



**Dossiernummer** 2021199  
**Internummer** 15590/PRMER/1

## **Advies MER van Sweco i.o.v. Gegrond bv**

### **1. Overzicht**

#### **1.1. Aanvraag**

**Datum adviesvraag** 16 december 2021  
**Voorwerp** MER  
**Omschrijving** scopingsadvies voor het project 'Herontwikkeling van de Vynckiersite in Gent'  
**Kadastrale gegevens** Gent (afd. 7) sectie G 143 D2, (afd. 7) sectie G 160 H3 en (afd. 7) sectie G 160 D3

#### **1.2. Adviezen**

GUNSTIG advies van Dienst Stadsarcheologie en Monumentenzorg van 20 december 2021  
GUNSTIG advies, mits het naleven van de voorgestelde aanbevelingen, van Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning van 29 december 2021  
GUNSTIG advies, mits het naleven van de voorgestelde aanbevelingen, van Dienst Economie van 23 december 2021  
GUNSTIG advies, mits het naleven van de voorgestelde aanbevelingen, van Groendienst van 4 januari 2022  
GUNSTIG advies, mits het naleven van de voorgestelde aanbevelingen, van IVA Mobiliteitsbedrijf van 23 december 2021  
GUNSTIG advies, mits het naleven van de voorgestelde aanbevelingen, van Dienst Stadsarcheologie en Monumentenzorg van 24 december 2021

### **2. Motivering**

#### **2.1. Omschrijving**

Het betreft de aanmelding en scoping van een milieueffectenrapport voor het stadsontwikkelingsproject Vynckiersite Gent.  
Het projectgebied omvat het zuidelijk deel van de site dat in eigendom is van Gegrond BV uitgebreid met de geplande ontsluitingsweg tussen het zuidelijke en het noordelijke deel van de site.

De Vynckiersite wordt herontwikkeld als een duurzaam en innovatief industrie-en bedrijventerrein, met een focus op bedrijven die werken rond energietransitie en industriële transformatie.

Het MER zal gecoördineerd worden door Sweco.

## 2.2. Beoordeling

### Algemeen

Er is voor de herontwikkeling van de site Vynckier een masterplan opgemaakt. Van dit masterplan werd kennis genomen door het college (geen goedkeuring!) waarbij tevens adviezen vanuit de verschillende stadsdiensten werden opgemaakt in functie van de verdere uitwerking van dit masterplan. Aan het masterplan werd een MOBER toegevoegd. Ook op het niveau van het MOBER werden nog vele opmerkingen geformuleerd, sommigen vrij fundamenteel.

Voorliggende scoping gaat voorbij aan de opmerkingen, aandachtspunten en inhoudelijke bijsturingen die bij de kennisname werden opgenomen.

Deze kunnen overgemaakt worden aan het team Milieueffectrapportage, indien gewenst, maar zijn natuurlijk verbonden aan het masterplan/MOBER dat geen deel uit maakt van voorliggend scopingdocument.

Om te komen tot een kwalitatief en (een in de verschillende vergunningsprocedures) bruikbaar MER, dient men bij de opmaak rekening te houden met de reeds gemaakte (fundamentele) opmerkingen en vereiste verfijning op het masterplan/MOBER. Het masterplan/ MOBER en het MER dienen te allen tijde op mekaar afgestemd te worden.

Het masterplan gaat ook uit van de totale ontwikkeling. Het noordelijk deel - terreinen van ABC en het zuidelijk deel - huidige ABB en het te herontwikkelen Manchestergebouw en Vynckiertoren.

De scoping focust zich enkel op het zuidelijke deel. Beide delen hangen nochtans ruimtelijk samen en zijn deels ook afhankelijk van elkaar voor lange-termijn oplossingen (bvb naar realisatie interne ontsluitingsweg, mobiliteit, energie en warmteverhaal, ...).

Tussenliggende fases in de ontwikkeling, alternatieven die rekening houden met verschillende scenario's (bv. de herlocalisatie van ABB) zullen niet onderzocht worden. Er wordt enkel uitgegaan van 1 gewenst lange-termijn scenario.

Deze werkwijze is, ons inziens, voor de schaal en ambities van het stadsontwikkelingsproject ondermaats.

### Opmerkingen (indeling document volgend)

### **3 Ruimtelijke, Juridische en beleidsmatige situering van het project**

#### 3.2 Ruimtelijke situering

De activiteiten van 'Eskimo coworking en eventlocatie' zijn niet conform de bestemming op het gewestplan, zijnde industriegebied.

#### 3.6.5. Landschap, erfgoed en archeologie

Ook de twee beschermde schoorstenen liggen binnen het projectgebied. Graag aanvullen.

### **4 Projectbeschrijving**

#### 4.2 Masterplan - 4.4 Beschrijving van het project

-De vermelding van de zonering en de mogelijke functies kloppen niet. Ondersteunende functies zijn enkel mogelijk in de Manchestergebouwen – aangeduid met 2a en 2b. Voor alle overige zones is de bestemming 'bedrijvigheid' van toepassing. De planologische bestemming van het gebied is immers industriegebied volgens het gewestplan. De planologische bestemming blijft ongewijzigd. Elk project moet voldoen aan de voorwaarden van het gewestplan. Enkel in beschermde/waardevolle gebouwen kan hiervan afgeweken worden (2a en 2b). Hier is een evenwichtige mix van ondersteunde functies, kantoren en kleinschalige bedrijvigheid mogelijk. In het geval van onderwijs kan enkel duaal leren. De na te streven mix zit vervat in de richtinggevende tabel die opgenomen is in het masterplan.

- De cijfers die per deelgebied meegegeven worden komen niet overeen met de richtinggevende tabel uit het masterplan.

#### - Zone 1a

Er zijn nog geen minimale en maximale bouwhoogtes bepaald. Ook onderlinge afstanden tussen gebouwen liggen nog niet vast.

De hoogte van de nieuwbouw zal impact hebben op de beeldbepalende en monumentale waarde van de beschermde Manchestergebouwen en schoorstenen. Dit heeft een impact op de zichtbaarheid van de manchestergebouwen als landmark en identiteit van de site. Vanuit erfgoed oogpunt wordt dan ook benadrukt dat deze historische gebouwen met schoorsteen en architecturale traptorens een landmark-functie dienen blijven te vervullen. Ze vormen mee het collectieve geheugen van de stad en bepalen het landschap rondom de Nieuwevaart.

Op p. 29 staan 2 variante figuren. Enkel de linkse figuur is realiseerbaar. De rechtse figuur wijkt af van de basisprincipes uit het masterplan voor wat betreft de inplanting van de gebouwen en de ontsluiting.

Onder de figuren op p29 wordt (opnieuw) gespecificeerd wat de hoogte van de gebouwen zal zijn. In het gecoördineerd advies van de Stad op het masterplan wordt aangegeven dat hiervoor nog verder onderzoek moet gebeuren. Dat onderzoek is tot op de dag van vandaag nog niet uitgevoerd waardoor het voorbarig is om deze hoogtes als afgeklopt te beschouwen.

#### - Zone 2a Manchestergebouw

Er is géén akkoord voor een optopping. Er werd enkel een opening gelaten om een beperkte uitbreiding, voor het bereikbaar maken van het dak als buitenruimte, te onderzoeken.

#### - Zone 3

Ondersteunende functies zoals kantoren, gedeelde functies voor werknemers, vergaderzalen, horeca dienen in het Manchestergebouw geïntegreerd te worden. Zoals reeds meegegeven zijn hier enkel functies toegelaten die in overeenstemming zijn met de planologische bestemming van het gebied. Van de opgelijste functies zijn dat enkel maakindustrie en industrial engineering. Ondersteunende functies en kantoren kunnen hier niet.

Er is géén akkoord voor een nieuwe toren (3c) met dezelfde lengte, breedte en hoogte als de bestaande Vynckiertoren. Dit heeft een impact op de zichtbaarheid van de manchestergebouwen als landmark en identiteit van de site. Het zicht op de manchestergebouwen zal al sowieso voor een deel afgeblokt worden door de nieuwe manchestergebouwen. Vanuit erfgoedpunt is het belangrijk dat deze historische gebouwen met schoorsteen en architecturale traptorens een landmark-functie blijven vervullen. Ze vormen mee het collectieve geheugen van onze stad en bepalen het landschap rondom de Nieuwevaart. Verder onderzoek is aangewezen en zal moeten aantonen of deze nieuwe Vynckiertoren wenselijk is.

#### 4.4.4 Samenvattende tabel

De gegevens moeten overeenkomen met de richtgevende tabel uit het masterplan en de door de Stad gemaakte opmerkingen.

#### 4.5 Toekomstige ontsluiting

De nota lijkt enkel uit te gaan van de eindtoestand met een interne ontsluitingsweg. Alle tussenliggende fases worden niet in beeld gebracht. Nochtans zullen voor de tussenliggende omgevingsvergunningen ook situaties gelden waarbij deze interne ontsluitingsweg nog niet is gerealiseerd.

Elke fase op zich moet als een sluitend verhaal onderzocht worden naar werkbaarheid en effecten op de omgeving. Elke fase op zich moet kloppen wat betreft parkeerbehoefte (auto's, fietsen, ...) en afwikkeling verkeersstromen. De doorrekening moet gebaseerd zijn op een realistische en toelaatbaar programma qua functies en op de parkeerrichtlijnen van de stad Gent (<https://stad.gent/nl/wonen-bouwen/stadsvernieuwing/toekomstvisie-voor-stadsvernieuwing/parkeerrichtlijnen-voor-bouwprojecten>).

Bv. Er moeten scenario's onderzocht worden waarbij de invulling van de zuidelijke Manchester en Vynckiertoren is gebeurd, maar waarbij de verkeersafwikkeling zich nog volledig op de Nieuwevaart richt.

De betekenis en timing van de 'knip' is onduidelijk.

De haalbaarheid van een in- en uit circuit gericht naar de Nieuwevaart is géén zekerheid. In principe wordt een site maar op 1 plek ontsloten naar het wegennet. De timing voor de realisatie van de privatieve interne ontsluitingsweg en de ontsluiting voor de hulpdiensten is

nog niet beslist. Er dient rekening gehouden te worden met een fasering en tussentijdse alternatieven.

De knip geeft ook geen garantie dat het 'vast bestemmingsverkeer' hem niet oneigenlijk zal gebruiken. Er is geen duidelijkheid waarom deze knip richting Gasmeterlaan open moet kunnen. Daarenboven graag een opsplitsing maken tussen auto en vrachtverkeer omtrent de beschrijving van de doelstelling van de knip. Mag vrachtverkeer door de knip?

Welke fietspaden worden voorzien? Losliggende/aanliggende? Later zal ook de dimensionering ervan belangrijk zijn.

Voor de fietsenstallingen moeten ook de parkeerrichtlijnen van de stad toegepast worden:

#### 4.6 Duurzaamheidsaspecten

##### 4.6.1 Waterbeheer

Het Algemeen Bouwreglement van de stad Gent (ABR) stelt dat verhardingen dienen beperken te worden. De strikt noodzakelijke grondverhardingen moeten waar mogelijk als verharding met natuurlijke infiltratie of als waterdoorlatende verharding aangelegd worden. Indien er oppervlaktes verkleind worden of anders (waterdoorlatend) aangelegd worden is er minder afstroom van hemelwater en kunnen infiltratie- en/of buffervoorzieningen kleiner gedimensioneerd worden.

Het document geeft eerder de indruk dat er zoveel mogelijk moet verhard blijven of worden i.h.k.v. de verontreiniging.

Ook infiltratievoorzieningen worden reeds bij aanvang geweerd omwille van de verontreiniging.

Indien infiltratie niet kan omwille van de bodemverontreiniging, dan dient dit gestaafd te worden met een onderzoek van een erkend bodemdeskundige.

Vragen die reeds rezen bij het nalezen van het masterplan en waar het MER een antwoord zou moeten kunnen op bieden:

- In het OBBO is voor een aantal te saneren verontreinigingen op zowel bron- als verspreidingspercelen een gebruiksadvies m.b.t. behoud van verharding opgenomen. Geldt dit gebruiksadvies ook nog na de sanering? Dit is niet expliciet terug te vinden in de niet-technische samenvatting van het BSP.
- Kan er nagegaan worden of gebruiksadviezen m.b.t. behoud van verharding telkens voor het volledige perceel gelden? Tijdens overleg op 20/10/2020 gaf Re-Vive aan dat er bekeken zou worden of er misschien toch bepaalde zones onverhard kunnen blijven.
- In de niet-technische samenvatting van het OBBO staat niet expliciet vermeld dat er ook ter hoogte van de bodemverontreinigingen die niet gesaneerd zullen worden een gebruiksadvies m.b.t. behoud van verharding geldt. Kan dit onderbouwd worden met verwijzing naar OBBO en/of BSP?
- Op de terreinen van ABC zou infiltratie wel mogelijk zijn. Als dit hier wel mogelijk is, waarom dan niet op het terrein van Re-Vive?

Indien infiltratie niet kan en dit wordt door een erkend bodemdeskundige gestaafd, dan kan er overgeschakeld worden naar buffering met vertraagde lozing. In de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwater is opgenomen dat er enkel om

specifieke redenen met betrekking tot de mogelijkheden van hergebruik of plaatselijke terreinkenmerken afgeweken kan worden van de bepalingen rond infiltratie en buffering. Bij deze afwijking dient rekening gehouden worden met het decreet integraal waterbeleid en de uitvoeringsbesluiten. Deze afwijkingaanvraag moet aldus voldoende gestaafd worden. Een afwijking kan ook alleen bekomen worden indien er doorgedreven hergebruik van hemelwater plaatsheeft op de site en/of er voldoende dakoppervlakte aan groendaken is voorzien (minimaal conform ABR).

#### 4.6.2 Energievoorziening

De ruimtelijke inpasbaarheid van energiesystemen dient tijdig bekeken te worden:

- Waar kan een warmwaterbuffer ingeplant worden?
- Welke dakoppervlakte is nodig en reëel beschikbaar voor PV?
- Welke leidingenstroken zijn nodig voor een lokaal warmtenet?

Aandacht voor de wisselwerking met het noordelijk deel van de site is ook voor deze topic van belang.

#### 4.6.3 Vergroening

Hier wordt wel zeer snel over gegaan. In kader van het onderzoek naar ontharden en vergroenen, ook ifv waterverhaal en waterhuishouding, zal onderzocht moeten worden hoe het zit met de vervuiling en/of sanering, waar dergelijke ingrepen mogelijk zijn, waar groendaken, gevelgroen, plantenbakken, ... een meerwaarde voor de site kunnen betekenen. Zie ook 4.6.1.

#### 4.6.4 Circulair = toe te voegen

In het masterplan zitten een aantal insteken i.v.m. circulaire economie, zowel op vlak van economische positionering (bv. verwijzing naar onderzoekstraject Circular City Ports, ...) als in de context van de gebouwen (bv. verticaal uitbreidbare en modulaire industriegebouwen, parkings afbouwbaar bij kleinere parkeervraag in de toekomst, ...). In het hoofdstuk ambities kan dit onderwerp dan toch niet ontbreken?

#### 4.7 Fasering

In de tekst staat te lezen: gezien de aanwezigheid van ABB op de site tot en met juni 2023, zullen pas daarna de resterende ontwikkelvelden kunnen aangepakt worden. De fasering zal hierbij de marktvaart volgen.

Welke afspraken rond timing heeft men gemaakt met ABB? Graag het resultaat verwerken in mogelijke alternatieven (5)? Dit lijkt ons fundamenteel.

### **5 Alternatievenonderzoek**

de inrichtingsalternatieven dienen uit te gaan van

- Scenario's rond mobiliteit en samenhang met het noordelijke deel van de site (terreinen ABC)
- Hergebruik bestaande gebouwen tov nieuwbouw nieuwe Manchesters tov afwikkeling verkeer Nieuwevaart

- De bestaande bedrijvigheid blijft in ruime mate aanwezig: de impact daarvan zowel naar productie, verkeersgeneratie, ... kan veel concreter ingeschat en in kaart gebracht worden

## **7 Plannen en projecten in de omgeving**

UCO-Site : er wordt gesteld dat op UCO 350 publieke parkeerplaatsen worden gerealiseerd in het parkeergebouw. Hierover is nog geen definitieve uitspraak.

## **9 Methodologie per discipline**

### 9.1 Discipline Mens-Mobiliteit

#### 9.1.2.2 Verkeersintensiteit

Er wordt verwezen naar de MOBER opgemaakt door Vectris in 2021. Vanuit de Stad werden meermaals opmerkingen overgemaakt aan de ontwikkelaar. Het MOBER werd nooit afgewerkt maar wordt hier wel als vertrekpunt gebruikt. Dat leidt tot foute aannames en conclusies.

De tellingen waarnaar verwezen wordt op p 54 zijn reeds uitgevoerd in november maar werden niet verwerkt in het document. De tellingen werden net uitgevoerd met de reden om correctere aannames te kunnen doen.

9.1.3. Bij het functioneren van het verkeerssysteem – openbaar vervoer moet rekening gehouden worden met het reeds goedgekeurde nieuwe kernnet dat goedgekeurd werd door de vervoerregio op 4 juni 2021 en binnen de komende jaren zal uitrollen.

9.1.3.2.1. De aannames uit de ‘MOBER Vynckiersite Nieuwevaart Gent’ van Vectris (2021) moeten gecorrigeerd worden met de bemerkingen inzake verkeersgeneratie. Dit moet eerst uitgeklaard worden om te vermijden dat op basis van verkeerde cijfers wordt verder gewerkt.

#### 9.1.3.2.3. Verkeersleefbaarheid

- Verkeersleefbaarheid zit ook in het aandeel vrachtverkeer. Het is zinvol om niet enkel de toename van alle gemotoriseerd verkeer te meten, maar ook de toename vrachtverkeer versus ‘as is’. Een toename van vrachtverkeer op Wiedauwkaai kent minder effect op de leefbaarheid dan dezelfde toename op de R40.

- Wij hanteren capaciteitsgrenzen vanuit het oogpunt leefbaarheid van 250 pae voor een woonstraat en 400 pae voor een wijkverzamelweg. Kan de inschaling onderaan p. 60 daarop afgestemd worden?

#### 9.1.3.2.4 Parkeren

Er wordt niet verwezen naar de parkeerrichtlijnen van de stad Gent.

### 9.4 Discipline Water

#### 9.4.4 Beschrijving en beoordeling van de milieueffecten

##### Wijziging grondwaterkwaliteit

Rekening houden met de voorwaarden uit het algemeen bouwreglement van de stad Gent (zie 4.6.1 Waterbeheer)

#### 9.5 Discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Er kan akkoord gegaan worden dat er - gezien geen groenwaarden aanwezig zijn - geen discipline ecologie wordt 'onderzocht'. Er wordt echter gesteld dat groen wel zal behandeld worden bij de discipline landschap. Maar hier is geen aandacht aan besteed.

Op zijn minst wensen we als Stad een minimale groenstructuur gerealiseerd te zien, langs de terreingrenzen, zeker aan de noordzijde (confer studie van 2015 in opdracht van de stad uitgevoerd door maat-ontwerpers en Witteveen + Bos). Het is niet omdat er nu geen groen aanwezig is (men in het verleden 100% verharding heeft toegestaan), dat in nieuwe ontwerpen geen groenaanleg noodzakelijk is (ondermeer i.f.v. klimaat, hiteresistentie). Zeker gekoppeld aan zones voor waterbuffering/infiltratie kan wat onverharde groenzone aansluitend voorzien worden.

In de aangehaalde studie werd een 'groenblauwe' verbinding gesuggereerd naar de Lieve als groenblauwe ader in de overigens volledig verharde en bebouwde omgeving.

#### 9.9 Discipline Klimaat

##### 9.9.2.4 Hittestress en wateroverlast

De stad Gent beschikt over een droogtestudie (<https://stad.gent/nl/groen-milieu/nieuws-evenementen/gent-neemt-droogtestudie-ter-harte-en-bescherm-t-zich-tegen-watertekort>) en kwetsbaarheidsanalyse wateroverlast (<https://stad.gent/nl/groen-milieu/omgaan-met-water/wateroverlast>). Graag het project aftoetsen aan deze studies.

##### 9.9.3 beschrijving en beoordeling van de effecten

zie reeds gemaakte opmerkingen hier boven.

### **10 Bijlagen**

#### Bijlage 1

- de verwijzing naar het GRS en opname als zone voor stedelijke of grootstedelijke handel klopt niet. Hier wordt foutief naar de Antwerpsesteenweg verwezen. Het gebied is altijd een industriegebied geweest.
- de verwijzing naar Ruimte voor Gent is foutief. Deze zone is niet aangeduid als zone voor verweving. Verweving is niet van toepassing op industriegebied. De correcte verwijzing zou zijn naar p71 van Ruimte voor Gent waar meegegeven wordt dat we soms uitdrukkelijk kiezen voor monofunctionaliteit en waarbij Nieuwevaart uitdrukkelijk als voorbeeld hiervan meegegeven wordt.
- Mobiliteit: de parkeerrichtlijnen van de stad Gent zijn niet opgenomen
- Water: ook het Algemeen Bouwreglement van de Stad Gent (gemeentelijke stedenbouwkundige verordening) legt bijkomende doelstellingen op in kader van beperken van verhardingen, hemelwater, groendaken
- Erfgoed: de effectieve beschermingsbesluiten voor de beschermde monumenten op en palend aan de site worden niet vermeld. Deze zijn niet enkel beleidsmatig (B) maar hebben ook juridische implicaties (J).

### **3. Besluit**

Het MER wordt voorwaardelijk gunstig beoordeeld.

Onderhavig advies werd uitgebracht op 4 januari 2022



An Meert  
Omgevingsambtenaar

**Opgelet:**  
Stuur uw brieven  
naar het postadres!

**Postadres:**  
**Bezoekadres:**

**Bereikbaar:**

Bus 3/5/6/17/18/38/39/42/44/48/52-55/55s/57/58/65/69-74/76-78 | Tram 4/21/21/24  
Als dat noodzakelijk is voor de behandeling van uw dossier, slaan we uw gegevens op in een bestand dat we voor geen enkel ander doel gebruiken.  
U hebt het recht ze te bekijken, te kopiëren en te verspreiden. U hebt het recht ze te laten wissen of te verwijderen.  
Stad Gent - Breugelwille 1 | 9000 Gent | Tel. 09 268 33 00 | Fax 09 268 33 68  
Boschmarkt 1 | 9000 Gent

