



18/7/2018

Administratief Beroep tegen omgevingsvergunning Polytoren Zwijnaarde - OMV referentie 2017010247

Alinso NV heeft een omgevingsvergunning gekregen voor de realisatie van een nieuw hoofdkwartier en Polytoren voor de DOMO Investment Group op de site van het industriepark Zwijnaarde. Deze vergunning werd verleend door de Deputatie van de Provincie Oost-Vlaanderen op 7/6/2018.

Bij de plannen is ook de aanleg voorzien van een parkeergebouw van 320 wagens.

Voor het bedrijventerrein en de Alonso-site is een masterplan¹ gemaakt. Het masterplan voorziet ook de aanleg van een ontsluitingsweg die zal aantakken op de R4. De ontsluitingsweg moet er voor zorgen dat het verkeer niet door de omliggende woonwijken mag rijden.

Het masterplan (goedgekeurd door Alinso en de stad Gent) plan bepaalt dat de nog aan te leggen ontsluitingsweg in een westelijke boog rond de site, parallel met de snelwegberm, moet lopen. Deze weg zal in het noorden aantakken op de R4-buitenring. In het zuiden zal de weg uitkomen op Nederzwijnaarde en zo ook de bedrijven van Zwijnaarde III ontsluiten.

Gents MilieuFront diende eerder dit voorjaar een bezwaarschrift in bij de aanvraag van de omgevingsvergunning. Voor ons kan de bouw van de Polytoren niet zolang er geen structurele oplossing is voor de mobiliteitsproblemen ten zuiden van Gent en de problemen die het verkeer

¹ Opgemaakt op november 2016

van en naar de bedrijven in de omliggende wijken met zich meebrengt. En dus vooraleer er een definitieve oplossing is voor de ontsluitingsweg.

Het masterplan schuift een ontsluitingsweg naar de autostrade als oplossing naar voor. De stad Gent adviseerde, in kader van deze vergunningsaanvraag, dat de aanvrager kostenloos afstand zou doen van grond om de ontsluitingsweg te realiseren. Maar deze kostenloze grondafstand is niet weerhouden in de beslissing van de Bestendige Deputatie. Er wordt enkel opgelegd dat er een private tijdelijke ontsluitingsweg moet worden voorzien die “zo snel als mogelijk” moet vervangen worden door de geplande (definitieve) ontsluitingsweg. De formulering “zo snel als mogelijk” is vrijblijvend en niet aanvaardbaar, gelet op het ontbreken van de omschrijving welke grond precies moet worden afgestaan voor de openbare ontsluitingsweg en het (in de omgevingsvergunning) opleggen van de uitdrukkelijke voorwaarde dat de afstand kosteloos moet zijn.

Voor Gents MilieuFront moet de omgevingsvergunning van de Polytoren onlosmakelijk verbonden zijn/worden met de definitieve ontsluitingsweg. Door deze omgevingsvergunning toe te staan gaan we in een situatie terecht komen dat het verkeer gegenereerd door het bedrijventerrein en de Polytoren nog jarenlang afgewikkeld zal worden op de omliggende wijken.

Bovendien nemen de Vlaamse Overheid en de stad Gent tegenstrijdige standpunten in over de 30 meter niet bebouwbare zone naast autosnelwegen. De ontsluitingsweg voor het terrein kan theoretisch zowel aan de kant van de autosnelweg als aan de kant van de Schelde komen. Eerder al had De Vlaamse Waterweg verhinderd dat de ontsluitingsweg zou aangelegd worden op het jaagpad langs de oever van het Scheldekanaal. Nu zegt ook AWW dat er omwille van de ‘30 meter’ regel geen ontsluitingsweg kan komen.

De onenigheid over waar de broodnodige ontsluitingsweg kan komen sterkt Gents MilieuFront in haar overtuiging dat er eerst een oplossing moet komen voor de afwikkeling van het verkeer voor de hele regio vooraleer er bijkomende vergunningen kunnen worden afgeleverd.

Het verkeer in het hele zuiden van Gent, de zogenaamde ‘zuidelijke mozaïek’, is een probleem. Het zuiden van Gent kreunt onder het verkeer door de Ghelamco Arena (en bijbehorende ontwikkelingen), de komst van het industrieterrein Het eilandje, de ontwikkelingen op The Loop, de uitbreiding van het wetenschapspark van de UGent,.... Elke nieuwe ontwikkeling hypothekeert - doordat het zuiden van Gent geen bijkomende wagens meer kan slikken - de andere functies. Bovendien is het openbaar vervoer niet voldoende ontwikkeld. Afgelopen jaren werd de tramlijn naar Zwijnaarde doorgetrokken, maar voor de rest is er nauwelijks iets veranderd. Moest het openbaar vervoer in de regio van het bedrijventerrein worden aangepast aan de noden, zou een deel van de verkeerslast van de plannen

al kunnen worden vermeden. Een verlenging van de tramlijn, die nu naar het UZ loopt, naar de Ghelamco Arena en het Eilandje is een eerste stap. Daarnaast zou een goede aansluiting van het openbaar vervoer voor de inwoners zelf ook een hele verbetering zijn.

Omwille van bovenstaande redenen wil Gents MilieuFront dat de Vlaamse Overheid de vergunning voor bouw van de polyvalente toren afkeurt.

Hopelijk nemen jullie onze bezwaren in overweging.

Vriendelijke groeten

Steven Geirnaert
Coördinator Gents MilieuFront