

Gent, 7 juli 2010

Gemeentelijke Commissie voor
Ruimtelijke Ordening (GECORO)
p.a. Stadhuis
Botermarkt 1
9000 Gent

Betreft: bezwaarschrift ontwerp RUP nr. 135 Oude Dokken

Geachte,

Hierbij willen we volgende bezwaren en opmerkingen maken ten aanzien van het voorgestelde ruimtelijke uitvoeringsplan Oude Dokken:

Ten aanzien van dit ontwerp RUP formuleren we volgende opmerkingen en bezwaren:

1. In het kader van de plan-MER werden ondanks de duidelijke wettelijke richtlijnen noch locatiealternatieven noch uitvoeringsalternatieven onderzocht. Dat maakt dat de MER door onwettigheid is aangetast wat op zijn beurt leidt tot een onwettigheid in hoofde van het RUP.

Het niet in onderzoek nemen van alternatieven wordt op pagina 71 en 72 van de toelichtingsnota gemotiveerd vanuit drie argumenten, met name:

- het plan is een onderdeel van de taakstelling wonen en er zijn geen alternatieven om elders het tekort te compenseren indien deze woningen niet worden gerealiseerd;
- er zijn geen uitvoeringsalternatieven omdat het RUP de vertaling is van het stadsontwerp dat uit een wedstrijd als beste werd geselecteerd;
- verdere keuzes zoals bv. economische functies vooral in de omgeving van de Dampoort als knooppunt van openbaar vervoer, de keuze voor het openbaar vervoerssysteem, de omvang en de spreiding van het openbaar groen volgen allemaal uit verschillende beleidsplannen die geen fundamentele andere keuzes toelaten.

Deze argumentaties houden geen steek omwille van volgende punten:

- in het Ruimtelijk Structuurplan Gent (RSG) op pagina's 224 en 225 (richtinggevend gedeelte – zie kopie in bijlage 1) worden de in dit RUP opgenomen gebieden voor respectievelijk 165 woningen (rechteroeverstrook Handelsdok en oevers Houtdok) en 400 woningen (Dok Zuid en Dampoort) ingebracht; dat maakt samen 565 woningen of ongeveer 4,5% van de voorziene woonprogrammatie van 12.633 bijkomende woningen. Het valt absoluut niet uit te sluiten dat een deel van deze woningen in andere voorziene locaties kunnen worden opgevangen door daar de bebouwingsdichtheid op te trekken of bij te stellen. Er konden dus wel degelijk locatiealternatieven worden onderzocht.
- in plaats van de voorziene 565 woningen die opgenomen zijn in de woonprogrammatie van het RSG worden hier in dit RUP tussen de 1200 en 1500 woningen voorzien of 110% tot 165% van wat op dit gebied als deel van de woonprogrammatie was voorzien. Dat betekent dat hier op zijn minst mogelijkheden bestonden om uitvoeringsalternatieven te onderzoeken, met name die met de minimale dichtheden en woningaantallen zoals opgenomen in de woonprogrammatie van het RSG of die met de dichtheden en woningaantallen die nu zijn opgenomen in het ontwerp. Bovendien kon op die manier ook een derde uitvoeringsvariant worden bekeken met name die van een groot park in combinatie met het aantal woningen

voorzien in de woonprogrammatie van het RSG. De maximale dichtheden van deze laatste uitvoeringsvariant zouden in geen geval de dichtheden van dit ontwerp overstijgen.

- het stadsontwerp dat het resultaat is van een wedstrijd uitgeschreven door het AG SOB heeft geen enkele wettelijke kracht. Bovendien was het resultaat in strijd met de door het RSG voor het gebied Handelsdoklaan-Houtdok en Afrikalaan opgenomen ontwikkelingsperspectief op pagina's 298 en 299 (voor volledige tekst zie kopie in bijlage 2).

Centraal daarin is volgend citaat:

“Het gebied tussen Handelsdok-Achterdok en vormingsstation Zeehaven ontwikkelt zich tot een gemengd gebied van bedrijvigheid, stedelijke kleinhandel en hinderlijke recreatie (dancings e.d.). Wonen komt enkel langs het water rond het Houtdok en langs het Handelsdok voor, dit steeds ten westen en ten zuiden van de Koopvaardijlaan. Het betreft stedelijk wonen, gemengd met kleinschalige horeca, kantoren en diensten die met het wonen samengaan. Op die manier zullen de woongebouwen en de promenade langs de kaai het nieuwe verbindende element tussen de woonwijken van Voormuide, Muide en Dampoort worden.

Bedrijvigheid, handel en hinderlijke recreatie kunnen in het hele oostelijke deel van het gebied, vanaf de overkant van de Koopvaardijlaan, ingeplant worden. De bestaande, economisch levensvatbare bedrijven blijven in dit geheel verweven en vormen er de basis van het gebied. Specifieke handelszaken met uitstraling naar stad en stadsdeel en hinderlijke recreatie vinden in de omgeving Vliegtuiglaan-Afrikalaan nabij de stadsboulevard een passende plaats tussen de bestaande, economisch leefbare bedrijven. De ontsluiting gebeurt langs de stadsboulevard en langs de hoofdverzamelweg naar R4. Voor het gehele gebied tussen het vormingsstation en Handelsdok-Achterdok (ca. 30 ha) wordt met een ruimtelijk uitvoeringsplan het gemengde karakter van het gebied, met een goed contactvlak en een gradiënt qua hinderlijkheid naar het oosten toe, vastgelegd. De ontwikkelingsmogelijkheden worden dus t.o.v. het BPA Koopvaardijlaan verruimd. De aanwezige bewoning wordt op langere termijn verschoven naar de waterkant (geen vervangingsbouw voor woongebouwen langs de Afrikalaan).”

Een stadsontwerp dat manifest in strijd is met deze passage uit het RSG kan moeilijk als motiveringselement worden ingebracht. En in geen geval om te motiveren dat er geen andere alternatieven kunnen worden onderzocht terwijl het zelf een volledig ander alternatief is ten opzichte van de opties die in het RSG zijn opgenomen. Omgekeerd, als dit alternatief kan worden bestudeerd, dan zijn ook alle andere alternatieven die al dan niet overeenstemmen met bestaande beleidsplannen het onderzoeken waard.

- het is juist de essentie van de opmaak van een plan-MER dat de beoogde beleidsplannen worden getoetst en beoordeeld ten opzichte van alternatieven; de stelling dat er geen fundamentele andere keuzes mogelijk zijn, is op zich een negatie van de verplichting tot opmaak van een plan-MER.

Nochtans is de Europese Richtlijn betreffende de milieu-beoordeling van openbare en particuliere projecten heel expliciet waar het stadsprojecten betreft.

Een voorbeeld van waar zeker alternatieven te onderzoeken waren, is de geplande nieuwe tramlijn vanaf het Neuseplein tot aan de Dampoort. Er is geen enkele argumentatie aan te reiken waarom naast het nu voorziene tracé over Dok Noord, Stapelplein en Dok Zuid, ook het ander tracé over de Handelsdokbrug, Afrikalaan, Koopvaardijlaan niet als alternatief kon worden bekeken. Het is niet omdat dat niet is gebeurd bij de opmaak van het Pegasusplan in 2003 (dit is vooraleer de wedstrijd rond de Oude Dokken werd uitgeschreven) dat dit niet meer behandeld kon en moest worden in de plan-MER bij dit RUP.

2. In de huidige omgeving van het plangebied waarlangs de verkeersontsluiting moet gebeuren zijn er al grote verkeersproblemen die de leefbaarheids grens hebben overschreden. Dat geldt voor het Dampoortkruispunt, de doorgang door de Muide (Muidepoort, Voormuide) en in iets minder mate de spoorwegovergang aan de

Afrikalaan. De verkeersontsluiting van het plangebied kan enkel op een adequate manier worden opgelost na de bouw van de Handelsdokbrug, het fundamenteel oplossen van het verkeersknooppunt aan de Dampoort en de aanpak van de spoorwegovergang. De ontwikkeling van de wijk zonder dat er duidelijkheid is over de manier waarop de verkeersproblemen zullen worden opgelost en op welke termijn dit zal gebeuren, is onverantwoord.

Het addendum aan de MOBER van mei 2008 stelt op pagina 40 overduidelijk dat:

“De verkeersintensiteiten in de Muide hebben in de huidige verkeerssituatie zonder project hun kritische (leefbaarheids)grens reeds overschreden. Na realisatie van het RUP en ACEC zullen de verkeersintensiteiten nog toenemen.”

Als milderende maatregel wordt de Handelsdokbrug voorgesteld. Verder blijkt ook dat een aantal zones aan Dok Noord en Dok Zuid best maar in een latere fase na de bouw van de Handelsdokbrug worden ontwikkeld. Deze aanbeveling en koppeling zijn echter niet in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen.

Over de realisatie van beide verkeersprojecten is geen duidelijkheid.

Het verleggen van de stedelijke ringboulevard R40 en de selectie van de Afriklaan (N424) als een primaire weg II is zoals in de toelichtingsnota vermeld een verantwoordelijkheid van het Vlaams Gewest.

Wat de Dampoort betreft, ligt blijkbaar nog jaren studiewerk voor de boeg. Op de gemeenteraad van 29 juni jl. werd het bestek voor een verkennend ruimtelijk onderzoek voor de ontwikkeling van de Dampoort en omgeving goedgekeurd. Dit onderzoek omvat ook de oplossingen voor de verkeerssituatie. Volgens de motivering moet rekening worden gehouden met een concept- en studiefase van nog 5 à 8 jaar en een uitvoeringsfase van 5 à 10 jaar. Bovendien kunnen budgettaire problemen of andere prioritaire projecten in de Gentse regio voor nog bijkomende vertragingen zorgen.

Bovendien blijkt dat essentiële passages over de impact van het verleggen van de R40 en de Handelsdokbrug en het oplossen van de verkeersknoop aan de Dampoort op het allerlaatste moment uit de toelichtingsnota zijn geschrapt.

Zowel in de toelichtingnota van 29 mei 2009 (rondvraag voorontwerp) als in de toelichtingsnota van 20 augustus 2009 (agendering ifv. gemeenteraad september 2010) was volgende tekst opgenomen.

“•Dampoortstudie (Stad Gent i.s.m. De Lijn, de NMBS en het Vlaams Gewest – 2002)

De herinrichting van het Dampoortknooppunt is een moeilijke oefening. Er zijn vele betrokken actoren (zoals de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, NMBS, Agentschap Wegen en Verkeer) en de plannen voor dit knooppunt kunnen niet los worden gezien van de ontwikkelingen in de ruimere omgeving (zoals de Oude Dokken en de invulling van de terreinen aan de Kasteellaan).

Bijkomend zorgen wijzigingen in de randvoorwaarden (aankoop van gronden, interne herstructureringen, beschikbaarheid van budgetten, gewijzigde prioriteiten, ...) bij de verschillende partners in het dossier Dampoort er voor dat deze studie nog niet tot definitieve resultaten heeft geleid. De studie werd daarom afgerond en voor aktename voorgelegd aan het college. De (voorlopige) resultaten ervan dienen als uitgangspunt voor verder studiewerk dat in de loop van 2009 terug wordt opgestart.

Het verleggen van de R40, de bouw van de Handelsdokbrug, het oplossen van de verkeers- en openbare vervoersknoop aan de Dampoort en de projectontwikkeling op de terreinen van het Dampoortstation zijn niet van elkaar los te koppelen en hebben daardoor een bijzonder groot impact op het “project Oude Dokken.” (eigen onderlijning)

De onderliggende passage werd echter weggelaten in de toelichtingsnota van 16 februari 2010 die werd gebruikt bij de goedkeuring van het ontwerp RUP op de gemeenteraad van 22 maart 2010. Dit zonder dat dit onderbouwd is op basis van nieuwe feiten, studies of argumentaties.

Wel wordt in tegenstrijd daarmee onder punt 7 van de motivering bij het gemeenteraadsbesluit van 22 maart 2010 vermeldt dat:

“De bouw van de Handelsdokbrug is wel noodzakelijk voor de leefbaarheid van het project, nl. om een goede binding met de binnenstad mogelijk te maken. Zolang de Handelsdokbrug niet gebouwd is, blijft de R40 immers een fysieke barrière zorgen tussen het project Oude Dokken en de binnenstad.”

Dat zou op zijn minst aanleiding moeten zijn om in het ontwerp RUP de ontwikkeling van bepaalde delen te laten afhangen van het tijdstip van de bouw en in gebruikneming van de Handelsdokbrug.

Het Addendum aan de MOBER bespreekt bovendien op pagina 43 de mogelijke verkeerssituatie na de bouw van de Handelsdokbrug. Daaruit blijkt dat onder meer ook na de realisatie van dit ontwerp RUP Oude Dokken de eenduidige verlegging van de R40 naar de Afrikalaan en de Koopvaardijlaan nog altijd niet kan omdat de Afrikalaan en de Koopvaardijlaan de verkeersintensiteiten die dan ontstaan niet aankunnen.

“• (...) De huidige inrichting van de Dampoort – Koopvaardijlaan – Afrikalaan tot aan de Handelsdokbrug laat de theoretische geraamde verkeersintensiteiten immers niet toe (bijna 2000 pae in noordelijke richting), noch op het niveau van de Dampoortknoop, noch op het niveau van het smalle wegvak Koopvaardijlaan (N424). Zodoende zal in afwachting van de structurele aanpassingen aan de Dampoort; de as Dok Noord – Dok Zuid zowel in noordelijke als zuidelijke richting een deel van de stedelijke verdeelfunctie opnemen. Hiervoor is capaciteit (door middel van een gepaste inrichting) ter hoogte van Voormuide belangrijk.

• De hoge verwachte verkeersintensiteiten op de Koopvaardijlaan – Afrikalaan (N424) tonen nogmaals aan dat een inrichting van de weg (op termijn) als verkeersas, met 2x2 – rijstroken, vanuit capaciteitsoogpunt noodzakelijk is. Tevens zijn aanvullende maatregelen op het niveau van de kruispunten Dampoort en op de linksafbeweging Vliegtuiglaan – Afrikalaan en (2) een intensiever gebruik van de as Dok Noord – Dok Zuid.”

Hiermee wordt aangeduid dat zelfs na de realisatie van de Handelsdokbrug de fysieke barrière tussen het project Oude Dokken en de binnenstad zal blijven bestaan in afwachting van de aanpak van de verkeersknoop aan de Dampoort. De noodzakelijke koppeling tussen beide verkeersprojecten als noodzakelijke voorwaarde om de ontsluiting van de nieuwe wijk op een adequate manier te organiseren, wordt hiermee nog maar eens afdoend mee onderstreept.

3. Het ontwerp RUP Oude Dokken laat de laatste kans verloren gaan om zonder afbraak en onteigeningen van hele bouwblokken de aanzet te geven (8 ha) voor een bijkomend groter stadspark aan de rand van de binnenstad (na het verleggen van de R40). Het betreft de centrale zone van het gebied ten oosten van het Handelsdok. Dit kon zonder het aantal woningen voorzien in de woonprogrammatie van het RSG in het gedrang te brengen.

In het RSG in het richtinggevend deel op pagina 277 staat het beleid inzake parken uiteengezet.

“Op een lager niveau dan de groenpolen bieden de parken (Baudelopark, Citadelpark, Maaltebruggepark, Koning Albertpark, Groene Vallei en Rabotpark, Domein Claeys-Bouiaert in Mariakerke, Westergempark aan Wondelgem, Wandelbos Slotendries in

Oostakker, Sint-Baafskouter-Rozebroeken in Sint-Amandsberg en domein de Vijvers en Frans Trochpark in Ledeberg) openluchtrecreatieve mogelijkheden op elke deelruimte.”

Het mogelijke nieuwe park aan het Handelsdok past perfect binnen dit patroon van grotere parken die over de ganse stad verspreid liggen. Ze spelen uiteraard mee in het bepalen van de groennorm maar hebben zoals geschreven een meer uitgebreidere functie voor een ruimere en grotere deelruimte.

Al deze parken zijn minimaal 3 ha groot. De enige uitzondering is het Baudelopark, het enige park dat in de omgeving van het plangebied te situeren valt maar amper 1,4 ha groot is en in de praktijk al onder een grote gebruiksdruk staat. Geen enkele van de andere opgenoemde parken ligt in de één van de omliggende wijken (Sluizeken-Ham-Tolhuis, Muide-Meulestede-Afrikalaan, Macharius-Heirnis en Dampoort) van het ontwerp-RUP.

De aanleg van dit park zou bovendien een belangrijke bijdrage leveren tot het realiseren van de groennorm voor een grote strook van dichtbebouwde straten in de wijk Sluizeken-Ham-Tolhuis.

4. Het ontwerp RUP Oude Dokken is in strijd met het RSG omdat het de groennorm voor het projectgebied niet realiseert. Dat is bijzonder schrijnend omdat ook in de omliggende woonwijken de groennorm voor het grootste deel niet wordt gehaald. De verwachting was op zijn minst dat bijkomend groen in de Oude Dokken ook soelaas voor de omliggende wijken zou brengen.

Het RSG heeft het in een informatief gedeelte op pagina 147 uitleg over de groennorm die in het RSG wordt gehanteerd.

*“We stellen voor om in Gent met slechts drie groenniveaus te werken, zijnde **woongroen, wijkgroen en stadsbos** (en buiten Gent regionaal bos):*

- *woongroen: lijn- en puntelementen (o.a. straatbomen)*
- *(buurt- en wijk)parken: **10 m²/inwoner** (= eerste en tweede niveau samen)*
- *stadsbossen: **100 m²/inwoner***

De niveaus van het buurt- en wijkgroen uit het MIRA S 2000 rapport worden samengevoegd voor toepassing in het Ruimtelijk Structuurplan Gent; het absolute minimumareaal en de maximum-afstand tussen groenzones uit dit Vlaamse normenstelsel worden hier weerhouden voor toepassing:

- ***minimumareaal van 1 ha**, grootte kan oplopen tot meer dan 10 ha*
- ***maximumafstand is 400 meter** vanaf de woning, dus onderlinge afstand tussen de parken is maximaal 800 meter.*

Het gaat hier om een absolute minimumoppervlakte voor parken omdat volgens het MIRA-rapport 5 ha eigenlijk het minimum is om van een park te kunnen spreken.”

Het huidige ontwerp RUP voorziet in drie grotere groenzones, het Wijkpark Achterdok, het Wijkpark Handelsdok en het Wijkpark Houtdok. Een kaart met de oppervlaktes van het openbaar domein Oude Dokken (zie bijlage 3) opgemaakt in opdracht van het AG SOB op 23 september 2009 toont aan dat minstens twee van deze drie parken het minimumareaal van 1 ha niet halen.

Het Wijkpark Houtdok is opgebouwd uit zes stroken groen die op drie verschillende oevers van het water liggen en waarbij een strook groen ook direct aansluit bij de hoogbouw-bebouwing van de Z1a. Geen enkele bruikbare aaneengesloten zone is samen 1 ha groot. Het Wijkpark Achterdok is opgebouwd uit 9 groenstroken gelegen langs beide oevers van het dok en waarvan twee zones drijvend groen zijn en drie zones kaaigroen. De grootste deelzone is maar 4378 m² groot.

Het Wijkpark Handelsdok haalt 1,3 ha waarvan 0,2 ha kaaigroen en een footprint van een betoncentrale.

Uit de motivering in punt 8 van het gemeenteraadsbesluit van 22 maart 2010 is op te maken dat er tussen de 2,5 en 3,1 ha groen voorzien zou moeten zijn in parken van meer dan 1 ha. Dit is dus niet het geval. Er ontbreekt wellicht 1,5 à 2,1 ha om in overeenstemming te zijn met de groennorm van het RSG.

5. Het is vanuit ruimtelijk oogpunt niet aangewezen om een geamputeerd stadsontwerp als basis te nemen voor de ontwikkeling van de nieuwe wijk aan de Oude Dokken. Het ontwerp RUP is gebaseerd op een stadsontwerp met ruimtelijke concepten die vanuit een veel ruimere zone zijn opgebouwd (grote delen van het gebied tot aan de spoorweg en het goederenstation Gent-Zeehaven). Er is geen enkele garantie dat ook de rest van het stadsontwerp ooit voor realisatie in aanmerking komt. Onder meer op basis van een nieuwe studie 'Toekomstvisie Afrikalaan' worden andere beleidsaanbevelingen gedaan voor de invulling van deze bijkomende gebieden. In tegenstelling tot het stadsontwerp zijn ze wel in overeenstemming met het RSG.

Het RUP is opgebouwd vanuit het zogenaamde brochetteconcept (zie ondermeer pagina 31 en 33 van de toelichtingsnota) voor een veel ruimer gebied. Door het wegvallen van de zones ten oosten van de Koopvaardijlaan is de brochette voor het grootste deel verworden tot een spies (smalle strook langs de kaaien van de dokken). Het is evident dat een spies ruimtelijk best anders wordt ingevuld dan een brochette. Er komt geen tweede rij van bouwblokken met woningen. Vooral de smalle groenstroken tussen de bouwblokken, waarvan aan de oostzijde van het dok in de lengte maar de helft tot een vierde meer overblijft, hebben hun betekenis en functie naar een ruimere omgeving verloren.

6. Het algemeen bouwprogramma en de bouwdichtheid is met een programma dat kan oplopen tot 316.000 m² onverantwoord hoog. Dit geldt zowel voor het wonen (tussen de 43 à 54 woningen per ha afhankelijk van de uiteindelijke grootte van de woningen) als voor het aandeel andere functies.

De beperkte verlaging van de woningdichtheid tov. het stadsontwerp is gecompenseerd door een verhoging van het mogelijk aandeel andere functies. De andere functies nemen nu praktisch één derde van het programma in, wat in verhouding veel te hoog is.

Tov. het stadsontwerp is het wonen tot vijf zesden ingekrompen (van 253.088 m² naar 211.450 m²). De andere functies stijgen daarentegen van 76.222 m² naar 104.550 m² of liefst met ruim een derde. Dat maakt dat het totale programma nauwelijks is gekrompen met 4% van 329.310 m² naar 316.000 m². Het is onverantwoord dat het aandeel andere functies tov. het wonen te laten stijgen van de oorspronkelijk voorziene 23% naar 33%. Dit hoog aantal andere functies beperkt ook de mogelijkheden om in het aanbod aan woningen tot een verantwoorde diversiteit te komen. Het accent kan daardoor enkel op hoogbouw en appartementen komen te liggen.

7. Het aantal grondgebonden woningen in dit ontwerp RUP is veel te laag in verhouding tot de bestaande nood die aanwezig is en die onder meer uit de woonstudies van 2008 bleek.

In de samenvatting van de Gentse woonstudies staat op pagina 68 vermeld dat:

“Kinderen zijn een belangrijk motief om de stad te verlaten, en jonge gezinnen verkiezen een grondgebonden woning met tuin. Daarom stelt de studie voor dat bij toekomstige projecten 20 tot 25% en in de randstad zelfs meer, grondgebonden woningen worden gebouwd met private buitenruimte.”

Rekenen we voor dit ontwerp RUP Oude Dokken op 20% dan zouden dat 240 tot 300 woningen grondgebonden woningen moeten zijn.

Voor dit ontwerp RUP is in de toelichtingsnota (zie pagina 105) opgenomen dat:

- *“in de zones z1i, j, k, l, en u en in de zones en in de zones z1n, n*, o, o* en p worden enkel appartementen toegelaten*
- *in de zones z1b en c minstens 10% van het aantal woningen en in de zones z1f, g en h minstens 5% van het aantal woningen van het grondgebonden type zijn;*
- *in de zones z1a, d en e grondgebonden woningen toegelaten zijn.”*

Omgerekend op basis van de toegelaten woonoppervlakte per zone kunnen we rammen dat aan het RUP is voldaan wanneer 44 tot 56 woningen op het totaal van 1200 tot 1500 woningen grondgebonden is. Dat is amper 3,7% van het totaal aantal woningen.

De kans dat dit aantal hoger komt te liggen is klein door de verplichting van de hoogteaccenten in de meeste bouwpercelen, die moeilijk te combineren zijn met grondgebonden woningen, en door het grote programma aan andere functies (zie punt 6).

8. Door het hoog aantal hoogteaccenten in de nieuw bouwblokken is er geen ruimte voor een meer duurzame vorm van bouwen via zogenaamde bouwgroepen van particuliere gezinnen. Enkel projectontwikkelaars kunnen de voorziene verplichtingen in de bouwprojecten aan. Bovendien zijn dergelijke bouwblokken minder flexibel voor toekomstige ontwikkelingen.

Er is geen probleem dat er bv. op de uiteinden van de Oude Dokken hoogbouw tot stand zou komen. Maar uit het overzicht in de toelichtingsnota op pagina 58 blijkt dat er niet minder dan 14 hoogteaccenten zijn voorzien. Op twee kleinere bouwblokken na moet in alle bouwblokken minstens één hoogteaccent komen.

Het is merkwaardig dat daar waar de stedenbouwkundige voorschriften en dus ook verplichtingen beperkt zijn gehouden, de hoogteaccenten altijd verplicht zijn. Er zijn wat dat betreft in de verdere projectontwikkeling geen alternatieven meer mogelijk.

Voorbeelden uit buitenlandse steden tonen aan dat ook hoge woondichtheden kunnen worden bereikt met projecten van dergelijke bouwgroepen en met bouwblokken van vier à vijf bouwlagen. Het voordeel van dergelijke bouwblokken is dat ze ook veel flexibeler en aanpasbaar zijn naar toekomstige ontwikkelingen en noden in de stad. Ze kunnen zich geleidelijk en stap voor stap aanpassen terwijl hoogbouw-bouwblokken opnieuw alleen door grote kapitaalbrengers kunnen worden gerenoveerd.

Hier wordt een hele wijk op die manier ontwikkeld wat van het goede teveel is.

9. Alhoewel de stad Gent ondertussen een duurzaamheidsmeter heeft ontwikkeld voor stadsontwikkelingsprojecten is deze niet toegepast op dit ontwerp RUP Oude Dokken. Dit is onbegrijpelijk aangezien het hier gaat om veruit de grootste woonwijk die in de komende jaren in Gent wordt ontwikkeld en waar de bouwtijd wellicht over meer dan een decennium zal lopen.

Ook in de stedenbouwkundige voorschriften is niets opgenomen inzake duurzaamheid, noch inzake de organisatie van de energievoorziening. Er is geen aanzet om de wijk verkeersarm te maken en er is ook geen parkeervisie ontwikkeld. Nochtans allemaal essentiële elementen om de duurzaamheid van de toekomstige wijk te kunnen toetsen en garanderen. Het is voor een dergelijk langlopend project niet aangewezen om vanuit verouderde concepten (stadsontwerp zonder duurzaamheidseisen) te vertrekken als ondertussen nieuwe inzichten uitgewerkt en toepasbaar zijn.

10. Er blijft onduidelijkheid bestaan omtrent de veiligheid ten opzichte van de Seveso-bedrijven die zich in de onmiddellijke omgeving van het plangebied bevinden.

Dat blijkt des te meer en nog maar eens uit de recente studie ‘Toekomstvisie Afrikalaan’ van 2009. Een tabel met de indicatieve compatibiliteit (pagina 62 –zie kopie 4 in bijlage) maakt duidelijk dat geen enkele van de beschreven varianten van deel 3 (het centrale deel met de bewuste bedrijven) goed combineerbaar is met het project Oude Dokken.

In dat verband valt ook nog te wijzen op de Europese richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken die de Lid-Staten het volgende oplegt:

“De Lid-Staten dragen er zorg voor dat er in hun beleid inzake de bestemming of het gebruik van de grond en/of andere toepasselijke takken van het beleid alsmede de procedures voor de uitvoering van die takken van het beleid rekening wordt gehouden met de noodzaak om op een lange-termijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen de onder deze inrichting vallende inrichtingen enerzijds en woongebieden, door het publiek bezochte gebieden, waardevolle natuurgebieden en bijzonder kwetsbare gebieden anderzijds, en, voor bestaande inrichtingen aanvullende technische maatregelen te treffen overeenkomstig artikel 5, teneinde de gevaren voor personen niet te vergroten.” (eigen onderlijning)

De lange-termijnbasis is hier zeker niet in acht genomen temeer daar er beleidsopties zijn om in zone z1g gemeenschapsvoorzieningen zoals een basisschool in te planten.

11. Tot slot moet nog worden aangestipt dat de voorschriften in het verordenend deel veel te vaag zijn. Ze laten daardoor niet toe om een duidelijk beeld te krijgen (op de hoogteaccenten en sokkelhoogtes na) over de invulling die bouwblok per bouwblok aan de wijk zal worden gegeven zeker ook wat betreft de andere functies en voorzieningen. Ze geven ook geen inzicht in de verdere opdeling en inbreng van openbaar domein in de grotere bouwblokken.

Hopend op een positief antwoord en een hertekening van dit RUP ontwerp, tekenen we in persoonlijke naam en namens de groep ‘Bewoners voor een Koopvaardijpark’

Met de meeste hoogachting,

Laurence Decraene
Stokerijstraat 46b
9000 Gent

Marc Heughebaert
Sint-Theresiastraat 28
9000 Gent

Bart Van Doorselaere
Blekerijstraat 28
9000 Gent

Bart Van Kerkhove
Ossenstraat 55
9000 Gent

Pieter Van Vooren
Kongostraat 62
9000 Gent