

College van burgemeester en schepenen
Stad Gent
Dienst Stedelijke vernieuwing
Stadhuis
Botermarkt 1
9000 Gent

Bezwaarschrift

6 november 2017

Geachte Burgemeester,
Geachte Schepenen,

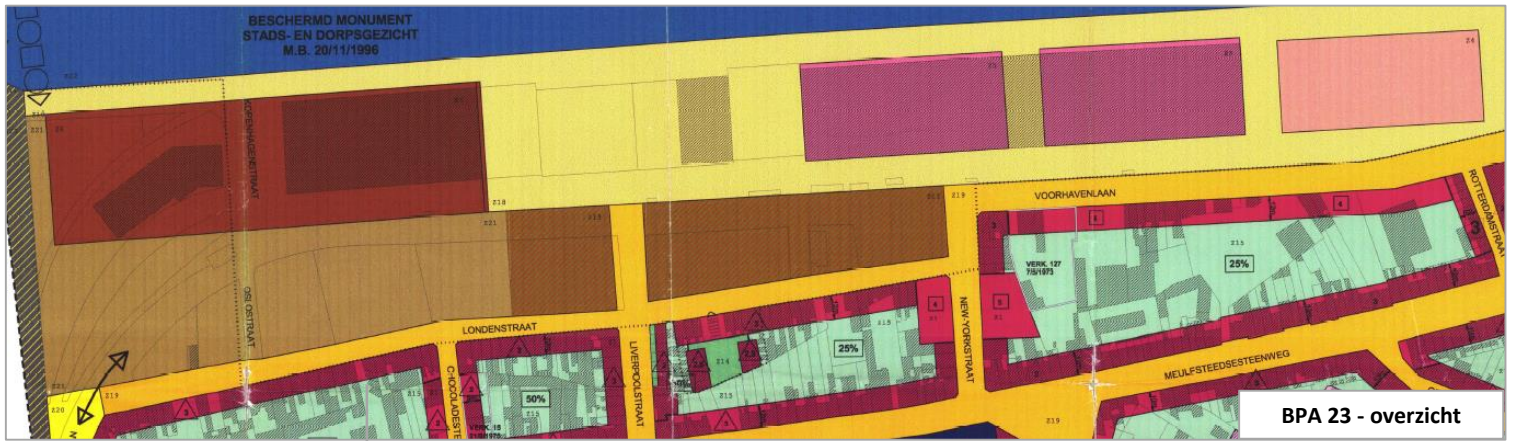
Voor een bedrag van maar liefst 1.665.000 euro (zie collegebesluit dd. 22 december 2016, ref. 2016_CBS_15421) wenst de stad Gent op de kade aan de Voorhaven, waar voorheen de Loods 21 stond, een plein met pergolastructuur aan te leggen. Als buurtbewoners vinden wij dat geen 'wijs' idee, reden waarom wij tegen dit project volgende bezwaren willen laten gelden:

1. De aanvraag is in strijd met artikel 4.3.1 VCRO en de notie 'goede ruimtelijke ordening'.

Het projectgebied bevindt zich binnen de perimeter van het BPA 23 – Meulestede en is gelegen in een zone voor openbaar domein met recreatieve inrichting (zone 20). Dit BPA dateert van eind jaren '90 (goedgekeurd in 2001) en is dus meer dan 17 jaar oud en is dus – hoewel juridisch nog geldig, qua hedendaags ruimtelijk afwegingskader – *de facto* helemaal achterhaald. In plaats van een meer moderne, hedendaagse visie te ontwikkelen op dit gebied (zie verder), verkiest de stad Gent – 17 jaar na datum – uitvoering te geven aan een gedateerd ruimtelijk beleid.

Bovendien vormde dit BPA een globale inrichting, waarbij naast het projectgebied een grootschalig outletcenter (retailfunctie, met verkoopoppervlakte van ca. 10.000 m2) werd voorzien (op de locatie waar loods 20 staat en het naastliggende terrein aan de waterkant – zie zone 6 van het BPA) en een grote zone voor open ruimte (zone 21 voor parkeren en groen). Minstens was er destijds dus één samenhangende visie op de ontwikkeling van dit deelgebied (Voorhaven), maar ingevolge een vernietiging door de Raad van State in 2008 van een deel van dit BPA (nl. zone 6 voor outlet en zone 21 voor parking en groenaanleg) (zie RvS, 15 december 2008, nr. 188.779, Heugebaert Marc v. Stad Gent), werd deze ruimtelijke samenhang en geïntegreerde visie op een globale ontwikkeling doorbroken.

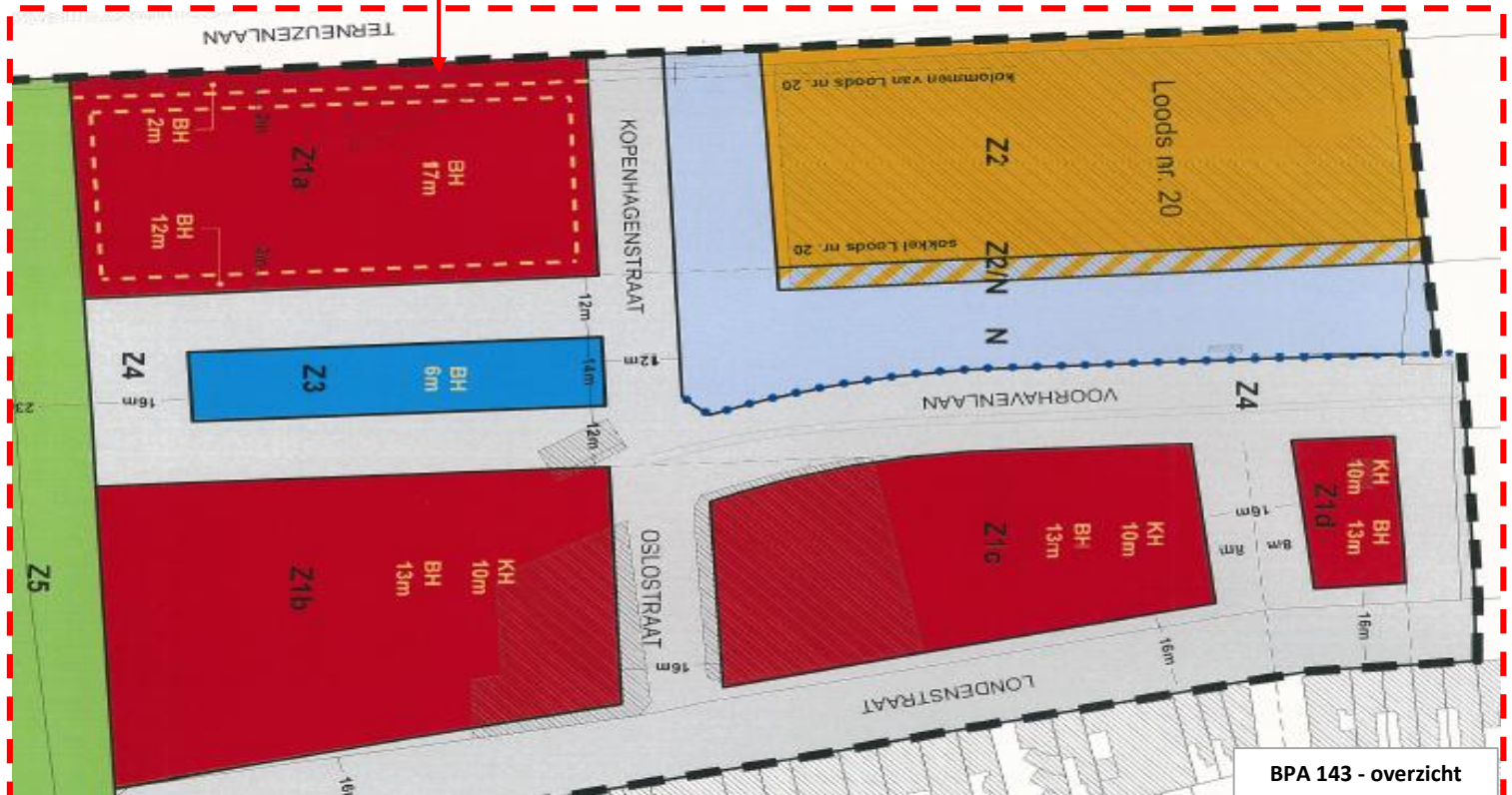
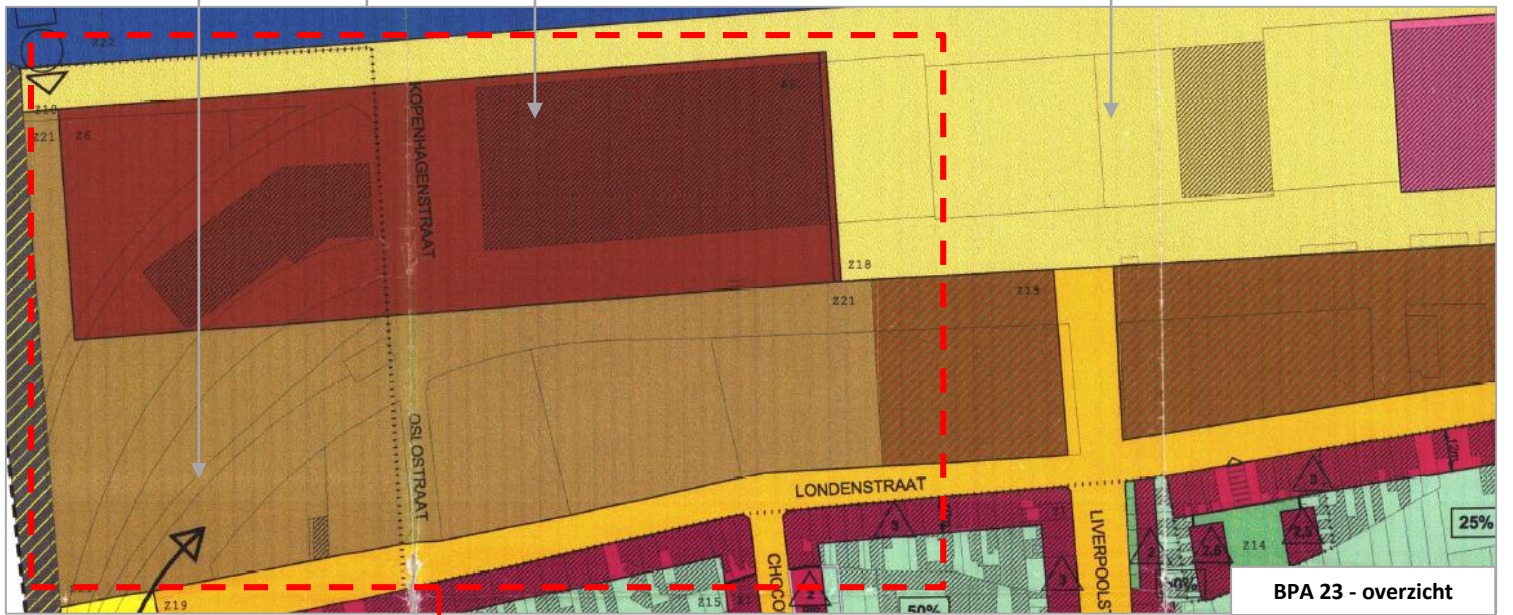
Door de stad Gent werd vervolgens niet beslist over te gaan tot een globale, geïntegreerde herwerking van het volledige deelgebied 'Voorhaven', maar werd – op amper 1 jaar tijd – enkel het vernietigde gedeelte van het BPA vervangen door RUP 143 'Voorhaven – Loods 20' (goedgekeurd in 2009), waarin de retailfunctie beperkt werd tot loods 20 (4000 m2 + wonen en diverse andere functies.) en waarbij toegelaten werd om alle open ruimte (voormalige zone 21) langs de Londenstraat vol te bouwen met een gigantisch bouwprogramma (private ontwikkeling). Een eenvoudige grafische vergelijking van het voormalige BPA 23 en RUP 143 is veelzeggend:



Open zone (parkeren +
groen) (zone 21)

Outletcenter (incl. loods
20 (zone 6)

Plein loods 21 (zone 20)
(huidige bouwaanvraag)



Dit is de (achterhaalde) context waarin de voorliggende bouwaanvraag moet worden gesitueerd.

Belangrijk uitgangspunt bij dit bezwaarpunt is dat het oude BPA Meulestede specifiek voor de zone 18 *quasi* volledig 'voorschriftenloos' is. Er zijn voor deze zone nauwelijks tot geen dwingende stedenbouwkundige voorschriften in het BPA (wat overigens vragen doet rijzen over de wettigheid van het BPA, op dit punt).

In het kader van de beoordeling van de voorliggende aanvraag, moet dan ook worden geconcludeerd dat hier wel degelijk en zelfs uitsluitend toepassing kan en moet worden gemaakt van artikel 4.3.1, zodat alle ruimtelijke aspecten van deze aanvraag (incl. mobiliteit) moeten getoetst worden aan de notie 'goede ruimtelijke ordening'.

De vergunningverlenende overheid zal willen vaststellen dat de aanvraag de toets aan de goede ruimtelijke ordening niet kan doorstaan, dit om navolgende redenen:

1.1. De aanvraag is strijdig met de visienota dd. 28 mei 2014

In de bij de aanvraag gevoegde beschrijvende nota dd. 15 december 2016 (zie punt 2.4) wordt, ter verantwoording voor de integratie van de werken in de omgeving en dus de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening expliciet verwezen naar de visienota dd. 28 mei 2014. De voorliggende aanvraag is op diverse punten echter manifest in strijd met deze visienota, een document dat overigens meer dan 3 jaar oud en is dus geen actueel document meer, waarmee dan ook meteen is aangetoond dat er een strijdigheid voorligt met de notie goede ruimtelijke ordening:

- Op p. 6 van deze nota wordt het volgende geponeerd: *'Muide-Meulestede valt buiten de cultuurcluster als concentratieplek van grootstedelijke cultuur en recreatie'*. Het aanleggen van een gigantisch multifunctioneel (evenementen)plein (van 150 m lang en 40 m breed of 6000 m²) is in strijd met dit ruimtelijk uitgangspunt, vermits een plein van deze omvang, bijna zo groot als de Kouter als een plek van grootstedelijke recreatie moet worden aanzien.
- Op p. 16 van de visienota wordt een verwijzing opgenomen naar het Ruimtelijk Structuurplan Gent: *'De Voorhaven is volgens het Ruimtelijk Structuurplan Gent een stedelijk hefboomproject voor de wijk Muide-Meulestede. In de eerste plaats is het een woon- en werkomgeving. Vergeleken met Oude Dokken en Dok Noord ligt het iets verder van de binnenstad; het is bescheidener van schaal; het ligt langs één zijde van het water; het heeft een beperkter mobiliteitsprofiel; en het is gelegen in een dense woonbuurt dat in de eerste plaats nood heeft aan een voldoende grote aaneengesloten publieke verblijfsruimte op wijkniveau.'* De aanvraag is in strijd met dit uitgangspunt (en met het GRS):
 - ° de bestaande open ruimte (zie de voormalige zone 21 van het BPA – cfr. supra) wordt volledig dichtgebouwd met een overgedimensioneerd bouwprogramma (cfr. RUP 143);
 - ° er wordt geen aaneengesloten publieke ruimte op wijkniveau gecreëerd maar een versnipperde open ruimte (logischer zou hier zijn dat de bestaande open ruimte ter hoogte van de Londenstraat toegevoegd zou worden aan het bestaande park, zodat

- 1 aaneengesloten geheel ontstaat en dat bebouwing voorzien wordt op de plaats waar nu en in het verleden altijd bebouwing aanwezig was, nl. EMR/ex-loods 21);
- Door een dergelijk groot (evenementen)plein te creëren, bijna zo groot als de Kouter, is er geen sprake meer van een publieke verblijfsruimte op wijkniveau.
- Op p. 31 van de nota wordt verduidelijkt dat *‘In de wijk Muide-Meulestede er namelijk een tekort (is) aan kwalitatieve speelmogelijkheden voor kinderen en jongeren. De komst van het park in de Londenstraat is een volwaardige aanzet, maar kan moeilijk de nood van de hele wijk opvangen. Daarom pleit de Jeugddienst voor het Voorhavenproject voor een zeer kindvriendelijke inrichting van het hele gebied, met verschillende plekken waar het leuk is om te spelen/verblijven (voor jong en oud). Deze plekken worden idealiter met elkaar verbonden op een kindvriendelijke manier. Hierbij mag er niet enkel aandacht zijn voor de kleinere kinderen, ook tieners en jongeren moeten er hun plek krijgen’*. Een speelplek voor kleinere kinderen, tieners en jongeren ... op luttele meters van de rand van de (3 m diepe) kade langs het Kanaal Gent-Terneuzen is in functie van het ‘speelopzet’ (samen met de gigantische pergolastructuur) én de beoogde doelgroep absoluut onveilig, zodat deze locatie uit veiligheidsoverwegingen allerm minst geschikt is (zie ook verder). Veiligheidsaspecten zijn overeenkomstig artikel 4.3.1, § 2, 1° VCRO een essentieel onderdeel van de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening.

1.2. De aanvraag is strijdig met de mobiliteitstoets

Ook de mobiliteitstoets is – overeenkomstig artikel 4.3.1, § 2, 1° VCRO – een belangrijk element bij de beoordeling van een bouwaanvraag. Ook op dat vlak is de voorliggende aanvraag absoluut niet in overeenstemming met de notie goede ruimtelijke ordening:

- In deze zone kan zowat alles worden toegelaten en georganiseerd (zie ook verder): een festival, grootschalige evenementen, etc. Het plein is in elk geval grootschalig, met een zeer hoog verhardingspercentage. Van de 6000 m2 wordt 3525 m2 verhard met waterdoorlatende materialen en 1870 m2 verhard in niet-doorlatende materialen (zie aanstipijst hemelwaterverordening). Dat is een globaal verhardingspercentage van maar liefst 90% (of 5395 m2). Gezien de omvang van de verharde oppervlakte en de grootschaligheid van het project, zal zorgen voor ernstige mobiliteitsproblemen in een wijk waar het parkeren nu al niet evident is.
- Punt is nu dat over de mobiliteitsimpact nergens iets terug te vinden is, behalve in de bij de aanvraag gevoegde project-MER-screening waarin verwezen wordt naar een mobiliteitsstudie van 2012 (!), die uitgaat van een grootschalig evenementenplein. Op basis van deze studie kan de vergunningverlenende overheid onmogelijk de mobiliteitsimpact inschatten:
 - Deze studie dateert van 2012 en is dus na meer dan 5 jaar niet meer up-to-date en bijgevolg niet meer bruikbaar voor de beoordeling van een bouwaanvraag anno 2017.
 - De studie is gebaseerd op verkeerstellingen van 2011 en dus niet meer actueel (zie bvb. p 15 – 27 studie) en op kencijfers (parameters) die dateren van 2000-2001 (Gent) en 2009-2010 (Vlaams) (zie p. 40 en 45 studie) en parkeermetingen van 2012 (zie p. 55 e.v studie).

- ° Deze studie gaat nog uit van een oude planningscontext. Zo wordt hierbij bvb. nog uitgegaan van :
 - de bouw van de Handelsdokbrug, die tot op vandaag nog steeds niet gerealiseerd is (zie p. 4 studie),
 - ondergronds parkeren onder het evenementenplein, wat niet is voorzien,
 - geen rekening houdt met alle ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen sinds 2012, zoals bvb. het toen nog onbestaande en intussen in voege zijnde 'mobiliteitsplan Gent'.
- ° De studie gaat verder – specifiek voor het plein – uit van de aanwezigheid en de noodzaak van zeer uitgebreide parkeermogelijkheden op het openbaar domein, dit in functie van de activiteiten op plein (zie p. 60 en 61 studie):
 - Overige loodsen: haaks parkeren binnen het hekwerk van het projectgebied, in twee stroken, met in het midden een doorgang van 6 meter en parkeren tussen de loodsen over twee stroken met telkens 15 parkeerplaatsen.

- Parkeren in een vernieuwde publieke ruimte tussen de loodsen

Binnen de geplande projecten dient er een optimale afstemming te komen tussen de parkeervraag van de bewoners en de parkeervraag van de werknemers. Deze afstemming impliceert een dubbel gebruik van de parkeerplaatsen. In de bovenstaande berekeningen naar de parkeerbehoefte werd daar reeds rekening met gehouden. Op onderstaande kaart staan de zones waar parkeren mogelijk is tussen de gebouwen en het hekwerk aangeduid in het donkerblauw. Deze zones worden ingericht in overeenstemming met een goede publieke ruimte. Deze parkeerplaatsen worden best ingericht als haakse parkeerplaatsen. Aan elk gebouw is er maximaal plaats voor 80 parkeerplaatsen, behalve aan het meest noordelijke gebouw waar er maximaal plaats is voor 60 wagens. Deze inschatting werd gemaakt op basis van de beschikbare ruimte rekening houdend met parkeerplaatsen in 2 stroken met in het midden een doorgang van 6 meter. Tussen de verschillende loodsen kan eveneens de mogelijkheid voorzien worden om te parkeren. Tussen 2 loodsen is er plaats voor 2 stroken van telkens 15 parkeerplaatsen.

- Specifiek voor loods 21 (plein): 288 bovengrondse parkeerplaatsen (binnen het hekwerk van de site), haaks parkeren, rijbanen van 6 meter, 18 parkeerrijen, 16 plaatsen per rij + ondergronds parkeren, over twee bouwlagen, met in totaal maar liefst 480 bijkomende parkeerplaatsen.

Voor het bovengronds parkeren aan Loods 21 is er plaats voor maximaal 288 parkeerplaatsen. Als breedte van het plein werd de breedte van de loodsen gebruikt. Het plein heeft een grootte van 40 meter op 155 meter. Met haaks parkeren en rijbanen van 6 meter breed kunnen 18 rijen voorzien worden met 16 plaatsen per rij.

Voor het ondergronds parkeren op Loods 21 wordt de berekening per niveau gedaan. Rekening houdend met hellingen en ruimteverlies door steunpilaren, liften, trappen en in-/uitrijhellingen gaan we uit van maximaal 240 plaatsen per niveau.

Welnu, met heel deze studie, die op basis van de project-MER-screening deel uitmaakt van de bouwaanvraag, is in geen enkel opzicht rekening gehouden.

In de beschrijvende nota van de stad wordt over mobiliteit in het geheel niets gezegd. Ook in de collegebeslissing dd. 22 december 2016 (ref. 2016_CBS_15421) en in de toelichtingsnota, opgesteld door de ontwerpers, gevoegd als bijlage 1 bij de beschrijvende nota, wordt over mobiliteit evenmin met één woord gerept.

In de toelichtingsnota gevoegd als bijlage 3 bij de beschrijvende nota van de stad (nota die dateert van 20 mei 2014 en dus eveneens gedateerd is) wordt over mobiliteit enkel deze nietszeggende paragraaf opgenomen:

Mobiliteit

Het bovengronds parkeren wordt gecentraliseerd op volgende plaatsen:

- tussen de loods 23 - kaai 24 en het hekwerk
- ten zuiden van loods 20
- in het Santospad en het verlengde van de Chocoladesteeg

In de rest van het gebied binnen het hekwerk is geen gemotoriseerd verkeer toegelaten. Dit gebied wordt afgesloten met paaltjes. Het is wenselijk om op bepaalde plaatsen dynamische paaltjes te voorzien, voor de veiligheidsdiensten, de waterwegbeheerder WenZ en voor het (uitzonderlijk) laden en lossen door de bewoners.

Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers zijn bij het verdere ontwerp te integreren.

Niettegenstaande uit de mobiliteitsstudie onomstotelijk blijkt dat er een belangrijke mobiliteitsimpact te verwachten is, evenals een zeer grote parkeerbehoefte, verwerpt de stad de principes uit haar eigen mobiliteitsstudie, door het voorgestelde parkeren binnen het hekwerk zelfs expliciet te verwerpen, zonder concreet en duidelijk te zijn hoe de parkeerdruk zal worden opgevangen. De mobiliteit wordt afgewenteld op andere, niet nader gepreciseerde zones, die buiten het voorwerp van de aanvraag vallen en worden niet opgevangen op eigen terrein, minstens is niet duidelijk op de plannen aangegeven waar de parkeerplaatsen dan wél precies zullen komen en hoeveel parkeerplaatsen worden voorzien of aangelegd in functie van de pleinwerking.

Meer nog, het is zonder meer onbegrijpelijk in de bij de aanvraag gevoegde visienota (zie p. 31) de stad te horen aangeven dat voor een dergelijke grootschalige én publiekstrekkende functie (zie o.a. aan de mogelijkheid om evenementen te organiseren op het plein) er blijkbaar geen nood, noch een budget is om de parkeerproblematiek op te vangen. De stad haalt daartoe volgende redenen aan:

- *dit vergroot de flexibiliteit op vlak van het aantal parkeerplaatsen in het gebied,*
- *geen permanent karakter zodat er later geen overbodige constructies ontstaan bij wijzigende model split,*
- *geen beperkingen (boven een betonnen dakplaat) voor een daktuin/groen of buurt evenementenzone,*
- ***geen budget bij de Stad Gent hiervoor voorzien'.***

Het is ronduit stuitend vast te stellen dat door de stad aan alle omliggende private ontwikkelingen (met een veel beperkter mobiliteitsprofiel, zoals wonen – zie bvb. het CORES-project, de projecten van de loodsen 20, 22, 23 en 24) gigantisch moeilijk te realiseren én peperdure parkeervoorzieningen (op eigen terrein) verplicht worden opgelegd (cfr. loods 23 waar de stad Gent de ontwikkelaar verplicht op eigen terrein een ondergrondse parking te realiseren (als bouwvoorwaarde) onder een beschermde, te behouden staalstructuur, wat neerkomt op een investering van 3,5 miljoen euro, i.e. het dubbele van het volledige budget van de volledige pleinaanleg).

Enkel voor eigen (publiekstrekkende) ontwikkelingen vindt de stad het niet nodig om de parkeerproblematiek op eigen terrein te voorzien, laat staan op een andere wijze

op te lossen, met de eenvoudige vermelding dat daar geen budget is voorzien, terwijl uit de eigen mobiliteitsstudie onomstotelijk blijkt dat er een zeer belangrijke mobiliteits- en parkeerproblematiek gegenereerd wordt door de aanleg van het plein. Alleen al om die reden, inachtgenomen de parkeervoorstellen uit de eigen mobiliteitsstudie van de stad Gent, dient de aanvraag zonder enige twijfel geweigerd te worden.

Tenslotte is het uitgangspunt van de stad Gent absurd, nl. dat het gemotoriseerd verkeer binnen het hekwerk geweerd wordt en dynamische paaltjes zouden worden voorzien waardoor uitzonderlijk laden en lossen voor bewoners toegelaten zou worden. De stad zelf heeft een vergunning verleend voor de bouw van de loodsen 22 en 23 waarin telkens een bedrijvencentrum is voorzien (gelijkvloers), waar dagelijks meermaals vlot geleverd moet kunnen worden en waarbij de helft van de aanwezige bedrijven enkel toegankelijk zijn via de kaai.

1.3. Overige aspecten van strijdigheid met de notie goede ruimtelijke ordening

- Het plein is een **absoluut onveilige en ongeschikte locatie** voor de geplande activiteiten.

De stad Gent wil hier o.m. jongeren aantrekken (een basketbalterrein, waarbij het zich laat raden dat de ballen voortdurend in het kanaal zullen liggen), maar ook (kleine) kinderen die op deze locatie uitgenodigd worden om er te komen spelen (zandbak, speeltoestellen) en er een plek maken voor tieners en jongeren (zie hoger).

En dit alles op enkele meters aan de 3 meter diepe open kade langs het Kanaal Gent-Terneuzen. Onnodig te zeggen hoe onveilig dit is. Hoe kan men kinderen en jongeren laten spelen, ver weg van elke sociale controle. Het zal een kwestie van tijd zijn vooraleer zich ongelukken gaan voordoen. Om nog maar te zwijgen van de gigantische pergolastructuur. Hoelang zal het duren vooraleer de eerste pleinbezoeker, groot of klein, de structuur beklimt en er af valt?

Het enige wat over 'veiligheid' in het aanvraagdossier is terug te vinden is één (al te eenvoudige) overweging: de stad gaat enkele reddingsboeien- en ladders aan de kade hangen (zie p.3 toelichtingsnota dd. 20 mei 2015, gevoegd als bijlage 3 bij de beschrijvende nota). M.a.w. er wordt dus zeer duidelijk aangevoeld dat er wel degelijk een groot veiligheidsrisico bestaat, maar voor wie het zou overkomen is de boodschap – plastisch verwoord - duidelijk: *'Los het maar zelf op! Of maak zelf maar eens een reddingsboei op de kade los als je 3 meter lager in het water ligt. Of vind de reddingsboei maar in het donker (in de schaduw van de kaaimuur)'*. Het moge duidelijk zijn dat dit geen verantwoorde ruimtelijke ordening is. Minstens is op de bouwplannen nergens te zien of en waar deze reddingsboeien en –ladders concreet worden voorzien, zodat de vergunningverlenende overheid het veiligheidsaspect niet kan beoordelen.

- Verder is er niet veel verbeelding nodig om te weten dat het plein voor **overlast** zal zorgen. Met haar specifieke voorzieningen, inplanting en locatie (afgelegen van de omliggende woonwijken) zal het plein – zoals nu al vaak het geval is op deze site en in het bestaande park aan de Londenstraat - hangjongeren aantrekken met nachtlawaai, vandalisme, zwerfvuil, wildplassen, drugsgebruik en -handel, edm. voor de buurt(bewoners) tot gevolg. Op vandaag is deze problematiek voor de buurtbewoners al zeer acuut aanwezig en bijzonder hinderlijk. Zo bvb. heeft de stad Gent (zonder vergunning?) reeds 1 wagon geplaatst. In de praktijk kan iedereen eenvoudig vaststellen dat die wagon die de stad hier heeft geplaatst om groendaken te promoten, in

werkelijkheid alleen maar hangjongeren aantrekt die in alles behalve groendaken geïnteresseerd.

Afgelopen zomer alleen al werd, steeds na overleg met de politiediensten, minstens 20 keer door verschillende bewoners van loods 22 (die vlak naast het geplande plein wonen) naar de politie gebeld om overlast door hangjongeren te melden (dealen van drugs, druggebruik, vandalisme, nachtlawaai tot 3 uur 's nachts, etc.). Deze meldingen zijn geregistreerd door de politie.



Overigens heeft de stad Gent zelf de publieke toiletten aan loods 22 zelf gesloten – dit sedert een half jaar – wegens vandalisme:



Deze overlast zal – ver weg van elke sociale controle – alleen maar erger worden met het geplande plein.

Ook dit is goede ruimtelijke ordening: waken over de veiligheid van de te vergunnen functies en bijhorende activiteiten, én de integratie in en interactie ten opzichte van de wijk. Deze locatie is absoluut ongeschikt voor een dergelijke grootschalige functie, waarvan de invulling bovendien hoogst onduidelijk is (zie verder).

2. De aanvraag is onvolledig, onduidelijk en niet correct samengesteld.

Een bouwaanvraag moet duidelijk zijn, opdat bezwaarindieners en de vergunningverlenende overheid met kennis van zaken kunnen oordelen over de aanvraag en de impact daarvan, in al zijn facetten.

In casu dient vastgesteld dat een plein zal worden aangelegd waarvan tal van (zelfs grootschalige) functies en andere aspecten absoluut niet duidelijk zijn.

- Belangrijkste bezwaarpunt hierbij is dat een **‘multifunctionele’ zone** wordt ingericht? Wat betekent multifunctioneel? Multifunctioneel is een open begrip, waarvan de invulling absoluut niet duidelijk is. Het stedenbouwkundig gebruik van een dergelijk vaag begrip, kan maar in twee richtingen worden geïnterpreteerd: ofwel weet de stad zelf (nog) niet wat men op die locatie specifiek gaat doen, ofwel houdt multifunctioneel in dat hier zowat alles mogelijk is. In beide interpretaties kunnen noch de bezwaarindieners, noch de vergunningverlenende overheid een concrete inschatting maken van de impact van het project op de omgeving en goede ruimtelijke ordening, temeer gelet op de vele tegenstrijdigheden in het aanvraagdossier (enerzijds wordt gewag gemaakt van grootschalige evenementen, anderzijds wordt gesproken over kleine activiteiten op buurniveau – zie hoger), maar nergens zijn maatregelen voorgesteld die op afdwingbare en ondubbelzinnige wijze kunnen worden gehanteerd om te garanderen dat het gebruik van het plein het buurniveau niet zal overstijgen. Wie zal het succes van een buurtevenement op voorhand inschatten? De aan te leggen pleinruimte is dermate groot (150 m lang) dat hier dus evengoed grootschalige activiteiten kunnen worden georganiseerd (met grote publiekstoeleer) en waardoor alleen maar kan gevreesd worden dat niemand het buurtkarakter van het gebruik van dit plein (zie ook de mobiliteitsaspecten) ooit zal kunnen garanderen of afdwingen. Op die manier kan de vergunningverlenende overheid zich geen correct beeld vormen van de omgevingsimpact van de werken en activiteiten, waarvoor een vergunning wordt gevraagd. Een dergelijke open, niet gedetailleerde vergunning verlenen, komt neer op het uitschrijven van een blanco-cheque zonder dat hier later nog handhavend/sturend kan worden opgetreden.
- Ten tweede is het aanvraagdossier op een bijzonder rommelige manier opgebouwd én bestaat het uit **tal van gedateerde ondersteunende stukken en informatie**, die nochtans essentieel zijn voor de beoordeling van de aanvraag:
 - ° De toelichtingsnota gevoegd als bijlage 3 bij de beschrijvende nota dateert van 20 mei 2014, meer dan 3 jaar oud.

- De mobiliteitsstudie dateert van oktober 2012 en is dus 5 jaar oud, gebaseerd op parameters/kencijfers van 2000-2001 (Gent) en 2009-2010 (Vlaams) en parkeermetingen van 2012 en dus allerm minst nog actueel zijn.
 - De visienota 'openbaar domein' (basis voor deze aanvraag) dateert van 28 mei 2014 en is dus ook al meer dan 3 jaar oud.
- Verder zijn een aantal aspecten totaal onduidelijk:
- Waartoe dient de realisatie van een betonnen **perronstructuur**?
 - Er wordt een gigantische **pergolastructuur** voorzien, vlak aan het water, over een lengte van ca. 150 m en een hoogte die refereert aan de naastgelegen loodsen 20 en 22? Wat is het nut van deze structuur? Functie? Wat is een 'pergolastructuur' overigens?
 - Het is onduidelijk waarvoor een verharde **manoeuvreerruimte** ter hoogte van het hekwerk dient?
 - Er wordt voorzien in de plaatsing van **3 treinwagons**. De stad voorziet deze constructies maar weet blijkbaar zelf (nog) niet wat men daar mee gaat doen. Horeca? In de visienota is te lezen dat men dat later eens zou vragen aan de 'buurt'. De vergunningverlenende overheid weet op dit moment dus niet wat ze aan het vergunnen is.
 - Het is evenmin duidelijk of er, in het licht van een dergelijke grootschalige en publiekstrekkende functie in (voldoende) **publieke sanitaire ruimte** is voorzien. Hierover valt nergens iets te lezen, terwijl dit ter voorkoming van wildplassen/hygiëne essentieel is. Ook op de plannen is dit niet terug te vinden. De enige publieke toiletten (die onvoldoende capaciteit bieden) zijn bovendien – zoals gezegd – door de stad Gent gesloten wegens vandalisme
 - Verder is niet duidelijk hoe het **hemelwater** wordt opgevangen en **gebufferd**. De aanstiplijst 'hemelwater' bevat hierover geen enkele informatie, behalve de vermelding dat er voor 3525m² doorlaatbare verharding en 1870m² ondoorlaatbare verharding zal worden aangelegd. Op de bouwplannen zijn geen hemelwaterputten of andere wateropvangmogelijkheden voorzien. Op p. 11 van de toelichtingsnota van de ontwerper, gevoegd als bijlage 1 bij de beschrijvende nota, is nochtans uitdrukkelijk vermeld dat een **wadi** wordt voorzien. Deze is evenwel niet op de bouwplannen terug te vinden. Voorts wordt door de overheid steevast aangedrongen op **recuperatie** van hemelwater. Waarom is dit hier niet het geval? Wordt hemelwater gerecupereerd voor bevoeiing groen, plantenbakken, moestuinbakken, waterfontein, etc?
 - Tenslotte is het allerm minst duidelijk wie de geplande **BBQ, moestuin- en kruidenbakken edm.** kan en mag gebruiken (en onderhouden). Mogen buurtbewoners daar vrijelijk aanplantingen doen? En oogsten? En wie mag dat dan doen? Volgens de visienota zou er een beheersplan worden opgesteld, maar daarvan is in de aanvraag geen sprake.

Een en ander is strijdig met het besluit inzake de samenstelling van een bouwaanvraagdossier en het rechtszekerheidsbeginsel, dat impliceert dat de overheid

concreet moet weten wat ze aan het beoordelen/vergunnen is. De vergunningverlenende overheid kan bij zoveel onduidelijkheid onmogelijk inschatten wat zij precies zou vergunnen, laat staan dat zij de impact op de omgeving op een correcte manier zou kunnen beoordelen. De aanvraag moet ook om die reden worden geweigerd.

3. Ontbreken van een gemeenteraadsbeslissing over de zaak van de wegen: onvolledig dossier.

In het aanvraagdossier zit een schrijven dd. 24 augustus 2017 van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar (GSA) waaruit blijkt dat een gemeenteraadsbeslissing over de zaak van de wegen dient te worden toegevoegd. Navraag leert dat onderhavige aanvraag eerder dit jaar al eens door de stad Gent werd ingediend bij GSA, die het aanvraagdossier onbehandeld naar de stad heeft teruggestuurd wegens het ontbreken van een gemeenteraadsbeslissing over de zaak van de wegen. Blijkbaar werd dus door de GSA geoordeeld dat het dossier daardoor onvolledig was. Vreemd is dat de stad Gent identiek hetzelfde aanvraagdossier op 24 augustus 2017 opnieuw bij de GSA heeft ingediend (wellicht werd de vorige aanvraag ingetrokken?), opnieuw zonder dat de eerder gevraagde beslissing van de gemeenteraad over de zaak van de wegen aan het nieuwe aanvraagdossier is toegevoegd (zo blijkt tenminste uit het schrijven van de GSA dd. 25 september 2017, zoals gevoegd bij het aanvraagdossier).

Als de vergunningverlenende overheid hier dus consequent is, dient het dossier bijgevolg ook als onvolledig te worden geweigerd, vermits de voornoemde gemeenteraadsbeslissing opnieuw ontbreekt. Dit blijkt een essentieel stuk te zijn voor de beoordeling van deze aanvraag (vermits een vorige aanvraagprocedure enkel om die reden werd stopgezet), terwijl dit essentieel geachte stuk thans niet ter inzage is voorgelegd tijdens het openbaar onderzoek.

Ook om die reden dient de aanvraag te worden geweigerd.

4. Onjuiste project-MER-screening en aanleg plein met speelterreinen op een verontreinigde site

In de bij de aanvraag gevoegde project-MER-screening, die nauwelijks informatie bevat, is door de stad Gent zijn onder rubriek 4 '*Kruis aan welke werkzaamheden of voorzieningen nog nodig zijn*' volgende werken aangevinkt: wegaanleg – rioleringen of transportleidingen'.

4 Kruis aan welke werkzaamheden of voorzieningen nog nodig zijn.

- ☐ geen andere werkzaamheden of voorzieningen
- ☐ ontbossing of het kappen van bomen
- ☒ wegaanleg
- ☒ rioleringen of transportleidingen
- ☐ werken aan waterlopen
- ☐ graafwerken
- ☐ bemaling
- ☐ andere:

De rubriek '**graafwerken**' is hier niet aangeduid, terwijl er over het volledige terrein graafwerken zullen worden uitgevoerd, niet alleen tot aanleg van een nieuw terreinprofiel,

maar ook diepere graafwerken voor de aanleg van funderingen (perron, pergolastructuur, etc). De effecten van deze graafwerken zijn dus niet beoordeeld of in kaart gebracht. Daardoor is het aanvraagdossier op zich al onvolledig, wat tot een weigering moet leiden.

Bovendien – en wat nog belangrijker is – is dat, indien de stad Gent haar dossier wat beter voorbereid, zij eenvoudig had kunnen vaststellen dat zij een plein/zone wil aanleggen waar o.m. kinderen en jongeren kunnen spelen (zie hoger), terwijl blijkbaar niemand weet dat de **EMR-site, eigendom van de stad Gent, een zwaar verontreinigd terrein** is, zowel wat de ondergrond als het grondwater betreft.

Uit informatie, aangeleverd door OVAM, blijkt dat voor het EMR-terrein eerst een oriënterend bodemonderzoek is opgemaakt. Vermits daaruit aanwijzingen naar voor kwamen van ernstige bodemverontreiniging, werd vervolgens een beschrijvend bodemonderzoek opgemaakt. Uit de conclusies van dit beschrijvend bodemonderzoek blijkt dat er sprake is van **ernstige bodem- en grondwaterverontreiniging met minerale olie en 1,1 dichloorethaan**, verontreiniging waarvan is aangegeven dat een bodem- en grondwatersanering op deze locatie noodzakelijk is. De sanering is tot op vandaag nog niet uitgevoerd. Er werd in het onderzoeksrapport (zie bijlage 1) namelijk uitgegaan van de bestemming ‘industriegebied’ en niet van de bestemming ‘recreatie’, reden waarom wel werd besloten tot een saneringsplicht, maar geen urgente voorzorgsmaatregelen werden vereist (gezien de aanwezigheid van het Elektromotorenbedrijf EMR). Rekening houdend met de actuele bestemming en plannen zou het zgn. ‘humane’ risico voor de mens evident helemaal anders zijn ingeschat.

Conclusie is in elk geval dat er bodemverontreiniging op het terrein aanwezig is, die dermate ernstig is dat een bodemsanering verplicht werd gesteld. Op deze ernstig verontreinigde site wenst de stad nu een recreatieve functie aan te leggen, ook en vooral gericht op jonge kinderen en jongeren, zonder melding te maken van de verontreinigingsproblematiek.

5. Toegankelijkheid voor personen met een functiebeperking is niet aangetoond

Artikel 4.3.7 VCRO bepaalt het volgende: *‘De omgevingsvergunning voor de handelingen, vermeld in artikel 4.2.1, 1°, 6°, 7° en 8°, wordt niet verleend wanneer niet is voldaan aan de bij of krachtens de wet of het decreet gestelde regelen betreffende toegang van personen met een functiebeperking tot openbare wegen en tot voor het publiek toegankelijke onroerende goederen’.*

Uit een samenlezing van artikel 4.3.7, artikel 4.2.1, 1° en 8° VCRO blijkt dat zowel voor de bouw of plaatsing van om het even welke constructie (i.c. bvb. pergolastructuur, perron, treinwagons) (art. 4.2.1, 1°) als voor de aanleg van recreatieve terreinen (art. 4.2.1, 8°) geen vergunning kan worden verleend als geen toegang is voorzien tot ‘publiek toegankelijke onroerende goederen’.

Uit de toelichtingsnota van de ontwerpers (zie p. 12), gevoegd als bijlage 1 bij de beschrijvende nota, blijkt dat de **pergolastructuur** toegankelijk is voor het publiek, nl. een uitkijkfunctie op een balkon, betreedbaar via twee veilige trappen (het concrete ontwerp is beschreven op p. 13 van de toelichtingsnota). Uit geen enkel gegeven van het dossier blijkt dat deze publiek toegankelijke structuur ook toegankelijk is voor personen met een functiebeperking, zoals vereist door artikel 4.3.7 VCRO.

Hetzelfde geldt voor het voor publiek toegankelijke **verhoogde perron en de treinwagons**. Hier wordt wel gesproken over een hellend toegangsvlak, maar niet verduidelijkt of deze toegangen ook bruikbaar zijn in functie van de toegankelijkheid van deze constructies voor personen met een functiebeperking.

Ingevolge de toepassing van artikel 4.3.7 VCRO leidt dit legaliteitsbezwaar zonder meer tot een weigering van de aanvraag.

Overigens rijst de vraag of personen met een functiebeperking ook toegang hebben tot en gebruik kunnen maken van de moestuin- en kruidenbakken en de publieke BBQ.

6. Saucissoneren van historisch samenhangende ruimtelijke gehelen is niet te verantwoorden met het oog op een integrale stedenbouwkundige ontwikkeling

Het voorliggende project bevindt zich middenin de grootste beschermde site van Gent: een beschermd stads- en dorpsgezicht met maar liefst 15 beschermde monumenten. De Voorhavensite strekt zich uit van de loodsen 20 t.e.m. de voormalige loods 26.

De realisatie van de loodsen 22 (afgewerkt), 23 (in uitvoering) en 20 (in aanvraag) kadert perfect in een globale beleidsvisie, die destijds in samenspraak met de stad Gent werd vastgelegd (zie bvb. de voornoemde notariële akte dd. 9 september 2002) en zoals deels in het BPA 23 Meulestede en het RUP 143 Loods 20 – Voorhaven is vastgelegd.

Ook in de stedenbouwkundige voorschriften voor zone 18 van het BPA is uitdrukkelijk bepaald dat de aanleg van deze zone dient te gebeuren in het kader van een algemeen inrichtingsplan, terwijl dit plan op vandaag niet meer aanwezig is en de stad steeds kleine deelprojecten blijft ontwikkelen, zonder enige samenhang.

Het getuigt allerminst van een goede ruimtelijke ordening, laat staan van een gedragen en coherent beleid, om de ontwikkelingen van de volledige Voorhaven-site in tal van deelaanvragen te saucissoneren, zoals de stad Gent nu doet. Zie bvb. de afzonderlijke aanvragen voor de aanleg van het park aan de Londenstraat, de realisatie van sociaal woningaanbod (voormalige loods 24 door SOG, de partiële aanleg van het openbaar domein rond de loodsen 22 en 23 en nu – het volgende losstaande partikel van dit globale stadsontwikkelingsproject – de aanleg van een (evenementen)plein.

Dit is – puur vanuit ruimtelijk oogpunt - nefast voor de globale ontwikkeling van deze unieke site. Van de vergunningverlenende overheid wordt verwacht dat zij niet meestapt in deze saucissoneringspolitiek van de stad, de vergunning weigert en alle betrokken actoren, de stad zelf, de buurtbewoners, het SOG en de diverse private ontwikkelaars, samen te brengen om tot een gedragen visie voor de globale site. De bezwaarindieners zijn hiervoor vragende partij om tot een finale consensus te komen met de stad. Het constant indienen van losse deelprojecten maakt de ontwikkeling van een geïntegreerde visie onmogelijk, terwijl goede ruimtelijke ordening precies daarover zou moeten gaan.

7. Ter info: een buurtgedragen alternatief behoort tot de mogelijkheden

De bezwaarindiener(s) hebben de daad bij het woord gevoegd en – verwijzend naar het vorige punt – zelf een ruimtelijk coherente visie ontwikkeld als valabel alternatief voor de stad Gent. Dit alternatief (zie bijlage 3) is een ‘work in progress’ en evident voor verdere bespreking met de overheid vatbaar, maar toont alvast aan dat een veel grotere ruimtelijke

meerwaarde kan worden gecreëerd (dan nu het geval is), zowel voor de buurt als voor de stad, dit alles met slechts 1 doel voor ogen: een verdere en hedendaagse opwaardering van de grootste beschermde site van Gent, die iedereen ten goede komt, met een knipoog naar de toekomst (klimaatneutraliteit, maximale aandacht voor een wijzigende mobiliteit, ...), het creëren van een levendige volksbuurt, waar wonen, werken (creatieve beroepen die niet verkeersintensief zijn), cultuur, gemeenschapsvoorzieningen op buurtniveau, horeca en recreatie centraal staan, dit alles met veel aandacht voor een uitgekiende inrichting en gebruik van de publieke ruimte.

Van de hogere Vlaamse overheid wordt verwacht op dit moment geen voldongen feiten te creëren, maar de betrokken partijen de kans te laten even verder na te denken en te overleggen over betere en meer vernieuwende ruimtelijke opties. Ook om die reden zou het zonder meer een gemiste kans zijn, mocht nu een vergunning worden verleend voor een project dat niet buurtgedragen is en niet getuigt van een coherent ruimtelijk beleid

In het RUP 143 'Loods 20 – Voorhaven' wordt voorzien in het totaal volbouwen van bestaande, grotendeels onbebouwde open ruimte (met een oppervlakte van meer dan 18.000 m²), vanaf de spoorlijn Gent/Eeklo tot voorbij de Chocoladesteeg, dit over een lengte van meer dan 220 m. In plaats van deze dense woonbuurt zuurstof en openheid te geven, wordt enerzijds toegelaten om alles dicht te bouwen over een gigantische oppervlakte, op een manier die de draagkracht van deze historische woonwijk overstijgt. 'In ruil' wordt dan maar een soort plein aangelegd op openbaar domein

- 1) op een locatie die hiervoor niet is geschikt, vlak naast het kanaal,
- 2) waarvan een heleboel functies niet duidelijk en zelf niet ingevuld zijn en
- 3) terwijl er reeds een parkzone is aangelegd, die momenteel ondermaats wordt benut door de buurtbewoners.

Er wordt dan ook aangedrongen om de kans te laten om met de stad Gent in dialoog te treden om:

- 1) het bestaande park, dat niet erg leeft, op te waarderen en te reorganiseren zodat buurtbewoners meer aangesproken en uitgenodigd worden om er effectief gebruik van te maken,
- 2) de bestaande open ruimte open te houden en 1 groot centraal park te maken en
- 3) de bebouwing te situeren ter hoogte van de bestaande bebouwing (EMR) en de historische bebouwing (voormalige loods 21).

De voorliggende plannen kunnen dan misschien wel conform zijn met het voorschriftenloze BPA Meulestede, maar zijn dan ook absoluut niet in overeenstemming met wat goede ruimtelijke ordening zou moeten zijn. Bovendien zijn er tal van legaliteitsbezwaren.

Als belanghebbenden vragen wij dan ook om de voorliggende aanvraag te weigeren.

Parallel dringen wij simultaan aan op een open en constructief overleg met de stad Gent om het verleden achter ons te laten en de verdere toekomstige ontwikkelingen – met open vizier - meer gedragen te maken, rekening houdend met belangen van iedereen die in deze buurt woont, werkt en actief is.