



2024_CBS_11136 Startnota - RUP nr. 17 'Sluisweg' te Merelbeke - Advies

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 21 november 2024

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter; Filip Watteeuw, schepen; Sofie Bracke, schepen
Tine Heyse, schepen; Astrid De Bruycker, schepen; Sami Souguir, schepen; Bram Van Braeckevelt, schepen; Isabelle Heyndrickx, schepen; Hafsa El-Bazioui, schepen; Evita Willaert, schepen; Rudy Coddens, schepen
Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; Liesbet Vertriest, adjunct-algemeendirecteur

Bevoegd: Sami Souguir

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

- Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 56, § 2.

De beslissing wordt genomen op grond van:

- De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 2.2.18.

Motivering

De gemeente Merelbeke is gestart met de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) aan de Sluisweg, palend aan de stadsgrens van Gent. Het RUP omvat de industriezone en gedeeltes van de groenzone van het Liedermeerspark, van de R4 en de ringvaart op het grondgebied van buurgemeente Merelbeke. Het doel van het RUP is om het bedrijventerrein te laten transformeren naar een bedrijventerrein met een hedendaagse invulling die zich maximaal laat integreren binnen de omgevingscontext.

Een startnota met een eerste aanzet van richtlijnen is opgemaakt, samen met een procesnota en een mobiliteitsstudie.

In toepassing van artikel 2.2.18 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening wordt het schriftelijk advies van de Stad Gent gevraagd over de startnota en procesnota van het Ruimtelijk uitvoeringsplan RUP nr. 17 - Sluisweg -RUP_44043_214_00017_00001.

Het advies dient uiterlijk 30-11-2024 uitgebracht te worden.

Net ten westen en ten zuiden van het plangebied, aan de overzijde van de Schelde en Ringvaart, is dit grondgebied van de stad Gent. De jachthaven op de Schelde en de UCB-site liggen in de directe omgeving. Het plangebied vormt een functioneel en fysiek onderdeel van de

groenklimaatas 4, met de Bovenschelde als drager. Aangezien de aantakking van de Sluisweg op de rotonde aan de Ottergemsesteenweg Zuid gebeurt zijn er (mobiliteits)effecten te verwachten op grondgebied Gent.

Het gecoördineerd advies is opgemaakt in overleg tussen de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning, de Groendienst, de Dienst Economie en het Mobiliteitsbedrijf.

Gecoördineerd advies:

1. De site aan de Sluisweg is een onderdeel van de zuidelijke rand van Gent met een groot economisch belang. Gezien de schaarste aan terreinen voor bedrijvigheid in de Gentse regio, wil de Stad Gent pleiten voor het behoud van een duidelijke economische bestemming, met name voor niet-verweefbare activiteiten, activiteiten die nergens anders thuishoren. Gezien de gekende nood aan ruimte voor kennisbedrijven wordt bij voorkeur ingezet op kennisbedrijvigheid. De Dienst Economie biedt dan ook graag aan om in gesprek te gaan om de economische ontwikkelingen/LT-vooruitzichten voor Gent (en de bredere regio) wat meer te duiden en hoe de sites in RUP Sluisweg hier een belangrijke rol in kunnen spelen. Autonome kantoren en verweefbare activiteiten die gemakkelijk in woonweefsel kunnen opgenomen worden, zijn hier niet wenselijk.

- Er wordt regelmatig het begrip “verweven bedrijvigheid” gebruikt. Er wordt niet toegelicht wat hieronder verstaan wordt. Verweving ziet de Stad Gent als economische activiteiten die zich mengen met woonweefsel, niet als economische activiteiten die thuishoren op een bedrijventerrein. Net omwille van de schaarse ruimte zou deze ruimte voorbehouden moeten worden voor activiteiten die nergens anders een plek vinden.

2. De mobiliteit is een belangrijk aandachtspunt. Het verkeersmodel dient rekening te houden met de geplande ontwikkelingen in de omgeving. De mobiliteitsafwikkeling van het gemotoriseerd verkeer moet maatgevend zijn voor het toegelaten programma. Om het autogebruik laag te houden moeten o.m. alternatieve vervoerswijzen (fiets, te voet, openbaar vervoer) maximaal mogelijk gemaakt worden. Dit wordt hieronder toegelicht.

- De belangrijkste bezorgdheid is de impact van het programma die het RUP Sluisweg zal toelaten op de rotonde Ottergemsesteenweg Zuid x Sluisweg x op- en afrit R4. Als algemeen principe kan meegegeven worden dat er bedrijven zich kunnen vestigen die weinig gemotoriseerd verkeer aantrekken.

- Is er in het verkeersmodel dat gebruikt is in de mobiliteitsstudie rekening gehouden met volgende ontwikkelingen?:

- De toekomstige ontsluitingsweg van Gent Zuid I (de Coca Cola-site) (zie <https://stad.gent/nl/plannen-en-projecten/project-verlenging-ontsluitingsweg-bedrijventerrein-gent-zuid-i>)

- Bijkomend is vanuit het Mobiliteitsbedrijf Stad Gent een verkeersmaatregel op de Ottergemsesteenweg-Zuid in opmaak om verkeer komende van de parking aan het voetbalstadion verplicht naar rechts (naar de rotonde) te sturen. Dit zal het aantal conflicten (met fietsers op het dubbelrichtingsfietspad) verminderen. In ochtendspits komen ongeveer 200 voertuigen op de rotonde bij die er een U-turn zal maken. Uit statische capaciteitstoetsen kan de rotonde dit aan en is er ook nog voldoende restcapaciteit voor de ontsluitingsweg Gent-Zuid I en een algemene verkeersgroei te verwerken. Deze verkeersmaatregel zit vermoedelijk niet in het gebruikte verkeersmodel, aangezien dit nog beslist moet worden, maar dit zijn wel zaken om rekening mee te houden in het verkeersmodel.

- de ontwikkeling van de UCB-site (ten westen van het plangebied) voor deels watergebonden logistiek, eveneens aantakend op de Sluisweg.

- het (deels) of gefaseerd behoud van de bestaande bedrijven. Het behoud is immers mogelijk volgens de startnota van het RUP.

- Het aantal autoparkeerplaatsen kan beperkt worden en dient sturend te zijn zodat de verkeersgeneratie en modal split auto zo laag mogelijk wordt gehouden. Bij het voorzien van het aantal autoparkeerplaatsen bij de latere vergunningen dient rekening gehouden te worden met de oppervlakte die GLS in het projectgebied al inneemt (i.e. de corresponderende hoeveelheid autoparkeerplaatsen).

- Voor de berekening van het de stallingsbehoefte voor fietsparkeerplaatsen wordt uitgegaan van een modal split fiets van 30%. Dit is ons inziens te laag. Graag dit cijfer modal split fiets verhogen zodat er voldoende fietsparkeerplaatsen in het projectgebied aanwezig zijn en dit als volwaardig alternatief kan dienen om de modal split auto zo laag mogelijk te krijgen. Op Eiland Zwijnaarde wordt er bij de advisering van de meest recente projecten gevraagd om te streven naar een modal split van 50% fiets.

- Voetgangers: Regelmatig duiken vragen op over bereikbaarheid voetgangers. De omliggende kernen zijn vlot bereikbaar voor zachte weggebruikers, stelt de mobiliteitsstudie, maar er wordt vooral uitgegaan van fietsers. De omgeving Arteveldepark is bijvoorbeeld interessant om te voet te kunnen bereiken (o.a. basisvoorziening supermarkt) maar de voetgangersverbindingen zijn niet toereikend. Ook bij grote evenementen stellen we vast dat er geen duidelijke looplijnen zijn, noch infrastructuur.

- Fiets: Algemeen: aangezien het wegennet in de Zuidelijke Mozaïek reeds behoorlijk belast is, is het van groot belang om zwaar in te zetten op goede fietsverbindingen en de bestaande aansluitingen – waar mogelijk – te optimaliseren

Fietsinfrastructuur (bovenlokaal gebruik) is idealiter conflictvrij tov gemotoriseerd bedrijfsverkeer. Veiligheid gaat boven alles.

Ongeacht het type bedrijventerrein leert de ervaring ons dat dubbelrichtingsfietspaden en ingangen / inritten van bedrijven moeilijk combineerbaar zijn. Ook op lokale bedrijventerreinen pleiten we zoveel als mogelijk voor het vermijden van conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en de zachte weggebruiker. Concreet: daar waar er conflicten opduiken graag enkelrichtingsfietspaden die vademecum conform zijn.

Ten zuiden van het RUP plangebied loopt er een fietssnelweg (F40 Grote fietsring Gent). Onze aanbeveling is om ook de route van het bedrijventerrein naar de fietssnelweg comfortabel en veilig aan te leggen. Dit geldt eveneens voor de lokale fietsroute langs de Schelde. Deze recreatieve route komt immers uit op een tweede fietssnelweg (F44 Gent -Mechelen die leidt naar de F2 Gent -Brussel) ter hoogte van de E17.

De bewering (p 93) dat er geen wijzigingen in de ontsluitingsinfrastructuur nodig zijn, dient verder ondersteund te worden met cijfermateriaal. Alleen al vanuit het stimuleren van een positieve modal-split en het aantrekken van zachte weggebruikers naar deze site zou een optimalisering van fietsinfrastructuur (en de aansluitingen met de bestaande paden en routes) best in het RUP opgenomen worden.

- Openbaar en collectief vervoer: Het plan voorziet geen wijzigingen in OV-aanbod. Nochtans zullen er een groot aandeel alternatieven nodig zijn om hier aan een zo laag mogelijke modal split auto te geraken. Verbinding richting station GSP is bijvoorbeeld ondermaats met OV.

Mogelijk is er een noodzaak aan ontsluiting met een eigen shuttledienst. Omdat het potentieel aantal reizigers op de te ontwikkelen site te laag ligt, is hier eventueel een opportuniteit om samen met nv Eiland Zwijnaarde te voorzien in een shuttle-service richting station GSP.

- Andere maatregelen: Om de modal split auto zo laag mogelijk te houden, is het opportuun om bij elke aanvraag tot omgevingsvergunning een nota of bedrijfsvervoerplan te vragen met een overzicht van acties en maatregelen die de aanvrager hiertoe zal nemen.

3. Gezien de ligging aan de groenklimaatas langs de Schelde, is het inderdaad wenselijk om de aanwezige natuurwaarden te behouden. Deze versterken mee de groenklimaatas met de Schelde als drager en sluiten aan op de waardevolle noordelijke groenblauwe structuur. Idealiter wordt er een groene buffer gerealiseerd langs de Schelde in functie van de ecologische connectiviteit en landschappelijke inbedding van de toekomstige bedrijfsgebouwen.

4. Net zoals op grondgebied Gent willen we pleiten, binnen de specifieke ligging in een groenstructuur, voor een zo intensief mogelijk ruimtegebruik. Rekening houdend met een gewenste beperkte footprint, kan hier gestapelde economie ondergebracht worden. De voorgestelde B/T-index en V/T-index zijn zeer laag, maar zijn te verantwoorden vanuit het bereikbaarheidsprofiel van de site.

Advies bij de mobiliteitsstudie:

p. 23 e.v. Bij de berekeningen van het druktebeeld is niet meegegeven wat de onderbouwing voor de cijfers is.

p. 28 e.v. bij de berekening van het mobiliteitsprofiel (hoofdstuk 4 uit de mobiliteitsstudie) vragen we om rekening te houden met:

- Om bij de kantoorfunctie het aantal werknemers per 100 m² bvo te bepalen wordt er uitgegaan van 20m² per arbeidsplaats wat ons inziens te ruim is. Het richtlijnenboek MOBER van de Vlaamse Overheid spreekt over de (nieuwe) Europese norm van 12,5 m². Als er hier van uitgegaan wordt, moet een cijfer van 6,4 werknemers per 100 m² bvo gebruikt worden (en dus niet 5 werknemers per 100 m² bvo).

- Voor het aanwezigheidspercentage wordt 75% gebruikt, daar waar het richtlijnenboek MOBER 80% voorschrijft.

- Bij de kennisbedrijvigheid wordt uitgegaan van 2,25 werknemers per 100 m² bvo. Er wordt hierbij geen bron vermeld. Dit is ons inziens te laag en moet tussen de 3 à 4 werknemers per 100 m² bvo zijn. In de praktijk stellen we vanuit de ervaring op Eiland Zwijnaarde vast dat zelfs het cijfer van 3 à 4 aan de lage kant is.

- Bij de kmo-functie ontbreekt de bron voor het cijfer van 1,3 werknemers per 100 m² bvo. Hierbij ook de vraag waarom het aanwezigheidspercentage hier 90% is en niet 80% is zoals standaard het geval is.

- Het is onduidelijk hoe de parkeerbehoefte van 508 autoparkpeerplaatsen (in scenario 1) en 507 autoparkeerplaatsen (in scenario 2) berekend wordt. Graag meer verduidelijking hierrond.

- Het is onduidelijk hoe de fietsstallingsbehoefte van 187 fietsenstallingen (in scenario 1) en 198 fietsenstallingen (in scenario 2) berekend wordt. Graag meer verduidelijking hierrond.

- Uit de mobiliteitsstudie blijkt dat 'er een negatief effect verwacht wordt op de verkeersafwikkeling van het kruispunt Ottergemsesteenweg Zuid X Sluisweg X op- en afrit R4

binnenring.' In deze mobiliteitsstudie worden zeer weinig maatregelen meegegeven om de effecten hiervan te milderen. Het gaat om het beperken van het aantal kantoorruimte, horende bij bedrijven en het aantal parkeerplaatsen

Detailopmerkingen:

- Een aantal standpunten uit de startnota zijn in tegenspraak met wat in de mobiliteitsstudie staat. Best worden deze op elkaar afgestemd.
- Er is doorheen de teksten nog steeds sprake van de Gelamco arena. Deze heet momenteel de Planet Group Arena. Een naam die ook vaak gebruikt wordt is het Arteveldestadion. Om de tijd te doorstaan, kan ook gewoon verwezen worden naar het voetbalstadion.
- Mobiliteitsstudie: p. 16. Hier ontbreekt een verwijzing naar de studie (opdrachtgever, bronvermelding). Het is niet duidelijk of de tekst die hier opgenomen staat uit de studie komt of een interpretatie is van het studiebureau in functie van deze mobiliteitsstudie.

Bijgevoegde bijlage(n):

- RUP_44043_214_00017_00001_SN_ST_1_1.pdf
- RUP_44043_214_00017_00001_PN_ST_1_1.pdf
- RUP_44043_214_00017_00001_AD_ST_1_1.pdf

Beslissing

Beslist het volgende:

Artikel 1:

Keurt goed het advies van de Stad Gent op de startnota en procesnota van RUP nr. 17 'Sluisweg' van de gemeente Merelbeke, zoals opgenomen in de motivering van dit besluit.

2024_CBS_11136 - Startnota - RUP nr. 17 'Sluisweg' te Merelbeke