



# Project-MER Gentspoort

## Gecoördineerd advies over de aanmeldingsnota

21 mei 2025

**Entiteit**

**Departement Stedelijke Ontwikkeling**  
Dienst Milieu en Klimaat

**Contactpersoon**

Hannelore Vandorpe en Amaury Henderick

Dit document bevat een gecoördineerd advies over de *'aanmelding project-MER en verzoek tot scopingadvies'* van het project Gentspoort (hierna *'de aanmeldingsnota'*).

Het advies is gebaseerd op de vijfde ontwerpversie van de aanmeldingsnota, die dateert van februari 2025.

De dienst Milieu en Klimaat coördineerde het advies. Het bevat aandachtspunten en opmerkingen die werden aangeleverd door de eigen dienst, de dienst Economie, het projectbureau Ruimte en het Mobiliteitsbedrijf van de Stad Gent.

Het advies is opgebouwd uit drie delen:

1. Een korte toelichting bij het project en de betekenis van de aanmeldingsnota in de uitvoering ervan;
2. Vormelijke opmerkingen over de aanmeldingsnota;
3. Inhoudelijke opmerkingen over de aanmeldingsnota.

Binnen ieder van deze delen is de nummering van deelhoofdstukken een directe weergave van de nummering van deelhoofdstukken uit de aanmeldingsnota waarop het advies betrekking heeft.

## Toelichting bij het project en de aanmeldingsnota

### Het project

Gentspoort is een infrastructuurproject dat werd opgedragen aan De Werkvennootschap. Het bestaat uit drie onderling samenvallende delen:

- > **De aanleg van een tramsporenbundel op het traject van de huidige bussen 7x van Sint-Denijs-Westrem (Parkbos) via Gent-Sint-Pieters, Heuvelpoort en Zuid naar Gent-Dampoort, incl. heraanleg van het Museumplein en de Heuvelpoort;**
- > **De aanleg van een tramsporenbundel van de Verapazbrug naar Gent-Dampoort, incl. heraanleg Neuseplein en Voormuide** en aanpassing lijnvoering (een N-Z-lijn met terminus Muide en een O-W van Rabot naar Dampoort);
- > **De heraanleg van de stationsomgeving Gent-Dampoort**, incl. ondertunneling Dampoort en consolidering tram-busstation.

Het project komt tegemoet aan enkele doelstellingen en noden, zowel tijdens de aanleg als door de ingebruikname:

- > Aanlegfase

- Beperken van de hinder.
- > Door de ingebruikname
  - Kwalitatief verbeteren van publieke ruimte en verkeersleefbaarheid;
  - Verbeteren van de mobiliteitssituatie in stedelijke context;
  - Bewerkstelligen van een modal shift.

## Verhouding tot de milieueffectenrapportage

De geplande werken vallen allen onder bijlagen II en III van het MER-besluit. Dat wil zeggen dat het project in aanmerking komt voor de ontheffing van de MER-plicht. Toch kiest de opdrachtgever ervoor om een volwaardig project-MER te laten opstellen.

De opmaak van dit MER volgt de procedure volgens traject 3. Daarbij wordt tweemaal een verzoek tot scopingadvies gedaan:

1. Bij de aanmelding
2. Bij het eerste ontwerp-MER

Het verzoek waarop dit gecoördineerde advies betrekking heeft, is het verzoek tot scopingadvies bij de aanmelding (1).

Bij een verzoek tot scoping bezorgt Team Omgevingseffecten de aanmelding aan de bevoegde adviesinstanties (administraties, overheidsinstellingen en openbare besturen) die op basis van de geografische ligging van het project en van de mogelijke te verwachten aanzienlijke effecten geselecteerd worden. Team Omgevingseffecten bezorgde dit verzoek aan Stad Gent op 29 april 2025. De terinzagelegging startte op 2 mei 2025.

De geraadpleegde adviesinstanties bezorgen hun advies aan het Team Omgevingseffecten binnen de 30 dagen. Als het advies niet tijdig wordt verleend, dan wordt de procedure voortgezet. Team Omgevingseffecten neemt een beslissing over de aanmelding en bezorgt haar beslissing uiterlijk binnen een termijn van 60 dagen na de datum van ontvangst van de aanmelding aan de initiatiefnemer.

Hoewel de gevolgde procedure geen aanleiding geeft tot een openbaar onderzoek, wordt er wel publieke participatie voorzien, parallel aan deze adviesvraag aan de adviesinstanties (waarvan Stad Gent er een is).

De definitieve goedkeuring van het project-MER door het Team Omgevingseffecten is een onderdeel van de eerste omgevingsvergunningsaanvraag van het project.

## Opmerkingen over de vorm

- > **Kaartmateriaal**
  - 2.1.2.3: het grafisch plan van RUP Dampoort is zo gecomprimeerd dat de aanduiding 'ecologische verbinding' niet zichtbaar is.
  - 2.2.2. en verschillende andere hoofdstukken: de meeste kaarten in zijn zo gecomprimeerd dat ze geen informatieve waarde meer hebben.
- > **Woordgebruik**
  - Een lijst met veelgebruikte begrippen en afkortingen zou de leesbaarheid voor een breed publiek verhogen.
- > **Zichtbare foutmelding**

- 2.2.2.2: onderaan p. 31: “In §Fout! Verwijzingsbron niet gevonden. wordt het alternatieven onderzoek voor de Heuvelpoort meer in detail toegelicht, ...”

## Opmerkingen over de inhoud

### 2. Projectbeschrijving

#### 2.1.4. Uitgangspunten en ontwerprichtlijnen

- > p. 18: thema afwatering: het **hemelwater- en droogteplan van de Stad Gent** opnemen.

#### 2.2.1. Globale projectbeschrijving

- > P. 19: figuur 2-6: het tramspoor in de Sint-Denijslaan ontbreekt. Dit maakt deel uit van het totale tramsysteem dat het MER onderzoekt. De kaart hoort dit correct weer te geven.
- > pp. 20-21: er zijn twee kaarten die het hele tracé tonen, met slechts één fundamenteel verschil: de ligging van de halte in de Tentoonstellingswijk. Verderop in het hoofdstuk wordt nergens hernomen dat er twee verschillende posities voor specifiek deze tramhalte zouden onderzocht worden. Dit kan verwarring veroorzaken. We adviseren om slechts **één kaart te behouden** en tekstueel nuanceren dat haltes nog kunnen opschuiven.

#### 2.2.2. Beschrijving per zone

De samenhang van dit hoofdstuk is voor verbetering vatbaar. Het grafisch materiaal bevat talrijke tegenstrijdigheden en onvolkomenheden, zoals:

- > Onvolledige stroomschema's;
- > Aanduidingen op stroomschema's die niet verklaard worden in de legende;
- > Stroomschema's die niet overeenkomen met de tekstuele beschrijving;
- > Inrichtingsvarianten die afwijken van de stroomschema's waar ze bij horen;
- > Stroomschema's voor dezelfde locatie die verschillen naar gelang het hoofdstuk waarin ze zijn opgenomen ...

Ook de tekst beschrijft vaak keuzes en overwegingen die nog dateren van de startnota (goedgekeurd door de stuurgroep Gentspoort op 5 juli 2024), en niet zijn aangepast naar aanleiding van de meest recente keuzes en afspraken sinds de stuurgroep Gentspoort op 29 januari 2025. Het is belangrijk dat deze zaken op punt gesteld worden voor het onderzoek wordt uitgevoerd. Zo blijft duidelijk wat er precies onderzocht wordt en kan het project-MER zijn nut als hulpmiddel om onderbouwde keuzes te maken beter vervullen. Het is tegelijk ook belangrijk om onnodige verwarring bij het brede publiek te vermijden.

De lijst van verbeterpunten is uitgebreid. Voor een gedetailleerd overzicht kan de auteur van de aanmeldingsnota terecht bij het projectbureau Ruimte van de Stad Gent.

- > **2.2.2.4.**, p. 37: *“In de Zuidstationstraat is er (zoals in de huidige situatie) voor auto's enkelrichtingsverkeer richting Sint-Annaplein. Het voorkeursalternatief gaat uit van een vrije (bijzonder overrijdbare) OV-bedding tussen de koppen van de Zuidstationstraat. Op de koppen wordt gemengd verkeer voorzien, zodat voetgangers op een veilige manier de rijbanen kunnen oversteken.”*
  - Het is correct dat dit alternatief weerhouden is als voorkeursalternatief en in eerste instantie zal uitgevoerd worden. De Stad en De Lijn kwamen recent wel overeen dat na de

ingebruikname van de nieuwe traminfrastructuur zal geëvalueerd worden of de vrije trambedding kan omgezet worden in een gemengde bedding om ruimte te maken aan gevelzijde voor kernversterkende keuzes, zonder hiermee de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer te verhinderen. Deze nuance moet opgenomen worden in de tekst.

- > 2.2.2.6., p. 45: *“Gemotoriseerd verkeer langs Dok-Noord is dus enkel toegelaten in functie van de ACEC-site.”*
  - De tekst moet verduidelijken dat dit enkel gaat om gemotoriseerd verkeer voor de toelevering van de handelszaken op de ACEC-site via de zuidelijke inrit. De ontsluiting van de parking voor personenwagens op de ACEC-site kan enkel via de toegang op de Muidelaan (cf. vergunde situatie).

### 2.3.1. Basisprincipes voor de aanlegfase

- > p. 49: *“Een derde basisprincipe is rekening houden met de timing van werken van actoren en externen, met evenementen...: Coördinatie van werken met evenementen en andere projecten is noodzakelijk.”*
  - Het moet verduidelijkt worden wie deze coördinatie zal leiden.

### 2.3.2. Fasering en veiligheid

- > p. 50: *“Fietsers en voetgangers kunnen altijd door (conform de minimale vereisten Minder Hinder/vademeca).”*
  - Aan te vullen met “, indien nodig door het aanleggen van tijdelijke infrastructuur.”
- > p. 50: *“Gemotoriseerd verkeer kan in elke fase door, behoudens expliciet aangegeven in de faseringsplannen.”*
  - De aandacht moet hier verruimd worden van louter het doorstromen van gemotoriseerd verkeer naar het kunnen functioneren van diensten die enkel met gemotoriseerd vervoer kunnen geleverd worden. Dit wil zeggen: voldoende plaats voor parkeren, laden & lossen, afvalophaling, etc.

## 3. Algemene methodologische aspecten

### 3.3. Referentiesituatie, geplande situatie en scenario's

- > p. 54: *“Voor de discipline mobiliteit vertrekt de effectbeoordeling van het project van het regionaal vervoersmodel Gent (RVM, versie 4.2.2., 2021)”*
  - In januari 2025 werd versie 4.2.3. van het RVM Gent vrijgegeven.
  - De MER-richtlijnen verplichten tot het werken met de meest recente versie van het RVM.
  - Mits toestemming van Team Omgevingseffecten kan wel o.b.v. een vorig verkeersmodel gewerkt worden als daar een reden toe is. Die reden moet expliciet toegelicht worden in het project-MER.
  - **Opgelet!** Deze aanpassing heeft mogelijk ook gevolgen voor de effectenbeoordeling van andere disciplines, met als uitschieters geluid en lucht.
- > p. 54: geplande situatie – te onderzoeken scenario's [in het bijzonder i.v.m. de Heuvelpoort]
  - *“In eerste instantie wordt in de eerste variant (alle verkeer bovengronds) uitgegaan van een VRI en een noordelijke kruising van de tramlijn, en in de 2 andere varianten van een (turbo)rotonde en een centrale tramkruising. Deze varianten worden gecombineerd met scenario 2, als scenario's 2a, 2b en 2c.”*

- Dit komt niet overeen met het hoofdstuk 3.5.3., incl. tabel 3-2, waarin **niet drie maar acht varianten** worden voorgesteld.
  - × Sommige van de alternatieven die op p. 54 worden geschetst, worden in hoofdstuk 3.5.3. (tabel 3-2) net *niet* weerhouden.
  - × Deze paragraaf is onduidelijk en moet herschreven worden of zich beperken tot het verwijzen naar hoofdstuk 3.5.3. zonder er een samenvatting van te tonen.

### 3.5. Voorafgaand alternatievenonderzoek

#### > 3.5.1., pp. 61-72: Project-MER vertramming busbundel 7 te Gent (2015) en Visienota (2021)

- De talrijke inrichtingsvarianten zijn moeilijk te interpreteren zonder bijhorende figuren.
- p. 66: *“Inrichtingsvariant 3.4.1.2.: gelijkvloerse kruising + OV aan noordzijde Citadellaan (niet weerhouden wegens te negatief voor doorstroming autoverkeer op R40 (tram kruist beide rijrichtingen).”*
  - × Deze inrichtingsvariant is in het huidige project-MER opnieuw een van de te onderzoeken alternatieven. Dit kan expliciet benoemd en kort onderbouwd worden.
- p. 69: *“Tracévariant 4.3.2.: via Rooseveltlaan (Weerhouden in MER 2015, maar niet in verder proces wegens te negatief voor doorstroming staduitwaarts (incl. uitrit parking)).”*
  - × De redenen om deze variant niet te weerhouden zijn uitgebreider. Ook de andere afwegingspunten moeten vermeld worden: conflict met inrit parking (slakkenhuis), barrièrewerking op het Woodrow Wilsonplein, minder compact transferium...
- p. 70: *“Inrichtingsvariant 5.2.1.8: Nieuwebosstraat zonder parkeren (bredere voetpaden) (ingesproken op kennisgeving en weerhouden, op heden reeds het geval).”*
  - × Dit is op heden maar deels het geval. De parkeerstrook werd afgeschaft maar de voetpaden werden niet verbreed.

#### > 3.5.2., pp. 72-79: voorafgaand alternatievenonderzoek i.k.v. Gentspoort

- Net zoals in hoofdstuk 2.2.2., stellen we vast dat hoofdstuk 3.5.2. op verschillende punten niet overeenkomt met afspraken die gemaakt werden in de stuurgroep Gentspoort.
- 3.5.2.4., p. 77: *“Zuidstationstraat: gemengd verkeer niet weerhouden wegens risico op laden en lossen op de trambedding.”*
  - × Volgens de laatste afspraken met De Lijn is er wel een mogelijkheid tot gemengd verkeer. Dit zal enkel kunnen na een gunstige evaluatie van de doorstroming van het openbaar vervoer bij gemengde bedding na realisatie van het project.
- 3.5.2.4., p. 77: *“Kasteellaan: variant met 4 parkeerstroken niet weerhouden wegens ruimtelijk niet inpasbaar met inachtneming veiligheidsafstanden.”*
  - × In de laatste werksessie werden wel varianten met 3 parkeerstroken besproken. Deze ontbreken in het overzicht van dit hoofdstuk.
- 3.5.2.5., p. 77: *“Kasteellaan (ten noorden van Heernislaan): gemengd verkeer niet weerhouden om veiligheidsredenen.”*
  - × Formulering aan te passen: het voorkeursalternatief met een afzonderlijke fiets- en wandelboulevard impliceert niet dat fietsers niet mee met de auto op de rijweg kunnen fietsen (statuut woonerf of zone 30 sluit dit niet uit).
- 3.5.2.5., p. 78: *“Parking coaches: locaties Afrikalaan/Koopvaardijlaan en Kasteellaan t.h.v. transferium niet weerhouden wegens niet goed bereikbaar van buiten de stadsring.”*
  - × Locatie Kasteellaan werd *wél* weerhouden op de laatste zitting van de stuurgroep in januari 2025, op expliciete vraag van Stad Gent.

- × Locatie Afrikalaan/Koopvaardijlaan werd niet weerhouden door het gebrek aan ruimte voor de uitbouw van toeristische onthaalvoorzieningen en door het lagere potentieel voor een aangename wandelroute naar centrum.
- **3.5.2.5.**, p. 78: *“Koopvaardijlaan: na de bocht: variant met slechts 2 rijstroken richting R40 niet weerhouden wegens onvoldoende capaciteit.”*
  - × Deze variant werd net wel weerhouden op basis van de verkeerskundige simulaties.
- **3.5.2.5.**, p. 78: *“Koopvaardijlaan: varianten met bocht boven tunnelmond R40 [...] niet weerhouden om veiligheidsredenen.”*
  - × Klopt deze motivering? Aan de zuidkant van de tunnel werd de variant met bocht boven de tunnelmond net wel weerhouden.
- **3.5.2.6.**, p. 79: *“Muidelaan: Variant zonder enige doorsteek niet weerhouden wegens vereiste keerbewegingen op rotonde aan oostzijde van de Verapazbrug (>> keerlus t.h.v. Dok-Noord).”*
  - × Deze formulering is moeilijk leesbaar. Hier wordt allicht bedoeld dat de omrijfactor te groot wordt als de keerbeweging pas gemaakt kan worden aan de oostzijde van de Verapazbrug?
- **3.5.2.6.**, p. 79: *“Voormuide: Behoud keerlus via Sassekaai niet weerhouden wegens tram niet meer gewenst in Sassekaai (fietsroute) + bijkomende kruising R40 vereist.”*
  - × Ook de krappe trambochten en de geluidhinder die daaruit volgt kunnen uitdrukkelijk vermeld worden als overwegingen.
- > **3.5.3., pp. 80-82: alternatievenonderzoek Heuvelpoort**
  - Is dit *voorafgaand* of huidig? Dit hoofdstuk zit genesteld in een breder hoofdstuk “voorafgaand alternatievenonderzoek”, terwijl de scenario’s rond de Heuvelpoort nieuw zijn. Graag de bewoording van de titels verfijnen.
  - Er wordt niet uitgelegd waarom in alle scenario’s “met gemengd verkeer” de tramlijn “in eerste instantie” centraal op de R40 wordt ingetekend.
  - Gemengd verkeer slaat op de aanwezigheid van verschillende modi bovengronds, maar impliceert niet het mengen van deze modi. Terminologie “gemengd verkeer” is verwarrend en beter aan te passen.
  - Uit **tabel 3-2** blijken er meerdere subvarianten mogelijk. Een visualisatie van de verschillende subvarianten is wenselijk.
  - *“In de vierde variant wordt een (turbo)rotonde met verdiept plein voor fietsers en voetgangers gecombineerd met een tunnel/DODO. In deze variant moet de trambaan aan de oostzijde van de rotonde zo snel mogelijk naar de noordzijde van de Citadellaan gebracht worden om centraal ruimte te maken voor de in- en uitrit van de tunnel/DODO.”*
    - × Graag ook een visualisatie van deze variant.
  - **Tabel 3-2** hoort misschien aan de start van hoofdstuk 3.5.3. te zitten. Zo functioneert ze meteen als een leeswijzer bij het hoofdstuk.
    - × De eerste kolom en eerste rij hebben geen expliciete titels, wat de interpretatie van de tabel vertraagt.
    - × Voor vijf combinatiemogelijkheden in de tabel is geen argumentatie opgenomen waarom ze wel of niet weerhouden werden.
    - × De tabel suggereert dat er naast het voorkeursscenario nog 7 (sub)varianten onderzocht zullen worden. Het is noodzakelijk om hier ook visualisaties en stroomschema’s voor toe te voegen, zodat ze *gelijkwaardig* worden voorgesteld aan het publiek.

## 4. Methodologie en aanzet per discipline

### 4.1. Discipline mens - mobiliteit

- > **4.1.2.**, p. 83: *“Zowel de referentiesituatie als de geplande situatie worden in beeld gebracht met behulp van het Regionaal Verkeersmodel Gent, dat een verfijning is van het Strategisch Verkeersmodel v4.2.2 (2021). Daarin worden minstens 5 scenario’s multimodaal doorgerekend.”*
  - In januari 2025 werd versie 4.2.3. van het RVM Gent vrijgegeven.
  - De MER-richtlijnen verplichten tot het werken met de meest recente versie van het RVM.
  - Mits toestemming van Team Omgevingseffecten kan wel o.b.v. een vorig verkeersmodel gewerkt worden als daar een reden toe is. Die reden moet expliciet toegelicht worden in het project-MER.
  - **Opgelet!** Deze aanpassing heeft mogelijk ook gevolgen voor de effectenbeoordeling van andere disciplines, met als uitschieters geluid en lucht.
- > **4.1.3.**, Tabel 4-1: *“Effectbeoordelingstabel mobiliteit.”*
  - Eén van de uitdrukkelijke doelstellingen van Gentspoort is het bewerkstelligen van een modal shift. Onder “Analyse verkeersvraag” wordt de “modale keuze” niet gescoord. Het lijkt ons een gemiste kans om niet te benoemen in welke mate het project voldoet aan zijn uitdrukkelijke doelstellingen.
  - Onder “Functioneren fietsnetwerk” ontbreekt de parameter “parkeerdruk fietsenstallingen”. Deze parameter werd, terecht, wél opgenomen bij het onderzoek naar het functioneren van het autonetwerk. Beide vervoerswijzen moeten gelijkwaardig onderzocht worden.
  - Onder “Leefbaarheid deelgebieden” moeten bij “parkeerdruk” niet alleen de autoparkeerplaatsen maar ook naar fietsparkeerplaatsen voor bewoners onderzocht worden.
  - Onder “Leefbaarheid deelgebieden” moeten bij “parkeerdruk” niet alleen de autoparkeerplaatsen en fietsparkeerplaatsen voor bewoners onderzocht worden, maar ook voor economische functies.
- > **4.1.3.**, p. 89: *“Regelingen met een beduidend lagere wachttijd worden positief gescoord, regelingen met een beduidend langere wachttijd negatief.”*
  - We bevelen aan om “kortere”/“langere” (of “lagere”/“hogere”) wachttijd te schrijven.

### 4.2. Discipline geluid en trillingen

- > **4.2.3.1.**, p. 92: Geluidsbelastingskaarten
- > Voor de beschrijving van de bestaande toestand moeten de geluidsbelastingskaarten “binnen grote agglomeraties” gebruikt worden. Die geven een fijnmaziger beeld dat niet enkel de hoofdwegen maar ook talrijke lokale wegen bevat.
- > Omdat het project voor een groot deel om de aanleg van spoorinfrastructuur gaat, moeten ook de geluidsbelastingskaart i.v.m. spoorverkeer opgenomen worden. Die gaan niet enkel over het treinverkeer maar ook over de tramnetten.
- > **4.2.3.1.**, p. 92: Geluidsmetingen
  - Bij het kiezen van locaties voor de geluidsmetingen mag de focus niet eenzijdig op het geluid van auto- en vrachtverkeer liggen. We vragen ook aandacht voor plaatsen waar een groot risico bestaat op booggeluid (zoals de Tweebruggenstraat), ook op plekken nu vandaag eerder geluidsarm zijn (zoals de rotonde in de Tentoonstellingslaan).
- > **4.2.3.2.**, p. 94: Geluidsmodellering referentiesituatie en geplande situatie

- *“Inzake wegdektype wordt voor de wegen binnen het projectgebied uitgegaan van de reële wegdekken.”*
  - × Zijn deze wegdektypes al bekend? En tot op welk niveau van detail? Wordt er al van in het begin aangenomen dat er zwevend spoor wordt aangelegd, of net niet? Deze punten werden niet benoemd in de projectbeschrijving.
- *“De geplande tramlijnen worden in het verkeersmodel van de geplande situatie beschouwd als een aparte weg.”*
  - × Het project gaat op verschillende locaties uit van gemengd verkeer of een gedeelde tram-busbaan. Hoe het geluid op deze plekken gemodelleerd wordt, moet verduidelijkt worden.
- *“Wanden van tunnelmonden worden als akoestisch absorberend gemodelleerd.”*
  - × Dit wordt niet benoemd in de projectbeschrijving. Als de modellering uitgaat van bepaalde eigenschappen van het project, dan moet ook gegarandeerd worden dat deze eigenschappen uitgevoerd worden. Door deze aanname wordt mogelijk een kans gemist om het akoestisch absorberende karakter van de tunnelmonden als milderende maatregel op te leggen, wat duidelijker kan gecontroleerd worden in de vergunningsfase.
- > **4.2.4.**, pp. 94-95: Aanpak effectbeoordeling
  - Er lijkt een onderscheid te worden gemaakt waarbij geluid wordt gelijkgesteld aan het autoverkeer en trillingen aan het tramverkeer. Nochtans kan autoverkeer (en zeker vrachtvervoer) ook trillingen teweegbrengen, zeker in tunnels. Trams kunnen behalve trillingen ook scherpe (booggeluid) en diepe (onderbrekingsgeluid) geluiden produceren.
  - We vragen meer verfijnde aandacht voor geluid en trillingen van de tram, met onderscheid tussen:
    - × **Rolgeluid** (wielen en sporen met kleine onregelmatigheden);
    - × **Geluid** van het voertuig zelf (aandrijving, airco, etc.);
    - × **Onderbrekingsgeluid** (overrijden van wissels);
    - × **Booggeluid** (gepiep in de bochten).
  - We vragen om in het bijzonder het risico op onderbrekingsgeluid en booggeluid in kaart te brengen en kwalitatief beschrijven.
    - × Bv. **Tentoonstellingslaan**: staat het behouden van de boom midden op de rotonde in verhouding tot de mogelijke geluidshinder van een bochtig tramspoor dat anders ook recht had kunnen zijn?
    - × Het moet duidelijk zijn of er al bij de aanleg maatregelen in de infrastructuur moeten genomen worden zoals b.v. het verkanten van het spoor, het plaatsen van een smeerinstallatie of een flensdragende wissel. Zo kan vermeden worden dat voorspelbare problemen moeten opgelost worden met post-hoc maatregelen zoals een plaatselijke snelheidsverlaging voor de tram of het achteraf toevoegen van een smeerinstallatie.
  - Het is belangrijk om zeer scherp te zijn met de kwalitatieve beoordeling van de trillingen. Nog beter zou zijn om werkelijk te modelleren.
    - × Er zou worden vergeleken met bestaande stukken tramspoor elders. Hier moet steeds expliciet gemaakt worden of dit stukken tramspoor zijn die al uitgerust zijn met geluids- en trillingsdempende onderdelen (zwevend spoor, smeerinstallatie) of niet.
    - × Dit moet verhinderen dat er milderende maatregelen worden voorgesteld die al een onderdeel waren van de voorspelde effecten.
    - × Er zou een onderscheid gemaakt worden tussen plaatsen waar de afstand tot de dichtstbijzijnde woning meer of minder dan 110 m bedraagt. We vragen om hierbij niet

enkel aandacht te hebben voor bestaande woningen, maar ook voor gebieden waar de functie wonen planologisch verankerd werd (zoals in de RUP's Afrikalaan, Dampoort en Oude Dokken).

### 4.3. Discipline lucht

- > **4.3.3.2.**, pp. 99-100: luchtmodellering referentiesituatie 2030
  - *“Het luchtmodel houdt rekening met de effecten van de Low Emission Zone (LEZ) binnen de R40. Dit gebeurt door voor alle wegsegmenten binnen dit gebied de samenstelling van het wagenpark modelmatig aan te passen zodat ze voldoen aan de LEZ-voorwaarden in 2030”*
    - × In januari 2025 werd versie 4.2.3. van het RVM Gent vrijgegeven.
    - × De MER-richtlijnen verplichten tot het werken met de meest recente versie van het RVM.
    - × Mits toestemming van Team Omgevingseffecten kan wel o.b.v. een vorig verkeersmodel gewerkt worden als daar een reden toe is. Die reden moet expliciet toegelicht worden in het project-MER.
    - × Het moet expliciet verduidelijkt worden of het effect van de LEZ niet al vervat zit in de aannames van het regionaal verkeersmodel.

### 4.6. Discipline water

- > **4.6.2.**, pp. 109-111: juridische en beleidsmatige context
  - Het hemelwater- en droogteplan van Stad Gent moet hieraan worden toegevoegd. Hierbij moet zowel teruggekoppeld worden met de algemene principes als met de deelgebieden waarin Gentspoort expliciet is opgenomen in de actietabel.
- > **4.6.4.**, pp. 114-115, **tabel 4-14**: aanpak effectbeoordeling geplande toestand
  - De effectbeoordeling voor de grondwaterkwantiteit in relatie tot vegetatie lijkt zich te beperken tot kwelgevoelige vegetaties. We vragen ook uitdrukkelijke aandacht voor het effect op de parken en waardevolle bomen in en langsheen het project. Als dit een onderdeel is van de kwalitatieve beschrijving van de impact op de grondwatertafel en -stromingen, dan willen we dat uitdrukkelijk zo vermeld zien.
  - De aanleg van tunnels/ondergrondse constructies zou een aanleiding kunnen zijn tot de aanleg van permanente drainages. Dit wil Stad Gent zo veel mogelijk vermijden. De grondwaterstromingen en de invloed van de constructies hierop moet voldoende in kaart gebracht en milderende maatregelen getroffen.
  - Voor de aanleg van het project zal een grondwaterbemaling noodzakelijk zijn. In het dossier wordt er verwezen naar de sectorale voorschriften. De bemalingscascade dient te worden toegepast. Bij de bemaling dient de invloed op verspreiding van bodemverontreiniging en de invloed op zettingen voldoende in kaart gebracht en milderende maatregelen getroffen.

### 4.7. Discipline biodiversiteit

- > **4.7.2.**, pp. 115-116: juridische en beleidsmatige context
  - Het project mag zo weinig mogelijk vatbaar zijn voor kruidgroei. Na de realisatie moet het ontwerp beheerd kunnen worden zonder chemische bestrijdingsmiddelen te gebruiken en zonder zeer intensieve en dure beheersmethoden te moeten toepassen.

### 4.10. Discipline klimaat

- > **4.10.2.**, pp. 124-125: klimaatbeleid

- Stad Gent heeft ook een klimaatplan. Dat plan moet ook opgenomen worden in het overzicht van de juridische en beleidsmatige context.
- > **4.10.3.**, p. 125: aanpak effectenbeoordeling
  - Stad Gent beschikt over eigen kaartmateriaal dat een hogere detailleringsgraad heeft dan sommige van de aangehaalde bronnen (b.v. Droogtegevoeligheid bodem via het Klimaatportaal). We vragen dat het studie bureau contact opneemt met de GIS-coördinator van de dienst Milieu en Klimaat om deze informatie uit te wisselen. Dit kan via het algemene adres milieuklimaat@stad.gent.
- > **Tabel 4-17**, pp. 126-127: beoordelingscriteria en significantiekader discipline klimaat
  - Effectgroep broeikasgassen; Criterium: *“Totale broeikasgasemissies uitgestoten door transport welke wordt beïnvloed door het planvoornemen”*
    - × Gentspoort is geen planologische handeling maar een project.