



2025_CBS_09548 Gecoördineerd advies voor een project-MER toegevoegd bij de omgevingsvergunningsaanvraag met nummer OMV_2025017980 voor het renoveren, opwaarderen en gedeeltelijke functiewijziging van een gebouw, aanleg van groenvoorzieningen + plaatsing van warmtepompen

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 30 oktober 2025

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

Hafsa El-Bazioui, schepenen-voorzitter; Evita Willaert, schepenen; Joris Vandenbroucke, schepenen; Bram Van Braeckevelt, schepenen; Filip Watteeuw, schepenen; Christophe Peeters, schepenen
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_2025017980 ingediend bij het college van burgemeester en schepenen op 18 juli 2025.

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

Het dossier handelt over:

- * Onderwerp: het renoveren, opwaarderen en gedeeltelijke functiewijziging van een gebouw, aanleg van groenvoorzieningen + plaatsing van warmtepompen
- * Adres: Leeuwstraat 84-90 en Sint-Lievenslaan 23-33, 9000 Gent
- * Kadastrale gegevens: afdeling 4 sectie D nrs. 2839W2, 2839Y2 en 2839X2

Volgend gecoördineerd verslag werd uitgebracht door de gemeentelijk omgevingsambtenaar op 24/10/2025.

Omschrijving MER/VR

1. BEKNOPTE BESCHRIJVING PROJECT

Met dit project wenst de vastgoedontwikkelaar Alides Real Estate Investment and Management NV (afgekort Alides Reim NV) het administratief centrum Ter Plaeten te renoveren en een gedeeltelijk nieuwe invulling te geven met enerzijds studentenhuisvesting en anderzijds kantoren. Het projectgebied is volgens het gewestplan gelegen binnen woongebied met cultureel, historische en/of esthetische waarde en bevindt zich langs de binnenzijde van de R40 rond Gent. Om het gewenste project te realiseren zal het bestaande gebouw gerenoveerd worden, waarbij bepaalde delen van het gebouw afgebroken worden en op andere plaatsen extra bijgebouwd wordt. Er worden op bepaalde, weloverwogen locaties 1 tot 2 verdiepingen bijgebouwd. In functie van de maximale hoogte kan gesteld worden dat er één bijkomende verdieping gebouwd wordt bovenop de bestaande technische verdieping. Het gebouw wordt functioneel verdeeld rondom de binnenhofstructuren. Rondom het klein binnenhof wordt zowel in het noorden als het zuiden studentenhuisvesting voorzien omwille van de privacy rondom dit binnenhof. Rondom het groot binnenhof wordt het gebouw functioneel verdeeld in een noordelijke en zuidelijke beuk. Langs beide zijden van de verbinding tussen de binnenhoven wordt ook studentenhuisvesting voorzien.

De zuidelijke beuk zal dienstdoen als kantoorruimte en wordt georiënteerd naar de drukkerie Sint-Lievenslaan, terwijl de noordelijke beuk wordt omgevormd tot studentenkamers en wordt gericht naar de aangrenzende woningen, die qua schaal en drukte beter overeenkomen met de functie van studentenhuisvesting. In de zuidelijke beuk bevindt zich langs de westelijke zijde nog een klein deel studentenhuisvesting dat zicht heeft op het groot binnenhof. De ondergrondse parking (-1 en -2) blijft behouden, maar zal in de toekomst ook ingericht worden als fietsparking en als buurtparking.

1.5. TOETSING AAN M.E.R.-PLICHT

Het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage vermeldt de categorieën van projecten voor dewelke een project-MER moet worden opgemaakt (bijlage I lijst) of waarvoor de initiatiefnemer een gemotiveerd verzoek tot ontheffing kan indienen (bijlage II lijst) of waarvoor de initiatiefnemer minstens de project-m.e.r.-screeningsprocedure dient te doorlopen (bijlage III-lijst).

De lijst van bijlage II vermeldt bij rubriek 10 (Infrastructuurprojecten) onder punt b):

“Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen, met betrekking tot de bouw van 1.000 of meer woongelegenheden, of met een brutovloeroppervlakte van 5.000 m² handelsruimte of meer, of met een verkeersgenererende werking van pieken van 1.000 of meer personenautoequivalenten per tijdsblok van 2 uur”.

In de huidige situatie heeft het gebouw als enige invulling kantoren, met een totale brutovloeroppervlakte (BVO) van ca. 16.700 m². Het voorliggend project beoogt een reductie in deze kantooroppervlakte en een toevoeging van ca. 11.600 m² studentenhuisvesting als nieuw programma. Voor het huidige programma is in het verleden nog geen project-MER opgesteld. Hoewel een reductie van BVO kantoorruimte wordt voorzien, kiest de initiatiefnemer er toch voor om een project-MER op te maken. De totale toekomstige BVO kantoor zal in de toekomstige situatie namelijk ca. 6.745 m² bedragen, hetgeen nog steeds de in bijlage II genoemde drempelwaarde van 5.000 m² overschrijdt.

BEOORDELING AANVRAAG

1. Mobiliteit

Project

Situering

Het project bevindt zich in het Gewestelijk RUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent' . Provinciale of gemeentelijke RUP's zijn niet van toepassing voor het project of nabije omgeving.

Wel is het BPA 'Binnenstad Deel Muinkpark' van toepassing op het projectgebied en de nabije omgeving binnen de kleine ring van Gent. Het projectgebied bevindt zich volledig binnen 'Centrumzone'. Deze zone wordt binnen de stedenbouwkundige voorschriften omschreven als zijnde een zone zonder hoofdbestemming, maar waar wonen, winkelen, kantoren en diensten, horeca (incl. hotels), gemeenschapsuitrustingen op buurt- en stedelijk niveau, andere overheidsdiensten en verzorgende bedrijven toegestaan zijn. De gebouwen rondom het projectgebied bevinden zich allen binnen zones met functie wonen BB2.

Naast de planmatige afbakening is de link met het infrastructuurproject Gentspoort belangrijk. Het project ligt in het invloedgebied van de nieuwe tramverbinding in Gent en dat heeft zijn impact op vlak van bereikbaarheid maar biedt zeker ook kansen op een meer duurzaam verplaatsingsgedrag.

Programma

Het administratief centrum Ter Plaeten wordt gerenoveerd. De oppervlakte aan kantoren wordt kleiner en tegelijkertijd wordt studentenhuisvesting voorzien.

De hoeveelheid kantoren wordt in de nieuwe toestand beperkt tot zo'n 6.745 m² bvo. In de bestaande toestand was er zo'n 16.700 m² bvo beschikbaar. De kantoorruimtes worden flexibel verhuurd.

De nieuwe studentenhuisvesting in dit gebouw bestaat uit 292 studentenkamers, 3 1-slaapkamerappartementen voor doctoraatsstudenten & 1 1-slaapkamerappartement voor de conciërge. De vloeroppervlakte van zo'n 11.600 m² wordt verdeeld over 8 bouwlagen.

Naast de bovengrondse verdiepingen bevat het gebouw ook twee kelderverdiepingen, met een totale bruto oppervlakte van 8.251,37 m². Deze kelderverdiepingen fungeren in de bestaande situatie als een parkeergarage met technische ruimte en archieven met op niveaus -1 en -2 respectievelijk 82 en 115 parkeerplaatsen (197 in totaal). De fiets-parkeernood wordt op de -1 ingericht, waardoor de auto-parkeercapaciteit daalt (tot 40). De -2 blijft voornamelijk autoparking en biedt nog plaats aan 65 auto's.

Procedurele aspecten

Hoewel een reductie van BVO kantoorruimte wordt voorzien, kiest de initiatiefnemer er toch voor om een project-MER op te maken. De totale toekomstige BVO kantoor zal in de toekomstige situatie namelijk ca. 6.745 m² bedragen, hetgeen nog steeds de in bijlage II genoemde drempelwaarde van 5.000 m² overschrijdt.

Er wordt i.f.v. het MER ook aandacht besteed aan de mobiliteitsaspecten. Dit wordt verder ondersteund door een op maat gemaakt MOBER.

Historiek

Het project werd uitgebreid voorbesproken met verschillende stadsdiensten. N.a.v. dat proces werden plannen bijgesteld of geoptimaliseerd. Bepaalde uitzonderingen en aandachtspunten werden kenbaar gemaakt. Op vlak van mobiliteit zijn dit:

- Gedeeld gebruik fiets-trap en -lift voor de kantoren, de buurtfietsenstalling & de studentenhuysvesting.
- Afwijking breedte van de fiets-trap (2.75 m i.p.v. minimaal 3 m)
- Afwijking 10% buitenmaatse fietsen voor studenten (10 i.p.v. 36)
- Laden & lossen op openbaar domein

Beoordeling mobiliteitsaspecten

Mobiliteitseffecten

De verkeersgeneratie werd in beeld gebracht in zowel het MER als het MOBER. Deze documenten onderzoeken de verschillende scenario's op basis van de relevantie criteria (zoals o.a. I/C-verhouding, kruispunafwikkeling en oversteekbaarheid). De impact van het project is beperkt of zelfs te verwaarlozen.

Één van de oorzaken is dat de hoeveelheid kantoorruimte wordt beperkt t.o.v. de bestaande situatie. Daarnaast verplaatsen studenten in Gent zich voornamelijk te voet of met de fiets. Er is een heel laag autogebruik.

Door de ligging aan de stadsring en de nabijheid van de B401 is er alsnog een vermoeden van hoger autogebruik van voornamelijk de kantoorfunctie. Op termijn zal de tramverbinding van Gentspoort in de buurt van dit project passeren. Dit kan een positief effect hebben op een duurzamer mobiliteitsprofiel van personeel en bezoekers. Zeker als dit ondersteund wordt door een vorm van bedrijfsvervoerplan (zie milderende maatregelen). De capaciteit aan autoparkeren dat dan extra vrij kan komen, kan worden ingezet als extra capaciteit voor de buurt.

Er is geen bezwaar tegen het programma.

Bereikbaarheid

De site bevindt zich in het stedelijk weefsel, aan de rand van het historisch centrum. Allerhande stedelijke functies zijn vlot bereikbaar. Er wordt vlot aangetakt op de bestaande netwerken. De site is dus goed bereikbaar, voor alle vervoersmodi. Met de komst van Gentspoort zal de bereikbaarheid via het openbaar vervoer nog versterkt worden.

Uitgaand gemotoriseerd verkeer moet bij het uitrijden van de parkeergarage verplicht linksaf richting de Olifantstraat. De aanvrager moet de nodige signalisatie voorzien zodat correct gedrag gestuurd wordt.

Fiets- en autoparkeercapaciteit

Om de aanvraag te toetsen aan de goede ruimtelijke ordening, worden de voorgestelde parkeeroplossingen bekeken. De Stad beoogt de leefbaarheid en kwaliteit van de stad te bewaren en zelfs te versterken zonder de parkeeroverlast op de omgeving zonder meer te verhogen. De Stad stelde hiertoe een set van fiets- en autoparkeerrichtlijnen op, opgenomen in het Parkeerplan Gent, deel uitmakend van het Mobiliteitsplan van de Stad. De parkeerrichtlijnen worden gebruikt om aan de hand van objectieve criteria de gewenste parkeerratio te berekenen.

De Nota fiets- en autoparkeerrichtlijnen is géén op zichzelf staand, verordenend instrument maar houdt wél rekening met de decretaal vastgestelde beoordelingselementen die de goede ruimtelijke ordening mee vorm geven. In die zin is deze nota dan ook te beschouwen als 'beleidsmatig gewenst met betrekking tot de mobiliteitsimpact', in de zin van art. 4.3.1 §2 2° a) van de Vlaamse codex ruimtelijke ordening.

Het project voldoet op vlak van capaciteit aan de stedelijke parkeerrichtlijnen en volgt de afspraken uit de voorbespreking.

a) 6.745 m² kantoren:

- Er worden 146 fietsparkeerplaatsen voorzien, waarvan 18 voor buitenmaatse fietsen. Parkeerrichtlijnen vragen minimaal 135 fietsen.
- Er worden 105 parkeerplaatsen voorzien. De parkeernorm bedraagt 1.56/100 m² bvo en valt binnen de vork. Parkeerrichtlijnen vragen voor 100 m² bvo kantoorruimte 0.7 tot 2 autoparkeerplaatsen. Voor dit project is dat dus minimaal 47 plaatsen en maximaal 135.

b) 296 units voor studentenhuysvesting:

- In totaal worden 360 fietsparkeerplaatsen voorzien, waarvan 10 voor buitenmaatse fietsen. De parkeernorm vraagt minimaal 359 fietsparkeerplaatsen 292: Voor de 292 studentenkamers worden 292 fietsparkeerplaatsen voorzien
6: Per 1-slaapkamerappartement voor doctoraatsstudenten worden 2 fietsparkeerplaatsen voorzien
2: De conciërgewoning krijgt 2 plaatsen op basis van 1 slaapkamer.
59: per woonunit wordt 0.2 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers toegevoegd.
- Er worden geen autoparkeerplaatsen toegestaan (en/of gerealiseerd).

c) Buurfietsenstalling

Het project realiseert ook een buurfietsenstalling. Er wordt plaats geboden aan 10 buitenmaatse en 22 reguliere fietsen voor buurtbewoners.

Uitvoering fietsparkeerplaatsen

Ook de inrichting van een fietsenberging is belangrijk om het fietsgebruik aan te moedigen. Een gebruiksvriendelijke berging wordt sneller gebruikt en stimuleert fietsgebruik. De plannen zijn kwalitatief uitgewerkt.

Aan de Olifantstraat wordt een nieuwe fietstrap en -lift gerealiseerd. Deze worden geïntegreerd in de bestaande structuur van het gebouw. Via deze fietstrap en -lift komen de fietsers onmiddellijk toe aan de ingangen van de verschillende ondergrondse fietsenstallingen. De trap is 2.75 meter breed, heeft 2 goten en een hellingspercentage van 20.9%. De afwijking op de breedte werd vooraf doorgesproken en vormt geen probleem. De lift werd op onze vraag extra breed uitgevoerd.

De verschillende fietsenstallingen (studenten, kantoren & buurfietsenstalling) zijn afgesloten met aparte badge-systemen. Dat bevordert de interne werking en beperkt eventuele overlast. De

opbouw van de fietsenstallingen is ook logisch ingericht en voorziet overal in gangpaden van minstens 2 meter breed. Er wordt ook voldaan aan de afmetingen van de fietsenstallingen.

De locatie, bereikbaarheid en toegankelijkheid van de fietsenstallingen is dus kwalitatief.

Om binnen de drie fietsenstallingen een werkbaar systeem te hebben, wordt er markering voorzien om de plaatsen van de buitenmaatse fietsen aan te duiden. Dat biedt een meerwaarde, maar nemen we ook expliciet op als voorwaarde.

Er wordt ook geadviseerd de plaatsen gelinkt aan de conciërgewoningen, de 3 appartementen voor doctoraatsstudenten en de bezoekersparkeerplaatsen visueel te onderscheiden van de gewone fietsparkeerplaatsen voor de studenten.

De elektrificatie van het fiets-park is volop ingezet. Inzetten op laadpunten voor elektrische fietsen is een meerwaarde. Dit werd ook aangekaart in hoofdstuk VIII van de motivatienota en werd ook als milderende maatregel opgenomen in het MOBER. Daarom wordt geadviseerd hier zeker op in te zetten, binnen de technische mogelijkheden van het gebouw.

Uitvoering autoparkeerplaatsen

De bestaande constructie blijft behouden.

In kelderverdieping 2 worden 65 autoparkeerplaatsen ingericht, waarvan 7 voor mindervaliden.

In kelderverdieping 1 worden er 40 autoparkeerplaatsen voorzien, waarvan 4 voor mindervaliden.

De minimale afmetingen zijn telkens 2.5 x 5 meter, de mindervalideplaatsen zijn breder uitgevoerd. De interne circulatie werd afgestemd op de hellingen. De uitvoering van de autoparkeerplaatsen voldoet aan de basisnormen.

Om de verschillende huurders van de kantoorgebouwen gelijkwaardig te behandelen, worden de parkeerplaatsen best in een centraal verhuur-systeem ondergebracht. Op die manier krijgt elk bedrijf o.b.v. de reële grootte van hun kantoor een bepaalde autoparkeer-capaciteit. Op die manier zullen ze ook getriggerd worden om na te denken over een duurzaam mobiliteitsbeleid voor de werknemers en/of bezoeker. Volgens de 6.745 m² bvo kantoorruimte, gelinkt aan 105 autoparkeerplaatsen, betekent dit maximaal 1 wagen per 64 m².

Logistiek verkeer

Gezien de beperkte omvang van de logistieke stromen, kon er voor dit project akkoord gegaan worden dat er geen eigen laad- en losruimte moest worden voorzien binnen de projectcontour. Dit zou impact hebben op het openbaar groen en ook verlies van straatparkeercapaciteit betekenen.

Voor dit project wordt geen specifieke laad- en loszones ingericht op het openbaar domein. Er zijn op het openbaar domein mogelijkheden genoeg, om kortdurende laad- en losbewegingen op te vangen.

Aansluiting op openbaar domein

De fietshelling langs de Olifantstraat verdwijnt en wordt vervangen door een lift en trap. Hinder t.h.v. het voetpad werd vermeden in het ontwerp.

De autohellingen blijven behouden. Hierdoor zullen de circulatiestromen die er vandaag zijn op de site behouden worden. Dat beperkt de impact op het openbaar domein. Uitgaand gemotoriseerd verkeer moet bij het uitrijden van de parkeergarage verplicht linksaf richting de Olifantstraat. De aanvrager moet de nodige signalisatie voorzien zodat correct gedrag gestuurd wordt.

Werfverkeer

Het project bevindt zich langs de R40 en in het invloedgebied van Gentspoort. De bouwfase zal een impact hebben op het openbaar domein en de gebiedsbereikbaarheid. De bouwheer dient voor de start van de werken contact op te nemen met de Stad Gent, de wegbeheerder van de R40 (Vlaams Gewest, Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen) alsook het Gentspoort-team.

Flankerende maatregelen

Het mobiliteitseffectenrapport gaat dieper in op enkele maatregelen. Op vlak van mobiliteit zijn een duurzame bedrijfsmobiliteit voor de kantoren en het organiseren van buurtparkeercapaciteit de twee belangrijkste.

Bedrijfsmobiliteit

De kantoorruimtes worden flexibel verhuurd. We wijzen op het belang van een doordachte en gecoördineerde mobiliteitsaanpak. Wij adviseren de aanvrager daarom werk te maken van een degelijke mobiliteitsaanpak, zodat de bedrijven die zich in de kantoren (willen) vestigen gewezen worden op de kansen voor auto-alternatieven. Grotere huurders maken best een eigen bedrijfsmobiliteitsplan op.

Buurtparkeren

Het project voorziet in een buurtfietsenstalling van 22 + 10 buitenmaatse fietsen. Dit maakte deel uit van de voorbesprekingen met de Stad.

De voorziene autoparkeerplaatsen worden in eerste instantie aangewend voor de kantoorfunctie. Er is de ambitie om samen met de Stad Gent te kijken of een deel van de parkeercapaciteit buiten de kantooruren kan opengesteld worden voor buurtbewoners.

Besluit en Beoordeling

gunstig advies mits aan volgende voorwaarden wordt voldaan:

Voorwaarden

Alle plaatsen voor buitenmaatse fietsen (10 bij studentenhuisvesting, 18 bij kantoren & 10 bij buurtfietsenstalling) moeten op de grond gemarkeerd worden zodat deze duidelijk te onderscheiden zijn van de zone voor reguliere fietsen.

De aanvrager moet linksaf-signalisatie voorzien op eigen terrein, zodat wagens de rijrichting van de Leeuwstraat volgen, bij het uitrijden van de ondergrondse parkeergarage.

De autoparkeerplaatsen moeten in een centraal verhuur-systeem worden ondergebracht. Op die manier worden de verschillende huurders op een gelijkwaardige manier behandeld. Elk bedrijf krijgt o.b.v. de reële grootte een bepaalde (parkeer)capaciteit én zal moeten nadenken over een duurzaam mobiliteitsbeleid voor de werknemers en/of bezoekers.

Opmerkingen

Er wordt geadviseerd om voldoende oplaadpunten voor elektrische fietsen te voorzien, in de drie verschillende fietsenstallingen.

De plaatsen gelinkt aan de conciërgewoning, de 3 appartementen voor doctoraatsstudenten en de bezoekersfietsparkeerplaatsen moeten makkelijk te onderscheiden zijn van de gewone fietsparkeerplaatsen van de studenten.

Om moeilijkheden met werfverkeer te voorkomen, neemt de bouwheer voor de start van de werken contact op met de Stad Gent.

2. Groenaspecten

Er wordt opgemerkt dat ten opzichte van de voorbesprekingen het aandeel studentenhuisvesting is gestegen, namelijk tot 293 entiteiten (+ 1 conciërge).

Volgens de richtlijnen groenlast zou hiervoor 1485 m² (openbare) groenruimte gewenst zijn (1 x 20 m² + 293 x 5 m² per studentenkamer). Beide binnengebieden hebben een oppervlakte van net geen 800 m².

In theorie wil dit zeggen dat voor zeker zo'n 140 kamerbewoners een onvoldoende buitenruimte ter beschikking wordt gesteld en de druk op het binnengebied dus als groot wordt verwacht.

We merken hierbij op dat alternatieve groene verblijfsruimtes in de directe omgeving ook niet aanwezig zijn (geen woongroen op 200 m en binnenring en Schelde zijn barrières voor groenzones verderop).

Er moet dus minstens aangegeven moeten worden onder de rubriek 'Groenblauwe ruimtes' op p.113 dat de gehanteerde Gentse groennorm voor studentenwoningen, nl 5 m² per unit, niet gehaald wordt. Er wordt wel gesteld dat het project antwoord biedt op de '300-norm', maar het is niet enkel de aanwezigheid van een groen binnenhof, maar ook de druk (aantal potentiële bezoekers) op een groenzone die dient afgetoetst te worden (minstens besproken en afwijking ervan te verantwoorden door andere ingrepen).

CONCLUSIE

Het projectMER 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 Leeuwstraat 84-90 en Sint-Lievenslaan 23-33, 9000 Gent.

Artikel 2:**AANBEVELINGEN**

Alle plaatsen voor buitenmaatse fietsen (10 bij studentenhuysvesting, 18 bij kantoren & 10 bij buurtfietsenstalling) moeten op de grond gemarkeerd worden zodat deze duidelijk te onderscheiden zijn van de zone voor reguliere fietsen.

De aanvrager moet linksaf-signalisatie voorzien op eigen terrein, zodat wagens de rijrichting van de Leeuwstraat volgen, bij het uitrijden van de ondergrondse parkeergarage.

De autoparkeerplaatsen moeten in een centraal verhuur-systeem worden ondergebracht. Op die manier worden de verschillende huurders op een gelijkwaardige manier behandeld. Elk bedrijf krijgt o.b.v. de reële grootte een bepaalde (parkeer)capaciteit én zal moeten nadenken over een duurzaam mobiliteitsbeleid voor de werknemers en/of bezoekers.

Er moet aangegeven moeten worden onder de rubriek 'Groenblauwe ruimtes' op p.113 dat de gehanteerde Gentse groennorm voor studentenwoningen, nl 5 m² per unit, niet gehaald wordt. Er wordt wel gesteld dat het project antwoord biedt op de '300-norm', maar het is niet enkel de aanwezigheid van een groen binnenhof, maar ook de druk (aantal potentiële bezoekers) op een groenzone die dient afgetoetst te worden (minstens besproken en afwijking ervan te verantwoorden door andere ingrepen).

Artikel 3:**AANDACHTSPUNTEN**

Er wordt geadviseerd om voldoende oplaadpunten voor elektrische fietsen te voorzien, in de drie verschillende fietsenstallingen.

De plaatsen gelinkt aan de conciërgewoning, de 3 appartementen voor doctoraatsstudenten en de bezoekersfietsparkeerplaatsen moeten makkelijk te onderscheiden zijn van de gewone fietsparkeerplaatsen van de studenten.

Om moeilijkheden met werfverkeer te voorkomen, neemt de bouwheer voor de start van de werken contact op met de Stad Gent.

Belangrijke bepalingen

niet van toepassing

2025_CBS_09548 - Gecoördineerd advies voor een project-MER toegevoegd bij de omgevingsvergunningsaanvraag met nummer OMV_2025017980 voor het renoveren, opwaarderen en gedeeltelijke functiewijziging van een gebouw, aanleg van groenvoorzieningen + plaatsing van warmtepompen