



Infovergadering milieuvergunningaanvraag Christeyns NV

Maandag 10 februari 2014 – Buurtloods Muide

Vragen over het stadsontwikkelingsproject Oude Dokken Antwoorden van Stad Gent

Vraag 6: Hoe komt het dat de bouw van de Verapazbrug zo lang aansleept? Het zorgt er o.a. voor dat het zeer druk is aan de Muidebrug.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) van de Vlaamse Gemeenschap staat in voor de bouw van de Verapazbrug. Om daaraan te kunnen beginnen, moesten enkele belangrijke voorwaarden worden vervuld:

- De Provincie Oost-Vlaanderen moest de bestemming van de gronden wijzigen (via een Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan)
- Het stadsontwikkelingsbedrijf sogent moest de gronden naast de firma Christeyns aankopen, om die daarna met Christeyns te kunnen ruilen. Daardoor kan de brug het ideale tracé volgen.
- De Vlaamse overheid moest de nodige middelen voorzien voor de bouw van de brug.

Deze drie voorwaarden werden de afgelopen jaren vervuld. Eerstdaags wordt nu een studiebureau aangesteld voor het ontwerp van de brug en van de omgevingsaanleg, inclusief de bouw van traminfrastructuur. Ook zaken zoals een milieu-effectenrapport (een project-MER voor de brug, een MER-screening voor de traminfrastructuur), verkeerskundige microsimulaties, stabiliteitsstudies... behoren tot de opdracht.

Het bureau krijgt vervolgens een jaar de tijd voor het ontwerp en 6 maanden voor de opmaak van de bouwaanvraag en de aanbestedingsdossiers. Als alles vanaf nu vlot verloopt zouden de werken dan eind 2016 van start kunnen gaan. De werken duren een tweetal jaar.

Opmerking: Waarom wordt er een voetgangersbrug voorzien? Deze zal niet gebruikt worden.

De bouw van fietsers- en voetgangersbruggen over de Oude Dokken is zeker even belangrijk als de bouw van de Verapazbrug. De komende jaren verrijzen immers honderden nieuwe woningen aan de oostzijde van het Handelsdok en aan het Houtdok. Door de bouw van de fietsers- en voetgangersbruggen komt het nieuwe stadsdeel op wandel- en fietsafstand van de binnenstad te liggen (vandaag moet er een hele afstand worden afgelegd om daar te geraken), waardoor de nieuwe bewoners veel minder snel naar de wagen zullen grijpen.

Bovendien komen net op die plaatsen waar de bruggen op Dok Noord, Stapelplein en Dok Zuid uitkomen haltes van het toekomstige openbaar vervoer. Zo streven we ernaar het autoverkeer vanuit de nieuwe wijk nog meer te beperken en het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren.

Opmerking: De stad heeft haar rol laten liggen, het bedrijf doet hier wat het wil. De overheid houdt dit niet tegen.

De Stad Gent is zich zeker bewust van mogelijke spanningen tussen bedrijfsactiviteiten enerzijds en wonen anderzijds. Daarom trachten we tot een gezond evenwicht tussen beide functies te komen. Een goede woon- en leefkwaliteit is essentieel, maar tewerkstelling is natuurlijk ook belangrijk. Als Stad trachten we daarom beide activiteiten zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen.

Tijdens de infovergadering hebt u gezien dat de risico's ten gevolge van de aanwezigheid van het bedrijf zeer klein zijn én bovendien beperkt tot het bedrijfsterrein zelf. De contouren waarbinnen geen woningen of kwetsbare functies (zoals een school of een bejaardentehuis) mogen komen, vallen nagenoeg samen met de grenzen van het bedrijfsterrein zelf. Dat is mede te danken aan de inspanningen die Christeyns levert op het vlak van veiligheid.

Opmerking: Wat voorligt is tegen de visualisaties die stad Gent heeft voorgesteld voor de Oude Dokken. Het bedrijf past op zo een locatie niet binnen het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Het klopt dat OMA (Office for Metropolitan Architecture) in het jaar 2004 het volledige gebied tussen het water en de spoorbundel van Gent Dampoort heeft bestudeerd in haar Stadsontwerp Oude Dokken. Daarbij werd een onderscheid gemaakt tussen zone A (wat we vandaag project Oude Dokken noemen), zone B (een mogelijk tweede fase van de ontwikkeling) en een 'potentiële' middenzone, tussen de Koopvaardijlaan en de spoorbundel. Het grote onderscheid tussen zone A en de andere zones is de eigendomsstructuur. Het stadsontwikkelingsbedrijf sogent bezit zo goed als alle gronden in zone A en kan daar dus de visie van de Stad tot uitvoering brengen. De andere zones zijn private eigendommen. Private eigenaars kan de Stad vooral aanmoedigen en faciliteren om in de visie mee te stappen. Grote onteigeningen zijn hier niet aan de orde. Het was dus altijd de intentie om in eerste instantie het huidige gebied 'Oude Dokken' aan te pakken.

Onderzoek uit 2009 splitste het gebied met zone B en de potentiële zone op in 3 stukken. Telkens werd nagegaan welke functies waar op hun plaats waren. In het zuidelijke deel, dicht bij de Dampoort, kwam het accent op kantoren te liggen. In het middengedeelte konden industrie en bedrijvigheid blijven bestaan, mits een grondige facelift van de bestaande gebouwen. Dat is waar de firma Christeyns zit. Het noordelijke deel zou dan weer meer aansluiten bij de ontwikkeling van de Oude Dokken, met ruimte voor woningen en andere stedelijke functies.



Vraag 20: Wat betrof het dispuut tussen stad Gent en Christeyns dat leidde tot de grondenruil?

De Stad Gent en het Agentschap Wegen en Verkeer hebben er altijd naar gestreefd de Verapazbrug recht over het Handelsdok te laten lopen. Dat voorkeustracé liep echter dwars door de toenmalige terreinen van de firma Christeyns langs de Afrikalaan. Door de grond van Christeyns te ruilen met de die van het stadsontwikkelingsbedrijf sogent kan het ideale tracé gerealiseerd worden.

Opmerking: Spijtig dat er niemand van kabinet aanwezig is. Er is gecommuniceerd dat dokken een woonzone zal worden. Mensen werd een verkeerd beeld opgehangen en op het verkeerde been gezet.

Deze infoavond betrof een milieuvergunningaanvraag van een privaat bedrijf, het was geen infoavond over het project Oude Dokken. Bovendien betreft het hier een klasse 1 bedrijf, de Stad Gent is dus niet de vergunningsverlenende overheid.

De aanwezige ambtenaren hebben de avond zelf op de technische vragen geantwoord. De andere vragen en bezorgdheden werden goed doorgegeven aan het stadsbestuur door de dienst Gebiedsgerichte Werking. De schepenen hebben dus kennis genomen van de signalen en waar mogelijk voor een antwoord gezorgd (zie elders in dit verslag). Op de daarvoor bedoelde fora (klankbordgroep Oude Dokken, infoavonden over project Oude Dokken) kan steeds verder in dialoog getreden worden.

Vraag 27: Wie was vragende partij voor de ruilovereenkomst?

Zowel de Stad Gent en AWW als de firma Christeyns hadden baat bij de grondenruil. Voor de eersten betekende de ruil dat de brug het ideale tracé kon volgen, Christeyns kreeg de mogelijkheid een nieuw distributiecentrum te bouwen, rechttegenover haar bestaande productiesite.