

Afz.: RPSTED

Christophe Peeters
Voorzitter gemeenteraad
Botermarkt 1- stadhuis
9000 GENT

Contactpersoon
gecoro@stad.gent

Datum
19 december 2022

Uw kenmerk
-
Ons kenmerk
GEC-06-2022-029

Gecoro-advies ontwerp-RUP 172 Dampoort

Geachte

Conform art. 2.2.21 §5 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bezorgen wij u het gemotiveerd Gecoro-advies over de adviezen, opmerkingen en bezwaren geformuleerd tijdens het openbaar onderzoek over het ontwerp-RUP 172 Dampoort.

Dit advies bevat naast het Gecoro-advies an sich, eveneens de adviezen van de deputatie en van het Departement Omgeving, die er integraal deel van uitmaken.

Hoogachtend



Jeroen Demuyne
Secretaris Gecoro Gent



Mieke Paelinck
Voorzitter Gecoro Gent

Postadres Stad Gent – Balie Bouwen | Stadhuis | Botermarkt 1 | 9000 Gent

Bezoekadres Woodrow Wilsonplein 1 | 9000 Gent | Tel. 09 266 79 50 | Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning
| <https://stad.gent/> | bouwen@stad.gent

Bus of tram 2, 4, 5, 6, 8, 20, 42, 44, 48, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 77, 78, 293 (halte Zuid)



Ontwerp-RUP nr. 172 Dampoort

Gecoro-advies – 20/12/2022

Entiteit Gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening

Contactpersoon gecoro@stad.gent

Inhoud

Vooraf	2
1. Inleiding	3
2. Behandeling van de bezwaren	5
2.1. Bundeling van de ingediende bezwaren	5
2.2. Behandeling van de ingediende bezwaren	6
2.2.1. Niet behorend tot de inhoudelijke thematiek en mogelijkheden van dit RUP	6
2.2.2. Algemene bezwaren over het plangebied	9
2.2.3. Bezwaren over het programma	12
2.2.4. Bezwaren over de mobiliteit	19
2.2.5. Bezwaren over milieueffecten	26
2.2.6. Bezwaren over volumetrie en beeldkwaliteit	36
2.2.7. Bezwaren vanuit de klimaatdoelstellingen	45
2.2.8. Bezwaren over uitvoeringsinstrumenten	51
3. Ontvangen adviezen	55
3.1. Deputatie Oost-Vlaanderen	55
3.2. Departement Omgeving	57

Vooraf

Vooraf wil de GECORO zijn algemene appreciatie uitdrukken voor de kwaliteit van het ontwerp-RUP nr. 172 Dampoort. Ook in een aantal reacties bij het openbaar onderzoek komt een algemene appreciatie naar voor.

Stad Gent maakt dit RUP op om de geplande infrastructuurprojecten aan Dampoort te begeleiden en een kader te bieden voor een integrale, stedelijke ontwikkeling van het gebied tussen de bestaande stadsring R40 en de sporen.

In het onderhavig advies stelt de GECORO een aantal bijstellingen voor aan het ontwerp-RUP ingevolge het openbaar onderzoek met terecht bevonden bezwaren, opmerkingen en bezorgdheden. De GECORO is van oordeel dat deze bijstellingen de hoofddoelstellingen van dit RUP niet hypothekeren.

Een belangrijke en terechte bezorgdheid van eigenaars in het plangebied is de onzekerheid inzake onteigeningen (omvang en timing). De GECORO vraagt dat Stad Gent hiertoe de Vlaamse overheid (onteigenende instantie) aanspoort om de onteigeningen binnen de vijf jaar te realiseren en op korte termijn al mee de betrokken eigenaars informeren en mee de onderhandelingen opstarten.

Daarnaast vraagt de GECORO dat Stad Gent instaat voor de uitvoering en opvolging van de vele milderende maatregelen voorzien in het voorliggende plan-MER en het later nog op te maken project-MER, uiteraard voor zover dat binnen haar bevoegdheid valt.

Voor de ontwikkelingen binnen het plangebied van het RUP, alsook de afstemming op de ontwikkelingen in de directe omgeving van het plangebied, vraagt de GECORO aan Stad Gent nog een aantal initiatieven in het kader van het engagement voor een duurzaam beleid.

Zoals :

- Invoeren van specifieke procesbegeleiding om de beoogde functievermenging in het plangebied effectief gerealiseerd te krijgen.
- Stimuleren en faciliteren van gemengd gebruik van parkeerplaatsen.
- Monitoren tijdens de volledige realisatiefase van de verkeerscirculatie om zo nodig nog bijstellingen te doen inzake inrichting, binnen de bepalingen van dit RUP.
- Stimuleren en faciliteren dat groenstructuren langsheen het water binnen en buiten het plangebied op mekaar aansluiten en zorgen dat de groen klimaat aan de oostzijde van het spoor bij eventuele spoorverbreding behouden blijft.
- Op projectniveau maatregelen opleggen of stimuleren inzake duurzame energie (geothermie, zonnepanelen, ...).
- Ontwikkelingen buiten het plangebied (Project Gent Spoort, Campus Arteveldehogeschool, ...) aangrijpen om uitbreiding van het warmtenet naar het plangebied te faciliteren.
- Inzake sociale huisvesting moet de nood aan verschillende woningtypes bekeken worden in relatie tot het bestaande aanbod in de ruimere wijk, dus ook buiten het plangebied.

Een aantal bezwaarschriften bevatten elementen die niet in een RUP te vatten zijn. Het gaat bijvoorbeeld om de mobiliteit in de ruime omgeving, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid (o.a. luchtkwaliteit en geluid), sluisverkeer, parkeren, ... Veel van deze effecten kunnen een rechtstreeks of onrechtstreeks gevolg zijn van de keuzes in het RUP. De GECORO vraagt aan Stad Gent om deze elementen mee te nemen in het stedelijk beleid, temeer de realisatiefase zich over vele jaren zal spreiden en de huidige toestand (referentiescenario) ook al milderende maatregelen vergt.

Hierbij wordt gedacht aan:

- opmaak wijkstructuurschetsen en wijkmobiliteitsplannen, in het bijzonder voor Sint-Amandsberg;
- circulatiemaatregelen in de ruime omgeving;
- bijsturing lage emissiezone;
- verkeersgeleiding op niveau stadsregio.

Gezien dit alles vraagt de GECORO aan Stad Gent om bij de goedkeuring van dit RUP ook een beleidsdocument goed te keuren waarin Stad Gent zich engageert tot uitvoering en opvolging van het flankerend beleid zoals opgenomen in dit document, uiteraard voor zover dat binnen haar bevoegdheid valt.

1. Inleiding

RUP nr. 172 - Dampoort is het resultaat van een lang proces en kadert in een masterproject voor Dampoort en omgeving. Stad Gent maakt het RUP op. De uitvoering van het masterproject is in handen van De Werkvennootschap (in opdracht van de Vlaamse regering), in nauwe samenwerking met Stad Gent, De Lijn, Infrabel en NMBS.

Stad Gent startte al in 2011 met het RUP, toen nog in de oude procedure. In 2015 is een eerste voorstel van RUP, een zgn. concept-RUP, uitgewerkt. Omdat op dat moment het nieuwe traject voor de stadsring nog niet vastlag, liet het concept-RUP nog de keuze tussen een ruimtelijke constellatie met een stadsring die in een tunnel loopt en één waarin de stadsring gelijkvloers blijft.

In de periode 2015 – 2017 werd voor beide scenario's diepgaander onderzoek verricht en is gestart met de opmaak van het plan MER. Op basis van het studiewerk besliste Stad Gent in 2018 om enkel nog een RUP op te maken voor de tunnelvariant. Het voorontwerp van RUP is eind 2018 voor advies voorgelegd aan de betrokken instanties. Deze datum is belangrijk omdat het een voorwaarde was om nog van de oude procedure gebruik te mogen maken. Tijdens deze plenaire vergadering bracht het Agentschap Wegen en Verkeer een negatief advies uit. Het agentschap kon zich immers niet vinden in de keuze om enkel nog een voorontwerp te maken met de tunnelvariant als basis. Rond die tijd werd ook het ontwerp-MER ingediend. Het MER is finaal goedgekeurd in november 2019.

Het bijkomend onderzoek in de periode 2019 -2021 focuste op de stedenbouwkundige uitwerking en ruimtelijke implicaties van het MER-onderzoek. Een bijkomende analyse van de maatschappelijke kosten en baten stelde de Vlaamse regering finaal in staat om zich achter de initiële keuze voor de tunnelvariant te scharen. De beslissing van de Vlaamse regering van 15 oktober 2021 liet Stad Gent toe in een volgende stap een ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan voor te bereiden.

Het ontwerp-RUP is voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van 23 mei 2022. Het openbaar onderzoek liep van 1 augustus tot en met 29 september 2022. Tijdens het openbaar onderzoek zijn in totaal 12 bezwaarschriften ontvangen. De beoordeling gebeurt in onderhavig document. In uitvoering van artikel 2.2.21, §5 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bundelt en coördineert de Gecoro alle adviezen, opmerkingen en bezwaren en brengt binnen 90 dagen na het einde van het openbaar onderzoek gemotiveerd advies uit bij de gemeenteraad.

De gebundelde adviezen, opmerkingen en bezwaren zijn overgemaakt en in bezit van het stadsbestuur.

De GECORO is op verschillende tijdstippen bij de opmaak van het RUP betrokken. Op 2 oktober 2018 is het voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan een eerste maal toegelicht. Op 29 november 2018 volgde een tweede toelichting met de resultaten van de effectbeoordeling. Naar aanleiding van de plenaire vergadering bracht de GECORO op 11 december 2018 haar advies uit. De GECORO hechtte in het advies op het voorontwerp veel belang aan de doorwerking van het MER en gaf een aantal extra aandachtspunten mee in verband met duurzaamheid en kwaliteitsvolle architectuur. De voorgestelde maatregelen en aandachtspunten moesten volgens de GECORO voorwerp uitmaken van flankerend beleid, te vatten in een apart document en goed te keuren samen met het RUP. Dit heeft onder meer mee geleid tot het extra onderzoek in de periode 2019-2021 én de verdere uitvoering van het masterproject, onder leiding van De Werkvennootschap.

Op 7 december 2021 zijn de verschillende stappen in de aanpassing van een voorontwerp naar een ontwerp van RUP toegelicht en is aangegeven hoe er met de verschillende elementen uit het advies van uit 2018 is omgegaan. Op 7 juni 2022 is het ontwerp van RUP voorgesteld en dit ter voorbereiding van de decretaal omschreven taak van de GECORO na het afsluiten van het openbaar onderzoek.

Gebruikte afkortingen:

RUP Ruimtelijk UitvoeringsPlan

Zones uit het RUP:

Z1 zone voor wonen

Z2 zone voor kantoren

Z3 zone voor transferium

Z4 zone voor gemeenschapsvoorzieningen en sociale huisvesting

Z5 zone voor stedelijke functies (strook aan oostzijde sporen)

Z6 zone voor bovenlokale wegen (stadsring R40)

Z7 zone voor spoorwegen

Z8 zone voor lokale wegen

Z9 zone voor waterwegen (zwaaiikom)

SV Stedenbouwkundige Voorschriften

TN Toelichtingsnota

IS Inrichtingsstudie

BVO Bruto-VloerOppervlakte (te ontwikkelen in een vastgoedproject)

ABR Algemeen BouwReglement (van Stad Gent)

MER MilieuEffectenRapport

2. Behandeling van de bezwaren

2.1. Bundeling van de ingediende bezwaren

Het openbaar onderzoek liep van 1 augustus tot 29 september 2022. In totaal werden 12 bezwaarschriften ingediend die een volgnummer gekregen hebben ten behoeve van de behandeling.

Volgende indeling kan gemaakt worden:

- > Bezwaren van bewoners :
 - Nr. 3 : petitie lijst met 208 handtekeningen, georganiseerd door buurtcomité 'Van Dampoort tot Campo Santo'
 - Nr. 6 : bezwaar van bewonersgroep VME cohousing De Wijgaard, Biotope, De Spore
 - Nr. 11 : bezwaar van bewonersgroep Dendermondsesteenweg
 - Nrs. 1, 2, 4 en 12 : bezwaren van individuele bewoners
- > Bezwaren belangenorganisaties :
 - Nr. 5 : bezwaar van Gents Milieufront
- > Bezwaren eigenaars :
 - Nrs. 7, 9 en 10 : bezwaren van eigenaars binnen het plangebied (Koopvaardijlaan)
- > Bezwaren stakeholders :
 - Nr. 8 : bezwaar van Sogent

De inhoudelijke elementen uit de 12 bezwaarschriften worden gebundeld aan de hand van volgende onderverdeling :

- > Bezwaren die niet behoren tot de inhoudelijke thematiek en de mogelijkheden van dit Ruimtelijk Uitvoeringsplan
 - Louter informatieve vragen
 - Bezwaren over de uitvoeringsmodaliteiten van de projecten
- > Algemene bezwaren over het plangebied
- > Bezwaren over het programma
- > Bezwaren over de mobiliteit
- > Bezwaren over beoordeling van de milieueffecten
- > Bezwaren over volumetrie en beeldkwaliteit
- > Bezwaren vanuit klimaatdoelstellingen
- > Bezwaren over uitvoeringsinstrumenten

2.2. Behandeling van de ingediende bezwaren

2.2.1. Niet behorend tot de inhoudelijke thematiek en mogelijkheden van dit RUP

a. Informatieve vragen

Samenvatting van de bezwaren	Nrs.	Achtergrondinformatie en evaluatie	Advies GECORO
A1 Onduidelijkheid over inplanting nieuw stationsgebouw	2	Het RUP legt de inplanting van het stationsgebouw niet exact vast. De locatie kan in principe schuiven binnen de zone voor transferium waarbij evenwel de (indicatief aangeduide) pleinwanden moeten gerespecteerd worden. Uit eerder onderzoek naar de inplanting van de toekomstige tram- en businfrastructuur rond het station, en uitgaande van de bestaande spoorweginfrastructuur, kan gesteld worden dat de marges voor de inplanting van het stationsgebouw eerder klein zijn. Het station zal zich moeten situeren in de smalle strook tussen het toekomstig tram- en busstation en de sporen of boven de sporen.	Geen aanpassingen nodig.

b. Bezwaren over de uitvoeringsmodaliteiten van de projecten

Samenvatting van de bezwaren	Nrs.	Achtergrondinformatie en evaluatie	Advies GECORO
A2 Recent geplaatste fietsenstallingen : Bezwaarschrijvers vragen zich af waarom men recent nog nieuwe fietsenstallingen heeft	4	De fietsenstallingen zijn een tussentijdse oplossing om aan de huidige, acute nood te voldoen. De investeringen zijn bewust beperkt gehouden.	Geen aanpassingen nodig.

	geplaatst. Dit lijkt géén duurzame investering te zijn geweest.		Bij het beoordelen van de aanvraag voor de betrokken fietsenstalling (OMV_2020104672) is er duidelijk gesteld dat de werken tijdelijk zijn en géén hypotheek mogen leggen op de verdere uitvoering van het project Dampoort. Bovendien is hergebruik mogelijk op andere locaties.	
A3	Zonnepanelen. Vraag om zonnepanelen te voorzien voor het station en de fietsenstallingen.	4	Dit is een zinvolle suggestie. Om deze suggestie zeker mee te nemen bij de verdere uitwerking van het project kan bij inhoud IS opgenomen worden dat de te nemen maatregelen in uitvoering van 1.5 in beeld moeten worden gebracht. Zonnepanelen zijn dan één van deze technieken.	Aanpassen SV 1.1 waarbij aangevuld wordt dat de te nemen maatregelen in uitvoering van 1.5 in beeld moeten gebracht worden.
A4	Schuilinfrastructuur. Vraag om voldoende schuilinfrastructuur te voorzien, zowel voor de trein- en tramgebruikers als voor de passagiers voor de Flix- en andere langeafstandsbussen.	4	Deze vraag wordt meegegeven aan Stad Gent en de betrokken projectpartners voor bij de verdere uitwerking van het project.	Geen aanpassingen nodig.
A5	Integrale toegankelijkheid. Vraag om belangenorganisaties voor minder mobiele mensen en mensen met een visuele of andere beperking te betrekken bij het ontwerp.	4	De aandacht voor integrale toegankelijkheid is ingeschreven in de stedenbouwkundige voorschriften van de zone voor transferium (zie SV Z3). Bovendien geldt algemeen de gewestelijke stedenbouwkundige verordening voor Toegankelijkheid publieke gebouwen die ook geldt voor publieke ruimten.	Geen aanpassingen nodig.

<p>A6 Mensgericht ontwerpen. Vraag om de ontwerpen voor de publieke ruimten maximaal af te stemmen op de effectieve gebruikers.</p>	4	Hiervoor wordt verwezen naar de passage over verblijfskwaliteit.	Geen aanpassingen nodig.
<p>A7 Breed voetpad en bomenrij langs Kasteellaan. Bezwaarschrijvers vragen om het brede voetpad t.h.v. het huidige kruispunt met de Heernislaan te behouden als buffer ten opzichte van de weg en om de bomenrij aan weerszijden van de laan ook op deze plek door te trekken.</p>	12	<p>Actueel is nog niets beslist over de concrete inrichting van de Kasteellaan. De schetsen uit de toelichtingsnota geven enkel een indicatie van hoe de weg er zou kunnen uitzien. Deze hadden vooral tot doel om de zone voor wegenis af te bakenen én om te komen tot een aantal duidelijke voorschriften die de inrichting van de zone sturen.</p> <p>De zone is alvast breed genoeg om naast de traminfrastructuur, dubbelrichtingsfietspad en een in breedte beperkte erfweg voor autoverkeer nog ruimte over te houden voor groenstroken met bomen en voldoende brede voetpaden.</p> <p>De inrichtingsvoorschriften beklemtonen dat de toekomstige verharding steeds tot een minimum moet beperkt blijven en er lang de nieuwe wegen zoveel mogelijk kwaliteitsvol groen moet komen. Of het brede voetpad ter hoogte van de betrokken woning kan behouden blijven en of er vóór de woning nog ruimte is voor een boom, kan op vandaag niet met zekerheid worden gezegd.</p>	Geen aanpassingen nodig.

2.2.2. Algemene bezwaren over het plangebied

Samenvatting van de bezwaren	Nrs.	Achtergrondinformatie en evaluatie	Advies GECORO
<p>B1 Z2 : Pleidooi voor een 'open' planinstrument. Bezwaarschrijvers vragen om een grotere mate van flexibiliteit bij de keuze van de toekomstige invulling, om zo beter te kunnen inspelen op de wijzigende marktomstandigheden. De bezwaarschrijvers wijzen onder meer op de rigide vastgelegde percentages voor kantoren (te veel voor de huidige markt) en studentenhuisvesting (te weinig voor de huidige markt).</p> <p>Volgens de bezwaarschrijvers kunnen de stedenbouwkundige voorschriften beperkt worden tot een maximaal toegelaten bouwprogramma met daaraan gekoppeld een overzicht van de toelaatbare bestemmingen. Aspecten zoals bouwhoogte, parkeerratio, architecturale kwaliteit en duurzaamheidsdoelstellingen worden buiten het RUP om geregeld met een ontwerpend onderzoekstraject dat pas start van zodra de ontwikkeling van een aanzienlijk deel van de zone een aanvang neemt of kan nemen.</p>	10	<p>Zoals vermeld in de toelichtingsnota, zijn de voorschriften een evenwichtsoefening tussen enerzijds het vastleggen van de bepalingen om de kwaliteit te garanderen en de milieueffecten in de hand te houden en anderzijds het inbouwen van vrijheid om in te spelen op wijzigende noden en behoeften (TN, p. 70).</p> <p>Er wordt uitdrukkelijk voor gekozen om niet enkel de totale BVO maar ook de procentuele verhouding tussen de functies vast te leggen. Dit om een aanbodbeleid te voeren naar functies die hier niet automatisch door de markt worden gegenereerd maar waarvoor men op deze plek wél de nodige ruimte wil reserveren.</p> <p>Het gaat dan zowel om kantoren als om sociale huisvesting en voorzieningen die het woon- en werkweefsel mee kunnen versterken. Legt men alle functies samen, dan ziet men dat er op niveau van het plangebied een goede mix aan stedelijke functies bestaat.</p> <p>Het RUP maakt evenwel telkens een gebiedsgerichte afweging en bepaalt een specifiek functiepalet per zone. Dit palet laat evenwel nog steeds de nodige speling toe, zodat er alsnog kan worden geschoven in de verhoudingen tussen bepaalde functies.</p>	<p>Geen aanpassingen nodig ten behoeve van een 'open' planinstrument.</p> <p>Aan te vullen met bepalingen inzake gedeeld gebruik van parkeerplaatsen en mogelijke herbestemming van parkeerruimten bij de inrichtingsstudie (op gebouwniveau of op niveau van de zone).</p>

De voorgeschreven bouwhoogtes zijn het resultaat van doorgedreven ontwerpend onderzoek en bieden de nodige rechtszekerheid, zowel voor de eigenaars binnen het plangebied als voor de omwonenden. Het RUP bepaalt enkel de maximale bouwhoogte en laat voldoende flexibiliteit om de nodige speling te voorzien in de volumeopbouw.

Het normeren van de parkeerratio's door een maximum op te leggen voor kantoren en woningen is een indirect gevolg van de effectbeoordeling en de hieruit voortkomende noodzaak om het bovengronds verkeer tot een minimum te beperken. De lage parkeernormen zijn bovendien ingegeven vanuit de optimale bereikbaarheid van de plek voor alternatieve vervoerswijzen.

Het is wel zinvol om te streven naar een gedeeld gebruik van parkeerplaatsen én om erover na te denken dat de parkeerplaatsen zodanig gebouwd worden dat de ruimten in de toekomst een ander gebruik kunnen kennen. Dit moet gebeuren bij de inrichtingsstudie. De specifieke wijze waarop het parkeren wordt georganiseerd kan gebeuren op gebouwniveau of op niveau van de zone.

Het voorschrift over architectuur en beeldkwaliteit is vrij algemeen gehouden. Deze aspecten worden bij uitstek uitgewerkt op niveau van de inrichtingsstudie. Belangrijk is vooral de toelichting bij dit voorschrift waarin een aantal aandachtspunten worden meegegeven voor de toekomstige vergunningverlening.

De duurzaamheidsdoelstellingen uit het RUP zijn vooral het resultaat van een doorwerking van de effectbeoordeling. Belangrijk is dat de voorschriften enerzijds géén hypotheek leggen op de uitvoering van de bijhorende technieken of constructies en anderzijds voldoende incentives bevatten om tot een zeer duurzaam en integraal ontwerp te komen.

2.2.3. Bezwaren over het programma

	Samenvatting van de bezwaren	Nrs.	Achtergrondinformatie en evaluatie	Advies GECORO
C1	<p>Z1, Z4 : Mix van woningtypes in meergezinswoningen</p> <p>Bezwaarschrijvers vrezen voor een overaanbod aan kleine appartementen omdat het aantal slaapkamers niet wordt vastgelegd.</p>	5	<p>De mix van woningtypes binnen meergezinswoningen is bepaald in artikel 23 van het algemeen bouwreglement. De toelichting bij dit artikel stelt dat er gestreefd moet worden naar een gemiddelde netto vloeroppervlakte van 75 m² en een combinatie van één (max. ¼), drie of vier (min. ¼) en twee slaapkamerappartementen (rest, ca. 1/2).</p>	Geen aanpassingen nodig.
C2	<p>Z4 : Mix van sociale en marktconforme woningen.</p> <p>Vraag om sociale huisvesting te combineren met andere, marktconforme woningtypes om zo een betere, sociale mix te krijgen.</p>	6	<p>Het is een uitdrukkelijke keuze om deze zone te reserveren voor sociale huisvesting gezien de grote nood aan sociale woningen binnen de Stad Gent.</p> <p>Het sociaal huisvestingsproject zal op zichzelf ook een mix aan woningtypes bevatten, gaande van gezinsvriendelijke woningen tot kleine appartementen / studio's.</p> <p>Bij de uitwerking van dit project is het aangewezen de problematiek breder te bekijken dan in dit plangebied en de ruimere wijk mee in beeld te brengen.</p>	<p>Geen aanpassingen nodig.</p> <p>Inzake flankerend beleid op te nemen dat de nood aan verschillende woningtypes moet bekeken worden in de ruimere wijk, dus ook buiten het plangebied.</p>
C3	<p>Z4 : Waarom in deze zone géén minimum percentage gemeenschapsvoorzieningen en ondersteunende voorzieningen ?</p> <p>Het is niet duidelijk waarom er in deze zone géén minimale oppervlakenorm wordt gekoppeld aan</p>	6	<p>Er werd van uitgegaan dat, in tegenstelling tot de nieuwe woonzone in het noordelijk deel, de toekomstige bewoners in de zuidelijke zone kunnen terugvallen op het handelsapparaat in de onmiddellijke omgeving (voorzieningen in Machariuswijk en in Dendermondsesteenweg).</p>	Voorschriften aanpassen om in zone Z4 minstens 10 % gemeenschapsvoorzieningen te verplichten, teneinde geen volledig monofunctionele invulling te krijgen.

de gemeenschapsvoorzieningen en aan ondersteunende voorzieningen.

Anderzijds is een invulling met 100% sociale woningen inderdaad wel heel monofunctioneel. Een beperkt minimum percentage aan gemeenschapsvoorzieningen wordt daarom wel zinvol geacht, bvb. 10%. Dit zou het monofunctionele deels breken zonder veel impact op de mogelijkheden inzake sociale huisvesting.

C4 Z2 : Monofunctionele invulling.

Het weglaten van wonen als mogelijke bestemming in deze zone beperkt de levendigheid en verhoogt het onveiligheidsgevoel.

7

Achtergrond :

Het voorontwerp voorzag eenzelfde bestemming voor de twee zones ten noorden van Dampoort. Naast kantoren is een ruim scala aan andere functies mogelijk, gaande van gemeenschapsvoorzieningen en diensten over recreatie en horeca tot detailhandel. Wonen beperkt zich wél tot max. 25% van de BVO.

Uit het MER beoordeling is gebleken dat wonen op deze plek niet evident is omwille van de ligging tussen twee drukke verkeerswegen (Koopvaardijlaan en R40).

Om die reden is ervoor geopteerd om de zone op te splitsen en het pakket wonen toe te wijzen aan de deelzone ten noorden van de aansluiting van Koopvaardijlaan en stadsring. In deze deelzone is het immers wél mogelijk de woningen te connecteren aan het groen.

Evaluatie

Het gaat hier niet om een monofunctionele invulling. Het is een duidelijke beleidskeuze om in Z2 voorrang te geven aan kantoren. Naast kantoren zijn evenwel ook

De voorschriften voor Z2 aanvullen zodat wonen er expliciet uitgesloten wordt. Cfr. redenen ook vermeld in C9.

			gemeenschapsvoorzieningen (waaronder studentenhuisvesting), ondersteunende voorzieningen en toeristisch logies mogelijk, en dit van minstens 10% tot max. 40% van de BVO. Bovendien dient de zone in samenhang te worden bekeken, zowel met de noordelijke woonzone uit dit RUP als met de overzijde van de Koopvaardijlaan, waardoor de mix aan functies op wijkniveau gegarandeerd blijft.	
C5	Z2 : Gebrek aan verfijning van de 60%-regel voor de kleinere percelen. De keuze om de 60%-regel toe te passen bij elke individuele aanvraag leidt tot een ongelijke behandeling tussen eigenaars. Grotere percelen hebben immers méér mogelijkheden om de mix te realiseren op hun eigen perceel. Kleinere percelen zijn genoodzaakt om ofwel samen te werken met de burens ofwel louter in een hoofdbestemming kantoren te voorzien.	7	Het doortrekken van de 60%-regel tot op niveau van ELKE aanvraag, zorgt net voor een gelijke behandeling van alle eigenaars. Elke eigenaar / aanvrager dient een gelijk percentage op te nemen. Samenwerking tussen diverse eigenaars kan in meerdere opzichten (niet enkel programmatorisch, maar vooral ook ruimtelijk/energetisch/mobiliteit...) een meerwaarde betekenen. De voorschriften sluiten evenwel niet uit dat ook op kleine percelen een mix kan worden gerealiseerd. Men kan er bvb. perfect een kantoorprogramma combineren met een kleine buurtwinkel. Enkel de combinatie met studentenhuisvesting wordt dan bemoeilijkt, gezien deze functie in toepassing van het algemeen bouwreglement een minimale grootte vereist (min. 50 units, cf. art. 37).	Geen aanpassingen nodig.
C6	Z2 : Bestemmingspercentages per aanvraag weglaten : > De keuze om de bestemmingspercentages te koppelen aan een individuele aanvraag /	10	De bestemmingspercentages gelden niet per perceel maar per aanvraag. Het is dus perfect mogelijk een aanvraag in te dienen voor meerdere percelen, waarbij niet elk perceel het voorgestelde percentage haalt maar dit percentage wél wordt	Geen aanpassingen nodig.

<p>perceel, belemmert een samenhangende ontwikkeling van de zone.</p> <ul style="list-style-type: none"> > Opsplitsing van grote projecten in meerdere, in tijd gespreide, aanvragen is niet mogelijk. > De verdeling van één omvattende bouwveloppe onder partijen die per definitie géén gelijklopende belangen hebben, leidt tot stilstand of onderontwikkeling. 		<p>gehaald in samenhang met de andere percelen binnen dezelfde aanvraag.</p> <p>De wetgeving laat trouwens ook toe om een omgevingsvergunningsaanvraag gefaseerd uit te voeren.</p> <p>De voorschriften laten toe om af te wijken van de bestemmingspercentages</p> <ul style="list-style-type: none"> — indien de betrokken percentages al gehaald zijn of — indien men een akkoord voorlegt met één van de andere eigenaars dat het tekort elders wordt opgevangen. <p>De voorschriften bouwen in die zin dus al de nodige flexibiliteit in.</p> <p>De beoordeling van het bestemmingspercentage dient altijd per aanvraag te gebeuren. Stel dat het RUP enkel een percentage voorschrijft, zonder erbij te vermelden dat deze percentages gelden per aanvraag, dan moet de vergunningverlenende overheid bij elke aanvraag nagaan of en hoe het voorgeschreven percentage is gehaald.</p>	
<p>C7 Z2/Z3 : Behoeftte aan kantoren : In Z2 en Z3 is een aanzienlijk deel van de BVO gereserveerd voor kantoren, goed voor een bijkomende kantooroppervlakte van minstens 64.540 m² en max. 95.560 m². Bezwaarschrijvers stellen de behoefteaming aan kantoren in vraag :</p>	<p>10</p>	<p>In eerste instantie dient aangegeven dat de cijfers uit het bezwaarschrift niet correct zijn. Enkel in Z2 en Z3 zijn kantoren mogelijk.</p> <ul style="list-style-type: none"> — In beide zones geldt dat telkens minstens 60% van de totale BVO dient bestemd voor kantoren. Dit levert een som op van 44.040 m² BVO. 	<p>Geen aanpassingen nodig aan het RUP.</p> <p>Bij het flankerend beleid door Stad Gent voorzien van procesbegeleiding teneinde de beoogde functievermenging effectief gerealiseerd te krijgen.</p>

-
- > Nieuwe manier van werken sinds de coronacrisis. Een werknemer neemt sindsdien slechts gemiddeld 8 m² (tegenover 15 à 20 m² vóór de crisis) in en werkt geregeld van thuis uit. De behoefte aan bijkomende kantoren zou volgens de Nederlandse overheid tot wel 20% dalen.
 - > Factoren als het hybride werken, de digitalisering, de stijgende energiekosten en de verduurzamingsopgave hebben eveneens een negatieve impact op de ruimtevraag voor kantoren.

Omdat de ruimtevraag zo rigide is opgenomen in de voorschriften en er géén alternatieve invulling mogelijk is, vrezen de bezwaarschrijvers voor leegstand of suboptimale ontwikkelingen.

- In Z2 kan tot max. 90% omgezet worden naar kantoren, of 37.260 m². In Z3 kan het volledige programma in principe worden omgezet naar kantoren of 32.000 m². Het absolute maximum van beide zones samen is dus 69.260 m².

De studie die aan de basis ligt van de ruimtevraag voor kantoren dateert van eind 2021 en houdt dus al rekening met de gevolgen van de coronacrisis. De studie geeft aan dat er zowel opwaartse als neerwaartse invloeden bestaan op het ruimtegebruik per werknemer. Als gevolg van COVID en gestuurd door maatschappelijke en technologische trends als het 'nieuwe werken' daalt het ruimtegebruik per werknemer. Anderzijds komt er behoefte bij aan andersoortige ruimten, zoals vergaderlokalen, concentratieplekken en ontmoetingsruimten. Deze tegengestelde bewegingen maken dat het aandeel ruimtegebruik slechts beperkt zal afnemen in de komende jaren.

De studie geeft aan dat er tot 2030 nood is aan 245.167 m² à 373.075 m² BIJKOMENDE kantooroppervlakte binnen de stad Gent. Het laagste cijfer houdt hierbij al rekening met een daling van m² vloeroppervlakte per werknemer met 20%. Rekening houdend met de timing van realisatie van de tunnel door de Vlaamse overheid kan enkel de ontwikkeling van Z2 in rekening worden gebracht voor het opvullen van bovengenoemde kantorenvraag tot 2030. De betwiste bestemmingspercentages bedragen slechts 10% (uitgaande van 60% kantoren in de zone) tot max. 15% (uitgaande van

		<p>90% kantoren in de zone) van de totale vraag aan kantoren in de periode 2020-2030.</p> <p>Naast kleinschaligere kantoren, verweven in het woonweefsel, en meer campusachtige kantorenlocaties, lijkt de ruimtevrage zich volgens de betrokken studie toch vooral te concentreren in de nieuwe, grootschalige ontwikkelingen rond treinstations en stapsgewijze op andere locaties zoals The Loop en Oude Dokken.</p> <p>Het aantal locaties met een bereikbaarheidsprofiel zoals aan het station Dampoort is uitermate beperkt. Het blijft dan ook belangrijk om op deze locatie, in deze stadsregionale knoop, een aanbodbeleid voor kantoren te voeren.</p> <p>De voorgestelde bestemmingspercentages zijn op zich al toekomstgericht. 40% van de ruimten kan ingevuld met andere functies.</p> <p>Het is wel van belang dat Stad Gent gedurende heel de realisatiefase aan procesbegeleiding doet om functievermenging ook daadwerkelijk gerealiseerd te krijgen.</p>		
C8	<p>Z2/Z3 : Vraag voor bijkomende studentenhuisvesting.</p> <p>Bezwaarschrijvers vragen om méér studentenhuisvesting te mogen voorzien en verwijzen hierbij naar de nota van 20 april 2022 waarin Stad Gent een pleidooi houdt om het aanbod aan studentenhuisvesting, onder meer op deze locatie, structureel te vergroten.</p>	10	<p>Er is op vandaag inderdaad een enorme vraag naar studentenhuisvesting. Bijkomend aanbod is niet alleen nodig om de gestegen vraag op te vangen maar ook dat door studenten bezette gezinswoningen weer vrij komen. Stad Gent gaat daarom op zoek naar bijkomende locaties voor studentenhuisvesting. Het ontwerp RUP speelt hier al op in door in Z2 studentenhuisvesting als bestemming te expliciteren. Tegelijk wenst de stad vast te houden aan het</p>	<p>Geen aanpassingen nodig aan RUP voor zone Z2.</p> <p>Aanpassen van de voorschriften om studentenhuisvesting toe te laten in de zone voor transferium (Z3).</p>

	<p>Bezwaarschrijvers stellen voor om ofwel de bestemmingspercentages in hun geheel te schrappen, dan wel minstens studentenhuisvesting mee op te nemen als hoofdbestemming binnen de betrokken zone (dus 60% kantoren of studentenhuisvesting).</p>		<p>beleidsvoornemen om in deze zone ook voldoende ruimte voor kantoren te reserveren (minstens 60% van de BVO), en dit gezien de uitstekende ligging.</p> <p>Om aan de vraag aan bijkomende studentenhuisvesting te voldoen is de GECORO van oordeel dat studentenhuisvesting als nevenfunctie kan toegelaten worden in de zone voor transferium, naast de al beschreven functies zoals toeristisch logies, recreatie, detailhandel en ondersteunende voorzieningen.</p>	
C9	Z2 : Vraag om wonen als bestemming toe te laten.	10	<p>Omdat uit het MER blijkt dat deze zone minder geschikt is voor wonen, is ervoor gekozen het wonen te clusteren in de zone ten noorden van de aansluiting op de Koopvaardijlaan. Er is géén mogelijkheid om een verkeersluwe gevel te voorzien, gezien de ligging tussen twee bovenlokale wegen. Het MER sluit wonen in Z2 niet expliciet uit, maar om bovenvermelde redenen is dat beter wel zo.</p>	Geen aanpassingen nodig.

2.2.4. Bezwaren over de mobiliteit

Samenvatting van de bezwaren	Nrs.	Achtergrondinformatie en evaluatie	Advies GECORO
<p>D1 Bovengrondse circulatie : Bezwaarschrijvers vrezen dat er bovengronds heel wat circulatie zal blijven bestaan.</p> <ul style="list-style-type: none">> De tunnel kan immers volgens hen niet worden gebruikt voor het verkeer van en naar centrum Gent en verder in noordelijke of zuidelijke richting.> Zowel Dampoortstraat als Koopvaardijlaan dienen volgens de bezwaarschrijver ten allen tijden bereikbaar te blijven.> Bovendien dienen ook de nieuw geplande ontwikkelingen bereikbaar te blijven voor de auto.	1, 5	<p>De bovengrondse ruimte rond station Dampoort is niet volledig vrij te houden van autoverkeer. De mobiliteitsanalyse uit het MER toont evenwel aan dat de aanleg van de tunnel een aanzienlijke verschuiving van de verkeersstromen met zich zal meebrengen. Noord-zuid doorgaand verkeer zal sowieso niet meer bovengronds passeren. Het verkeer uit Sint-Amandsberg richting noord of zuid wordt via de Koopvaardijlaan naar de stadsring geleid. De Koopvaardijlaan blijft dus sowieso toegankelijk. Het RUP duidt zowel de stadsring als de Koopvaardijlaan om die reden dan ook als 'bovenlokale' weg.</p> <p>De inrichting van de bovengrondse ruimte is er zodanig op gericht dat de doorgaande beweging richting centrum Gent wordt ontmoedigd. Dampoortstraat blijft uiteraard bereikbaar voor lokaal bestemmingsverkeer. Ook de nieuw geplande ontwikkelingen blijven bereikbaar voor de wagen, zij het dat de auto een duidelijk ondergeschikte rol vervult in het toekomstig mobiliteitsprofiel van de functies. Zowel de Kasteellaan als de ruimte rond de zwaairom worden aangeduid als lokale weg. De inrichting geeft prioriteit aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. De nodige</p>	Geen aanpassingen nodig.

			maatregelen dienen genomen om doorgaand autoverkeer te vermijden.	
D2	Flexibel verkeersplan : Vraag of het 'verkeersplan' dat dit RUP mee vorm geeft voldoende flexibel is om tijdens de lange duur van de werken (geschat op 20 jaar) aanpassingen te doen naar de noden van het moment.	1	Een RUP is géén circulatieplan. De toekomstige circulatie is uiteraard wél uitvoerig bestudeerd in het flankerend onderzoek (o.m. in het stedenbouwkundig plan dat de basis legt voor het RUP) en op zijn algemene effecten beoordeeld in het MER. Het RUP neemt hiervan evenwel opnieuw abstractie en beperkt zich tot een aantal algemene inrichtingsprincipes. Binnen deze principes zijn (een beperkt aantal) variaties op de inrichting mogelijk. Het is wel wenselijk als flankerend beleid de verkeerscirculatie te monitoren tijdens de realisatiefase en zo nodig bijsturingen te doen inzake inrichting, binnen de bepalingen van het RUP.	Geen aanpassingen nodig aan RUP. In het flankerend beleid van Stad Gent op te nemen dat tijdens de realisatiefase de verkeerscirculatie gemonitord wordt om zo nodig bijsturingen te doen inzake inrichting, binnen de bepalingen van dit RUP.
D3	Parkeernorm voor woningen : 0,5 per woning en een maximum bepalen in absolute aantallen > Omdat het niet duidelijk is hoeveel woningen er effectief kunnen worden voorzien, pleiten de bezwaarschrijvers ervoor om naast een parkeernorm per entiteit ook een vast aantal parkeerplaatsen als maximum te bepalen. > Een parkeernorm van 0,6 komt overeen met het huidige autobezit in de omgevende wijken en is	5	De voorgestelde combinatie van een parkeernorm per entiteit met een totaal maximum aantal parkeerplaatsen, leidt tot een juridische onzekerheid. Het RUP legt niet vast hoeveel entiteiten er kunnen komen in de betrokken zones. Enkel de volumetrie en de in te nemen vloeroppervlakte worden bepaald. Binnen deze vaste normen dient elk project verder uitgewerkt te worden, rekening houdend met de voorgeschreven kwaliteitseisen en mix aan woningtypes. Men kan wél een inschatting maken van het totaal aantal entiteiten en op basis hiervan een maximum aantal	Aanpassen van de voorschriften inzake parkeren met verlagen van de parkeernorm tot 0,5 (i.p.v. 0,6). Aanvullen van de voorschriften om in de toekomst de ruimtes voor niet meer nodige parkeerplaatsen te kunnen hergebruiken (cfr bezwaar D11.)

	dan ook weinig ambitieus. Bezwaarschrijvers pleiten ervoor deze norm te verlagen tot 0,5.		<p>parkeerplaatsen vastleggen, maar dan loopt men het risico dat dit aantal als bovengrens toch wordt aangehouden, ook al ligt het aantal entiteiten lager dan oorspronkelijk begroot.</p> <p>Het verlagen van de parkeernorm van 0,6 naar 0,5 getuigt inderdaad van meer ambitie en is aan te raden gelet op de goed gelegen locatie. Voor alle duidelijkheid, het gaat nog steeds om een bovengrens, er mogen altijd minder parkeerplaatsen voorzien worden.</p> <p>Aanvullend is het nodig er rekening mee te houden om in de toekomst de ruimtes voor niet meer nodige parkeerplaatsen te kunnen hergebruiken (zie bezwaar D11).</p>	
D4	<p>Strengere normen voor fietsenstallingen. Bezwaarschrijvers stellen voor om het vage voorschrift rond fietsenstallingen te concretiseren aan de hand van het vademecum fietsvoorzieningen (één fietsparkeerplaats per hoofdkussen + per wooneenheid één extra voor bezoekers)</p>	5	<p>De omvang en kwaliteitsnormen van de fietsenstallingen zitten al vervat in de voorschriften van het algemeen bouwreglement van Stad Gent (ABR).</p> <p>De relatief vage omschrijving uit het RUP is enkel bedoeld als kapstok naar de toepassing van het ABR op niveau van de omgevingsvergunning.</p>	Geen aanpassingen nodig.
D5	<p>Strengere parkeernormen voor kantoren. Vraag om ook de parkeernorm voor kantoren (nu 0,6) verder te verlagen.</p>	5	<p>De huidige parkeernorm (max. 0,6 per 100 m² BVO) is gebaseerd op de normen uit het RUP Oude Dokken (2011). Deze norm is in feite al vrij streng, mede om het autoverkeer in het plangebied te verlagen. Anderzijds is het voor een aantal personeelsleden absoluut nodig de werkplek met de auto te bereiken.</p>	Geen aanpassingen nodig.

		Analoog als bij wonen is de norm voor kantoren steeds als bovengrens te beschouwen, lager dan de norm mag altijd. Zie ook D11 i.v.m. hergebruik van parkeerplaatsen.		
D6	Pendelparking uitsluiten. Onderzoek naar het gebruik van de pendelparking aan Gent Sint Pieters wijst uit dat de aanwezigheid van een dergelijke parking aan een station juist leidt tot méér autogebruik.	5	De pendelparking blijft beperkt in omvang (350 plaatsen). De parking draagt bij tot de multimodale bereikbaarheid van het station en vergemakkelijkt het overstappen van de auto naar het openbaar vervoer. Er kan wel op gewezen worden dat de pendelparking voor meerdere doeleinden kan gebruikt worden, bijvoorbeeld als buurtparking. Daarom kan als benaming beter 'pendel- en buurtparking' gebruikt worden.	Geen aanpassingen aan RUP nodig behalve de benaming 'pendel- en buurtparking' gebruiken i.p.v. 'pendelparking'.
D7	Stadsring met 2X2 rijstroken. Bezwaarschrijvers stellen zich vragen bij het voornemen om de stadsring – buiten de tunnel – in te richten met 2 stroken in elke rijrichting. Dit voornemen is in strijd met de inrichtingsprincipe voor een secundaire weg type II en getuigt van een sterk autogerichte benadering.	5	De stadsring R40 op 2 x 2 rijstroken is niet te vergelijken met een 2 x 2 verbindingsweg in het buitengebied. De stadsring dient als verdeelweg rond het centrum en de capaciteit moet voldoende zijn om het mobiliteitsplan, met lussensysteem, zo goed mogelijk te laten functioneren. Door de opeenvolging van lichtengeregelde kruispunten (tussenafstand gemiddeld minder dan 1 km) dienen de rijstroken tevens als voorsorteerstroken naar de kruispunten toe. Bovendien zijn er nog tal van zijstraten, handelszaken, parkeerstroken en particuliere toegangen met afslaande bewegingen die de doorstroming beïnvloeden. Anderzijds verplichten de voorschriften geen 2 x 2 weg in het plangebied. De weginrichting zal later op projectniveau onderzocht en gemodelleerd worden. Indien dan zou blijken dat de	Geen aanpassingen nodig.

		capaciteit kan verminderen kan een rijstrook ingezet worden als openbaar vervoercorridor of kan de overbreedte gebruikt worden voor groen en wateropvang. In de tunnel zelf is een 2 x 1 rijweg voorzien maar is sowieso een breedte voor 2 x 2 nodig. Daarbij is de rechtse strook om veiligheidsredenen nodig als pechstrook.		
D8	Enkelrichtingsfietspaden langs Koopvaardijlaan. Het type dwarsprofiel voorziet slechts aan één zijde een dubbelrichtingsfietspad. Het Fietsvademecum raadt het gebruik van dubbelrichtingsfietspaden evenwel af.	5	Beide scenario's zijn nog mogelijk binnen de profielbreedte. Het stedenbouwkundig plan opteert voor een dubbelrichtingsfietspad aan één zijde om een directe link te maken tussen de fietssnelwegen aan het station en de primaire fietsroute aan Kleindokkaai via één gelijkvloerse oversteekplaats, centraal in de Koopvaardijlaan. Aangezien de ontsluiting van de bouwvelden aan de westzijde voor fietsers mogelijk is via Kleindokkaai, kan het dubbelrichtingsfietspad aan de oostzijde verder worden doorgetrokken tot aan het kruispunt met de R40. Dit zorgt voor een minimum aan oversteekbewegingen op de Koopvaardijlaan. Het RUP legt hieromtrent geen verplichting op. De ontwerp oefeningen tonen enkel aan dat beide scenario's mogelijk zijn binnen de vastgelegde profielbreedte.	Geen aanpassingen nodig.
D9	Verbod op bovengronds parkeren invoeren.	5	Dit voorstel dient verder afgewogen te worden op concreet projectniveau. Bovengrondse parkeerplaatsen zijn tot het minimum te beperken maar nog noodzakelijk voor bezoekers of leveringen.	Geen aanpassingen aan RUP nodig. Als aandachtspunt mee te nemen bij uitwerking op projectniveau.

<p>D10 Voldoende laadinfrastructuren voorzien.</p>	<p>5</p>	<p>De nood aan voldoende laadinfrastructuren voor elektrische wagens dient verder opgenomen te worden op project (vergunningen)niveau. Het voorzien van voldoende laadinstallaties is één van de maatregelen die bij de inrichtingsstudie in beeld moeten gebracht worden in toepassing van het generiek voorschrift rond duurzame energie en alternatieve transportsystemen (zie 1.5).</p>	<p>Bij de inhoud van I.S. opnemen dat maatregelen in uitvoering van 1.5 in beeld moeten gebracht worden waarbij laadinstallaties één van deze technieken zijn.</p>
<p>D11 Ondergrondse parkeerruimten zodanig inrichten dat toekomstig ander gebruik (bvb. logistiek) mogelijk is.</p>	<p>5</p>	<p>Enkel in de zone voor transferium gebeurt het parkeren verplicht ondergronds. In de andere zones kan het in principe ook in een gebouw boven maaiveldniveau. Reversibel maken van ondergrondse of bovengrondse (parkeer)ruimten dient zeker en vast gestimuleerd te worden. Daarom moet bij het origineel ontwerp al nagedacht worden op mogelijk later hergebruik (bvb. hellingen bij hergebruik als fietsparking, vrije hoogte voor logistiek verkeer, ...). Duurzaam hergebruik van parkeerplaatsen dient niet meegerekend bij de voorziene te ontwikkelen BVO maar mag niet leiden tot uithollen van de hoofdbestemmingen in de betrokken zone. De beoordeling over aanpassingen voor later hergebruik moet gebeuren op het project (vergunningen)niveau. In de toelichtingen kan hierop gewezen worden. Aanvullend is het wenselijk aan te dringen op gedeeld gebruik van parkeerplaatsen.</p>	<p>Aanvullen van de voorschriften om in de fase van origineel ontwerp op projectniveau al aandacht te hebben voor eventueel later hergebruik van (parkeer)ruimten en de hiervoor nodige technische schikkingen. Cfr ook bezwaar D3. Bij duurzaam hergebruik dienen deze ruimten niet meegerekend bij de voorziene BVO's zolang de hoofdbestemmingen in de betreffende zone maar gerespecteerd blijven. Bij het flankerend beleid van Stad Gent moet het stimuleren en faciliteren van gemengd gebruik van parkeerplaatsen opgenomen worden.</p>

<p>D12 Extra fietsverbinding in het Noorden. Bezwaarschrijvers pleiten voor een extra fietsverbinding over of onder de sporen om de wijk 'Van Dampoort tot Campo Santo' te verbinden met de Oude Dokken en het stadscentrum.</p>	5	<p>Het RUP voorziet wel degelijk een extra fietsverbinding ten noorden van de kruising met de Land Van Waaslaan. De diensttunnel van Infrabel onder de spoorweg zou hiervoor worden ingezet. Meer naar het noorden wordt het moeilijker om een fietsverbinding te realiseren, omdat er géén plaats is tussen de stadsring en de sporen voor een extra fietsverbinding. De stadsring vormt hier dan ook weer een extra barrière, wat niet het geval is in het verlengde van de diensttunnel van Infrabel, waar enkel de Koopvaardijlaan dient te worden gekruist om naar de stad te fietsen. Een oost-west doorsteek wordt pas weer zinvol ter hoogte van de Verapazrotonde, maar deze zone ligt al buiten het plangebied van dit RUP.</p>	Geen aanpassingen nodig.
<p>D13 Schrappen parkeernorm. Omdat het tijdstip van realisatie nog onzeker is, lijkt het aangewezen de parkeernorm uit dit RUP te schrappen waardoor kan worden teruggevallen op de steeds actuele parkeerrichtlijnen.</p>	10	<p>Het normeren van de parkeerratio's voor kantoren en woningen is een indirect gevolg van de effectbeoordeling en de hieruit voortkomende noodzaak om het bovengronds verkeer tot een minimum te beperken. De lage parkeernormen zijn bovendien ingegeven vanuit de optimale bereikbaarheid van de plek voor alternatieve vervoerswijzen.</p> <p>De parkeerrichtlijnen hebben op vandaag (nog) géén verordenend karakter. Dat krijgen ze wél als die in de toekomst worden opgenomen in het algemeen bouwreglement. De wetgeving bepaalt evenwel dat de voorschriften van een RUP altijd voorrang hebben op die van het algemeen bouwreglement.</p>	Geen aanpassingen nodig.

2.2.5. Bezwaren over milieueffecten

Samenvatting van de bezwaren	Nrs.	Achtergrondinformatie en evaluatie	Advies GECORO
<p>E1 Nadelige impact van noordelijke tunnelmond voor wijk aan de overzijde van de sporen is onvoldoende onderzocht. Bezwaarschrijvers pleiten voor bijkomende maatregelen en het verplaatsen van de tunnelmond in noordelijke richting.</p> <p>Volgens het RUP en het plan-MER brengt de locatie van de noordelijke tunnelmond heel wat nadelige gezondheidseffecten met zich mee. Deze effecten zijn volgens de bezwaarschrijvers bij uitbreiding van toepassing op de wijk ten oosten van de sporen, gezien de woningen zich al op 65 m van de tunnelmond bevinden én gevat worden door de dominante windrichting .</p> <p>> Hogere en meer continue geluidsbelasting : Door de stadsring op te schuiven, verminderen de bestaande buffers tussen stadsring en de betrokken wijk significant. Enkel de spoorwegberm vervult nu nog een zekere bufferfunctie. De sporadische en discontinue geluidsbelasting van de bestaande spoorweg</p>	3	<p><u>Algemeen :</u></p> <p>De effecten op lucht en geluid zijn uitvoerig beschreven in de plan MER die goedgekeurd werd door de bevoegde instantie van de Vlaamse overheid.</p> <p>De wijk waarvan sprake valt wel degelijk binnen de onderzoekscope van het MER (zie aanduiding van de invloedzone op kaart 3 in bijlage 2 van het MER).</p> <p>Het MER beoordeelt de milieueffecten van zowel het tunnel- als het gelijkvloers scenario. In beide scenario's doen zich negatieve milieueffecten voor, zij het dat bij een tunnel deze effecten zich enkel voordoen ter hoogte van de tunnelmonden en de street canyons. Globaal gezien is een tunnel veel beter voor het milieu dan een gelijkvloerse stadsring, vandaar ook de keuze voor deze infrastructuuringreep.</p> <p>Het plan-MER erkent dat er zich negatieve milieueffecten voordoen ter hoogte van de tunnelmonden en in de street canyons maar voorziet hiervoor de nodige milderende maatregelen. Het plan-MER verwijst hierbij naar het algemene beleid van de Stad Gent, zoals het stimuleren van het openbaar vervoer door de uitbouw van een volwaardige en performante openbaar vervoersknoep rond het station, de</p>	<p>De verwijzing naar paragraaf 7.2.9 uit de plan MER correct opnemen op p. 81 in de toelichtingsnota.</p> <p>Het plan-MER geeft aan dat in de referentiesituatie ook al milderende maatregelen nodig zijn. Het algemene beleid inzake milieu door Stad Gent is derhalve voort te zetten alsook flankerend beleid specifiek voor dit RUP op te starten, zoals :</p> <ul style="list-style-type: none"> - uitbreiding lage emissiezone; - circulatiemaatregelen in ruime omgeving; - wijkmobiliteitsplan Sint-Amandsberg; - ...

wordt significant verzaamd door een meer continue geluidsbelasting van het wegverkeer.

- > **Verminderde luchtkwaliteit** : RUP en plan-MER verwachten een toename van PM 2.5, NO2 en EC – concentratie ter hoogte van de tunnelmonden.

De bezwaarschrijvers wijzen op de gezondheidsrisico's die deze effecten met zich zullen meebrengen (zoals stress, hart- en vaatziekten, gehoorschade, allerlei luchtwegaandoeningen).

De in het RUP en plan-MER omschreven milderende maatregelen hebben volgens de bezwaarschrijvers onvoldoende effect op de betrokken woonwijk :

- > De ontwikkelingsscenario's waarnaar wordt verwezen om de geluidsimpact van het spoorverkeer te milderen, ontbreken in het RUP. TN, p. 81 verwijst naar paragraaf 7.2.9, maar deze tekst ontbreekt in de toelichtingsnota.
- > De maatregelen m.b.t. het akoestisch binnenklimaat (extra geluidsisolatie van de schil en oriëntatie van de woonvertrekken weg van de geluidsbron, TN, p. 81) zijn niet van toepassing op bestaande woningen.

reductie van de verkeersemissie door de invoering van een lage emissiezone in het stadscentrum en het uitvoeren van de nodige circulatie maatregelen in de omgevende wijken van Sint-Amandsberg in uitvoering van de wijkmobiliteitsplannen. Deze beleidsmaatregelen zullen – volgens het MER – de mogelijk negatieve effecten al deels kunnen milderen. Daarnaast zijn evenwel nog bijkomende – eerder technische - maatregelen nodig, zoals het plaatsen van extra schermen of obstakels, of het creëren van extra schouwen in de tunnel. Deze maatregelen zijn evenwel verder op te nemen op projectniveau. Belangrijk is dat het RUP géén hypotheek legt op het nemen van deze maatregelen. Zo legt het RUP de locatie van de tunnelmonden niet exact vast, zodat deze desgevallend nog kunnen wijzigen mocht dat uit het extra milieuonderzoek nodig blijken. Daarnaast is er een generiek voorschrift dat in alle zones ingrepen in functie van het verbeteren van de lucht- en geluidskwaliteit toelaat. Het RUP schrijft bovendien letterlijk dat bij elk uitvoeringsproject de best beschikbare technieken moeten worden aangewend om de milieueffecten te beperken tot een aanvaardbaar niveau.

Concreet :

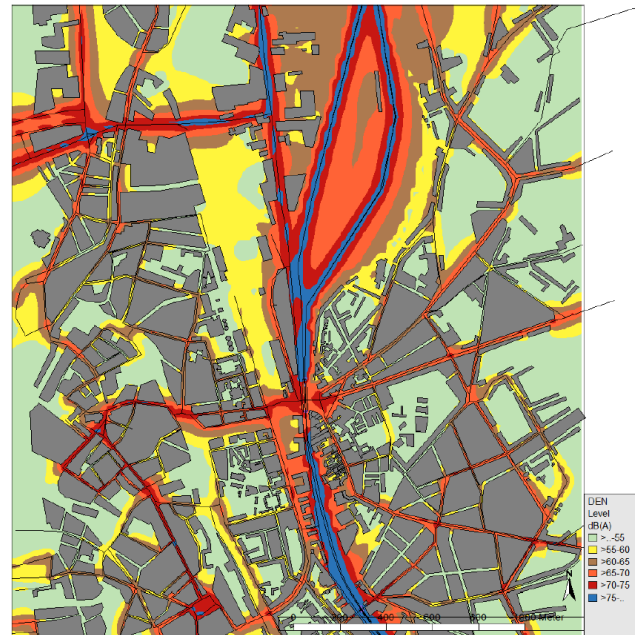
De verwijzing naar paragraaf 7.2.9 uit de TN is niet correct. De ontwikkelingsscenario's zijn wel uitgebreid beschreven in het plan MER (zie p. 189 – 191).

Het plan- MER legt inderdaad maatregelen op om het effect van de hoge geluidsdruk in de omgeving van het plangebied

- > De regel dat woningen zich op minstens 90 m van de tunnelmond moeten bevinden en over minstens één verkeersluwe gevel moeten beschikken (TN, p. 81), zijn evenmin van toepassing op de bestaande woningen.
- > De aangehaalde circulatie- en parkeermaatregelen (TN, p. 84) beperken de transportmogelijkheden van de betrokken bewoners. Bezwaarschrijvers wijzen erop dat zij wél de lasten dragen maar niet kunnen genieten van de baten.
- > Het vergelijken van geluidsniveaus middels verschilkaarten waarbij weg- en spoorverkeer worden gecombineerd, geven een vertekend beeld, gezien geluid door spoorverkeer telkens van voorbijgaande aard is in tegenstelling tot een meer continue hinderbeleving door geluidsbelasting van wegverkeer. Bezwaarschrijvers pleiten voor een vergelijking van de geluidsniveaus met enkel wegverkeer.

te milderen. Deze reducties zijn evenwel enkel nodig op plaatsen waar effectief de hoogste waarden verwacht worden, en dat is niet het geval voor de grootste delen van de betrokken woonwijk.

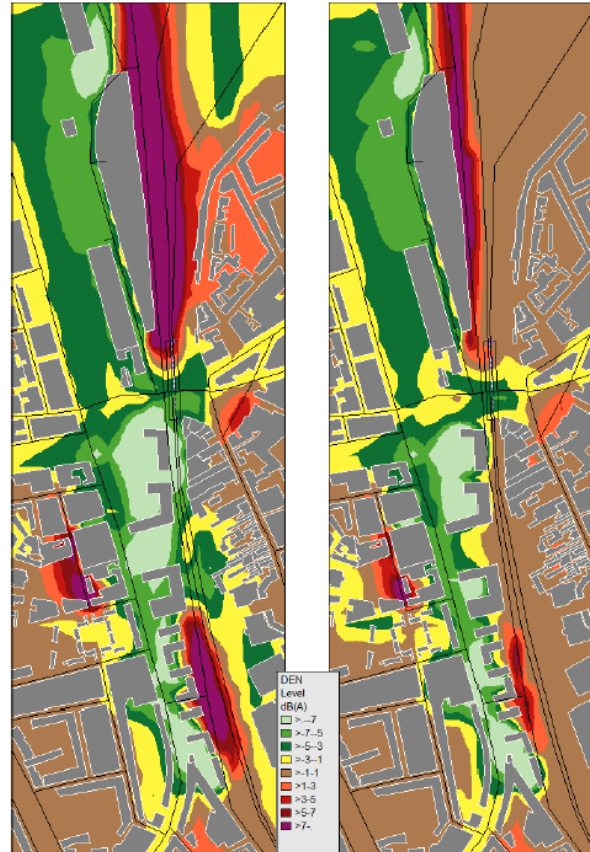
Tunnelscenario – Worst case: weg- en spoorverkeer Lden



Afbeelding uit bijlage 5 van het plan-MER (p 42)

Uit onderstaande figuur 62 uit het plan-MER kan men afleiden dat de geluidsdruk in de betrokken wijk toch vooral gedomineerd blijft door het reeds bestaande

spoorverkeer, in die mate zelfs dat wanneer het spoorverkeer mee in rekening wordt gebracht (samen met het wegverkeer) er geen verschil is in geluidsdruk in de betreffende wijk tussen de referentiesituatie en de geplande (worst case) situatie.



Figuur 62: Verschilkaart L_{den} worst case scenario (Inrichtingsalternatief: Verkennend onderzoek XL) tunnel met ref 2020. Links enkel wegverkeer, rechts weg- en spoorverkeer

De verkeersluwe gevel is een geluidsmaatregel. Merk op dat de maatregel van de verkeersluwe gevel in het plan-MER

focust op de zuidelijke deelzone. Immers in deze zone worden woonontwikkelingen voorzien én worden zowel de Kasteellaan als de nieuwe R40 met hoge geluidswaarden belast. Merk bovendien op dat de woningen in de betreffende wijk volgens de modelleringen wel degelijk over een verkeersluwe of stillere zijde kunnen beschikken (namelijk de zijde weg van de spoorweg).

De afstandsregel is ingegeven vanuit de aanbeveling in het plan-MER om in de zuidelijke deelzone niet met een gesloten bebouwing te werken om op die manier voldoende ventilatie (verdunning) te verkrijgen t.h.v. de tunnelmond. Daarom kiest het RUP expliciet voor een park t.h.v. het Luc Lemiengrepad. Echter, het plan-MER koppelt hier geen exacte afstand aan en zegt dus niet dat er niet mag worden gewoond binnen de 90m. Het RUP doet dit wel omwille van ruimtelijke kwaliteitsredenen voor dit park. In die zin is het ook niet zinnig om de afstanden van de bestaande woningen uit de betreffende wijk te toetsen aan deze afstandsregel.

Er wordt in het bezwaar opgemerkt dat de dominante windrichting de voorspelde negatieve effecten nog eens extra richting de betreffende woonwijk zal blazen. Dit doet echter teniet aan het gegeven dat in de luchtmodelleringen de meteogegevens van 2012 zijn gehanteerd (conform bijlage 6 van het plan-MER) en er ook in de geluidsmodelleringen meteoparameters opgenomen zijn (bijlage 5 van het plan-MER). M.a.w. wind en windrichting zijn elementen die reeds vervat zitten in de modelleringen en mogen bijgevolg niet nogmaals in rekening worden gebracht.

			Het voorstel om enkel het geluid van wegverkeer in rekening te brengen is methodologisch onjuist. In een computermodellering kan een situatie met enkel wegverkeer eenvoudig berekend worden en kan tot interessante inzichten leiden, maar in realiteit zal het treinverkeer aanwezig blijven. Deze niet in rekening brengen is bijgevolg als een deel van een verhaal niet vertellen en bijgevolg methodologisch onjuist.	
E2	Geluidsoverlast door werken. Vraag om rekening te houden met de geluidsoverlast van de opeenvolgende werken.	4	Dit aspect is mee te nemen op projectniveau.	Geen aanpassingen nodig.
E3	Waterdoorlaatbaarheid. Vraag om maximaal rekening te houden met het behoud van de waterdoorlaatbaarheid van de grond, samen met maximale beplanting en recuperatie van zon en water.	4	De impact op bodem en grondwater komt uitgebreid aan bod in het plan-MER. Gezien de antropogene voorgeschiedenis zijn de effecten in de planfase eerder verwaarloosbaar. Bij de verdere uitwerking op het projectniveau dienen wél een aantal maatregelen in acht te worden genomen (zoals de effecten door bemaling). De stedenbouwkundige voorschriften voorzien bovendien in alle ontwikkelingszones de nodige ruimte voor infiltratie (min. 10% van de oppervlakte dient onbebouwd en onverhard te blijven). Ook hier geldt dat men bij de uitvoering van de projecten ten allen tijden zal moeten voldoen aan de betreffende vigerende regelgeving (duurzaam waterbeheer, gewestelijke verordening hemelwater, algemeen bouwreglement, ...).	Geen aanpassingen nodig.

E4	Afraden autogebruik.	5	Zie behandeling bezwaren over mobiliteit.	
	RUP kan wél maatregelen nemen om het autogebruik af te raden, bvb. door het invoeren van zeer strikte parkeernormen.			
E5	Maatregelen uit flankerend beleid achterhaald.	5	Deze maatregelen zijn inderdaad door het stadsbestuur geschrapt. Anderzijds blijft Stad Gent wel inzetten op de slooppremie (veralgemeend voor volledige rondgebied) en op autodelen in deze wijken. Ook zijn er na goedkeuring van het plan-MER heel wat andere beleidsmaatregelen genomen die zullen zorgen voor een verbetering van de luchtkwaliteit, zoals onder meer de beslissing om vanaf 2029 géén nieuwe voertuigen op fossiele brandstoffen meer te verkopen. Cfr. ook bezwaar E1.	Geen aanpassingen RUP nodig. Flankerend beleid – cfr. E1.
	De aangehaalde maatregelen uit het flankerend beleid zoals de investeringen in zuurstofwijken en het uitdoofbeleid van de tweedebewonerskaarten, zijn intussen geschrapt door het stadsbestuur en kunnen dus niet meer worden aangehaald.			
E6	Impact van de zuidelijke tunnelmond op de luchten geluidskwaliteit van de woningen aan de overzijde van de sporen.	6, 11	Zie behandeling bezwaar E1. Hier worden enkel de bijkomende elementen uit dit bezwaar behandeld: Het genoemd effect van geluidsweerkaatsing op de gesloten bouwwanden van Z3 en Z4 is misschien niet uitdrukkelijk aan bod gekomen in het plan-MER maar zit wel standaard verwerkt in de geluidsmodellering. Zo is is in bijlage 5 van het plan-MER onder ‘instellingen van het rekenmodel’ te lezen dat de reflectieparameter op 1 staat. Bovendien is in de rekenmodellen in de nieuw te ontwikkelen zones van het RUP bebouwing voorzien. M.a.w.,	Bij de voorschriften voor Z3 en Z4 bij de toelichting ook de problematiek van mogelijke geluidsreflectie naar de oostzijde toe te vermelden en dat hiertoe bij het vormgeven van de gevels rekening moet gehouden worden.
	Bezwaarschrijvers vrezen voor extra geluidsoverlast en een verslechtering van de luchtkwaliteit door het verleggen van de stadsring en de reflectie van het geluid tegen de gesloten wanden van de bebouwing in Z3 en Z4. Net als de bewoners ten noorden van Dampoort, stellen ook de omwonenden van de zuidelijke tunnelmond zich de vraag waarom de afstandsregel van 90 m enkel geldt voor de nieuwe woningen, terwijl er zich ook			

	aan deze zijde woningen op 60 à 70 m van de tunnel bevinden.		reflectie tegen deze nieuwe gebouwen is wel degelijk berekend door het rekenmodel. Desondanks is het aangewezen om in de toelichting bij de voorschriften te vermelden dat men bij het vormgeven van de gevels rekening moet houden met dit mogelijk effect (bvb. door het gebruik van geluidsabsorberende bekleding of een variatie aan in- en uitsprongen).	
E7	<p>Aanzuigeffect van de tunnel versterkt het negatief effect op de luchtkwaliteit.</p> <p>De tunnel zorgt voor een vlottere doorstroming op de stadsring, waardoor méér vrachtwagens – die nu Dampoort nog mijden – voor deze route zullen kiezen.</p>	6	<p>Het verleggen van de stadsring zal niet automatisch een vlottere doorstroming op de (gehele) stadsring tot gevolg hebben of een grotere aantrekkingskracht op vrachtverkeer. Er zijn bovendien nog heel wat andere factoren (zoals een nieuwe wegencategorisering op Vlaams niveau) buiten de context van RUP Dampoort die een invloed zullen hebben op de toekomstige volumes vrachtwagens in deze omgeving. Anderzijds zal in de omgeving van de Dampoort een betere doorstroming ook een positief effect hebben op de luchtkwaliteit ten opzichte van de congestiesituatie. Als algemene maatregel is verkeersgeleiding op niveau van de stadsregio nodig.</p>	<p>Geen aanpassingen aan RUP nodig. Bij het flankerend beleid ook inzetten op verkeersgeleiding op niveau van de stadsregio.</p>
E8	<p>Milderende maatregelen voor lucht en geluid verplichten.:</p> <p>Het RUP laat in zijn generieke voorschriften in alle zones ingrepen toe om de lucht – en geluidskwaliteit te garanderen. Bezwaarschrijvers</p>	6	<p>Nu al concrete maatregelen opleggen is niet mogelijk noch wenselijk gezien hiervoor nog bijkomend onderzoek op project (vergunningen) niveau voor nodig is. Eerst moet er een concreet ontwerp zijn, dan zal dit project op zijn effecten moeten worden beoordeeld (niveau project-MER) en pas</p>	<p>Geen aanpassingen nodig.</p>

vragen om deze ingrepen ook effectief te verplichten.

nadien zal duidelijk zijn welke maatregelen kunnen en moeten genomen worden om de hinder te beperken/ het effect te milderen. Het generiek voorschrift is enkel geschreven met de bedoeling om de (vergunningsplichtige relevante) maatregelen die hieruit voortkomen, ook effectief vergunbaar te maken.

2.2.6. Bezwaren over volumetrie en beeldkwaliteit

Samenvatting van de bezwaren	Nrs.	Achtergrondinformatie en evaluatie	Advies GECORO
<p>F1 Z3. Hoogbouw : Bezwaarschrijvers vragen om de mogelijkheid voor het oprichten van twee gebouwen tot 7 bouwlagen te schrappen om volgende redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> > De gebouwen verstoren het zicht op de skyline van Gent én op het kanaal Gent-Zeehaven > Bezwaarschrijvers wijzen erop dat er al hoogbouw aanwezig is op deze plek (het Kwantumgebouw en het nog te bouwen hoogteaccent langs Dok – Zuid (Artevelde) en stellen dat de nieuwe gebouwen de visuele barrière tussen de huizen en appartementen aan weerszijden van het spoor alleen nog maar zullen versterken. > De gebouwen nemen daglicht af van de woningen aan de overzijde van de sporen, met onder meer ook een minderopbrengst voor de PV-panelen tot gevolg. > Een aantal bezwaarschrijvers pleit voor een volledig behoud van de ‘open, groene ruimte’. Andere bezwaarschrijvers willen de 	2, 4	<p>De strategische waarde van deze plek is te groot om ze nog verder onbebouwd te laten. De zone biedt in eerste instantie de nodige ruimte voor het inrichten van een compacte én performante openbaar vervoersknoop. Daarnaast wordt er uitdrukkelijk voor gekozen om deze ruimte op te laden met (stedelijke) functies die écht baat hebben bij een ligging aan een OV knoop én een duidelijke meerwaarde kunnen betekenen, zowel voor de functies binnen het plangebied als voor de ruime omgeving.</p> <p>Zeven bouwlagen op deze plek wordt als niet overdreven beschouwd. Zit al binnen profiel van spoorwegberm en station en er zijn al gebouwen van dergelijke hoogte op die plek.</p> <p>De gebouwen worden met de nodige omzichtigheid ingeplant en vormgegeven. De vernoemde zichtlijnen spelen hierin wel degelijk een rol, naast het feit dat de toekomstige bouwmogelijkheden in deze zone in belangrijke mate gedirigeerd zijn door het toekomstig tram- en bustation én de publieke ruimten rond het station en de Zwaikom. De pleinwanden geven de contouren van de bebouwing in de zone aan.</p> <p>Wat de zichtlijnen betreft is het wenselijk dat voor de</p>	<p>In TN verwijzing toevoegen met open te houden zichtlijnen bij de inplanting van de gebouwen en indien mogelijk op een kaart aan te duiden.</p>

bouwhoogte op deze plek beperken tot de stedelijke schaal van 4 à 5 bouwlagen.

inplanting van de gebouwen aan de toelichtingsnota een verwijzing toegevoegd wordt naar open te houden zichtlijnen en indien mogelijk op een kaart aan te duiden.

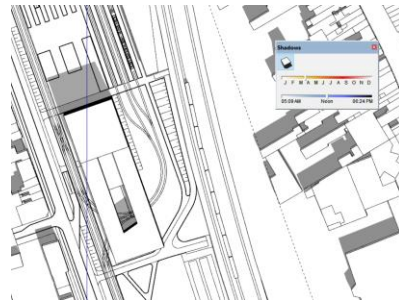
Aan de Zwaaiikom is een gebouw mogelijk (zgn. pleingebouw) dat qua volumetrie interageert met het bestaande kantoorgebouw op de hoek van de Koopvaardijlaan (Kwantum). De nieuwbouw begeleidt de zichtas vanaf het nieuwe station richting binnenstad (oost-west) en veruitwendigd de overgang tussen de omgeving van de Oude Dokken en nieuw stedelijke ontwikkeling rond Dampoort (noord-zuid).

Het bruggebouw begrenst het transferium aan de zuidzijde maar houdt tegelijk voldoende afstand van het pleingebouw, zodat de transparantie in oost-west richting gevrijwaard blijft.

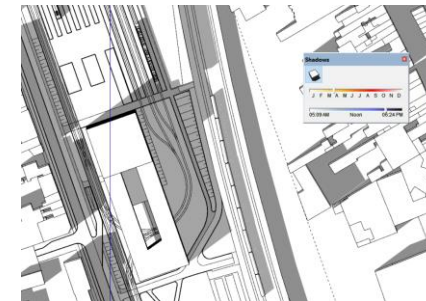
De voorschriften van de zone voor transferium zijn er bewust op gericht om de huidige barrièrewerking tussen oost en west weg te werken. Het intunnelen van de stadsring versterkt de fysieke connectie tussen de wijken aan beide zijden van de sporen. Deze connectie wordt nog versterkt door de nodige fietsverbindingen en door een aaneenschakelingen van publieke ruimten met bijhorende, stedelijke functies.

Wat de specifieke hinderaspecten betreft het volgende. De plaats waar bebouwing tot 7 bouwlagen mogelijk is, is indicatief aangeduid op het grafisch plan. Deze indicatieve aanduiding bevindt zich op 113 m van het woongebouw waar bezwaarschrijvers uit bezwaar nr. 11 naar verwijzen. De aanduiding is indicatief, wat wil zeggen dat de finale

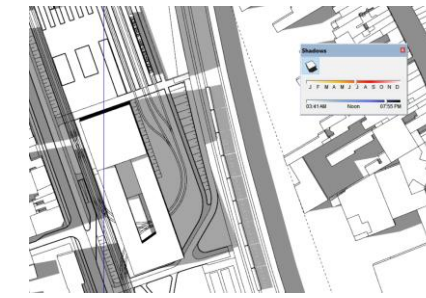
bouwwand nog tot 30 m kan opschuiven. In dat scenario blijft nog minstens 83 m gevrijwaard of ruim tweemaal de maximale hoogte van het gebouw (25 m). De schaduwkegel komt vooral te liggen op de naastgelegen infrastructuurbundel. De toelating tot 7 bouwlagen brengt dus de bezonning van de omgevende woningen niet in het gedrang.



Simulatie schaduw 21 maart, 12u.



Simulatie schaduw 21 ma



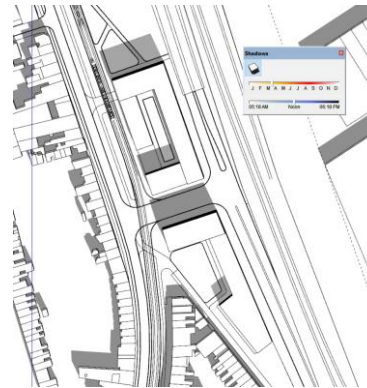
			<i>Simulatie schaduw 21 juni, 12u</i>	<i>Simulatie schaduw 21 juni, 17u.</i>
F2	<p>Z4 Beeldkwaliteit van gebouwen die uitgeven op de stadsring.</p> <p>Beeldkwaliteit van deze gebouwen dient beter gedefinieerd te worden om gesloten gevels te vermijden (bvb. variatie in bouwhoogte, ruimte voor groene gevels).</p>	6	<p>De stedenbouwkundige voorschriften stellen dat 'ALLE gevelvlakken op kwaliteitsvolle wijze moeten worden afgewerkt'.</p> <p>Het wordt wel zinvol geacht om in de toelichtingsnota extra aandacht te vragen voor het vormgeven van de gevels langs de stadsring. Zie ook bezwaar E6 (risico geluidsreflectie). Daarbij kan gesteld worden dat de mogelijkheid voor optopping tot 6 bouwlagen gekoppeld moet worden aan een verplichte variatie van de bouwhoogte.</p>	<p>Aanpassen en aanvullen SV en TN.</p> <p>Extra aandacht voor vormgeving van gevels langs stadsring. Zie ook E6.</p> <p>Optopping tot 6 bouwlagen verplicht te koppelen aan variatie in bouwhoogte.</p>
F3	<p>Z4. Max. 5 ipv 6 bouwlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> > Bezwaarschrijvers vragen om de bouwhoogte in Z4 te beperken tot 5 bouwlagen, zoals ook in het plan MER naar voren komt. > Bezwaarschrijvers wijzen bovendien op de impact van de bouwhoogte op de woningen langs de Kasteellaan en vragen om de exceptie tot 6 bouwlagen enkel toe te staan aan de zijde van de stadsring en het park (en dus niet langs de nieuwe weg tussen Kasteellaan en stadsring). <ul style="list-style-type: none"> — De maatvoering van de nieuwe gebouwen contrasteert met de straatwand aan de overzijde van de Kasteellaan. De nieuwbouw 	6, 12	<p>De programma-alternatieven uit het MER voorzien wel degelijk in de mogelijkheid om een 6^e dakverdieping te realiseren in het zuidelijk deel. Het RUP vertaalt deze mogelijkheid naar een voorschrift dat voorziet in een standaard bouwhoogte van 5 bouwlagen met een accent tot 6 bouwlagen op een aantal, weloverwogen plaatsen. Deze accenten brengen géén verhoging van de BVO met zich mee.</p> <p>De impact van de voorgestelde volumes op de woningen van de Kasteellaan blijft beperkt om volgende redenen :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Het ontwerp RUP stelt dat gebouwen nooit hoger mogen zijn dan hun afstand tot de gebouwen aan de overzijde van de Kasteellaan. Dit voorschrift is in feite overbodig, gezien de uiterste bouwlijn van de betrokken zone zich volgens het grafisch plan op minstens 30 m van de betrokken 	<p>Geen aanpassingen nodig.</p>

- komt 10 m boven de kroonlijst van de bestaande woningen uit.
- De nieuwbouw doet afbreuk aan de erfgoedwaarde van de straatwand aan de overzijde van de Kasteellaan.
 - De nieuwbouw neemt licht af en maakt inkijk mogelijk.

gevelwand bevindt en de bouwhoogte beperkt is tot een max. van 22,50 m.

- De overwegende bouwhoogte is 5 bouwlagen of 18 m, wat refereert aan de nokhoogte van de woningen aan de overzijde van de Kasteellaan. De exceptie van 6 bouwlagen of 22,50 m hoog is enkel mogelijk op de kopse gevels langs het park of aan de nieuwe weg tussen Kasteellaan en stadsring.

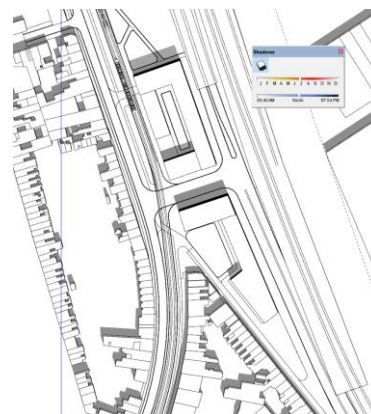
De tussenafstand van 30 m is ruim voldoende om de impact van de nieuwbouw op de bebouwing aan de overzijde van de Kasteellaan te beperken. De nieuwe gebouwen staan oost georiënteerd. De combinatie van de oriëntatie met de gehanteerde afstand maakt dat er géén kritische lichtderving, noch privacyhinder zal optreden.



Simulatie schaduw 21 maart, 12u.



Simulatie schaduw 21 ma



Simulatie schaduw 21 juni, 12u



Simulatie schaduw 21 juni, 17u.

F4 **Z2. 6 ipv 5 bwl binnen bouwhoogte 18 m.**

7

Bezwaarschrijvers vragen om 6 bouwlagen toe te laten binnen een maximale hoogte van 18 m, en dit naar analogie met de bebouwing aan de overzijde van de Koopvaardijlaan (ref. project Kleindokkaai : OMV_2019083911).

Achtergrond

De gebouwen waar de bezwaarschrijver naar refereert, zijn gevat door de voorschriften van Z1j uit het RUP Oude Dokken. De bouwhoogte bedraagt er maximaal 18 m. De toelichting vermeldt dat het gaat om gebouwen van ca. 5 bouwlagen.

De nieuwbouw waarnaar wordt verwezen, realiseert inderdaad 6 bouwlagen onder een kroonlijst van 18,30 m. De gelijkvloerse plint is voorzien van een vrije hoogte van 3,61 m, voor de hotelfunctie op de verdiepingen volstaat een vrije hoogte van 2,50 m.

Geen aanpassingen nodig.

De combinatie van 18 m én 5 bouwlagen is vooral ingegeven vanuit de noodzaak om de levendige plint op het gelijkvloers voldoende vrije hoogte te kunnen bieden.

Evaluatie

De nieuwbouw aan de overzijde van de straat (hotel) toont aan dat het in theorie mogelijk is om 6 volwaardige bouwlagen te voorzien onder een kroonlijst van ongeveer 18 m. Om 6 bouwlagen binnen 18 m te krijgen, dienen de vrije hoogten geminimaliseerd te worden (resp. 3,60 m voor de gelijkvloerse plint en 2,50 m voor de functies in de bovenbouw) en laat de opbouw tussen plafond- en vloerniveau (dikte 0,22 m) nauwelijks ruimte voor extra technieken (die in de toekomst onder meer nodig zullen zijn in functie van de klimaatbestendigheid).

Bijkomend is het zo dat in Z2 de bovenbouw vooral door kantoren zal worden ingenomen en ook een voldoende vrije hoogte voor de gelijkvloerse plint belangrijk is.

F5	Z2 : 6 ipv 5 bouwlagen binnen max. 21 m.	10	Zie ook behandeling bezwaar F4 hierboven. Om een uniforme opbouw van de volumes in de straat te garanderen, is het niet aangewezen om de bouwhoogte hier verder op te trekken tot 21 m. 18 m biedt in principe voldoende ruimte voor een licht verhoogde plint (4 m) en 4 lagen kantoren met een verdiepingshoogte van 3,50 m. Voor een significant verhoogde plint (tot 4,90 m), in combinatie met 4 lagen kantoren, kan nog steeds een beperkte afwijking	Geen aanpassingen nodig.
	Bezwaarschrijvers vragen om de bouwhoogte op te trekken tot 21 m en hierin tot 6 bouwlagen mogelijk te maken. > Om een actieve handelsplint met ondersteunende diensten te voorzien, is een verdiepingshoogte van minstens 5 m vereist.			

	<ul style="list-style-type: none"> > Voor kantoren is een verdiepingshoogte van 3,70 m nodig. > Bij studentenhuisvesting is slechts een verdiepingshoogte van 3 m nodig. 		<p>(+0,90 m) worden toegestaan, mits een bijkomende ruimtelijke afweging van de afwijkende kroonlijst. Aanvullend kan verwezen worden naar de bouwhoogte aan de overkant van de Koopvaardijlaan.</p> <p>Het structureel optrekken van 5 naar 6 bouwlagen zou bovendien een bijkomende afweging vergen van de (ruimtelijke) milieueffecten. Het plan MER vertrekt immers van een inrichtingsalternatief met maximaal 5 bouwlagen in deze deelzone (zie plan MER, p. 52). Het plan MER beoordeelt dit volumevoorstel positief, gezien de schaal en de korrel is afgestemd op de omgeving – en dan meer specifiek op de aangrenzende die gevat is door de voorschriften uit het RUP Oude Dokken – en de lagere bebouwing net zorgt voor een duidelijk onderscheid met de accentbebouwing in het transferium (zie plan MER, p. 241).</p>	
F6	<p>Z2 : 7^e teruggetrokken bouwlaag binnen max. 24 m. Bezwaarschrijvers vragen om de maximale bouwhoogte op te trekken tot 24 m en een 7^e, teruggetrokken bouwlaag te voorzien.</p>	10	Zie ook behandeling F5 hierboven. De volumevoorschriften blijven afgestemd op die van de gebouwen aan de overzijde van de Koopvaardijlaan.	
F7	<p>Z2 : technische verdieping tot max. 30% van de dakoppervlakte. Bezwaarschrijvers vragen om het ‘afwijkingsregime’ voor klimaatrobuuste of klimaatneutrale ontwikkelingen weg te laten en de omvang van de</p>	10	De huidige voorschriften voorzien voor een technische verdieping een beperking tot 10% van de dakoppervlakte. Uit de praktijk is ondertussen bekend dat deze oppervlakte niet zal volstaan voor alle technische installaties die nodig zullen zijn om naar een klimaatrobuust of -neutraal gebouw te gaan.	Aanpassen van de SV met weglating van de oppervlakenorm van 10% voor de technische verdieping, met behoud van de kwaliteitsvoorschriften rond inplanting en onttrekken uit het zicht.

	<p>technische verdieping standaard op te trekken tot max. 30% van de dakoppervlakte.</p>		<p>Omdat men de ruimtevraag voor dit soort installaties op vandaag onvoldoende kan inschatten, is het aangewezen om de oppervlaktenorm weg te laten en te vervangen door een meer algemene beschrijving (bvb. de oppervlakte dient beperkt tot het strikt noodzakelijke). Voor dit soort installaties is het vooral van belang dat ze maximaal aan het zicht onttrokken worden en architecturaal geïntegreerd worden in het ontwerp.</p>	
F8	<p>Z2 : gebruik van het dak. Bezwaarschrijvers vragen om de voorschriften aan te vullen zodat het dak kan worden gebruikt als verblijfsruimte.</p>	10	<p>De huidige voorschriften laten toe het dak toegankelijk te maken (circulatie als onderdeel van de 'technische verdieping') en in te richten als terras of daktuin. Aan dit gebruik in open lucht kunnen evenwel géén functionele binnenruimten gekoppeld worden, zoals bvb. een cafetaria.</p>	<p>Geen aanpassingen nodig.</p>

2.2.7. Bezwaren vanuit de klimaatdoelstellingen

Samenvatting van de bezwaren	Nrs.	Achtergrondinformatie en evaluatie	Advies GECORO
G1 Kansen voor een nieuw 'groen' kruispunt. Bezwaarschrijvers pleiten voor het versterken van het bestaande groen om zo te komen tot een nieuw 'groen' kruispunt met verbindingen tussen het Antwerpenplein en Dampoortstraat enerzijds en tussen Dok-Noord en de Schelde anderzijds.	4, 5	<p>Het concept op p. 48 van de TN toont dat de nieuwe ontwikkelingen zich duidelijk enten op de uitbouw van een groen-blauw raamwerk dat zijn aansluiting vindt bij de grotere groen- en waterstructuren die het gebied omgeven. Dit concept werkt door in alle bestemmingszones.</p> <ul style="list-style-type: none">> In de twee woonzones komt telkens een nieuw park.<ul style="list-style-type: none">— Het park aan de noordzijde sluit, over de gedeeltelijk uit te breken Koopvaardijlaan heen, aan bij het park ten zuiden van de Nieuwe Dokken.— Het park ten zuiden van het transferium ligt dan weer op de as die wordt geleid door de fietsverbinding tussen de spooronderdoorgang en het Sint-Baafsdorp. Dit park is bovendien groter gedimensioneerd om mee te voorzien in de groenbehoefte van de ruimere wijk.> Langs de nieuwe wegen en op de pleinen in het plangebied komen zoveel mogelijk bomen van eerste grootteorde die zowel boven als ondergronds voldoende ruimte moeten hebben.> Zowel in het transferium als in de zone voor kantoren tussen Koopvaardijlaan en de sporen dient minstens 10% onbebouwd en onverhard te blijven.	Op plan met de feitelijke toestand ook de bomen net buiten het plangebied aanduiden om de voorschriften inzake 'groen' te verduidelijken.

-
- > Bestaande groenelementen, zoals het opgaand groen langs de Zwaaiikom, dienen zoveel mogelijk behouden te blijven. De toelichting bij de inrichtingsvoorschriften voor de zone voor transferium verwijst uitdrukkelijk naar de keuze om de nieuwe groenzones maximaal te laten aansluiten bij de bestaande groenelementen en het open water buiten het plangebied.

Het RUP bevat m.a.w. voldoende elementen om de in het bezwaar opgenomen ambitie voor de realisatie van een 'groen kruispunt' in praktijk te brengen.

Om meer duidelijkheid te brengen bij de toelichting van de voorschriften wordt voorgesteld om op het plan met de feitelijke toestand ook de bomen net buiten het plangebied aan te duiden. Zie ook bezwaarG2 hierna.

G2 Herstel bomenrij langs Zwaaiikom.

5

Bezwaarschrijvers pleiten voor het herstel van de rij lindebomen die tot in de jaren 1970 de zuid- en oostzijde van de Zwaaiikom omgorde om zo de link te leggen tussen de bomen langs de Schoolkaai en de aanleg van een forse bomenrij langs Dok Noord. De nieuwe bomenrij draagt bovendien bij tot het realiseren van een klimaatbestendig ontwerp van de publieke ruimten.

Bezwaarschrijvers stellen voor om deze landschappelijke en ecologische verbinding ook op grafisch plan aan te duiden.

De suggestie om de bomenrij aan zuid- en ooststrand van de Zwaaiikom in ere te herstellen is waardevol en is mee te nemen bij de verdere projectuitwerking.

De aanduiding van de bomen net buiten het plangebied op het plan met de feitelijke toestand geeft meer duidelijkheid bij de toelichting van de voorschriften. Cfr. bezwaar G1 hierboven.

De aanduiding op grafisch plan is niet wenselijk.

- De inrichtingsvoorschriften van de zone voor transferium bieden voldoende kapstukken om deze link ook effectief te realiseren.

Zie G1.

			<ul style="list-style-type: none"> — De exacte inplanting van de bomenrij dient bovendien nog verder onderzocht op projectniveau. Hoeveel bomen er exact waar kunnen komen, is afhankelijk van het specifiek ontwerp en dient mee in afweging genomen met de andere ontwerpeisen voor de betrokken publieke ruimte (zoals bvb. de doorstroming voor openbaar vervoer, de realisatie van de fietsverbindingen). 	
G3	<p>Verhogen van de ambitie voor de realisatie van een ecologische verbinding ten oosten van de sporen.</p> <p>De aanduiding op het grafisch plan mag forser én doorgetrokken worden tot het meest zuidelijke punt van Z6. Bovendien stellen de voorschriften de verdere spooruitbreiding boven het behoud van de ecologische verbinding.</p>	5, 6	<p>De lijn die de ecologische verbinding indicatief aanduidt, mag inderdaad méér naar voren komen op het grafisch plan.</p> <p>De pijl doortrekken in zuidelijke richting is niet mogelijk, omdat we dan buiten de contour van het plangebied komen. Dat is ook niet nodig, omdat de groene pijl hier aansluit op de al gerealiseerde groenverbinding ter hoogte van het Bijgaardepark.</p> <p>Het is inderdaad zo dat de spooruitbreiding primeert op het behoud van de huidige ecologische verbinding. Het bestaand groen bevindt zich immers grotendeels binnen de zone waar op vandaag al een bouwverbod op rust in functie van de uitbreiding van de sporen (zone non-aedificandi). Het gaat hierbij om federale wetgeving die niet kan overruled worden door een RUP. Indien de spooruitbreiding daadwerkelijk wordt gerealiseerd, zal op dat moment opnieuw een evaluatie van de groenwaarden moeten gebeuren en moeten compenserende maatregelen worden genomen voor het behoud van de bestaande verbinding.</p>	<p>De indicatieve aanduiding van de ecologische verbinding aan de oostzijde van de sporen duidelijker naar voren laten komen op het grafisch plan.</p> <p>Bij flankerend beleid van Stad Gent op te nemen dat bij latere uitbreiding van de sporen de ecologische verbinding aan de oostzijde moet behouden worden zoals voorzien in de visie inzake groenklimaatassen.</p>

		Op dat ogenblik moet Stad Gent het behoud van deze verbinding als voorwaarde stellen vanuit de visie groenklimaatassen (verbinding tussen groenklimaatassen 2 en 3)	
G4	Extra groenstrook ter hoogte van Z4 : Bezwaarschrijvers vragen om ook aan de westzijde van de infrastructuurbundel (ring + spoorweg) een ecologische verbinding te realiseren.	6 In de zuidelijke deelruimte is de keuze gemaakt om het groen te bundelen in één centraal park. Langs de stadsring zal er evenwel nog voldoende ruimte zijn voor een groene berm met bomenrij (en). Dergelijke groene verbinding zou bovendien weinig meerwaarde bieden omdat er geen aantakpunten zijn aan de uiteinden, dit in tegenstelling met de verbinding aan de oostzijde waar verbinding gezocht wordt tussen Groene Banaan en Schelde.	Geen aanpassingen nodig.
G5	Scherp stellen van de groenvoorschriften. Bezwaarschrijvers wensen de voorschriften rond groen scherper te stellen. > Om het hitte-eiland te vermijden dienen ALLE bomen van eerste grootteorde te zijn (en dus niet zoveel mogelijk). > Voorschriften over de beeldkwaliteit en architectuur van de publieke ruimte en de groenstructuren ontbreken. > Nood aan verduidelijking wat er onder de 10% 'groen' gevat kan worden.	5 Het is inderdaad aangewezen om in de voorschriften voor lokale en bovenlokale wegen bomen van eerste grootteorde te verplichten, tenzij het om technische redenen niet haalbaar is (i.p.v. bij voorkeur). Het vormgeven van de publieke ruimten is in handen van Stad Gent dat volgens haar beleid de kansen voor groen zal maximaliseren. Indien door private partijen te realiseren wordt dit gevat door de inrichtingsstudie waarin door Stad Gent wordt gestuurd. De 10% regel slaat op het onbebouwde en onverharde. In het toelichtend gedeelte wordt uitgelegd wat hieronder wordt verstaan (o.m. bomen, groene ruimten, watervoorzieningen).	In voorschriften voor lokale en bovenlokale wegen bomen van eerste grootteorde te verplichten, tenzij het technisch niet haalbaar is.

<p>> De keuze voor groene trambedding dient verordenend te worden vastgelegd.</p>		<p>Hoe deze ruimten er dan concreet moeten uitzien, is resultaat van ontwerpend onderzoek op project (vergunningen) niveau. Het voorzien van een groene trambedding is een duidelijk streven en dient verder afgewogen binnen het globaal ontwerp van de publieke ruimte en de exploitatie- en beheersmogelijkheden van het openbaar vervoer.</p>	
<p>G6 Zonnepanelen. Vraag om zonnepanelen te voorzien voor het station en de fietsenstallingen.</p>	4	Zie bezwaar A3.	Zie bezwaar A3.
<p>G7 Het plan speelt de troeven van het water té weinig uit. De ontwerpprincipes voor het verlagen van de kaaimuur en het versterken van de relatie tussen het water en de omgevende verblijfsplek dienen bijkomend verankerd in het RUP.</p>	5	<p>De Zwaaiikom is opgenomen als onderdeel van de zone voor waterweg. De inrichting is in de eerste plaats gericht op het faciliteren van de scheepvaart. Aan de randen zijn infrastructuren voor voetgangers, fietsers en op- en afstapinfrastructuren mogelijk. Het verlagen van de kaaimuur werd, op aangeven van de waterbeheerder, enkel in het toelichtend gedeelte vermeld. Anderzijds is de studie Water in de Stad ondertussen goedgekeurd, ook door de waterwegbeheerder. Bijgevolg is het wenselijk de waterontmoetingsfunctie expliciet op te nemen in de bestemmingsvoorschriften, zonder evenwel de hoofdbestemming van de zone , nl. zone voor waterweg, in het gedrang te brengen.</p>	<p>‘Waterontmoetingsplek’ expliciet opnemen in de bestemmingsvoorschriften.</p>

G8 **Energieopslag en geothermie.**

Bezwaarschrijvers vragen om in de voorschriften een passage op te nemen rond energieopslag en geothermie.

5

Het is op vandaag (nog) niet mogelijk om hier een verplichting van te maken, maar het kan zeker een optie zijn om deze opportuniteiten te vermelden in de toelichting bij de voorschriften. Zie ook bezwaar A3.

Aanpassen TN.
Zie ook A3.

Aanvullend hierbij kan gesuggereerd worden dat er mogelijks opportuniteiten komen om het warmtenet uit te breiden naar het plangebied (bvb. bij uitvoering van Gentspoort).

2.2.8. Bezwaren over uitvoeringsinstrumenten

	Samenvatting van de bezwaren	Nrs.	Achtergrondinformatie en evaluatie	Advies GECORO
H1	<p>Planbaten. Bezwaarschrijvers suggereren dat Stad Gent voor de waardestijging van de gronden (van industrie naar wonen) planbaten zou kunnen heffen, bvb. onder de vorm van gezinswoningen en budgetwoningen.</p>	5	<p>De huidige regelgeving laat het aan lokaal bestuur niet toe om de planbaten zelf te innen. De planbaten komen toe aan het Vlaams Gewest.</p> <p>Het voorzien van de nodige gezinswoningen is een duidelijke verplichting binnen de voorschriften.</p> <p>Voor betaalbaar wonen bestaat er vandaag géén helder juridisch kader dat een implementatie binnen de voorschriften van het RUP mogelijk maakt. Dit segment van de woningmarkt richt zich per definitie op een specifieke doelgroep, waarvan bepaalde uitvoeringsmodaliteiten (inkomensgrenzen, huurprijzen, verhuurtermijnen) niet te vatten zijn in een stedenbouwkundig voorschrift.</p> <p>Betaalbaar wonen is een algemene beleidsdoelstelling die ook binnen dit RUP van toepassing zal zijn bij de verdere uitwerking op project (vergunningen)niveau.</p> <p>Aanvullend is de mogelijkheid voorzien om een voorkooprecht in te zetten om deze beleidsdoelstelling te realiseren. Zie bezwaar H2 hieronder.</p>	Zie H2 i.v.m. voorkooprecht.
H2	<p>Voorkooprecht. Vraag om Sogent voorkooprecht te geven in de bouwvelden Z1, Z4 en Z5.</p>	8	<p>Het voorkooprecht is ingesteld in Z1 in functie van de realisatie van de beleidsdoelstellingen rond bescheiden wonen. Sogent kan deze doelstellingen mee realiseren. Art.</p>	Aanpassen SV waarbij voorkooprecht voor Z1 uitgebreid wordt met Z4 en Z5.

		<p>2.4.1 uit de VCRO laat toe om het recht van voorkoop toe te kennen aan instellingen die 'ressorteren onder de gemeente'. Sogent kan als autonoom gemeentebedrijf, opgericht door het gemeentebestuur, wel degelijk als een dergelijke instelling worden beschouwd.</p> <p>Om alle kansen om de sociale doelstellingen inzake wonen maximaal te houden is uitbreiding van het voorkooprecht naar zones Z4 en Z5 aangewezen.</p>		
H3	<p>Nood aan onteigening, gekoppeld aan het RUP.</p> <p>Uit alle stukken van het RUP blijkt dat de overheid een duidelijk zicht heeft op de reconversie van het gebied. Om de visie te realiseren, dient een belangrijk deel van de huidige percelen te worden ingenomen. Toch schuift de plannende overheid de noodzakelijke onteigening voor zich uit. De wetgeving mag dit dan wel toelaten (art. 2.4.4 §2). Door het ontbreken van een onteigeningsplan in dit RUP, komen de bezwaarschrijvers in een rechtsonzekere situatie terecht :</p> <ul style="list-style-type: none"> > De overheid biedt immers géén garantie dat de onteigening effectief binnen een termijn van 5 jaar zal worden gerealiseerd. > Bovendien is het niet de plannende overheid, maar het Vlaams Gewest dat zal onteigenen. > De toelichtingsnota geeft aan dat ontwikkeling in de betrokken zone maar 	9	<p>Artikel 2.4.4 §2 VCRO laat wel degelijk toe om het onteigeningsplan a posteriori op te maken. Onderstaande passage uit de memorie van toelichting bij het onteigeningsdecreet uit 2017 is hierbij relevant : <i>'het is erg belangrijk om vooraf te onderzoeken wat de meerwaarde voor een samenlopende procedure is of kan zijn. De inhoudelijke afhandeling en de formele beslissingen (voorlopig en definitief) lopen gescheiden. De piste van samenlopen is enkel nuttig indien vooraf al duidelijke afspraken gemaakt zijn wie als onteigenaar wil optreden en hoe deze concreet tot realisatie zal overgaan. Pas dan kan ook gericht op de opmerkingen gereageerd worden. Indien nog géén sluitende afspraken gemaakt werden, is, vooral wanneer de plannende instantie niet zelf onteigent, een samenlopende procedure niet zinvol en kan de kwestie van realisatie altijd na de planherbestemming geregeld worden (eigen onderlijning)'</i>.</p> <p>Aan het RUP is inderdaad geen onteigeningsplan gekoppeld om volgende redenen.</p>	<p>Geen aanpassingen nodig.</p> <p>In flankerend beleid opnemen dat Stad Gent de Vlaamse overheid aanspoort om de nodige onteigeningen zo spoedig mogelijk te realiseren en op korte termijn reeds mee te onderhandelen met de door onteigeningen getroffen eigenaars.</p>

mogelijk is nadat de infrastructuurwerken zijn afgerond.

- > Zelfs al zou men alsnog tot ontwikkeling kunnen overgaan, blijft voor de eigenaar het risico bestaan dat zijn perceel wordt onteigend.
- > Het deel waarop de eigenaar de nieuwe bestemming kan realiseren is bovendien erg beperkt in oppervlakte. De zone voor wegenis neemt méér dan de helft van zijn perceel in.
- > Tot de onteigening effectief wordt uitgevoerd, zijn slechts beperkte aanpassingswerken aan de betrokken gebouwen mogelijk.

- > De plannen die tot op heden zijn opgemaakt, zijn géén uitvoeringsplannen en dienen enkel om de beleidsbeslissingen terzake voor te bereiden (opstart van een Vlaams project) én het RUP als juridisch kader vorm en invulling te geven. De betrokken plannen zijn m.a.w. onvoldoende ver gevorderd om nu al een onteigening aan te koppelen.
- > Plannende en onteigenende instantie zijn bovendien niet dezelfde. Het gemeentelijk RUP biedt het juridisch kader, maar de Vlaamse overheid zorgt voor de verdere uitvoering.

De keuze om een apart onteigeningsplan te laten opmaken binnen een termijn van 5 jaar na goedkeuring van het RUP valt volledig binnen de grenzen die de decreetgever zelf heeft vastgelegd en leidt dus niet tot een rechtsonzekere situatie.

Het klopt niet dat de ontwikkeling in zone Z2 maar mogelijk is nadat de infrastructuurwerken zijn afgerond. In tegenstelling tot de andere zones, is de ontwikkeling van Z2 niet afhankelijk van de realisatie van de infrastructuurwerken, en dit gezien de percelen op vandaag al ontsloten zijn via de Koopvaardijlaan en de ontwikkeling aan die zijde perfect kan starten.

Ook al is de loskoppeling wettelijk mogelijk, de bezorgdheden van de eigenaars die geheel of gedeeltelijk zullen onteigend worden zijn wel terecht. Ook om de motivatie voor dit RUP niet te verliezen dienen de betrokken overheden alles in het werk te stellen om zo spoedig mogelijk, en zeker binnen de

vijf jaar, de nodige onteigeningen te realiseren.
Als flankerend beleid kan Stad Gent de Vlaamse overheid (De
Werkvennootschap) hiertoe aansporen en op korte termijn
mee de onderhandelingen met de betrokken eigenaars
aangaan.

3. Ontvangen adviezen

3.1. Deputatie Oost-Vlaanderen

De deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen adviseert het RUP bij besluit van 18 augustus 2022 gunstig, mits rekening te houden met onderstaande bemerkingen.

Samenvatting	Achtergrondinformatie en evaluatie	Gevolg
Adv1 TN, p. 29 : Verwijzen naar het voorontwerp van Provinciaal Beleidsplan Ruimte 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050' in de toelichtingsnota.	Het voorontwerp dateert van april 2022. Op te nemen in de toelichtingsnota.	Aanvullen TN
Adv2 TN, p. 25, 38 en 46, p. Verwijzen naar de fietssnelwegen (o.m. verknoping van F4 en F400 ter hoogte van Dampoort), het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk en het Lokaal Functioneel Fietsroutenetwerk.	De fietssnelwegen, het BFF en het LFF maken in principe deel uit van het stadsregionaal fietsroutenetwerk (zie hoofdstuk 13.2.3). Een extra verwijzing naar de vernoemde plannen is op te nemen in dit hoofdstuk.	Aanvullen TN
Adv3 TN, p. 42 : De zin ' <i>De interne circulatie van de fietsenstalling sluit aan op de fietssnelweg, die hier ten westen van de sporen loopt en de huidige spooronderdoorgang ter hoogte van het Luc Lemiengrepad over het Octrooiplein heen verbindt met de Koopvaardijlaan</i> ' aanvullen met ' <i>en met het vervolgtraject van de F400 langs de oostzijde van het spoor</i> '.	Het is inderdaad de bedoeling om de Noord-Zuid fietsverbinding niet enkel op de Koopvaardijlaan te laten aansluiten, maar ook via een bijkomende spoorondergang te koppelen aan fietsinfrastructuur ten oosten van de sporen, zodat de Gentse Fietsring (F400) een snel, veilig en comfortabel traject kent. De betrokken zin kan dan ook worden aangepast, zoals voorgesteld in het advies.	Aanvullen TN

Adv4	TN, p. 58 : Vraag om de keuze voor een dubbelrichtingsfietspad aan de oostzijde van de Koopvaardijlaan te heroverwegen, gezien de geplande functies aan weerszijden van de weg.	Het gaat hier slechts om een suggestie voor de verdere inrichting van de weg. Cfr. bezwaar D8 in GECORO-advies hierboven.	
Adv5	TN, p. 59 : Vraag naar bereikbaarheid van de woningen in Z4, gezien het dubbelrichtingsfietspad zich aan de overzijde van de weg bevindt.	Het gaat hier slechts om een suggestie voor de verdere inrichting van de weg. Cfr. bezwaar D8 in GECORO-advies hierboven..	
Adv6	TN, p. 88 : Vraag tot verduidelijking van de stelling dat <i>'een Noord-Zuid fietsverbinding langs de oostzijde van het spoor niet weerhouden is'</i> .	Deze stelling heeft enkel betrekking op het deel van de Noord-Zuid fietsverbinding tussen Antwerpenplein en het Luc Lemiengrepad. De al gerealiseerde fietsverbinding tussen Luc Lemiengrepad en de Forelstraat door het Bijgaardepark blijft uiteraard behouden.	
Adv7	TN, p. 100 : Vraag om ook provincie Oost – Vlaanderen te vermelden bij aanleg fietsverbindingen	De provincie als actor te vermelden bij de aanleg van fietsverbindingen.	Aanvullen TN
Adv8	SV, p. 35 : Fiets- en voetgangersverbinding : vraag om bij het niet-verordenend deel van de inrichtingsvoorschriften 'tenminste' toe te voegen bij de vooropgestelde breedte.	Het niet-verordend deel van de voorschriften in die zin aan te passen.	Aanvullen SV.

3.2. Departement Omgeving

Samenvatting	Achtergrondinformatie en evaluatie	Gevolg
<p>Adv9 Het Departement Omgeving van de Vlaamse overheid verwijst in zijn advies van 22 augustus 2022 naar het verleende delegatiebesluit van 30 oktober 2018, het op 8 november 2019 door het team MER goedgekeurd milieueffectenrapport en de beslissing van de Vlaamse regering van 15 oktober 2021 over 'Gent Dampoort en Vertramming Lijn 4 en 7'. De planopties kaderen volgens het Departement in de bovenlokale beleidsopties. Het Departement verleent gunstig advies en wijst op het belang van de nodige afstemming met de betrokken infrastructuurbeheerder voor de verdere uitvoering van het (Vlaams) project.</p>	<p>De betrokken infrastructuurbeheerders (Infrabel, NMBS, De Lijn, AWW) zijn allen vertegenwoordigd in de diverse overlegstructuren die zijn opgezet om het project 'Gent Spoort' uit te voeren.</p>	



230822_P117

Gecoro van Gent

Botermarkt 1
9000 Gent

AANGETEKEND

directie Ruimte & Mobiliteit
dienst Ruimtelijke Planning

uw brief : 13 juni 2022

uw kenmerk :

ons kenmerk : RUP/2016/GRUP/17/055

bijlagen : 1

betreft : **advies openbaar onderzoek
ontwerp gemeentelijk RUP
'Dampoort'**

inlichtingen : Melissa Heyerick

tel. : (09) 267 75 74

e-mail : melissa.heyerick@oost-vlaanderen.be

Gent, 22 augustus 2022

Geachte gecoro

De deputatie heeft het ontwerp gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) 'Dampoort' te Gent geadviseerd in het kader van het openbaar onderzoek.

U vindt een afschrift van het besluit van de deputatie met dit advies in de bijlage.

Hoogachtend
namens de Deputatie
i.o.v. de Provinciegriffier

Mark Cromheecke
directeur

Wij kunnen u sneller helpen indien u in alle briefwisseling over dit onderwerp ons kenmerk vermeldt.

Deputatie

Besluit

Zitting van 18 augustus 2022
directie Ruimte & Mobiliteit - dienst
Ruimtelijke planning

58 **2022_DEP_03797** **Gent - gemeentelijk RUP Dampoort - gunstig advies met opmerkingen i.k.v. openbaar onderzoek - Goedkeuring**

Beslissing: GOEDGEKEURD in besloten zitting van 18 augustus 2022

Samenstelling:

Aanwezig:

de heer Kurt Moens, Gedeputeerde - wnd. Voorzitter; mevrouw Riet Gillis, Gedeputeerde; mevrouw An Vervliet, Gedeputeerde; de heer Steven Ghysens, Provinciegriffier

Afwezig:

mevrouw Carina Van Cauter, Gouverneur - Voorzitter; mevrouw Leentje Grillaert, Gedeputeerde

Feitelijke en juridische gronden

- het provinciedecreet van 9 december 2005 en latere wijzigingen, in het bijzonder artikelen 42 en 57
- de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) van 15 mei 2009 en latere wijzigingen, in het bijzonder artikel 2.2.21 §4, dat stelt dat de deputatie binnen de periode van het openbaar onderzoek over een gemeentelijk RUP een advies verleent aan de gecoro
- het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) Oost-Vlaanderen, goedgekeurd door de Vlaamse regering op 18 februari 2004; en latere wijzigingen
- het voorontwerp van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 20-50', goedgekeurd door de deputatie op 7 april 2022
- het besluit van de Deputatie van 21 juni 2018 betreffende de vraag tot delegatiebevoegdheid
- de plenaire vergadering van 13 december 2018 en het verslag ervan
- het gemeenteraadsbesluit van 23 mei 2022 houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp gemeentelijk RUP 'Dampoort' te Gent
- het openbaar onderzoek over het ontwerp gemeentelijk RUP 'Dampoort' te Gent dat loopt van 1 augustus 2022 tot en met 29 september 2022
- het op 13 juni 2022 op het provinciehuis ontvangen dossier over het ontwerp gemeentelijk RUP 'Dampoort' te Gent, met het gemeenteraadsbesluit houdende de voorlopige vaststelling, het ontwerp gemeentelijk RUP en de overige procedurestukken

Beschrijving

Context

Op 13 juni 2022 ontvingen wij van de stad Gent het ontwerp gemeentelijk RUP 'Dampoort' met de vraag hierover een advies uit te brengen. Overeenkomstig artikel 2.2.21 §4 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening verstuurt de deputatie haar advies binnen de periode van het openbaar onderzoek naar de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening (gecoro). Voor het

RUP 'Dampoort' te Gent loopt het openbaar onderzoek van 1 augustus 2022 tot en met 29 september 2022.

Motivering

Planinhoud

De stad Gent is momenteel bezig met de opmaak van een RUP nr. 172 Dampoort. De omgeving van de Dampoort is strategisch gelegen op de overgang tussen de Gentse binnenstad, de haven en de randgemeente Sint-Amandsberg.

Het plangebied is circa 15 ha groot en strekt zich over een lengte van 1,5 km uit langs de spoorlijn Gent-Antwerpen. Het station Gent-Dampoort bevindt zich centraal in het plangebied.

Het doel van het RUP is om een knooppunt van openbaar vervoer verder uit te bouwen aan het bestaande station Gent-Dampoort (uitgaande van het STOP-principe), en bijkomend invulling te geven aan de gronden rond het station, zodat ze als volwaardig nieuw stadsdeel kunnen fungeren.

Het plangebied bestaat uit drie deelgebieden, nl.:

- Het transferium
Betreft het stationsgebouw en haar directe omgeving zoals de zwaaiikom, de Dampoortrotonde, de ruimte tussen de sporen en de achterzijde van de bebouwing van de Dendermondssesteenweg, etc.

Deze deelruimte staat in het teken van de interactie tussen de verschillende vervoersmodi. Het programma en ruimtelijke inrichting wordt in hoofdzaak bepaald door het functioneren van het openbaarvervoersknooppunt.
- Deelruimte Noord
Is de ruimte tussen de spoorweg en de Koopvaardij. Binnen deze deelruimte zijn er verschillende functies zoals wonen en kantoren mogelijk.
- Deelgebied Zuid
Is het gebied ten zuiden van het transferium en is op vandaag nog volledig onbebouwd. Binnen deze deelruimte kunnen er gemeenschapsvoorzieningen en projecten voor sociale huisvesting gebouwd worden.

Volgens het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone' (KB van 14 september 1977) ligt het plangebied deels in een 'gebied voor stedelijke ontwikkeling' en deels in een 'industriegebied'.

Het RUP Dampoort moet de geplande herontwikkeling van de Dampoort juridisch mogelijk maken.

De selectie en het ontwerp van secundaire wegen behoort volgens de bepalingen van het RSV tot de bevoegdheid van de provincie. De Gentse stadsring en de weg langs de Dampoort, die in het plangebied gelegen zijn, wordt in het PRS geselecteerd als secundaire weg type III. Op 21 juni 2018 heeft de deputatie delegatie verleent aan de stad Gent.

Planningscontext

Het plangebied is gelegen binnen het grootstedelijk gebied Gent aan een door het RSV geselecteerd hoofdstation Gent Dampoort.

In het PRS wordt het Oost-Vlaams kerngebied gezien als de groeipool in Oost-Vlaanderen waarbij Gent een centrale plaats inneemt. Er wordt gestreefd naar een kwantitatieve en kwalitatieve versterking van het stedelijk gebied.

Het plangebied is niet gelegen binnen een herbevestigd agrarisch.

Het Provinciaal Beleidsplan Ruimte 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050' is in opmaak. De definitieve vaststelling van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050' is (onder voorbehoud) voorzien voor eind 2023. Het voorontwerp werd reeds goedgekeurd en de hiernavolgende doelstellingen worden informatief meegegeven.

Het voorontwerp van Provinciaal Beleidsplan Ruimte 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050' bestaat uit een Strategische Visie en 3 beleidskaders: 'Transitie naar een robuuste en veerkrachtige ruimte', 'Transitie naar een solidaire (be)leefomgeving' en 'Transitie naar een circulaire samenleving'.

De strategische visie gaat uit van enkele 'centrale waarden' die we voorop stellen voor de toekomst; waarden die onze samenleving en ruimte mee vorm geven en die voor ons allemaal van belang zijn.

Op basis van tendensen en uitdagingen, stellen we 4 strategische doelstellingen voorop om de centrale waarden in de toekomst te garanderen:

- Klimaatgezond zijn;
- Een duurzame maatschappelijke groei realiseren;
- Circulair en geïntegreerd denken en handelen;
- Het fysisch-natuurlijk systeem, de biodiversiteit en ecosysteemdiensten versterken.

Om deze doelstellingen te realiseren is een ommekeer in ons ruimtegebruik nodig. Het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van deze strategische visie richting 2050 draait om het herstellen van de ruimtelijke draagkracht en het evenwicht tussen open ruimte en bebouwde ruimte.

Het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief, namelijk de ommekeer in ons ruimtegebruik om de strategische doelstellingen te realiseren en zo de waarden te garanderen, wordt geconcretiseerd in vijf ruimtelijke principes:

- Principe 1: Gezonde ecosystemen en ecosysteemdiensten garanderen
- Principe 2: Nabijheid en bereikbaarheid versterken
- Principe 3: Meervoudig en intensief ruimtegebruik versterken
- Principe 4: Klimaatneutraal en klimaatbestendig inrichten
- Principe 5: Maatschappelijke betaalbaarheid verhogen:

De strategische doelstellingen en de ruimtelijke principes vormen de leidraad voor het ruimtelijk beleid op lange termijn. In de drie beleidskaders worden operationele doelstellingen geformuleerd die enerzijds inspelen op de grote uitdagingen waar we nu mee worden geconfronteerd en anderzijds bijdragen tot het realiseren van de strategische doelstellingen. We zetten ruimte slim in om de vooropgestelde waarden veilig te stellen.

- Het beleidskader 'Transitie naar een robuuste en veerkrachtige ruimte' gaat uit van volgende 3 doelstellingen :
 - Robuuste open ruimtegehelen
 - Sterk groenblauw netwerk
 - Robuustheid en veerkracht is overal
- Het beleidskader 'Transitie naar een aangename (be)leefomgeving' gaat uit van volgende 3 doelstellingen :
 - Focus in een netwerk van kernen
 - Alles op de juiste plek

- (Be)leefbare kernen
- Het beleidskader 'Transitie naar een circulaire samenleving' gaat uit van volgende 3 doelstellingen :
 - Organiseren van ruimtegebruik op strategisch gelegen plekken
 - Transformatie in functie van een circulaire gebiedsontwikkeling
 - Circulariteit is overal
- Doorheen de 3 beleidskaders wordt uitwerking gegeven aan 3 transversale thema's :
 - Watersysteem: Transitie naar een robuust en veerkrachtig watersysteem
 - Energiesysteem: Transitie naar een duurzaam energiesysteem
 - Mobiliteitssysteem: Transitie naar een slimme en duurzame mobiliteit

Overeenstemming met het PRS, (ontwerp) PRUP's en direct werkende normen op provinciaal niveau, en aandachtspunten vanuit de doelstellingen van het voorontwerp van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte

Dit advies toetst het ontwerp gemeentelijk RUP aan het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) Oost-Vlaanderen, aan eventuele (ontwerp) provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen (PRUP's) en aan eventuele direct werkende normen op provinciaal niveau. Tevens worden aandachtspunten aangegeven rekening houdend met de doelstellingen van het voorontwerp van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050'.

In de toelichtingsnota (pg. 29) wordt kort ingegaan op het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen. Er wordt niet verwezen naar het voorontwerp van Provinciaal Beleidsplan Ruimte 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050'. Er wordt gevraagd om dit planproces in de tekst op te nemen.

Het RUP voorziet een verweving van verschillende functies en een aanbodverruiming van budgethuurwoningen op de doelgroep met een laag inkomen.

De planopties zijn in overeenstemming met het PRS.

Vanuit de provinciale dienst mobiliteit worden volgende bemerkingen meegegeven:

Een ondertunneling van de stadsring onder station Dampoort zal voor de trage weggebruiker meer kansen bieden. Ook de aansluiting tussen verschillende vervoersmodi (tram, bus, trein, deelwagen, fiets...) zal efficiënter verlopen en nauwer op elkaar aansluiten. De keuzes die gemaakt werden, steunen dus volledig op het STOP-principe. Grote breekpunten zien wij vanuit onze dienst dus niet. Als we meer in detail gaan kijken, zien we wel enkele verduidelijkingen noodzakelijk, zie volgende:

In de toelichtingsnota:

- P. 25 Het fietsnetwerk wordt daar beschreven. De fietssnelwegen worden echter niet benoemd, zo ook de verknoping van de F4 t.h.v. station Dampoort en de F400. Ook het BFF en LFF, dat beiden langs meerdere assen aan Dampoort toekomen, worden nergens benoemd. Dit is bv ook zo op pagina 38 en 46.
- P. 42, onderaan de laatste zin aanvullen met wat in vet staat: "De interne circulatie van de fietsenstalling sluit aan
- op de fietssnelweg, die hier ten westen van de sporen loopt en de huidige spooronderdoorgang ter
- hoogte van het Luc Lemiengrepad over het Octrooiplein heen verbindt met de Koopvaardijlaan en met het vervolgtraject van de F400 langs Oostelijke zijde van het spoor.
- P.58: Aan de koopvaardijlaan kiest men voor een dubbelrichtingsfietspad in een woon- en kantoorgebied, met langs weerszijden bebouwing. Dit kan tot meer conflicten leiden met afslaand autoverkeer die daar z'n bestemming heeft. Een grondigere afweging tussen het type fietsinfrastructuur is nodig binnen het beschikbare gabariet. De keuze voor een dubbelrichtingsfietspad moet dus gemotiveerd worden.

- P.59: In de Kasteellaan (Noordelijk deel) zal ook gekozen worden voor een dubbelrichtingsfietspad. Hoe zijn de woningen aan de overkant bereikbaar voor de fietser?
- P. 88 Een Noord-Zuid fietsverbinding langs oostelijke zijde van het spoor is niet weerhouden. Gaat dit om het stuk ten zuiden van het station richting Bijgaardpark? Of gaat dit om het stuk F400 die langs Sint-Amandsberg zou lopen? Hier hebben we graag een verduidelijking.
- P.100: graag ook de provincie Oost-Vlaanderen vermelden bij 'aanleg fietsverbindingen'

Bij de stedenbouwkundige voorschriften:

- P.35, onder inrichting, in het niet verordenend deel is een aanvulling noodzakelijk (zie vet): een breedte van tenminste 4 meter.

Dit advies doet geen uitspraken over de overeenstemming van het gemeentelijk RUP met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), (ontwerp) gewestelijke RUP's, direct werkende normen op gewestelijk niveau, het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) en direct werkende normen op gemeentelijk niveau. Het is de verantwoordelijkheid van het college van burgemeester en schepenen om de verenigbaarheid van het gemeentelijk RUP met het GRS en de direct werkende normen op gemeentelijk niveau te bewaken. Ook de naleving van de juridische vormvereisten behoort tot de gemeentelijke verantwoordelijkheid.

Besluit

Artikel 1

Het ontwerp gemeentelijk RUP 'Dampoort' te Gent wordt gunstig geadviseerd mits rekening gehouden wordt met de geformuleerde bemerkingen.

Artikel 2

Een afschrift van dit besluit zal voor verder gevolg gezonden worden naar de gecoro van Gent.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,

namens de Deputatie:

de Provinciegriffier,
Steven Ghysens

de wnd. Voorzitter,
Kurt Moens

Getekend door: Steven Ghysens (Signatur
Getekend op: 2022-08-18 17:25:56 +02:0
Reden: Ik keur dit document goed




DEPARTEMENT OMGEVING

AANGETEKEND

Vlaamse overheid

Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -Projecten
Virginie Lovelinggebouw
Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 90
9000 GENT
T 09 276 24 00
www.omgeving.vlaanderen.be

GECORO
Botermarkt 1
9000 GENT

uw bericht van

DSI

contactgegevens

Francis Beosiere
francis.beosiere@vlaanderen.be
09 276 23 61

ons kenmerk

2.14/44021/156.1

datum

uw kenmerk

DSI

bijlagen

///

Betreft: GENT, gemeentelijk RUP “ nr 172 Dampoort Gent “ : advies tijdens het openbaar onderzoek

Geachte voorzitter,

Het ontwerp RUP “[nr.172 Dampoort Gent](#)” heeft betrekking op een strategische locatie, meer bepaald de omgeving van het hoofdstation Gent Dampoort. Deze stationsomgeving is gelegen binnen het gewestelijk RUP “afbakening van het grootstedelijk gebied Gent (BVR 16/12/2005) zonder verder herbestemd te zijn omdat de gewestplanbestemming “zone voor stedelijke ontwikkeling” reeds een verordenend plan, middels een BPA door de stad voorzag. De specifieke bepalingen voor de opmaak van een BPA zijn ondertussen evenwel niet meer van kracht, met voorliggend planproces wordt deze lacune geredieerd.

Volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) valt een hoofdstation binnen een grootstedelijke context en het aangrenzende hoofdspoorwegennet onder de Vlaamse bevoegdheden.

Bij M.B. van 30/10/2018 werd de planningsbevoegdheid gedelegeerd aan de stad voor het verder voeren van dit planproces. Voorliggend planproces hangt samen met het verder uitbouwen van het station als een mobiliteitsknooppunt, met aanpassingen aan de aangrenzende verkeersknoop op het tracé van de R40.

Het Team Mer heeft het plan-MER voor het RUP ‘Dampoort’ goedgekeurd op 8/11/2019.

Verder is de beslissing van de Vlaamse regering van 15 oktober 2021 van belang omtrent ‘Gent Dampoort en Vertramming Lijn 4 en 7’, meer bepaald de herinrichting van de Dampoortknoop met een ondertunneling van de R40 en de stationsomgeving met aandacht voor voetgangers- en fietsinfrastructuur en de inrichting en werking van het bus- en tramstation. Wat betreft verdere uitvoeringsmodaliteiten wordt gewezen op het belang van de nodige afstemming met de betrokken (gewestelijke) infrastructuurbeheerders.



Het ontwerp RUP “nr.172 Dampoort Gent” wordt aldus gunstig geadviseerd.

Hoogachtend,

Voor het departement,

Koen Grootaert
Adjunct van de directeur