

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

31/10/2024

Onderwerp: bezwaarschrift omgevingsvergunningsaanvraag
OMV_2023121372

Geachte,

Gents MilieuFront vzw stelt zich vragen bij enkele onderdelen uit de omgevingsvergunningsaanvraag voor het project 'Alides Koopvaardijlaan'. Hieronder vindt u onze opmerkingen en bezwaren.

Met vriendelijke groeten,

Bouke Billiet
beleidsmedewerker Gents MilieuFront
bouke@gentsmilieufont.be

Alides wil 250 studentenkamers bouwen (+1 conciërgewoning) en daarnaast ook kantoren. Het is niet duidelijk hoeveel werknemers hier terecht zouden kunnen. Het BVO aan kantoorruimte bedraagt 15.037m².

Op zich is het een goede zaak dat deze site een nieuwe en nuttige invulling krijgt. Gents MilieuFront erkent de nood aan studentenwoningen, en ziet die bij voorkeur liefst geclusterd, zoals hier het geval is. (Van de noodzaak aan andermaal bijkomende kantoren in Gent zijn we minder overtuigd.) Toch zijn er een aantal zaken waarmee wij niet akkoord kunnen gaan. Het overzicht van onze opmerkingen:

[Voldoet het project aan het RUP 172 Gent Dampoort?](#)

[Er is geen boscompensatieformulier](#)

[Wat met natuurinclusief bouwen?](#)

[90 autoparkeerplaatsen is erg veel - niet weinig](#)

[Conclusie](#)

Voldoet het project aan het RUP 172 Gent Dampoort?

Zie dit artikel:

Groenvoorzieningen:

1.8.

Het ontwerp van nieuwe groenzones in zowel de private als (semi-)publieke ruimten, zet in op structuurdiversiteit van het groen om de ecologische functie optimaal uit te bouwen. Het gebruik van streekeigen en aangepaste soorten staat voorop. Bestaande groen- en natuurelementen worden maximaal behouden en geïntegreerd in het ontwerp. Er worden zoveel mogelijk bomen van eerste grootteorde, die zowel boven – als ondergronds voldoende ruimte hebben, geïntegreerd in het ontwerp om het hitte-eiland-effect tegen te gaan. Om deze reden moet het ontwerp ook zoveel mogelijk robuust aaneengesloten groen voorzien en snippergroen vermijden.

Het bestaande groen - met inbegrip van alle bomen - wordt volledig verwijderd. Dit lijkt in strijd met het stedenbouwkundige voorschrift om de bestaande groen- en natuurelementen maximaal te behouden en te integreren in het ontwerp.

De voorschriften geven ook aan dat er zo veel mogelijk bomen van eerste grootteorde, die zowel boven- als ondergronds voldoende ruimte hebben, geïntegreerd moeten worden om

het hitte-eilandeffect tegen te gaan. Het is maar de vraag of het voorliggende ontwerp, met zijn dichte bebouwing en tuinen boven parkeerplaatsen, hieraan voldoet. Bomen aanplanten die geen lange toekomst beschoren zijn of die niet naar behoren kunnen uitgroeien, is niet naar de geest van het RUP.

Het is niet duidelijk hoeveel of welke boomsoorten worden aangeplant of welke stamomtrek de bomen zullen hebben bij aanplanting. Uit het milieueffectrapport (p.92):

Na realisatie van de gebouwen en verhardingen, worden de groenzones aan de studentenhuisvesting en het kantoorgebouw voorzien van de nodige ondergrond en ingekleed met een grote variatie aan planten met verschillende lagen (kruidlaag, struiklaag, boomlaag), met een keuze van maximaal inheemse soorten en een voorkeur voor waard- en nectarplanten. Op de 5^e verdieping wordt een

Hoeveel bomen van eerste grootteorde zal deze omschrijving opleveren? Zie ook p.93:

De voorziene hoogstammige bomen rond de gebouwen en in de centrale patio-ruimtes bieden schaduw aan de groenzones en dragen mee bij aan de vermindering van hitte-eilandeffecten.

We lezen in de verantwoordingsnota: 'Voor het project werd een plan opgemaakt door Kollektif voor de omgevingsaanleg rekening houdend met de aandachtspunten van het RUP. Dit plan werd overgenomen op het inplantingsplan en is verder verduidelijkt in een afzonderlijk plan met aanduiding van de inrichting.' Gents MilieuFront vond dit uitgeschreven plan niet terug in het dossier.

Er is geen boscompensatieformulier

Op p. 40 van de verantwoordingsnota zien we dat er bos moet verdwijnen:

3.5. Sectorwetgeving – natuurtoets

Voor meer details m.b.t. de natuurtoets verwijzen wij naar het MER waaruit blijkt dat onderhavige aanvraag geen nadelige milieueffecten genereert ook niet t.a.v. bepaalde natuurgegevens. Voor het verwijderen van het groen op het terrein in de zone waar de nieuwe brandweg moet komen wordt het boscompensatieformulier toegevoegd aan de vergunningsaanvraag op het omgevingsloket.

Op het omgevingsloket is geen boscompensatieformulier toegevoegd. Het dossier is hierdoor onvolledig.

Wat met natuurinclusief bouwen?

Nog los van deze procedurefout: dat er opnieuw bos moet verdwijnen in stedelijk gebied, zelfs al gaat het over een kleine oppervlakte, is niet langer aanvaardbaar. (Hoezo 'geen nadelige milieueffecten'?) Waarom heeft men het bestaand groen niet geïntegreerd in het ontwerp?



deel van de projectsite - met natuurinclusief ontwerp zou dit broodnodige groen kunnen blijven.

Architectuur is meer dan het optrekken van een volume met inerte materialen. Het gaat ook om interageren met en het verrijken van de omgeving, onder meer door bestaand groen te behouden. Waarom kiest men, naast het behouden van groen, aanvullend niet voor

groengevels? Met name aan de zijde van de Koopvaardijlaan zou dit zijn nut hebben. De ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid van deze weg zou wel varen bij fors meer groenelementen.

90 autoparkeerplaatsen is erg veel - niet weinig

In de mobiliteitsstudie staat: 'Het RUP Dampoort legt maximaal 0,6 parkeerplaatsen per 100 m² BVO aan kantoren op.'

Dat is juist. Uit het RUP: 'Het aantal autoparkeerplaatsen moet tot een minimum beperkt blijven. Per 100 m² BVO aan kantoren mogen er maar maximaal 0,6 parkeerplaatsen voorzien zijn.'

Het BVO voor kantoren is 15.037 vierkante meter. Met 90 parkeerplaatsen kiest men er dus uitdrukkelijk voor om het maximale aantal ($150 \times 0.6 = 90$) autoparkeerplaatsen te realiseren.

Deze uitspraak uit de MER-studie slaat dan ook nergens op: 'Het aantal parkeerplaatsen wordt tot een minimum behouden om maximaal in te zetten op de modal shift.'

Men had er namelijk ook voor kunnen kiezen om fors minder parkeerplaatsen te bouwen, want het RUP 'legt enkel een maximum en geen minimum op.'

Gents MilieuFront vindt 90 parkeerplaatsen op deze plek een onredelijk hoog aantal. Waarom kiest men hiervoor? De inschatting van de parkeerbehoefte is niet transparant. In de mobiliteitsstudie schrijft men: 'Hierbij wordt rekening gehouden met 7 werknemers per 100 m² netto vloeroppervlakte (NVO)'. Maar het totale NVO wordt niet meegedeeld, we kennen enkel het BVO.

Men besluit dat er in een ochtendspitsuur 55 toekomstige voertuigen worden verwacht, en: 'Van de parkeerbehoefte voor kantoren zijn 112 parkeerplaatsen voor werknemers en 17 parkeerplaatsen voor bezoekers.'

GMF herinnert eraan dat de site op comfortabele wandelafstand ligt van een belangrijke openbaarvervoershub (waar, overigens, ook plannen zijn voor een nieuwe autoparking met honderden parkeerplaatsen). De Dampoort is een knooppunt van trein-, bus- en dankzij het

project Gentspoort ook tramvervoer. Een overheid die beweert de modal shift te willen aanjagen, kan niet meegaan in de argumentatie dat 90 autoparkeerplaatsen een normaal aantal is. Waar komen die werknemers allemaal vandaan dat ze per se met een eigen auto moeten komen? Rijdt er dan geen trein vanuit Antwerpen of Sint-Niklaas naar de Dampoort? Rijdt er geen bus vanuit Lochristi naar Gent, of een tram uit Melle? Sterker nog: mogen we er niet van uitgaan dat onze overheden in de nabije toekomst zullen zorgen voor een beter uitgebouwd openbaar vervoer?

De modal shift aanjagen betekent: duurzame verplaatsingsmodi aantrekkelijker maken en privéautobezit en -gebruik ontraden. Een grote ondergrondse autoparkeerplaats (die in de toekomst ook moeilijk voor iets anders kan dienen) vlak bij een openbaarvervoershubs staat daar haaks op.

De verantwoordingsnota stelt: 'Voor de modal split wordt ingezet om een optimale verdeling te krijgen van vervoerswijzen.' Hoe gaat men de modal split aanjagen? Hoe definieert men zo'n 'optimale verdeling' als men er bij aanvang al voor kiest om het maximaal toegelaten aantal autoparkeerplaatsen aan te leggen? Wat is men concreet van plan?

Ook de mobiliteitsstudie besluit: 'Het is daarom belangrijk [dat] er maatregelen worden genomen die zorgen voor een duurzamere modal split van de werknemers.' Nogmaals: hoe zien die maatregelen er concreet uit? De mobiliteitsstudie doet wel een aantal goede suggesties, maar zullen die ook worden uitgevoerd?

GMF vraagt dat het aantal parkeerplaatsen gevoelig naar beneden wordt bijgesteld, zodat het project echt kan bijdragen aan de modal shift in plaats van er louter lippendienst aan te bewijzen.

Conclusie

Gezien de aanvraag niet voldoet aan het RUP 172 Dampoort en omwille van het feit dat het boscompensatieformulier niet aan het dossier is toegevoegd vragen wij om het project niet te gunnen.

GMF is voorstander van een bouwproject op deze plek dat voldoet aan de voorschriften van het RUP en waarbij in de architectuur ook wordt ingezet op natuurinclusief bouwen. Daarnaast zijn wij van mening dat het project ook actief kan en moet bijdragen aan de modal

shift, en dat het geplande aantal parkeerplaatsen dus drastisch teruggeschroefd moet worden.