



27/09/2022

Onderwerp: Bezwaarschrift RUP Dampoort

Geachte leden van de Gecoro,

Gents MilieuFront wenst enkele opmerkingen te formuleren bij de huidige plannen voor het RUP Dampoort.

Naar hedendaagse normen is het huidige voorstel een degelijk plan. Maar: we moeten de lat hier beduidend hoger leggen dan hedendaagse degelijkheid. Het plan moet ook zorgen voor een aangename woon- en werkomgeving bij oplevering en vele tientallen jaren daarna.

Het gaat hier om een project waarbij de schop nog niet meteen in de grond gaat én om een zeer groot project met ingrijpende gevolgen voor Gent en de Gentse omgeving. Toekomstgericht denken is daarom essentieel, en we kennen de uitdagingen voor de toekomst. We moeten zo snel mogelijk klimaatneutraal gaan wonen en werken. Het RUP biedt de kans om van een groot nieuw stadsdeel een zogenaamd 'Positive Energy District' te maken, met andere woorden, een wijk die meer energie produceert dan ze verbruikt. Duurzame mobiliteit moet altijd de meest comfortabele en voor de hand liggende keuze kunnen zijn. We moeten onze stad wapenen tegen hitte, droogte en waterbommen met veel groen, water en slimme materiaalkeuzes. Het RUP Dampoort biedt hiervoor uitstekende kansen.

Het feit dat heel wat gronden waarover dit project gaat in handen zijn van Stad Gent, is een extra reden om van het RUP Dampoort een echt voorbeeldproject te maken.

Hierna volgen enkele opmerkingen en bezwaren, maar allereerst willen we opmerken ook heel wat zaken te waarderen. Zoals:

- de Dampoort, vandaag een kneusje op gebied van openbaar vervoer en duurzame mobiliteit, wordt uitgebouwd tot een echt knooppunt van openbaar vervoer. Van kneus tot reus, als het ware;
- de barrièrewerking van de R40 wordt teruggedrongen, zodat de Machariuswijk en Dampoortwijk meer met elkaar verbonden worden;
- de bouwlagen komen niet te hoog, maar behouden een menselijke schaal;
- er is een goede verwevenheid van openbaar vervoer, kantoorruimte, woningen en gemeenschapsfuncties.

Maar GMF heeft dus ook opmerkingen. Een overzicht:

- 1 Het plan heeft te weinig aandacht voor bestaand en nieuw groen
- 2 Het plan speelt de troeven van het water te weinig uit
- 3 Het plan beschouwt mobiliteit te veel als automobilititeit
- 4 Het plan heeft niet genoeg aandacht voor luchtkwaliteit
- 5 Het plan doet geen uitspraken over de energieneutraliteit van woningen en voorzieningen
- 6 Het plan telt niet genoeg gezinsvriendelijke woningen

Hieronder lichten we deze bezwaren in detail toe.

Hoewel we het noodzakelijk vinden deze opmerkingen te maken, geven we graag ook nog mee dat we hopen dat de uitvoering van het - werkelijk toekomstgerichte - RUP Dampoort niet al te lang op zich laat wachten.

Met vriendelijke groeten,

Bouke Billiet

Beleidsmedewerker Gents MilieuFront

1 Het plan heeft te weinig aandacht voor bestaand en nieuw groen

De Dampoort is niet alleen een mobiliteitsknooppunt. Het is ook een knooppunt van blauwe en groenklimateassen. We pleiten er daarom sterk voor om het ambitieniveau hieromtrent flink op te krikken. Dit stut de geloofwaardigheid van de Gentse Visienota Groenklimateassen en van andere belangrijke beleidsdocumenten.

In de toelichtingsnota, op het grafisch plan en in de stedenbouwkundige voorschriften komen het groen, de groenstructuren en de ecologische verbindingen weinig of niet en bovendien vaag aan bod.

Vooraf in de stedenbouwkundige voorschriften heeft deze vaagheid tot gevolg dat alle kwaliteiten rond groen in toekomstige plannen moeilijk afdwingbaar zullen zijn.

Toelichtingsnota:

In de toelichtingsnota wordt onder het punt 4.1. de historiek van de wegen, kanalen en gebouwen beschreven. De historiek van het groen komt niet aan bod.

Nochtans stond rond de zwaaihoek in het verleden een rij lindebomen. Op een luchtfoto uit 1971 is deze nog te zien (Geopunt, luchtfoto Vlaanderen, zomer 1971, zwart-wit). Deze bomenrij is door latere verbredingen van de rijweg verdwenen. Oude postkaarten tonen de jonge bomen.





Van deze voormalige beeldbepalende bomenrij blijft er nog 1 lindeboom over.
Op de recente luchtfoto is deze ter hoogte van de Schoolkaai te zien.



Door het herstellen van deze bomenrij zou een landschappelijke en ecologische verbinding kunnen gemaakt worden tussen de bomenrijen langs de Schoolkaai (die ook niet in de historiek voorkomt) en de aanleg van een forse bomenrij langs Dok Noord.

In de teksten en de referentiebeelden wordt aangegeven dat de kade aan de zwaai kom kan worden verlaagd om de gebruikers in relatie tot het water verkoeling te laten zoeken. Deze ruimte wordt als volledig verhard voorgesteld. Om het hitte-eilandeffect te vermijden en om daadwerkelijk een klimaatbestendig ontwerp te realiseren wordt de verlaging van de kade het best gecombineerd met een forse bomenrij.

Grafisch plan:

Op basis van voorgaande gegevens neemt men in het grafisch plan best het ontwikkelen van een landschappelijke en ecologische verbinding langs de zwaairom tussen de Schoolkaai en Dok Noord op.

In de teksten wordt ook gesproken over het behouden van bestaande bomen. De linde aan de Schoolkaai wordt op het plan dan ook best aangeduid als te behouden.

Op het grafisch plan staat ten zuiden van het Antwerpenplein langs de spoorweg met een summier dun lijntje een indicatieve aanduiding van een ecologische verbinding. Als men het meent met het ontwikkelen van de Groene Banaan langs de spoorweg en de groenklimaatassen, dan mag de ambitie heel wat hoger liggen.

Een duidelijk forse groene lijn mag een hoge ambitie onderstrepen (zie ook stedenbouwkundige voorschriften).

Stedenbouwkundige voorschriften:

In de stedenbouwkundige voorschriften komt de vaagheid rond het groen en de ecologische verbinding duidelijk naar voor.

Enkele voorbeelden:

- 1.8. Groenvoorzieningen:

‘Er worden *zoveel mogelijk bomen van eerste grootte-orde*, die zowel boven – als ondergronds voldoende ruimte hebben, geïntegreerd in het ontwerp om het hitte-eiland-effect tegen te gaan.’ (pagina 8, onze cursivering)

Om het hitte-eilandeffect maximaal tegen te gaan is het absoluut noodzakelijk dat de bomen van eerste grootte-orde zijn.

- 3. Stedenbouwkundige voorschriften per zone:

Hier worden voorschriften rond de architectuur en de beeldkwaliteit van de gebouwen opgenomen.

Wat met de architectuur en de beeldkwaliteit van de publieke ruimte en de groenstructuren?

- 3.3.2. Inrichting

‘Minstens 10% van de zone blijft onbebouwd en onverhard. De niet-bebouwde ruimte bestaat maximaal uit groen en watervoorzieningen’ (pagina 21)

‘Minstens 10%’ klinkt niet alsof het in de realiteit meer dan 10% zal worden. En wat is

‘groen’? Is dat gazon, bloemenweiden, wat met bomen van eerste grootte-orde? In functie van het verhogen van de biodiversiteit en het voorzien van schaduw om de gebruikskwaliteit van deze ruimte te verhogen wordt dit best verduidelijkt.

- 3.3.2. Inrichting

‘Vrije trambeddingen zijn *bij voorkeur groene beddingen*, met vegetatie.’ (pagina 22, onze cursivering)

Dit staat bij het niet-verordenend deel.

Om het hitte-eilandeffect maximaal tegen te gaan en omwille van esthetisch-landschappelijke redenen wordt het best in het verordenend deel opgenomen dat de trambeddingen in een vegetatie worden aangelegd.

Het is belangrijk om dergelijke vaagheden en onduidelijkheden uit de stedenbouwkundige voorschriften te halen. Dit komt het toekomstige klimaatbestendig en landschappelijk kwalitatief ontwerpen van de publieke ruimte ten goede.

Grondige lezing van de formulering van de voorschriften rond ‘3.16 ecologische verbinding (indicatief)’ leert dat de ecologische verbinding mag verdwijnen (pagina 36): ‘De groene berm aan de oostzijde van de sporen blijft behouden tot wanneer een uitbreiding van de spoorweginfrastructuur aan deze zijde noodzakelijk is. Binnen de in Z5 omschreven zone non-aedificandi, geldt een verbod op verharding, en dit tot wanneer een uitbreiding van de spoorweginfrastructuur aan deze zijde noodzakelijk is.’

Als men hier werkelijk een ecologische verbinding en de ontwikkeling van de Groene Banaan wenst te realiseren, is het essentieel dat de voorschriften het ook zo garanderen. Een aanpassing van dit voorschrift dringt zich dan ook op.

De Gentse biologische waarderingskaart markeert het groen rond de sporen als ‘biologisch waardevol’ en zelfs als ‘biologisch zeer waardevol’. In de toelichtingsnota en stedenbouwkundige voorschriften krijgt dit bestaand groen maar weinig aandacht. Het is erg belangrijk om helder te formuleren dat deze groenzones behouden moeten blijven.

Tot slot merken we nog op dat het RUP de mogelijkheid laat om op de tunnel te bouwen. Gezien diep wortelende bomen hier waarschijnlijk niet kunnen, is bebouwing op deze plek misschien een voor de hand liggende keuze.

2 Het plan speelt de troeven van het water te weinig uit

Water in de stad wordt alleen maar belangrijker.

Er zaten een aantal interessante principes in eerdere studies die verlaagde kades maakten naar de zwaairom. Het is belangrijk om deze te verankeren.

Op zijn minst kan er een (visuele en fysieke) link gelegd worden tussen het station en het water. Het kan een ideale hefboom zijn om van de Dampoort een verblijfsplek te maken waar even op de trein wachten ook leuk kan zijn.

Ook voor de studenten en medewerkers van de hogeronderwijsinstelling en de vele kantoren die in deze buurt komen, en natuurlijk ook voor de omwonenden, is het belangrijk dat er ruimte voorbehouden wordt voor spontane ontmoeting. Het water kan daarvoor het ideale decor zijn.

Ook voor kajakkers en de na te streven ambitie van zwembaar water is een verlaagde draairom belangrijk.

3 Het plan beschouwt mobiliteit te veel als automobiliteit

De Dampoort is een knooppunt van openbaar vervoer, vlak bij het centrum van Gent en talrijke voorzieningen. Het uitgangspunt moet hier dan ook zijn om te streven naar auto-onafhankelijkheid.

Dit houdt onder meer in dat het RUP niet alleen geen bijkomend autoverkeer mag genereren, maar er bovendien voor moet zorgen dat het aantal autobewegingen daalt. Anders gesteld: het RUP hoort de modal shift aan te jagen, niet te 'volgen'. Een zin (over parkeernormen) zoals op pagina 66 van de toelichtingsnota verraadt een te laag ambitieniveau: 'Het RUP legt enkel de bovengrens vast, zodat het aantal parkeerplaatsen nog naar beneden kan worden bijgesteld om de evolutie in de modal shift te kunnen volgen.'

Een klimaatneutraal 2050 houdt in dat grootschalige nieuwe infrastructuurprojecten minstens het ambitieniveau hebben om niet te zorgen voor extra uitstoot, en beter nog om te zorgen voor CO₂-buffers. Naar analogie met een 'positive energy district' zouden we hier kunnen spreken van een 'positive mobility district', een gebied dat op zo'n manier is ingericht en uitgedacht dat een duurzame mobiliteitskeuze de meest logische is. Het RUP Dampoort biedt hiervoor enorme kansen.

Zone 1 - zone voor stedelijke functies: wonen

De visienota spreekt van 120 nieuwe woningen (à rato van 130/m² per woning). Met een parkeernorm van 0.60 per wooneenheid betekent dat 78 parkeerplaatsen.

Alleen: hoeveel nieuwe woningen zullen er effectief komen?

Op pagina 52 lezen we: 'Minstens één vierde (25%) van de nieuwe woningen is geschikt voor gezinnen met kinderen.' En dat wordt omschreven als 'ruimere woningen (in een grootteorde van 135 à 150 m² BVO) met drie of vier slaapkamers'.

Maar de rest van de woningen wordt niet nader omschreven, en dat kunnen dus ook appartementen zijn van 70m² of 90m² (één of twee slaapkamers). Op die manier gaat ook het aantal parkeerplaatsen de hoogte in. Naast een parkeernorm vastleggen, is het daarom nodig om een maximum te bepalen in absolute aantallen.

Gents MilieuFront heeft, aan de hand van Statbel-gegevens, het huidige autobezit in de omliggende wijken bekeken. Wat blijkt? Over het algemeen zitten we al aan een ratio van ongeveer 0,60 auto's per huishouden.

Als het RUP nu een parkeernorm van 0,60 zou opleggen, dan mikt het daarmee op een status quo qua autobezit. Dat zou een grote gemiste kans betekenen, want autobezit is de allersterkste voorspeller van autogebruik.

Nogmaals: het gaat hier om een openbaarvervoersknooppunt, vlakbij het centrum en voorzieningen. Een lagere parkeernorm dan 0.60 is hier dan ook sterk aan te bevelen, net als een absoluut (en voldoende laag) plafond van het aantal parkeerplaatsen. Gents MilieuFront stelt een parkeernorm van 0,50 voor, met inbegrip van de autodeelparkeerplaatsen.

Op pagina 15 van de stedenbouwkundige voorschriften staat bij de verordening te lezen: 'Per gebouw moeten er voldoende en kwaliteitsvol ingerichte fietsenstallingen zijn.'

Dit is bijzonder vaag. Wat betekent 'voldoende en kwaliteitsvol'? Gents MilieuFront stelt voor om hier de normen van het Vademecum Fietsvoorzieningen te hanteren, namelijk: één fietsparkeerplaats per hoofdkussen + per wooneenheid één extra voor bezoekers.

Wat betreft kwaliteitsnormen stellen we voor dat expliciet verduidelijkt wordt dat gebruikte systemen moeten voldoen aan de normen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen, zowel wat betreft type en toegang als inrichting.

Deze opmerking geldt ook voor de verordening over fietsenstallingen voor de andere zones.

Zone 2 - kantoren

Het bouwprogramma bedraagt maximum 41.400 m² BVO, en “(p)er 100 m² BVO aan kantoren mogen er maar maximaal 0,6 parkeerplaatsen voorzien zijn.”

Dit betekent dat er in theorie bijna 250 parkeerplaatsen zullen komen op een steenworp van het transferium.

Werknemers en bezoekers van kantoren, winkelbezoekers, ouders die hun kinderen naar school brengen en andere gebruikers van ondersteunende voorzieningen moeten op alle mogelijke manieren worden gestimuleerd om de locatie zonder auto te bereiken. Gents MilieuFront pleit er daarom voor om ook hier de parkeernorm naar beneden bij te stellen én een laag maximumaantal vast te leggen. We mogen er toch van uitgaan dat de Dampoort in de nabije toekomst vanuit de wijde omgeving vlot te bereiken zal zijn met tram en bus?

Zone 3 - transferium

Men maakt de inschatting dat er 350 parkeerplaatsen nodig zijn voor pendelaars. Wie zijn deze pendelaars, waar komen ze vandaan? Lochristi? Destelbergen? Gaat men er dan werkelijk vanuit dat het de komende tientallen jaren normaal is om vanuit deze plekken de auto te nemen naar Gent-centrum?

Dit lijkt ons een voorbeeld van weinig ambitieus toekomstdenken.

Bovendien: aan het station van Gent Sint-Pieters bevindt zich al een grote parking. Wie met de auto naar een treinstation wil, kan daarnaartoe.

Om deze redenen vinden we een pendelparking op deze plaats niet alleen overbodig, maar zelfs contraproductief. Onderzoek leert namelijk dat de grote autoparking bij het station Gent Sint-Pieters leidde tot minder in plaats van meer openbaarvervoergebruik: ‘the majority of the users of the car park consisted of commuters who previously arrived by a local train, or by bus or tram before taking the express train in the station. Therefore, the construction of the car park had led to more car use, instead of less.’ (K. Boussauw, Th. Vanoutrive: Transport policy in Belgium: Translating sustainability discourses into unsustainable outcomes, in: Transport Policy 53, 2017.)

Zone 6 - bovenlokale wegen

Pagina 58 van de toelichtingsnota: ‘De stadsring R40 is geselecteerd als secundaire weg type III.’

Voor dit soort wegen geldt dat de autoverkeersfunctie (verbinden of verzamelen) neven- of ondergeschikt is aan andere vervoersalternatieven. Er gaat bij de inrichting dus extra veel

aandacht naar de doorstroming en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, en naar voorzieningen voor fietsers en voetgangers.

De nota gebruikt, in navolging van het bestuursakkoord, voor de R40 de term 'stadsboulevard', en wel 'met een centrale groene berm en 2X2 rijstroken' (pagina 22).

Betekent dat dat in beide rijrichtingen één van de rijstroken gereserveerd zal worden voor het openbaar vervoer? En mocht dat niet het geval zijn, in welke mate beantwoorden de 2x2 rijstroken dan aan het streven naar een inrichting waarbij 'bijzondere aandacht gaat naar de zwakke weggebruiker, de groene inrichting, de verblijfskwaliteit en de doorstroming' (pagina 26 van de nota)? Deze omschrijving vinden we ook terug in het leidinggevende Structuurvisie 2030, en ook in het bestuursakkoord wordt ernaar verwezen ('meer evenwicht tussen de verblijfsfunctie en de verkeersfunctie').

Bovendien is 2x2 rijstroken in tegenspraak met het streven om een significant deel van het gemotoriseerd verkeer richting R4 te leiden, en bovendien weinig logisch omdat de tunnel zelf slechts uit 2x1 rijstrook zal bestaan.

Hier wordt een bottleneck gecreëerd ten koste van ruimte voor groen, bomen, waterbuffering, oversteekbaarheid en brede voet- en fietspaden.

Het typedwarsprofiel van de Koopvaardijlaan (pagina 58 van de nota) heeft slechts langs één zijde een dubbelrichtingsfietspad. (Dit ontwerp komt ook elders terug.) Nochtans zijn er aan beide zijden functies die toegankelijk moeten zijn voor het fietsverkeer. Het Vademecum Fietsvoorzieningen raadt het gebruik van tweerichtingsfietspaden af. We stellen dan ook voor om dit fietspad te ontdubbelen en langs beide zijden een enkelrichtingsfietspad aan te leggen.

Nog een aantal aanbevelingen over parkeren:

- Het wordt best geëxpliciteerd dat bovengronds parkeren uit den boze is, en zeker in woonstraten.
- Het aantal autobezitters in Gent daalt. Het is belangrijk dat er voldoende parkeerplaatsvrije woningen komen, zodat huurders of eigenaars niet gedwongen worden te betalen voor een voorziening die ze niet wensen.
- Ervan uitgaande dat we in de toekomst fossielvrij rijden, lijkt het ons een goed idee om in de verordeningen op te nemen dat er voldoende laadinfrastructuur moet zijn.
- Het verdient aanbeveling om ondergrondse parkeerruimte op zo'n manier in te richten dat toekomstig ander gebruik (bijvoorbeeld voor logistiek) mogelijk is.

Invalswegen

Er leiden heel wat invalswegen naar de Dampoort: Antwerpsesteenweg, Dendermondsesteenweg, Land van Waaslaan... Zal de ondertunneling wel volstaan om van deze plek echt een aangename en autoluwe stationsomgeving te maken?

Deze wegen vallen strikt genomen buiten het project, maar het lijkt ons toch wenselijk dat Stad Gent een oefening maakt rond mogelijke ingrepen in de circulatie.

Verder: heeft men bestudeerd of het wenselijk is om ten noorden van het projectgebied een extra fietsverbinding over of onder het spoor te voorzien?

Alle fietsers komende vanuit het noorden van de Land van Waaslaan - Braeckmanlaan zijn nog steeds verplicht om ofwel de Dampoort te nemen ofwel langs de Weba te rijden als ze naar het centrum gaan. De Nieuwe dokken verbinden met Sint-Amandsberg zou voor beide wijken zinvol zijn.

4 Het plan heeft niet genoeg aandacht voor luchtkwaliteit

Gents MilieuFront is niet overtuigd van de 'mogelijke milderende maatregelen door flankerend beleid' om de Gentse luchtkwaliteit verder te verbeteren.

Eerst en vooral, zoals hierboven beargumenteerd: het RUP kan het autogebruik weldegelijk significant helpen terugdringen. We gaan niet akkoord met zinnen als: 'Een verhoging van het aanbod van het openbaar vervoer zelf of *maatregelen die het autogebruik afraden kunnen inderdaad niet via een RUP gerealiseerd worden* en moeten, zoals het MER stelt, via een ander flankerend beleid gebeuren.' (Toelichtingsnota pagina 83, onze cursivering.)

Ten tweede: op pagina 84 van de toelichtingsnota wordt verwezen naar maatregelen die het stadsbestuur in 2021 aankondigde en in 2022 schrapte. Het gaat daarbij onder meer over de investeringen in zogeheten zuurstofwijken en het uitdoofbeleid van de tweedebewonerskaart.

Men kan een afgevoerde maatregel uiteraard niet aanhalen als milderende maatregel.

We pleiten er daarom voor om het luik '6.3.3. Lucht' grondig tegen het licht te houden.

5 Het plan doet geen uitspraken over de energieneutraliteit van woningen en voorzieningen

Het is vooral (maar niet exclusief) voor sociale woningen belangrijk om de woon- en gebruikskost zo laag mogelijk te houden. Vandaag is het mogelijk om woningen te bouwen die meer energie opleveren dan ze verbruiken. Om voor de toekomstige sociale huurders de energiefactuur zo laag mogelijk te houden en bij te dragen aan het Positive Energy District, stelt Gents MilieuFront voor om in de voorschriften een passage op te nemen rond energieopslag en gebruik van geothermie. Een betrouwbare en stabiele vorm van geothermie is het aanleggen van een BEO-veld. Een dergelijk collectief veld kan ideaal in dit RUP worden toegepast door de geïsoleerde ligging tussen de te vernieuwen Kasteellaan en het spoor, en door het afwezig zijn van andere gebouwen (Zone Z4). Ook voor zones Z2 en Z4 stellen wij voor om geothermie of andere collectieve energieoplossingen op te nemen in de voorschriften.

6 Het plan telt niet genoeg gezinsvriendelijke woningen

‘Minstens één vierde (25%) van de nieuwe woningen is geschikt voor gezinnen met kinderen.’ (Toelichtingsnota, pagina 52.)

De nota spreekt voor zone 1 over ongeveer 120 woningen. Netto zullen er dus maar 30 gezinsvriendelijke woningen bijkomen. Het RUP omschrijft wat gezinsvriendelijke woningen zijn, maar in de voorschriften voor de overige woningen wordt niets vastgelegd met betrekking tot het aantal slaapkamers. Dit zet de deur open voor een overaanbod van appartementen met één of twee slaapkamers, wat gebruik door gezinnen quasi onmogelijk maakt.

Dat is in strijd met Ruimte voor Gent, waar we lezen (pagina 164): ‘We stimuleren de bouw van traditionele compacte grondgebonden woningen met drie, vier of meer slaapkamers in nieuwe projecten. Daarnaast experimenteren we ook met andersoortige gezinsvriendelijke woningtypes: dit zijn al dan niet gestapelde woningclusters met ruimere woningen met drie of vier slaapkamers, voldoende (fietsen)bergingen, een eigen toegang én een fors bemeten buitenruimte, zodat deze ook aantrekkelijk kunnen zijn voor gezinnen met kinderen.’

Ondanks deze voornemens valt te vrezen dat binnen dit projectgebied het woningaanbod niet op maat van gezinnen en kinderen zal zijn, maar eerder gunstige condities creëert voor kopers (die vervolgens zullen doorverhuren) of tweedeverblijvers.

In het niet-verordenend gedeelte van de stedenbouwkundige voorschriften voor zone 1 staat op pagina 11: 'We (...) dringen er op aan om minstens 30% van de woning te reserveren voor budgethuurwoningen'. Omdat dit geen vertaling kan krijgen in de verordenende stedenbouwkundige voorschriften, en omdat de Stad afhankelijk is van het eventuele verkopen van de betreffende percelen, dreigt dit dode letter te blijven, des te meer omdat de stedenbouwkundige voorschriften de huidige eigenaars toelaten om vijf en zelfs tien bouwlagen hoog te bouwen - wat een hoge opbrengst kan genereren. Doordat de bestemming van de gronden verandert (huidig gewestplan is geldig: zone voor industrie) naar zone voor wonen, stijgt ook in één klap de waarde van de gronden. Stad Gent zou voor deze waardestijging planbaten kunnen heffen, bijvoorbeeld in de vorm van bijkomende gezinswoningen en budgetwoningen.

Besluit

Naar hedendaagse normen is het RUP degelijk uitgewerkt, maar om de Dampoort-omgeving echt toekomstbestendig te maken, is er nog werk aan de winkel. Aandacht voor groen, bijvoorbeeld, en het durven terugdringen van de autoafhankelijkheid lijken ons op dit moment niet sterk genoeg vormgegeven.

Gents MilieuFront kijkt dan ook erg uit naar het advies van de Gecoro.

Met vriendelijke groeten,

Bouke Billiet

Beleidsmedewerker GMF

bouke@gentsmilieufront.be