



Gents MilieuFront  
Koningin Maria Hendrikaplein 5/201  
9000 Gent  
[www.gentsmilieufrent.be](http://www.gentsmilieufrent.be)

8 juni 2015

Aan Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap  
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie  
Dienst MER  
Project-MER Project veld 12 site The Loop  
Koning Albert II-laan 20 bus 8  
1000 Brussel

## **Inspraakreactie op kennisgeving Project-MER PR2196 - Project veld 12 site The Loop 2 te Gent**

Geachte,

Hierbij wenst het Gents MilieuFront vzw (GMF), erkende regionale milieuvereniging, gebruik te maken van de mogelijkheid om opmerkingen en alternatieven naar voor te brengen over de kennisgeving van de Project-MER PR2196 - Project veld 12 site The Loop 2 te Gent waarvan het openbaar onderzoek loopt tot en met dinsdag 9 juni 2015. Er bestaan immers hiaten in het te voeren verder onderzoek (project-MER) en in de argumentatie betreffende waarom het project "The Loop" al dan niet moet gerealiseerd worden.

Als Gentse milieuvereniging willen we van deze gelegenheid gebruik maken om te reageren op deze kennisgeving.

GMF heeft de volgende bedenkingen, vragen en/of aanvullende onderzoeksvragen:

### **Project**

De initiatiefnemers willen op veld 12 van de site 'The Loop' een gemengd stadsontwikkelingsproject ontwikkelen, met retail (onder meer een ook op zondag geopend Design Outlet Center), kantoren, short stay, horeca en leisure (onder meer bioscoop) met bijhorende parking. Het Design Outlet Center wordt volledig op veld 12 oost voorzien. Aan de oostzijde van veld 12 oost wordt een bioscoop voorzien onder het dek, met toegang aan de noordzijde op dekniveau en op maaiveldniveau. Aan de westzijde van veld 12 oost worden langs de Pégoudlaan kantoorblokken voorzien, met hoofdingang op dekniveau en secundaire toegang op maaiveldniveau, kant Pégoudlaan.

Op veld 12 west wordt op het dek grootschalige detailhandel (big box) voorzien, samen met het leisure programma (bijvoorbeeld bowling, fitness).

### 1. Vragen over de scope

De MER wordt opgemaakt in opdracht van de initiatiefnemers Banimmo en McArthurGlen European Development, maar er is een deel van veld West dat niet wordt meegenomen (zie punt 1.1 p 6) wegens andere projectontwikkelaar. Dit lijkt niet logisch. Op pagina 17 staat dan ook niet het volledige programma van veld 12 opgesomd maar alleen het deel dat binnen het project van de initiatiefnemers wordt opgenomen. De 12500 m<sup>2</sup> kantoren, de 2.500 m<sup>2</sup> kantoorachtigen en de 5.000 m<sup>2</sup> voor kortverblijwonen (uit het RUP) van Veld 12 West ontbreken daar. (Zie o punt 2.1.3., 1°).

GMF wil dat in deze MER de milieueffecten van het volledige veld 12 worden onderzocht.

### 2. Vragen over ontbrekende invulling

Verder zijn toch wel grote vraagtekens bij het feit dat de leisure in Veld West nog niet is ingevuld op uitzondering van een bowling. Voor 18.925 m<sup>2</sup> is nog geen invulling gekend. Het soort leisure dat er wordt ingepland zal van belang zijn voor de milieueffecten. Daarnaast maakt GMF mij zich zorgen over de zogenaamde Big Box. In feite zou dit perfect kunnen worden ingevuld door een meer modernere variant van de hypermarkten van de Carrefour. En zo ook opnieuw concurrentie aandoen met de binnenstad. GMF vraagt dat de projectontwikkelaars - om de milieueffecten correct in te schatten - duidelijk maken welke invulling leisure en big boxes zullen krijgen.

### 3. Vragen over de parking parking

- **Lot van de huidige vergunning:** GMF leest nergens of de parking die momenteel wordt gebouwd op Veld 12 Oost (en waarvan GMF de wettelijkheid van de reeds verlenen bouwvergunning in vraag stelt) deel uitmaakt van het onderzoek van de project-MER en indien ja, of een nieuwe stedenbouwkundige vergunning voor het bouwen van de parking in de toekomst aangevraagd zal worden.
- **Aantal parkeerplaatsen:** er is sprake van een parking van 3.788 parkeerplaatsen op Veld 12 Oost en West (zie pagina 20 van de kennisgeving). De projectaanvragers vroegen eind 2014 een parking aan voor 2.870 parkeerplaatsen terwijl het Vlaams Gewest er maar 2.046 vergunde op Veld 12 Oost (vergunning dd. 13 januari 2015). GMF wil dat de projectaanvrager klaar en duidelijk aangeeft hoeveel parkeerplaatsen op welk veld er zullen worden gerealiseerd en dat in het project-Mer de globale effecten van alle parkeerplaatsen onderzocht worden.
- **Ontsluiting parkeervoorzieningen:** De verschillende parkeervelden worden door een lus in enkel richting ontsloten. Hierdoor krijgt men 5 in- en uitritten. Hierbij vragen wij wat de effecten van deze ontsluitingsstructuur heeft op de verkeersveiligheid, het doorstroomcomfort en het te verwachten groot aandeel zoekverkeer.

### 4. Afbakening studiegebied mobiliteit, lucht, mens en klimaat moet ruimer

In voorgaande onderzoeken (waaronder het project-MER ontheffing verzoek dd. September 2014) werd enkel het effect op de lokale verkeersafwikkeling onderzocht. GMF verwelkomt het idee dat nu ook de effecten op een wat ruimere omgeving wordt onderzocht. Toch is de scope nog te eng. Het toekomstige project verwacht tot 3 miljoen bezoekers per jaar en de actieradius van een Outletcenter reikt tot 200 kilometer ver.

GMF wil dat de impact op mobiliteit, klimaat en lucht van het hele project niet alleen wordt onderzocht in de regio van Gent, maar dat de MER bekijkt welke effecten dit project heeft in heel Vlaanderen.

Meer in het bijzonder heeft GMF de volgende bedenkingen :

- In de kennisgevingsnota (pag 10) ligt het projectgebied in de nabijheid van de verkeerswisselaar E17/E40 en is vlot bereikbaar via de E40 en de R4. Tevens wordt op pagina 54 gesteld dat de geplande projecten in de omgeving van het projectgebied in het project-MER worden meegenomen als ontwikkelingsscenario's, waarbij de focus ligt op de cumulatieve effecten met de effecten van het project zelf.
- Op pagina 52 wordt gesteld dat het onderzoeksveld voor mobiliteit alle wegen omvat waar significante wijzigingen in verkeersintensiteit (kunnen) optreden ingevolge bijkomende verkeersattractie door het project. Hierbij wordt de verkeerswisselaar E40/E17 niet opgenomen.
- Het is een lacune, dat de effecten ten aanzien van de verkeerswisselaar E17 Antwerpen- Kortrijk en de E40 Brussel – Brugge, Oostende en overige kuststeden niet onderzocht worden, nochtans bevindt deze verkeerswisselaar zich in de directe omgeving van het project "The Loop". Dit is des te meer verwonderlijk, daar deze verkeerswisselaar nu reeds een achillespees is in het kader van de verkeersafwikkeling op regionaal of bovenlokaal niveau en dit zowel tijdens de week, als in het weekend. Het is realistisch, te stellen dat de ontwikkeling van het project "The Loop" een impact heeft op de verkeersafwikkeling van desbetreffende regionale verkeerswisselaar en dit ongeacht de ontsluiting via de ringstructuur van Gent (R4).

In de project-MER moet dan ook de effecten van het project op de **verkeersafwikkeling van E17/E40** onderzocht worden en dit op basis van tellingen die plaatsvinden **op een zondag gedurende het toeristisch seizoen**.

#### 5. Methodiek lucht

GMF is van oordeel dat het studie bureau voor de referentiesituatie gebruik moet maken van de modellering die de VMM opmaakte dat per straat een kwaliteitsbeeld geeft.

<http://geoloket.vmm.be/RUP/map.phtml>

De referentiesituatie is voor het projectgebied nu al slecht (op een schaal van 1 - Uitstekend - 10 - uiterst slecht - geeft de kaart een score 8.).

Bijkomend wenst GMF er op te wijzen dat in het RUP 'SDW-5 Handelsbeurs' een groot aantal wooneenheden opgenomen zijn. De luchtkwaliteit is dus een belangrijk item ook in de discipline mens.

#### 6. Impact op de buurgemeentes moet bestudeerd worden

De stad Gent en Sogent, projectpartner van The Loop, verkondigen altijd de positieve effecten van dit project. In buurgemeentes klinken andere geluiden. Omliggende gemeentes vragen zich af wat de effecten zullen zijn op vlak van mobiliteit voor hun gemeente. De stad Deinze vecht de bouwvergunning voor de parking, dd 13 januari 2015, trouwens aan bij de Raad voor vergunningsbetwistingen.

GMF wil dat de impact op vlak van mobiliteit ook voor de buurgemeentes wordt onderzocht.

## 7. Realistische voorstellen openbaar vervoer en modal shift

In de beschrijving van het project staat:

- halte The Loop - spoorlijn Gent - Kortrijk - 'halte The Loop' : tot op heden is er evenwel nog geen concreet engagement om hier op termijn een station te openen.
- tot op heden slechts één tramhalte - over een uitbreiding van de tramlijn is geen timing opgenomen

Hoe wordt omgegaan met deze voorwaardelijkheden en ongekende timing bij de berekeningen van de impact?

Welke modal shift voorziet dit project? Realistisch?

## 8. Klimaat meenemen als hoofdstuk in de MER

De stad Gent heeft de ambitie om klimaatneutraal te zijn in 2050 en Gent is ondertekenaar van de Convenant of Mayors. Gent engageert zich daarmee om onze lokale CO<sub>2</sub>-uitstoot tegen 2020 met meer dan 20 procent terug te dringen ten opzichte van 2007. De stad Gent is via Sogent (stadsontwikkelingsbedrijf) rechtstreeks betrokken bij dit project The Loop.

GMF wil dat de impact op klimaat en meer specifiek op de klimaatambities van de stad Gent onderzocht wordt.

## 9. Uitvoeringsalternatieven

Doordat het project heel specifiek uitvoering geeft aan het RUP 'SDW-5 Handelsbeurs', stelt de kennisgeving dat er geen beleidsalternatieven bestudeerd worden. Het nulalternatief (het niet realiseren van het project) wordt in het project-MER bestudeerd als referentiesituatie. Doordat het project heel specifiek is gekoppeld aan veld 12 en het project in Gent planologisch alleen op deze site is toegelaten, zijn locatiealternatieven niet aan de orde. Een andere invulling van veld 12 kan wel. Daarom stelt GMF voor dat een alternatief wordt bestudeerd dat past binnen de voorschriften van het RUP en in lijn is met het beleid. GMF stelt een alternatief voor met volgende elementen:

### **Alternatief 1: geen outletcenter, maar wel grootschalige kleinhandel, distributiecenter en knooppunt openbaar vervoer**

GMF wil dat er voor The Loop alternatieven worden onderzocht voor een outletcenter.

GMF wil dat de milieueffecten van volgend alternatief worden onderzocht. GMF wil niet dat er een outletcenter komt met drie miljoen bezoekers per jaar.

GMF wil dat een alternatief (dat past binnen de krijtlijnen van het bestaande RUP) met onderstaande kenmerken

- **Grootschalige kleinhandel** (*meubels, doe-het-zelf, tuincentra, ...*) en **herlocalisatie** van *baanwinkels*

In het alternatief van GMF komen er aan the Loop winkels waar grote stukgoederen worden verkocht. Bovendien herlocaliseert men de baanwinkels naar deze locatie. Op die manier wordt er een cluster voorzien van eenzelfde functies. Bedoeling is dat daar het soort winkels komt waarbij je meestal met de wagen naartoe komt en waar 'zwaardere' stukken worden verkocht. Door het concept van 'thuisleveringen' te stimuleren kan ook het bereiken via het openbaar vervoer hier een betere optie zijn. Mensen komen met de tram vanuit het centrum naar the loop. Ze kopen een aantal producten en laten dit de volgende dag thuis leveren. Op die manier kan het mobiliteitsprobleem ook vermeden worden.

Dit voorstel past binnen de stedenbouwkundige voorschriften en de oppervlaktes voor verschillende functies uit het RUP. Zie hiervoor de figuren en tabel in bijlage, met een schets van dit alternatief.

Het herlocaliseren van baanwinkels is in lijn met het winkelbeleid van de Vlaamse overheid. Volgens de winkelnota 2.0 van de Vlaamse regering is één van de

hoofddoelstellingen van het beleid het tegengaan van baanwinkels. Het uiteindelijke doel van het winkelbeleid is het versterken van de handelskernen in de steden. In het voorontwerp decreet handelsvestigingen worden bovendien instrumenten voorzien voor lokale besturen om baanwinkels te herlocaliseren, zoals de afbakening van winkelarme gebieden, het opmaken van een verordening die stuurt op assortiment of het voorzien van financiële stimulansen voor kernversterking.

Volgens de kengetallen van kenniscentrum CROW uit Nederland blijkt verder dat dit soort van grootschalige kleinhandel (doe-het-zelf, tuincentra, elektro,...) een veel beperktere verkeersgeneratie heeft dan een outletcentrum. Dit moet in beeld gebracht worden in het MER.

De herlocalisatie van baanwinkels heeft als bijkomend voordeel dat ruimtelijk herstel kan worden doorgevoerd langs steenwegen waar actueel baanwinkels voorkomen. Het zal eveneens resulteren in minder verkeersproblemen en meer verkeersveiligheid langs deze steenwegen. GMF vraagt dat deze milieuvoordelen van dit alternatief ook mee in beeld gebracht worden in het MER.

- **Distributiecentrum**

De stad wil inzetten op kleinere vrachtwagens en andere alternatieven om de toevoer van winkels en bedrijven in het centrum te voorzien. The Loop kan een overslag zijn van de grote vrachtwagens op de kleinere vrachtwagens of andere vervoersmiddelen. Er kan nagedacht worden hoe de toevoer via de fiets of de tram efficiënt kan gebeuren. De stad is op zoek naar een ideale manier/plaats/concept om een distributiecentrum uit te bouwen. The Loop heeft de plaats. Het zou ook dubbel renderen als het bovendien ook een knooppunt van openbaar vervoer (zie onder) zou zijn en als het ook de grotere stukgoederen zou verkopen (zie boven). Zo kunnen mensen van de stad of van de rand met het openbaar vervoer naar de site komen, hun stuk kiezen/bestellen en kopen en met een distributiedienst aan huis laten leveren.

Zie eveneens de figuren en tabel in bijlage voor een meer concrete invulling van dit alternatief.

- **Kennisbedrijven en kantoorachtig**

Binnen het RUP zijn er mogelijkheden om kantoren te voorzien (hoeveel?). Naar het voorbeeld van (<http://www.park2020.com/>) kan er op een duurzame manier geïnvesteerd worden in kantoorfuncties en kennisbedrijven. Hoe dit harder gemaakt kan worden moet onderzocht worden in het MER.

- **Knooppunt Openbaar vervoer**

The Loop ligt op een strategische plaats. Het ligt op het knooppunt van twee heel drukke snelwegen en het ligt relatief dicht bij de tweede stad van Vlaanderen. GMF wil dat The Loop een knooppunt wordt van Openbaar Vervoer en een poort wordt naar de stad Gent.

Vandaag is de ontsluiting bijna alleen gericht op autoverkeer. Met de komst van een outletcenter of een alternatief moet deze site maximaal ontsloten worden voor openbaar vervoer. Onze minimale vragen zijn

- de opening van een treinstation op de site met een snelle verbinding naar Gent Sint-Pieters en Gent-Dampoort maar ook naar De Pinte, Deinze en Waregem.
- Een snelle tramverbinding met Gent Centrum en doortrekking van de tram naar De Pinte en Deinze.
- Een ontwerp waarbij de parking van de site dienst kan doen als P+R voor pendelaars en bezoekers van Gent. De parking moet niet alleen ten dienste staan van de diensten op de site zelf maar moet ook in staat zijn om wagens weg te halen van de autosnelweg of wegen in Gent en omstreken.

Naast de investeringen in openbaar vervoer moet - veel meer dan vandaag het geval - nagedacht worden over de bereikbaarheid van de site met de fiets. Niet alleen op The Loop zelf maar zeker de aansluitingen daar naar toe. De aansluiting naar Gent en vooral die naar het Gentse hinterland is schabouwend.

- **Compact en gemengd bouwen**

GMF wil dat er werk wordt gemaakt van vernieuwde (steden)bouwkundige concepten waarbij heel compact wordt gebouwd en waarbij verschillende functies onder en boven elkaar bestaan. Naast parking onder grond en een groendak willen we dat er geëxperimenteerd wordt met

- winkels en big boxes boven elkaar.
- park op het dak: waarbij het groendak ook een park(je) wordt
- Wonen en winkelfunctie ineem (zodat The Loop geen spookstad wordt)

• **idee om red light district daar te verhuizen**

De stad Gent wil graag af van haar red light district in de binnenstad. Misschien is het een idee om het redlightdistrict op en aan The Loop te positioneren. Zo wordt het hinderlijke zoekverkeer weg gehouden uit de stad.

### **Alternatief 2: onderzoeken van situatie van project met 15 zondagsopeningen per jaar, alle zondagen open en geen zondagen open**

In de voorliggende kennisgeving is het onduidelijk welke zondagen het outletcenter aan The Loop wil open zijn. In de kennisgeving staat " De initiatiefnemers wensen nu het project inclusief zondagsopeningen te laten onderzoeken in voorliggend project-MER.". Vooral nog is het in de stad Gent niet mogelijk om meer dan 15 zondagen per jaar open te zijn.

GMF wil duidelijkheid over hoe het zit met de zondagsopeningen.

GMF stelt voor volgende alternatieven te onderzoeken vooral op de impact op mobiliteit en luchtkwaliteit: geen, 15 en alle zondagen open te onderzoeken en dan vooral qua impact op de mobiliteit.

### **Alternatief 3: kleiner project zoals voorgesteld in vorige MER**

In het vorige Mer van veld 12 staat als één van de milderende maatregelen opgelegd in discipline lucht:

'Binnen de discipline 'Lucht' werd vastgesteld dat er zich plaatselijk aanzienlijke luchteffecten zouden voordoen binnen de site van The Loop, die enkel met een aanzienlijke reductie van de verkeersgeneratie van het project kunnen gemilderd worden. ... Concreet is voorgesteld binnen het project:

- - De functie 'bioscoop' op veld 12-oost te supprimeren;
- - De functies 'leisure', 'bowling' en 'big-box-retail' op veld 12- west te supprimeren'

### **Alternatief 4: Infiltreren, geen afvoer**

GMF is van oordeel dat het hemelwater dat op veld 12 valt ter plaatse moet blijven. Dit kan door het water in natuurlijke waterpartijen (dus geen infiltratiekragen en andere kunstmatige constructies) op te vangen en het hier te laten infiltreren. Volgens de infiltratiekaart van Gent is dit gebied ideaal om het regenwater te laten infiltreren. Bufferen en vertraagd afvoeren is dus niet nodig.

GMF vraagt dan ook om ook dit uitvoeringsalternatief uit te werken.

### **Alternatief 5: Outletcenter behoudt oorspronkelijke grootte**

Er wordt 6.975 m<sup>2</sup> extra toegevoegd van de retail in deel West naar het outletcenter in deel Oost. GMF vraagt dat er een alternatief onderzocht moet worden dat het houdt bij de oorspronkelijke optie (kleiner outletcentrum, grotere retaildeel in west).

### **Alternatief 6: volledige opname vloeroppervlakte**

De projectontwikkelaar gebruikt maar 100.465 m<sup>2</sup> van de 106.000 mogelijke m<sup>2</sup>.

GMF vraagt dat een alternatief worden opgenomen dat de volledige opname van het BVO bekijkt.

### **Alternatief 6: worst case scenario openbaar vervoer**

Op pagina 58 van de kennisgevingsnota wordt aangenomen dat alle beleidsvoornemen effectief uitgevoerd zullen worden, waaronder het doortrekken van de tramlijn, bijkomende rijstrook E40, alsook het intergemeentelijk parkeermanagement.

Uitgaande echter dat deze milderende maatregelen reeds gedefinieerd zijn in de plan-MER 2010 en heden nog niet zijn uitgevoerd en uitgaande van het onzeker investeringsprogramma van zowel Agentschap Wegen en Verkeer en het openbaar vervoer (besparing De Lijn vanuit de Vlaamse Gemeenschap) is het aannemelijk om te vragen dat de Project-MER als alternatief de mogelijke milieu-effecten in beeld moet brengen indien deze maatregelen waaronder de tramverbinding en andere milderende maatregelen zoals geformuleerd in de plan-MER niet uitgevoerd worden. Wij vragen dan ook om een beleidsalternatief waarbij de **milderende maatregelen** waar de initiatiefnemer/ontwikkelaar geen invloed op heeft, **niet uitgevoerd worden**, op te nemen en te beoordelen als ontwikkelingsalternatief in het project-MER.

### **Alternatief 7: nulalternatief gecombineerd met evenwaardige ontwikkelingen in de stad**

Het is duidelijk dat de grootschaligheid van de vooropgestelde ontwikkeling op deze locatie verkeersproblemen zal veroorzaken. Dit lijkt vooral een probleem van schaalgrootte. De problemen die met deze megaprojecten verbonden zijn (namelijk het doen toenemen van de autoafhankelijkheid van de regio, plaatselijke monsterfiles, luchtkwaliteit, leegzuigen van bestaande centra, het nauwelijks terugvloeiën van de opbrengsten naar verbeteringen van de omgeving en het openbaar domein) hebben alles te maken met de omvang en de locatie van het project. Vijf kleinere projecten verspreid over de Gentse agglomeratie die samen dezelfde omvang hebben, zouden waarschijnlijk heel wat minder problematisch zijn, omdat ze net een dienst zouden aanbieden aan de aanpalende woonwijken (en dus ook voor veel mensen met de fiets of te voet bereikbaar zijn). In het MER zou daarom ook moeten onderzocht worden, wat het effect zou zijn op mobiliteit en milieu, indien een gelijkaardige ontwikkeling van outlet stores zou plaatsvinden verspreid in het stedelijk gebied.

#### **10. Pesticidevrij aanleg en onderhoud**

PS In de juridische context ontbreekt het decreet duurzaam gebruik pesticiden (8 februari 2013) en het bijhorende besluit duurzaam gebruik pesticiden voor niet-land en tuinbouwactiviteiten (15 maart 2013).

Gent is een voorloper in Vlaanderen om het openbaar domein pesticidevrij te onderhouden. Dit gebeurde al in 2009 terwijl de officiële deadline pas op 1 januari 2015 lag.

GMF is van mening dat ook dit commercieel project pesticidevrij moet zijn. Dit pesticidevrij onderhoud werd belangrijker nu de WGO glyfosaat een hogere ranking gaf voor het risico op kanker.

#### **11. Waterhuishouding:**

In de omschrijving van het project worden de groendaken beschouwd als niet verharde oppervlakten. Daar de buffercapaciteit bij groendaken enkel tijdelijk is (eens verzadigingspunt bereikt is er geen buffering of vertraagde afvoer meer), en in relatie tot het niet te meten effectiviteit op langere termijn (gerelateerd aan onderhoud) dienen deze oppervlakten conform de gewestelijke verordening, bij de inschatting van de milieueffecten verrekend te worden als verharde oppervlakten.

#### **12. Aannames in relatie tot referentiesituatie en doorrekening:**

Op pagina 26 wordt gesteld dat heel wat projecten die in de afgelopen jaren werden gerealiseerd, reeds opgenomen zijn in de verkeerscijfers die worden beschreven in de referentiesituatie, zoals bijvoorbeeld: Impact doortrekking R4-zuid.

Op pagina 53 (beschrijving referentiesituatie / nulalternatief) wordt gesteld dat telkens de bestaande toestand anno 2015 als referentiesituatie wordt genomen voor de toetsing van de effecten. De bestaande toestand anno 2015 vormt het nulalternatief ten opzichte waarvan de uitvoering van het project wordt vergeleken.

Deze uitspraken staan in sterk contrast en zijn in tegenspraak voor de discipline mobiliteit (nochtans wordt aangegeven dat dit de belangrijkste te onderzoeken discipline, daar deze gegevens input geven aan ondermeer de discipline geluid en lucht. Voor mobiliteit wordt uitgegaan van volgende gegevens (pag 59)

- *De meest recente representatieve verkeersstellingen (2015) van het knooppunt Sint-Denijs-Westrem op E40 (uitgevoerd en aan te leveren door AWV Oost-Vlaanderen). In deze verkeersintensiteiten zit dus de verkeersgeneratie van de huidige activiteiten op de site The Loop en omgeving (bijvoorbeeld station) al mee ingecalculeerd.*
- *Verkeersstellingen voor het knooppunt B402/R4 daterend uit 2010 (uitgevoerd en aangeleverd door AWV Oost-Vlaanderen). Aangezien er geen recente tellingen beschikbaar zijn van de Vaerwijckweg, worden de intensiteiten van de Vaerwijckweg ingeschat op basis van aannames gebruikt in het MOBER Stationsomgeving Gent-Sint-Pietersstation (verkeers-attractie van huidige parking onder station en attractie scholencampus Schoonmeersen). Verkeer van/ naar Vaerwijckweg is vervolgens verdeeld over E40 en R4 (25% richting E40-oostende, 25% richting E40-Brussel, 25% richting R4-Zuid Merelbeke, 25% richting R4-West). Verkeers-generatie ten gevolge van de reeds bestaande ontwikkelingen op de site (o.a. IKEA, woningen veld 16, kantoorstoren veld 18, Poortakkerstraat, eerste kantoorontwikkelingen veld 5) wordt toegevoegd aan deze intensiteiten in de knoop B402/R4.*
- *Aangezien sinds eind april 2014 de R4-zuid is afgewerkt, wordt (bij gebrek aan representatieve verkeersstellingen sinds de openstelling) ingeschat dat er een beperkte verschuiving van verkeer van E40 naar R4-zuid plaatsgevonden heeft. Er wordt hierbij rekening gehouden met een afname van ca. 750 voertuigen per uur op het meest drukke stuk van E40 (ten oosten van B402) en een toename van ca. 750 voertuigen op de R4-zuid (op het gedeelte tussen oosten van B402). Deze inschatting vertrekt van de gegevens opgenomen in project-MER-R4-zuid waar de potentiële verschuiving van verkeer ingevolge de realisatie van R4-zuid is opgenomen.*
- *Voor de inschatting van de mobiliteitseffecten van het project wordt op gelijkaardige wijze de verkeersgeneratie van het project – ingeschat op basis van ramingen in voorgaande mobiliteitsstudies – indicatief verdeeld over het netwerk, en toegevoegd aan de verkeers-intensiteiten in de referentiesituatie.*

Op basis van al deze aannames en slechts één telling is de stelling dat het mobiliteitsonderzoek uitgaat van de bestaande toestand anno 2015 niet geloofwaardig. Volgende bedenkingen en/of vragen kunnen hier gesteld worden:

- *Zonder onderbouwing wordt gesteld dat de voltooiing van de R4 een afname van verkeer ter hoogte van hoofwegennet tot gevolg heeft. Is dit effectief zo? Daar deze ringstructuur voltooid is kan dit op wetenschappelijke basis onderzocht en geëvalueerd worden. Enkel stellen dat er geen recente gegevens beschikbaar zijn om vervolgens een niet gefundeerde aanname te doen is niet wetenschappelijk noch objectief.*
- *Voor de inschatting van de mobiliteitseffecten van het project wordt de verkeersgeneratie op basis van kencijfers van voorgaande mobiliteitsstudies berekend. Hierbij wordt verwezen naar het ontheffingsdossier 2014 en de plan-mer 2010. Daar de manuele doorrekening (er wordt geen verkeersmodel gebruikt) gebaseerd is op deze kencijfers is het van primordiaal belang dat deze cijfers de realiteit zoveel mogelijk benaderen. Het niet juist bepalen van deze kencijfers, heeft nefaste invloed op de resultaten en/of bevindingen. Het hanteren van onjuiste kencijfers heeft tevens een cumulatief effect op de inschatting van de verkeersgeneratie, alsook de geraamde parkeerbehoeften. Om een inzicht te verkrijgen in de juistheid van de gehanteerde kencijfers, is een*




*toetsing van de kencijfers aan de kencijfers zoals gehanteerd in het richtlijnenhandboek MOBER[1], een objectieve maatstaf. Een andere methode is kencijfers gebruiken vanuit een analyse van gelijkaardige projecten. Om hier een objectief inzicht te verkrijgen is het aangewezen om de effecten te analyseren op basis van bestaande gelijkaardige projecten en dit qua schaal en invloedsfeer zoals het Design Outlet Center te Roermond[2] (Euregio Nederland, België en Duitsland 35.000m<sup>2</sup>) of Bicester Village Retail Outlet Centre[3] (Groot Brittannië 20.000m<sup>2</sup>).*

Uitgaande van deze bevindingen vragen wij om het aspect mobiliteit uit te voeren op basis van effectieve metingen en wetenschappelijk onderbouwde kencijfers om alzo een objectief en wetenschappelijk inzicht te verkrijgen in de mogelijke mobiliteitseffecten.

GMF wenst duidelijkheid over alle hierboven vermelde punten. GMF bedankt u bij voorhand om te zorgen dat de vragen naar bijkomende effecten en alternatieven grondig onderzocht zullen worden.

Zou u ontvangst kunnen bevestigen van onderhavig e-mail bericht ?

Vriendelijke groeten  
io Steven Geirnaert

A handwritten signature in black ink that reads "Steven Geirnaert". The signature is stylized with a large, sweeping flourish that loops back under the name.

Sam Van den plas  
voorzitter Gents MilieuFront

**[1] Richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER / Departement Mobiliteit en openbare werken / oktober 2009.**

**[2] Verkeerskundige toets Jazz City en Cartoon Studios (uitbreiding Design Outlet Center) – Definitief rapport oktober 2013 – Royal HaskoningDHV**

**[3] Transport Assessment: Bicester Village Retail Outlet Centre – Submission report June 2012 – Royal Haskoning**

#### **bijlages**

bruto vloeroppervlaktes rup, voorliggende project en GMF alternatieven