Instituut, schaal 1:10000, Brussel, 1995.)



Figuur T-D 49: GRUP Groenpool Gentbrugse Meersen-Damvallei. (Bron: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan: Afbakening grootstedelijk gebied Gent, 2002.)

Figuur T-D 50: Westelijke toegangszone tot de groenpool. (Bron: Groendienst Gent, nieuwsbrief, http://www.gent.be/docs/Departement%20Milieu,%20Groen%20en%20Gezondheid/Groendienst/nieuwsbrief%20Gentbrugse%20meersen%203lv.pdf, geraadpleegd op 4 augustus 2011.)

groenpool te verbeteren zal de tramlijn 22 tot de Emiel van Swedenlaan worden doorgetrokken. Met het aanleggen van de parking en het doortrekken van de tramlijn wordt zodoende de totale ruimte onder het viaduct functioneel aangewend. Hierbij zal een vlotte aansluiting worden voorzien op de toegangswegen die het noordelijke en het zuidelijke deel van de groenpool ontsluiten. Ook zullen de volkstuinen uitgebreid worden tot aan de sporthal Driebeek. De hierboven beschreven ontwikkelingsperspectieven nemen voor de eerste keer de ruimte onder en naast het viaduct mee in een planmatig breed discours. *"Wat een vrij rustige weg zou moeten zijn, is vandaag amper te gebruiken. Het deel onder de brug is eigendom van de Administratie Wegen en Verkeer van het Vlaams Gewest. In het kader van het project Groenpool Gentbrugse Meersen zal de Stad in overleg met AWV de mogelijkheid voor de aanleg van wandel- en fietspaden onder de viaduct door bekijken. Concreet onderzoekt de Stad de mogelijkheid om de bedieningsweg voor de huidige volkstuintjes als fietspad door te trekken naar de Braemkasteelstraat. Niet alleen parallel aan de viaduct maar ook haaks erop zijn paden gewenst die het bosrijke gebied in het noorden zullen verbinden met het meer open heempark in het zuiden."*[192] Toekomstperspectieven situeren zich dan ook in een gebiedsgerichte werking.

[192] We merken hierbij op dat vanaf 1986 de benaming van de autosnelwegen van E3 veranderde in E17. Vanaf dit punt zullen we dan ook telkenmale spreken over de E17.
In: Stad Gent, *Wijkprogramma Gebiedsgerichte werking Gentbrugge*, http://www.kenniscentrumvlaamsesteden.be, laatste update: onbekend, geraadpleegd op 4 augustus 2011.

Figuur T-D 51: satelietfoto 211. (Bron: ©Google Earth.)

HEDENDAAGS FOTOGRAFISCH RESULTAAT

Het eerste verstedelijkingsparadigma - met de "*CARTOGRAFISCHE EVOLUTIE*" en de *"INGENIEURSAMBITIES"* in het achterhoofd - dat ons opviel door een verticale blik te werpen op de omgeving rondom het viaduct van Gentbrugge, was de schijnbaar planmatige barrière die gevormd werd. Dit zowel in het dens bebouwde centrum als in de eerder landelijke gebieden waar het viaduct doortocht maakt. De horizontale blik - veldonderzoek - heeft ons daarentegen toegelaten om even afstand te nemen van deze beperkte benadering en in staat gesteld om de zaken die we hebben waargenomen te toetsen met de verstedelijkingsparadigma's.

De onteigeningsplannen voor de geëleveerde autosnelweg in Gentbrugge reflecteerden illustratief de extra gehypothekeerde ruimte die noodzakelijk was voor het snelwegobject. Een variërende offset van de onteigeningsgrenzen volgde logischerwijs uit de stedenbouwkundige must om het weefsel terug te kunnen herinrichten en opnieuw goed te laten functioneren.

Op de satellietfoto van 2011 zien we meteen een eerste apparente barrière opduiken.[193] Het viaduct werd door Gentbrugge destijds - ondanks zijn potentiële doorgangsmogelijkheden - als een scheidende constructie beschouwd. De schaal van het viaduct kan - op basis van het eerste criterium van Kevin Lynch: *het vermijden van ongewenste zintuiglijke effecten* - niettemin als een gunstig gegeven begrepen worden.[194] Doordat het viaduct op een grote hoogte door het centrum van de gemeente loopt, werd als het ware de zicht- en lichtbarrière gedeeltelijk vermeden. De foto's tonen klaarblijkelijk een bepaalde ruimte-buffer tussen de stadsbewoner en het viaductkunstwerk aan. Maar deze ruimte-buffer wordt echter verbroken door de aanwezigheid van de ritmische structurele elementen en de andere infrastructuurstromen.[195] Los hiervan kan het grote aandeel van zijn structuur in het 'zichtbaar landschap' niet ontkend worden.[196] Dit wordt des te meer duidelijk bij het in beschouwing nemen van de schaalverhouding tussen het viaduct en de typerende Gentbrugse laagbouw.[197] Gedurende de tracépolemiek werden immers deze wanverhoudingen aangehaald en heeft de Dienst Stedenbouw een voorstel op tafel geworpen om het nieuwe gemeentehuis in torenvorm naast het viaduct op te vatten ter compensatie van z'n monumentaliteit.[198] Doordat de bebouwing rondom het kunstwerk slechts 14 m bedraagt, zijn er tussen de structuurelementen van het viaduct doorzichten mogelijk.

Het begrip 'barrière', dat vandaag nog steeds gekoppeld wordt aan dit type transmissiedeel, dient aldus met een andere invalshoek benaderd te worden opdat men de inherente kwaliteiten zou kunnen ontdekken. De intrinsieke schoonheid van het monument en bijgevolg het zintuigelijke potentieel dat het viaduct bezit kan zodoende als een landmark en ontmoetingsplaats fungeren. Ditzelfde zintuigelijk potentieel van de viaductconstructie werd in Gentbrugge ingezet ter verbetering van de algemene visuele structuur van de omgeving. Hierbij omarmt het massieve viaductgeraamte de diverse infrastructuurstromen op meerdere niveaus (tram, bus, trein, lokale wegen, voetpaden, …). Een hybride vormgeving is hiervan het resultaat.[199] De toenmalige ophoging van de

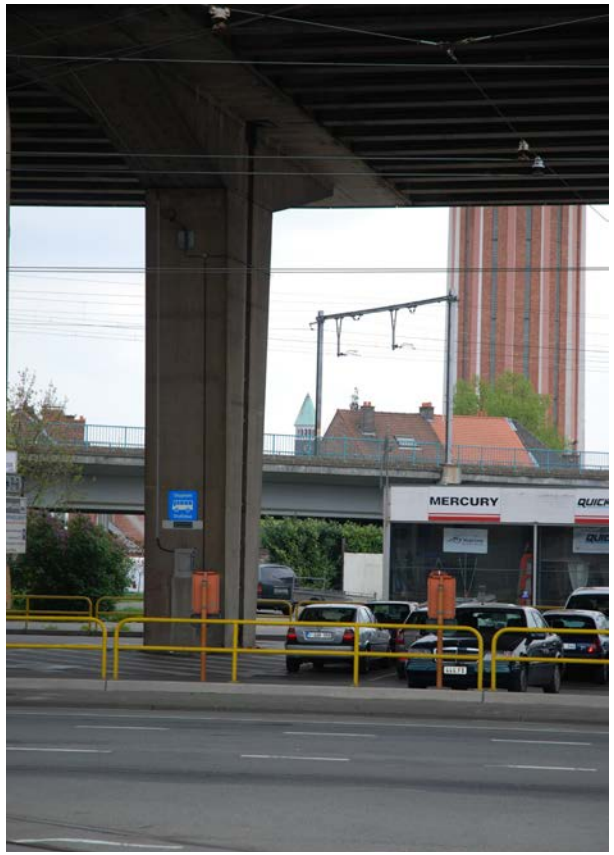
[193] Zie **Figuur T-D 51**.
[194] In: LYNCH K. en APPLEYARD D., "Sensuous Criteria for Highway Design, 1966." in: LYNCH K. ea., *City sense and city design: writings and projects of Kevin Lynch*, Cambridge, MIT press, 1990.

[195] Zie **Figuur T-D 52-66**.
[196] Zie **Figuur T-D 67-74**.
[197] Zie **Figuur T-D 75-90**.
[198] Zie *"*II. DE EUROPAWEG 3 - b. BELGIË - TRACÉ GENTSE AGGLOMERATIE - *POLEMIEK GENTBRUGGE"*.
[199] Zie **Figuur T-D 91-98**.

Figuur T-D 52

Figuur T-D 53

Figuur T-D 54



Figuur T-D 55

Figuur T-D 56

Figuur T-D 57

Figuur T-D 58

Figuur T-D 59

Figuur T-D 60

Figuur T-D 61

Figuur T-D 64

Figuur T-D 62

Figuur T-D 63

Figuur T-D 65

Figuur T-D 66

Figuur T-D 67

Figuur T-D 68

Figuur T-D 69

Figuur T-D 70

Figuur T-D 71

Figuur T-D 72

Figuur T-D 73

Figuur T-D 74

Figuur T-D 75

Figuur T-D 76

Figuur T-D 77

Figuur T-D 78

Figuur T-D 79

Figuur T-D 80

Figuur T-D 81

Figuur T-D 82

Figuur T-D 83

Figuur T-D 84

Figuur T-D 85

Figuur T-D 86

Figuur T-D 87

Figuur T-D 88

Figuur T-D 89

Figuur T-D 90

Figuur T-D 91

Figuur T-D 92

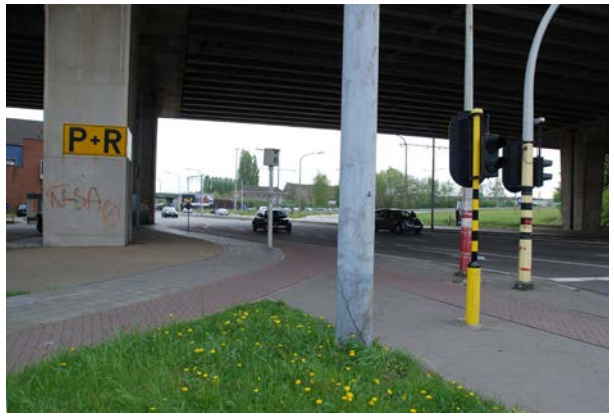
Figuur T-D 93

Figuur T-D 94

Figuur T-D 95

Figuur T-D 96

Figuur T-D 97



Figuur T-D 98

Figuur T-D 99

Figuur T-D 100

Figuur T-D 101

Figuur T-D 102

Figuur T-D 103

Figuur T-D 104

Figuur T-D 105

Figuur T-D 106

ringspoorweg - en bijgevolg de opgedreven hoogte van het kunstwerk heeft aldaar geleid tot een betere leesbaarheid van de structuur van het gebied. Deze positieve aanwending van de constructie ging eveneens onlosmakelijk gepaard met de vele tijdelijke functies (busstallingen, parkeerplaatsen, lapjes groen, …) die toegewezen werden binnen en buiten de contouren van het viaduct.[200] Naast de invulling van bepaalde functies onder en naast het viaduct, hebben we her en der ook restruimtes waargenomen waarbij een concrete (temporele) bestemming ontbreekt.[201] Het zijn eveneens ruimtes die destijds opgenomen werden binnen de onteigeningsgrenzen voor het viaduct.

Dit ongedefinieerde karakter lijkt naar ons aanvoelen een inherent en alomtegenwoordig gegeven te zijn bij de stedelijke autosnelweg. De gehypothekeerde ruimte die nodig was om het viaduct nauwkeurig in het weefsel te plaatsen heeft dan ook geleid tot de vorming van diverse hybride plekken met verschillende betekenissen. Zowel de ruimtes die een tijdelijke bestemming hebben gekregen als de ruimtes die tot vandaag de dag onbestemd zijn gebleven vertonen een gelijkaardig aanwenden van middelen. Allen sterken ze het temporele karakter van de ruimte (drempels, hekkens, beton blokken, beplanting, borden, …).

Deze temporele invullingen hebben we niet enkel bij het viaduct van Gentbrugge waargenomen. Het transmissiedeel tussen de Frans de Coninckstraat en de Muinkschelde vertonen een gelijkaardige aanpak van de gefragmenteerde ruimte onder en naast de autosnelweg op pijlers. De onteigeningsgrenzen werden immers op deze locatie beperkt tot gemiddeld zo'n tien meter tot de perceelgrenzen. Ten gevolge hiervan ontstond er een onsamenhangend lappendeken met verschillende functies en onvaste ruimtegebruiken.[202]Op het eerste zicht vertonen ze een bepaald ontbreken van identiteit. Bij een nadere inspectie, merken we wederom het ruimtegebruik dat gepaard gaat met dit soort afgebakende dozen. Kwaliteiten van de ruimte zijn verder evenmin afhankelijk gesteld van de geometrische kenmerken van het viaduct. Een hoog viaduct - zoals in het centrum van Gentbrugge - is in die zin meer functioneel inzetbaar dan de lage en donkere ruimtes die gegenereerd worden door een laag viaduct. Niettemin functioneert de ruimte onder het viaduct ter hoogte van de Hundelgemsesteenweg perfect als oefenterrein van een autorijschool.

Een mooi toekomstperspectief voor het viaductgedeelte vanaf het einde van de Driebeekstraat tot aan de Emiel van Swedenlaan te Gentbrugge is het concept van de westelijke toegangsas van de groenpool Gentbrugse Meersen (zie "*CARTOGRAFISCHE EVOLUTIE").* Reeds vandaag zien we al de mogelijkheid opduiken om het viaduct - met zijn zintuigelijk potentieel - aan te wenden als landmark en ontmoetingsplaats.[203]Hierbij zal de ruimte onder en naast het viaduct - als ontvangstruimte - integraal deel gaan uitmaken van een recreatief netwerk. Vandaag de dag is dit netwerk weliswaar nog niet ontwikkeld waardoor de imposante ruimte onder het viaduct een onbestemd en vaag karakter vertoont.[204] De aanwezigheid van een viaduct op deze locatie biedt aldus de mogelijkheid om activiteiten rondom en onder het viaduct te organiseren en bijgevolg het gebied op te laden. De dwarse bewegingsvrijheid en de viaductconstructie maken het mogelijk om zichtperspectieven te genereren naar beide kanten van het landschap. De gefragmenteerde ruimtes kunnen zodoende terug versmolten worden door - in het geval van de westelijke toegangsas

[200] Zie **Figuur T-D 99-112**.
[201] Zie **Figuur T-D 113-123**.
[202] Zie **Figuur T-D 124-136**.
[203] Zie **Figuur T-D 137**.
[204] Zie **Figuur T-D 138-140**.

Figuur T-D 107

Figuur T-D 108

Figuur T-D 109

Figuur T-D 110

Figuur T-D 111

Figuur T-D 112

Figuur T-D 113

Figuur T-D 114

Figuur T-D 115

Figuur T-D 116

Figuur T-D 117

Figuur T-D 118

Figuur T-D 119

Figuur T-D 121

Figuur T-D 122

Figuur T-D 120

Figuur T-D 123

Figuur T-D 124

Figuur T-D 125

Figuur T-D 126

Figuur T-D 127

Figuur T-D 128

Figuur T-D 129

Figuur T-D 130

Figuur T-D 131

Figuur T-D 132

Figuur T-D 133

Figuur T-D 134

Figuur T-D 135

Figuur T-D 136

Figuur T-D 137

Figuur T-D 138

Figuur T-D 139

Figuur T-D 140

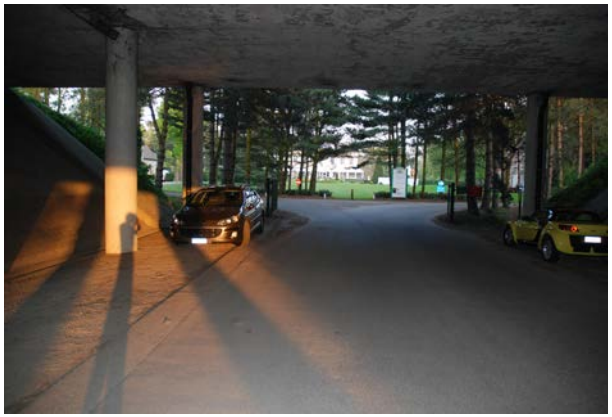
Figuur T-D 141

Figuur T-D 142

Figuur T-D 143

Figuur T-D 144

Figuur T-D 145


Figuur T-D 146

Figuur T-D 147

Figuur T-D 148

Figuur T-D 149

- de opname in een breder discours waarbij het viaducttransmissiedeel als visuele en functionele leidraad aangewend wordt.

Een ander voorbeeld van fragmentatie is iets ten zuiden van de verkeerswisselaar van Zwijnaarde terug te vinden. Hier werd er speciaal een onderdoorgang voorzien om het Kasteel van Zwijnaarde te ontsluiten.[205] De fragmentatie die geïnitieerd werd door de komst van de autosnelweg werd hierbij aangewend als een kans om een moderne, monumentale toegangspoort tot het domein te creëren. En om het idyllische karakter van de plek zelf niet te laten verloren gaan, opteerde men voor een landschappelijk ontwerp waarbij de bomen zodanig ingepland werden dat het snelwegobject niet waar te nemen is.

In het geval van het Kasteel van Zwijnaarde zijn er ook taluds aanwezig, maar hier zorgen ze ervoor dat de plek opgeladen wordt met een zekere intimiteit en geborgenheid.[206] Op deze manier kan een talud met groenschermen wel degelijk een meerwaarde bieden. Verder bemerken we een zelfde visuele meerwaarde terug bij de 'herhalingsgebieden' die gevormd worden door de inpassing van tal van vrijstaande woningen. De taluds vormen hier een natuurlijke afbakening van de tuinen van deze woningen.[207] Natuurlijk rijzen hier dan weer vragen over hoe het zit met de toegelaten geluidsniveaus. Hetzelfde fenomeen nemen we waar ter hoogte van het Adolf Papeleupark. De gemeente had destijds aangedrongen om de autosnelweg bij middel van een talud te laten verlopen. Bijkomende onteigende ruimte - enkele huizen aan de Adolf Van Ooteghemstraat - werd ingezet voor het aanbrengen van verscheidene aanplantingen op de helling en de herinrichting van de bufferzone tussen de woningen en de verhoogde E3. Ook langs de zuidzijde werd als het ware een beschermende rug geconstrueerd door het bebossen en beplanten van de talud en het plaatsen van divers parkmeubilair met bijkomend wandelpad. De veelbesproken achterkanten - die de snelweg genereert omwille van zijn inherente doorgaans negatieve bijwerkingen - werden aldaar aangewend met het oog op een 'zo goed als mogelijk' herstel en de bevordering van de leefkwaliteit voor zowel de passant als de bewoner.[208]

Een laatste barrière-element dat veelal deel uitmaakte in ons visueel veld waren de ettelijke kilometers geluidsschermen langsheen het viaduct. Bij de heraanleg van het E17-viaduct zullen (volgens het Ruimtelijke Structuurplan Gent) de geluidsschermen weliswaar doorzichtig heraangelegd worden waardoor het zicht voor de autosnelweggebruiker naar de stad opengetrokken zal worden. Voor de stadsbewoner vormen ze vandaag nog steeds een homogeen lineair element dat evenwijdig loopt aan de snelweg en een desgevallende impact heeft op de zichtbaarheid vanaf de stad. De stelling dat ze omwille van hun 'uniforme' karakter de herkenning van de gebieden ten opzichte van de stad zouden bemoeilijken dient weliswaar genuanceerd te worden. Bij het bekijken van de foto's merken we duidelijk dat het veelal nog steeds de 'morfologie' van Gentbrugge is dat de bron vormt voor het herkennen en lokaliseren van de deelruimtes van de gemeente. Wel wordt het moeilijk wanneer het geluidsscherm het zicht letterlijk blokkeert (bijvoorbeeld doordat het op een talud staat) of doordat omwille van de topografische conditie bepaalde doorzichten geblokkeerd worden.[209] Een belangrijke functie - naast het verzekeren van de leefkwaliteit van de omwonenden - is de artificiële grens dat het geluidsscherm aftekent. Net zoals de gevel bij een woning een 'binnen' en een 'buiten' maakt, genereert het geluidsscherm een scheiding tussen het functionele gebruik van de autosnelweg en de (stedelijke) ruimte waar hij doortocht maakt.

[205] Zie **Figuur K-P 141-149**.
[206] Zie **Figuur K-P 150-153**.
[207] Zie **Figuur K-P 154-162**.
[208] Zie **Figuur 163-180**.
[209] Zie **Figuur 181-188**.

Figuur T-D 150

Figuur T-D 151

Figuur T-D 152

Figuur T-D 153

Figuur T-D 154

Figuur T-D 155

Figuur T-D 156

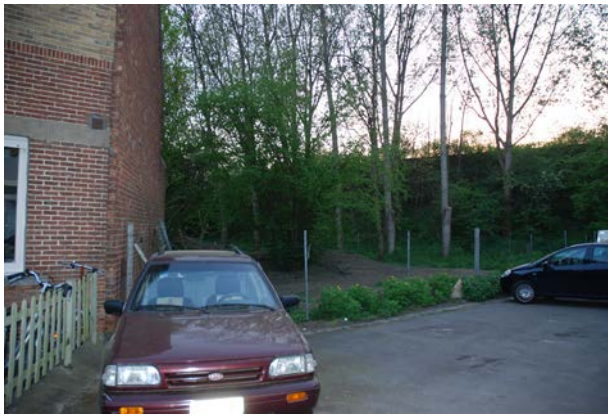
Figuur T-D 157

Figuur T-D 158

Figuur T-D 159

Figuur T-D 160

Figuur T-D 161


Figuur T-D 162

Figuur T-D 163

Figuur T-D 164

Figuur T-D 165

Figuur T-D 166

Figuur T-D 167

Figuur T-D 168

Figuur T-D 169

Figuur T-D 170

Figuur T-D 171

Figuur T-D 172

Figuur T-D 173

Figuur T-D 174

Figuur T-D 175

Figuur T-D 176

Figuur T-D 177

Figuur T-D 178

Figuur T-D 179

Figuur T-D 180

Figuur T-D 181

Figuur T-D 182

Figuur T-D 183

Figuur T-D 184

Figuur T-D 185

Figuur T-D 186

Figuur T-D 187

Figuur T-D 188

c. CONCLUDERENDE BESCHOUWINGEN

Wanneer we de drie voornaamste hardwarecomponenten in beschouwing nemen, merken we dat de toeritten veruit de meeste verstedelijkingsparadigma's bevatten. Dit is natuurlijk niet onlogisch want op deze plekken wordt immers de verbinding gemaakt tussen het primaire en het secundaire (of in sommige gevallen zelfs het lokale) wegennet. Dit zijn dan ook grote attractiepolen voor verstedelijking. Hierdoor kan het ook als evident beschouwd worden dat de steden en gemeenten hier opportuniteiten zagen voor een verstedelijking en bijgevolg heel graag een toerittencomplex opnamen in hun grondgebied. De verschillende context die te merken is tussen het toerittencomplex van de Corneel Heymanslaan en deze van Gent-Zuid is dan ook zeer boeiend te noemen. In Gent-Zuid was er voor de aanleg van de E3 quasi geen grootstedelijk programma waar te nemen. Pas toen het geweten was dat de snelweg er zou komen, werden enkele projecten op touw gezet. En later, nadat het viaduct neerstreek in het Zuidpark kwamen er plannen om een shoppingcenter met bijhorende parkeergelegenheid aan te leggen. Bij de Corneel Heymanslaan bemerkten we net het tegenovergestelde. Daar was er al grootstedelijk programma aanwezig onder de vorm van een Universitair Ziekenhuis en enkele fabrieken. Net om deze sites gemakkelijk te kunnen ontsluiten werd door de stad besloten om hier een toerittencomplex te plaatsen. Nadien werd er dan natuurlijk ook ingespeeld op deze goede ontsluitingsbron.

Verder is het ook ten zeerste interessant te noemen om te zien hoe bepaalde hardwarecomponenten toch op een totaal verschillende manier ingevuld worden. De verkeerswisselaars van Zwijnaarde en Destelbergen vormen hiervan het mooiste voorbeeld. De ene knoop werd volledig opgevuld als bedrijventerrein en fungeert daardoor als 'gratis' reclamepunt voor de bedrijven en fabrieken in kwestie. De andere knoop werd in feite niet ingevuld, maar behield zo veel mogelijk zijn vroegere vormgeving. Toch kunnen we oordelen dat beide hardwarecomponenten een verstedelijkt karakter hebben. Verstedelijking houdt immers niet alleen in om dens bebouwd te zijn. Stedelijke gebieden hebben juist ook nood aan voldoende groenpolen om zo de grote hoeveelheid inwoners van de grootstad de gewenste ademruimte te kunnen verschaffen.

De transmissiedelen tenslotte genereren in se de minste transformaties. Meestal zorgen deze elementen vooral voor een barrière in de omgeving. In Gentbrugge valt dit enigszins nog mee door de grote hoogte van het viaduct. Hieruit is dan ook gebleken dat men best voldoende vrije hoogte voorziet zodat de visuele barrière zoveel mogelijk beperkt blijft. Zo is zelfs vanop het derde verdiep van een aanliggende woning nog steeds zicht onder het viaductwegdek mogelijk. Maar op plaatsen waar het viaduct toch niet zo hoog is, is het beter om te opteren voor hoogbouw langsheen deze transmissiedelen, die aangepast is aan de schaal van het snelwegobject. Verder is het ook belangrijk om de ruimtes die ontstaan onder de viaducten op een interessante manier in te zetten zodat ze een zekere meerwaarde betekenen voor de stad. Functionele opvullingen komen hier dikwijls voor, maar hebben meestal maar een tijdelijk karakter. De opdracht van toekomstige autosnelwegontwerpers zal dan ook eerder verschuiven naar de invulling en integratie van deze autosnelwegen in het verstedelijkte weefsel.

"*When freeways have failed, it has been because their designers have ignored their form giving potentials and their inherent qualities as works of art in the city. They have been thought of only as traffic carriers but, in fact, they are a new form of urban sculpture for motion. To fulfill this aim freeways must be designed by people with great sensitivity not only to*

structure, but also to the environment; to the effect of freeways on the form of the city; and to the choreography of motion."[210]

Wanneer we kijken naar de snelwegaspecten die behandeld werden in de literatuur van "I. HET AUTOSNELWEGLANDSCHAP" merkten we dat het snelwegobject steeds centraal werd geplaatst bij het snelwegontwerp. Hiermee wordt bedoeld dat de snelweg dikwijls in eerste instantie ontworpen werd in functie van hun gebruikers. De automobilisten moesten een aangename ervaring hebben bij het autorijden. Vandaag de dag merken we echter maar al te goed dat er nog weinig rest van deze utopische gedachte. De snelheden van de auto's zijn dusdanig toegenomen dat de omgevingskwaliteit weinig tot niets bijdraagt tot de belevingswaarde van de automobilist.[211] Bijgevolg is het als ontwerper veel interessanter om een interessante, aangename vormgeving van deze infrastructuren te ontwerpen in functie van de omstaander.

Verder moeten we er ons ook van bewust zijn dat deze monografie in de loop der jaren er totaal weer anders kan uitzien. Denken we hierbij maar aan de komst van toekomstige vervoersmiddelen die niet meer zoveel lawaai produceren en niet meer zo veel luchtpolutie teweegbrengen. Het autosnelweglandschap zou er dan weer totaal anders gaan uitzien. De geluidsschermen worden totaal overbodig en op die manier zou men zelfs zowel voor de omstaanders als voor de automobilisten interessante zichten kunnen genereren. Vandaag de dag is deze combinatie praktisch niet haalbaar, zoals te zien was in de casestudies. Misschien is deze toekomstvisie iets te utopisch geredeneerd. Maar ook andere mogelijke toekomstwijzigingen vallen niet uit te sluiten. Zo toont een onderzoek van universiteitsstudenten aan dat het misschien interessanter is om de E17 te positioneren op de plaats waar de R4 zich vandaag de dag bevindt.[212] Op die manier zou het internationale verkeer rond de stad geleid worden in plaats van door de stad. En de stadsring zou op die manier ook kunnen gebruikt worden waarvoor hij geconcipieerd is, namelijk de verbinding verzorgen tussen de randgemeenten van Gent. Hierbij vormt de doortrekking van de R4 buitenring ter hoogte van de verkeerswisselaar van Zwijnaarde een cruciaal punt, evenals de Sifferdokverbinding.

Over de toekomst valt echter enkel te speculeren. Binnen zoveel jaar zal wel duidelijk worden welke weg de E3/E17 zal ingeslagen zijn. Maar één ding staat vast: diegene met het meeste zeggenschap en de meeste invloed zal uiteindelijk zijn zin kunnen doordrukken op het toekomstige autosnelwegontwerp. Of anders geformuleerd:

Nulla tenaci invia est via.

---

[210] In: HALPRIN L., *Freeways*, 1966, p. 3.

[211] In: BAPS' ARCHITECTURE RESEARCH DESIGN, *Cahier van de Stedelijke Autosnelweg, Bijdragen aan de Esthetische Ontginning van de Autosnelweg in het stedelijk veld*, Rotterdam: Baps', 2008, p. 137.

[212] Zie hierbij ook "**Bijlage 2**", waarin het ontwerp voor de R4 op de huidige locatie van de E17 stap voor stap tot stand kwam.

BIBLIOGRAFIE

BIBLIOGRAFIE

INTERNET

http://nl.wikipedia.org/

www.autosnelwegen.nl

www.wegen-Routes.be

http://www.rice.edu/~Ida/Staging/Ladders/index.html

http://cms.tm.tue.nl/tie/files/VE/fede3.htm

http://www.gent.be/docs/Departement%20Ruimtelijke%20Planning,%20Mobiliteit%20en%20Openbaar%20Domein/Dienst%20Stedenbouw%20en%20Ruimtelijke%20Planning/

http://www.personenencyclopedie.info/F/Fa/FABELTA/view

http://www.huisvesting-scheldevallei.be/info_gesch.php?pageID=

http://www.bellevuekaaigent.be/nl/architectuur

http://www.interbuild.be/refs.aspx?page=3&refname=ZUIDERPOORT&subid=1&refid=91

http://www.kenniscentrumvlaamsesteden.be

http://membres.multimania.fr/architectuur/groothandelsmarkt/ g3.html

http://www.bontinck.biz/nl

http://www.facebook.com/pages/Gent-Fotos-uit-de-jaren-stillekes

http://www.skyscrapercity.com

http://stylefridge.nl/design/the-green-high-line/

http://www.vandewallerealestate.be

BOEKEN

BAPS' ARCHITECTS RESEARCH DESIGN, *Cahier autosnelweg: Bijdragen aan de esthetische ontginning van de autosnelweg in het stedelijk veld*, Rotterdam, 2008.

BRION, R et MOREAU, J.-L., *Inventaire des archives du Groupe Sofina (Société Financière de Transports et d'Entreprises industrielles). 1881-1988*, Bruxelles, 2001.

CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways.*, Sun architecture, Amsterdam, 2011.

COENE J. ea*., Europaweg E3*, Lannoo, Tielt, 1973.

DEHAENE M. ea., *Atlas Zuidelijk West-Vlaanderen. –fascikel I*, Anno '02, Kortrijk, 2002.

GREGOIRE J.M., *Autosnelwegen in België. Ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, 1985.

HALPRIN L., *Freeways*, 1966.

HONDERMARCQ H., *De Belgische Wegen*, Militair Geografisch Instituut, Brussel, 1952.

LYNCH K. en APPLEYARD D., "Sensuous Criteria for Highway Design, 1966." in: LYNCH K. ea., *City sense and city design: writings and projects of Kevin Lynch*, Cambridge, MIT press, 1990.

MAINZ KARSTEN, *Over bouwen en verbouwen. De textielnijverheid in het arrondissement Aalst (1914-1944): een industriële archeologie.*, Gent, 2001.

NIJENHUIS ea., *De diabolische snelweg*, Uitgeverij 010, Rotterdam, 2007.

PROVOOST M., *Asfalt*, 1996.

SCHIPPER F., *Driving Europa: Building Europe on roads in the twentieth century*, Aksant, Amsterdam, 2008.

VANAUDENHOVE O., *Twee noodzakelijke wetten*, Brussel, 1961.

VANAUDENHOVE O. (Ministerie van Openbare Werken), *Het Groenplan*, Brussel, 1958.

VERSCHAFFEL B., *Van Hermes en Hestia*, A&S Books, Gent, 2006.

ZELLER T., *Driving Germany: The Landschape of the German Autobahn, 1930-1970*, Berghahn Books, New York, 2007.

TIJDSCHRIFTEN

DE MANDEL, *Le carnet du dizeau. E3*, tweemaandelijks tijdschrift, jaargang 11, nr. 4, Hulplau, Gent, juli 1968.

Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E-strade*, Publitra, 1965-1966 (Voortgezet als: periodieke uitgave van de Intercommunale vereniging voor de autoweg E3)

Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 tijdingen: periodieke uitgave van de Intercommunale vereniging voor de autoweg E3.*, Deurne, Govaerts, 1967-1972.

Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 jaarverslag.*, Antwerpen, 1963-1982.

ARTIKELS

COREMANS K., *Landschap van snelwegen*, Archis, 10, 2000.

HEYNEN, Hilde, ”Fragmentatie in de periferie” in: *Archis*, 1990, nr. 3.

NEUTELINGS W.J., ”De tapijtmetropool” in: *de Architect*, 1991.

RYCKEWAERT M., *Planning & mass motorization in Belgium since 1945. Building an 'urban' highway system*, Transfers, Interdisciplinary Journal of Mobility Studies, 2011.

RYCKEWAERT M., “Over de zin van stedenbouwgeschiedenis voor de ruimtelijke ordening vandaag.” in *Ruimte en planning: tijdschrift voor ruimtelijke planning, stedenbouw en huisvesting*, vol. 28, nr. 2.

STUDIES

BOERI S., “Stedelijke transformatieprocessen. Een analyse van de stadsregio Milaan”,*in de Architect thema 56: De Europese stad en de toekomst van de woningbouw*, 1994.

CATTRYSSE T. ea., *Lijnstad E40. Onderzoek naar de hedendaagse netwerkstad*, 2010.

DE MOOR T., *Infrastructuur en landschap. Case studie: E17*, UGent, 2000.

Rijksuniversiteit-Studiecentrum voor Regionale Ontwikkeling, *Richtplan voor ruimtelijke ordening en ontwikkeling van de gewesten*. Het Gentse., Gent, 1964.

ARCHIEF

Stadsarchief Gent ‘Zwarte Doos’, reeks GAGB, volgnr. 463, *De E3 werken tussen Gent en Waregem*.

Stadsarchief Gent ‘Zwarte Doos’, reeks GAGB, volgnr. 462, *De Gentenaar,* 19 september 1969.

Stadsarchief Gent ‘Zwarte Doos’, reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, *De kritische studie met betrekking tot het tracé van de autosnelweg Tilburg-Rijsel in de suburb Gent*, 1952.

Stadsarchief Gent ‘Zwarte Doos’, reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge*, Enkele beschouwingen met betrekking tot de eventuele aanleg van*

autosnelweg Tilburg-Antwerpen-Rijsel op het grondgebied der Gemeente Gentbrugge, 1953.

Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, *Dossier 77/C. Verslag van het bezoek op 5 December 1953 van de heer O. Behogne, Minister van Openbare Werken en Wederopbouw aan het Gemeentebestuur van Gentbrugge met betrekking tot het aanleggen van autosnelweg Tilburg-Rijsel op het grondgebied der Gemeente*., 1953

Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, *P.A. 5000-20. Verslag van het onderhoud toegestaan op dinsdag 23 september 1958 te 9u15 door de heer P. Meyers, Minister van Openbare Werken en Wederopbouw aan een afvaardiging der Gemeente Gentbrugge in verband met de doortocht door de Gemeente van het goedgekeurd tracé van de autosnelweg Tilburg-Rijsel*, 1958.

Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, afzender: Ministerie van Openbare Werken, geadresseerde: Gemeentebestuur Gentbrugge, *Autosnelweg Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel. Mededeling voorontwerp.,* 27 maart 1963.

Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, *Kritische nota met betrekking tot de vergelijkende studie - tunnel of viaduct - opgesteld door het studiebureel SWK inzake doortocht E3 te Gentbrugge.*, 13 september 1965.

Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, afzender: Ministerie van Openbare Werken, geadresseerde: Gemeentebestuur Gentbrugge, *Doortocht van de gemeente door de E3 autoweg.,* 6 december 1965.

Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, *Enkele problemen van de aanleg van de autosnelweg E3 op de gemeente Gentbrugge*, 1965.

Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, *Betreffende geluidshinder ter hoogte van de Jozef Vervaenestraat.*, 7 juni 1972.

Stadarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, *Enkele beschouwingen van de aanleg van de autosnelweg E3 op de gemeente Gentbrugge*., 1968.

PLANDOCUMENTEN

Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Prof. Ir. F. Vanderheyden, *Studie van tracés in de Gentse agglomeratie*, 1960.

Agentschap voor Geografische Informatie®

Militair Geografisch Instituut (schaal 1:20000), Brussel, 1948. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ.KRT.1572/22/01.

Militair Geografisch Instituut (schaal 1:25000), Brussel, 1965. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ.KRT/1574/22/01-02.

Nationaal Geografisch Instituut (schaal 1:10000), Brussel, 1982. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ.KRT.1588/22/01.

Nationaal Geografisch Instituut (schaal 1:10000), Brussel, 1995.

Onteigeningplannen voor de E3, Agentschap voor Wegen en Verkeer, plannen voorgesteld door de I.V.A. en nagezien door het Ministerie van Openbare Werken.

Verzamelplan E3 autosnelweg, Agentschap voor Wegen en Verkeer.

VLAAMS MINISTERIE LEEFMILIEU EN INFRASTRUCTUUR, *Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, Afbakening grootstedelijk gebied Gent, Bijlage 3a: toelichtingsnota*, 2005.

DIENST STEDENBOUW EN RUIMTELIJKE PLANNING, *Ruimtelijk Uitvoeringsplan L-2 Bellevue, Toelichtingsnota*, Gent, 2004.

Administratie voor Ruimtelijke Ordening, *Gewestplan 'Gentse en Kanaalzone'*, 1977.

Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning van de stad Gent, Ruimtelijk uitvoeringsplan Akkerhagestraat- Ottergemsesteenweg nr. 60., *Bestemmingsplan*, Gent, 2003.

Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Dienst der Autosnelwegen, *Voorontwerp op grondgebied Gentbrugge*, maart 1963.

Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Dienst der Autosnelwegen, *Herwerkte versie op grondgebied Gentbrugge*, augustus 1963.

Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, studiebureau S.W.K., *grondplan van sectie 4*, 16 juni 1964.

Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461,studiebureau S.W.K., *Liggingsplan van het kruispunt boven de Tunnel*,1964.

Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos' ,reeks GAGB, volgnr. 463, NMBS, *Voorontwerp viaduct te Gentbrugge*, Gentbrugge, 1965.

Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 463, NMBS, *Modernisering van de Lijn 59*, Gentbrugge, 10 september 1964.

Stad Gent, *BPA nr. G-11. Lusthofwijk*, november 1987.

OVERIG

Rem Koolhaas in gesprek met Mil De Kooning, in: *Vlees en beton* 12 ,1989.

Vrt steekkaarten, nieuwsduiding, 29 december 1962.

BIJLAGE 1

AANNEMERSSTRAAT
EENDRACHTSTRAAT
HEERNISLAAN
WOLTERSLAAN
NEKKERSVIJVERSTRAAT
SCHELDEKANT
SCHELDEDIJK
NIJVERHEIDSKAAI
ZALMSTRAAT
KARPERSTRAAT
R40
JAN DELVINLAAN
NEDERBRUGSTRAAT
VLAAMSEKAAI
OUDEKOUTER
OUDE SCHELDEWEG
DULLE-GRIETLAAN
BASSIJNSTRAAT
JAN RIJMSTRAAT
KERKSTRAAT
GENTBRUGGEKOUTER
MEIDOORNDREEF
JULES VAN BIESBROECKSTRAAT
KLAVERPOEL
SCHELDEKAAI
SASSTRAAT
KLINIEKSTRAAT
EMANUEL HIELSTRAAT
ACHTERDRIES
HOOGOEVERSTRAAT
OUDE SCHELDE
WAZENAARSTRAAT
JOZEF WAUTERSSTRAAT
VOORDRIES
EMIEL VAN SWEDENLAAN
HENRI MORTIERSTRAAT
FREDERIK BURVENICHSTRAAT
ROBERT RINSKOPFLAAN
HET KAMP
OUDE BRUSSELSEWEG
DRIESSTRAAT
OSCAR ROELSSTRAAT
KONINGSDONKSTRAAT
HOVENIERSSTRAAT
E17
ZUIDSTRAAT
DRIEBEEKSTRAAT
TWEEBUNDERS
LAND VAN RODELAAN
MAGERSTRAAT
BRUSSELSESTEENWEG
BINNENWEG
LANGESTRAAT
MORIAANSTRAAT
WALSTRAAT
DE NAEYERDREEF
BRAEMSTRAAT
HAZENAKKER
OOIEVAARSNEST
SLOVERSDREEF
SCHELDEKANT
JOVASTRAAT
NELESTRAAT
B401
FRANS DE MILDREEF
10
GENTBRUGGE
SCHOOLDREEF
WEVERBOSLAAN
JAN VAN AELBROECKDREEF
OEFENPLEINSTRAAT
BRUILOFTSTRAAT
HOUW
HOUW
WEVERBOSDREEF
N444
E17
TENNISSTRAAT
N9
HUNDELGEMSESTEENWEG
MOSCOUVIADUCT
JULES DE SAINT-GENOISSTRAAT
VOETBALSTRAAT
WARMEZENIERSWEG
HEIDESTRAAT
JAN VAN AELBROECKLAAN
SCHELDETRAGEL
AELMEERSSTRAAT
VIJVERHOF
JEAN JAURÈSLAAN
VEERDREEF
HEUSDENBAAN
369

BIJLAGE 2

Ontwerp van een stedelijke ringweg
_R4 Gent

Ontwerpstudio Stedenbouw en Infrastructuur

Marjolijn Claeys Kevin Druwé Bram Lattré Bert Van Severen 2010-2011

R4, R40 Gent ... naar een typologie van de ringweg

Analyse:

* comparatief onderzoek Gent vs Bologna
* historische ontwikkeling van stad en ringweg
* beeldanalyse: homogene ringweg/collectie van segmenten
* conclusie

Visie op de R4-R40 als ringweg

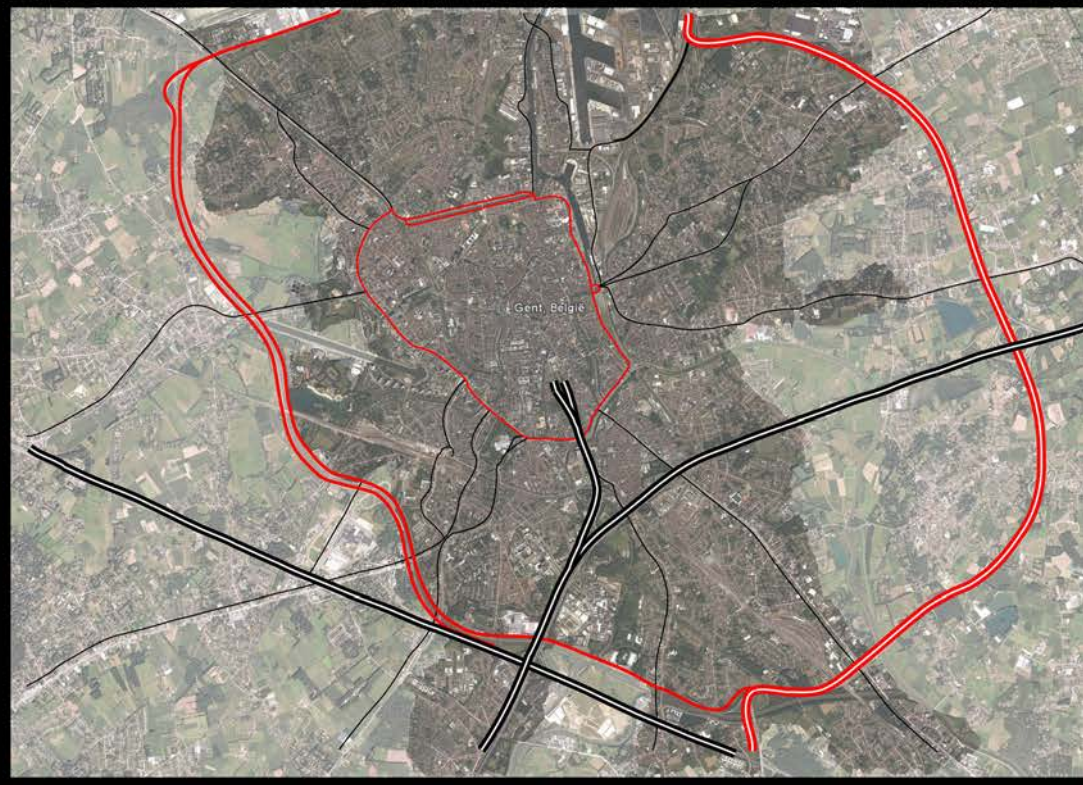
Concept: netwerk van ringwegen in een evenwichtige figuur

* versterken 19e eeuwse gordelwijken
* herdefiniëren relatie R40-R4
* herdefiniëren relatie R4-E17

Ontwerp: zuidelijk segment R4

Analyse: comparatief onderzoek Gent vs Bologna

Analyse: comparatief onderzoek Gent vs Bologna



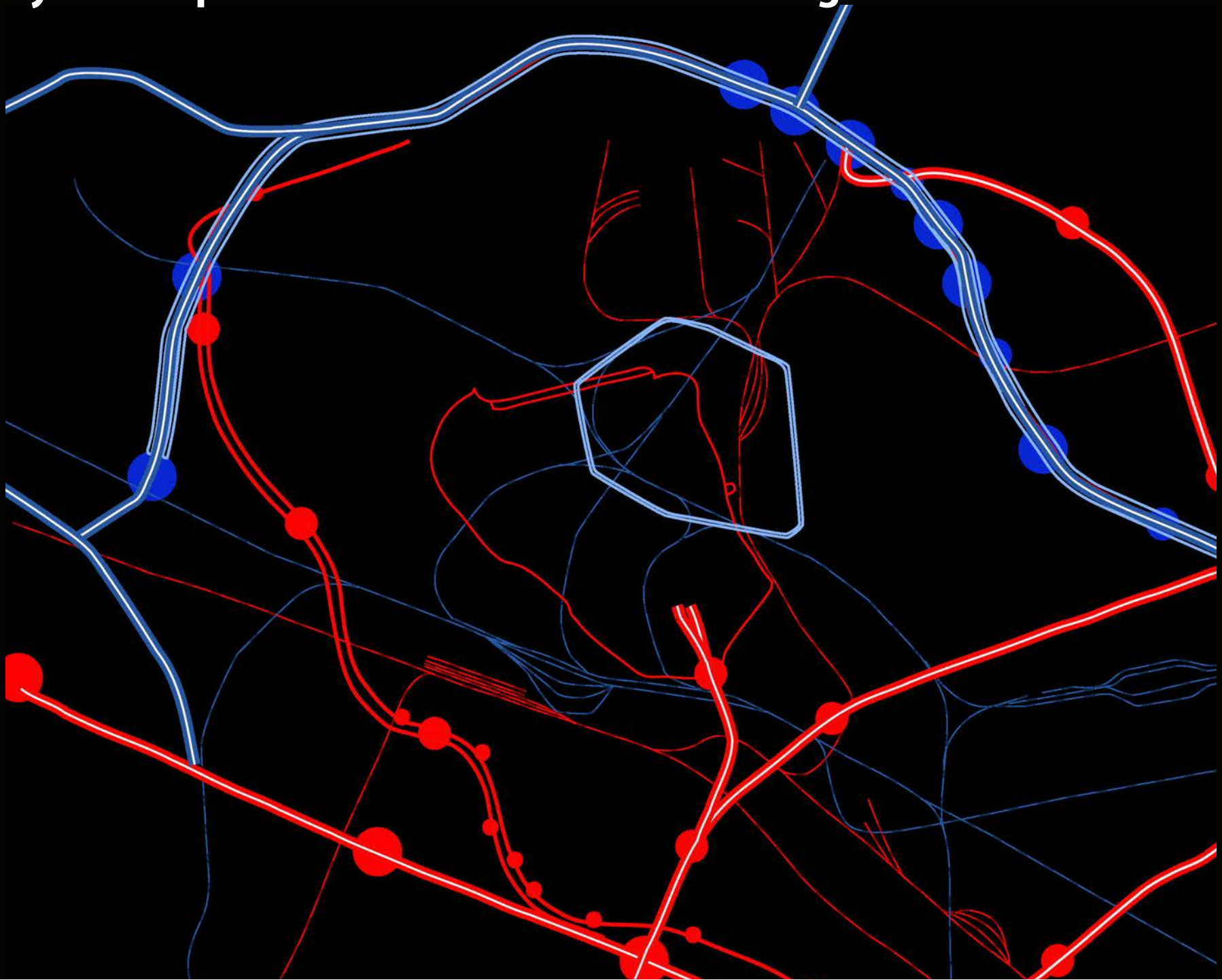
BOLOGNA

inw: 376 792
opp: 140,7 km²

GENT

inw: 243 000
opp: 156,2 km²

Analyse: comparatief onderzoek Gent vs Bologna



Analyse: historische ontwikkeling van stad & ringweg

Bologna, 1954

Gent, 1969

Analyse: historische ontwikkeling van stad & ringweg

Bologna, 1972

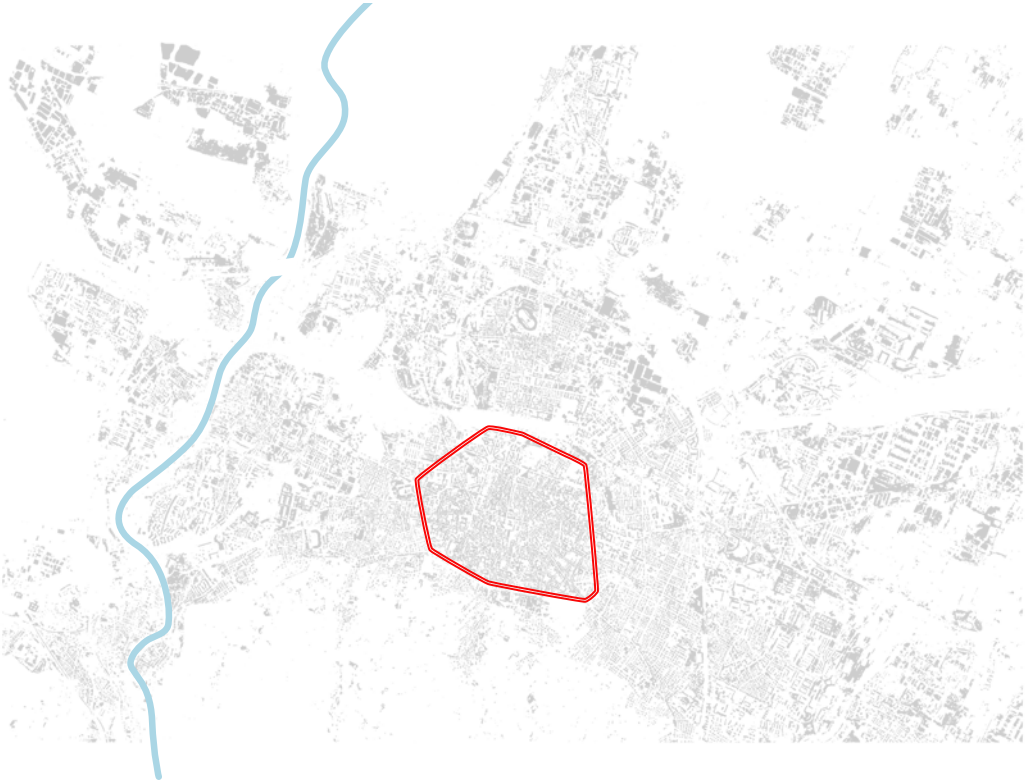
Gent, 1980

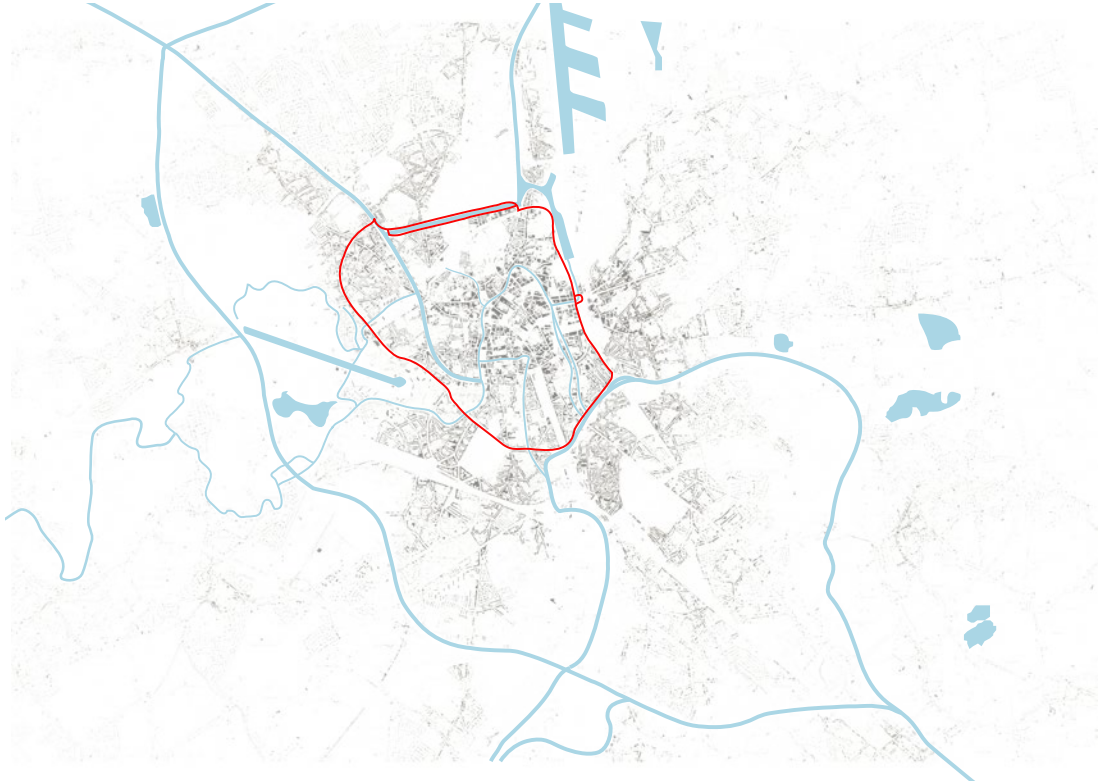
Analyse: historische ontwikkeling van stad & ringweg

Bologna, 1972

Gent, 1995

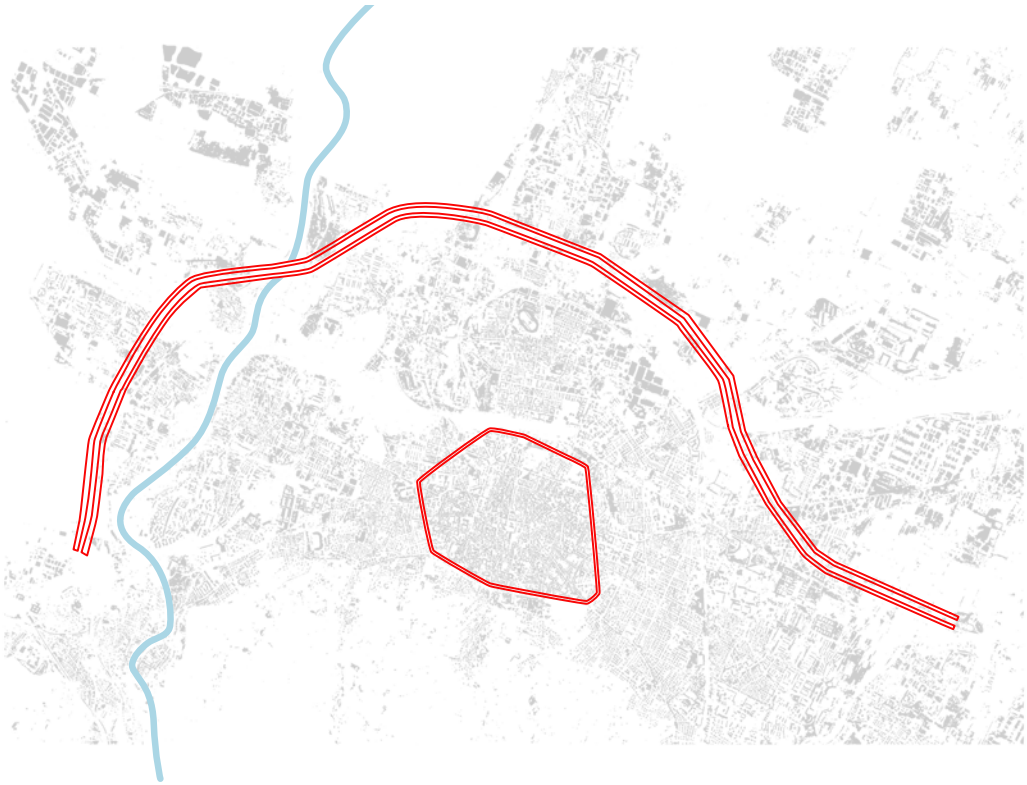
Analyse: infrastructuur vandaag





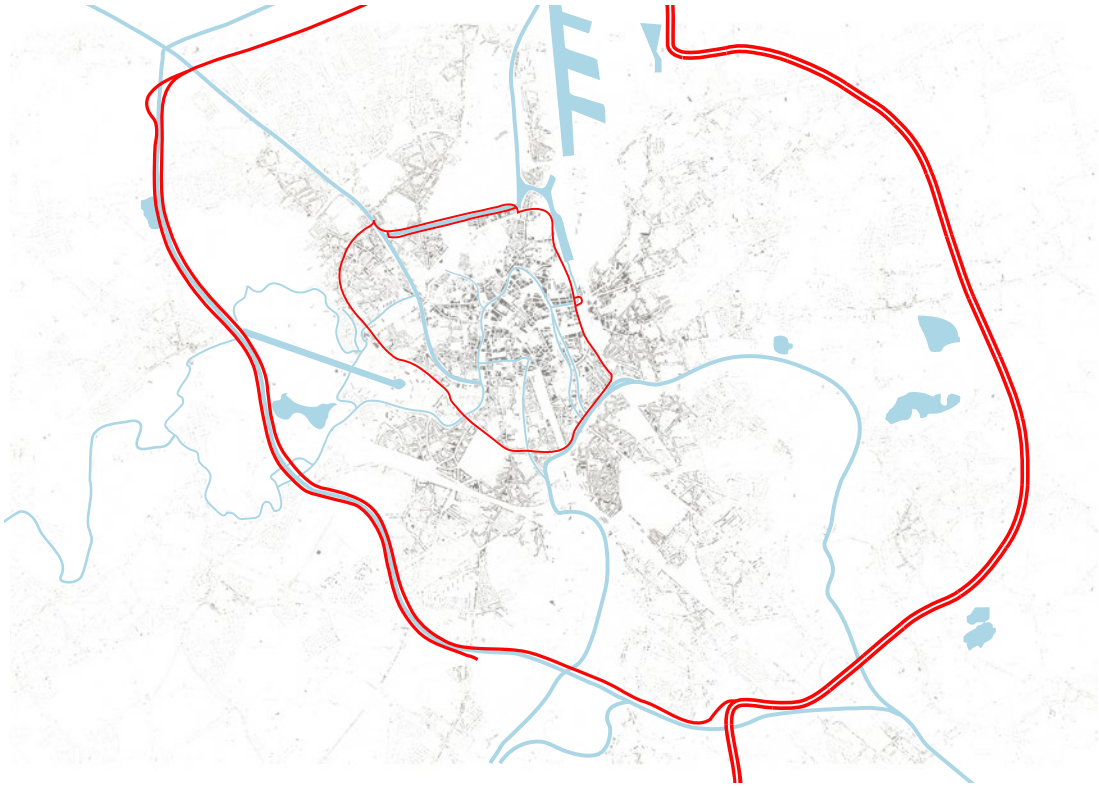
Bologna *vs* *Gent*

Analyse: infrastructuur vandaag



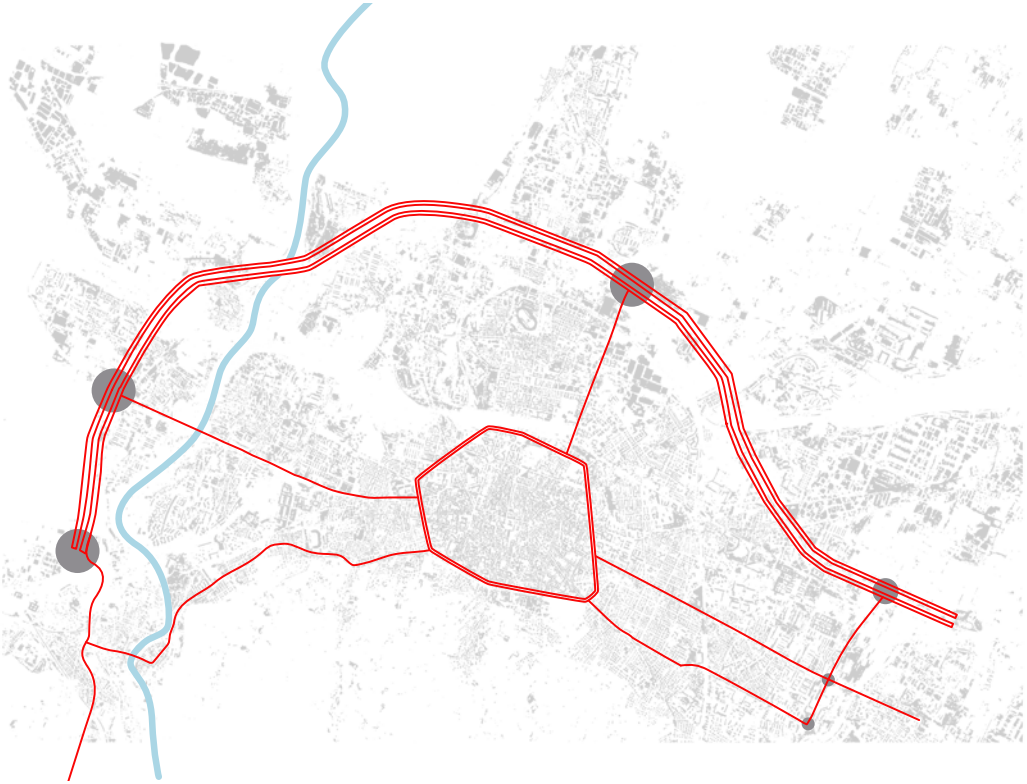
Bologna

vs



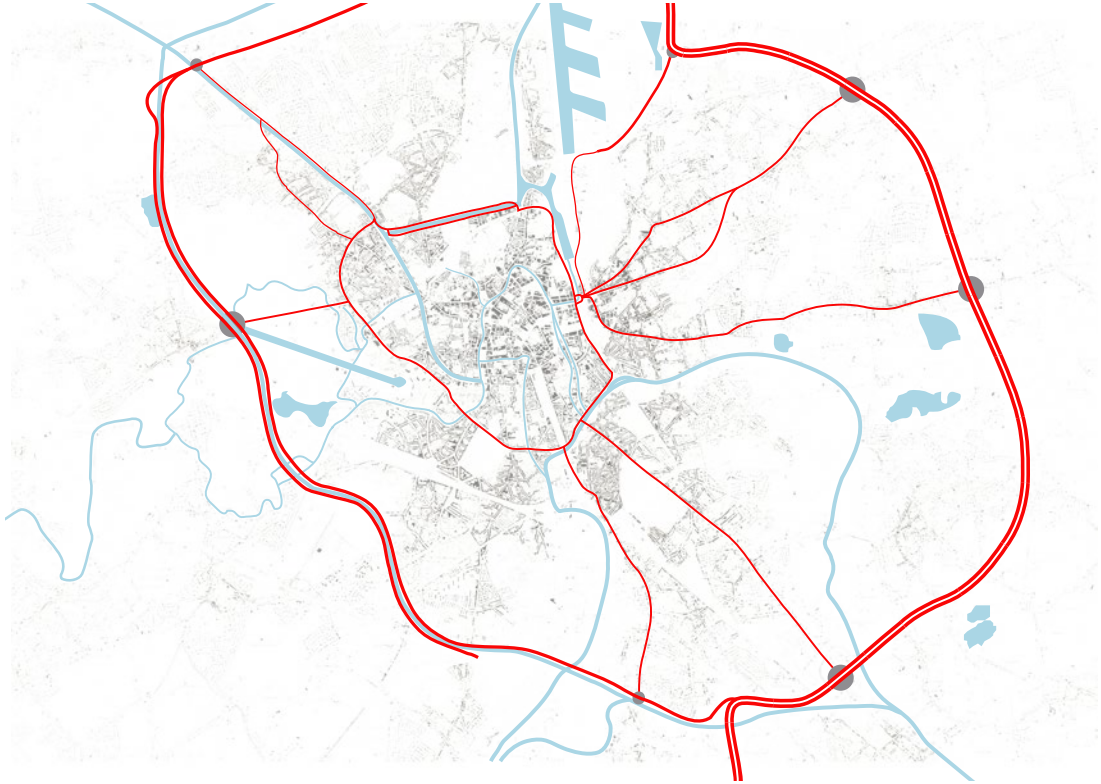
Gent

Analyse: infrastructuur vandaag



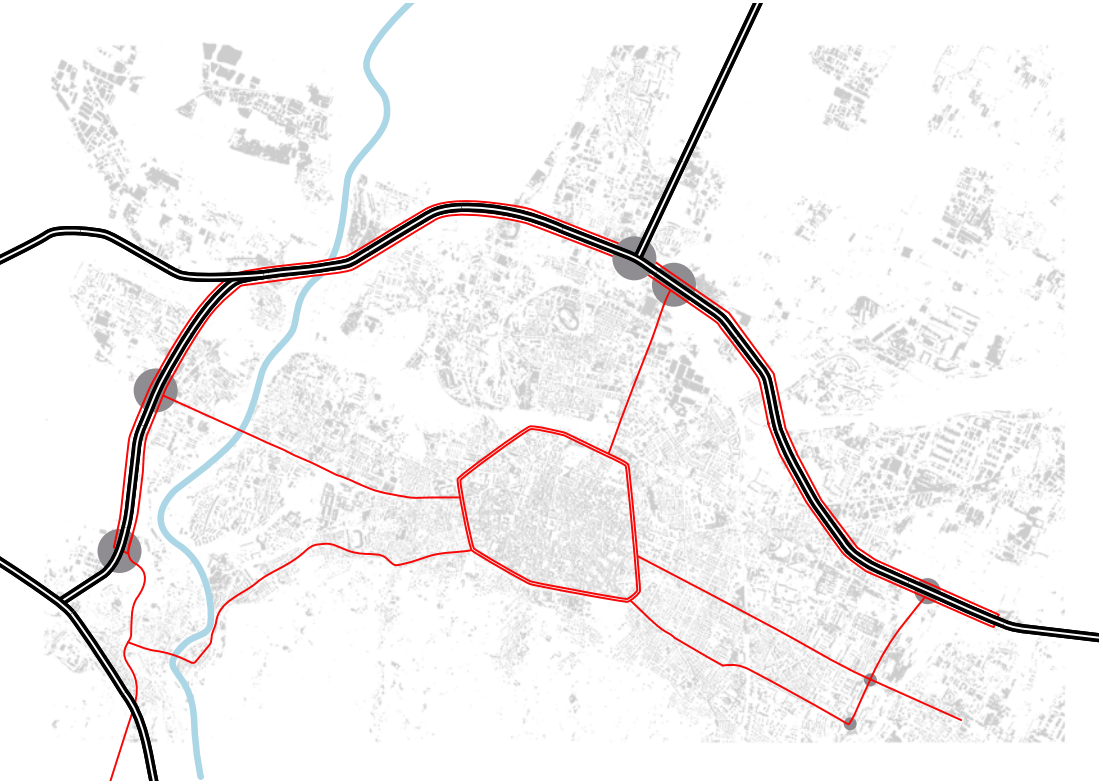
Bologna

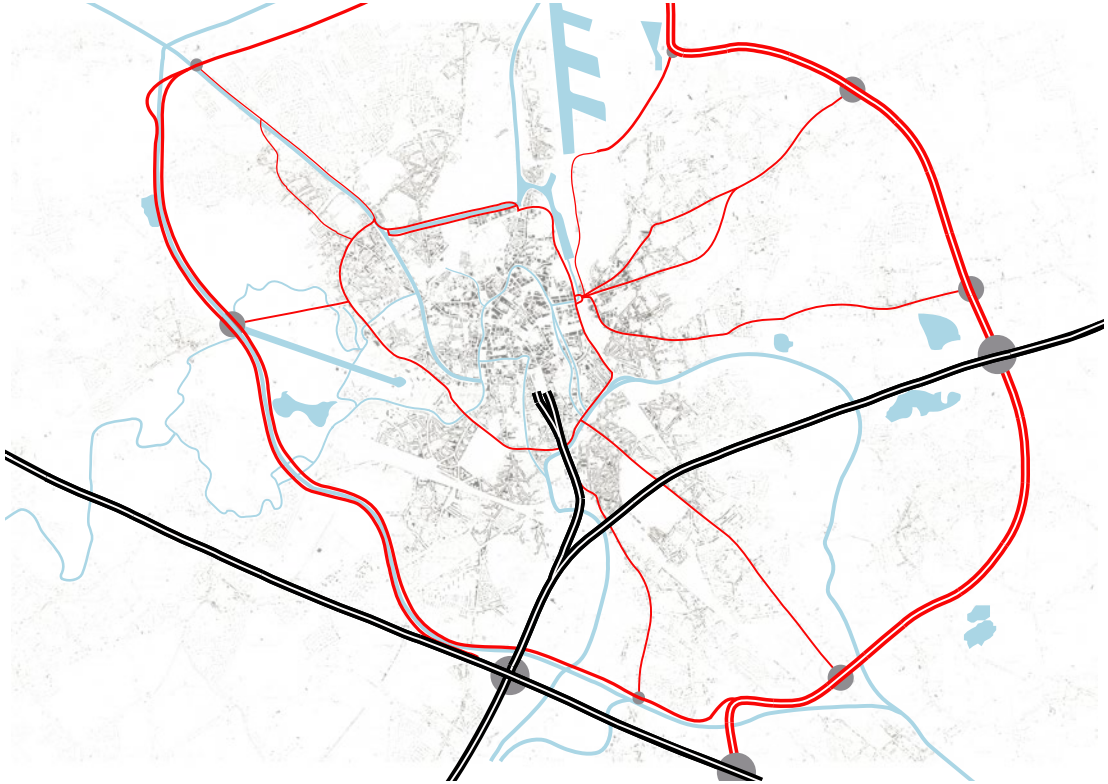
vs



Gent

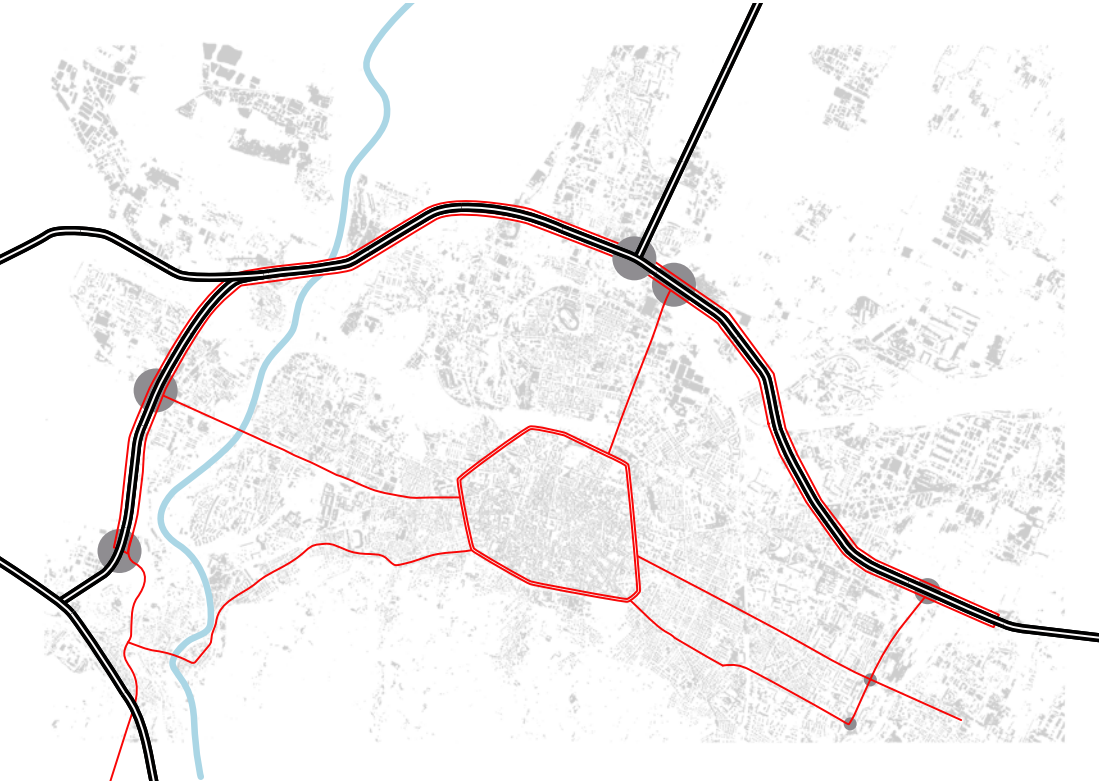
Analyse: infrastructuur vandaag





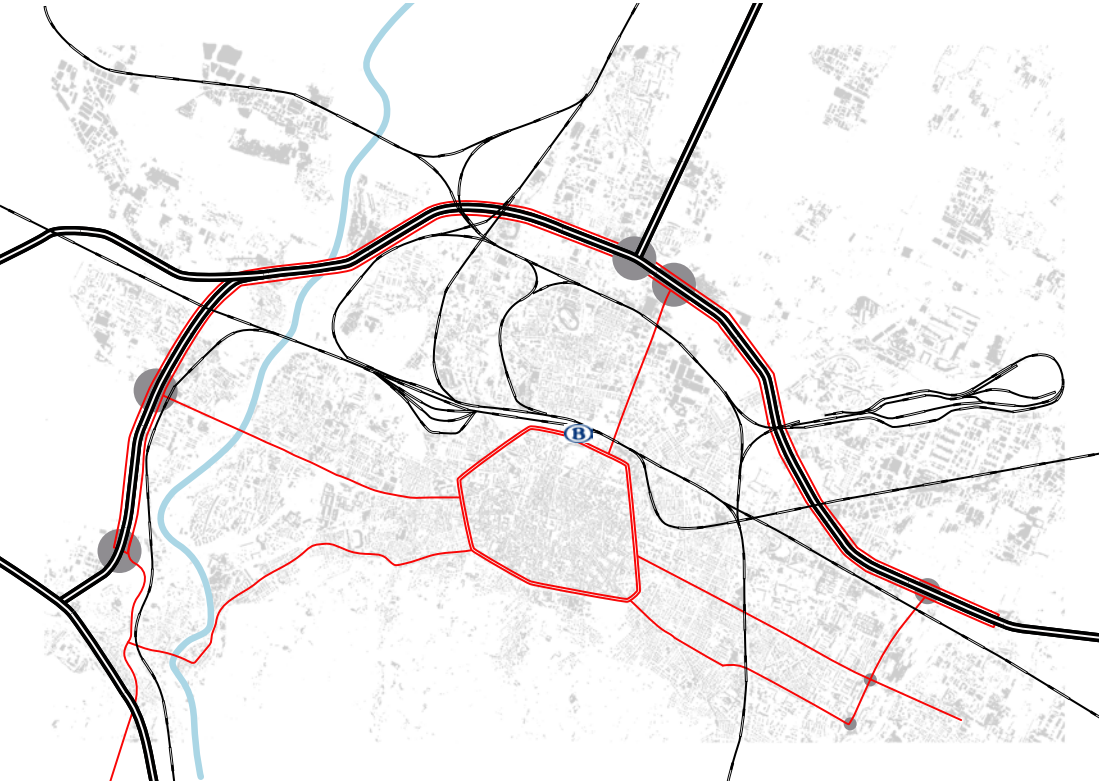
Bologna *vs* *Gent*

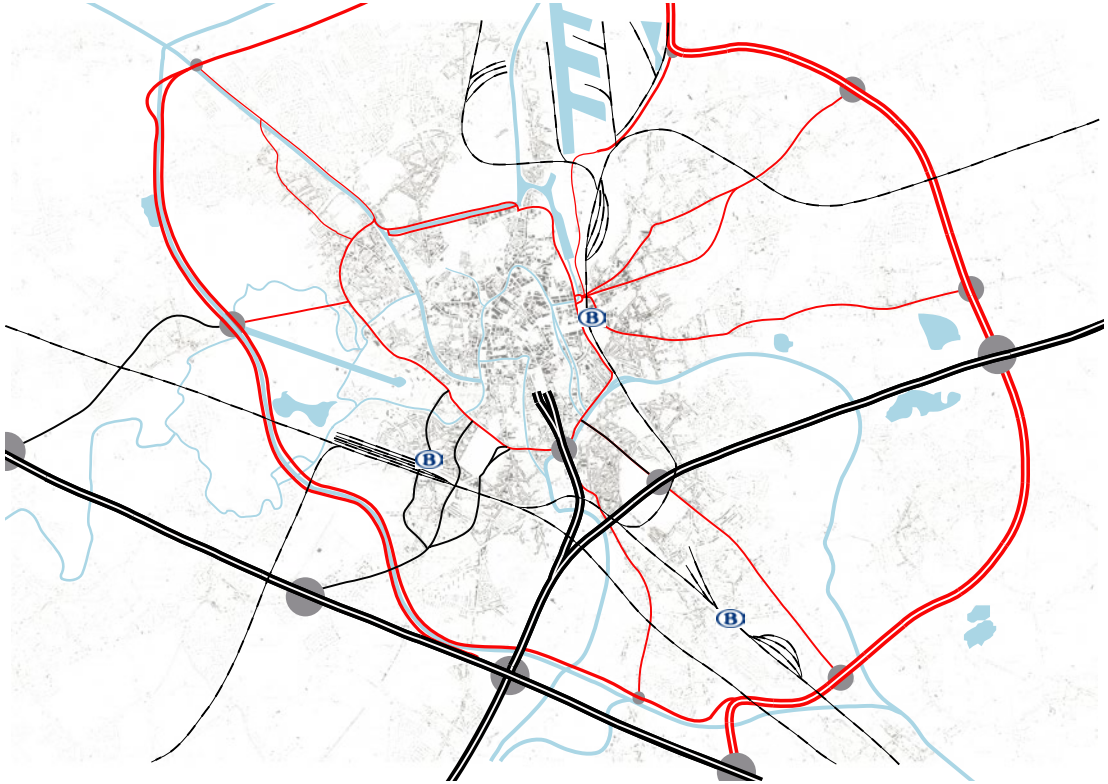
Analyse: infrastructuur vandaag



Bologna *vs* *Gent*

Analyse: infrastructuur vandaag

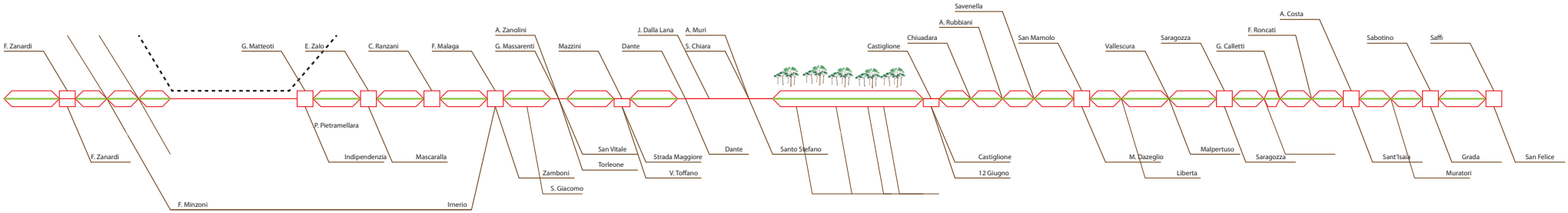




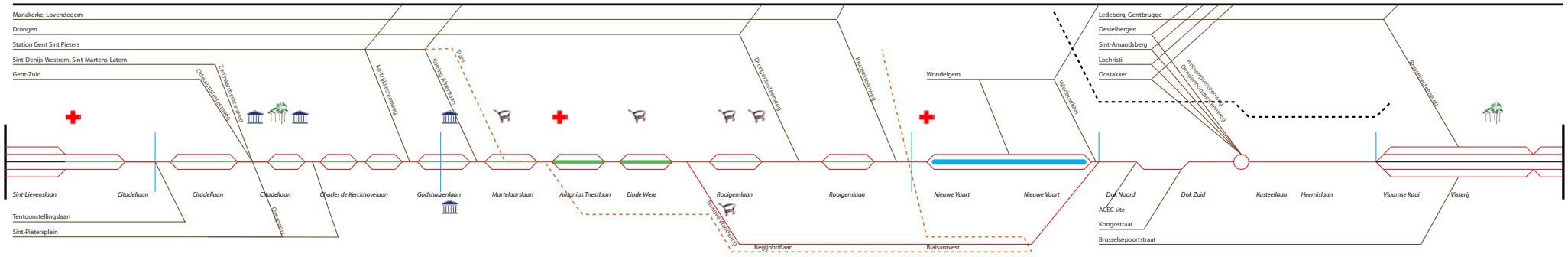
Bologna *vs* *Gent*

Analyse: ringweg als homogeen geheel of collectie van segmenten?

_Bologna: homogene sequentie met gelijkmatig ritme

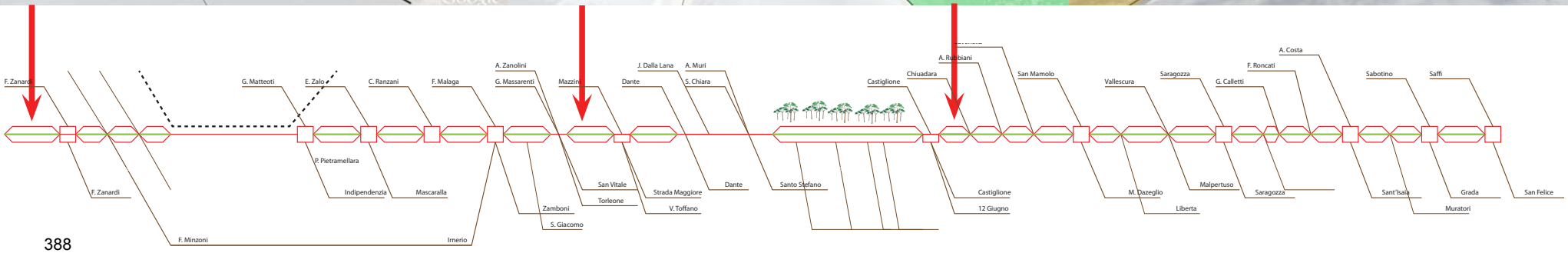


_Gent: diffuse sequentie met driedelig ritme



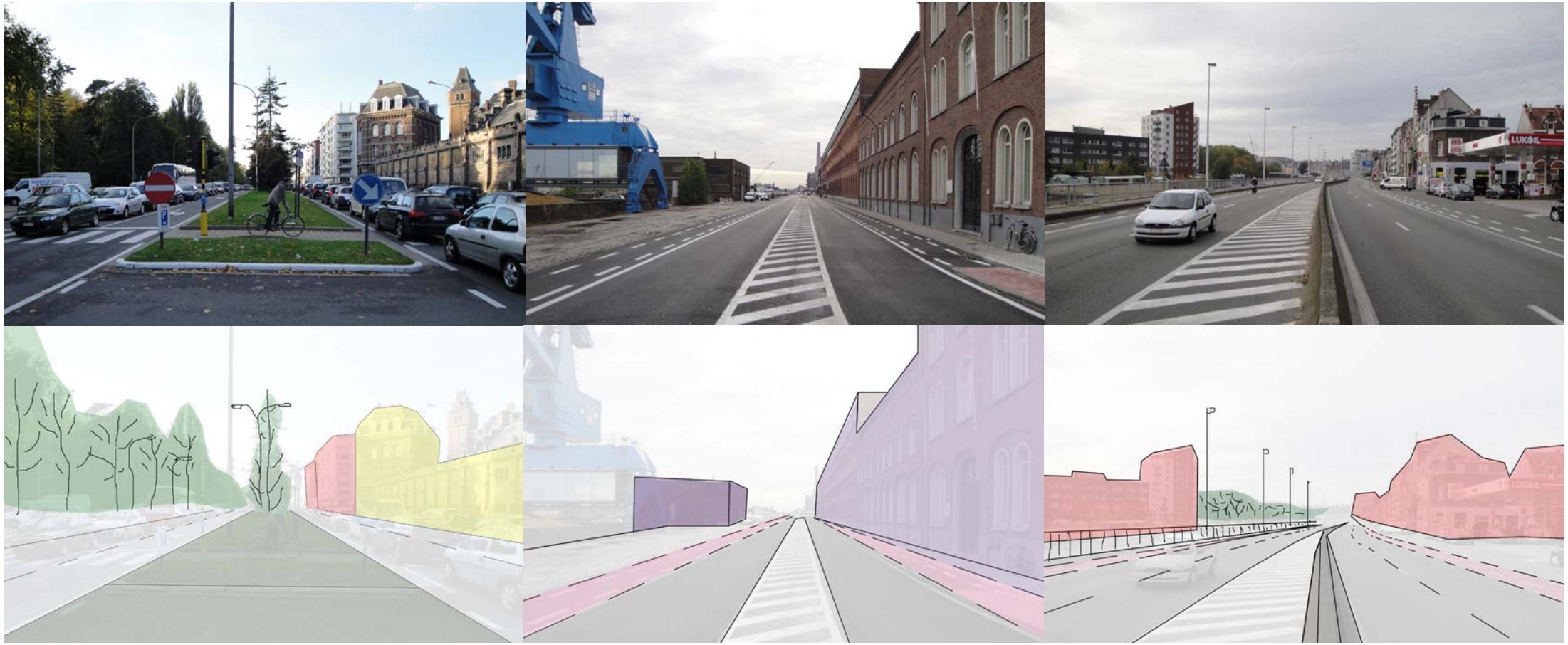
Analyse: ringweg als homogeen geheel of collectie van segmenten?

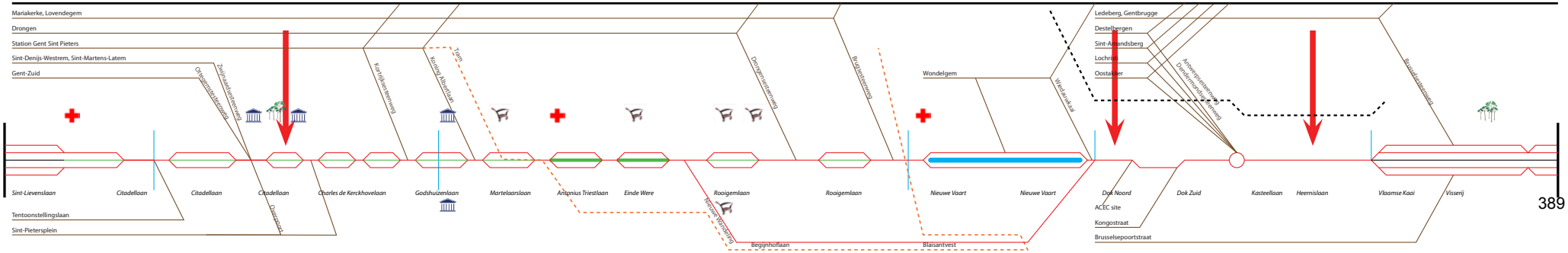
_Bologna: homogene sequentie met gelijkmatig ritme



Analyse: ringweg als homogeen geheel of collectie van segmenten?

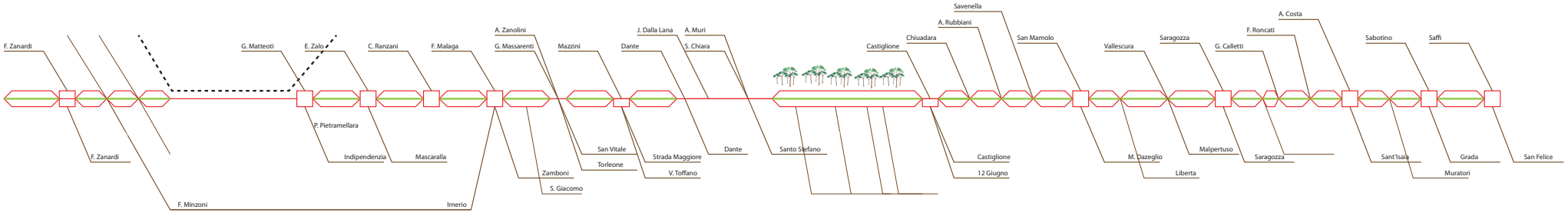
_Gent: diffuse sequentie met driedelig ritme



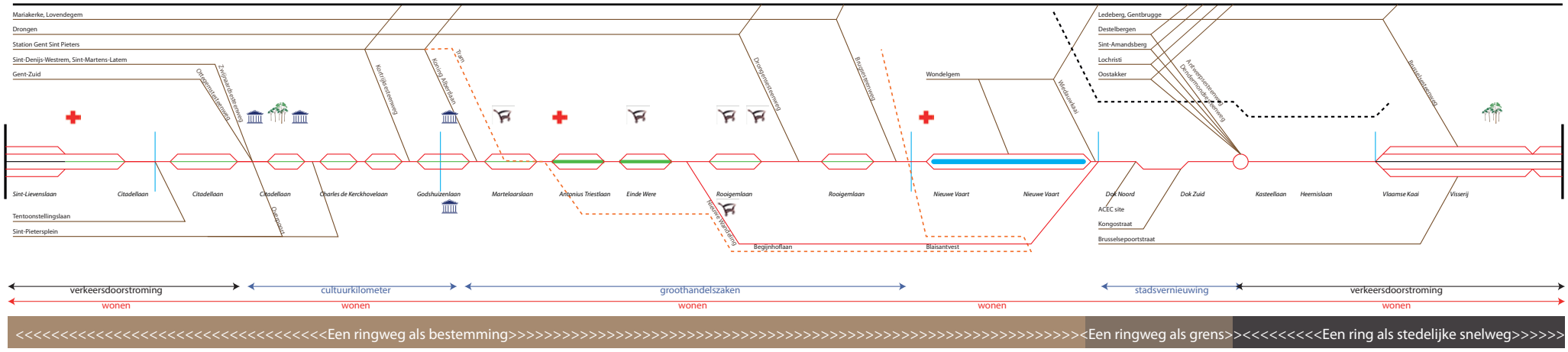


Analyse: ringweg als homogeen geheel of collectie van segmenten?

_Bologna: homogene sequentie met gelijkmatig ritme

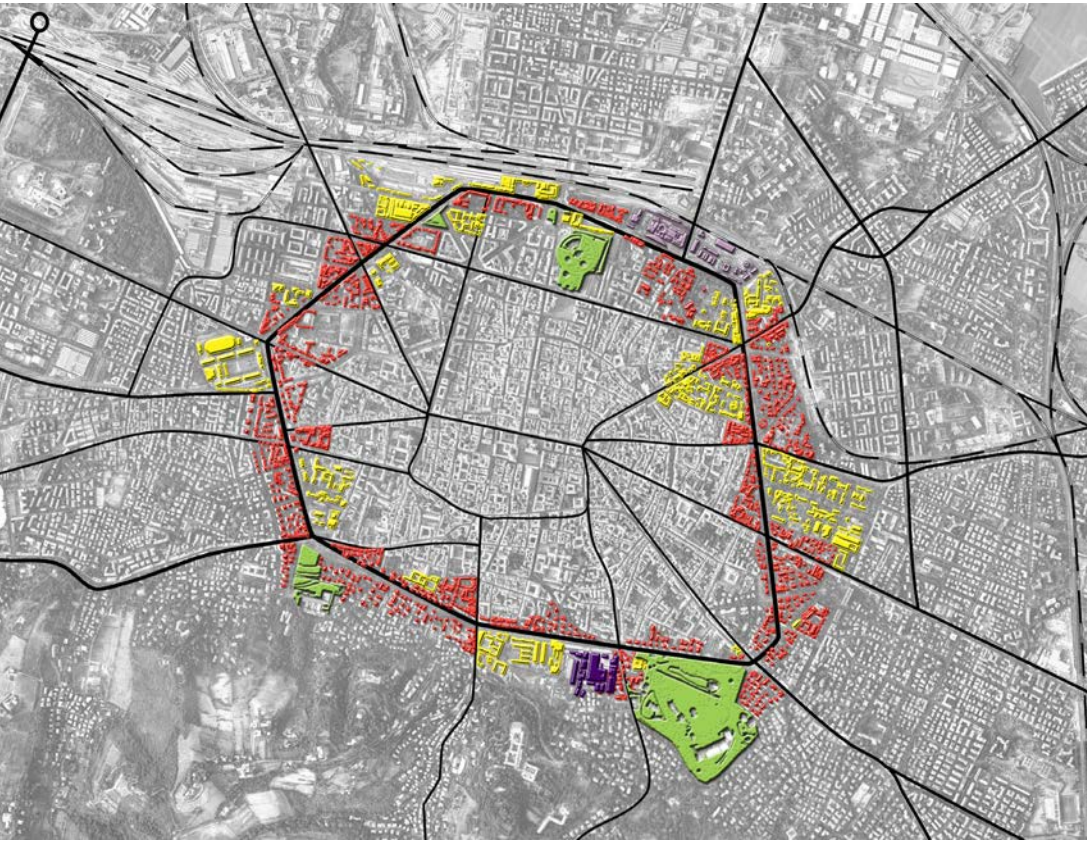


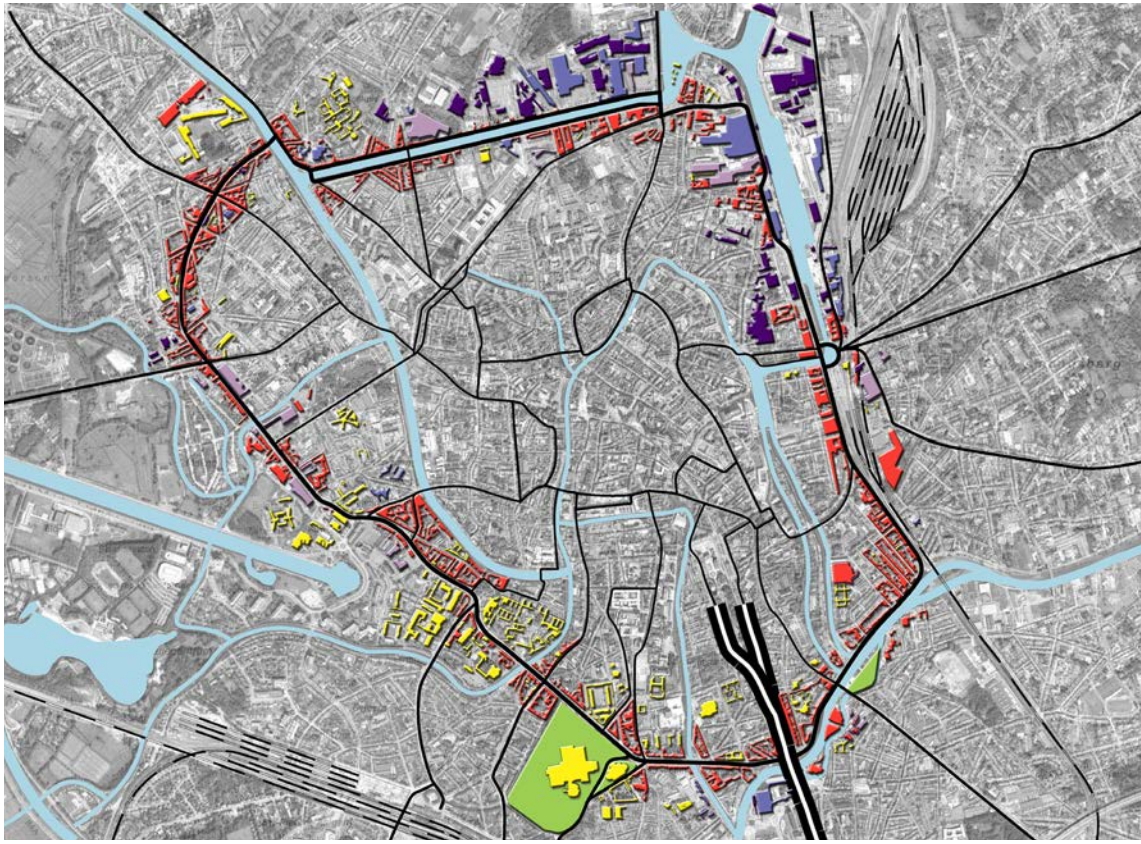
_Gent: diffuse sequentie met driedelig ritme


Mariakerke, Lovendegem
Drongen
Station Gent Sint Pieters
Sint-Denijs-Westrem, Sint-Martens-Latem
Gent-Zuid
Ontsnipperingsweg
Zuiderinsteekweg
Noordinsteekweg
Kanaal Wijnhaven
Tram
Drongenstationsweg
Brugstationsweg
Wondelgem
Wedaarvaart
Ledeberg, Gentbrugge
Destelbergen
Sint-Amandsberg
Lochristi
Oostakker
Antwerpenstationsweg
Drongenstationsweg
Brusselsestationsweg
Sint-Lievenslaan
Citadellaan
Citadellaan
Citadellaan
Charles de Kerckhovelaan
Godshuizenlaan
Martelaarslaan
Antonius Triestlaan
Einde Were
Rooigemlaan
Rooigemlaan
Nieuwe Vaart
Nieuwe Vaart
Dok Noord
Dok Zuid
Kasteellaan
Heernislaan
Vlaamse Kaai
Visserij
Tentoonstellingslaan
Sint-Pietersplein
Oostkaai
Nieuwe Begijnlaan
Begijnhoflaan
Blaisantvest
ACEC site
Kongostraat
Brusselsepoortstraat
verkeersdoorstroming
cultuurkilometer
groothandelszaken
stadsvernieuwing
verkeersdoorstroming
wonen
wonen
wonen
wonen
wonen
<<

Analyse: conclusie

1 Stedelijke functies in Bologna zijn meer regelmatig gespreid langs de ring (ring als bestemming)

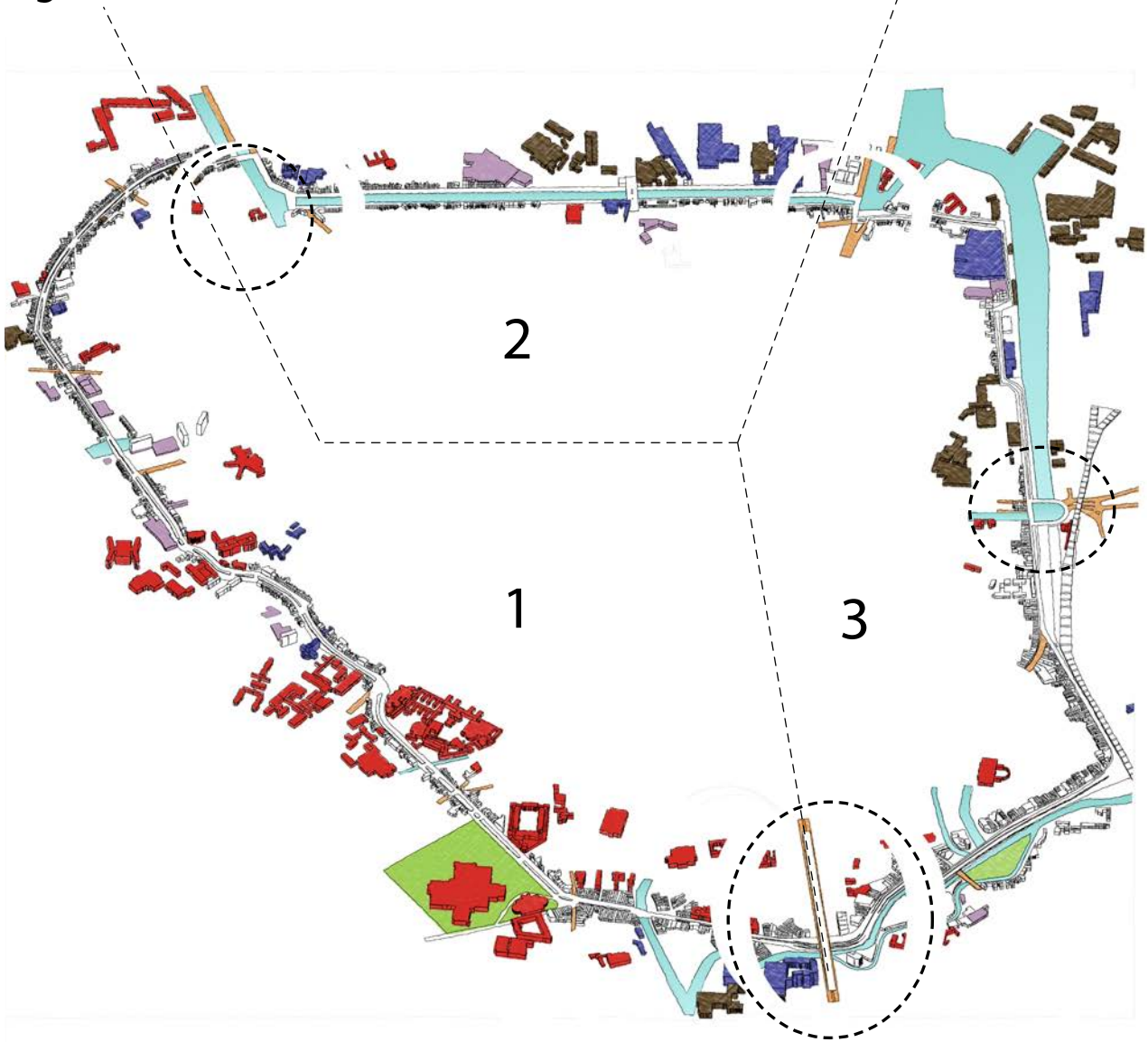




Analyse: conclusie

1

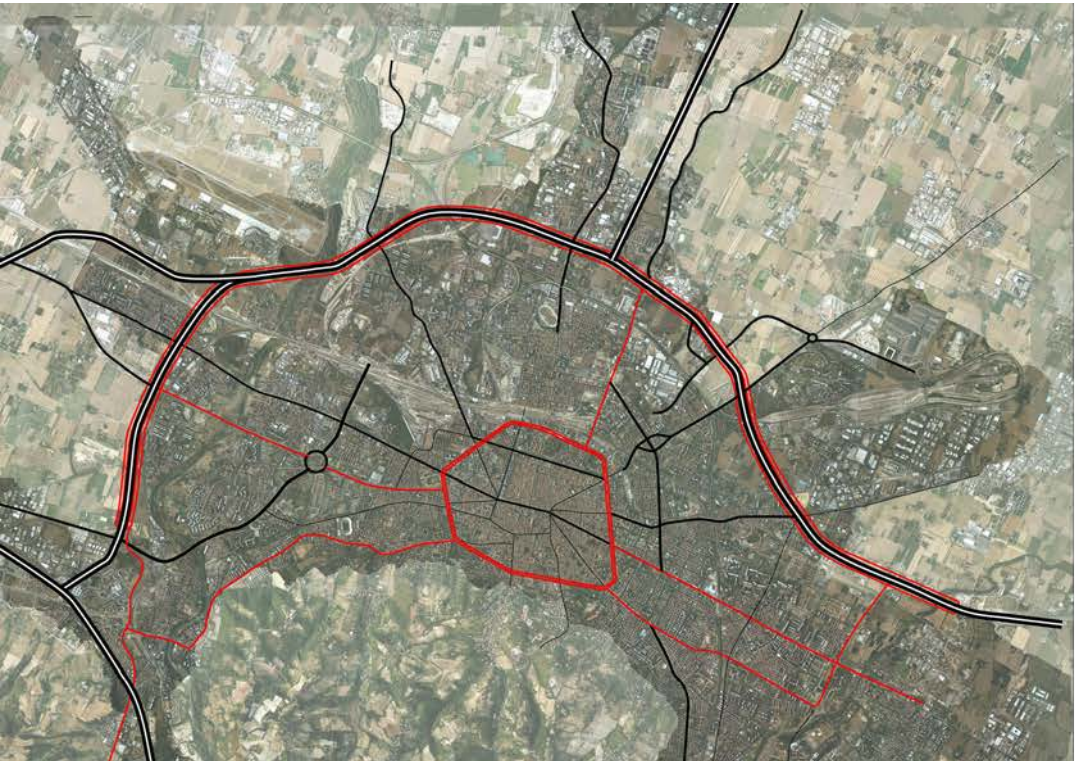
Beeldvorming langs de Viale in Bologna is vrij gelijkmatig.
Beeldvorming langs de R40 in Gent valt uiteen in 3 delen.

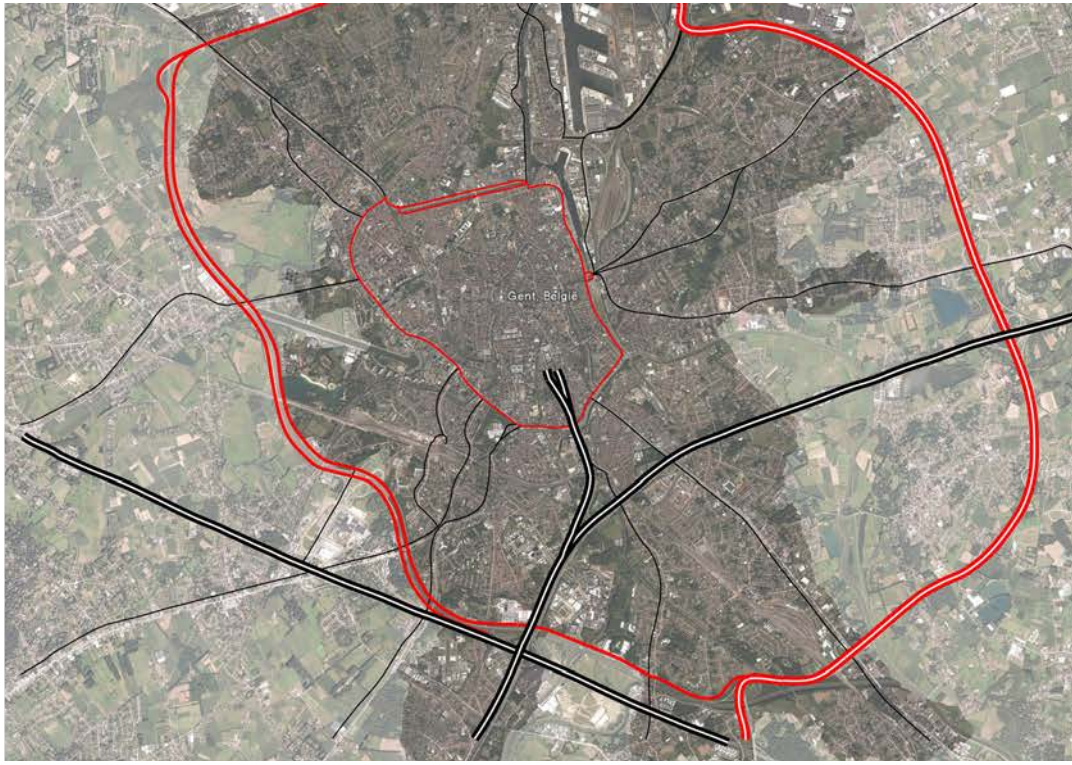


Analyse: conclusie

2

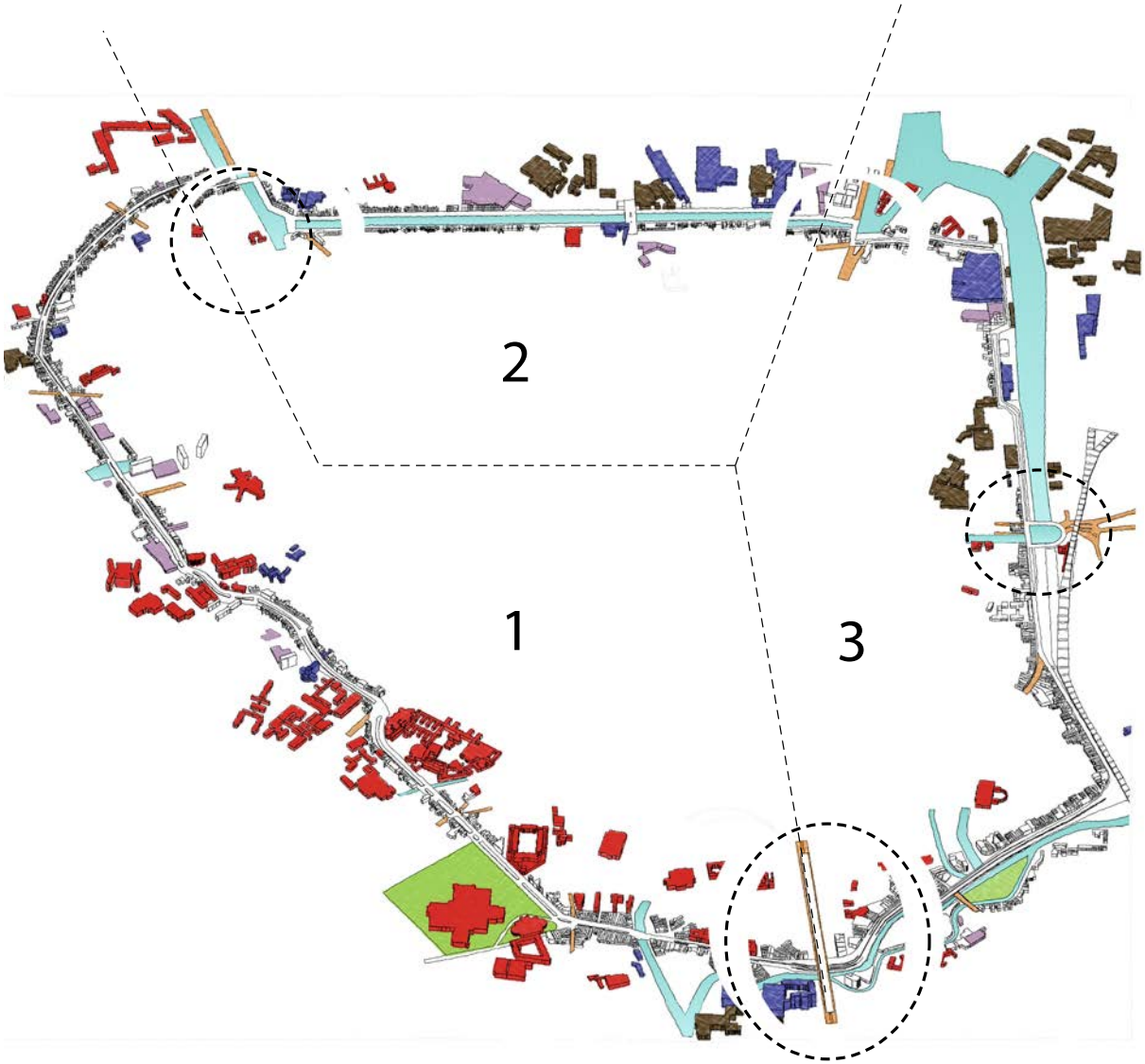
Tangenziale Bologna op kleine afstand van stadscentrum
Viale Bologna: regelmatig ingedeeld





Visie op de R4-R40 als ringweg

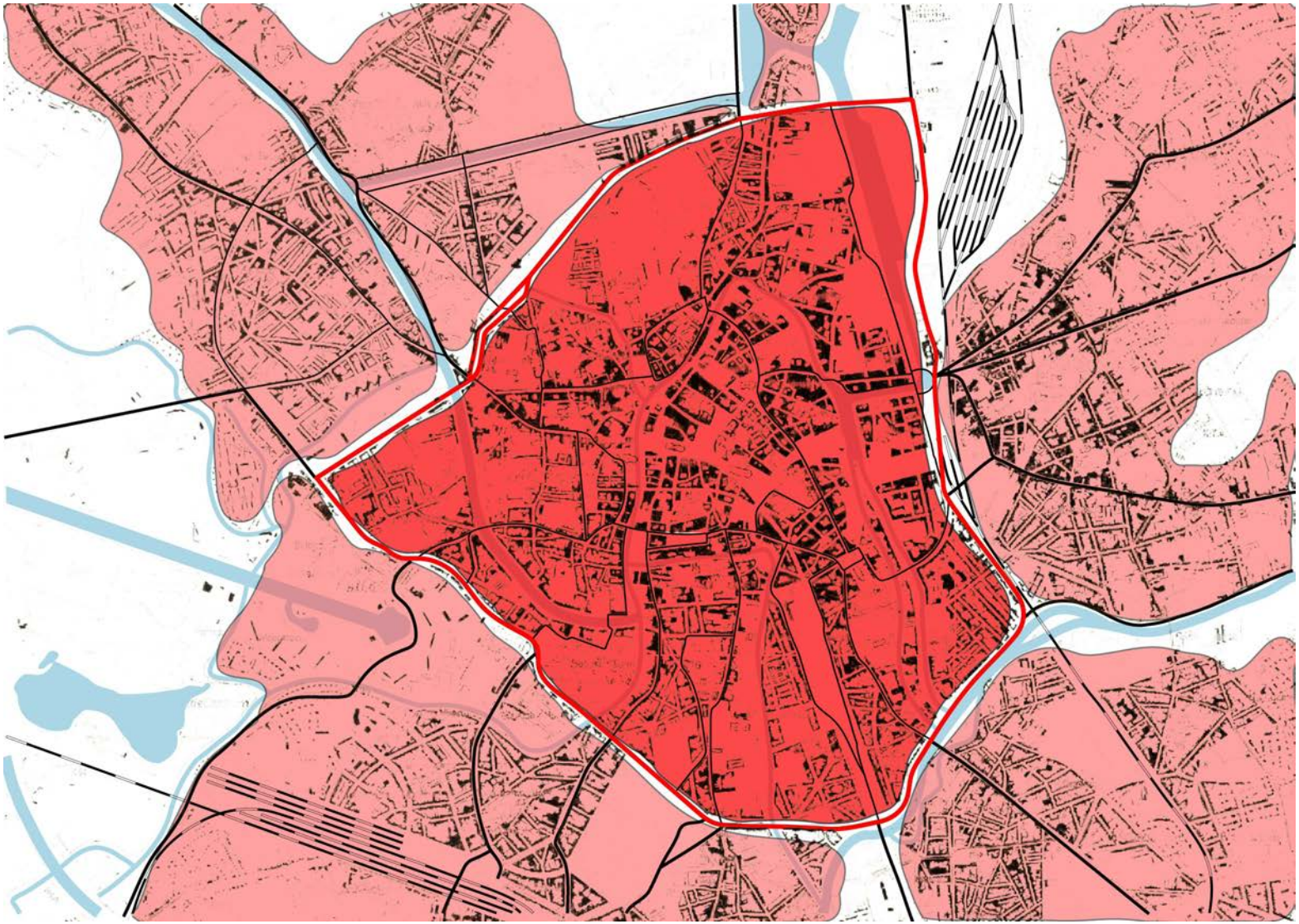
1 Optimaliseren en versterken van de 3 segmenten van de R40.



Visie op de R4-R40 als ringweg

1

Versterken van de interne samenhang van de verschillende 19e eeuwse gordelwijken.

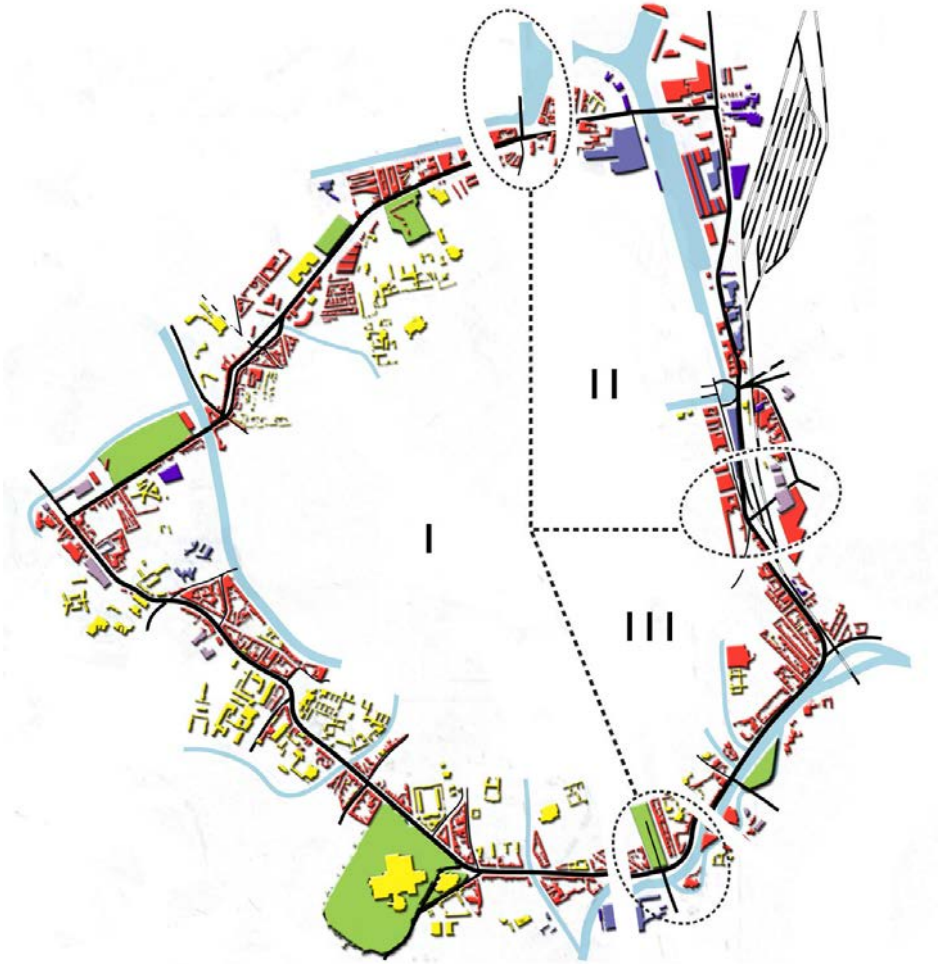


Visie op de R4-R40 als ringweg

1

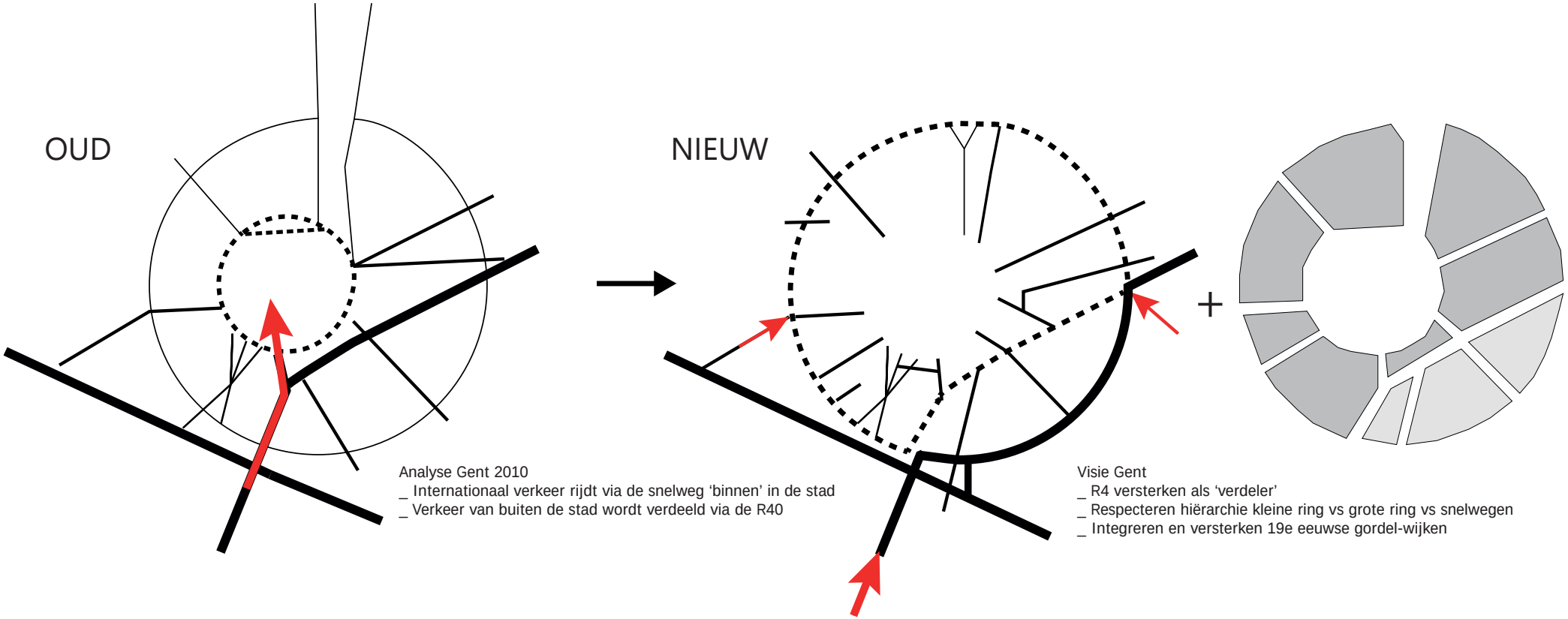
Optimaliseren en versterken van de 3 segmenten van de R40.
Versterken van de samenhang en identiteit van de 19e eeuwse Gordelwijken.

=> Verplaatsen tracé R40 naar Blaisantvest-Begijnhoflaan & de Afrikalaan



Visie op de R4-R40 als ringweg

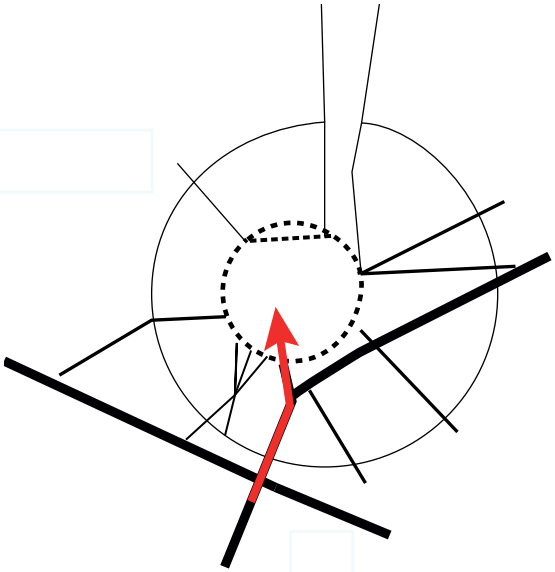
2 R4 als verdeler in een hiërarchisch netwerk



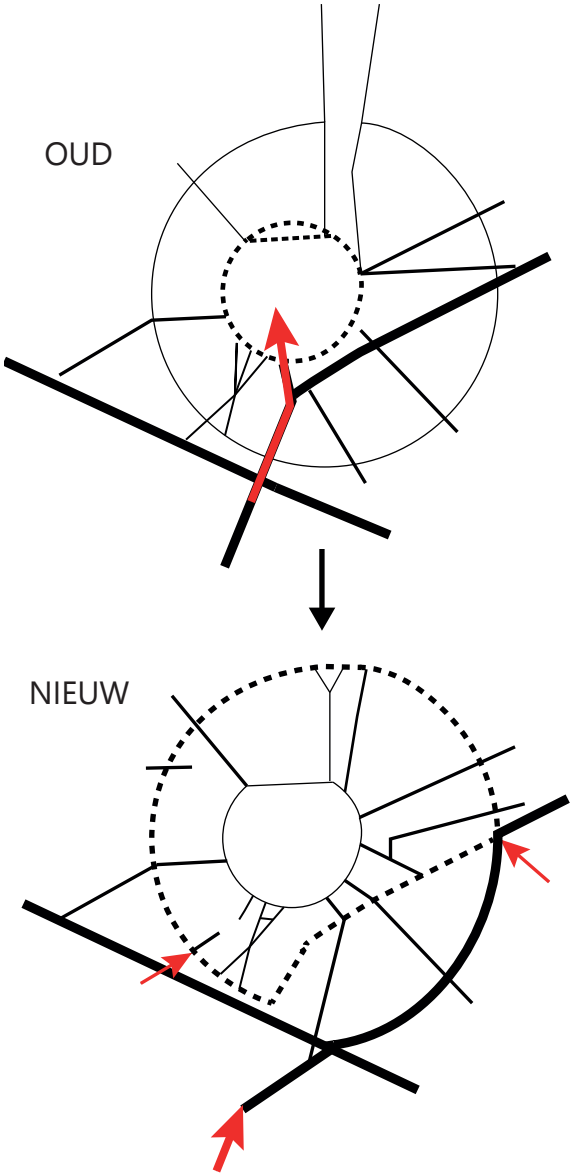
Analyse Gent 2010
_ Internationaal verkeer rijdt via de snelweg 'binnen' in de stad
_ Verkeer van buiten de stad wordt verdeeld via de R40

Visie Gent
_ R4 versterken als 'verdeler'
_ Respecteren hiërarchie kleine ring vs grote ring vs snelwegen
_ Integreren en versterken 19e eeuwse gordel-wijken

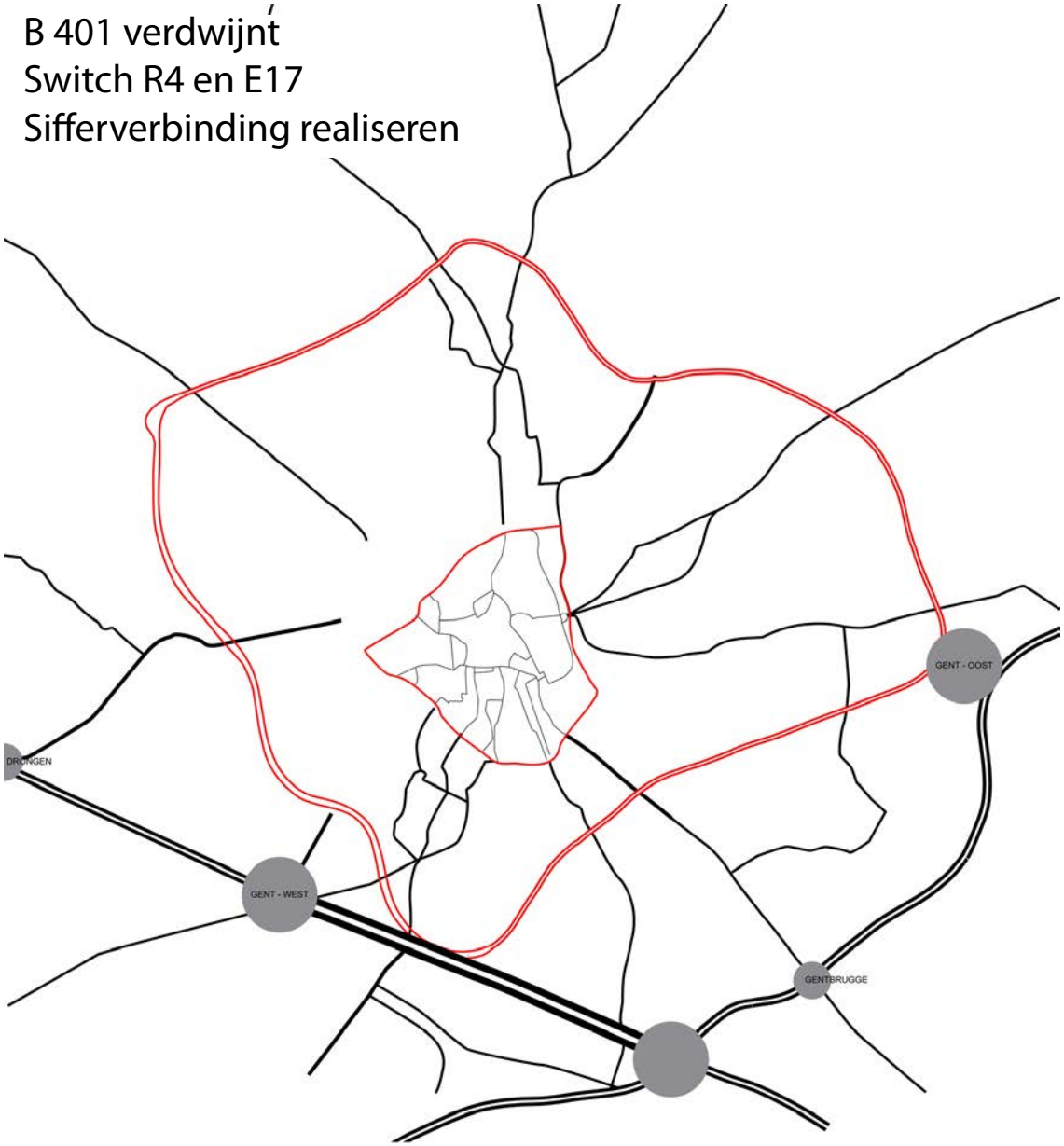
Gent vandaag



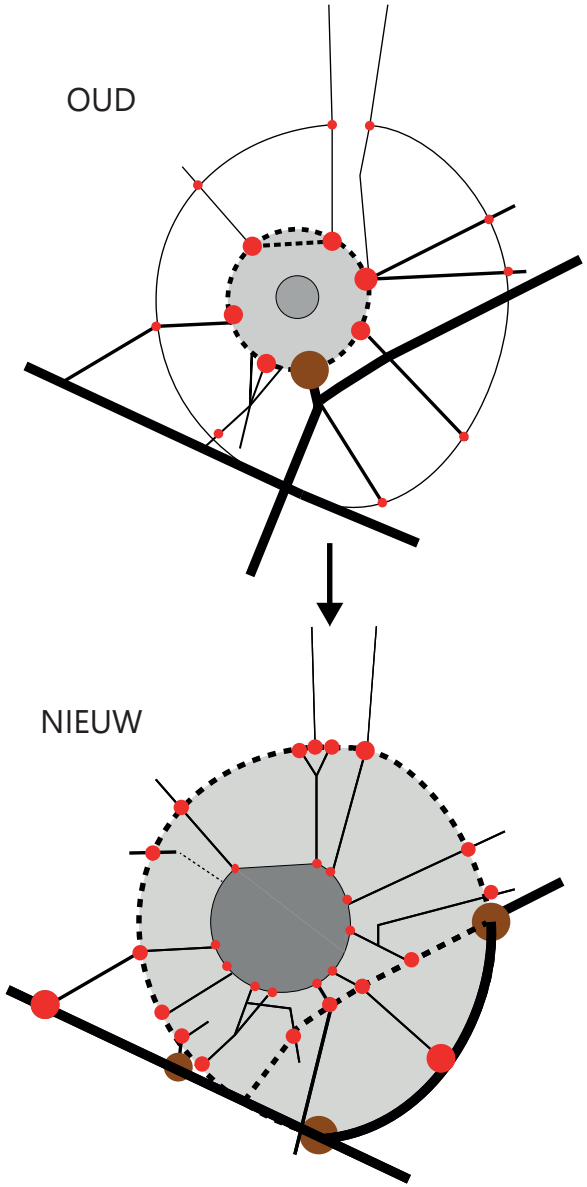
Concept: naar een consequente wegenhiërarchisering



B 401 verdwijnt
Switch R4 en E17
Sifferverbinding realiseren

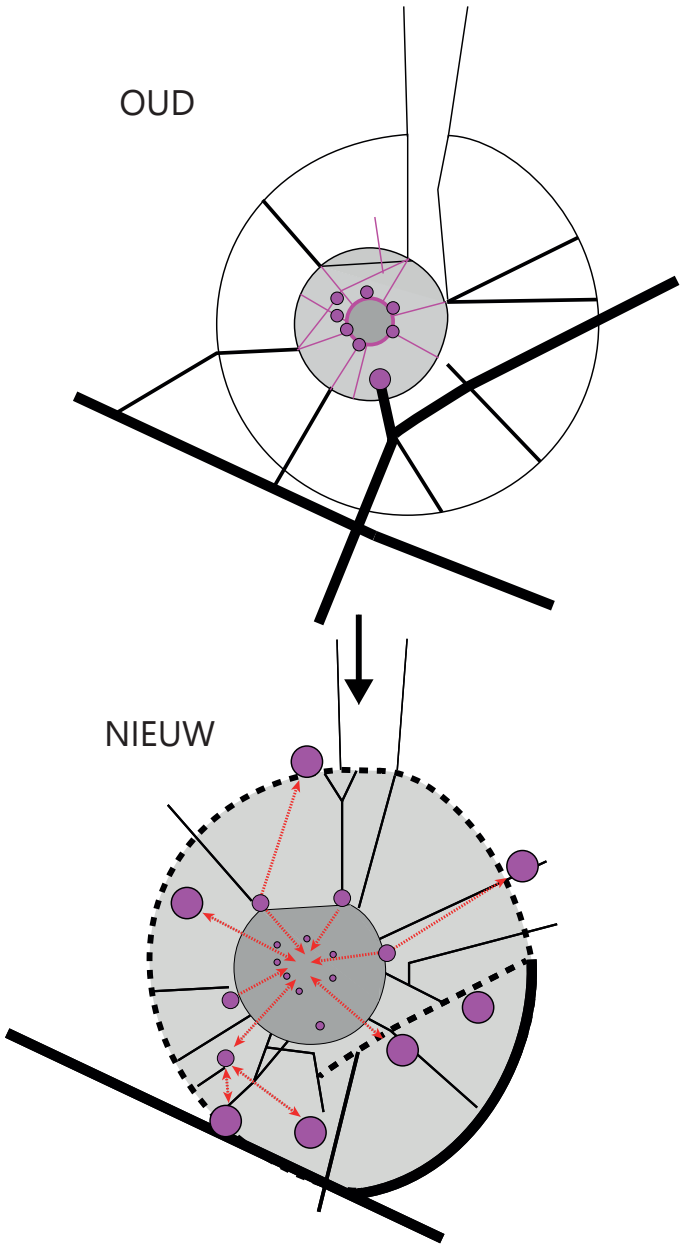


Concept: gelijkmatige spreiding van de verkeersstromen

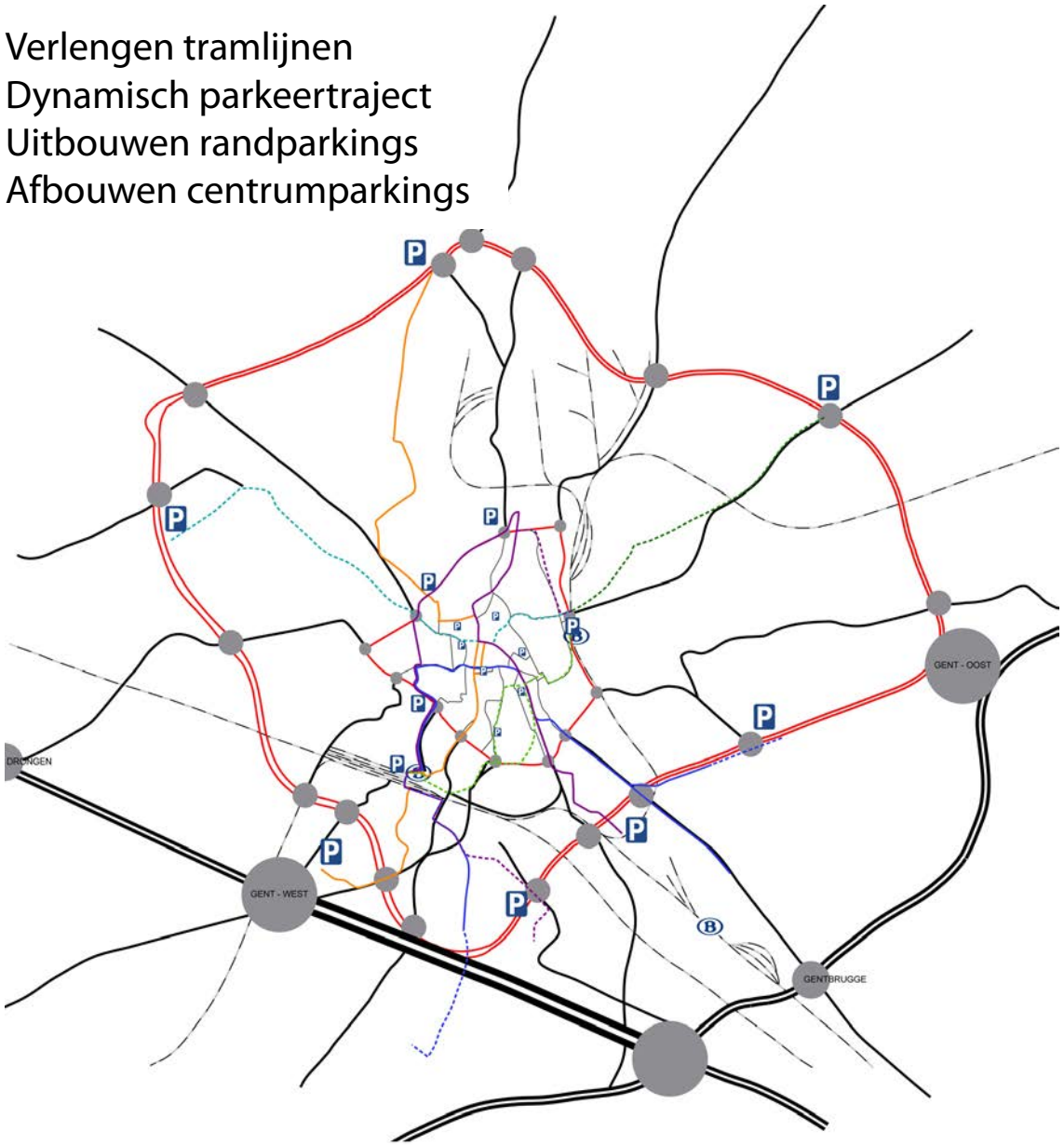


Evenwaardige steenwegen

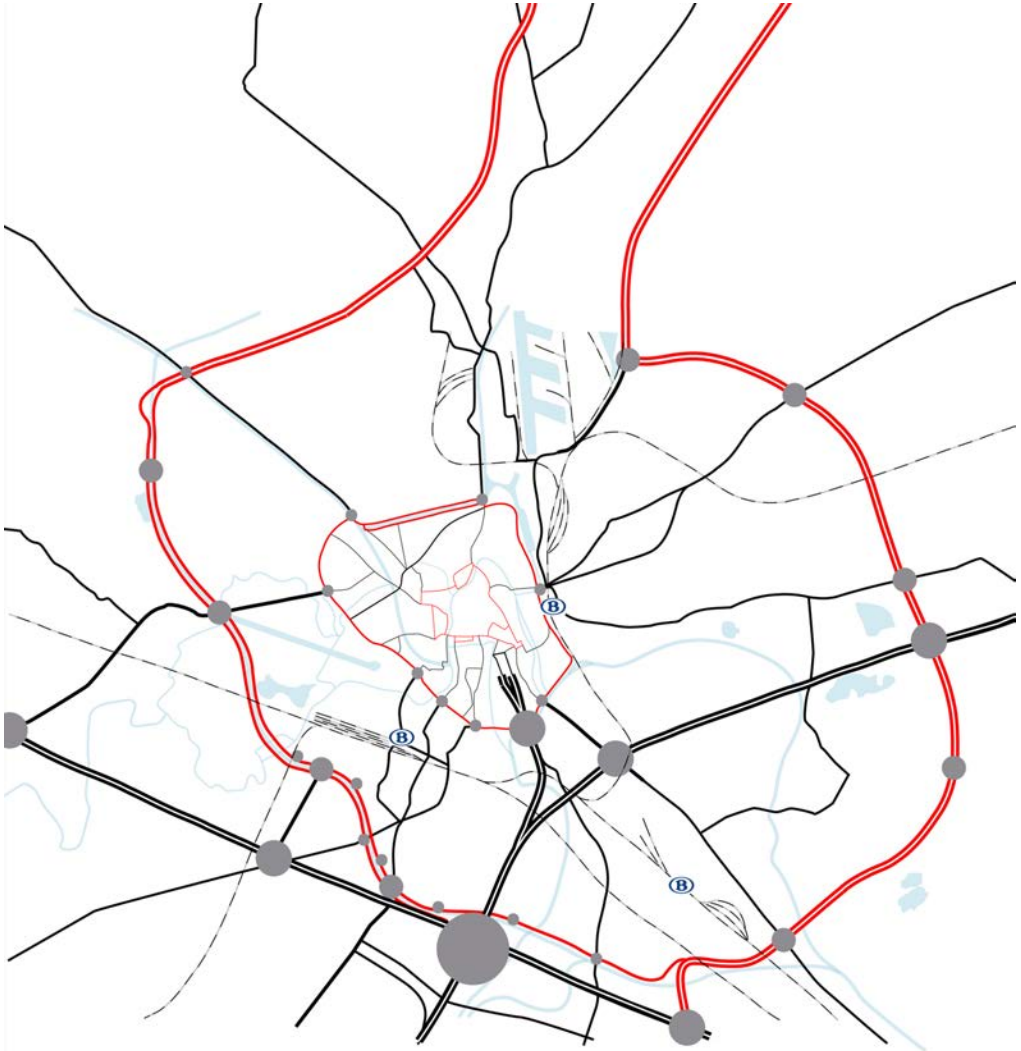
Concept: modal split



Verlengen tramlijnen
Dynamisch parkeertraject
Uitbouwen randparkings
Afbouwen centrumparkings



Totaalbeeld



GENT VANDAAG

GENT MORGEN

Overzicht geplande ingrepen

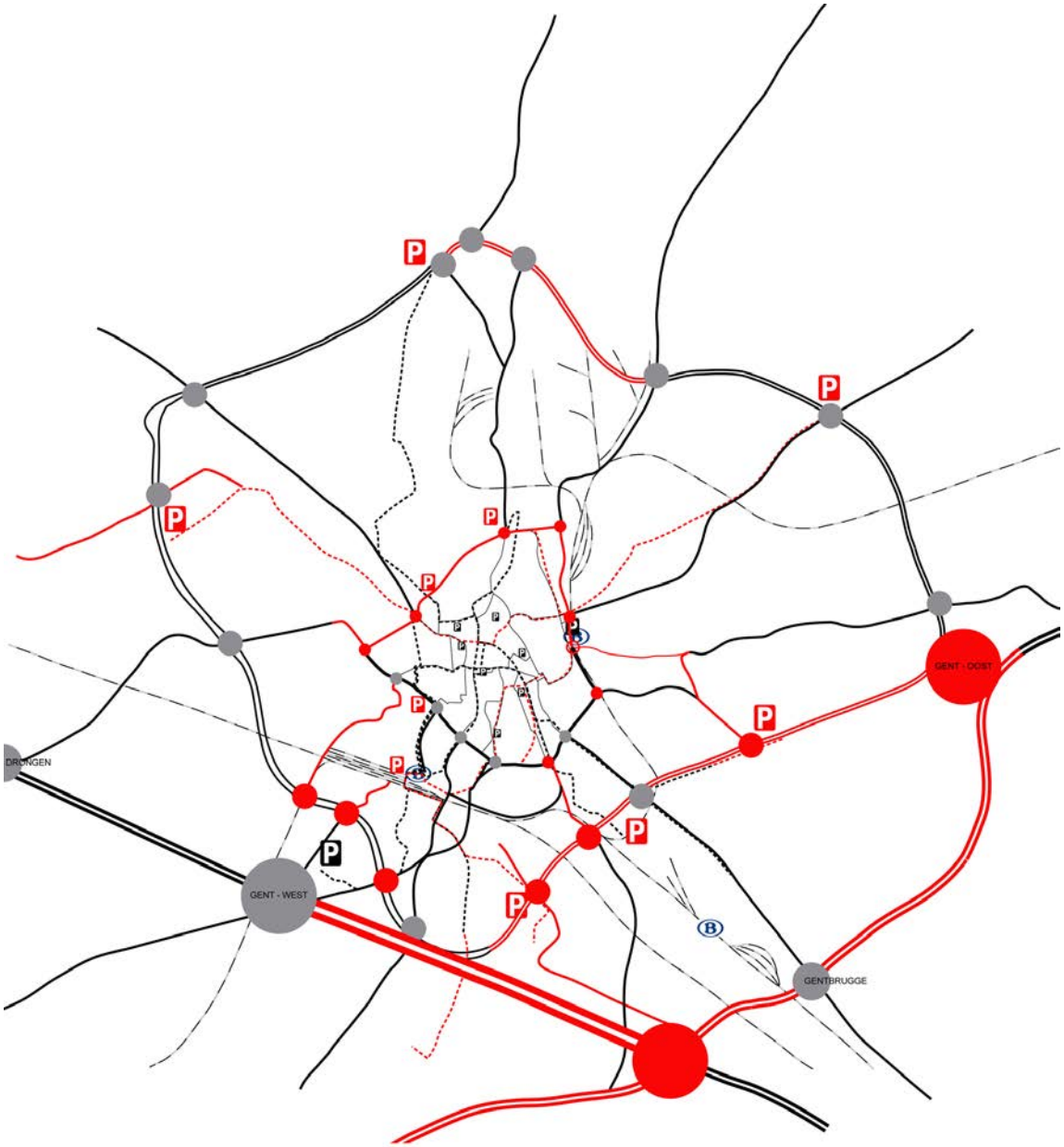
Switch R4 en E17
B 401 verdwijnt

Sifferverbinding realiseren

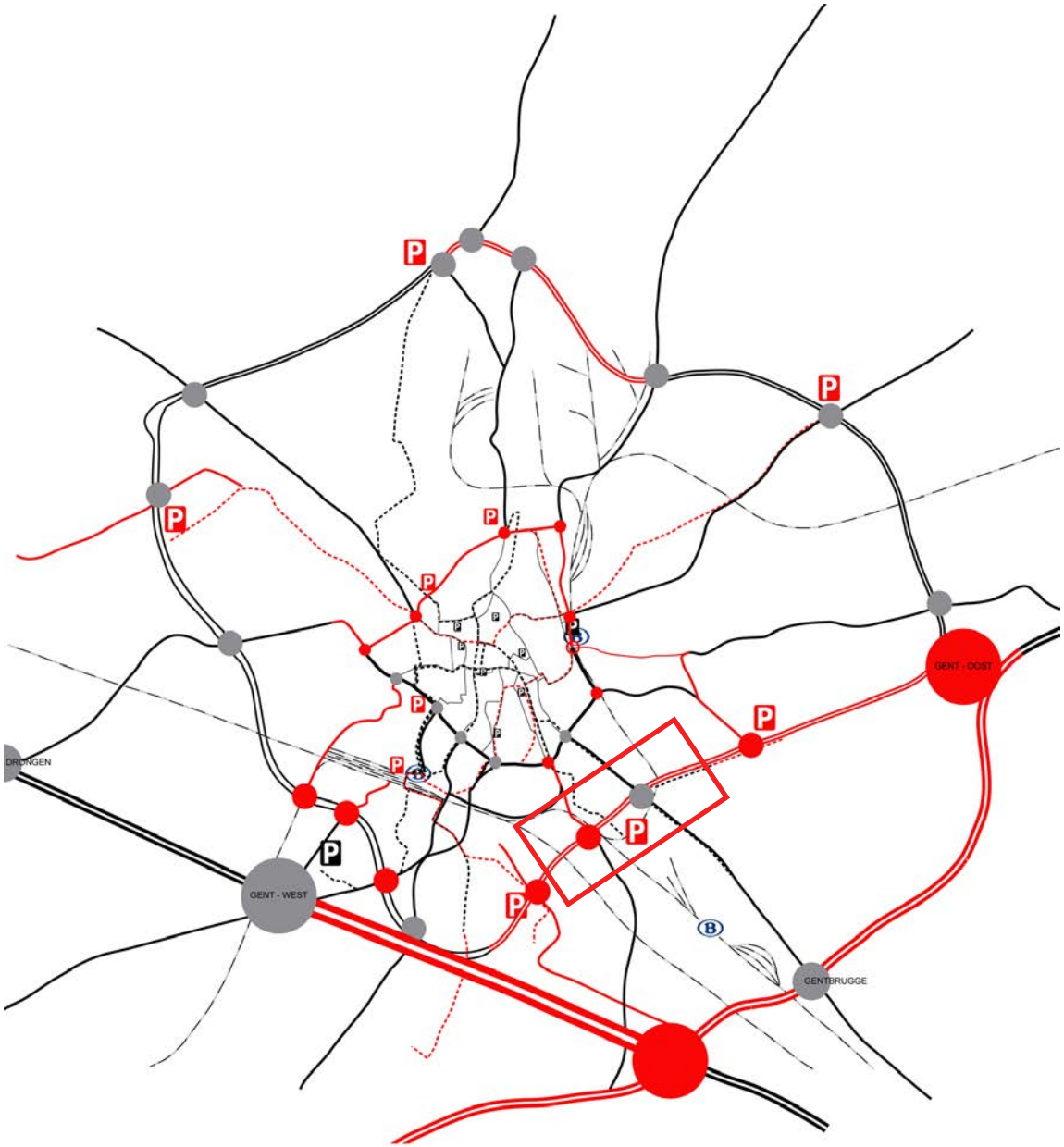
Evenwaardige steenwegen

Nieuw tracé R40

Verlengen tramlijnen
Dynamisch parkeertraject
Uitbouwen randparkings
Afbouwen centrumparkings

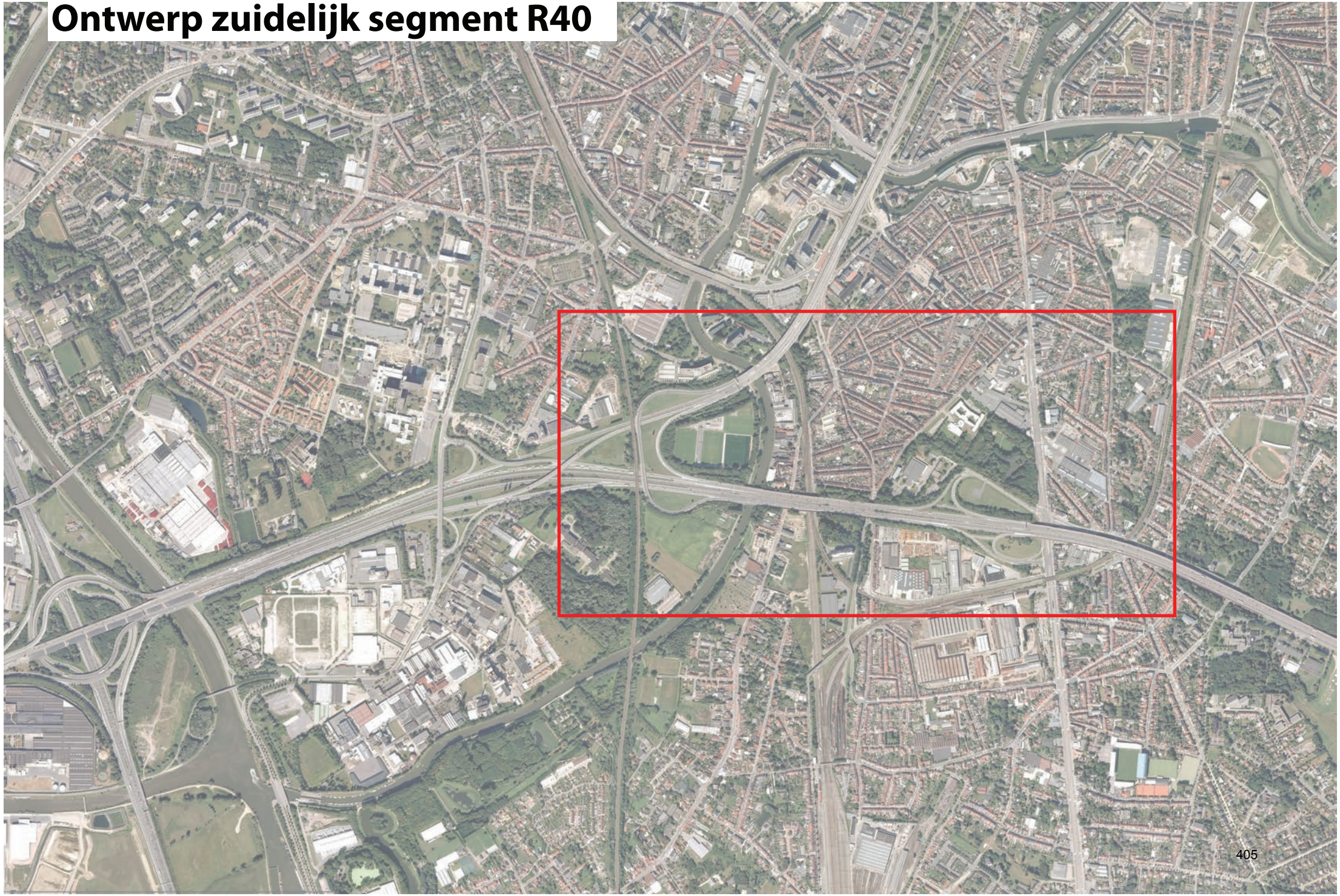


Ontwerp zuidelijk segment R40



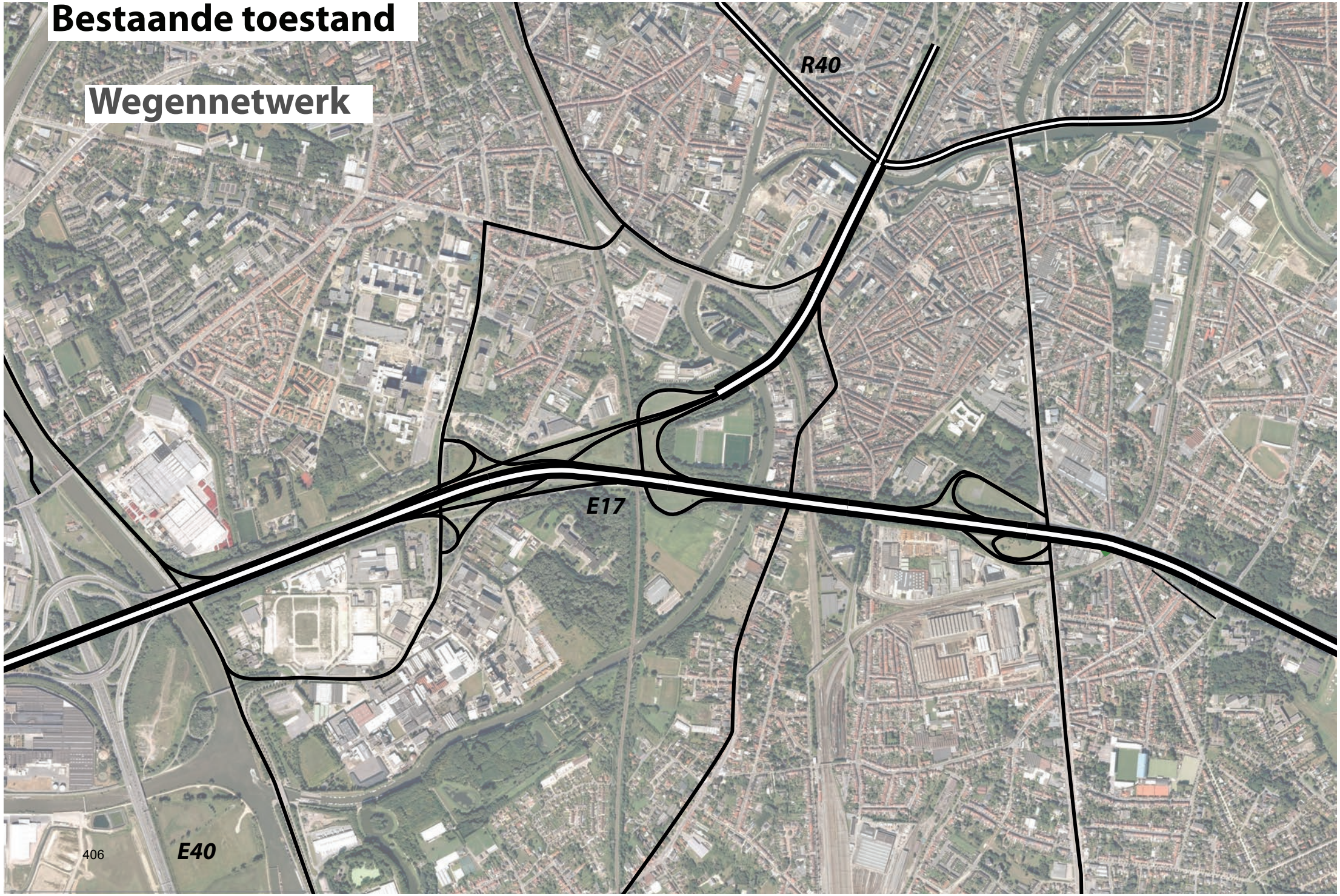
GENT MORGEN - TE REALISEREN WERKEN

Ontwerp zuidelijk segment R40



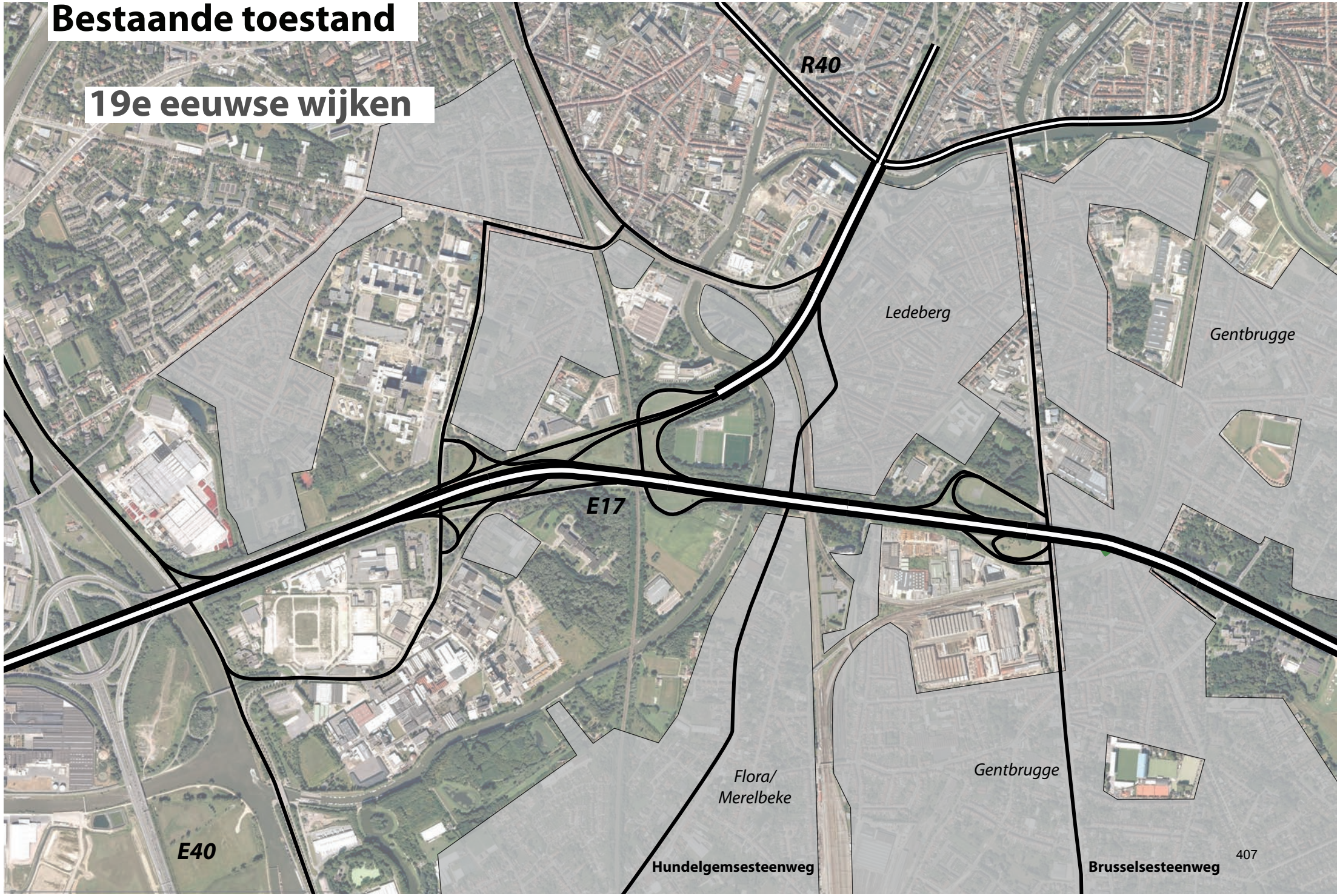
Bestaande toestand

Wegennetwerk



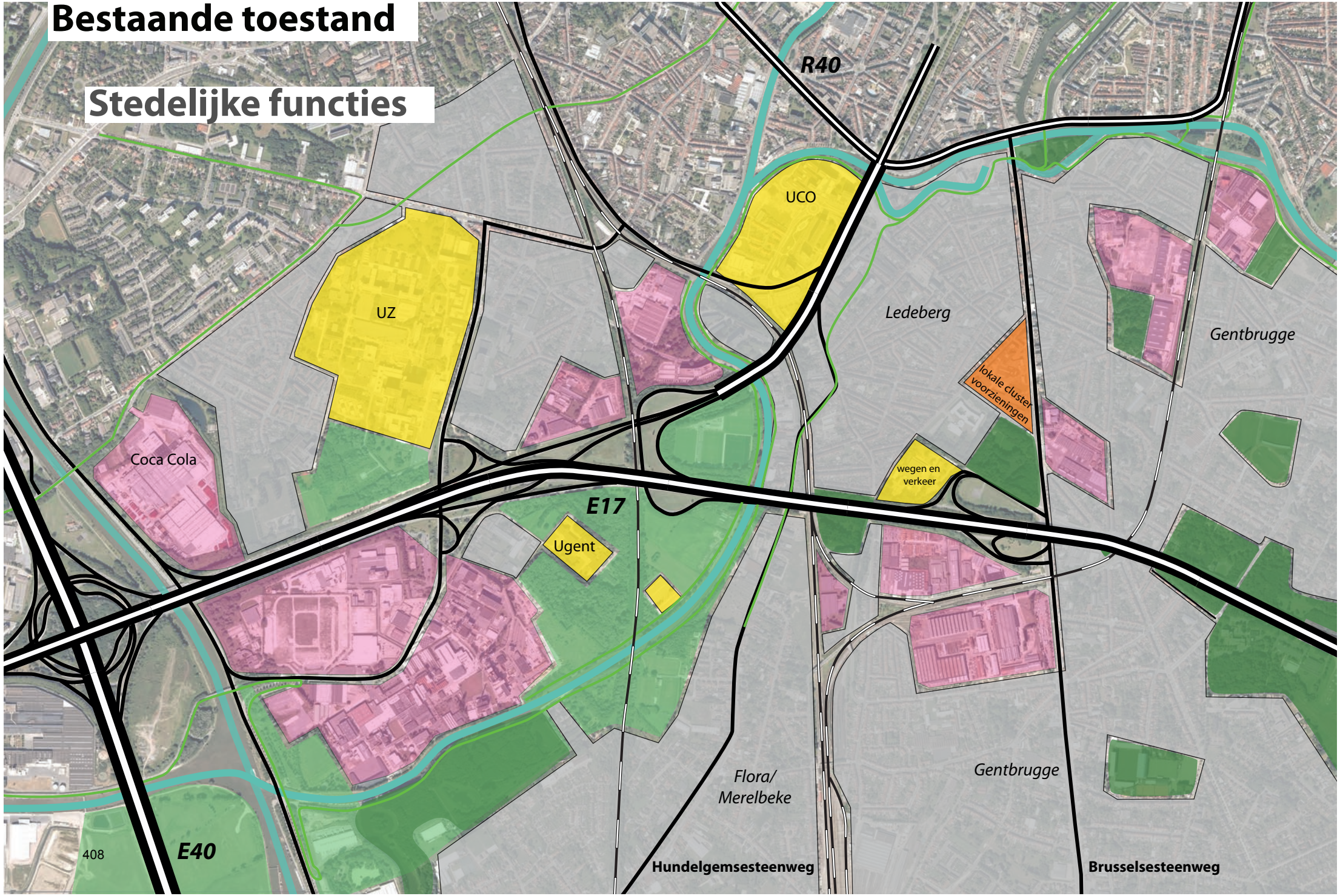
Bestaande toestand

19e eeuwse wijken



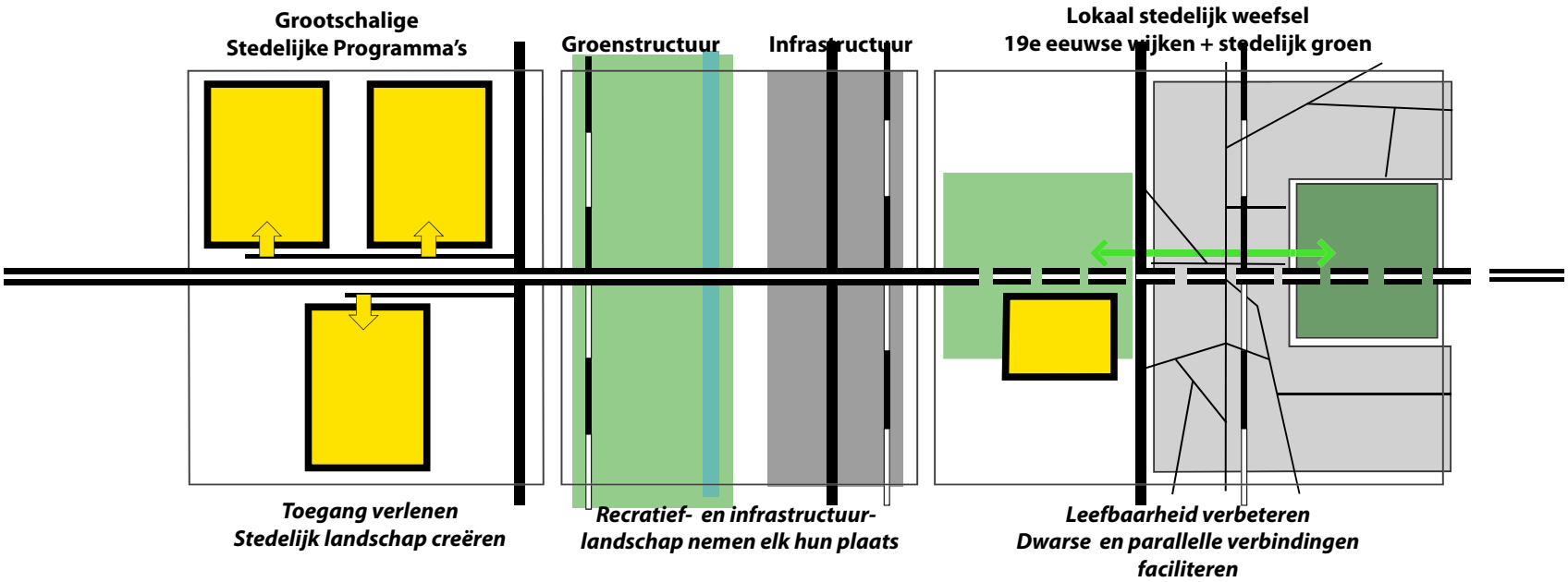
Bestaande toestand

Stedelijke functies

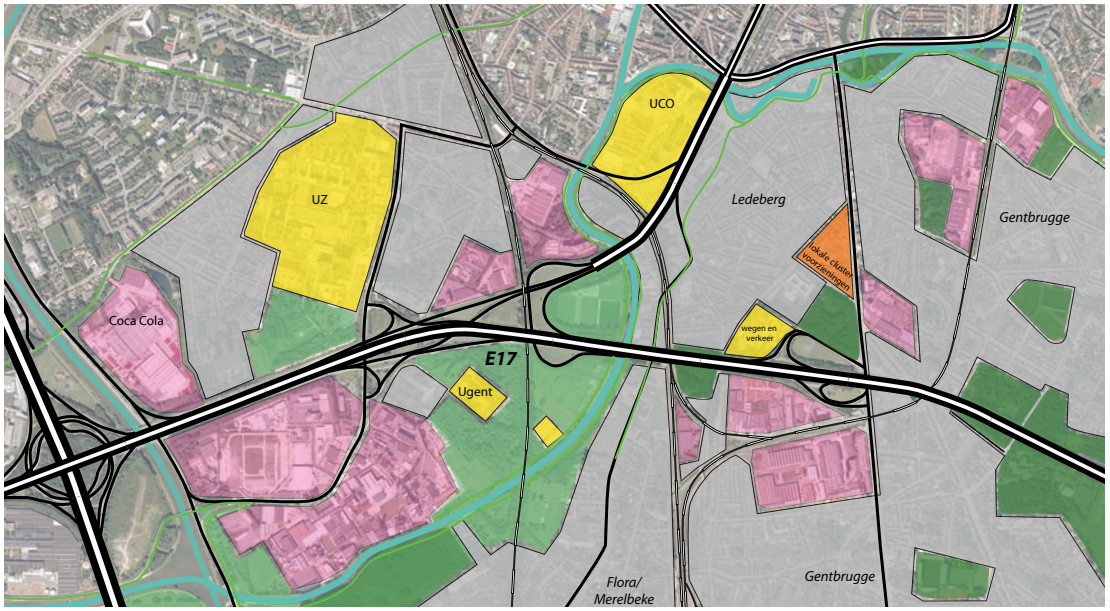


Ontwerp zuidelijk segment R40

Visie segment Hundelgemsesteenweg-Brusselsesteenweg

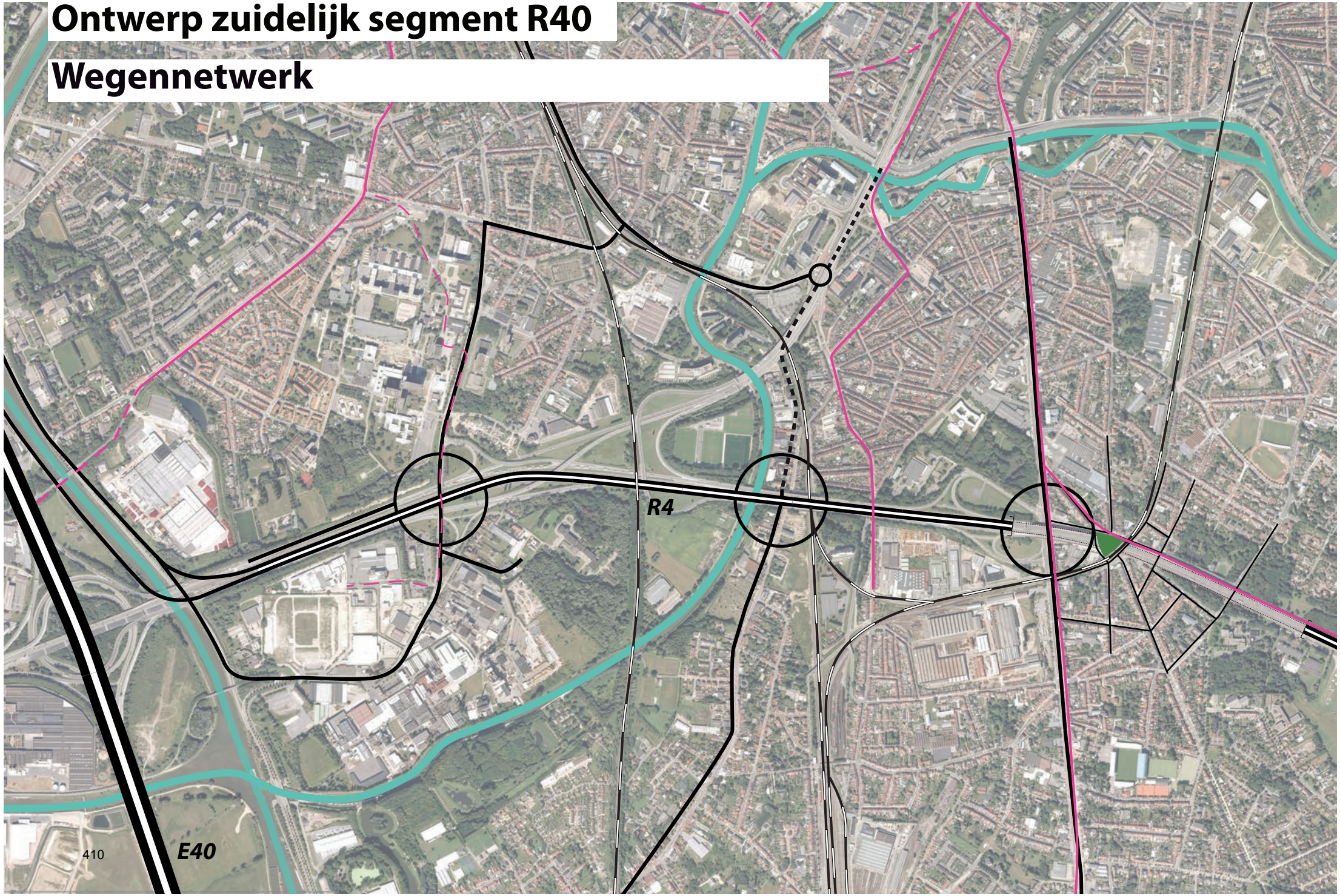


Functie R4



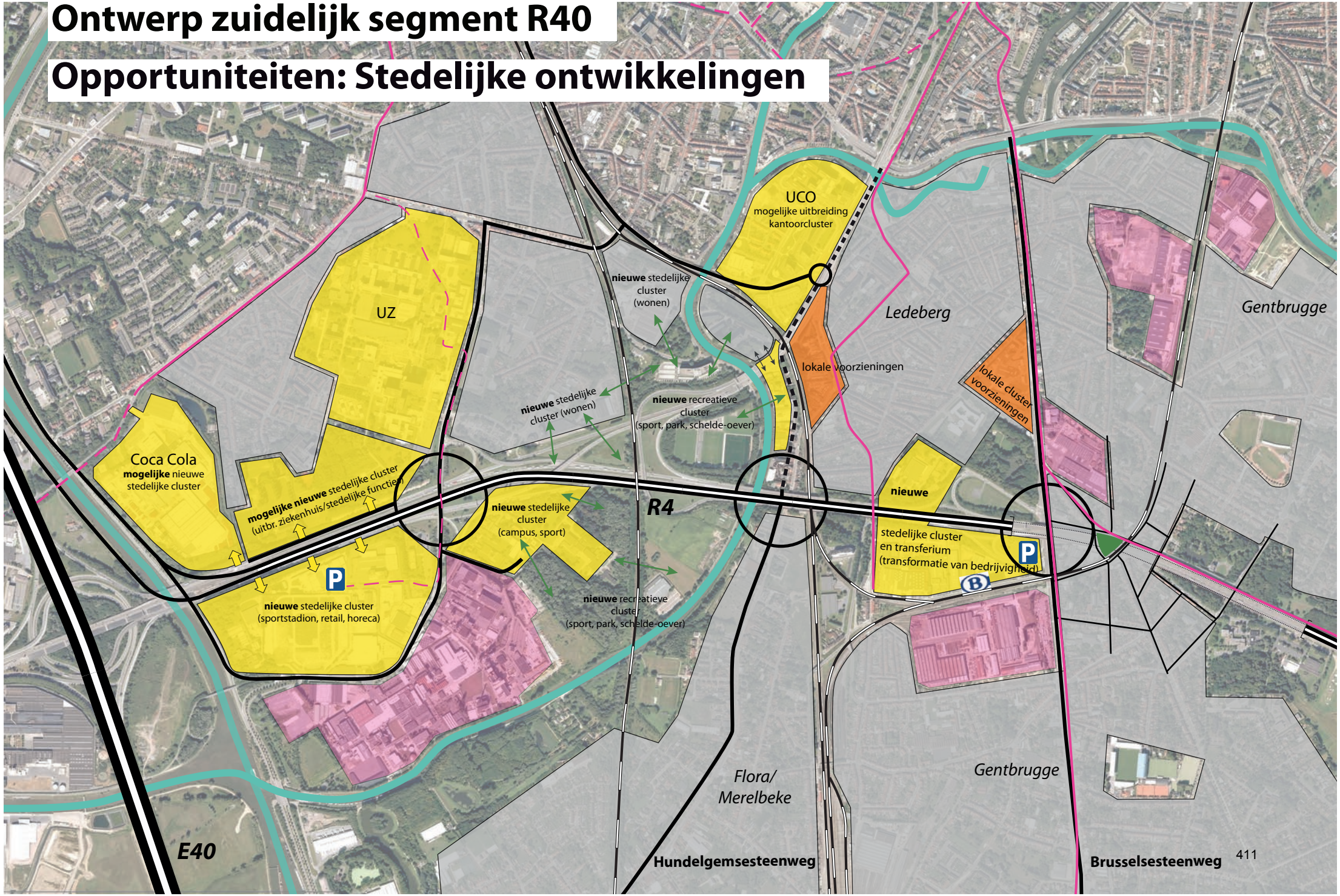
Ontwerp zuidelijk segment R40

Wegennetwerk



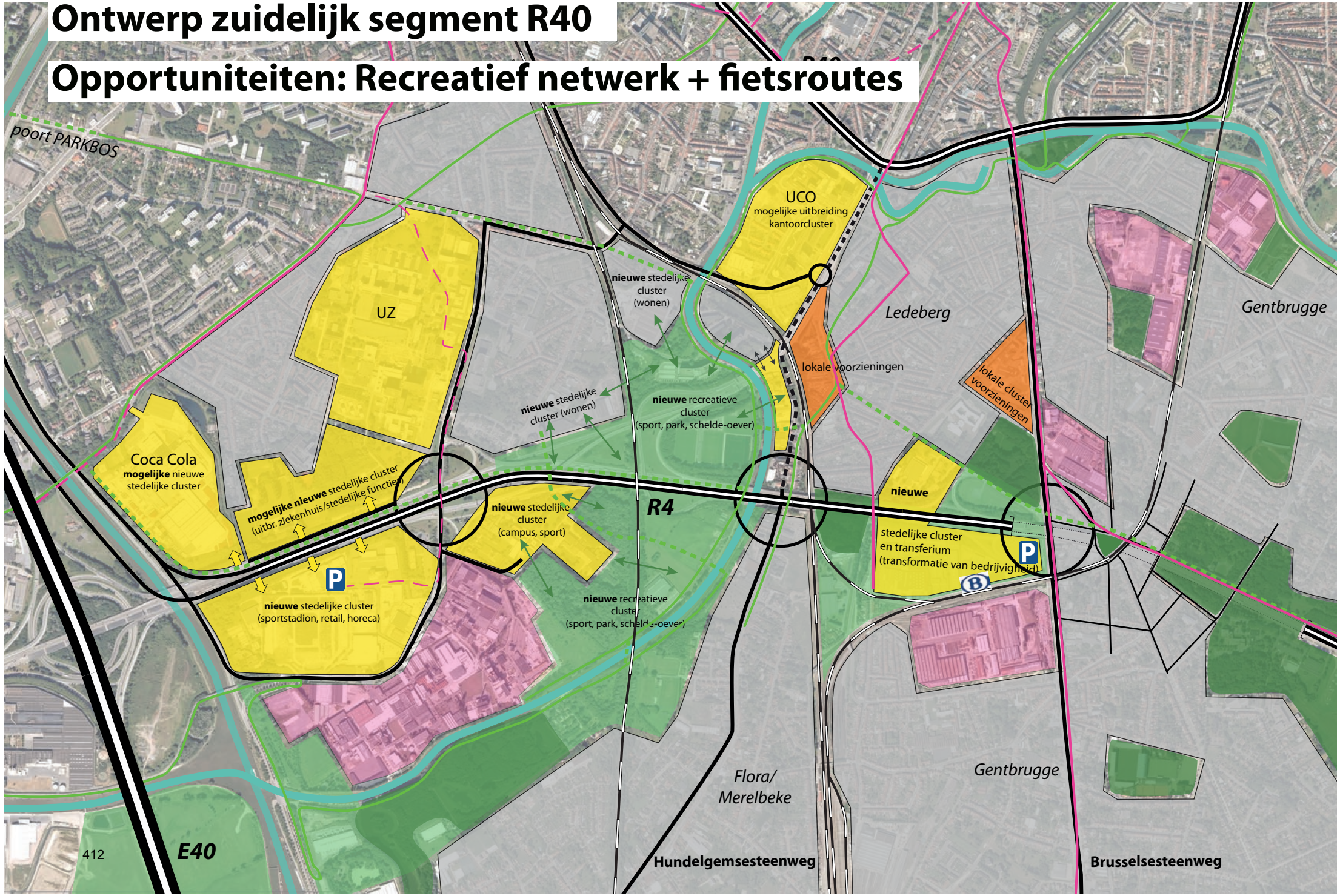
Ontwerp zuidelijk segment R40

Opportuniteiten: Stedelijke ontwikkelingen



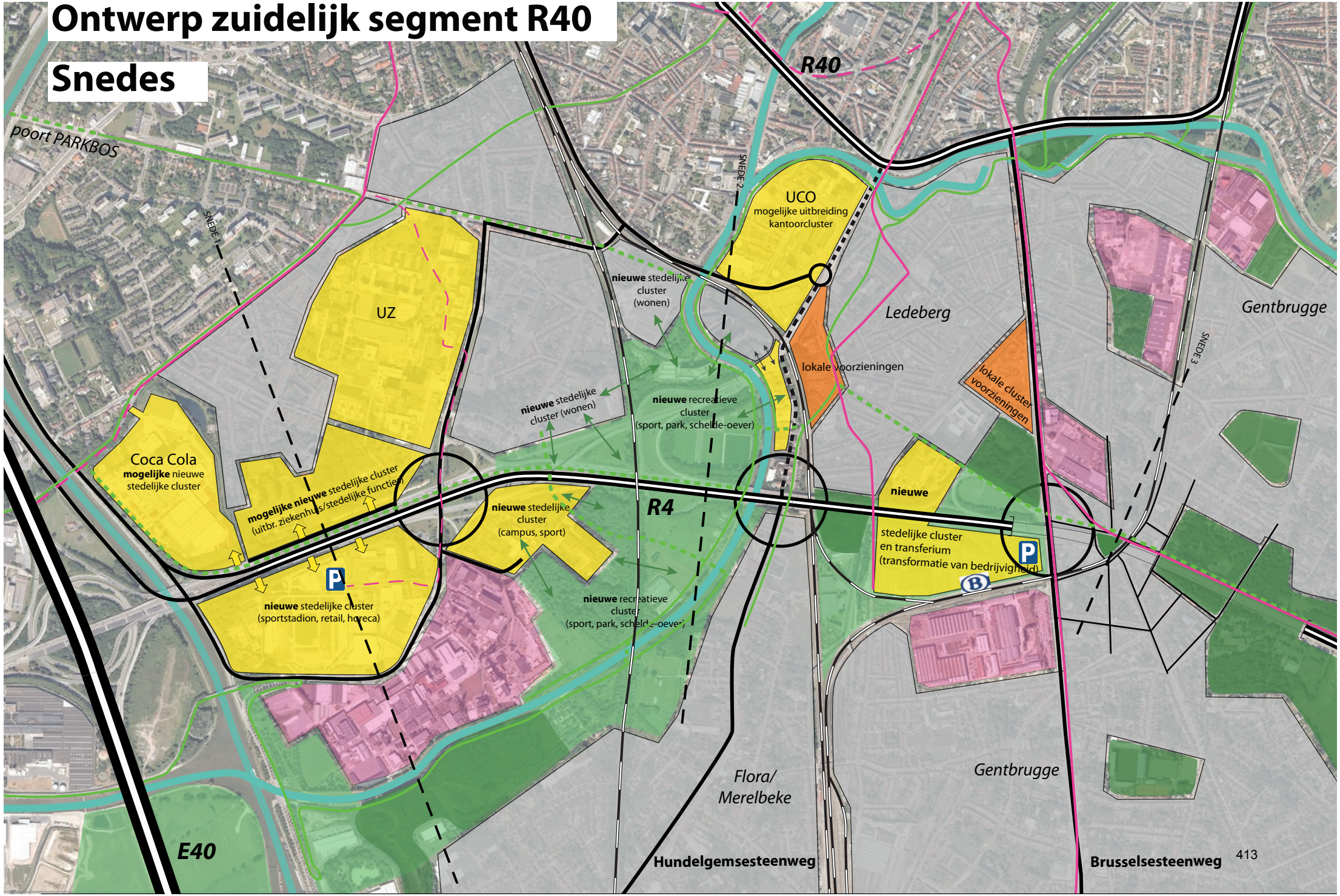
Ontwerp zuidelijk segment R40

Opportuniteiten: Recreatief netwerk + fietsroutes



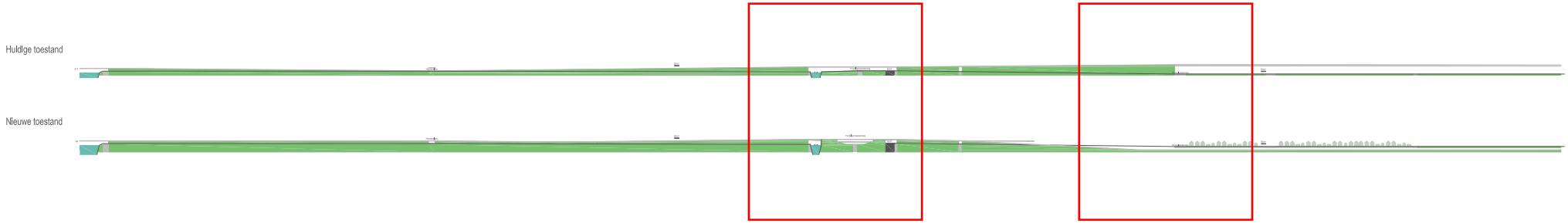
Ontwerp zuidelijk segment R40

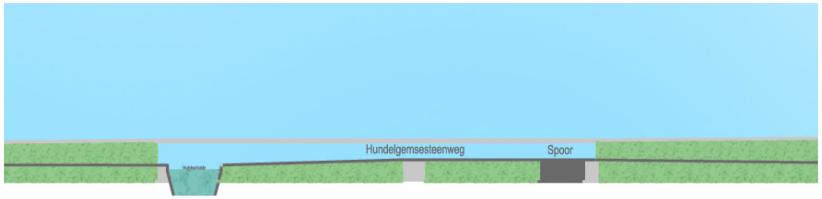
Snedes



Ontwerp zuidelijk segment R40

Langsnede



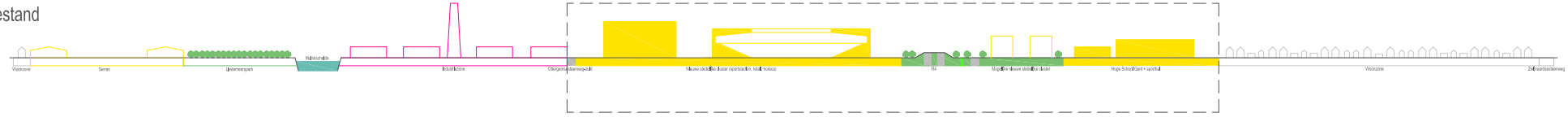


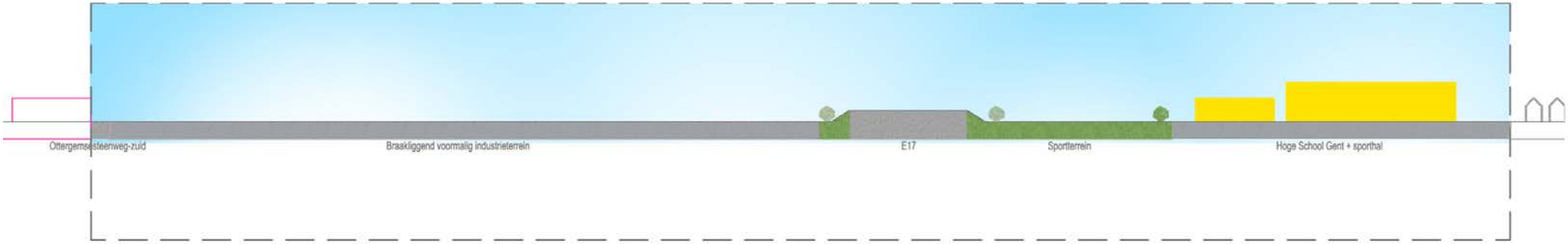
Ontwerp zuidelijk segment R40

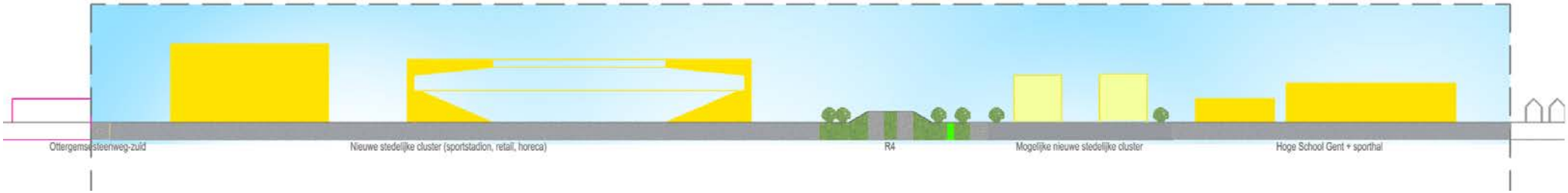
Snede 1

Huidige toestand

Nieuwe toestand



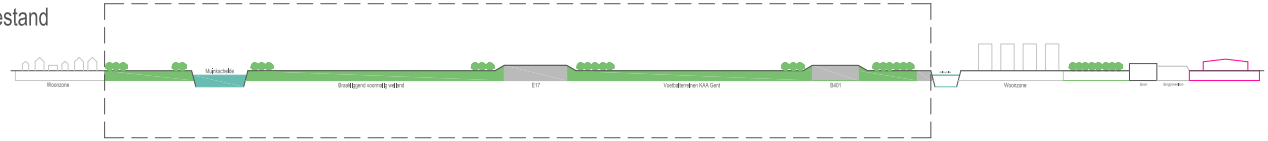




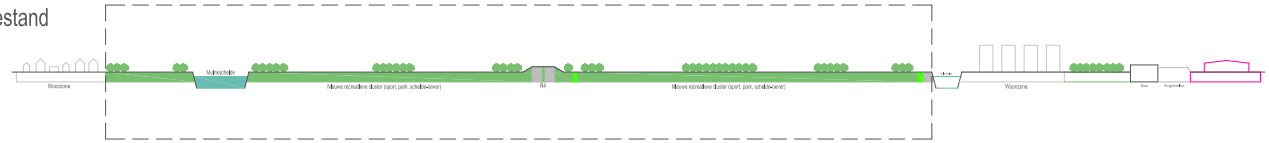
Ontwerp zuidelijk segment R40

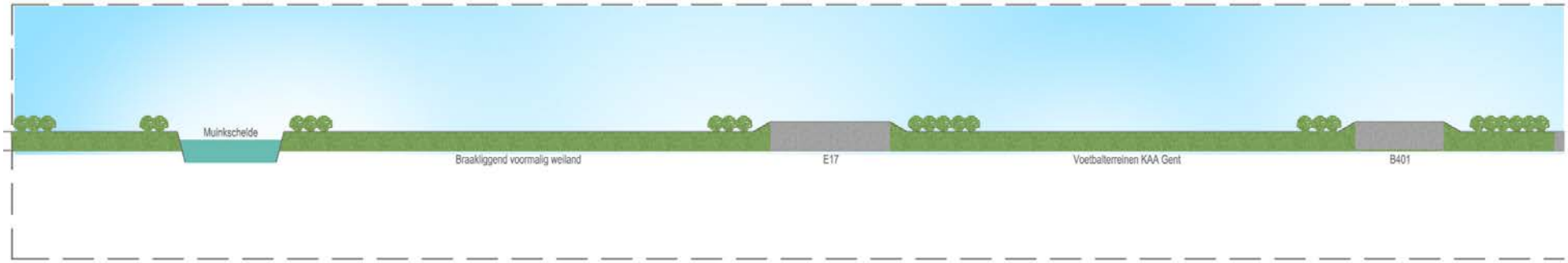
Snede 2

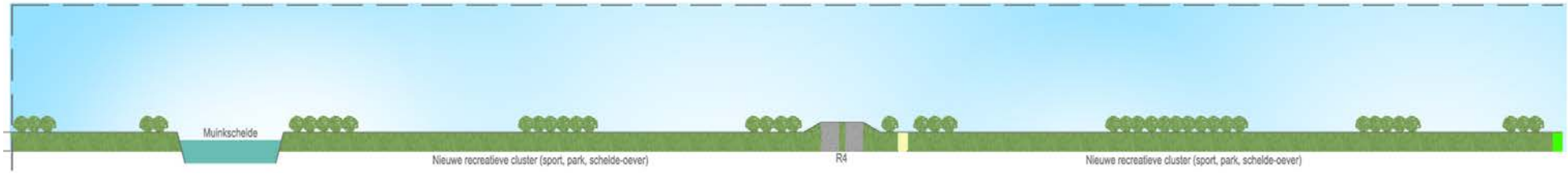
Huidige toestand



Nieuwe toestand



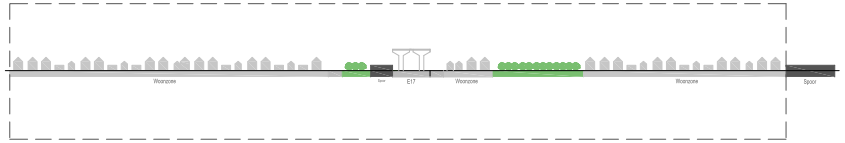




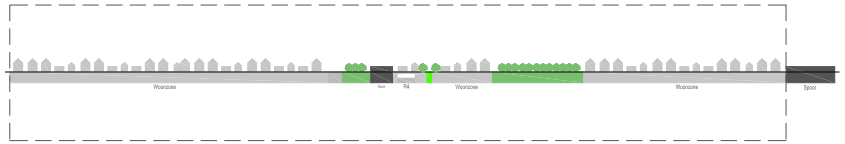
Ontwerp zuidelijk segment R40

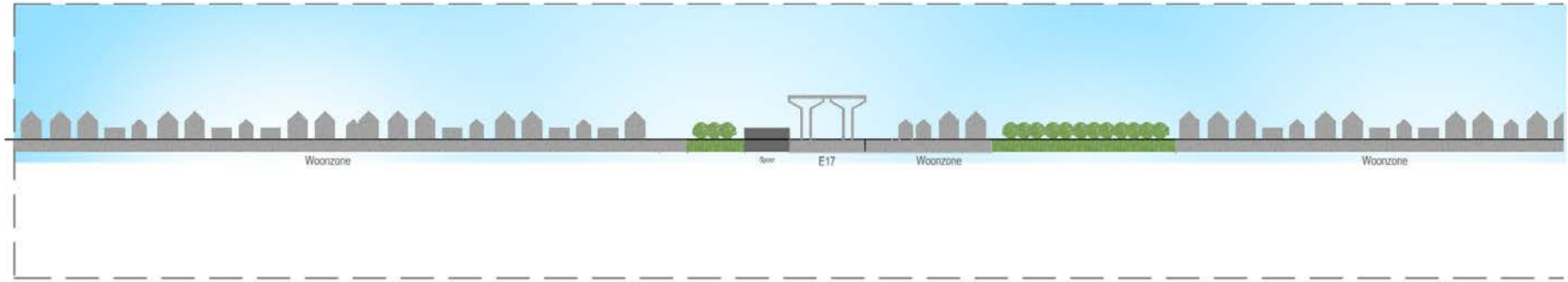
Snede 3

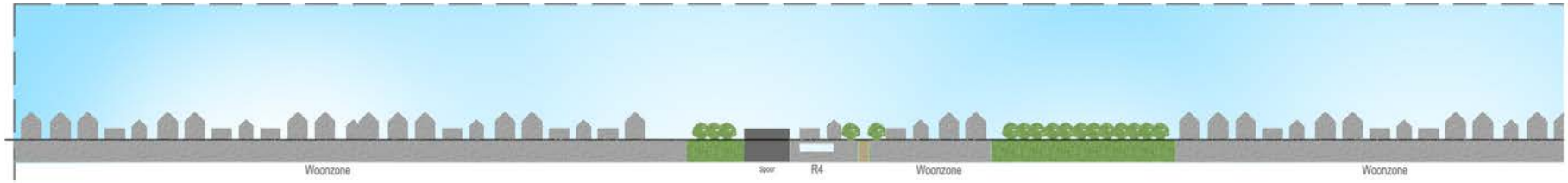
Huidige toestand



Nieuwe toestand

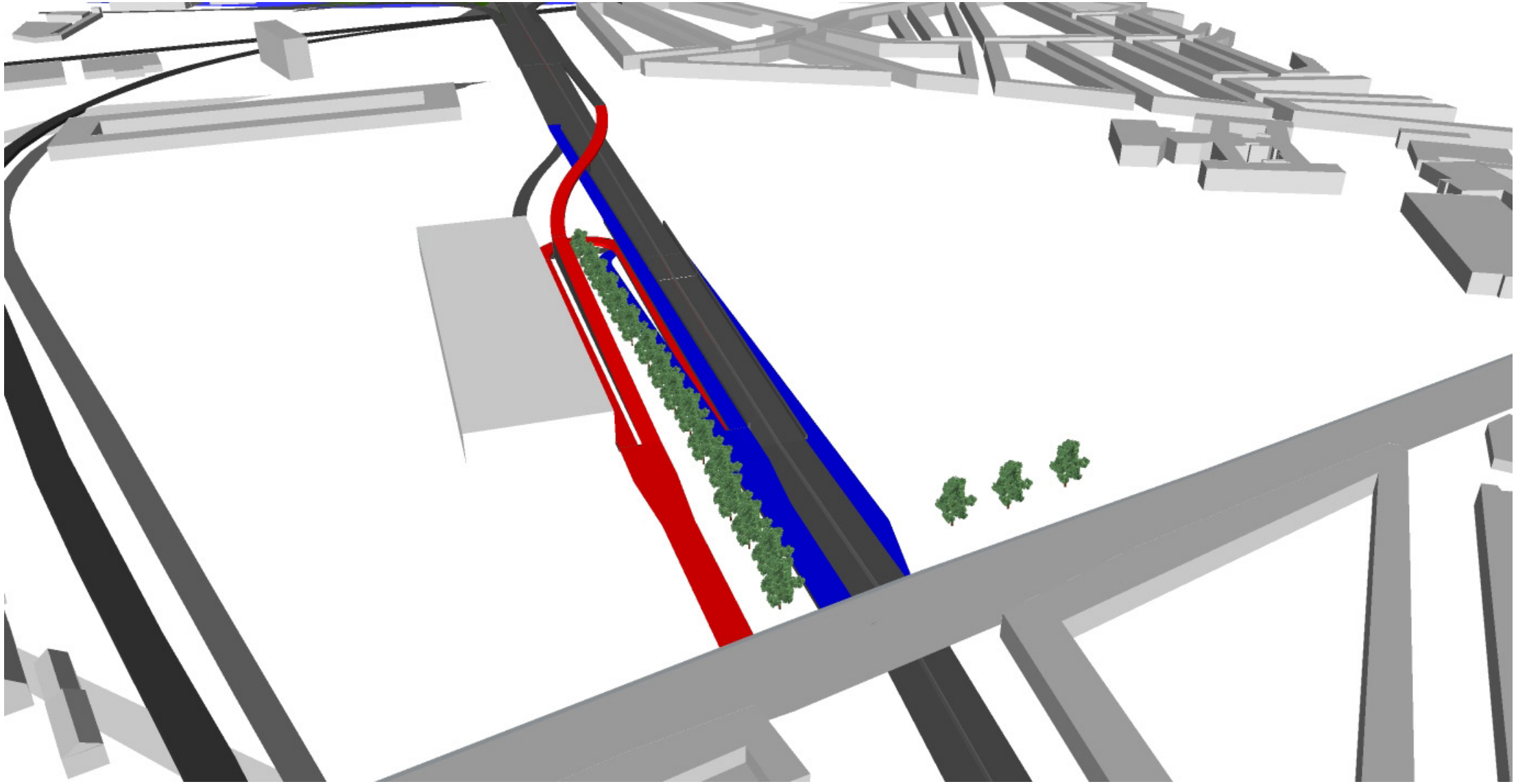




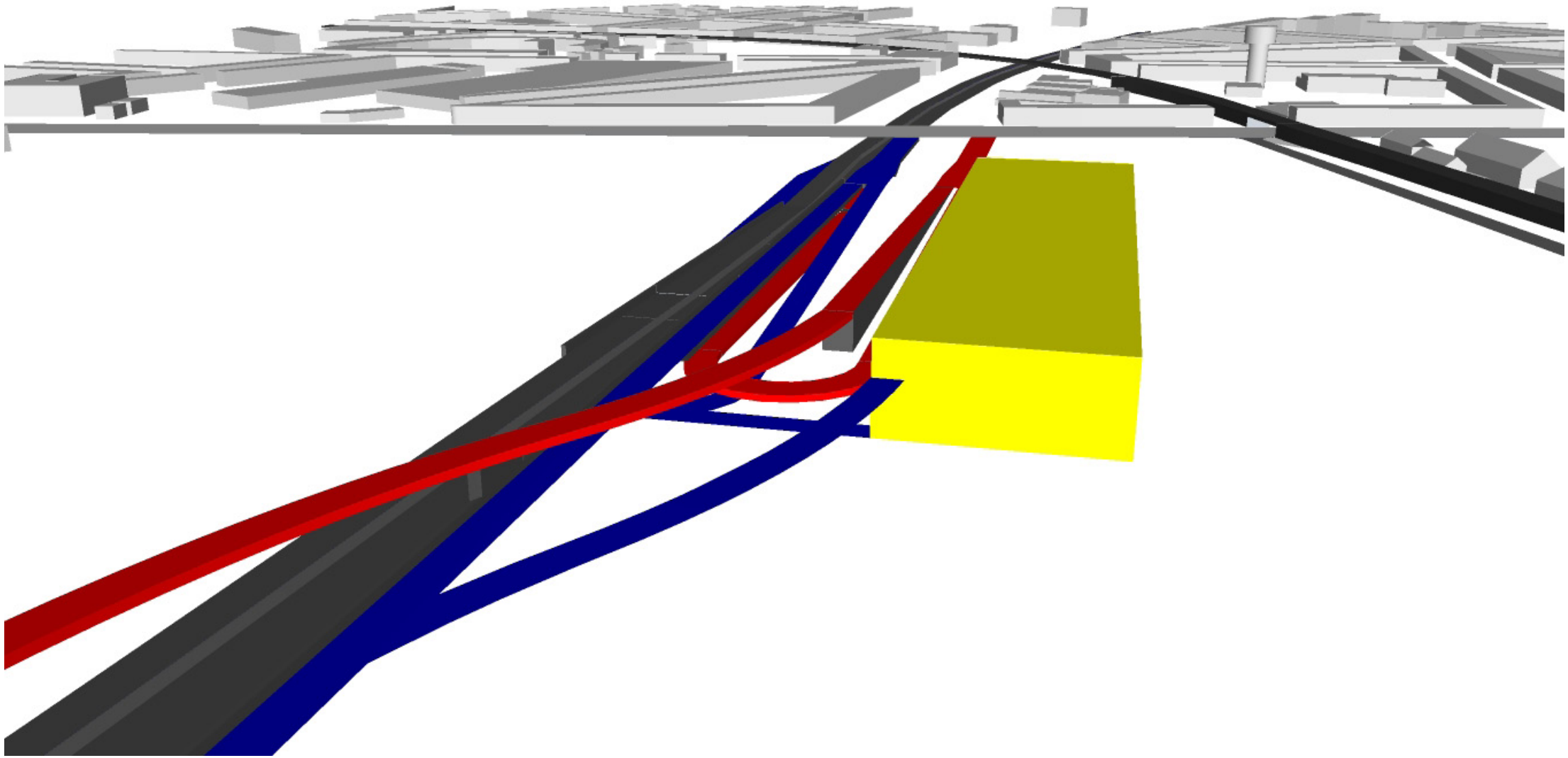


Ontwerp zuidelijk segment R40

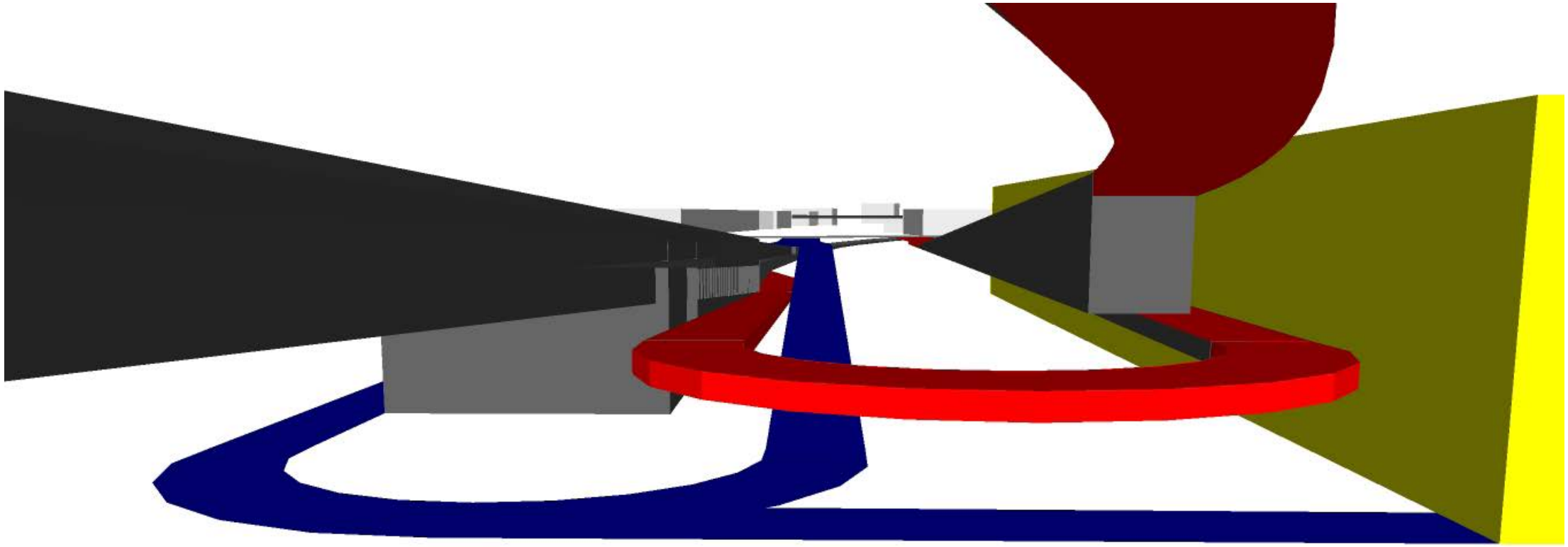
Streefbeeld



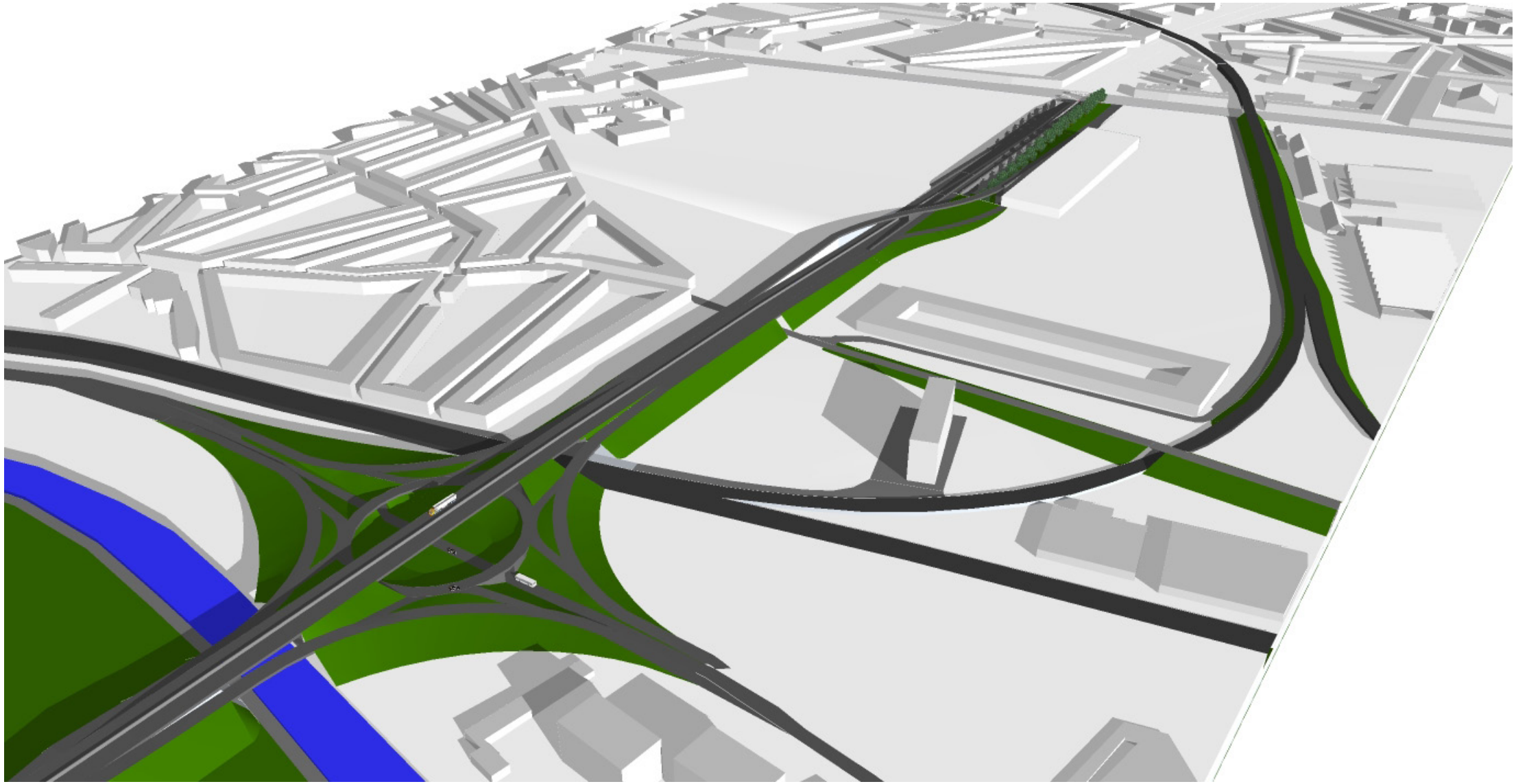
Streefbeeld



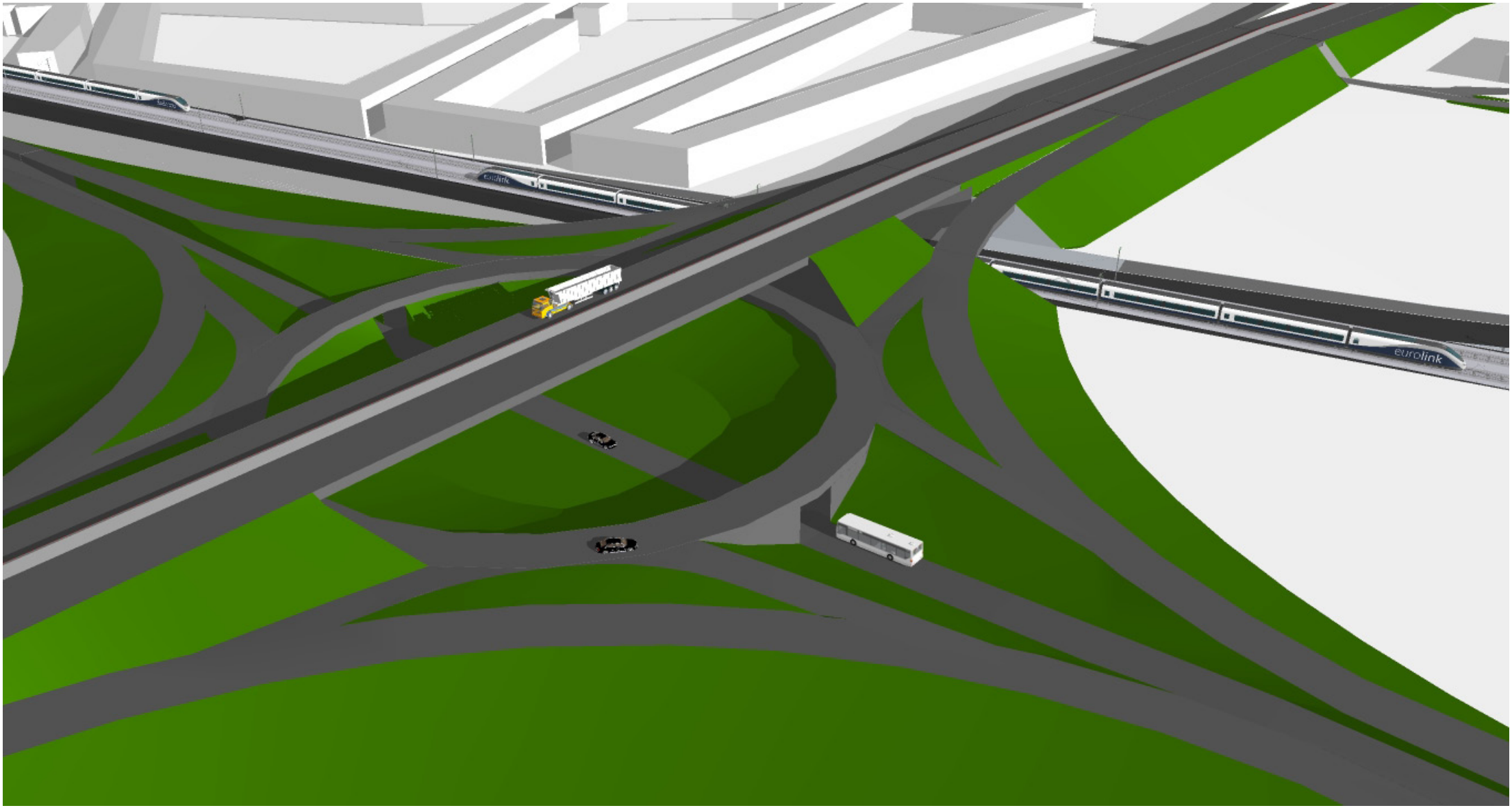
Streefbeeld



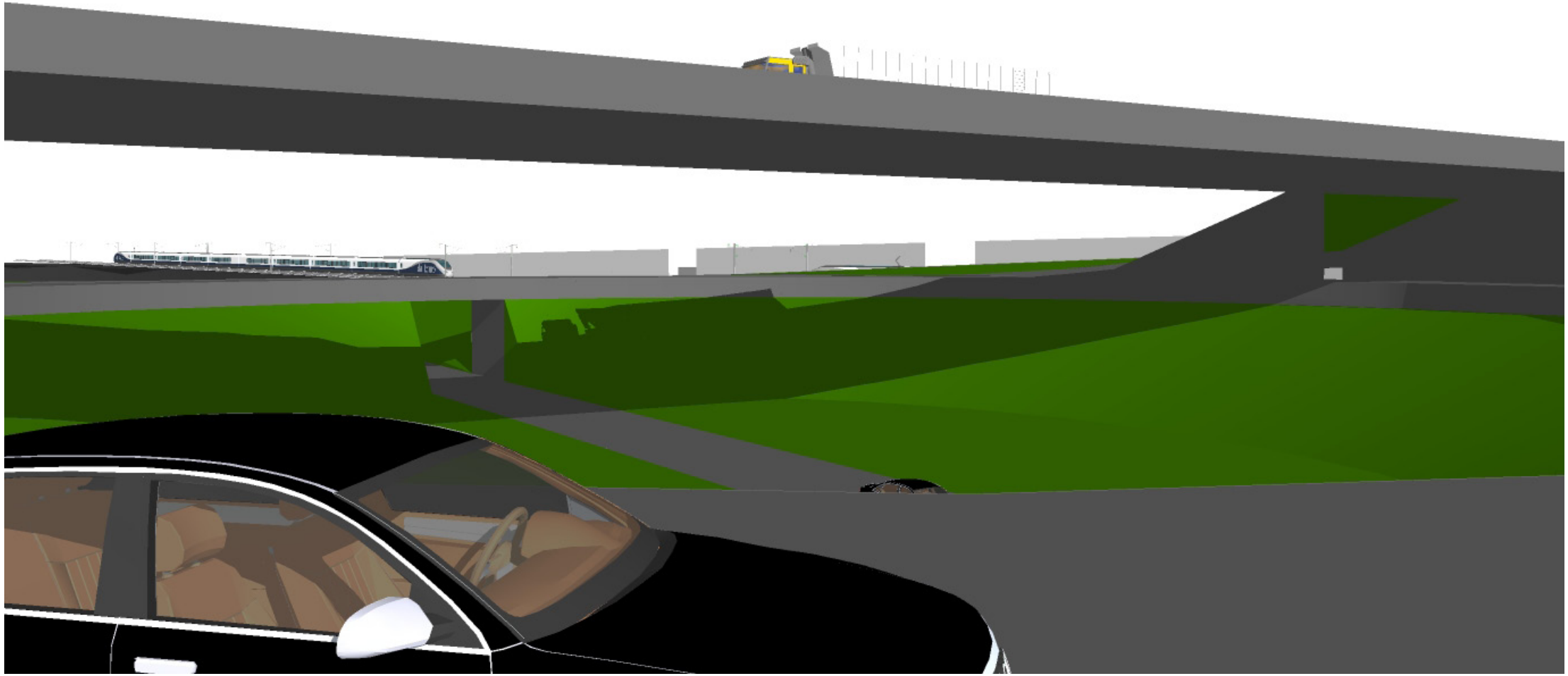
Streefbeeld



Streefbeeld



Streefbeeld



Streefbeeld