

# LABO RUIMTE

Team Vlaams Bouwmeester  
Departement Omgeving

Gent, transitie in mobiliteit en ruimte  
BEELDESSAY



© Olmo Peeters



LABO RUIJTE startte het onderzoek 'Gent, transitie in mobiliteit en ruimte' op in het voorjaar van 2019. Dit onderzoek zoekt aansluiting bij de beleidsinitiatieven die de voorbije jaren werden genomen rond zowel mobiliteit als ruimte, en de debatten die hierrond werden gevoerd in de media. De Vlaamse Overheid wil namelijk werk maken van een modal shift, een verschuiving naar meer duurzame vervoersmiddelen zoals het openbaar vervoer of de fiets, en van een multimodaal vervoerssysteem waarin vlot geschakeld kan worden tussen verschillende duurzame vervoersmodi. Ook op ruimtelijk vlak zijn er heel wat ambities geformuleerd. Klimaat staat hoog op de agenda en de open ruimte moet maximaal gevrijwaard blijven. De bouwshift moet ervoor zorgen dat we bouwen aan gezonde en aantrekkelijke woon- en werkomgevingen door de kernen te versterken en de demografische groei te concentreren binnen het bestaande ruimtebeslag. Ruimte en mobiliteit zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden, de ruimtelijke versnippering hangt samen met de moeilijkheid om een goed functionerend openbaar vervoer te organiseren. Er ligt dus ook een kans om beide uitdagingen gezamenlijk aan te pakken.

In de vervoerregio's werken de lokale besturen, onder de regie van Vlaanderen, al samen aan de ontwikkeling van regionale mobiliteitsplannen. Om de ambitieuze bouwshift te realiseren is zo'n gebiedsgerichte regionale samenwerking, waarin ook keuzes worden gemaakt waar wel en niet nog gebouwd wordt, nodig maar tot op vandaag nog niet ontwikkeld. Nu de vervoerregio's stilaan vorm krijgen, willen we met dit onderzoek pleiten om ook op ruimtelijk vlak een nauwere samenwerking op regionale schaal op te starten.

Om inspiratie aan te reiken voor ruimtelijke en mobiliteitskeuzes op lange termijn, worden in het onderzoek 'Gent, transitie in mobiliteit en ruimte' op de ruime Gentse stadsregio een aantal toekomstscenario's uitgetest. Hoe kan je in een stadsregio een grotere samenhang stimuleren tussen ontwikkelingen in mobiliteit en de transformatie van de bebouwde omgeving? Kan een meer polycentrische ruimtelijke ontwikkeling van de regio een strategie zijn om ook in de randgemeenten van Gent openbaar vervoer en stedelijke ontwikkelingen haalbaar en kwalitatief te maken? Hoe ontwikkelt de stadsregio een veerkrachtig mobiliteitsnetwerk waarin combimobiele gebruikers vlot kunnen schakelen tussen duurzame en gedeelde vervoersmiddelen? Hoe koppelen we ruimtelijke ontwikkelings- en verdichtingsvraagstukken aan dit toekomstige mobiliteitsmodel?

In deze beeldenreeks vroegen we aan fotograaf Olmo Peeters om de condities en uitdagingen zoals ze vandaag zijn, in beeld te brengen. We stuurden hem op pad naar de drie onderzoeksgebieden waarop ook wordt ingezoomd in het onderzoek. Het resultaat is een probleemstelling, maar tevens kansenkaart, in beeldformaat.

Langsheen de spoorlijn Eeklo-Gent, het eerste onderzoeksgebied, bevinden zich ook een aantal kleinere stations zoals Waarschoot, Sleidinge, Evergem of Wondelgem. Heel wat panden en terreinen in de buurt van deze stations staan leeg of zijn onderbenut. De inrichting van de publieke ruimte rond die stations is niet bedacht op maat van voetganger of fietser, maar erg autogericht, getuige de vele garageboxen, parkeerterreinen en brede straten met overmaatse verharding. Nochtans zouden die stationsomgevingen in de toekomst ook plekken kunnen worden waar verdere woonontwikkelingen en nieuwe voorzieningen, zoals co-working plekken, winkels of hersteldiensten zich rond concentreren. De spoorlijn, vaak beschouwd als een achterkant, wordt zo opnieuw voorkant. Nieuwe ontwikkelingen rond die stations moet uiteraard steeds gepaard gaan met het afremmen of afbouwen van ontwikkelingen op slecht gelegen locaties in de regio. En hoewel er vandaag al hier en daar verdicht wordt rond die stations, gebeurt dit vaak onder de vorm van generieke en weinig kwaliteitsvolle appartementen. Ook het kwaliteitsniveau en de diversiteit in collectieve woonvormen moet omhoog. Om een modal shift te realiseren kunnen zich op dezelfde lijn langsheen het spoor ook parallelle mobiliteitsinfrastructuren ontwikkelen, zoals fietspaden of buslanen, die op een andere snelheid of met een andere stopfrequentie functioneren. Om de combinatie van fiets en trein te stimuleren, moet gewerkt worden aan bovenlokale fietsinfrastructuur, maar ook aan een fietsvriendelijke inrichting van gewone woonstraten en aan voldoende, veilige en comfortabele fietsenstallingen aan de stations. Ook rond die kleinere stations kunnen dan nieuwe dynamieken ontstaan en andere - combinaties van – voorzieningen die complementair zijn aan wat andere, grotere knooppunten in de regio te bieden hebben.

Een tweede onderzoeksgebied is de verspreide bebouwing ten oosten van Gent, van Laarne tot aan de Antwerpsesteenweg in Lochristi. Dit gebied bestaat vooral uit verkavelingen, bedrijventerreinen, retail en landbouw. Door de vele weginfrastructuren in de omgeving, de E17, E40 en N70, is het gebied vooral voor de auto goed ontsloten. De bebouwingsdichtheid is er relatief laag, er zijn geen echte grotere centra - tenzij we de vele baanwinkels uitgesmeerd langs de Antwerpsesteenweg als centrumfunctie beschouwen - en de publieke ruimte is erg autogericht. Toch zullen ook hier, wanneer we een omslag willen maken in ruimtegebruik en mobiliteitsgedrag, aanpassingen nodig zijn. In de verkavelingen kan op termijn een deel van de overmaatse verharding verdwijnen door straten te ontharden en anders in te richten opdat ze vooral fietsen en wandelen stimuleren en autogebruik ontraden. Het wegennetwerk is vandaag tot in de fijnste mazen bereikbaar voor en ingericht op maat van de auto. Dat kan evolueren naar een wegenpatroon waarin het trage netwerk op de voorgrond komt, waarbij alle buurten wel voor fietser en voetganger doorwaadbaar blijven, en waar wagens niet meer voor de deur geparkeerd staan, maar geclusterd worden in groepsparkings. Zo wordt de fiets het snelste en meest comfortabele alternatief. Door op straat meer ruimte te maken voor groen, water en ontmoeting gaat de leefkwaliteit erop vooruit en maken we de ruimte klimaatadaptief. Historische dorpskernen zouden opnieuw een grotere centrumfunctie kunnen opnemen door er performanter openbaar vervoer te installeren, een aantal basisvoorzieningen te clusteren en kwaliteitsvol collectief wonen te stimuleren.

De steenweg die geëvolueerd is tot een verstedelijkt lint, is een conditie die in Vlaanderen op vele plekken voorkomt. In de Gentse stadsregio brachten we niet enkel de Antwerpsesteenweg in beeld, maar ook de omgeving van de Kortrijksesteenweg ten zuiden van Gent. Ook die steenwegen zullen in de toekomst een heuse verandering ondergaan. Wanneer we daar, net zoals in de verkavelingen, een modal shift willen waarmaken, moeten we geen extra rijstroken of verharding voorzien, maar inzetten op een verschuiving in het ruimtegebruik ten voordele van meer openbaar vervoer en fiets. De bestaande dubbele rijstroken voor wagens worden dan ingeruild voor een trambedding en comfortabele en veilige fietspaden. Ook de bebouwing langs die steenwegen, vooral bestaand uit baanwinkels, kan transformeren: gestapeld en gemengd met ook wonen en werken, met een grotere densiteit rond haltes van openbaar vervoer, met minder op- en afritten naar winkelcomplexen langs de steenweg en met minder parkeerruimte. De resterende parkeerruimte wordt zoveel mogelijk gedeeld door verschillende bedrijven. Rond die – in de toekomst gestapelde en gemengde – winkelcomplexen kunnen autoluwe en voetgangersvriendelijke zones ingericht worden. Het onderzoeksgebied ten zuiden van Gent strekt zich uit van de omgeving rond 'The Loop' en Gent Expo in Sint-Denijs-Westrem, waar de eindhalte van tram 1 zich bevindt, tot in Sint-Martens-Latem. De bereikbaarheid via openbaar vervoer verder naar het zuiden toe kan nog sterk verbeterd worden, via tram of trein, maar gezien het groene karakter van deze omgeving kunnen ook landschappelijke structuren sturend worden voor waar je wel en niet gaat verdichten in de toekomst. Het landschap rond de Leie en het Parkbos bieden grote kwaliteiten die ook voor - nieuwe - stedelingen ontsloten kunnen worden als recreatieve gebieden.

Het staat alleszins vast dat ruimtelijke ontwikkelingen in de toekomst veel beter gekoppeld moeten worden aan investeringen in openbaar vervoer. Niet elke plek is geschikt voor verdere verdichting, en hierover zullen in de toekomst ook op de grotere, (stads)regionale schaal afspraken gemaakt moeten worden.



© Olmo Peeters, Eeklo



© Olmo Peeters, Eeklo



© Olmo Peeters, Eeklo



© Olmo Peeters, Eeklo



© Olmo Peeters, Eeklo



© Olmo Peeters, Eeklo



© Olmo Peeters, Eeklo



© Olmo Peeters, Evergem



© Olmo Peeters, Evergem



© Olmo Peeters, Evergem





© Olmo Peeters, Weegse



© Olmo Peeters, Weegse



© Olmo Peeters, Wondelgem



© Olmo Peeters, Wondelgem



© Olmo Peeters, Wondelgem



© Olmo Peeters, Wondelgem



© Olmo Peeters, Wondelgem



© Olmo Peeters, Laarne



© Olmo Peeters, Laarne



© Olmo Peeters, Laarne



© Olmo Peeters, Laarne



© Olmo Peeters, Laarne



© Olmo Peeters, Rozelaar, Lochristi



© Olmo Peeters, Rozelaar, Lochristi



© Olmo Peeters, Rozelaar, Lochristi



© Olmo Peeters, Rozelaar, Lochristi





© Olmo Peeters, Rozelaar, Lochristi



© Olmo Peeters, Rozelaar, Lochristi



© Olmo Peeters, Rozelaar, Lochristi



© Olmo Peeters, Sint-Denijs-Westrem



© Olmo Peeters, Sint-Denijs-Westrem



© Olmo Peeters, Sint-Denijs-Westrem



© Olmo Peeters, Sint-Denijs-Westrem



© Olmo Peeters, Sint-Denijs-Westrem



© Olmo Peeters, Sint-Denijs-Westrem



© Olmo Peeters, Sint-Denijs-Westrem



© Olmo Peeters, Sint-Denijs-Westrem



© Olmo Peeters, Sint-Denijs-Westrem



© Olmo Peeters, Sint-Denijs-Westrem



© Olmo Peeters, Sint-Denijs-Westrem