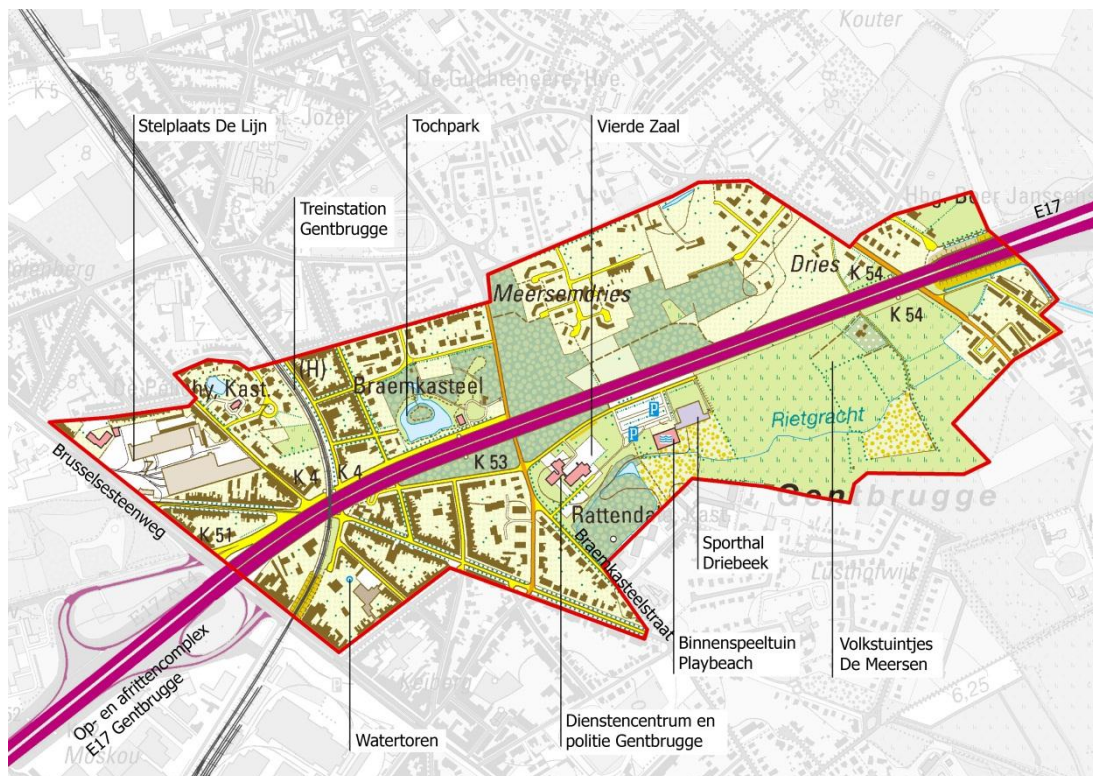


3 GENT: DEELGEBIED VIADUCT GENTBRUGGE

3.1 BESTAANDE TOESTAND: GEBIED



Figuur 59: Deelgebied Gentbrugge

Het derde deelgebied in de 19e-eeuwse gordel, deelgebied Gentbrugge, is gelegen ten zuidoosten van het stadscentrum en heeft een oppervlakte van 104 ha. Op figuur 59 worden een aantal herkenningspunten weergegeven. Kenmerkend voor dit studiegebied is de zware infrastructuur van de E17; een viaduct die door het landschap snijdt. Het deelgebied Gentbrugge bestaat uit een stuk van de Gentbrugse meersen, bestemd als één van de groenpolen van de stad Gent. Het is immers één van de laatste open gebieden op het grondgebied van Gent. Het Tochpark (park in de 18e-eeuwse landschapstijl) en de nabijgelegen bossen ten noorden van de E17 maken hier deel van uit, alsook de volkstuintjes 'De Meersen', de groenzone rond de Rietgracht (een waterloop met cultuurhistorische en natuurlijke waarde) en het Rattendalebos.

Het gebied is in het zuidwesten begrensd door de Brusselsesteenweg, waarlangs de huidige stelplaats van De Lijn gelegen is. Centraal in het deelgebied is heel wat programma gevestigd: het dienstencentrum en het politiebureau van Gentbrugge, een recent gebouwde polyvalente zaal en bijhorend jeugdhuis 'Vierde Zaal', de binnenspeeltuin 'Playbeach' in het voormalige zwembad en de sporthal 'Driebeek' met bijhorende parkeergelegenheid. Naast deze sociaal-culturele cluster ligt het volkstuintencomplex 'De Meersen'. Dit complex telt 123 tuinen van 200m² met een centraal gelegen clubhuis. Ten slotte fungeert de kleurrijk versierde watertoren als herkenningspunt voor de omliggende woonwijken.

In de finale versie van de warm-koud analyse is het viaduct niet meer aangeduid als 'warm' (figuur 60). Dit komt doordat deze structuren niet op niveau Vlaanderen aan te duiden zijn. Voor de selectie van dit deelgebied is het viaduct echter één van de primaire elementen, naast de waardevolle groengebieden in de toekomstige groenpool als randvoorwaarde (in het blauw aangeduid op figuur 60).



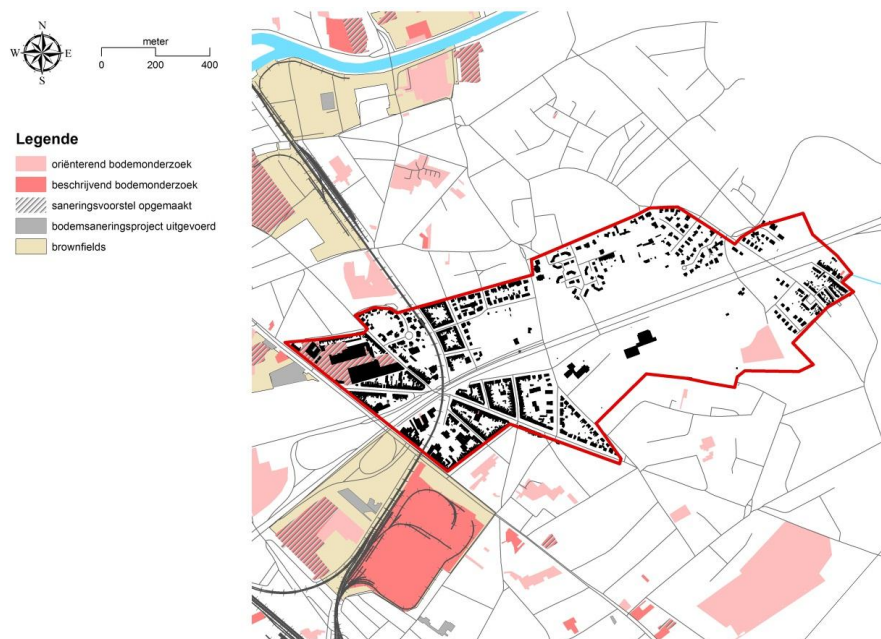
Figuur 60: Warm-koud analyse van het deelgebied Gentbrugge

1. Milieukwaliteit (Ecologische waarde)

Het gebied heeft een hoge milieukwaliteit: er zijn weinig vervuilde terreinen en tegelijk relatief veel biologisch waardevolle complexen. Een deel van het gebied maakt onder andere om deze reden deel uit van één van de groenpolen van Gent: de Gentbrugse Meersen. Hergebruik wordt hier dus afgeremd door de vele percelen met een hoge ecologische waarde. Bij het toevoegen van nieuwe functies zal men rekening moeten houden met deze ecologische waarde van het gebied.

Vervuiling OVAM en brownfieldontwikkeling

Het studiegebied wordt gekenmerkt door zeer weinig vervuiling, wat stimulerend kan werken voor hergebruik op korte termijn. De terreinen waarop momenteel de stelplaats van De Lijn zich bevindt, zijn aangeduid als gebied waarvoor een saneringsvoorstel is opgesteld, maar daarover is geen verdere informatie terug te vinden. Op figuur 61 zijn ook de brownfields aangeduid, maar net omwille van de kleine hoeveelheid vervuilde percelen, vindt er in het studiegebied zelf geen brownfieldontwikkeling plaats.

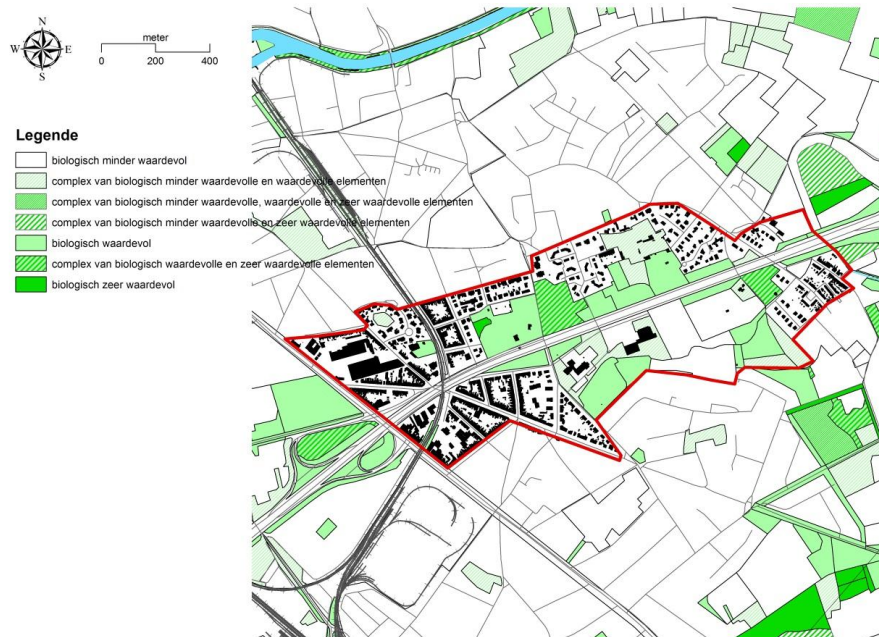


Figuur 61: Vervuiling OVAM en brownfieldontwikkeling

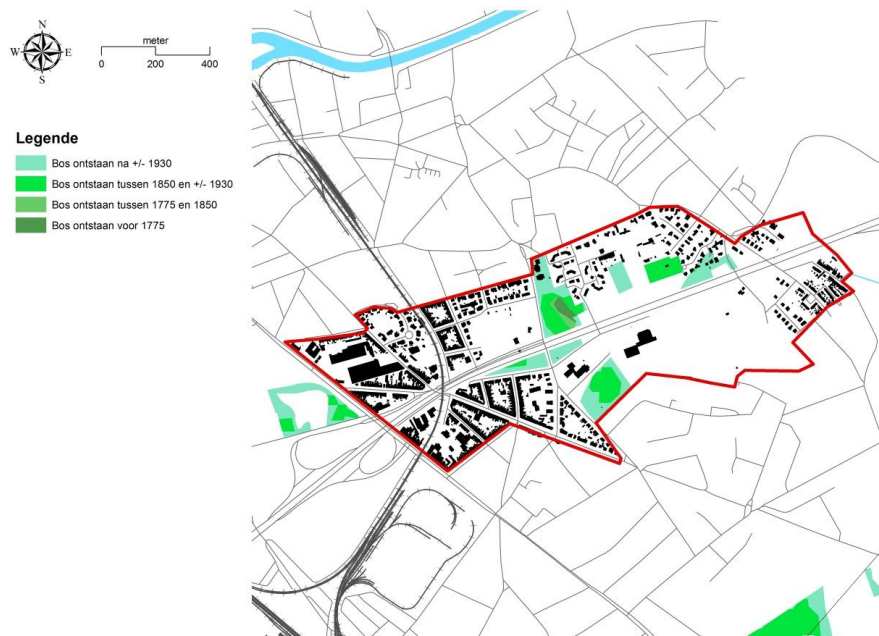
Biologische waardering en kwetsbaarheid

Het deelgebied Gentbrugge wordt gekenmerkt door een groot aantal biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen (figuur 62). De zone ten noorden van de E17, op de topografische kaart hoofdzakelijk aangeduid als bos, is biologisch waardevol gebied met zeer waardevolle elementen: een kasteelpark met veel natuurlijke elementen, een eik- en haagbeukenbos, en een gemengd loofbos. Ten zuiden van de E17 zijn de aangeduide gebieden voornamelijk gemengde loofbossen, met in het oosten een gemengd loofbos en verruigd grasland, aangeduid als zeer waardevol. De kaart met de bosleeftijd (figuur 63) geeft daarbij aan dat de bossen in dit deelgebied sterk verschillen in ouderdom, maar dat er nog een aantal van deze bossen een historische waarde hebben (onder meer ontstaan voor 1775).

Het bos, centraal in het studiegebied, dat ook aangeduid is als biologisch waardevol met zeer waardevolle elementen, wordt door het INBO aangeduid als zeer kwetsbaar voor verzuring en kwetsbaar voor ecotoopverlies. De andere percelen zijn weinig tot niet kwetsbaar voor deze factoren van het INBO. De oostelijke zone ten zuiden van de E17, waar momenteel onder meer de volkstuinen gelegen zijn, is aangeduid door celMER als kwetsbaar tot zeer kwetsbaar voor verdroging.



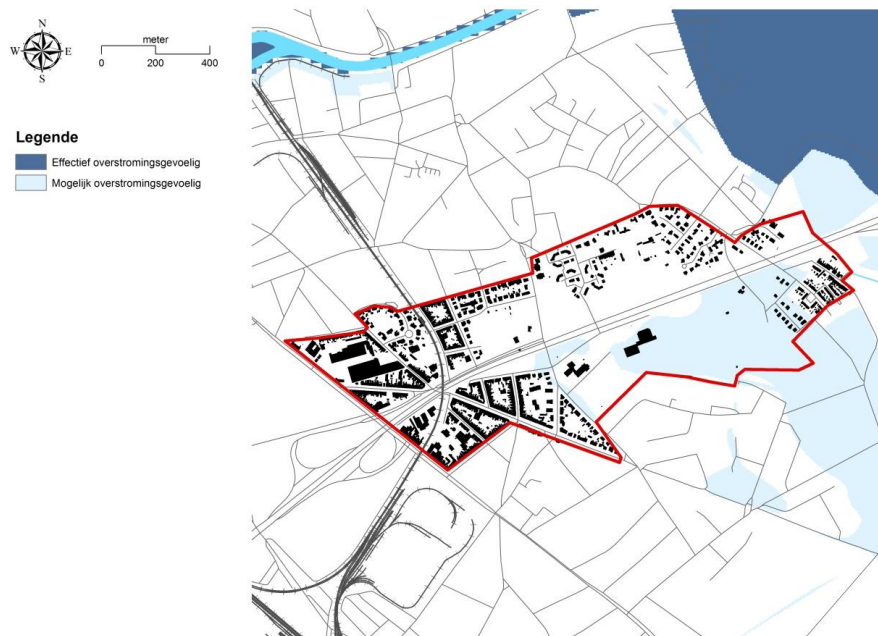
Figuur 62: Biologische waarderingskaart



Figuur 63: Bosleeftijd

2. Fysische geschiktheid

Uit de watertoets komt het meersengebied zeer duidelijk naar voor. Een zone ten noordoosten van het studiegebied is aangeduid als effectief overstromingsgevoelig; de oude Schelde-arm. In het studiegebied zelf is de zone ten zuiden van de E17 aangeduid als mogelijk overstromingsgevoelig. Hier heeft men recent een aantal ingrepen gedaan (onder andere een watergemaal aan de monding van de Rietgracht in de Schelde), zodat onder meer de volkstuinen en de woonwijk die in deze zone liggen, niet meer zullen overstromen.



Figuur 64: Overstromingsgevoeligheid

3. Planningscontext

Een deel van het studiegebied, voornamelijk de niet-bebouwde zone, maakt deel uit van de groenpool Gentbrugse Meersen en zou hiervoor de toegang worden op lokaal en bovenlokaal niveau. De ruimtelijke dynamiek is hier dus momenteel relatief laag (de ecologische kwaliteit moet zoveel mogelijk behouden blijven), maar men is wel gestart met de ontwikkeling van plannen om dit gebied meer toegankelijk te maken. Verschillende gronden worden door de stad Gent gekocht zodoende de groenpool Gentbrugse Meersen beter te ontsluiten. Op het terrein zal de dynamiek niet meteen zichtbaar zijn in het ontstaan van nieuwe gebouwen of infrastructuur, maar de toegankelijkheid zal zeer sterk vergroot worden door het opnieuw openstellen van voormalige buurtwegen en wandelpaden.

Een stedelijk woonweefsel zorgt voor de omranding aan de zuidelijke en oostelijke grenzen van het gebied. Hier is de ruimtelijke dynamiek eerder laag.

Naast deze geplande elementen, bestaat er ook een zeer grote potentie als we het viaduct van de E17 verder analyseren. Bij de oorspronkelijke plannen voor het viaduct zijn er immers een aantal andere opties op tafel gelegd, waaronder het gebruik van een tunnel op deze locatie (Plannen van 1963, Dienst der Autosnelwegen). Uitgaande van deze optie, bestaat de potentie om de geplande groenpool nog beter te ontwikkelen en de omgevingskwaliteit beter te maken. In de bestaande plannen voor de ontwikkeling van de toegang tot de groenpool, is de zone onder het viaduct nog steeds een blinde vlek, er zijn nog geen uitspraken over. De voornaamste functie die zich momenteel op deze plaats bevindt, zal ook verhuizen in de toekomst. De ruimte die ingenomen wordt door bussen van De Lijn die momenteel parkeren onder het viaduct, zal op termijn vrijkomen door de nieuwe stelplaats in de Wondelgemse Meersen (zoals eerder aangegeven in de eerste case bij het studiegebied Gent).

4. Bereikbaarheid

Gemotoriseerd verkeer

Door de ligging aan de E17, nabij de op- en afritten Gentbrugge, is het gebied voor autoverkeer goed bereikbaar. Het groengebied kan evenwel niet gedwarst worden per auto, het is enkel toegankelijk via een informeel padensysteem voor langzaam verkeer. Naar parkeergelegenheid toe is er onder het westelijke deel van het viaduct momenteel een P&R-parking voorzien.

Openbaar vervoer

Het gebied is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Het station Gentbrugge ligt op 1km van het midden van het studiegebied en verschillende bus- en tramlijnen zorgen ook voor een goede verbinding met het centrum van Gent. Tramlijn 22 heeft momenteel zijn eindhalte aan het dienstencentrum, centraal in het studiegebied. Buslijnen 3, 9 en 20 hebben haltes in de Braemkasteelstraat, die het studiegebied doormidden snijdt.

Fietzers

Er lopen geen bovenlokale fietsroutes doorheen of langs het studiegebied. Bij de ontwikkeling van de groenpool is hier wel potentie toe.

5. Landschapswaarde

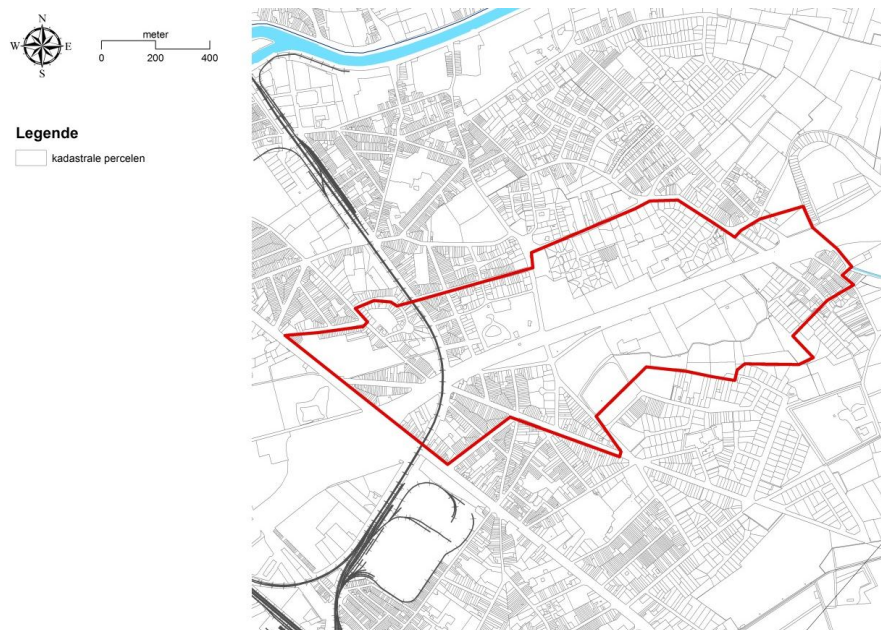
De landschapswaarde van het gebied is hoog (figuur 65). Dit is voornamelijk het geval in de groenzone ten zuiden van de E17, rondom de cluster met verschillende programma's. Deze zone is al sinds 1980 aangeduid als beschermd dorpsgezicht: het park van het kasteel Vilain (Rattendale) en de omwalling ervan met inbegrip van een deel van de onmiddellijke omgeving. Centraal is ook het Braemkasteel aangeduid als puntrelict. Ten zuidoosten van het studiegebied bevinden zich nog een ander dorpsgezicht (Kasteel Coninxdonk met bijgebouwen en omgeving), een ankerplaats (Kasteelsite Heusden-Gentbrugge) en een relictzone (Scheldevallei van Gent tot Wetteren). Naast deze verschillende landschapselementen zijn ook verschillende gebouwen, hoofdzakelijk kastelen, aangeduid als erfgoed, wat bijdraagt tot een hogere landschapswaarde. Deze kastelen worden gesitueerd op figuur 68.



Figuur 65: Bouwkundig erfgoed en beschermde landschappen

6. Eigendomsstructuur

Het studiegebied is (met uitzondering van de woonzone in het westen) opgedeeld in relatief grote percelen. Dit is voornamelijk het geval in de groenzone ten zuiden van de E17. De grootte van de percelen is gemiddeld 695m², het grootste perceel heeft een oppervlakte van 38.285m². Het merendeel van deze grote percelen is in eigendom van Stad Gent.



Figuur 66: Kadastrale percelen

7. Toegankelijkheid

De toegankelijkheid van het gebied is variabel. Het park en de sportfaciliteiten zijn logischerwijs toegankelijk voor het grote publiek, maar de woonkavels daarentegen zijn enkel toegankelijk voor de bewoners. Het groengebied ten zuiden van het viaduct is momenteel ook al deels toegankelijk gemaakt. Dit zal nog verbeteren bij de verdere realisatie van de groenpool.

3.2 BESTAANDE TOESTAND: HARDWARE

1. Bouwfysische toestand

Woningen

Het studiegebied ligt op de grens van vijf verschillende sectoren. In vier van deze sectoren bevinden zich woningen. Uit de tabel kunnen we afleiden dat de woningen in de sectoren 'L. van Houttebuurt' en 'Gentbrugge centrum' iets minder comfort hebben dan gemiddeld in Gent, terwijl de sectoren 'Dries' en 'Sportplein' een groter comfort hebben.

Comfort	Geen klein comfort	Klein comfort	Middelmatig comfort	Groot comfort
L. van Houttebuurt (St-Antonius)	5%	42%	15%	38%
Gentbrugge centrum	6%	47%	12%	35%
Dries	4%	40%	10%	46%
Sportplein	3%	33%	11%	53%
Gent	6%	32%	20%	42%

Voor de statistische sectoren 'L. Van Houttebuurt' en 'Gentbrugge centrum' geldt dat het grootste deel van de woningen (85%) dateert van voor 1960. In 'Dries' is dit net omgekeerd, daar dateert 62% van de woningen uit de periode 1960-1980. In de statistische sector Sportplein kunnen we eerder spreken van een geleidelijke groei, met een piek tussen 1945 en 1960. De bouwfysische toestand van de woningen varieert dus zeer sterk in het studiegebied. Over de andere gebouwen in het gebied Gentbrugge zijn geen exacte bouwfysische gegevens beschikbaar.

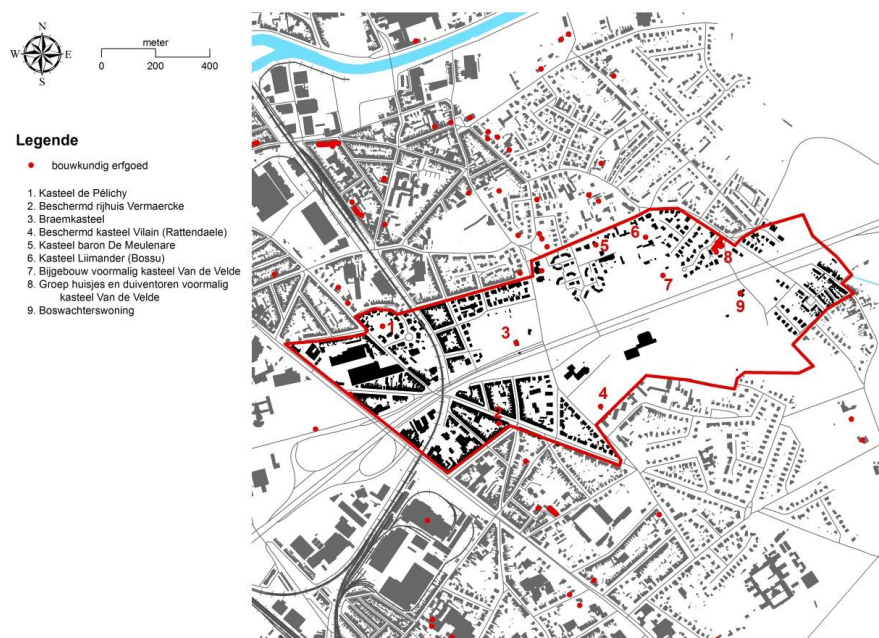


Figuur 67: Statistische sectoren

2. Occupatiegraad

In het studiegebied zelf zijn geen leegstaande woningen aanwezig, noch leegstaande bedrijventerreinen. De kaart met de occupatiegraad geeft dus geen onmiddellijk aanleiding tot hergebruik. Wel is er momenteel onder het viaduct een grote leegstand. Een deel van de ruimte wordt gebruikt als parking voor bussen van De Lijn en auto's van een rijkschool, maar zeker de helft van de oppervlakte is momenteel niet in gebruik.

3. Cultuurhistorische waarde



Figuur 68: Bouwkundig erfgoed

Het gebied heeft een hoge cultuurhistorische waarde, voornamelijk omwille van de verschillende kastelen en kasteelparken. Eén van deze kastelen (nr. 4 op figuur 68) was beschermd als erfgoed, maar dit heeft niet mogen baten. De gebouwen waren onbewoond en te erg verwaarloosd en men is tot sloop overgegaan. Enkel de traptoren (figuur 69) en de toegangsbrug zijn bewaard gebleven. De rest van het bouwkundig erfgoed is wel bewaard gebleven, onder meer door het implementeren van nieuwe functies. Zo heeft het neoclassicistisch

Kasteel de Pélichy (figuur 71) dienst gedaan als politiebureau van 1955 tot 1977 en is er sindsdien een jeugdhuis gevestigd. Ook het Braemkasteel (figuur 70) doet nog steeds dienst, eerst al gemeentehuis, later als muziekacademie. Deze trend van hergebruik van bouwkundig erfgoed kan zeker gestimuleerd worden.



*Figuur 69: Traptoren van Kasteel Vilain (Rattendaele)
(Foto: Paul Hermans, 13 april 2010)*



Figuur 70: Braemkasteel (Foto: Paul Hermans, 12 januari 2010)



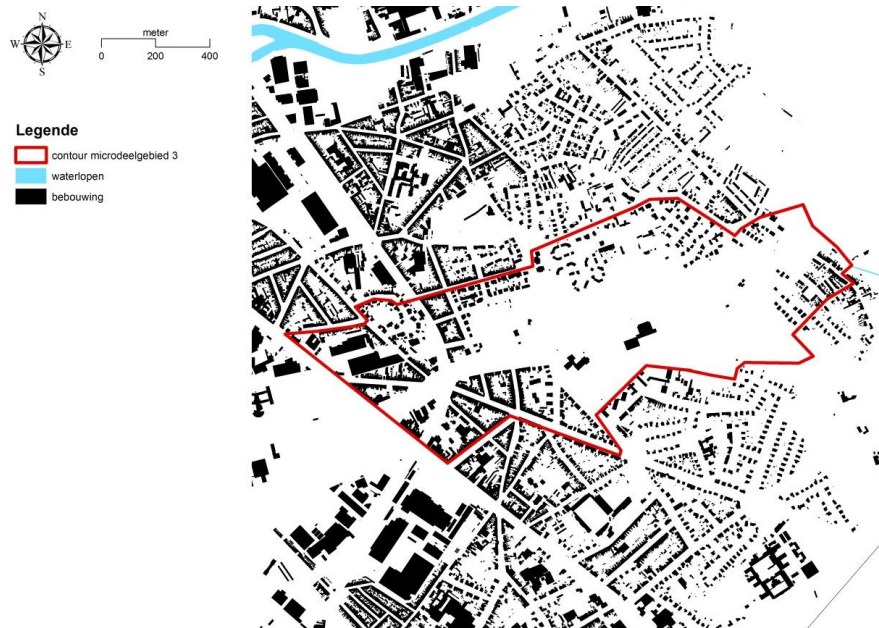
Figuur 71: Kasteel de Pélichy (Foto: Paul Hermans, 20 augustus 2011)

4. Tijdspectief

De hardware in het studiegebied is voornamelijk bedoeld als permanente constructie. Gezien de gemiddelde leeftijd van de woningen in een deel van de sectoren relatief hoog is, zijn renovatiewerken in deze woningen wel aan de orde.

5. Korrelgrootte

De korrelgrootte van de gebouwen in het studiegebied is klein, met uitzondering van een aantal grotere loodsen van de stelplaats De Lijn, het dienstencentrum en de sporthal. De totale oppervlakte van het studiegebied is 1.043.106m². Hiervan is 151.720m² of 15% bebouwd. De gemiddelde grondoppervlakte bedraagt 94m². Deze korrelgrootte vormt niet meteen een algemene stimulans voor hergebruik.

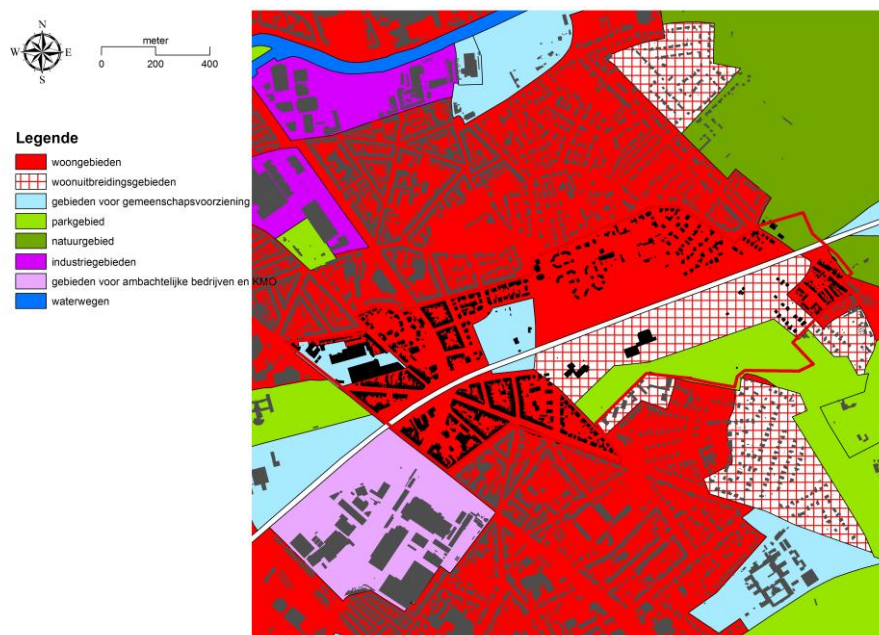


Figuur 72: Bebouwing

6. Toegankelijkheid

De hardware in het studiegebied is, met uitzondering van de publieke functies, niet toegankelijk.

3.3 BESTAANDE TOESTAND: FUNCTIES



Figuur 73: Gewestplan

Zoals af te lezen op het gewestplan, is er een hele zone van het studiegebied aangeduid als woonuitbreidingsgebied. Gezien de stad Gent de beleidskeuze genomen heeft dit gebied niet als woongebied te ontwikkelen maar als groenpool, houden we hier in het vervolg van het ontwerpend onderzoek geen rekening mee.

1. Tijdspectief

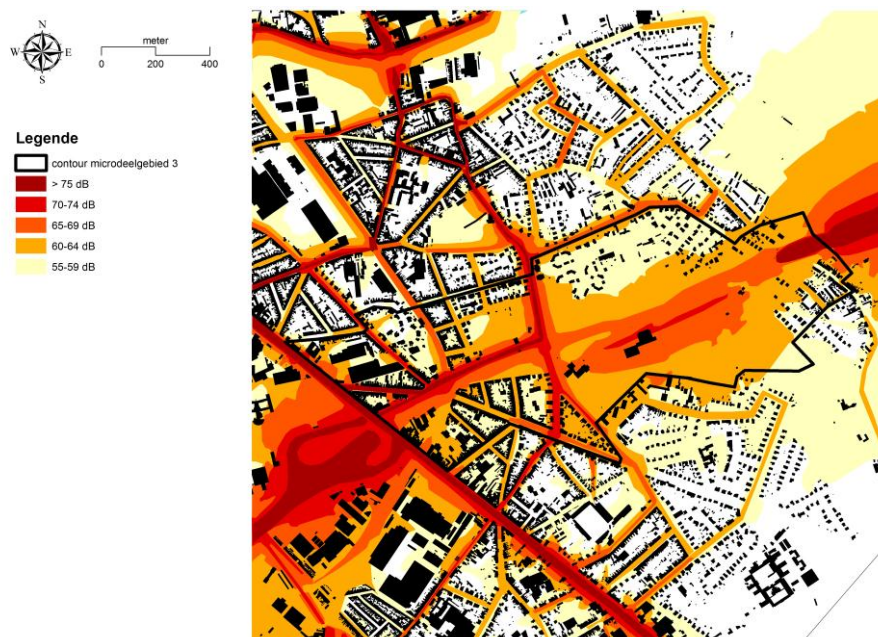
De grote meerderheid van het programma in het studiegebied zal zeer waarschijnlijk niet veranderen van functie. Eén grote uitzondering hierop is de ruimte onder het viaduct van de E17. Hier kan zeker gestreefd worden naar een efficiënter en meer kwalitatief ruimtegebruik dan momenteel het geval is. Het huidige gebruik dat daar momenteel plaatsvindt, is ook tijdelijk van aard. Van zodra de stelplaats van De Lijn in de Wondelgemse Meersen vrijkomt, komt de ruimte onder het viaduct ook opnieuw vrij.

2. Relaties

De verschillende functies in het studiegebied staan open voor andere functies in de nabijheid. Momenteel zijn er al een aantal extraverte functies die ruimtelijke verweving toelaten (toegankelijke groengebieden, kasteelparken met publieke functie, ...). Eén grote uitzondering daarop is het viaduct van Gentbrugge; een functie die geen relaties met de omgeving aangaat en waarbij verweving onmogelijk is. De ruimte onder het viaduct daarentegen zou dit wel toelaten, maar dit momenteel nog niet het geval.

3. Impact

Met betrekking tot het aspect lawaaihinder heeft LNE een aantal kaarten opgesteld, onder meer ook voor de context van het studiegebied. Op het vlak van geluidshinder veroorzaakt door industrie is er geen probleem. Voor de geluidsimpact van de spoorwegen is er een minieme hinder. De geluidsimpact van de wegen op het gebied is echter groot. Het viaduct van Gentbrugge zorgt daarbij voor de grootste geluidsoverlast voor de omgeving. Hiertoe heeft men al de maatregel genomen om de maximumsnelheid te beperken tot 90km/u, maar de negatieve impact is daarmee maar voor een deel afgenomen. Vooral de zone waar men geen geluidsschermen heeft voorzien, komt duidelijk uit de kaart naar boven (figuur 74). Men moet daarbij ook in rekening nemen dat bijna 80% van de omliggende woningen al dateren van vóór de bouw van de brug, en dus niet voorzien is op deze geluidsoverlast.

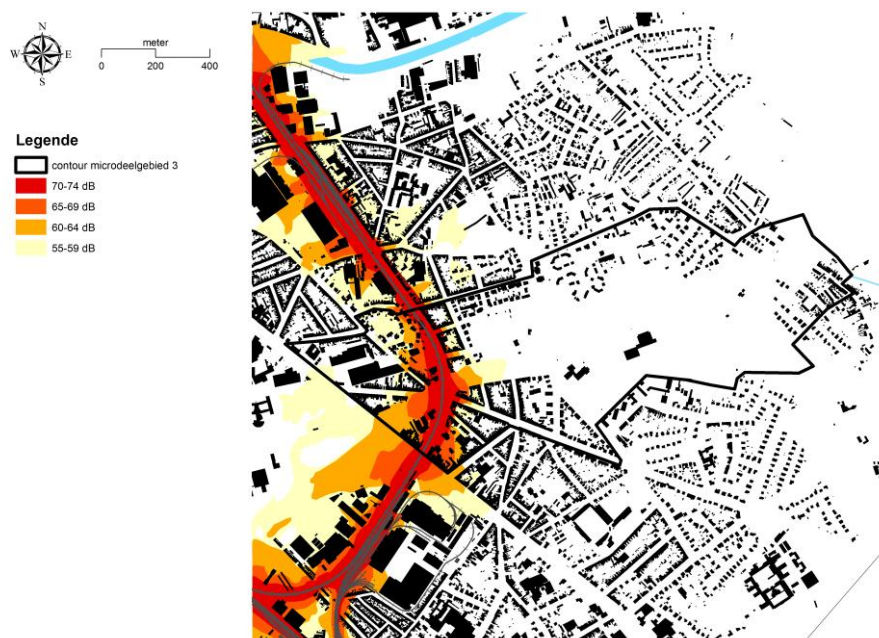


Figuur 74: Geluidsimpact wegen



Figuur 75: Zicht op het viaduct vanuit de Jozef Wautersstraat (Foto: Google Street view, 1 december 2011)

De geluidsimpact van de spoorwegen is minder groot (figuur 76). Doordat de bebouwing hier nauw aansluit bij de spoorwegen, is de zone waarin men hinder ondervindt van het spoorverkeer zeer beperkt.



Figuur 76: Geluidsimpact spoorwegen

4. Gebruikers

In 2001 heeft men een algemene socio-economische enquête afgenomen, onder meer over de perceptie van de woonomgeving in Vlaanderen. De resultaten hiervan zijn verdeeld in statistische sectoren. De verschillende sectoren in het studiegebied werden aangeduid op figuur 67. Als we de perceptie in deze sectoren vergelijken met de perceptie van inwoners in de rest van de 19^e-eeuwse gordel van Gent, dan is men in het algemeen meer tevreden met de woonomgeving in deze sectoren. Vooral de sector 'Dries' springt eruit met een zeer positieve evaluatie, gevolgd door de sector 'Sportplein', waar men ook een grotere waardering aan de woonomgeving geeft. Deze perceptie werd afgetoetst op de aspecten lawaaihinder, netheid, luchtvervuiling, waardering van het uitzicht en de algemene levenskwaliteit.

De belevingswaarde door de mens hangt daarbij niet alleen af van de omgeving, maar ook van de inwoners van het gebied en hun sociaal profiel. De mediaan van het inkomen per aangifte (aanslagjaar 2005) bedraagt 19.930 euro, wat sterk boven het gemiddelde van Gent ligt van 17.995 euro. De bevolkingsdichtheid in deze statistische sectoren (in 2007), ligt hoger dan het gemiddelde voor Gent: 4.766 inw/km² ten opzichte van 1.519 inw/km² gemiddeld voor Gent.

3.4 BESTAANDE TOESTAND: Synthese van het herbruikbaarheids- en omkeerbaarheidsprofiel

Momenteel is er al een hoge dynamiek aanwezig in het studiegebied inzake **hergebruik** van bestaande hardware. Verschillende publieke functies zijn gevestigd in bouwkundig erfgoed.

Onder het viaduct is er momenteel een grote potentie tot **omkeerbaar ruimtegebruik**. De randvoorwaarden (een hoge landschapswaarde, goede fysieke geschiktheid en milieukwaliteit en een goede bereikbaarheid) en de geplande ontwikkelingen (toegang tot groenpool) bieden zeker een interessante input om deze zone efficiënt te ontwikkelen. Een deel van deze zone wordt nu al tijdelijk ingevuld met de parkeerruimte voor bussen, om het tekort aan parkeerterreinen op te vangen tot de nieuwe stelplaats van De Lijn er komt in de Wondelgemse Meersen. Dit gebruik is perfect omkeerbaar. De grote lawaaihinder van het viaduct zelf is echter wel een aspect waar zeker rekening mee moet gehouden worden, en dat bepaalde ontwikkelingen in de weg staat.

De **selectie** van het studiegebied is voornamelijk gebaseerd op ruimtelijke dynamiek, met name het scenario dat het viaduct ooit kan of zal verdwijnen. Gezien dit niet blijkt uit de warm-koud analyse, is het aangewezen een manier te zoeken om deze elementen in de toekomst toch op te nemen in de screening op niveau Vlaanderen.

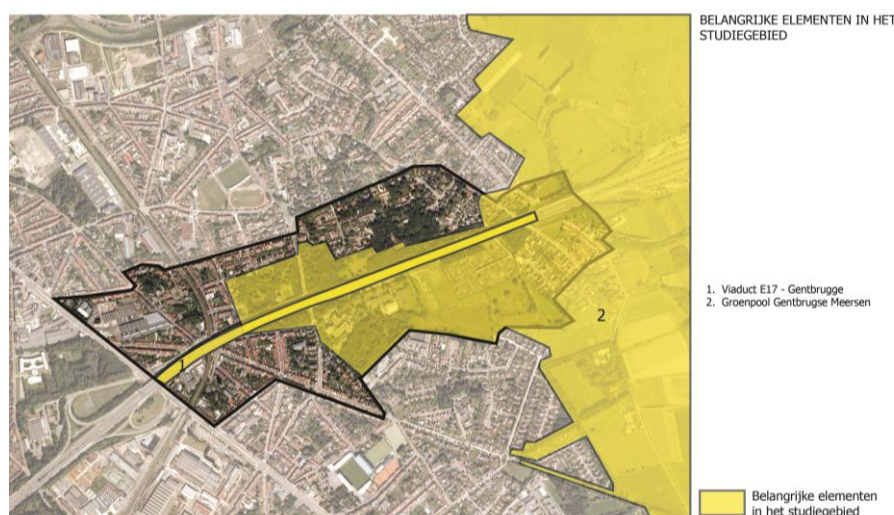
3.5 NIEUWE TOESTAND

We gaan uit van het scenario dat het viaduct ooit zal verdwijnen. Dit is de mogelijke eindtoestand. In dat opzicht moeten we in eerdere fases rekening houden met de omkeerbaarheid van bepaalde ingrepen onder het viaduct. Deze zone zou in laatste fase, als het viaduct (deels) afgebroken is, immers kunnen ingezet worden bij het ontwikkelen van een goede toegang tot de groenpool.

Deze planningscontext met de geplande toegangsfunctie voor de groenpool, zorgt ervoor dat de mogelijkheden naar ontwerp onderzoek in het kader van hergebruik van het gebied eerder beperkt zijn. Daarentegen biedt het wel een sterke leidraad voor een samenhangend ontwerp voor het gebied.

Belangrijke elementen in het studiegebied

Uit de analyse van de bestaande toestand en de mogelijke plannen voor het studiegebied, kunnen we twee elementen selecteren die zeer belangrijk worden in de mogelijke ontwikkeling in het kader van hergebruik en omkeerbaar ruimtegebruik: het viaduct van de E17 en de groenpool met bijhorende toegangszone.



Figuur 77: Belangrijke elementen in het studiegebied

Mogelijke ontwikkeling fase 1

In deze eerste fase zal het viaduct blijven bestaan. Op hetzelfde moment kan men wel al starten met de ontwikkeling van de groenpool. Het ontwerpvoorstel bestaat erin de zone van het viaduct dat momenteel nog geen geluidsschermen bevat, in te richten met een vorm van een landschappelijk geïntegreerde geluidsooplossing.

In het voorbeeldenboek 'Geluidswerende maatregelen' van het Agentschap wegen en verkeer, zijn een aantal inspirerende ontwerpvoorstellen uitgetekend (figuur 78). Daarbij krijgt de geluidswering veel meer functies dan louter zijn initiële geluidswerende functie. De landschappelijke integratie in deze eerste fase, kan in de tweede fase opgenomen worden in een volledig landschapsontworp van de toegang tot één van de vier groenpolen van Gent.



Figuur 78: Geluidswerende maatregelen. Voorbeeldenboek voor gewestwegen in Vlaanderen, agentschap wegen en verkeer in samenwerking met Vlaamse Bouwmeester, 2010

De ruimte onder het viaduct wordt momenteel gebruikt door De Lijn, maar zal op termijn, nog tijdens deze eerste fase, komen leeg te staan. Om de mogelijkheid van hergebruik van het viaduct enerzijds, en het ondertunnelen van de weg anderzijds, niet in de weg te staan, is het aangewezen in deze tussenfase omkeerbaar ruimtegebruik onder het viaduct na te streven. Zo zijn er al een aantal van de lokalen van De Lijn gevestigd in containers (figuur 80). De Lijn heeft geen investering gedaan in permanente gebouwen, gezien zij op termijn toch plannen te verhuizen naar de stelplaats in de Wondelgemse Meersen.



Figuur 79: Mogelijke ontwikkeling fase 1



Figuur 80: Containers als dienstlokalen voor De Lijn onder het viaduct van Gentbrugge (Foto: Google Street view, 1 december 2011)

Mogelijke ontwikkeling fase 2

In deze tweede fase gaan we uit van de ondertunneling van het gebied. Het viaduct zal zijn verkeerskundige functie dus niet meer vervullen. Het is echter niet onmiddellijk de bedoeling om de volledige infrastructuur van het viaduct te slopen. De verkeersfunctie heeft voor heel veel overlast gezorgd, maar de infrastructuur op zich is niet overal even hinderlijk. In het meest westelijk deel is dit wel het geval. Het is duidelijk dat het bestaande woonweefsel, wat voor de brug aanwezig was, doormidden is gesneden door de grote infrastructuur. Om deze

reden lijkt het hier aangewezen het viaduct te slopen en enkel de terreinen onder het viaduct te hergebruiken. Het woonweefsel wordt afgewerkt en het park wordt zoveel mogelijk in zijn oorspronkelijke toestand hersteld.



Figuur 81: Mogelijke ontwikkeling fase 2

Een tweede deel van het viaduct kan wel blijven bestaan en door middel van een landschappelijke invulling deel gaan uitmaken van de toegang tot de groenpool Gentbrugse Meersen. De landschappelijke ontwerpen van de geluidsschermen uit de eerste fase kunnen hierin opgenomen worden. Een recreatief medegebruik door middel van het gebruik van de pijlers en eventueel het oppervlak van de brug is mogelijk en kan aansluiten bij de activiteiten in 'Sporthal Driebeek'. Als referentie verwijzen we hier naar het landschapspark Duisburg-Noord in het Ruhrgebied (figuur 82) waar de oude wanden en structuren van de voormalige fabrieken dienst doen als klimmuren en een hoogterparcours. Een eventueel bezoekerscentrum voor de groenpool kan gebruik maken van de bestaande structuur van het viaduct. Het project 'Im Viadukt' in Zürich biedt hiervoor een inspirerend voorbeeld (figuur 83). In de bogen van de bestaande spoorwegviaduct uit 1894 heeft men nieuw programma toegevoegd waarbij de bestaande structuren daadwerkelijk hergebruikt werden.



Figuur 82: Landschapspark Duisburg-Noord (Foto: Tobias Schiller, oktober 2006)



Figuur 83: Im Viadukt, Zürich (Foto: Ralph Hut, 2011)

3.6 NIEUWE TOESTAND: HARDWARE

De hardware in de nieuwe toestand splitsen we op in twee fasen. In de eerste fase zal er vooral sprake zijn van omkeerbaar ruimtegebruik onder het viaduct, dus de nieuwe hardware zal eerder **tijdelijk** van aard zijn. In tweede fase wordt er enerzijds nieuwe **permanente** hardware toegevoegd (afwerken van het bestaande woonweefsel), anderzijds wordt de bestaande structuur van het viaduct hergebruikt. Het bezoekerscentrum kan net als het voorbeeld 'Im Viadukt' het viaduct als drager gebruiken. Daarnaast zijn er verschillende recreatieve

mogelijkheden door het hergebruik van de viaductstructuur. De nieuwe of hergebruikte hardware zal (met uitzondering van de nieuwe woningen) veel **toegankelijker** worden.

3.7 NIEUWE TOESTAND: FUNCTIES

De nieuwe functies die worden toegevoegd zullen naar **tijdsperspectief** toe, eerder permanent van aard zijn. De groenpool moet immers een aantrekkelijk publiek domein worden, toegankelijk voor al zijn gebruikers. Een groenpool wordt immers gedefinieerd als *"een uitgestrekte groene long in of net buiten de stad, waar stadsbewoners van kunnen genieten"* (www.vlaanderen.be). Het bezoekerscentrum zal daar misschien een uitzondering op vormen, en eerder semi-permanent zijn.

De nieuwe extraverte functies en zeker het verdwijnen van de verkeersfunctie op het viaduct, zullen zorgen voor nieuwe **relaties** en verweving. De geluids**impact** van het verkeer op het viaduct zal volledig verdwijnen en bijgevolg zeer positief geëvalueerd worden door de omwonenden.

De **doelgroep** van deze mogelijke ontwikkeling is hoofdzakelijk de stadsbewoner. Het realiseren van een toegang tot de groenpool en de nieuwe groene ontwikkeling heeft een effect op een groter schaalniveau dan enkel de omwonenden. Dit houdt niet tegen dat ook de omwonenden een groot voordeel zullen halen uit deze nieuwe ontwikkeling, door het wegvallen van een zeer hinderlijke functie.

3.8 HERBRUIKTE TOESTAND - SYNTHESE

Als de verschillende voorgaande fases uitgevoerd zijn, geeft dit beeld (figuur 84) de synthese weer van de herbruikte toestand.



Figuur 84: Synthese herbruikte toestand

In de eerste fase is vooral het **omkeerbaar ruimtegebruik** van toepassing. De versteende ruimte onder het viaduct wordt hergebruikt, maar de ontwikkeling gebeurt met het oog op de uiteindelijke afbraak van delen van het viaduct. In tweede fase worden de niet-afgebroken delen dan **hergebruikt** om nieuwe functies te implementeren. In dit opzicht ontstaat er vooral in de eerste fase een mogelijk **hoge dynamiek** met voornamelijk tijdelijke functies.

De **kost** om dit ontwerpvoorstel te realiseren zal zeer variabel zijn. Economisch vormt het ondertunnelen en afbreken van het viaduct een zeer grote kost, maar de maatschappelijke kost zal daartegenover zeer laag zijn. De geluids- en visuele overlast is momenteel immers zeer groot.

Samenvattend kunnen we stellen dat dit gebied zeker typerend is voor zowel hergebruik als omkeerbaar ruimtegebruik, maar de vraag bestaat of deze situatie op Vlaams niveau veelvuldig voorkomt. Gezien de informatie hierover eerder beperkt is (de data laag met viaducten bestaat immers niet op niveau Vlaanderen), vormt dit studiegebied op zich **geen typegebied** op Vlaams niveau. Wel is het zo dat grootschalige structuren in het stedelijk gebied meermaals voorkomen.