



## **Opschrift**

Vergadering van 5 november 2019

Nummer: 2019\_MV\_00365

### **Onderwerp:**

**Mondelinge vraag van raadslid Christophe Peeters: Parkeergarage Technologiepark**

### **Raadslid(-leden):**

Christophe Peeters - Open Vld

**Bevoegd:** Filip Watteeuw

## **Omschrijving van de vraag**

### **Toelichting:**

De problematiek aangaande de bereikbaarheid van en de mobiliteit op en rond het Technologiepark is genoegzaam bekend.

Er is ook de kwestie van het onvoldoende aantal parkeerplaatsen.

De concessie van een bovengrondse parkeergarage en toegangscontrole op het Technologiepark werd op 17 juli 2019 gegund aan het consortium Wyckaert.

De DBFMO-overeenkomst, die daarna werd onderhandeld tussen de UGent en de vzw Ardoyen enerzijds, en het consortium Wyckaert anderzijds, is ondertekend op 15 oktober 2019.

Het gaat over een concessie voor 30 jaren van een bovengrondse parkeergarage, met minimum 500 parkeerplaatsen (die in de hoogte uitbreidbaar moet zijn met minstens 300 extra parkeerplaatsen), alsook over de toegangscontrole voor voertuigen aan 3 ingangen van het Technologiepark.

De buurtbewoners maken zich hieromtrent zorgen. Op basis van een luchtfoto (Google Maps) blijkt duidelijk dat het parkeergebouw op minder dan 100 meter komt te liggen van de sociale huurwoningen van Volkshaard.

Eén van de hoofdargumenten voor de locatie van de parkeergarage is de gunstige bereikbaarheid via de zij ingang Tramstraat. Dit is problematisch aangezien de kant Tramstraat nooit is bedoeld als algemene toegang tot het park doch enkel diende voor toegang van bezoekers of werknemers van Texaco (Chevron). Elk ander gebruik van

deze zij ingang betreft een bouwovertreding, zoals bevestigd door toenmalig bevoegd schepen Taeldeman tijdens het vragenuur van de gemeenteraad d.d. 24 september 2018.

Waarom de UGent desondanks toch in dit verhaal mee stapt is me derhalve allesbehalve duidelijk.

De logica van een gedegen mobiliteitsbeleid voor het Technologiepark dicteert dat de parking wordt gerealiseerd aan de hoofdingang, dus zo dicht mogelijk bij de N60. De noord-westelijke hoek lijkt daarvoor logisch, waarbij zelfs een secundaire uitrit kan worden gerealiseerd die rechtstreeks aanpakt op de N60 richting Gent voorbij de ovonde (al dan niet via de oude op- en afrit van de E40), zodat het uitrijdend verkeer gescheiden wordt in twee stromen, wat de ontruiming van de parking zou vereenvoudigen. Op die plek zou je trouwens ook perfect openbaar vervoer kunnen integreren (op termijn een tram of, waarom niet, een kabelbaan).

Eigenlijk zou er geen verkeer meer mogen zijn op de campus zelf, alleen voor leveringen, personen met een handicap en een permanente shuttle. Het moet zelfs mogelijk zijn de shuttle autonoom te laten rijden op dit gesloten circuit (zie ook wat Maria Middelaers doet).

**Vraag:**

Kunt u duidelijkheid scheppen aangaande de toekomstige parkeergarage en garanderen dat de locatie ervan optimaal zal zijn, d.w.z. vanuit een ordentelijke visie op mobiliteit én juridisch sluitend?

Behandeld door de commissie mobiliteit, openbaar domein, economie en werk (mow) in vergadering van 5 november 2019.

**Antwoord**

**7 november 2019**

Op deze site zijn al heel wat bedrijven en onderzoeksinstellingen aanwezig en zullen er nog heel wat bijkomen.

Dit heeft natuurlijk zijn effect op mobiliteit. Hoewel we via een RUP, duurzame parkeerrichtlijnen en een duurzaam algemeen mobiliteitsbeleid voor de zuidelijke mozaïek in deze omgeving heel sterk inzetten op andere modi, zal er nog altijd een behoorlijke autogeneratie met zich meebrengen.

Zo ook voor deze site. En dus kunnen er – passend binnen de parkeerrichtlijnen – parkeerplaatsen voorzien worden. In de plaats van iedere actor op deze site zijn eigen

parkeervoorziening te laten aanleggen, is het beter om deze parkeerbehoefte centraal en gebundeld op te nemen. In dat opzicht is de bouw van deze ‘parkeergarage’ te verantwoorden in functie van duurzaam ruimtegebruik en ontharding.

Het bundelen van de parkeercapaciteit optimaliseert niet alleen het ruimtegebruik maar maakt het ook mogelijk de aangeboden parkeerplaatsen efficiënt én gericht in te zetten. UGent koppelt de bouw van de parking meteen aan een parkeermanagementsysteem mét toegangscontrole. Dit systeem laat toe de vervoersstromen in én naar de site op gerichte wijze te sturen. We steunen zeker en vast het initiatief van UGent om een dergelijk gebouw mét bijhorend managementsysteem op te richten.

De concrete locatie van het gebouw is een keuze van UGent. Het gebouw takt aan op de interne ‘lus’ die de site ontsluit en bevindt zich vlakbij het nieuwe restaurant én de bijhorende, centrale publieke ruimte. Het gebouw bevindt zich bovendien op wandelafstand van de omgevende kennisbedrijven. De zuivere ‘onderwijs’-instellingen bevinden zich wat verder van het gebouw, wat op zich te verantwoorden is gezien de auto-attractiviteit van deze instellingen beperkt is – of toch zou moeten zijn.

Het voorstel van locatie past binnen het beeldkwaliteitsplan dat UGent liet opmaken voor de site. Het parkeergebouw is eveneens in overeenstemming met de bepalingen van het voorontwerp RUP 148 Technologiepark Ardoyen – Tramstraat.

Het gebouw houdt voldoende afstand tot de buitengrenzen van de site - minimum 70 m - , waarbij aan de randen een zone voor buffergroen worden behouden. Hierdoor kan worden aangenomen dat de hinder voor de omwonenden tot een minimum beperkt blijft.

Zowel de inplanting als het volume van het parkeergebouw wijken af van de huidige bestemmings- en inrichtingsvoorschriften (BPA Hutsepot). De wetgever laat evenwel toe af te wijken van de voorschriften van verouderde bestemmingsplannen (BPA ouder dan 15 jaar).

De keuze voor deze locatie staat op zich los van de ontsluiting van de site in zijn geheel. Het is niet zo dat stad Gent door het vergunnen van het gebouw op deze locatie meteen ook vergunning zou verlenen voor de toegangen aan de Tramstraat. Wél is het zo dat UGent het managementsysteem maar operatief kan (laten) maken door toegangscontrole in te voeren. Deze toegangscontrole richt zich OP VANDAAG uiteraard op alle bestaande toegangen, waaronder deze langs de Tramstraat.

De stad heeft altijd het standpunt aangenomen dat de vermeende onrechtmatig onderhouden toegang aan de Tramstraat enkel TIJDELIJK kon behouden blijven en dit totdat de N60 en de aansluiting met het Technologiepark zijn heraangelegd. De ingang via de Tramstraat kan TIJDELIJK behouden blijven, tot de heraanleg van N60 is gerealiseerd. Dit staat heel duidelijk aangegeven in de toelichtingsnota bij het voorontwerp RUP – meer bepaald op p. 53.

Uitgangspunt van de stad Gent is dat de site zijn ontsluiting maximaal ent op het hogere wegennet - dus via de N60 als secundaire weg. Ik wil u er graag op wijzen dat het

planMER diverse ontsluitingswijzen heeft onderzocht en een aantal concrete voorstellen doet om de ontsluiting van de site te verbeteren.

De Stad neemt op korte termijn initiatief om tot een overeenkomst te komen met alle betrokken actoren (i.c. UGent en AWW/MOW).

Beste collega,

De bouw van de parkeergarage is uiteraard maar één deel van het totale mobiliteitsverhaal. Naast de nodige parkeercapaciteit, wordt ook gewerkt aan een structurele verbetering van de fietsinfrastructuur op en rond de site. Ook het openbaar en collectief vervoer dient verder geoptimaliseerd én uitgebreid te worden. In dat opzicht werd een masterproject opgestart voor de verdere ontwikkeling en ontsluiting van de site Ardoyen, in samenhang met een integrale visie op de dorpskern Zwijnaarde via een wijkstructuurschets en een wijkmobiliteitsplan. De Lijn onderzoekt momenteel de mogelijkheid om op heel korte termijn enkele buslijnen die momenteel rondom de site lopen, ook op de site zelf een halte te geven. Bovendien loopt er ook een studie om de mobiliteitsalternatieven voor de gehele zuidelijke rand te onderzoeken en te verbeteren. En het is misschien ook interessant om te weten dat ik morgen een overleg heb met minister Peeters, waar onder andere ook het voorstel van de Ugent voor het aanleggen van de fietsbrug op de agenda staat.

Belangrijk om te weten is dat de aanvraag tot omgevingsvergunning voor het parkeergebouw nog niet werd ingediend. Ten gevolge van de afwijkingen op het BPA Hutsepot zal tijdens de procedure een openbaar onderzoek gehouden worden. Bewoners kunnen dus op dat moment ook nog reageren op deze bouwaanvraag.

---