

# B401 de stadssnelweg

# heruitgevonden

Het Gentse B401-viaduct als instrument voor stedelijke transformatie

KOBE BOUSSAUW [VRIJE UNIVERSITEIT BRUSSEL - COSMOPOLIS CENTRE FOR URBAN RESEARCH]  
OSCAR BROECKHOVEN [51N4E]  
KOEN VAN DEN TROOST [TRACTEBEL]

Het draagvlak voor grote verkeersinfrastructuur in dichtbevolkte omgevingen kalft zienderogen af, en dat argument is nadrukkelijk aanwezig in een aantal lopende debatten rond de toekomst van bestaande stadssnelwegen. In Gent leidde dat tot een verkennend ruimtelijk onderzoek naar de toekomst van het B401-viaduct.

**A**ls we naar het buitenland kijken, is het niet moeilijk om een lijstje van behoorlijk spectaculaire herontwikkelingen van stedelijke weginfrastructuur samen te stellen. In Boston en Madrid werden drukke snelwegen ondergronds gebracht om plaats te maken voor hetzij een boulevard, hetzij een stadspark. In Seoel verwijderde men een expresweg in zijn geheel en gaf men de riviervallei die zich oorspronkelijk op die plek bevond opnieuw een plaats in het stedelijke landschap. In het Deense Odense werd een doorgaande verkeersader verwijderd en vervangen door een nieuwe, autoluwe stadswijk. Maar ook dicht bij huis wordt gedacht aan het afbouwen van grootschalige verkeersinfrastructuren in een stedelijke context. In Brussel werd in 2015 het (eerder bescheiden) Reyers-viaduct afgebroken, en loopt momenteel de discussie over het omvangrijke Hermann-Debrouxviaduct. En in Antwerpen zullen in de toekomst delen van de 'ring', die in feite dwars door de stad loopt, overkapt worden.

Het is in deze context dat in 2012 in het bestuursakkoord van het vorige Gentse stadsbestuur vermeld werd dat het viaduct B401 in de toekomst slechts nog zal kunnen dienen om toegang te geven tot een randparking, met de bedoeling om uiteindelijk een deel van het viaduct af te breken en het Zuidpark te vergroten. In de praktijk leidde deze formulering in 2017 tot het aanbesteden van een verkennend ruimtelijk onderzoek naar de toekomst van de B401. De opdracht werd uitgevoerd door een consortium dat

getrokken werd door de bureaus Tractebel en 51N4E, ondersteund door experts van Granstudio, Vrije Universiteit Brussel, Wageningen University & Research en TU Delft. De eindresultaten werden in december 2018 gepubliceerd op de website van de stad. In wat volgt willen we graag inzicht bieden in de problematiek, het proces en de voorgestelde oplossingsrichtingen.

## B401: kind van de Golden Sixties

Het viaduct van de B401, waarvan de bouw in 1972 – nog voor de eerste oliecrisis – werd afgerond, moest het centrum van Gent op een vlotte manier verbinden met het moderne snelwegenet. De auto volgde daarmee de trein op, die tot het begin van de 20ste eeuw via precies dezelfde route het stadscentrum op het spoorwegnet aansloot. De keuze voor meer automobilité paste dan wel in een visie van economische expansie, tegelijk droeg deze strategie ongewild bij tot het uithollen van de stad.

Behalve dat steden door het nieuwe snelwegennet beter met elkaar verbonden werden, waren het vooral de stadsrand en het platteland die beter bereikbaar werden vanuit de stad. Op die manier betekende de nieuwe snelweg een katalysator voor de stadsvlucht. Met andere woorden: de snelweginfrastructuur zorgde ervoor dat heel wat stadsbewoners, maar ook tewerkstelling, winkels en zelfs scholen naar de rand van de stad ver-