



2025_CBS_09539 Gecoördineerd advies voor een project-MER toegevoegd bij de omgevingsvergunningsaanvraag met nummer OMV_2025043059 voor het bouwen en exploiteren van een onderwijscomplex met tuinkamer en een kantoorgebouw met ondergrondse parking alsook de tijdelijke exploitatie van een bemaling

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 30 oktober 2025

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

Hafsa El-Bazioui, schepen-voorzitter; Evita Willaert, schepen; Joris Vandenbroucke, schepen; Bram Van Braeckevelt, schepen; Filip Watteeuw, schepen; Christophe Peeters, schepen
Liesbet Vertriest, adjunct-algemeendirecteur

Bevoegd: Filip Watteeuw

Betrokken: Filip Watteeuw

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

* 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.

De beslissing wordt genomen op grond van:

* Het Decreet lokale besturen van 22 december 2017, artikel 56.

Motivering

Het college van burgemeester en schepenen geeft voorwaardelijk gunstig advies.

WAT GAAT AAN DEZE BESLISSING VOORAF?

ALIDES REAL ESTATE INVESTMENT AND MANAGEMENT NV heeft een nog niet goedgekeurde project-MER toegevoegd bij de omgevingsvergunningsaanvraag met nummer OMV_2025043059 ingediend bij het college van burgemeester en schepenen op 19 mei 2025.

Over deze project-MER dient er advies uitgebracht worden aan team Milieueffectrapportage van Departement Omgeving.

Het dossier handelt over:

- * Onderwerp: het bouwen en exploiteren van een onderwijscomplex met tuinkamer en een kantoorgebouw met ondergrondse parking alsook de tijdelijke exploitatie van een bemaling
- * Adres: Koopvaardijlaan 48-60, 9000 Gent
- * Kadastrale gegevens: afdeling 7 sectie G nrs. 832X, 832Z, 832A2, 839N, 860E en 862P2

Volgend gecoördineerd verslag werd uitgebracht door de gemeentelijk omgevingsambtenaar op 21/10/2025.

Omschrijving MER/VR

De voormalige Mazda- en FACQ-site aan de Koopvaardijlaan wordt ontwikkeld tot een site met enerzijds een onderwijsinstelling met backoffice en anderzijds een kantorencomplex.

Het project bevat aldus verschillende invullingen.

- De voorziene kantoorruimtes hebben samen een brutovloeroppervlakte van ca.15.200 m². Deze oppervlakte is groter dan de in bijlage II genoemde drempelwaarde van 5.000 m² handelsruimte, waardoor een project-MER dient opgesteld te worden of een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de rapportageplicht dient ingediend te worden.
 - De invulling als onderwijsinstelling (met bijhorende lokalen, kantoren enz.) valt onder bijlage III rubriek 10 b) 'Stadsontwikkelingsproject'.
 - Door de vermoedelijke noodzaak van bemalingswerken tijdens de aanlegfase zal grondwater onttrokken worden, met een netto debiet < 2.500 m³/dag. De bemalingswerken zullen ook geen aanzienlijke invloed hebben op een speciale beschermingszone of gebied ter bescherming van de kustduinen. Hierdoor valt dit onderdeel van het voorgenumen project onder rubriek 10.j) 'werken voor het onttrekken of kunstmatig aanvullen van grondwater' van bijlage III van het MER-besluit.
- Voor projecten die onder verschillende bijlagen van het MER-besluit horen geldt de procedure van de bijlage met het kleinste nummer, in dit geval de bijlage II.
- De initiatiefnemer wenst voor dit project van de mogelijkheid van gemotiveerd verzoek tot ontheffing geen gebruik te maken en kiest ervoor om een project-MER te laten opmaken.

BEOORDELING AANVRAAG

1. Ruimtelijke situering

Vanuit stedenbouwkundig standpunt zijn er geen bezwaren bij de ingediende project-MER. Het project past binnen de bestaande en geplande ruimtelijke structuur en is in overeenstemming met het beleidskader voor deze site. De schaal, aard en functionele invulling sluiten aan bij de omgeving en leiden niet tot onaanvaardbare verstoringen of conflicten met omliggende functies.

2. Mobiliteit

Bereikbaarheidsprofiel

Het project ligt op een uitstekende plaats om in te zetten op een zeer duurzame modal split. In de beoordeling van de Mobiliteitseffecten wordt hier rekening mee gehouden. Er wordt

verwezen naar de MOBER voor een uitgebreid bereikbaarheidsprofiel. Hierin is een degelijke beschrijving gebeurd.

Mobiliteitsprofiel

Het mobiliteitsprofiel wordt beschreven in de MOBER.

Betreffende de kantoren wordt een autogebruik van 20% ingeschat. Dat is uitermate laag, zelf voor een locatie zoals deze die zeer goed ontsloten is voor openbaar vervoer en zachte modi. De ambitieuze maximale parkeerrichtlijn van het RUP Dampoort zorgt er echter voor dat het aantal autoparkeerplaatsen mee sturend zal zijn voor het gebruik van de auto. Er zijn bovendien heel weinig autoparkeerplaatsen aanwezig in de onmiddellijke omgeving (en verdwijnen in de toekomst), waardoor deze quasi niet een parkeernood vanuit het project kunnen opvangen.

Betreffende de onderwijscampus wordt een modale verdeling ingeschat voor zowel de leerkrachten en leerlingen. Ook hier komt een uitermate laag aandeel autogebruik (5% van het personeel, 0% van de leerlingen) en hoog aandeel duurzame modi (vooral fiets) ingeschat. Ook deze inschattingen zijn aannemelijk. Het beperkt aantal parkeerplaatsen, zoals voorzien in het RUP Dampoort zijn een drempel op het gebruik van de auto. De uitstekende bereikbaarheid met het openbaar vervoer, met de fiets of zelf te voet, maakt het gebruik van deze duurzame modi aantrekkelijk.

Daarnaast wordt voor gemotoriseerd verkeer de parkeerbehoefte van de verschillende functies getoetst aan het aantal aanwezige/voorzien parkeerplaatsen. Ook het aantal voorziene fietsenstallingen wordt getoetst aan de geraamde stallingsbehoefte. Het voorziene aantal parkeerplaatsen voldoet aan de normen van enerzijds het RUP Dampoort en anderzijds het Algemeen Bouwreglement van Stad Gent.

Mobiliteitseffecten

Referentie situatie en toekomstige situatie

Er werd gekozen om voor de bepaling van de referentiesituatie het verkeersmodel te gebruiken. Deze keuze is goed gezien de situatie rondom het projectgebied recent sterke wijzigingen heeft ondergaan. Sinds 11 juli 2025 is één helft van de Verapazbrug open gegaan en werd de stadsring R40 verschoven van Dok-Zuid naar Koopvaardijlaan-Afrikalaan. Sinds 9 oktober 2025 zijn beide brughelften open en hebben beide 2 beschikbare rijstroken voor gemotoriseerd verkeer. Door het verleggen van de stadring R40 is er een sterke impact op de verkeersstromen. Weggebruikers hebben courant enkele maanden nodig om zich aan te passen aan een nieuwe verkeerssituatie, waardoor tot minstens in het voorjaar van 2026 nog wijzigingen in de hoeveelheden en richtingen verkeer te verwachten zijn. Het zou dan ook onzinnig zijn om een referentiesituatie te bepalen die gestoeld is op bestaande verkeersstellingen. Door het verkeersmodel te gebruiken kan reeds gemodelleerd worden welke verschuiven in de verkeersstromen zich kunnen voordoen door de aanpassingen in de infrastructuur.

Ook de toekomstige situatie wordt bepaald aan de hand van het verkeersmodel. In deze toekomstige situatie wordt rekening gehouden met de bouw van een tunnel voor gemotoriseerd verkeer onder Dampoort (als onderdeel van het project Gentspoort). Deze toekomstige situatie werd beschreven in de MOBER.

Verkeersgeneratie en verkeersleefbaarheid

Aan de hand van het verkeersmodel wordt dan de verkeersgeneratie van het project in beeld gebracht. Er wordt ook inschatting gemaakt van de impact op het functioneren van het verkeerssysteem van voetganger, fietsers, openbaar vervoer, personenvervoer en logistiek verkeer.

Ook worden de aspecten van verkeersleefbaarheid zoals oversteekbaarheid, veiligheid en parkeerdruk in beeld gebracht.

De aanwezigheid van veel extra fietsers (ingeschat op meer dan 400 per uur) en voetgangers wordt benoemd als een aandachtspunt om hiervoor de verkeersveiligheid voldoende hoog te houden. Een aangepaste inrichting van de Koopvaardijlaan wordt naar voor geschoven, alsook voldoende zichtbaarheid vanuit de ondergrondse parkeergarage op aankomend fietsverkeer. Uit doorrekeningen met het verkeersmodel blijkt dat er een verzadigde verkeerssituatie aan de omliggende kruispunten in beide spitsen wordt ingeschat. Er wordt ook ingeschat dat de hoeveelheid bijkomend verkeer door het project op deze omliggende kruispunten eerder beperkt is.

Een beperkt aantal leveringen aan de kantoren en onderwijsinstelling wordt ingeschat.

Flankerende maatregelen

In de MOBER worden mogelijke flankerende maatregelen opgelijst.

In de plannen werd reeds gevolg gegeven aan 1 flankerende maatregel, namelijk douches en kleedruimtes voorzien. Andere flankerende maatregelen kunnen nog getroffen worden bij de ingebruikname van het project.

Daarnaast werd in de plannen een antwoord gegeven op de verwachte impact van het project. Zo werd er ruimte voorzien om laden en lossen op eigen terrein op te vangen, werd de inrit naar de parkeergarage voldoende ruim voorzien zodat er meer zichtbaarheid is op aankomend (fiets)verkeer, werden de ingangen naar parkeerplaatsen voor gemotoriseerd verkeer en fietsen van elkaar gescheiden, werd de ingang van de fietsenstalling geplaatst zodat er een lager risico is op oversteekbewegingen op onwenselijke plekken en werd slechts een beperkt aantal autoparkeerplaatsen voorzien, zodat dit een medekatalysator kan zijn voor het stimuleren van duurzame verplaatsingen.

Het project-MER wordt gunstig geadviseerd door het Mobiliteitsbedrijf van de stad Gent.

3. Fauna en flora

Het project werd besproken met de Groendienst van de stad Gent. De impact op fauna en flora zijn correct beschreven en geëvalueerd.

4. Geluid

Het project-MER PR3716 onderging tijdens de fase 'onderzoek naar de volledigheid en ontvankelijkheid' van de vergunning enkele veranderingen op aansturen van de Dienst Milieu en Klimaat van de stad Gent. Die aansturing kwam er door bezorgdheid over het thema omgevingsgeluid en de wisselwerking met het plan-MER van het RUP Dampoort en de voorschriften van het RUP zelf.

Het plan-MER bij het RUP Dampoort stelde vast dat verkeerslawaaai een belangrijke factor was en zal blijven voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Die ontwikkeling bestaat voor een groot deel uit nieuwe woningen. Daarom werden in het RUP inrichtingsvoorschriften opgenomen in verband met geluid en luchtkwaliteit.

Het aangevraagde project moet getoetst worden aan Artikel 3.2.2. van het RUP Dampoort. Dat luidt:

Artikel 3.2.2 Inrichting	
Toelichting	Verordenend

<p><i>"Gezien de ligging langs de stadsring en de spoorweg, zijn maatregelen nodig om de eventuele nadelige effecten van luchtverontreiniging en geluidsbelasting te milderen. Hiervoor moet de initiatiefnemer de best beschikbare technieken aanwenden en dit zowel op vlak van inplanting en oriëntatie van de binnenruimten en de terrassen als op vlak van ventilatie en isolatie in de gebouwschil. De uitvoering gebeurt volgens de normen uit de sectorale wetgeving. Wat geluidsisolatie betreft, verwijzen we naar de waarden zoals opgenomen in de norm NBN S01-400-2 en latere wijzigingen. Wat de luchtkwaliteit betreft verwijzen we naar de normen zoals opgenomen in bijlage 2.5.3.11 van de Vlaremwetgeving en latere wijzigingen. Bij het vormgeven van de gevels die uitgeven op de stadsring dient rekening gehouden te worden met de mogelijke effecten van geluidsweerkaatsing op de gesloten gevelwanden. Desgevallend dienen de nodige maatregelen genomen te worden om het effect te milderen, bvb. door het gebruik van geluidsabsorberende materialen of gevelbeplanting."</i></p>	<p>GELUID EN LUCHTKWALITEIT Initiatiefnemers gebruiken de best beschikbare technieken om eventuele nadelige effecten van luchtverontreiniging en geluidsbelasting tegen te gaan.</p>
---	--

Het project-MER citeerde dit voorschrift aanvankelijk niet. Daardoor bood het project-MER nog onvoldoende scherp te om het te kunnen inschakelen bij de toetsing van de aanvraag aan de voorschriften.

Dit schemerde ook door in andere aspecten van de situering van het project:

- Er werd onvoldoende duidelijk gemaakt dat de functie R40 doorheen de komende jaren langs alle vrije gevels van het project zal komen te liggen: bij oplevering aan de westzijde; na voltooiing van Gentspoort aan de oostzijde.
- De R40 werd overigens pas in de zomer van 2025 verplaatst van Dok Zuid aan de westzijde van het Handelsdok naar de Koopvaardij aan de oostzijde. Daaruit moest afgeleid worden dat de strategische geluidsbelastingskaarten van 2021 onvoldoende representatief zijn en het MER eigen metingen zou moeten voorzien;
- Er werd onvoldoende duidelijk gemaakt dat de terreinen aan de overzijde van de Koopvaardijlaan de bestemming woongebied hebben en dat hier nog woonprojecten moeten ontwikkeld worden;
- De beleidsmatige randvoorwaarden maakten geen vermelding van de beleidsnota lucht & geluid 2020-2025.

Metingen en modelleringen

In het kader van het MER werden nieuwe metingen uitgevoerd. Die gebeurden in een niet-representatieve periode: de zomervakantie van 2024, toen de Koopvaardijlaan nog niet in gebruik was als segment van de R40. Deze nuance zou in de huidige versie van het project-MER moeten opgevangen zijn. Kan deze manier van effectenonderzoek en het resultaat aanvaard worden?

Daarnaast maakt het project-MER enkele modelleringen van de impact van geluidsweerkaatsing door het eigen project op enkele ontvangtpunten in de omgeving. Aanvankelijk waren deze punten beperkt tot een woning aan de andere zijde van de spoorwegbundel en een punt op de hoek van het Ibis-hotel aan de overzijde van de straat. Op aansturen van de Dienst Milieu en Klimaat van de stad Gent werden hier nog twee punten aan toegevoegd in de bouwvelden aan de overzijde van de straat. Die bouwvelden zijn in twee afzonderlijke RUP's ('Oude Dokken' en

'Dampoort') aangeduid als woongebied. Met het oog op de ontwikkeling van die sites is het onwenselijk dat de hoge geluidsdruk hier nog verder toenemen. In deze versie van het project-MER blijkt een toename van de geluidsdruk Lden, wegverkeer op die bouwvelden met 0,4 dB. Daardoor kan het effect nog worden afgerond naar beneden. Het effect van het project op deze bouwvelden is daardoor nihil. De vraag kan gesteld worden of deze afronding in deze context aanvaardbaar is? De geluidsdruk Lden, wegverkeer bedraagt hier immers al 75 dB!

Daarnaast werd het project-MER versterkt door de toevoeging van een akoestische studie die aantoont hoe het project een aanvaardbare akoestiek binnenin het project verzekert. Dit was aanvankelijk niet opgenomen in het dossier.

Conclusie

Voor de toetsing van de aanvraag aan artikel 3.2.2. van het RUP Dampoort moet een voldoende scherp, onderbouwd en betrouwbaar beeld bestaan van de impact van het project op de geluidsdruk van het wegverkeer op de omgeving. Daarom vernemen we graag van Team Omgevingseffecten of het project-MER voor het thema geluid voldoende onderbouwd is (zie vraagstelling hierboven).

5. Lucht

Voor zowel de aanlegfase als de exploitatiefase blijft de gemodelleerde depositiewaarde onder de grenswaarde voor NOx van het stikstofdecreet van 1 % van de kritische depositiewaarde (KDW) van het meest gevoelige habitatype.

Om de impact van het verkeer op de luchtkwaliteit in beeld te brengen, werden de effecten van het voorgenumen project met behulp van de online tool IMPACT (de opvolger van IFDM-traffic) en CARVlaanderen modelmatig geanalyseerd worden. Aan de hand van de bekomen resultaten werd geconcludeerd dat het effect van de wijziging in verkeersintensiteit op de discipline lucht als verwaarloosbaar wordt beoordeeld.

De dienst Milieu en Klimaat heeft geen opmerkingen op de uitwerking van het aspect lucht.

6. Water

Uit de pluviale overstromingskaart blijkt dat het noordwestelijke deel in overstromingsgevoelig gebied ligt. De reliëfwijziging door aanleg van de verlaagde groenzones voorzien naast infiltratie van hemelwater ook in compensatievolume voor de inname van mogelijk overstromingsgevoelig gebied.

Er worden maatregelen getroffen om te kunnen voldoen aan de gewestelijke verordening en het algemeen bouwreglement van de stad Gent inzake hemelwater.

In de bemalingsstudie worden maatregelen voorgesteld opdat het effect op de waterhuishouding en de waterkwaliteit verwaarloosbaar zijn.

Het afvalwater dat gegenereerd wordt kan aangesloten worden op een openbaar rioleringsstelsel dat is aangesloten op een RWZI waardoor geen verontreiniging van het oppervlaktewater wordt verwacht

Volgende leemten worden gesignaleerd:

- Bij de grondwaterpeilmetingen wordt gebruik gemaakt van 3 peilbuizen die gedurende een voldoende lange periode werden opgemeten. PB3 is echter enkel bij de aanvang van de metingen kunnen bemonsterd worden. Er wordt geen uitleg gegeven wat de oorzaak hiervan is/was.

- Bij de infiltratieproeven (omgekeerde boorgatmethode -) is het zeer belangrijk dat de bodem verzadigd wordt met water vooraleer de effectieve meting kan starten. Uit de tekst kan niet opgemaakt worden of dit gebeurd is.

Verder is elke proef maar uitgevoerd gedurende 20 minuten. Het is onduidelijk volgens de meting hoe de gemiddelde waarde is bepaald.

Graag het project-MER aanvullen met de ontbrekende gegevens.

Het ontbreken van bovenstaande gegevens kan aanleiding geven tot het opleggen van een hogere veiligheidsfactor bij de toepassing van het programma Sirio.

CONCLUSIE

Het project-MER wordt voorwaardelijk gunstig beoordeeld.

WAAROM WORDT DEZE BESLISSING GENOMEN?

Het college van burgemeester en schepenen moet advies uitbrengen aan de team Milieueffectrapportage van Departement Omgeving.

Het college van burgemeester en schepenen sluit zich aan bij bovenstaand verslag van de gemeentelijk omgevingsambtenaar en neemt het tot haar eigen motivatie.

Beslissing

Beslist het volgende:

Artikel 1:

Het college van burgemeester en schepenen brengt **voorwaardelijk gunstig** advies uit over het project-MER ingediend door ALIDES REAL ESTATE INVESTMENT AND MANAGEMENT nv (O.N.:0478405285) gelegen te Koopvaardijlaan 48-60, 9000 Gent.

Artikel 2:

Er worden geen aanbevelingen opgenomen.

Artikel 3:

Er worden geen opmerkingen opgenomen.

Belangrijke bepalingen

niet van toepassing

2025_CBS_09539 - Gecoördineerd advies voor een project-MER toegevoegd bij de omgevingsvergunningsaanvraag met nummer OMV_2025043059 voor het bouwen en exploiteren van een onderwijscomplex met tuinkamer en een kantoorgebouw met ondergrondse parking alsook de tijdelijke exploitatie van een bemaling