

Gents Milieu Front



Gents MilieuFront vzw
(GMF)
Dampoortstraat 81
9000 Gent
09 430 03 90
info@gentsmilieufont.be
BE0416 645 979
RPR:
ondernemingsrechtbank
Gent afd. Gent
www.gentsmilieufont.be

06/03/2024

Onderwerp: bezwaarschrift omgevingsvergunningsaanvraag
OMV_2023134887

Geachte,

Gents Milieufont gaat akkoord met de bouw van een stelplaats te Wissenhage, maar heeft niettemin een aantal opmerkingen en aandachtspunten.

We vragen aan de vergunningverlener om zich hierover uit te spreken.

Met vriendelijke groeten,

Bouke Billiet
beleidsmedewerker Gents MilieuFront
bouke@gentsmilieufont.be

Algemeen

De nakende vertramming, de elektrificatie van de vloot en de dringende nood aan verschuiving van privaat naar publiek vervoer stellen De Lijn voor stevige uitdagingen in Gent. Een nieuwe stelplaats is onontbeerlijk om deze uitdagingen aan te kunnen. De Lijn kan zich geen verder tijdverlies veroorloven om in het Gentse een nieuwe stelplaats te bouwen.

Tijdens de (veel te) lange voorgeschiedenis van dit project ging GMF samen met buurtbewoners in het verweer. Dat leverde heel wat op: De Lijn liet het idee varen om een stuk groengebied op te offeren voor een oefenterrein - in tegenstelling tot een stelplaats makkelijk vindbaar op een andere plek - en het dossier verbeterde gevoelig op vlak van ontwerp (minder verharding) en boscompensatie.

Hopelijk trekken zowel De Lijn als de lokale en bovenlokale overheden hier enkele lessen uit voor toekomstige grote projecten, zoals: koester je actieve burgers en je middenveld; communiceer helder en regelmatig; laat een dossier niet decennia aanslepen, maar stippel een duidelijk en realistisch pad uit.

In het najaar van 2023 formuleerde Gents MilieuFront [drie voorwaarden](#) waaraan De Lijn moest voldoen om de bouw van een stelplaats op deze locatie te rechtvaardigen.

Deze voorwaarden waren:

- ‘1/ een grondig locatieonderzoek, waarbij men kijkt of er in Gent (of in het Gentse) geen andere geschikte locaties (of geschikte deellocaties) te vinden zijn;
- 2/ een ontwerp – waar het ook komt – met zo weinig mogelijk verharding;
- 3/ een ambitieuze boscompensatie.’

GMF ging dit ook bij De Lijn bepleiten.

Bij het bekijken van de huidige vergunningsaanvraag konden we niet besluiten dat aan de eerste voorwaarde was voldaan: in een summiere anderhalve bladzijde wordt het locatie- en alternatievenonderzoek uit de doeken gedaan.

GMF heeft daarop rechtstreeks contact gezocht met De Lijn en aanvullende informatie verzameld over alternatieve locaties en scenario's (opsplitsen stel- en herstelplaats, centrale of decentrale werking...). Deze extra info had natuurlijk beter in het dossier gestaan. In het bijzonder van een Vlaams overheidsbedrijf mag je beter verwachten. Hoe dan ook, voor GMF geldt dat we, als we alle informatie bij elkaar leggen, kunnen besluiten dat het locatieonderzoek grondig is gevoerd. We betreuren dat de wijk groen verliest, maar aanvaarden de locatiekeuze.

Wat betreft het ontwerp zien we significante vooruitgang in vergelijking met het vorige. We hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen (zie verder), maar kunnen globaal instemmen met het huidige ontwerp.

Ook de boscompensatie aanvaarden we, al blijft het jammer dat slechts een klein deel van de boscompensatie op Gents grondgebied kan gebeuren. Hopelijk trekt Stad Gent hier lessen uit, en neemt het een regierol op om gronden te verwerven die voor compensatie kunnen dienen. In dezen verwijzen we naar het Betonrapport 2024, dat ontluisterende cijfers bevat voor Gent.

We vragen de Stad met aandrang om verder aanvullend beleid te ontwikkelen, zoals: 1 vierkante meter verhardten = elders 2 vierkante meter ontharden, en dat bij elk bouwproject.

Ondergrond

GMF vraagt zich af of het risico op veenverzakking voldoende is onderzocht. Wordt er diep genoeg gefundeerd, en welke effecten heeft dit op milieu en waterhuishouding?

Ontwerp

In vergelijking met vorige ontwerpen, denken we dat De Lijn moeite heeft gedaan om op zo'n manier te ontwerpen dat er ruimte voor waterinsijpeling en groen blijft.

Minister van Omgeving Demir pleitte er [recent](#) voor om in stedelijke omgevingen de 3-30-300-regel na te streven. De 3-30-300-regel (3 bomen zichtbaar vanuit je raam, 30 procent boomkruinbedekking in elke wijk, een park op 300 meter van je huis of kantoor) vindt snel en breed steun. Gezien er voor de stelplaats heel wat bomen worden gekapt, mag je van de openbaarvervoersmaatschappij verwachten dat ze tot het uiterste gaat om in de nieuwe situatie aan dertig procent boomkruinbedekking te komen. Zijn alle mogelijkheden hiervoor uitputtend onderzocht?

Groendaken kunnen gecombineerd worden met zonnepanelen. We vragen aan De Lijn om in samenwerking met een energiecoöperatie waarin burgers rechtstreeks financieel kunnen participeren de inzet van zonne-energie binnen het project te maximaliseren en te realiseren.

Op het groenplan wordt een natuurvriendelijke inrichting van de niet-verharde ruimtes voorzien. We vragen aan De Lijn het duidelijke engagement dat de terreinen effectief natuurvriendelijk aangelegd en nadien onderhouden worden, en dat de inrichting na de bouwwerken niet vervalt in een klassieke groenaanleg in gazon met een paar struikjes. De opmaak van een beheerplan van de buitenruimte in samenwerking met Stad Gent kan hierover zekerheid brengen.

Mobiliteit

GMF vraagt zich af in hoeverre De Lijn onderzoek voerde naar de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer zodra men de stelplaats verlaat (Wiedauwkaai en verder). Welke afspraken zijn hierover gemaakt met wegbeheerders?

GMF stelt zich vragen bij het grote aantal parkeerplaatsen dat De Lijn wil bouwen, en dat terwijl zeer dichtbij een sterk onderbenut parkeergebouw van de Stad staat. Het ligt voor de hand dat De Lijn hierover afspraken maakt met de Stad (net zoals de brandweer dat deed, eveneens vlakbij gevestigd), zodat er op de eigen site minder ruimte naar parkeerplaatsen hoeft te gaan, wat meer groendaken mogelijk maakt.

Deze regeling wordt nóg logischer als je weet dat het parkeergebouw speciaal gebouwd werd om parkeergelegenheid te voorzien voor pendelende werknemers. Zo staat het immers op de website van [sogent](#): 'Het nieuwe parkeergebouw biedt plaats aan een 40-tal dienstwagens en een 350-tal personenwagens voor de pendelaars die werkzaam zijn in de omliggende bedrijven op de UCO-site.' Het lijkt ons logisch dat dit ook voor De Lijn een prima oplossing kan bieden.

Link met andere terreinen van De Lijn

Deze nieuwe stelplaats maakt de modernisering en vergroening van de twee andere stelplaatsen mogelijk.

Tijdens een overleg met De Lijn kreeg GMF inderdaad te horen dat het doel is om bij deze renovaties veel meer groen te voorzien. Het is jammer dat deze intenties niet terug te vinden zijn in de Wissenhage-nota. We vragen aan De Lijn om dit alsnog te expliciteren.

We vragen aan De Lijn ook een duidelijk en definitief engagement om de zone ten noorden van de spoorweg, waar de oefenplaats voorzien was, groen te houden. Aan Stad Gent om dit hard te maken door een planologisch initiatief te nemen (opmaak RUP) om deze zone de bestemming natuur/bos te geven.

Aanlegfase

Er worden binnen het project bomen behouden, maar welke zijn de beschermingsmaatregelen tijdens de werken? We vragen aan De Lijn om, voorafgaand aan de start van de werken, een boombeschermingsplan aan de Stad te bezorgen.

Conclusie

Gents MilieuFront is niet gelukkig dat er groen verdwijnt en bijkomende verharding komt in een wijk die terecht schreeuwt om meer groen, maar aanvaardt de bouw van de stelplaats. Comfortabele, voldoende en stipte trams en bussen zijn onmisbaar om onze straten autoluwer, onze lucht gezonder en onze verplaatsingen fossielvrij te maken. De transitie van privaat naar publiek vervoer is ook nodig om onze ruimte - overál in de stad - groener te kunnen maken.

Om de impact op de buurt zo veel mogelijk te beperken en groen(daken) zo veel mogelijk kansen te geven, vragen we om onder meer de bouw van het aantal parkeerplaatsen te beperken.