

Gents MilieuFront
Koningin Maria Hendrikaplein 5/201
9000 Gent
tel. 09 242 87 54
info@gentsmilieufrent.be
www.gentsmilieufrent.be



Departement LNE
Dienst Mer
Plan-MER 'RUP Dampoort'
Koning Albert II-laan 20, bus 8
1000 Brussel

20 september 2016

Inspraakreactie op kennisgeving Plan-MER RUP Dampoort - PL0229

Hierbij wenst het Gents MilieuFront vzw (GMF), erkende regionale milieuvereniging, gebruik te maken van de mogelijkheid om opmerkingen en alternatieven naar voor te brengen in verband met de kennisgeving van de Plan MER concept voorontwerp - RUP Dampoort te Gent waarvan het openbaar onderzoek loopt van tot en met dinsdag 20 september 2016.

Situering

Op 4 juli stelde de Stad Gent twee mogelijke scenario's voor als oplossing voor de Dampoortknoop: een tunnel of een kruispunt met verkeerslichten. Naast een complete heraanleg van de verkeerssituatie komen er ook woningen en kantoren op de plaats van het oude pakjesstation. Op dit infomoment hoorde we ook dat de werken pas zullen starten als het station Gent-Sint-Pieters klaar is. Die timing is nu vastgelegd op 2026. Daarnaast wil het project meteen ook nieuwe stedelijke ruimte creëren. Zo worden de onderbenutte gronden nabij de Dampoort zoals de site van het voormalige pakjesstation een volwaardig nieuw stukje Gent met publieke ruimtes.

Referentiesituatie voor Dampoortrotonde - 2030

De Stad Gent ontwikkelde een verkeersmodel waarin de verkeerskundige impact van de gekende ontwikkelingen in en rond de Stad Gent tot 2020 zijn opgenomen. De referentiesituatie wordt gekoppeld aan dit jaartal 2020. Dit is echter geen correcte datum. Dit project zal nl. pas starten nadat de werken aan het station Gent-Sint-Pieters zijn afgerond. Die zijn nu gepland tegen 2026. GMF vraagt om de verkeerssituatie in 2030 als referentie mee te nemen.

Alternatief 1 - volgens STOP-principe

GMF vraagt om onderstaand alternatief door te rekenen:

- openbaar vervoer
 - de geplande tram- en buslijnen zijn gerealiseerd
 - frequente vertrekken
- doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd op dit deel van de R40 - dus geen vrachtwagenverkeer dat richting haven moet of van de haven komt. Er bestaan voldoende alternatieve ontsluitingen voor de Gentse Haven.
- geen fiscaal voordeel meer voor bedrijfswagens

Vrachtwagens

Op pagina 85 van de kennisgeving staat dat voor de effectgroep vrachtwagens dezelfde aspecten worden beschouwd als voor het autoverkeer.

GMF volgt deze redenering niet. De effecten van vrachtwagens op de omgeving zowel qua uitstoot fijn stof, als geluid als trillingen zijn veel groter dan die van de vrachtwagens;

Parkeerplaatsen voor station

In de kennisgeving is opgenomen dat er 500 plaatsen komen voor de parking. GMF is van mening dat Dampoort station een station is voor stappers, trappers en gebruikers van openbaar vervoer. 500 plaatsen is dan ook teveel.

Programma projectontwikkeling

Op pagina 49 verwijst de kennisgeving naar het Ruimtelijk structuurplan van gent voor de behoefte van kantoren en woningen.

'Het RSG voorziet een programma van 35.000m² kantoren voor de omgeving Dampoort (binnen een gemengd gebied met wonen).' Dit Ruimtelijk structuurplan werd goedgekeurd in 2003. Bestaande behoeften kunnen sterk wijzigen. Heel wat kantoren zijn ondertussen bijgebouwd en nog gepland (denk maar aan de projectontwikkeling bij het Gent Sint-Pieters en The Loop).

Gent klimaatneutraal

De stad Gent heeft de ambitie om te evolueren naar een klimaatneutrale stad.

Klimaataspecten komen echter weinig of niet aan bod in de kennisgevingsnota. Ook voor dit nieuwe stadsgebied zijn doelstellingen nodig zijn om de ontwikkeling klimaatneutraal te maken. GMF dat ook hieraan aandacht wordt besteed bij de relevante disciplines bij de MER-studie.

Stadsvernieuwing: voor wie?

Ogenschijnlijk handelt dit plan hoofdzakelijk over de afwikkeling van het verkeer op en rond de Dampoortknoop. Hoe zal het verkeer in de toekomst op deze locatie vlot verlopen? Ondanks dat dit een belangrijk aspect vormt in het plan mag dit niet de uitdaging van de toekomstige ontwikkeling zijn. De leefbaarheid van de aangrenzende wijken (Dampoort, Sint-amandsberg, Macharius, Heirnis, Sluizeke,...) moet een centralere rol krijgen. De noden in de verschillende dichtbevolkte wijken zijn gekend (urban heat effect, te weinig gebruiksgroen, druk van doorgaand verkeer,...). De bestemmingswijziging geeft aanleiding

om ruimte te voorzien voor deze noden. Het voorliggend plan is vooral op zichzelf gericht en wordt volledig rond de Dampoortknoop beredeneerd. De ruimte die beschikbaar komt kan een betekenisvolle rol opnemen voor de bestaande wijken en bewoners.

De leefbaarheidsaspecten dienen mee in kaart gebracht te worden bij de beoordeling van de milieuaspecten.

Flankerende maatregelen.

Het is de ambitie van de stad om de verschillende (19e eeuwse) wijken dichter op de stad te betrekken. De barrièrevorming van de R40 helpt hier niet bij. Hoe men het draait of keert: de Dampoort zal nog een tijdje een drukke verkeersknoop blijven op de R40. Ook bij de invoering van de het nieuwe plan zal het doorgaand verkeer over de Dampoort voor fietsers en voetgangers moeilijk blijven. Vandaar dat we een aantal flankerende maatregelen/extra te onderzoeken pistes naar voor schuiven die ons inziens noodzakelijk zijn om een aantal strategische stedelijke doelstellingen te kunnen verwezenlijken.

- Zowel ten noorden als ten zuiden van de Dampoortknoop dient een fiets- of voetgangerstunnel/brug voorzien te worden die zowel de sporen als de R40 ontwijkt. Er wordt vandaag 'gewerkt' aan een ondertunneling van de sporen ter hoogte van het koopcentrum. De barrièrevorming van de R40 is hier vandaag niet mee opgelost. Door de R40 en de sporen maximaal te clusteren kan deze oversteekbaarheid gerealiseerd worden.
- Ook ten noorden van de Dampoortknoop dient gezocht te worden naar een dergelijke ingreep om een alternatief te bieden voor alle bewoners ten noorden van de Antwerpsesteenweg (Dampoort, Sint-Amandsberg, Oostakker) te verbinden met het centrum (en vice versa). Een voetgangers- en fietsbrug maakt de verbinding (over het spoor en de R40) tussen de Halvemaanstraat en de toekomstige ontwikkeling op de oude dokken. Hier wordt aangesloten op een nieuwe brug over het handelsdok. Op die manier wordt er een nieuwe zachte stedelijke verbinding gerealiseerd: Baudelokaai - Oude Dokken - Sint-Amandsberg. Dit is geen nieuw idee! Het staat ondermeer vermeld in het structuurplan Gent en het stadsvernieuwingsproject 'En Route'.
- Zolang alle invalswegen binnen het alternatief worden meegenomen zal de Dampoortknoop een ingewikkeld en moeilijk kruispunt blijven. We vragen dan ook om te onderzoeken wat de effecten zijn indien één of meerdere invalswegen niet meer rechtstreeks aansluiten op het knooppunt.