

# Gents Milieu Front



Gents MilieuFront vzw  
(GMF)  
Dampoortstraat 81  
9000 Gent  
09 430 03 90  
info@gentsmilieufont.be  
BE0416 645 979  
RPR:  
ondernemingsrechtbank  
Gent afd. Gent  
www.gentsmilieufont.be

18/03/2025

Onderwerp: bezwaarschrift tegen OMV\_2024145280

Geachte,

Gents MilieuFront vindt de plannen van De Lijn op de Brusselsesteenweg ondermaats. We zijn ervan overtuigd dat hier meer en betere mogelijkheden zijn voor vlot openbaar vervoer, met oplossingen die ook voor andere lokale noden een verbetering betekenen.

We lichten onze bezwaren hieronder toe.

Met vriendelijke groeten,

Bouke Billiet  
beleidsmedewerker Gents MilieuFront  
[bouke@gentsmilieufont.be](mailto:bouke@gentsmilieufont.be)

09/430.03.90

## Situering

De Lijn wil op de Brusselsesteenweg de trambeddingen heraanleggen. Daarbij wil de openbaarvervoersmaatschappij de trambedding in grasdallen omvormen tot een tram- én busbaan in verharding.

De eerste aanvraag van De Lijn kreeg geen vergunning. GMF had tegen deze oorspronkelijke aanvraag [bezwaar](#) ingediend op 24/03/2023.

Ook Stad Gent stelde zich destijds vragen bij de uitwerking van het project en adviseerde toen [negatief](#): *‘Omdat het traject in een overstromingsgevoelig gebied ligt, eist de stad dat de geplande verharding elders wordt gecompenseerd. “Maar daar zijn momenteel geen garanties voor”, schrijft bevoegd schepen Filip Watteeuw (Groen) in het besluit. “Deze werken verhogen dus het risico op wateroverlast.”’*

De Lijn herwerkte de plannen enigszins en voegde een engagementsverklaring toe waarin het belooft te ontharden.

### **Het engagement tot ontharding is vrijblijvend**

Er is een nota engagement ontharding N9 waarin De Lijn compenserende ontharding belooft "door het realiseren van ontharding van bestaande verharde oppervlakte op het grondgebied van Gent, waarbij er minstens evenveel oppervlakte zal onthard worden als er via de omgevingsvergunning bijkomend zal verhard worden."

Deze (slordig opgestelde) nota dateert van 27 april 2023 en is enkel ondertekend door AWW en De Lijn (al blijft de functie van de dame die voor De Lijn ondertekent onvermeld). Stad Gent heeft niet mee ondertekend. Wat is de waarde van dit document? Volstaat dit voor Stad Gent als garantie?

De nota stelt: ‘De ontharding zal gebeuren binnen de 2 jaar na het bekomen van de vergunning en de uitvoering van het project.’ Dat zijn twee heel verschillende zaken.

Het engagement is ondertussen bijna twee jaar oud. Staat het benodigde budget op het programma van het Vlaams Gewest? Valt dit onder de budgettering van AWW, gezien het om hun domein gaat?

Er wordt in de nota geciteerd uit een verslag: ‘graag verder bespreken’. Wat betekent dat? Gaat iedereen akkoord met het voorstel in de nota? Waarom is het engagement vandaag nog altijd niet concreet gemaakt: waar gaat men ontharden, met welke centen?

Gents MilieuFront vindt dat deze engagementsverklaring weinig vertrouwen inboezemt, en dat rond een thema waarover de Vlaamse overheid doelen heeft geformuleerd (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, 2016). Wij vragen daarom om de vergunning niet te verlenen.

### **Waarom geen ontharding op de N9?**

Op de inplantingsplannen (Trambedding -I-N-01-02 tot 05-02) staan zones aangeduid die kunnen onthard worden. Voor sommige moet daarvoor een vergunning worden aangevraagd.

De voorliggende vergunningsaanvraag gaat enkel over de trambedding en blijkbaar niet over de voorstellen van de zones die kunnen onthard worden. Waarom gaat dit niet samen?

GMF vraagt zich ook af hoe de aan te leggen groenzones eruit gaan zien. Wordt er waterbuffering voorzien? Worden er bomen aangeplant om te voldoen of minstens te streven naar de '3' en '30' van de 3-30-300 regel (zijnde: vanuit elke woning/werkplek zicht op drie bomen en minstens 30 procent boomkruinbedekking)? Wie gaat deze vergunning aanvragen en wanneer?

GMF concludeert dat er rond ontharding in situ en compensatie elders nog veel te veel vrijblijvendheid en onduidelijkheid bestaat. De Lijn hoort zijn huiswerk grondiger te maken.

De ellende rond de stelplaats Wissenhage (maatschappelijk ongenoegen én de kosten die het dossier met zich meebrengt) bewijst wat het gevolg kan zijn van dit soort nonchalante houding.

### **Te weinig ambitie**

De Lijn wil de bus uit de autofile halen en dat is op zich een goed streven. Maar dit project - dat hoe dan ook een dure werf wordt - biedt mogelijkheden om de steenweg een moderne make-over te geven. Het gebrek aan ambitie of toekomstgericht denken in dit dossier stuit dan ook tegen de borst.

De Brusselsesteenweg kreunt onder de overmatige auto-infrastructuur. Ter plaatse ontharden is mogelijk en stuurt zo mee de modal shift aan. Dit zou ook grote mogelijkheden creëren om te vergroenen en het [zeer lage boomkruinpercentage](#) in de omliggende wijken (Ledeberg 11%, Moscou 12%, Oud Gentburgge 13%) op te krikken.

We wijzen erop dat de 3+30+300-regel niet alleen door de lokale overheid is omarmd, maar ook door de Vlaamse overheid. Bovendien legt de Europese natuurherstelwet ook maatregelen op rond het boomkruinpercentage in steden.

De administraties van de Vlaamse overheid blijven projecten gefragmenteerd aanpakken. Zo komt men nooit tot een concept dat voldoet aan huidige en toekomstige noden op vlak van waterbeheer, klimaat, biodiversiteit en mobiliteitsshift.

Dit zou een project kunnen zijn dat een meerwaarde levert op vlak van ruimtelijke en woonkwaliteit voor de gebruikers en bewoners van de Brusselsesteenweg. Er zijn in dit deel van de stad problemen rond watergevoeligheid, tekort aan bomen en groen, en verkeersleefbaarheid. Het zou de ambitie moeten zijn van het project om minstens een deel van deze problemen ook plaatselijk op te lossen, en zeker om geen enkel probleem erger te maken.

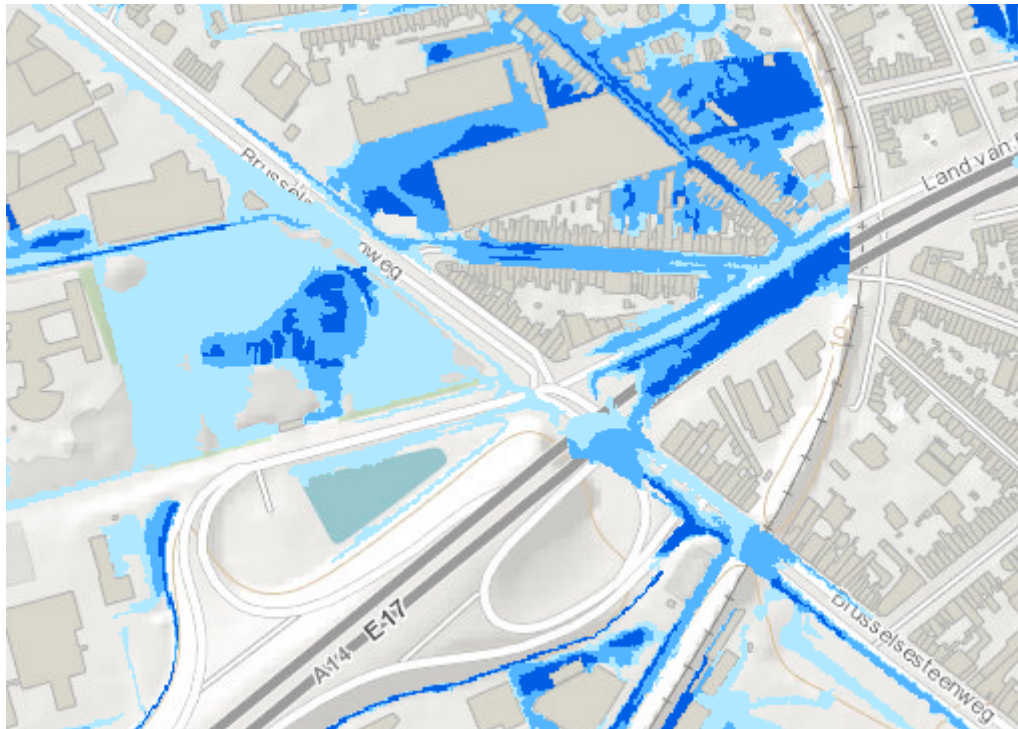
Maximaal groenbehoud en verdere ontharding effectief uitvoeren is de enige toekomstgerichte optie.

Waarom is er de voorbije jaren geen omvattend en aantrekkelijk concept uitgewerkt zoals bijvoorbeeld op de Avenue Thiers in Bordeaux?



### **Het risico op wateroverlast neemt toe**

Sinds de vorige aanvraag is het waterrisico er niet minder op geworden, zoals deze pluviale gevaarkaart bewijst ([Waterinfo](#), geraadpleegd op 17/03/2025):



Bijkomende verharding zonder lokale ontharding maakt het risico er zeker niet kleiner op.

### **Wat is het risico op bijkomende geluidshinder?**

In hoeverre heeft men onderzoek gedaan naar het effect van bijkomende verharding op geluidshinder? Dit is een buurt die (met het viaduct) al heel wat last heeft van verkeerslawaai, dus elke bijkomende impact is er teveel aan.

### **De alternatieven werden niet onderzocht**

De aanvraag toont niet aan waarom het over zo'n grote lengte nodig is om de trambeddingen te verharderen. De verkeersintensiteit toont momenteel geen overmatige verkeersdruk aan.

Als bussen reisminuten kwijt zijn op die stukken, komt het doordat ze mee aanschuiven bij verkeerslichten. Data van verkeersrouteplanners tonen aan dat er geen structurele files zijn, maar wel punctuele files door verkeerslichten. De omgevingsaanvraag toont het tegendeel niet aan. Aangezien onze samenleving inderdaad baat heeft bij vlotter openbaar vervoer, zijn volgende oplossingen mogelijk:

- groen licht op aanvraag voor trams en bussen: naar analogie met [groen licht voor hulpdiensten](#);
- enkel ter hoogte van verkeerslichten de trambedding verharderen, zodat bussen op die plekken gebruik kunnen maken van de meer voordelige - want filevrije - verkeerslichtenregeling voor trams. Dit komt tegemoet aan de vaststelling dat de

doorstroming voor bussen momenteel waarschijnlijk enkel belemmerd wordt door het aanschuiven bij verkeerslichten.

Gezien veel bijkomende verharding een aanzienlijke impact heeft, onder meer op de overstromingsgevoeligheid van de omgeving, en De Lijn niet voldoende aantoont waarom zoveel bijkomende verharding nodig zou zijn, vragen wij om deze aanvraag niet te vergunnen.

Ook als we kijken naar de Sustainable Development Goals (SDG's) blijkt het alternatievenonderzoek van De Lijn niet goed gevoerd. GMF heeft dan ook vragen bij het afwegingskader dat De Lijn gebruikte om deze werken te verkiezen boven alternatieven. De gevraagde verharding van de trambedding op dit traject heeft positieve effecten, maar tegelijk ook negatieve effecten. Een afweging tussen beide ontbreekt in de omgevingsaanvraag.

Het gebruik van de SDG's, geoperationaliseerd in indicatoren, kan dat internationaal aanvaarde afwegingskader vormen om te komen tot een evenwichtige ontwikkeling tussen de 5 P's. Ook de Vlaamse overheid onderschrijft dit op [haar website](#): "De SDG's zijn op 2 manieren relevant voor overheidsinstanties: **als kompas voor het beleid**; als kader voor de eigen werking van de organisatie." De Lijn vermeldt in haar recentste duurzaamheidsverslag dat de organisatie rekening houdt met alle SDG's ([p.14](#)).

Hieronder een eigen beperkte oefening om de gevraagde verharding vanuit het SDG-kader te analyseren. De gevraagde werken hebben namelijk effect op volgende kernindicatoren die België interfederaal afsprak voor het bereiken van de SDG's tegen 2030:

- Risico op armoede of sociale uitsluiting (i01): kortere reistijden voor openbaar vervoer kan dit risico inderdaad verminderen.
- Vervoer van personen met de wagen (i46): een kortere reistijd voor bussen kan bijdragen aan de vooropgestelde daling van het vervoer van personen met de wagen, gemeten in reizigerskilometer. Een aparte busstrook door het terugbrengen van de Brusselsesteenweg naar 2x1 rijstroken kan dit waarschijnlijk nog meer.
- Vervoer van goederen over de weg (i47): een kortere reistijd van bussen heeft geen of een ongewenst effect op de vooropgestelde daling van het goederenvervoer in België, gemeten in tonkilometer, over de weg. Door het weghalen van bussen uit de Brusselsesteenweg verbetert de doorstroming voor vrachtwagens op dat traject met een mogelijks negatief effect op de modal shift.
- Blootstelling aan fijn stof (i56): kortere reistijden voor openbaar vervoer kan bijdragen aan de gewenste afname van de bevolkingsgewogen gemiddelde concentratie van



fijn stof (PM2,5) in België, maar het alternatief van een buslaan op de reeds verharde Brusselsesteenweg kan dit evenzeer.

- Uitstoot van stikstofoxiden (i57): een kortere reistijd voor het openbaar vervoer kan bijdragen tot de gewenste daling van uitstoot van stikstofoxiden, maar het alternatief van een buslaan op de reeds verharde Brusselsesteenweg kan dit evenzeer.
- Bebouwde oppervlakte (i74): het bebouwde Belgische landoppervlakte mag niet toenemen; dat maakt de aangevraagde werken uit deze omgevingsaanvragen niet wenselijk, zeker gelet op de onzekere toezeggingen van ontharding.

Het verharderen van de trambeddingen heeft dus waarschijnlijk een negatief effect op 3 indicatoren en een positief effect op 4 indicatoren. Een alternatief zoals de buslaan op de reeds verharde Brusselsesteenweg heeft echter een positief effect op 5 indicatoren en een negatief effect op geen enkele indicator.

Dit zou ook perfect aansluiten bij het *bus rapid transit*-systeem, waarbij een deel van de beschikbare rijweg voorbehouden wordt voor openbaar vervoer. Overal ter wereld wordt dit systeem toegepast; waarom zou het in Gent niet kunnen?

### **Conclusie**

De voorgestelde plannen zijn niet grondig genoeg uitgewerkt: de compensatie is te vrijblijvend geformuleerd en de alternatieven zijn niet voldoende onderzocht, hoewel er stevige indicaties zijn dat er betere oplossingen te bedenken zijn. Dat geldt zowel voor het thema van de modal shift als voor het streven naar een groenere en minder verharde stad met minder overstromingsrisico. Het ambitieniveau van de voorliggende plannen is dan ook ondermaats.

Gents MilieuFront vraagt daarom om de vergunning niet te verlenen en om de plannen bij te sturen. Vlot openbaar vervoer kan en moet hand in hand gaan met een kwalitatieve heruitvinding van de steenweg.