

Goedkeuring project-milieueffectrapport

The Loop – kantoorachtigen Networks Gent 3 (NG3) op Veld 5 Oost

Initiatiefnemer:

Espevelo 3
Bischoffsheimlaan 33
1000 Brussel

05 februari 2024

PRMER-3495-GK

1. Inleiding

Het voorgenomen project-MER wordt opgesteld in functie van een omgevingsvergunningsaanvraag door Espevelo 3 voor de bouw en exploitatie van een nieuw kantoorachtig project op het terrein van veld 5 op The Loop (Gent), net naast VMM.

De totale bruto vloeroppervlakte van de nieuwbouw bedraagt 10 964,47 m² waaronder:

- Vleugel aan de Henri Crombezlaan/Hélène Dutrieulaan: 6 niveaus boven het dekniveau van 18 m breed en 36 m lang
- Vleugel aan de Raymonde de Larocheaan: 6 niveaus (+ technische verdieping) boven het maaiveld van 18 m breed en 36 m lang
- De vleugels zijn op elk niveau met elkaar verbonden (= tussenzone), met verticale circulatie.

Het nieuwe gebouw voorziet volgend programma:

- ✓ Inkomzone met onthaalbalie en wachruimte
- ✓ Ruimte voor laboratorium +/- 810 m²
- ✓ Meeting- en restoruimte: vergaderzalen met een totaal van 80 zitplaatsen en een resto- en ontspanningsruimte met +/- 200 zitplaatsen
- ✓ Kantoorruimtes in open space voor max. +/- 560 werkplekken
- ✓ IT center, archieven, technische ruimtes en bergingen
- ✓ Fietsenparking voor +/- 190 fietsen + aanpalende douche- en kleedruimte
- ✓ Autoparking (in hoofdzaak voor dienstwagens) voor +/- 85 auto's op 2 niveaus.

Het project-MER werd samen met de omgevingsvergunningsaanvraag (OMV_2023112494) ingediend.

De volgende activiteiten zijn onderworpen aan de m.e.r.-plicht volgens het project-m.e.r.-besluit¹, met name:

Bijlage II

Rubriek 10 b)

“Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen,

- *Met betrekking tot de bouw van 1000 of meer woongelegenheden, of*
- *Met een brutovloeroppervlakte van 5000 m² handelsruimte of meer, of*
- *Met een verkeersgenererende werking van pieken van 1000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur.*

Bijlage III

Rubriek 10 j)

¹ Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, B.S. 17 februari 2005, zoals herhaaldelijk gewijzigd.

“Werken voor het onttrekken of kunstmatig aanvullen van grondwater, die niet zijn opgenomen in bijlage I of II.”

Voor categorieën van projecten opgenomen in bijlage II van het project-m.e.r.-besluit, is het indienen van een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de m.e.r.-plicht mogelijk. Door de initiatiefnemer wordt echter afgezien van dit verzoek en is er gekozen om een project-MER op te stellen.

Het Team Omgevingseffecten van de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten besliste op 17 november 2022 over de aanmelding. De aanmelding bevatte geen vraag tot scopingsadvies. Er werd geen openbare raadpleging voorzien in het voortraject (= periode voorafgaand aan de indiening van het project-MER samen met vergunningsaanvraag).

Het Team Omgevingseffecten ontving op 20 november 2023 de vraag om het in het omgevingsloket opgeladen project-MER goed of af te keuren.

2. Inhoudelijke toetsing van het project-MER

2.1. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2,1 ° DABM²

Het project-MER werd opgesteld door het team van erkende MER-deskundigen en de erkende MER-coördinator waarover in de aanmeldingsbeslissing werd beslist.

2.2. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 2° DABM

Niet van toepassing.

2.3. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 3° DABM

Het project-MER is kwaliteitsvol uitgewerkt en het bevat alle relevante onderdelen conform artikel 4.3.7. van DABM.

2.4. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 4° DABM

Het project-MER werd afgetoetst aan de ontvangen opmerkingen en adviezen van het publiek en de geraadpleegde adviesinstanties. Hieronder een beknopte analyse van de ontvangen informatie.

Het Team Omgevingseffecten vroeg advies op het MER aan het Agentschap voor Natuur en Bos Oost-Vlaanderen; Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen; De Lijn Oost-Vlaanderen; Departement Mobiliteit en Openbare Werken; Fluxys; OVAM; Agentschap Onroerend Erfgoed Oost-Vlaanderen; De Vlaamse Waterweg; VMM – advies grondwater Oost-Vlaanderen; VMM – advies vergunning afvalwater en lucht; VMM – advies lucht (stedenbouwkundige aspecten); VMM – advies watertoets; provincie Oost-Vlaanderen en stad Gent.

Er kwam reactie op het MER of op de omgevingsvergunningsaanvraag van het Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen; De Lijn Oost-Vlaanderen; Departement Mobiliteit en Openbare Werken;

² Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, B.S. 3 juni 1995, zoals herhaaldelijk (DABM).

Departement Omgeving, Afdeling GOP – Omgevingsgebied Oost-Vlaanderen; Fluxys; OVAM; Agentschap Onroerend Erfgoed Oost-Vlaanderen; De Vlaamse Waterweg; VMM – advies grondwater Oost-Vlaanderen; VMM – advies vergunning afvalwater en lucht; VMM – advies watertoets; provincie Oost-Vlaanderen en stad Gent.

Tijdens het openbaar onderzoek werden er geen bezwaren geformuleerd.

Onder meer volgende overwegingen speelden een rol bij de toetsing en de analyse van adviezen en bezwaren:

- Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen; Agentschap Onroerend Erfgoed Oost-Vlaanderen; Departement Omgeving, Afdeling GOP – Omgevingsgebied Oost-Vlaanderen; De Vlaamse Waterweg en VMM – advies watertoets geven geen advies.
- VMM – advies vergunning afvalwater en lucht, De Lijn Oost-Vlaanderen en OVAM hebben geen opmerkingen op het project-MER.
- VMM – advisering grondwater Oost-Vlaanderen geeft een gunstig advies voor het project-MER voor wat betreft het aspect grondwater.
- Stad Gent geeft een gunstig advies. Er zijn wel enkele aanbevelingen en aandachtspunten te vermelden.

“Om de impact op verdroging van het Vossenbos ten noorden van de projectzone te beperken dient infiltratie/ bevoeiing voorzien te worden met een deel van het debiet in overleg met de eigenaar. Een deel van het debiet kan geloosd worden via de achterliggende Grietgracht in overleg met waterloopbeheerder en een deel via RWA.

Voor de periode tussen 15 maart en 15 oktober geldt dat bij droogte die 10 dagen aanhoudt (neerslagstation Vinderhoute – zie www.waterinfo.be), bevoeiing/infiltratie dient voorzien te worden waar nodig. Hiervoor dienen voorafgaandelijke afspraken gemaakt te worden met de Groendienst via groendienst@stad.gent of European Tree Worker/boomexpert.

De bemalingscascade dient gevolgd te worden. Er dient gemonitord worden zoals opgenomen in bemalingsnota.”

- Departement Mobiliteit en Openbare Werken geeft een voorwaardelijk gunstig advies.
 - ✓ Er wordt opgemerkt om de toekomstige verkeersafwikkeling op de B402 ook te onderzoeken in het project-MER.

Dit zit vervat in de analyse van de impact op het hoger wegennet (macroniveau § 5.7.3.2).
“De maximale bijdrage van het project op de interne ontsluitingsstructuur van The Loop bedraagt 48 pae per rijrichting in de ochtendspits en 44 pae in de avondspits. Op het hogere wegennet is dit hooguit de helft. Om van een significant effect te kunnen spreken, moet conform het significantiekader de stijging of daling in verzadigingsgraad ten opzichte van de referentiesituatie meer dan 5% bedragen. Dit is nergens het geval. De toename in verzadigingsgraad blijft op het hogere net zelfs overal minder dan 1%. Bijgevolg kan geconcludeerd worden dat het bijkomende programma een verwaarloosbare impact heeft op de verkeersafwikkeling van het omliggend wegennet in het macro studiegebied (effectscore 0).”

- ✓ Er wordt gesteld dat de berekening van de verkeersgeneratie onderschat is in het project-MER.

Voor de berekening in het project-MER is er rekening gehouden met de strenge parkeernormen voor The Loop en het stringente handhavingsbeleid van de stad Gent waardoor afwenteling op het openbaar domein onmogelijk wordt en toekomstige gebruikers gedwongen worden om hun automobilititeit af te stemmen op de normen van de stad Gent. In § 5.6.3 van het project-MER staat de transitie beschreven van de kandidaat gebruiker om door een mix van modal shift en minder aanwezigheid, zoals geïllustreerd in tabel 15-6, te borgen dat ook effectief aan die strikte normen van de stad voldaan wordt. De berekening is dus gebeurd conform tabel 15-6 met aangepaste mix van aanwezigheid en autogebruik. Men rekent daarbij met een parking voor 35 dienstvoertuigen, die ook niet allemaal elke dag gebruikt zullen worden. Er is uitgebreid overleg met de dienst mobiliteit van de stad gevoerd over het bepalen van de modal-split en de intenties van de kandidaat gebruiker om zich te conformeren aan de RUP-voorschriften. In het project-MER is ook nog een sensitiviteitstoets vermeld (§ 5.8). De verkeersgeneratie is afdoende ingeschat in het project-MER.

✓ Er dient onderzocht of er voldoende capaciteit is op het openbaar vervoer.

Het project-MER gaat in op deze vraag (§ 5.4.1.3 en § 5.4.1.4 en § 5.7.2). Het OV-aanbod komt niet in het gedrang door dit project. De Lijn Oost-Vlaanderen heeft zelf ook geen opmerkingen gemaakt betreffende dit aspect (cf. supra – De Lijn heeft geen opmerkingen op het project-MER).

✓ Tot slot wordt gevraagd om de verkeersgeneratie, berekend in de MOBER van 2015 te herzien.

Dit staat evenwel buiten de scope van dit project-MER. Voor reeds andere vergunde projecten op The Loop, met bijhorend goedgekeurde project-MERs is er steeds verwezen naar deze MOBER. De visie is hierin dus niet gewijzigd. Het leidt ons te ver om in het licht van deze huidige ontwikkeling op The Loop te vragen om voor dit individuele project de MOBER van 2015 te laten herzien. Er is melding dat er trouwens voor de site The Loop door de stad een nieuw RUP gepland wordt met bijhorend mobiliteitsonderzoek. De volledige herziening zal in dat proces aan bod kunnen komen. De bouwheer en potentiële gebruiker van voorliggend project dient op vraag van de stad Gent inspanningen te leveren om zijn aanwezigheid en autogebruik af te stemmen op de vigerende normen. Die steunen op het MOBER van 2015 en moeten borgen dat de verkeersgeneratie niet groter wordt dan de prognoses uit het MOBER van 2015. Het huidige project kan niet anders dan zich houden aan de voorschriften van het vigerende RUP en mobiliteitsbeleid van de stad.

- Stad Gent geeft voor wat betreft het mobiliteitsluik nog volgende relevante opmerking in hun advies.

“Men kijkt zowel het microniveau van het projectgebied (veld 5 Oost en zijn aansluitingen), als het macroniveau van het hele gebied van The Loop. Verkeerskundig hangt dit allemaal aan elkaar, aangezien gemotoriseerd verkeer enkel via het systeem van The Loop kan aan- en weggrijpen. Op p 68 wordt gesteld dat er momenteel geen parkeerregime geldt op The Loop. The Loop heeft geen ‘straatparkeren’. Op basis van het RUP moeten alle parkeerplaatsen geclusterd zijn, ofwel onder de gebouwen voor de permanente situatie, ofwel op geclusterde maaiveldparkings als tijdelijke situatie. Daar het aantal beschikbare parkeerplaatsen per m² bvo ontwikkeling, laag is, is betalend parkeren een noodzaak teneinde te beletten dat er nog meer parkeervraag zou ontstaan. Teneinde gemeenschappelijk gebruik van de

parkeerplaatsen te faciliteren zal een parkeermanagement een noodzaak zijn, en bij uitbreiding een mobiliteitsmanagement. De conclusie dat dit project geen grote invloed zal hebben op het verkeerssysteem van The Loop is correct. Het wordt wel een uitdaging om een duurzamer verplaatsingsgedrag aan te houden, waarmee men binnen het pakket van 110 parkeerplaatsen voor werknemers kan blijven. Een bedrijfsvervoersplan, én een aanklampende begeleiding voor het personeel wanneer men naar deze werkplek zal verhuizen, zullen hierbij noodzakelijk zijn.”

- De overige adviezen zijn gunstig op de omgevingsvergunningaanvraag en hebben dan ook geen betrekking op het project-MER. Er worden in bepaalde adviezen wel nog enkele voorwaarden opgelijst voor de aanvraag.

Op basis van bovenstaande analyse van de ontvangen informatie, concludeert het Team Omgevingseffecten dat de ontvangen informatie geen aanleiding geeft tot aanpassing van het project-MER en de informatie geen aanleiding geeft tot andere conclusies inzake milieueffecten.

3. Goedkeuring van het project-MER

Op basis van de bovenstaande toetsing keurt het Team Omgevingseffecten het voorliggende project-MER goed.

Digitaal getekend door

Isabel Jacobs

Afdelingshoofd

Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP)