



2022_CBS_06855 7045/PRMER/1 - scopingadvies voor het project parkeergebouw AZ Maria Middelaes Gent - ongunstig advies

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 23 juni 2022

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

de heer Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter
de heer Filip Watteeuw, schepenen; mevrouw Sofie Bracke, schepenen; mevrouw Tine Heyse, schepenen; mevrouw Astrid De Bruycker, schepenen; de heer Sami Souguir, schepenen; de heer Bram Van Braeckevelt, schepenen; mevrouw Isabelle Heyndrickx, schepenen; mevrouw Hafsa El-Bazioui, schepenen; mevrouw Evita Willaert, schepenen; de heer Rudy Coddens, schepenen
mevrouw Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; de heer Luc Kupers, adjunct-algemeendirecteur; de heer Danny Van Campenhout, adjunct-algemeendirecteur

Bevoegd: Tine Heyse

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

- Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 56.

De beslissing wordt genomen op grond van:

- Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM) met een titel betreffende milieueffect- en veiligheidsrapportage van 18 december 2002.
- Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, en de wijzigingen van 29 april 2013.
- Decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014.

Motivering

Op 29 april 2022 werd er een adviesvraag gesteld aan het college van burgemeester en schepenen door het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie met volgend onderwerp:

Aanvrager	AZ Maria Middelaes VZW
Omschrijving	scopingadvies voor het project parkeergebouw AZ Maria Middelaes Gent
Referentienummer van de aanvraag	PR3459
Adres van het project	Buitenring-Sint-Denijs 30 9000 Gent

Kadastrale gegevens	Gent (afd. 9) sectie I 482 Y, (afd. 9) sectie I 495 C2, (afd. 9) sectie I 495 D2, (afd. 9) sectie I 495 F2, (afd. 9) sectie I 495 N2 en (afd. 9) sectie I 495 H2
---------------------	--

De Dienst Milieu en Klimaat vroeg verschillende stadsdiensten om advies. Volgend gecoördineerd advies werd uitgebracht door de Dienst Milieu en Klimaat op 17 juni 2022:

1. Omschrijving

AZ Maria Middelaes zal een nieuwe vergunning voor een bestaand tijdelijk parkeergebouw voor een tijdsduur van 5 jaar aanvragen.

Een project-MER wordt opgemaakt voor de omgevingsvergunningsaanvraag voor het bestaande parkeergebouw. Hierbij wordt tevens inzicht gegeven in de effecten van de werking van de huidige site.

Het voorliggende dossier betreft een aanmelding en ontwerp-MER. Voorliggend project wordt namelijk beschouwd als een project waarvan de eigenschappen, de te onderzoeken aspecten en de te hanteren methodologie reeds voldoende gekend zijn.

2. Beoordeling

Milieuhygiënische en veiligheidsaspecten

Het hemelwater van de parkeertoren wordt geïnfiltreerd via een infiltratie-voorziening die overloopt in de Leebeek/Grietgracht. Gezien er ook geparkeerd kan worden op het dak van de parkeertoren kan het hemelwater dat afstroomt verontreinigd zijn en zijn er dus (bepaalde) risico's dat verontreinigd water geïnfiltreerd wordt. Er wordt dan ook aanbevolen om een dit hemelwater via een KWS-afscheider te zuiveren. Regelmatig nazicht en onderhoud van de KWS-afscheider is hierbij een aandachtspunt.

De noodzakelijke voorwaarden kunnen in een eventueel aan te vragen omgevingsvergunning worden opgenomen.

Ruimtelijke aspecten

Er wordt meegegeven aan de indiener dat er voor The Loop in 2021 een nieuwe ambitienota werd opgesteld door Stad Gent.

Het is inderdaad zo dat het Ruimtelijk Uitvoeringsplan of RUP Handelsbeurs sinds 2007 het wettelijk kader voor de ontwikkeling van de site vormt. De ideeën van het stadsbestuur en de grondeigenaars over de verdere ontwikkeling van de site zijn ondertussen geëvolueerd. De afgelopen 2 jaar hebben Stad Gent, ontwikkelaars, grondeigenaars en andere stakeholders in samenwerking met het studieteam ORG Urbanism, LiPS en Rasschaert Advocaten gewerkt aan een nieuwe toekomstvisie voor The Loop.

Stad Gent en de projectpartners zien het stadsdeel ontwikkelen naar een levendige stadswijk. Een wijk, waar naast grote kantoren, winkels en evenementen ook plaats is voor andere functies zoals wonen, verschillende types handel en recreatie. Het stadsdeel krijgt een nieuwe structuur met méér groen en ruimte voor water. De visie is een eerste stap om te komen tot een nieuw masterplan dat we dan – opnieuw – kunnen vertalen in een RUP.

De herontwikkeling van The Loop naar een levendige wijk zal stap voor stap verlopen:

- Er is extra studiewerk nodig om de invulling van de verschillende bouwvelden vorm te geven. Daar maken we de komende jaren werk van.
- Op basis van de resultaten van dit studiewerk kan er een nieuw ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) gemaakt worden. De procedure daarvoor duurt ongeveer 4 jaar.
- Zolang er nog geen nieuw RUP is, kunnen projecten op basis van het huidige RUP nog een vergunning krijgen. De Stad Gent zal hierbij de projecten coachen in de richting van de nieuwe inzichten.
- Er wordt ook ingezet op tijdelijke invullingen. Die kunnen een test zijn voor definitieve invullingen.

Archeologie

De projectzone (kad. Afd. 9, Sectie I, percelen 495h2, 482y, 495n2) situeert zich ten zuidwesten van het historisch centrum van Gent.

De projectzone ligt op de overgang tussen hogere en lagere gronden van de Maaltebeek (Rietgracht).

De projectzone sluit aan op de archeologische meerperiodensite van The Loop.

Het bewaarde Kasteel Hanus gaat terug op een gekende walsite die in de 16de eeuw in het bezit was van de familie Damast.

Het projectgebied is gelegen BUITEN de vastgestelde archeologische zone van Gent.

Het voorliggende project-MER omvat de aanvraag voor een nieuwe vergunning voor een bestaand tijdelijk parkeergebouw.

In 2018 werd een archeologienota opgemaakt voor de aanleg van nieuwe weginfrastructuur, de aanleg van tijdelijke parking, groenaanleg,... waarbij, na afwegen van de geplande bodemingrepen ten opzichte van de bestaande verstoringen, geen vervolgonderzoek noodzakelijk was.

Er zijn geen bodemingrepen voorzien.

Vanaf 01.01.2016 dient men rekening te houden met het onroerenderfgoeddecreet en de bijhorende uitvoeringsbesluiten.

De archeologische criteria bij een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen zijn afhankelijk van de bestemming van de percelen (gewestplan), alsook de aard van de aanvrager. De te hanteren beslissingsboom is te raadplegen op volgende locatie:https://www.onroerenderfgoed.be/sites/default/files/2020-06/20200527_omgevingsvergunning_stedenbouwkundige_handelingen.pdf

In conclusie kan gesteld worden dat, aangezien er geen bodemingrepen gepland zijn, er geen archeologisch traject noodzakelijk is.

Momumentenzorg

De Dienst Monumentenzorg kan akkoord gaan met de inschatting op de erfgoedwaarden zoals opgemaakt in de studie.

Economie

Gezien het dossier slaat op de (her-)vergunning van een parkeertoren zijn er niet meteen economische gerelateerde aspecten.

Groenaspecten

Gezien het gaat om een hervergunning voor 5 jaar van een bestaande parkeertoren is er geen (bijkomend) effect op groen.

Mobiliteit

Situering en historiek

Het betreft de opmaak van een Project-MER voor de nieuwe vergunning (van 5 jaar) voor het reeds bestaande tijdelijke parkeergebouw bij AZ Maria Middelaes. Deze parkeertoren met 4 verdiepingen wordt niet gewijzigd. De hoofdontsluiting van de site gebeurt via de R4 Buitenring en de N43 Kortrijksesteenweg, met een aanvullende ontsluiting via de Poolse Winglaan.

Oorspronkelijk was het de bedoeling dat de ontsluiting via de Poolse Winglaan enkel een zeer beperkt gebruik zou hebben, en niet voor patiënten en bezoekers zou dienen.

Voor fietsers is de site via verschillende routes bereikbaar: via de R4, de Kortrijksesteenweg en de Poolse Winglaan. Er is ook een route voorzien die aantakt op The Loop (veld 3), en doorheen de groenzone loopt. Het gedeelte hiervan op het eigen terrein van Maria Middelaes werd tot op heden nog niet gerealiseerd. Het stuk op grondgebied van The Loop wordt binnenkort aangelegd.

Momenteel zijn er 281 fietsparkeerplaatsen voor personeel, en 56 plaatsen + 6 bakfietsplaatsen voor bezoekers. Bij de verschillende andere gebouwen zijn er nog eens in totaal 62 plaatsen.

De bereikbaarheid met openbaar vervoer gebeurt via de halte Maria Middelaes-Maalte, die op ca 250 m van de ingang ligt. Hier stoppen zowel tram 1 als de buslijnen 76, 77 en 78. Er is een pendelbus tussen deze halte en de ingang van het ziekenhuis, maar deze pendelbus rijdt enkel op weekdays tussen 7.30 en 17.30 u, dus niet tijdens de bezoeken 's avonds en in het weekend.

Voor wagens zijn er in totaal 1366 parkeerplaatsen op de site, waarvan 1306 niet-voorbehouden plaatsen en 60 voorbehouden exemplaren. In de parkeertoren bevinden zich 409 parkeerplaatsen. De andere 957 plaatsen bevinden zich verspreid op de site.

In totaal werken er ca 1620 personeelsleden op deze site, weliswaar in verschillende shiften. Deze tijdelijke parkeertoren was vergund om de bouw van het nieuwe ziekenhuis – met eigen parkeergarage – mogelijk te maken en een antwoord te bieden op het tijdelijke beperkte aanbod aan parkeerplaatsen tijdens deze bouw. Nu beschouwt men deze extra plaatsen als verworven, en doet men duidelijk geen inspanningen meer om de 409 tijdelijke plaatsen, die dus nu in overtal zijn, terug af te bouwen.

Van de 1366 parkeerplaatsen zijn er – volgens de opsomming op p. 31 – 679 parkeerplaatsen voor bezoekers, 256 plaatsen exclusief voor personeel, 232 plaatsen voor 'personeel en bezoekers' en 199 plaatsen voor 'artsen en bezoekers spoed' (dus uitsluitend artsen want bezoekers spoed moeten zich weer verplaatsen).

Men stelt dat het nulalternatief de huidige situatie is. De vergunning van deze parking – die dus als tijdelijke vervanging moest dienen – is nu vervallen, dus is strikt genomen de huidige vergunde situatie de situatie zonder extra parkeergebouw. Men gaat er hier veel te vlot van uit

dat deze parking moet blijven bestaan, wat momenteel absoluut nog niet aangetoond is. Er worden ook geen locatiealternatieven meegenomen, aangezien men stelt dat deze parking verplaatsen geen zin heeft. Dat is op zich correct, maar het was de bedoeling om de parking opnieuw te verwijderen.

Het studiegebied wordt momenteel zeer beperkt afgebakend: de Derbystraat en de Poolse Winglaan zitten er slechts voor een klein deeltje in. Deze straten moeten er volledig bij ingenomen worden. Ook op de Kortrijksesteenweg strekken de effecten zich verder uit dan enkel binnen de 50 m van de ingang. Aangezien zowel de E40 als de R4 als hoofdaanvoerweg voor het autoverkeer dienen moet men de effecten op de N43 tot aan de kruising met de E40 inschatten.

Op p. 50 wordt gesteld dat Maria Middelaers zich met betrekking tot parkeren in de gele zone bevindt, waarbij bewonersparkeren als prioritair beschouwd wordt. Dit is niet correct. Het ziekenhuis zelf is niet opgenomen in een parkeerzone, aangezien 'ziekenhuizen' geen aparte categorie hebben binnen de parkeerrichtlijnen. De woonzone ernaast ligt in de groene zone. De site valt wél in de Zuidelijke Mozaïek, wat impliceert dat het autogebruik sterk moet beperkt worden teneinde de R4 niet te zwaar te belasten. In principe gaat men in de Zuidelijke Mozaïek steeds uit van de minimale normen -10%. Ook al heeft een ziekenhuis geen eigen normen, toch illustreert dit dat men de autogerichte visie dringend moet doorbreken, dat de tijdelijke parkeertoren géén verworven recht is, en dat men andere modi zal moeten inzetten voor het woon-werkverkeer van alle personeel.

In de hele studie wordt de huidige situatie als vertrekpunt genomen, en wordt er nergens de vraag gesteld hoe men het autoverkeer – zeker van personeelsleden en werknemers in de algemene zin van het woord – kan verminderen. De extra parking, die als tijdelijke oplossing bedoeld en omschreven was, wordt nergens nog in vraag gesteld. Men zou de oefening moeten maken welke inspanningen er gedaan moeten worden om deze 409 parkeerplaatsen terug te schrappen.

De discrepantie tussen de meer dan 600 autoparkeerplaatsen voor personeel en slechts 281 fietsenstallingen is groot. Deze verhouding is niet meer te rechtvaardigen in een tijd waar men het autogebruik dient terug te dringen tot max 50%. De tram stopt vlakbij, en heeft een goede verbinding met een ruime amplitude met het St Pietersstation. Als het UZ deze stap kan zetten, kan het AZ Maria Middelaers dit ook. Omwille van de ligging in de Zuidelijke Mozaïek is een reductie van het aantal autobewegingen hier een absolute must.

Tellingen: men baseert zich op tellingen uit 2017, en voor het kruispunt van de Poolse Winglaan met de Derbystraat op tellingen uit 2010 die wat opgehoogd werden. Dit is echter totaal niet meer representatief. Ook al is de periode 2020-2021 onbruikbaar voor tellingen omwille van corona, toch is het jaar 2017 reeds 5 jaar oud, en zijn er zeker in tussentijd extra tellingen gebeurd ifv andere projecten. Tellingen uit 2010 zijn 12 jaar oud, wat hun relevantie zeer betwistbaar maakt. Daarnaast stelt men dat de in- en uitrit van de Poolse Winglaan niet geteld werd omwille van het feit dat er daar geen doorstromingsproblemen zijn. Dit is bedoeld als nooduitrit, niet als reguliere toegang. De Poolse Winglaan is een woonstraat – het ziekenhuis mag zich niet richten op een woonstraat.

Parkeerbalans: deze is opnieuw enkel vraagvolgend opgesteld. De parkeerdruk die door de werknemers overdag tijdens de kantooruren veroorzaakt wordt, wordt nergens in vraag gesteld. Zoals reeds herhaaldelijk aan het bestuur van het ziekenhuis gemeld werd, komt dit niet overeen met de visie hoe Stad Gent de mobiliteit wenst te beheersen.

Beoordeling

Deze studie komt niet overeen met wat hier gewenst is, namelijk onderzoeken wat er gebeurt als de 409 parkeerplaatsen van het tijdelijk parkeergebouw verwijderd worden, en hoe men dat kan opvangen. Dit moet het uitgangspunt zijn; de huidige situatie waarbij men én de tijdelijke parkeertoren én de nieuwe parking onder het ziekenhuis heeft kan niet als referentiesituatie beschouwd worden.

De hele studie is uitsluitend autogericht. Momenteel worden zowat de helft van de beschikbare parkeerplaatsen ingenomen door personeel. De parkeerplaatsen moeten in eerste instantie ter beschikking staan van de patiënten en de bezoekers. Men dient een grondige studie te maken van de verplaatsingswijzen van het personeel, en hoe men dit kan verduurzamen. Er zijn meer dan 600 autoparkeerplaatsen voor personeel, terwijl er slechts 281 fietsstallingsplaatsen voor hen zijn. Grosso modo werkt 90% van het personeel tijdens diverse dagdiensten waardoor zij zeker alternatieven hebben voor de auto. Tram 1 stopt vlakbij, en men heeft diverse fietsroutes in de omgeving. Net zoals men bij het UZ grote stappen gezet heeft ivm het enkel toekennen van een autoparkeerplaats aan personen in nachtdienst of bij zeer specifieke situaties, kan men ook hier het autogebruik door het personeel zeer sterk reduceren tot max 50%. Dit moet men onderzoeken, niet vraagvolgend te werk gaan om het autogebruik steeds meer te faciliteren. De inrit van de Poolse Winglaan was een 'nooduitrit'. Nu functioneert ze blijkbaar als volwaardige toegang en wordt ze zelfs niet geteld aangezien 'er hier geen problemen zijn'. Deze inrit mondt uit in een woonstraat, en kan nooit een volwaardige ontsluiting van een ziekenhuis met regionale uitstraling zijn. Het gemotoriseerde verkeer moet zich volledig op de officiële in- en uitritten richten, nl de R4 in 1^e instantie en de Kortrijksesteenweg als 2^e.

Conclusie **niet akkoord** met de voorgestelde opbouw van het MER.

Het uitgangspunt is niet het permanent regulariseren van de parkeertoren, maar het beperken van het autoverkeer, en het stimuleren van het fiets- en openbaar vervoergebruik. Hiervoor moet een deugdelijk bedrijfsvervoersplan opgemaakt worden, zoals reeds sinds jaren gevraagd werd.

3. Conclusie

Het voorliggende ontwerp-MER wordt ongunstig geadviseerd.

Het college van burgemeester en schepenen moet over het ingediende scopingadvies een advies uitbrengen. Het college van burgemeester en schepenen sluit zich aan bij bovenstaand gecoördineerd advies van de Dienst Milieu en Klimaat en neemt het tot haar eigen motivatie.

Beslissing

Beslist het volgende:

Artikel 1:

Het college van burgemeester en schepenen geeft een **ongunstig** advies voor het **scopingadvies voor het project parkeergebouw AZ Maria Middelaes Gent** ingediend door **Az Maria Middelaes VZW gevestigd te 9000 Gent, Buitenring-Sint-Denijs 30**, gelegen in de **Buitenring-Sint-Denijs 30 te 9000 Gent**, kadastraal bekend als Gent (afd. 9) sectie I 482 Y, (afd. 9) sectie I 495 C2, (afd. 9) sectie I 495 D2, (afd. 9) sectie I 495 F2, (afd. 9) sectie I 495 N2 en (afd. 9) sectie I 495 H2.

Artikel 2:**Volgende opmerkingen worden meegegeven:**

Er wordt meegegeven aan de indiener dat er voor The Loop in 2021 een nieuwe ambitienota werd opgesteld door Stad Gent.

Het is inderdad zo dat het Ruimtelijk Uitvoeringsplan of RUP Handelsbeurs sinds 2007 het wettelijk kader voor de ontwikkeling van de site vormt. De ideeën van het stadsbestuur en de grondeigenaars over de verdere ontwikkeling van de site zijn ondertussen geëvolueerd. De afgelopen 2 jaar hebben Stad Gent, ontwikkelaars, grondeigenaars en andere stakeholders in samenwerking met het studieteam ORG Urbanism, LiPS en Rasschaert Advocaten gewerkt aan een nieuwe toekomstvisie voor The Loop.

Stad Gent en de projectpartners zien het stadsdeel ontwikkelen naar een levendige stadswijk. Een wijk, waar naast grote kantoren, winkels en evenementen ook plaats is voor andere functies zoals wonen, verschillende types handel en recreatie. Het stadsdeel krijgt een nieuwe structuur met méér groen en ruimte voor water. De visie is een eerste stap om te komen tot een nieuw masterplan dat we dan – opnieuw – kunnen vertalen in een RUP.

De herontwikkeling van The Loop naar een levendige wijk zal stap voor stap verlopen:

- Er is extra studiewerk nodig om de invulling van de verschillende bouwvelden vorm te geven. Daar maken we de komende jaren werk van.
- Op basis van de resultaten van dit studiewerk kan er een nieuw ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) gemaakt worden. De procedure daarvoor duurt ongeveer 4 jaar.
- Zolang er nog geen nieuw RUP is, kunnen projecten op basis van het huidige RUP nog een vergunning krijgen. De Stad Gent zal hierbij de projecten coachen in de richting van de nieuwe inzichten.
- Er wordt ook ingezet op tijdelijke invullingen. Die kunnen een test zijn voor definitieve invullingen.

2022_CBS_06855 - 7045/PRMER/1 - scopingadvies voor het project parkeergebouw AZ Maria Middelaars Gent - ongunstig advies