

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



20/06/2024

Onderwerp: opmerkingen bij RUP 179 Spoorwegsites

Geachte,

Gents MilieuFront vzw heeft enkele opmerkingen en suggesties bij de startnota en procesnota van het RUP 179 Spoorwegsites.

U vindt ze hieronder terug, volgens de structuur van beide documenten.

Met vriendelijke groeten,

Bouke Billiet
beleidsmedewerker Gents MilieuFront
bouke@gentsmilieufont.be

Procesnota

We lezen hier: 'De procesnota is een document met louter toelichtende waarde waarop geen inspraak mogelijk is'. Toch wil GMF enkele suggesties doen, vertrekkende vanuit die procesnota.

Algemeen

Suggestie: stel het kern- en planteam evenwichtig samen.

Het belang van biodiversiteit, groen en landschap moet weerspiegeld worden in de samenstelling van de teams. Uit de procesnota is niet duidelijk in hoeverre hiermee rekening wordt gehouden in de samenstelling van het kern- en planteam.

3.1.1. Actoren

Suggestie: wees duidelijk welke (beperkte) rol de private eigenaars van de Arsenaalsite krijgen in de totstandkoming van het RUP.

De procesnota vermeldt dat een aantal actoren belangrijk zijn omwille van bijvoorbeeld hun eigendomspositie (p.9). Het gaat blijkbaar onder meer om de private eigenaars van de Arsenaalsite. Vanuit het oogpunt van behoorlijk bestuur is het echter belangrijk om een RUP te maken gericht op het maatschappelijk belang, los van de private belangen van de eigenaars. Een RUP kan namelijk eigendomsbeperkingen bevatten¹.

Het lijkt dan ook goed bestuur dat de eigenaar niet wordt betrokken bij de opmaak. Indien dit niet wenselijk is, moet de Stad duidelijkheid scheppen over welke rol de eigenaars speelden bij de opmaak van het RUP.

5. Wijze van communicatie en participatie

Suggestie: betrek actief bewoners uit het deelgebied Vogelhoek binnen het verdere communicatie- en participatietraject.

De procesnota stelt: 'De ruimtelijke beleidsprocessen verlopen in samenspraak met de gebruikers van die ruimte. (...) Vanuit die ambitie 'mensgericht plannen' betrekken we bewoners en actoren van bij de start van het proces.' (p. 14) Op de [stadswebsite over dit RUP](#) staat: 'We maken een stad voor iedereen, met iedereen.'

GMF apprecieert de inspanningen van de Stad voor het mensgericht plannen. We vragen echter bijkomende inspanningen tijdens het proces om de inwoners van Vogelhoek

¹ Artikel 2.2.6, § 1, eerste lid VCRO bepaalt uitdrukkelijk dat de stedenbouwkundige voorschriften van een RUP eigendomsbeperkingen kunnen inhouden, met inbegrip van een bouwverbod. Het principe dat een RUP eigendomsbeperkingen kan bevatten, kan dus niet ter discussie staan." Bron: https://ldr.be/sites/default/files/actualia_omgevingsrecht_h1.pdf

(Gentenaar of niet doet er niet toe) te betrekken. De uitgestrekte Werkhuizensite raakt namelijk aan hen en zal hen ook na ontwikkeling raken, bijvoorbeeld door toegenomen verkeer door hun wijk als gevolg van de voorziene woningbouw. Uit de wijkstructuurschets bleek dat bewoners van Vogelhoek niet tot Moscou komen. Het zijn 2 gescheiden werelden. De inspraakmomenten over de startnota gingen echter allemaal door in het deelgebied Moscou: de infomarkt en de 4 zitdagen gingen alle vijf door rond buurtpark De Porre, in de wijk Moscou dus (Sportschool, Santo, Buurthuis, wijkpark) en geen enkele in Vogelhoek². Daarenboven komt nog de specifieke socio-economische situatie van Vogelhoek, waarvan uit onderzoek blijkt dat bewoners met dit profiel minder tot participatie geneigd zijn. Het lijkt goed om te monitoren welk soort burgers de Stad bereikt met het participatietraject (op basis van variabelen zoals scholingsniveau, migratieachtergrond, gender...) en ervoor te zorgen dat dit overeenkomt met het gemiddelde profiel van bewoners van het plangebied. Om het RUP Spoorwegsites sociaal rechtvaardig tot stand te brengen, zullen bijkomende en meer innovatieve inspanningen nodig zijn (eventueel vanuit de principes van vindplaatsgericht werken) om de bewoners van deelgebied Vogelhoek een gelijke stem te geven als die van deelgebied Moscou.

Startnota

3.2.1. Bodem

Suggestie: wacht met het uitwerken van ontwikkelingsscenario's tot de resultaten van het bodemonderzoek bekend zijn.

Dit onderzoek is essentieel om tot een duurzame en toekomstgerichte ontwikkeling van dit stadsdeel te komen. Het uitwerken van ontwikkelingsscenario's kan pas starten na dit onderzoek en moet erop gebaseerd worden.

5. Plannings- en beleidscontext

Suggestie: gebruik ook de SDG's als afwegingskader om te komen tot een integraal duurzame ontwikkeling van het plangebied.

De SDG's worden niet vermeld in de beleidscontext. Nochtans kan het gebruik ervan bijdragen aan het realiseren van de verschillende aspecten van duurzame ontwikkeling, bijvoorbeeld om de afweging te maken tussen SDG 9 (industrie, innovatie en infrastructuur) en SDG 13 (klimaatactie). Gent kan pionieren door SDG's te gebruiken als handelingskader bij het opmaken van een RUP, conform het statement op de eigen [website](#): 'Sinds 2017 is de

² Goed dat er ter voorbereiding van de startnota ook een participatiemoment werd georganiseerd in de vorm van een luistertafel met bewoners rond de Werkhuizensite op 23 mei 2023. (p.14 procesnota)

Stad Gent een van de ambassadeurs om de SDGs mee te helpen bekendmaken en implementeren in België.

5.5. Andere relevante beleidsplannen en processen

Suggestie: neem meer bovenlokale beleidsplannen mee in de beleidscontext om zo de verticale beleidscoherentie te verhogen.

De startnota vermeldt slechts enkele plannen van andere overheden. Dit lijkt al te beperkt met het oog op het bekomen van meer verticale beleidscoherentie ten opzichte van de Gentenaars. Agentschap Natuur en Bos heeft bijvoorbeeld online een opsomming van groennormen staan ([link](#)), waaronder de Europese Natuurherstelwet.

We stippen hier ook het Complex Project Viaduct Gentbrugge aan: in welke mate is de gewenste economische ontwikkeling op de Arsenaalsite te rijmen met de verschillende alternatieven die nu voorliggen? Stel dat de afrit/oprit verdwijnt, wat heeft dat dan als consequenties?

Suggestie: neem de 3-30-300-regel mee als afwegingskader.

Voeg de 3-30-300-regel toe aan de plandoelstellingen. De startnota vermeldt nu enkel een groennorm van 10 m² openbaar groen per inwoner. Deze norm is zeker niet slecht, maar minder fijnmazig, communicatief minder inzetbaar en minder breed maatschappelijk gedragen dan 3-30-300.

Het Vlaams beleid hanteert 3-30-300 sinds kort als streefdoel om de Vlaamse steden leefbaarder te maken. De groennormen worden (voorlopig) niet in regelgeving omgezet, maar geven richting en indicatie om steden stapsgewijs groener en gezonder te maken. Zie het ondersteunend [wetenschappelijk rapport](#) hierover.

GMF ziet bodem, landschap en groen als basisinfrastructuur en als eerste ambitie om een leefbare en gezonde stad te ontwikkelen. We pleiten er daarbij voor om te kiezen voor robuuste groenstructuren, versnippering van groen te vermijden, en de groenstructuren langs spoorwegen te versterken als corridors voor dieren. We stippen daarbij graag aan dat een stad die honderd bomen plant en één grote boom velt, niet goed bezig is. Groen vormt een basisinfrastructuur bij de stedelijke ontwikkeling. Groenbehoud en nieuwe groenontwikkeling zijn prioriteiten.

Vanaf de sites zouden er groencorridors moeten aangelegd (of voorbereid) naar de groenassen in de omgeving (zie RUP Bovenschelde) en de Gentbrugse Meersen. De nota maakt die link maar in beperkte mate en benoemt ook niet expliciet dat de verschillende deelzones via een groene corridor met elkaar kunnen worden verbonden.

5.5.4. Mobiliteitsvisie

5.5.4.5. Stadsregionaal fietsroutenetwerk (2018)

Suggestie: gebruik het RUP ter verbetering van het stadsregionaal fietsroutenetwerk in plaats van het louter uitvoeren ervan.

De lokale fietsroute Benoitlaan-de Gruyterstraat-Mercierlaan kan worden verbeterd door die deels te verleggen naar de Werkhuizensite. De startnota laat hiervoor mogelijkheden maar expliciteert niet of het RUP het stadsregionaal fietsroutenetwerk gaat faciliteren dan wel verbeteren. Zie bijvoorbeeld p.55: '(...) verbinding Peter Benoitlaan - Oscar de Gruyterstraat - Désiré Mercierlaan zijn aangeduid als lokale fietsroutes binnen het gebied. (...) Wanneer nieuwe verbindingen over de Spoorwegsites gerealiseerd worden, kan dit ook impact hebben op de selectie van andere verbindingen en routes.' We willen dat in dit project gebruik wordt gemaakt van 'bicycle oriented development' en dat de fietsinfrastructuur de ruggengraat van de ontwikkeling wordt.

Uit het goedgekeurde Volume-, scenario- en haalbaarheidsonderzoek voor de Werkhuizensite en Congobundel (geciteerd op p.44 van startnota): 'Bij een herontwikkeling van de sites zal moeten worden onderzocht hoe de Werkhuizensite op een vlotte en veilige manier ontsloten wordt voor voetgangers en fietsers.'

5.7. Projecten in de omgeving

Suggestie: neem ook woonproject Jean Jaurès laan en woonproject Vanhouttepark mee op. Het woonproject De Porre en het woonproject Ecowijk Gantoise worden vermeld. Dat zijn inderdaad de twee grootste woonprojecten in de omgeving. Daarnaast zijn er ook nog enkele kleinere die het vermelden waard zijn: woonproject Jean Jaurès laan (17 nieuwe eengezinswoningen) en woonproject Vanhouttepark (11 appartementen, 5 eengezinswoningen). Samen met de toekomstige woongelegenheden die het RUP zal voorzien in het plangebied, zullen deze projecten samen dimensionerend zijn voor de publieke voorzieningen in het plangebied. Deelgebied Moscou kent bijvoorbeeld maar enkele duizenden inwoners, waardoor de relatieve impact van bijkomende woningen groter is. Op de wijkwebsite van Stad Gent staat terecht als aandachtspunt voor deze wijk: 'Geplande grote ontwikkelingen zullen zeer bepalend zijn voor de beleving van de wijk en het leven in de wijk.'

7. Plandoelstellingen

7.1.8. Ambitie 8: we zetten in op duurzame mobiliteit door multimodale bereikbaarheid

Suggestie: onderbouw de ambitie om minstens 1 boom per 5 parkeerplaatsen te voorzien.

De startnota vermeldt: 'Bij geclusterd maaiveldparkeren vragen we om minstens één boom per 5 parkeerplaatsen te voorzien.' (p.73)

Het is onduidelijk of dit volstaat om aan een boomkruinbedekking van 30% te komen in de wijk, conform de 3-30-300-regel.

7.1.11. Ambitie 11: we zetten in op een klimaatrobuuste wijk

Suggestie: realiseer netto-ontharding met dit RUP.

Het is nog onduidelijk of het de ambitie is om met dit RUP te zorgen voor netto-ontharding in het plangebied. De startnota suggereert namelijk tegelijk bijkomende verharding via de plandoelstellingen maar benadrukt tegelijk ook het teveel aan verharding in de wijk:

- '(bij voorkeur) de nodige ontharding in de wijk' (p.16);
- 'De wijk Moscou-Vogelhoek kent een hoge verhardingsgraad van gemiddeld 70% (versus 36% op grondgebied Gent' (p.16);
- 'Dit betekent dat er een totale ontharding van grootteorde 250.000 m² nodig is binnen de wijk Moscou-Vogelhoek om de overstromingsrisico's in 2050 gelijk te houden aan die vandaag. De grote spoorwegsites kunnen hier een cruciale rol in spelen.' (p.16)

Suggestie: formuleer de ambitie van positive energy districts.

Alle deelzones zouden hun eigen energie moeten kunnen opwekken om in de eigen energiebehoefte te voorzien. Daarnaast zijn er zeker ook kansen om een deel van de omliggende wijken van energie te voorzien (BEO-veld?). Dit zou een expliciet streven moeten zijn.

7.2. Specifieke ambities en programma per deelzone

Suggestie: leg per deelzone een gewenst maximum autobezit per wooneenheid op.

Dit kan gebeuren naar analogie met het streven naar minstens 20% sociale huisvesting en 20% budgethuur. Als het gewenste autobezit laag ligt, kan dit bijdragen aan de garantie op de betaalbaarheid van de toekomstige woningen (een hogere parkeernorm trekt hogere inkomens aan en dan zal er ook voornamelijk op maat van die groep ontwikkeld worden). Lage parkeernormen dragen op die manier ook bij aan het streven naar betaalbaar wonen.

7.2.2. "Stedelijke werkplaats Arsenal"

Suggestie: plan en realiseer mee het traject om het station Gentbrugge te verplaatsen naar de Arsenalsite, conform de structuurvisie Ruimte voor Gent.

De structuurvisie voor Gent is duidelijk: 'We stellen bovendien voor op lange termijn het station van Gentbrugge naar deze ruimtelijke knoop over te brengen.' (geciteerd op p.32 startnota).

De startnota vermeldt verschillende keren deze mogelijkheid, maar maakt niet concreet welk traject hiervoor nodig is én welke rol de Stad wil spelen om dit gedaan te krijgen. Enkele voorbeelden uit de startnota:

- 'Om dat knooppunt te versterken *kan de mogelijkheid onderzocht worden* om het station Gentbrugge te verplaatsen naar het ruimtelijke knooppunt ter hoogte van de Arsenaalsite' (p.80);
- 'Station Gentbrugge: *op lange termijn bestaat de ambitie om te onderzoeken* of het station Gentbrugge kan worden verplaatst naar de Arsenaalsite. Daarmee zou er een maximale verknoping zijn van mobiliteitsstromen (P+R, treinstation, tramlijnen 2 en 3,...). Dit vraagt zeker verder onderzoek naar de wenselijkheid en haalbaarheid door de betrokken actoren.' (p.82)
- 'Ook het eventueel verplaatsen van de opstapplaats Gentbrugge (verder te onderzoeken) heeft natuurlijk ruimtelijke impact.' (p.70)

Die voorzichtigheid staat in contrast met de impact ervan op het RUP: 'Ruimte voor Gent beschrijft ook de ambitie om op termijn het station Gentbrugge te verplaatsen naar de Arsenaalsite. Dit is uiteraard een belangrijk programma-onderdeel dat ook een grote impact heeft op de haalbaarheid en het functioneren van de rest van het programma.' (p.92)

Suggestie: onderbouw de noodzaak aan publieke voorzieningen voor de toegenomen bevolking in deze wijk.

De startnota onderbouwt de nood aan publiek groen via een groennorm ('10 m² openbaar groen per inwoner', p.84) maar doet dit niet voor de nood aan publieke voorzieningen zoals kinderopvang, onderwijs, sportinfrastructuur, verenigingslokalen... Tegelijk vermeldt de startnota wel dat deze voorzieningen er zullen komen: 'Socio-culturele programma's en voorzieningen, zoals kinderopvang, cultuurbeleving verbonden aan het erfgoed, horeca, handel, sportinfrastructuur... zullen in beperkte mate deel uitmaken van de nieuwe invulling, maar kunnen een belangrijke meerwaarde betekenen. Hetzelfde geldt voor overheidsinitiatieven als een jobpunt of werkwinkel.' (p.81).

Het lijkt zinvol om de nood en capaciteit van deze nieuwe publieke voorzieningen ook te kwantificeren.

Deze suggestie geldt ook voor punt 7.2.3 Groene en duurzame woonwijk Werkhuizen, waarbij op p.85 staat: 'Gekoppeld aan de woonontwikkeling is de realisatie van een minimum aan gemeenschapsvoorzieningen op buurtniveau (kinderopvang, onderwijs, buurtwinkels,...) noodzakelijk', en verder: 'Ze kan op termijn onderdak bieden aan een publieke voorziening.'

Suggestie: neem buurtparking mee op in de plandoelstellingen voor de Arsenaalsite.

Doordat de straten van deelgebied Moscou erg krap zijn en er daardoor niet voldoende ruimte is voor voetgangers, fietsers en 30% boomkruinbedekking, kunnen de autoparkeerplaatsen beter verschoven worden naar een geclusterde buurtparking. De startnota vermeldt wel de buurtparking bij de samenvatting van de invulling voor Arsenaalsite vanuit bestaande beleidsplannen en -studie, maar neemt dit niet verder op in de plandoelstellingen voor de Arsenaalsite.

- ‘Om de parkeerdruk in de deelbuurt Moscou te verlichten moet de mogelijkheid van een buurtparking op de Arsenaalsite onderzocht worden.’ (p.63)
- Dit kwam ook terug bij de conclusies van de luistertafels: ‘Er wordt gevraagd naar een buurtparking. Die zou kunnen gelinkt worden aan minder straatparkeren. Eén grote buurtparking op de Congobundel, maar minder verkeer en geparkeerde auto’s in de wijk, kan interessant zijn.’ (p.67)
- Op [wijkwebsite stad Gent](#) staat: ‘In Arsenaal en Moscou ligt de parkeerdruk erg hoog. De voetpaden en straten zijn smal, waardoor er ook weinig plek is om fietsen te stallen.’
- Uit de synthesesnota van de wijkstructuurschets (zoals geciteerd op p.37 startnota): ‘Om het openbaar domein kwalitatiever te kunnen inrichten, wordt de mogelijkheid van een buurtparking op de Arsenaalsite onderzocht. Dit betekent een verschuiving van parkeerplaatsen in de wijk, niet het verhogen van het aantal parkeerplaatsen’

Bij ambitie 8 (punt 7.1.8) heeft de zin ‘We beperken de parkeerdruk op het openbaar domein en bundelen het parkeren maximaal, bij voorkeur (half)ondergronds’ waarschijnlijk enkel betrekking op het plangebied.

7.2.3. Groene en duurzame woonwijk Werkhuizen

Suggestie: bekijk of er een spreiding van sociaal wonen wenselijker is tussen de sites Werkhuizen en Arsenaal.

De plandoelstelling is 100% sociaal wonen op de Werkhuizensite (p.84). Het deelgebied Vogelhoek waartoe de Werkhuizensite behoort, kent echter al een ‘eerder geïsoleerde sociale woonwijk’ (bewoording vanop de [website van de stad over deze wijk](#)) en dat in tegenstelling tot het deelgebied Moscou.

De startnota citeert op p.46 de strategische richting en visie voor de Werkhuizensite, zoals goedgekeurd op 15/02/2024: ‘Vandaag zijn 9,5% van de woningen in de wijk Moscou-Vogelhoek sociale woningen. Dit ligt onder het huidige stadsgemiddelde van 11,8%. (...) De Werkhuizensite leent zich ertoe deze ambitie om het aanbod op te trekken te

realiseren en zo de stadsbrede behoefte deels op te vangen. Daarom kiezen we op deze site voor 100% sociaal wonen.’

Het is interessant om dit percentage uit te splitsen tussen de statistische deelgebieden van de wijk. Dit gemiddelde op wijkniveau verbergt namelijk andere realiteiten op het niveau van de deelgebieden. Het deelgebied Vogelhoek kent nu al het merendeel van deze sociale woningen, waardoor dit deelgebied ongetwijfeld boven het stadsgemiddelde komt. Dit kan bepalend zijn voor de draagkracht van de omgeving, wat maatgevend is bij de opmaak van dit RUP.

Los van deze opmerking vraagt GMF dat de Stad de eigen ambities rond sociale woningen naleeft en bij deze sites dus een forse inhaalbeweging maakt.

8. Aanzet RUP

8.1. Voorstel van afbakening van het plangebied

Suggestie: ga na of de nabijgelegen stelplaats van De Lijn best ook deel uitmaakt van het plangebied.

GMF vraagt zich af of de overweging werd gemaakt om ook de nabijgelegen stelplaats van De Lijn (Brusselsesteenweg, Gentbrugge) mee op te nemen in het plangebied van dit RUP. Het gaat om 4 hectare grond die nabij is (500 meter afstand tussen ingang Arsenaalsite en ingang stelplaats De Lijn) en een gelijkaardig profiel kent als de spoorwegsites, namelijk: grote loodsen, veel sporen, mogelijk vervuilde grond die mogelijk gesaneerd moet worden... De Lijn gaf aan na oplevering van de nieuwe stelplaats Wissenhage aan de slag te willen gaan met de stelplaats in de Brusselsesteenweg. Het RUP houdt hier best rekening mee om te vermijden dat de ontwikkeling van dit stadsdeel misschien minder evenwichtig zou gebeuren³. De 11 geformuleerde ambities voor de 4 spoorwegsites zouden alleszins ook van toepassing kunnen zijn voor de stelplaats van De Lijn. Het verdient aanbeveling om hierrond alvast advies in te winnen bij De Lijn (p.10 procesnota).

Het plangebied kan nog worden veranderd: ‘Het voorstel van afbakening is in deze startfase nog indicatief. De afbakening kan nog wijzigen gedurende het planningsproces.’ (p.90 startnota)

Ook bij de afbakening van het studiegebied (punt 11.2.2.1 van de startnota) wordt deze stelplaats uit de focus gehouden.

Daarnaast verdient het ook aanbeveling om ook de Oefenpleinstraat mee te nemen in het studiegebied, en de kans te benoemen om de huidige tramlijn 3, met als eindhalte P&R

³ Zoals de procesnota vermeldt: ‘De visies voor de verschillende deelsites bekijken we altijd in relatie tot elkaar en stemmen we op elkaar af. Op die manier willen we de ruimtelijke en programmatorische samenhang bewaken en garanderen dat er in de wijk ook voldoende groen en de juiste voorzieningen zijn.’ (p.11, procesnota).

Moscou, door te trekken tot aan de Brusselsesteenweg. Op die manier worden twee tramlijnen aan elkaar getakt.