



Gents MilieuFront vzw (GMF)
Koningin Maria Hendrikaplein 5
9000 Gent
tel. 09 242 87 54
fax. 09 242 87 51
info@gentsmilieufrent.be
www.gentsmilieufrent.be

Stad Gent
College van Burgemeester en Schepenen
Stadhuis
Botermarkt 1
9000 Gent

Gent, 19 november 2014

Per aangetekend schrijven met ontvangstbewijs

Geachte,

Betreft : The Loop – Veld 12 Oost - parking - stedenbouwkundige vergunningsaanvraag - openbaar onderzoek - bezwaar

Hierbij wenst het Gents MilieuFront vzw (hierna “**GMF**”), erkende regionale milieuvereniging, gebruik te maken van het openbaar onderzoek om haar bezwaren, opmerkingen en alternatieven naar voor te brengen in verband met de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag ingediend door Banimmo NV en MGE Ghent LLC voor het bouwen van één ondergrondse en twee bovengrondse parkings (met 2.870 parkeerplaatsen) gelegen op de site The Loop in Gent, meer bepaald op Veld 12 Oost, gelegen tussen IKEA en Flanders Expo.

1. De bouwaanvraag is onvolledig, misleidend en strijdig met de beslissing van LNE

Er wordt nu enkel een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag ingediend voor het bouwen van 2.870 parkings, terwijl op deze site (Veld 12 Oost), een gloednieuw Design Outlet Centrum (hierna “**DOC**”) van 28.975 m² wordt gepland, met daarnaast een cinema/recreatie van 18.075 m² en een kantorencomplex van 21.040 m². Op Veld 12 West (gelegen aan de overkant van de Pegoudlaan) worden 9.525 m² grootschalige commerciële oppervlakte (big box), recreatiefaciliteiten van 21.925 m² en parkings gepland. In de bouwvergunningsaanvraag wordt dit onder andere gemeld op blz. 26 van de beschrijvende nota (onder het onderdeel ‘Fasering’) alsook op blz. 14, 57, 81 en 82 van de inrichtingsstudie.

De stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor de parking is dan ook een voorafname ten aanzien van de totale ontwikkeling. Deze eerste ontwikkelingsfase is immers te beschouwen als “point off no return” en is enkel ruimtelijke en financieel te verantwoorden mits realisatie

van de totaalontwikkeling. Vanuit dit perspectief mag de huidige stedenbouwkundige vergunningsaanvraag dan ook niet beoordeeld worden als een "solitaire" ontwikkeling.

Aangezien nu enkel een vergunning wordt aangevraagd voor de parkings op Veld 12 Oost (en nog niet voor de andere geplande inrichtingen op dat Veld of op Veld 12 West), kan de overheid onmogelijk oordelen over de stedenbouwkundige impact van het project in zijn geheel. De vergunningsaanvraag is dus onvolledig.

Ook in het negatieve advies van de Vlaams Bouwmeester dd. 18 juni 2014 wordt op dit tekort gewezen.

Bovendien is de vergunningsaanvraag misleidend aangezien er geen duidelijkheid bestaat over de oppervlaktes van de verschillende geplande functies op Veld 12 Oost en West (de oppervlaktes aangeduid op pagina 112 van het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht stemmen niet overeen met de oppervlaktes vermeld op pagina 57 van de inrichtingsstudie).

Tenslotte en vooral is de fasering bij de ontwikkeling van Veld 12 Oost en West die beschreven wordt in de beschrijvende nota bij de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag en in de inrichtingsstudie, volledig in strijd met het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht en met de beslissing dd. 22 september 2014 van LNE daaromtrent. Zowel in de ontheffingsaanvraag dd. 15 september 2014 als in de beslissing hierover van de dienst MER van LNE dd. 22 september 2014, wordt gesteld dat de bioscoop op Veld 12 Oost, alsook de bowling, de leisure en de big boxes op Veld 12 West niet zullen gerealiseerd worden en uit de plannen zijn geschrapt. Het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht kwam immers tot de conclusie dat het project aanzienlijke negatieve milieueffecten (luchtvervuiling) zal veroorzaken, dat een daling van de totale verkeersgeneratie met ca. 23% nodig is en dat de benodigde verkeersreductie enkel gerealiseerd kan worden door middel van een reductie van het programma.¹

In de stedenbouwkundige vergunningaanvraag wordt echter gesteld dat de functies die geschrapt moesten worden wel deel zullen uitmaken van fase 2 en 4 en dus gepland zijn (zie onder andere blz. 26 van de beschrijvende nota bij de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag). Dit is een flagrante schending van het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht en van de beslissing van de dienst MER van LNE dd. 22 september 2014, waaruit blijkt dat de aanvragers hun verbintenissen niet naleven en de voorgeschreven procedures misbruiken.

Hieruit blijkt dat de vergunningsaanvraag onvolledig is, misleidend is en strijdig is met het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht en de beslissing van LNE. Bijgevolg moet de vergunningsaanvraag geweigerd worden.

2. Onoverkomelijke verkeersproblemen

De 2.870 parkings die het voorwerp uitmaken van de huidige vergunningsaanvraag en de volledige invulling van The Loop (met onder andere meer dan 4.000 nieuwe parkings) zullen een onoverkomelijke verkeersoverlast voor het reeds verzadigde wegennet in de regio veroorzaken en zal een bedreiging vormen voor de volledige zone.

Zoals blijkt uit onder meer het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht en uit de MOBER 2014 zal de nieuwe ontwikkeling een grote autostroom genereren naar de rand van de stad.

Volgens de initiatiefnemers worden er immers tussen 1 en 3 miljoen bezoekers verwacht per jaar. Volgens de socio-economische vergunning zal de DOC een netto handelsoppervlakte van 21.071 m² bedragen. Banimmo en Mc Arthur Glen hebben in de pers reeds

¹ Verzoek tot ontheffing van de MER-plicht dd. 15 september 2014, pagina 112.

aangekondigd dat de DOC zal bestaan uit ongeveer 200 winkels.² Het project voorziet het bouwen van meer dan 4.000 nieuwe parkeerplaatsen op de site.³

Het is natuurlijk onbetwistbaar dat een DOC van een dergelijke omvang veel verkeersproblemen zal veroorzaken, wat trouwens door de aanvragers niet ontkend wordt.

Het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht geeft zelfs het volgende toe :

“De toetsing van de belangrijkste wegsegmenten leert dat na realisatie van de velden 12 oost en west (met uitzondering van de functies van ECPD) een stijging van de verkeersdrukke op alle toeleidende wegen ontstaat. Hierbij kan de E40 (tussen N43 en E17, richting Brussel) als meest kritisch worden omschreven, waar de verzadigingsgraad (tijdens de avondspits) zal stijgen van 94% tot 99% (negatief effect)” (eigen onderlijning)⁴

Het project-MER 2010stelde reeds het volgende:

“De volledige invulling van The Loop, in combinatie met de andere ontwikkelingsscenario's, genereert zeer veel bijkomend verkeer.” (eigen onderlijning)⁵

De autonome toename van het autoverkeer (onafhankelijk van de betwiste DOC) is trouwens een realiteit in Vlaanderen sinds meerdere jaren. Zoals blijkt uit de jaarlijkse verkeerstatistieken van het Nationaal Instituut voor de Statistiek, is het aantal afgelegde autokilometers in Vlaanderen de afgelopen tien jaar toegenomen van 53 tot 58 miljard voertuigkilometers. De extra stijging van de verkeersdrukke door het DOC bovenop de autonome groei, eist bijkomende externe weginfrastructuur alsook de uitbouw van hoogwaardig openbaar vervoer.

Het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht stelt dat een aantal **milderende maatregelen** getroffen zullen moeten worden om de negatieve impact op de congestiegevoelige situatie van de regio te reduceren.⁶

De **huidige externe weginfrastructuur** rond The Loop volstaat immers niet om de (vlotte) bereikbaarheid van de geplande DOC en van de bestaande site te garanderen. Een aantal infrastructuurwijzigingen aan het externe wegennet werden reeds doorgevoerd, met als belangrijkste de sluiting van de R4 Zuid.⁷

Opvallend is dat het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht toegeeft dat de gewijzigde externe verkeerinfrastructuur de verkeersintensiteiten sinds 2010 niet of weinig gewijzigd hebben :

“De referentiesituatie is in grootte-orde gelijk aan de situatie beschreven in het MER 2010. Hier en daar zijn beperkte verschuivingen in de verkeersintensiteiten waarneembaar ten gevolge van gewijzigde externe verkeerinfrastructuur, autonome evolutie van het verkeer en gerealiseerde projecten op de site en directe omgeving”.⁸

Het voornaamste knelpunt is de verzadigingsgraad van de E40 richting Brussel, zoals het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht het zelf toegeeft. Als milderende maatregel wordt de aanleg van een 4^{de} rijstrook op de E40 of een spitstrook vooropgesteld. ⁹ Opvallend is dat het

² <http://www.mcarthurglengroup.com/news/ghent-announcement/>

³ Verzoek tot ontheffing van de MER-plicht dd. 15 september 2014, pagina 23.

⁴ Verzoek tot ontheffing van de MER-plicht dd. 15 september 2014, pagina 59-60.

⁵ Project-MER 2010, pagina 203.

⁶ Verzoek tot ontheffing van de MER-plicht dd. 15 september 2014, pagina 73.

⁷ Verzoek tot ontheffing van de MER-plicht dd. 15 september 2014, pagina 32.

⁸ Verzoek tot ontheffing van de MER-plicht dd. 15 september 2014, pagina 38.

⁹ Verzoek tot ontheffing van de MER-plicht dd. 15 september 2014, pagina 60 en 61 en 113; zie ook MOBER 2014, pagina 9

verzoek tot ontheffing van de MER-plicht ook toegeeft dat “*deze maatregel is reeds wenselijk in de huidige toestand – aangezien de verzadigingsgraad op dit snelwegsegment tijdens de spitsuren > 90 % bedraagt*”.¹⁰

Hoe dan ook, het is echter, gelet op de aangekondigde besparingen door de Vlaamse regering, onwaarschijnlijk dat er in de komende jaren budgetten beschikbaar zullen zijn voor het aanleggen van de noodzakelijke nieuwe externe weginfrastructuur, en in het bijzonder voor de aanleg van een 4de rijstrook op de E40 (in beide richtingen) of een spitstrook. De onafhankelijke mobiliteitsexpert Peter Govaerts stelt trouwens het volgende met betrekking tot de geplande spitstrook: “*Om verkeersveiligheidsredenen kan dit echter niet toegepast worden ter hoogte van de verkeerswisselaar en/of de op- en afritten en is dus ook geen structurele oplossing voor het verhogen van de verkeerscapaciteit ter hoogte van de E40*” (bijlage 1 bij onderhavig bezwaar).

Bovendien is ook het huidige **openbaar vervoersnet** onvoldoende. Er is thans één tramhalte op de site aanwezig.¹¹ De geplande verbeteringen aan het openbaar vervoersnet zijn het voorzien van een tramlus, nieuwe tramhaltes op de site en een nieuwe NMBS treinhalte, om zo een duurzame mobiliteit te garanderen.

Wat de tramlus betreft, stelt het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht dat het de bedoeling is van “*De Lijn om deze grote tramlus te realiseren nadat de ontwikkelingen op veld 12 gerealiseerd zijn*”. Het verzoek beperkt zich tot het verwijzen naar een e-mail bericht van De Lijn dd. 11 juni 2014 waaruit blijkt dat er “*nog geen exacte timing kan vooropgesteld worden*” en dat het investeringsprogramma van De Lijn jaarlijks wordt vastgelegd.¹² Ook voor De Lijn heeft de Vlaamse regering forse besparingen aangekondigd. Met andere woorden, er is thans geen enkele concrete garantie voor de realisatie van de plannen betreffende de gewenste tramlus.

Wat de mogelijke toekomstige nieuwe NMBS stopplaats betreft, stelt het MOBER 2014 het volgende:

Het projectgebied wordt ten westen begrensd door de spoorlijn Gent–Kortrijk. Dit biedt potenties naar de toekomstige bereikbaarheid van de site met het openbaar vervoer.

De Stad Gent wenst een nieuwe halte ‘The Loop’ te openen in functie van de ontsluiting van The Loop. Van de 4 treinen die er momenteel passeren, kunnen er mogelijk 2 stoppen aan deze nieuwe halte. Dit zou de bereikbaarheid van de site met het openbaar vervoer sterk verbeteren. Een locatie ter hoogte van de Buchtenstraat wordt momenteel verder onderzocht. Via de Buchtenstraat (die we wensen te knippen voor doorgaand gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de spoorwegonderdoorgang) is de site bereikbaar. Een ongelijkvloerse kruising met de westelijke Ringweg is wel noodzakelijk.” (eigen onderlijning).¹³

Zeer opvallend is trouwens dat het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht slechts spreekt over een “*mogelijke*” treinhalte en uitdrukkelijk stelt dat “*een concrete timing van een mogelijke realisatie hiervan is nog niet gekend*”.¹⁴

Uit het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS¹⁵ blijkt nochtans zeer duidelijk dat de NMBS in de komende jaren geen budgetten heeft voor het aanleggen van een nieuwe treinhalte op de The Loop. Bovendien heeft de nieuwe federale regering bijkomende besparingen aangekondigd bij de NMBS, voor een totaal van meer dan 2 miljard gedurende

¹⁰ Verzoek tot ontheffing van de MER-plicht dd. 15 september 2014, pagina 113.

¹¹ Verzoek tot ontheffing van de MER-plicht dd. 15 september 2014, pagina 39.

¹² Verzoek tot ontheffing van de MER-plicht dd. 15 september 2014, pagina 45.

¹³ MOBER 2014, pagina 45.

¹⁴ Verzoek tot ontheffing van de MER-plicht dd. 15 september 2014, pagina 45.

¹⁵ Beschikbaar op de website van de NMBS.

de volgende vijf jaar. Thans bestaat er dus geen enkele zekerheid omtrent het voorzien van een nieuwe treinhalte. Timing en financiering daarvan zijn hoogst onzeker.

Er dient ook opgemerkt te worden dat die bijkomende externe weginfrastructuur en bijkomend treinhalte een stedenbouwkundige vergunning zullen vereisen. Volgens vaste rechtspraak van de Raad van State mag de vergunningverlenende overheid geen rekening houden met weliswaar beoogde maar nog niet vergunde werken (zie o.a. RvState, arrest nr. 221.784 dd. 18 december 2012 in de Uplace zaak). Een vergunningverlenende overheid mag immers enkel rekening houden met vaststaande feitelijke gegevens en niet met toekomstige onzekere gebeurtenissen.

Bovendien is het, onder meer gelet op de aangekondigde besparingen door de federale en Vlaamse regering, zeer onwaarschijnlijk dat er in de komende jaren budgetten beschikbaar zullen zijn voor het aanleggen van een 4de rijstrook op de E40 of voor een nieuwe treinhalte van de NMBS.

Er bestaat thans geen enkele zekerheid omtrent de realisatie van de benodigde infrastructuurwerken en milderende mobiliteitsmaatregelen. Er ligt immers geen enkel sluitend bewijsstuk voor waaruit zou blijken dat benodigde infrastructuurwerken en de projectgebonden milderende mobiliteitsmaatregelen op korte termijn daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden.

Bijgevolg kan bij de beoordeling van de mobiliteitsproblemen die veroorzaakt zouden worden door het auto- en vrachtwagenverkeer dat inherent is aan de parking en later aan de DOC inrichtingen, geen rekening gehouden worden met toekomstige onzekere gebeurtenissen.

Hieruit blijkt dat de vergunningsaanvraag verworpen dient te worden.

3. Gebrekkige mobiliteitsdata

Tussen 2010 en 2014 werd de mobiliteitssituatie in en rondom Gent - en rondom de site The Loop - substantieel gewijzigd, met als gevolg dat alle vermelde data inzake mobiliteit- en verkeersafwikkeling alsook parkeermanagement volledig herzien dienen te worden.

Een zorgvuldige voorbereiding van het dossier moest tot de vaststelling hebben geleid dat de toeristische erkenning van de Stad Gent een substantieel impact heeft op de mobiliteit in en rond Gent en bijgevolg in de mobiliteitsstudies MOBER diende opgenomen te worden, wat niet het geval is.

De Stad Gent verkreeg de toeristische erkenning bij Ministerieel Besluit van 7 juni 2011 (gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad dd. 24 juni 2011), die inging vanaf 3 juli 2011. Hiermee werd de mogelijkheid gegeven voor de handelaars om vanaf dan zondags tewerkstelling te organiseren.

Dat het MOBER 2014 geen rekening houdt met de toeristische erkenning dd. 2011 blijkt duidelijk uit de volgende passage. "*Het FOC (Factory Outlet Center) was niet als aparte functie meegenomen in de MOBER van 2005, wel in de geactualiseerde MOBER (2010). Voor het FOC is in deze MOBER rekening gehouden met de kencijfers die gebruikt zijn in de studie 'Actualisatie mobiliteitsstudie The Loop' (2010).*"¹⁶

Dat het MOBER 2014 geen rekening houdt met de toeristische erkenning en met tewerkstelling op zondag, blijkt ook zeer duidelijk uit pagina's 64 t.e.m 69 van het MOBER 2014, daar er enkel melding is gemaakt van tewerkstelling op weekdays en zaterdag en niet op zondag. Dit is een serieuze lacune van die studie, wat maakt dat de effectieve verkeersstromen onderschat werden.

¹⁶ MOBER 2014, pagina 61.

Bovendien moet op zondagen ook rekening gehouden worden met de gecumuleerde verkeerseffecten, meer bepaald met de aanzienlijke verkeerstromen naar en vanaf de kust tijdens het week-end, wat ook niet het geval is.

Het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht bevat dezelfde lacunes, aangezien ook dat verslag geen rekening houdt met de toeristische erkenning en met tewerkstelling op zondag of met de aanzienlijke verkeerstromen naar en vanaf de kust tijdens het week-end.

Op datum van de verlening van de socio economische vergunning (namelijk op 12 maart 2010) was de toeristische erkenning nog niet verleend en moest de socio-economische vergunning daarmee bijgevolg geen rekening houden. De verlenging van de socio economische vergunning, de MOBER 2014 en het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht moesten wel rekening houden met dit gegeven - wat ze niet gedaan hebben - aangezien de Stad Gent toen over de toeristische erkenning beschikte.

De hierboven vermelde lacunes zijn manifest en onbetwistbaar.

De onafhankelijke analyse van het ontheffingsdossier door mobiliteitsadviseur Peter Govaerts heeft trouwens nog andere lacunes geïdentificeerd en komt tot de conclusie dat de mobiliteitsdata volledig dienen herzien te worden (bijlage 1 bij onderhavig bezwaar).

Hieruit blijkt dat de MOBER 2014 en het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht niet gestaafd zijn op accurate en pertinente gegevens en bijgevolg grondig herzien dienen te worden.

Bijgevolg kunnen deze studies de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag niet rechtvaardigen.

Bovendien kunnen deze studies de socio-economische vergunning ook niet (meer) rechtvaardigen, met als gevolg dat de verlenging daarvan ook onregelmatig is. Na het verlenen van de socio economische vergunning in 2010 hebben nieuwe feiten plaatsgevonden die maken dat heden ten dage zulke vergunning wellicht anders zou beoordeeld worden.

4. Substantiële verslechtering van de luchtkwaliteit en negatieve klimaatimpact

Het project-MER 2010 onderzocht de impact van de extra verkeersgeneratie op de lokale luchtkwaliteit. Volgens dit MER zullen de Europese normen niet overschreden worden. Het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht komt tot dezelfde conclusie.¹⁷

Beide studies geven echter een te optimistische inschatting van de toekomstige luchtkwaliteit. De luchtkwaliteitsmodellen die vandaag gebruikt worden voor milieueffectrapporten, calculeren de verwachte verbeteringen van Euro 6 al in. Uit recent onderzoek van onder meer het Nederlandse onderzoeksbureau TNO blijkt echter dat de stikstofuitstoot van nieuwe Euro 6-dieselwagens in het echte verkeer liefst zes keer meer NOx hoger ligt dan toegelaten. Daar waar Euro 6 een maximum van 80mg/km vooropstelt voor dieselwagens, ligt in de praktijk de NOx-emissie van Euro 6 wagens rond de 500 mg/km. Dat is even slecht als de (echte) emissies van Euro 4 wagens. Bovendien werden enkel nog maar testen uitgevoerd op duurdere middenklasse wagens. Kleinere en goedkopere Euro 6 dieselwagens waren op het moment van het onderzoek nog niet op de markt. TNO verwacht dat de resultaten voor die goedkopere modellen nog slechter zullen zijn, aangezien die uitgerust zullen worden met goedkopere technologie.

Uit het project-MER 2010 en uit het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht blijkt dat de betere luchtkwaliteit die verwacht wordt, ondanks de toename van het aantal gereden kilometers, volledig toe te schrijven is aan de verbetering van de technologieën in het wagenpark, dus door de invoering van de Euronormen voor nieuwe wagens. Op basis van

¹⁷ Verzoek tot ontheffing van de MER-plicht dd. 15 september 2014, pagina 92.

het onderzoek van TNO mag duidelijk zijn dat dat de normen niet gehaald zullen worden, nu blijkt dat de uitgangspunten onterecht en veel te rooskleurig zijn.

De hoge uitstoot is geen goed nieuws voor onze luchtkwaliteit, waar we een zeer groot aandeel dieselwagens kennen. Stikstofoxiden zorgen voor een toename van allerhande luchtwegklachten en dragen bij aan de vorming van ozonpieken. Daarnaast zijn ze verantwoordelijk voor een versnelde verwerking van historische gebouwen, een verminderde opbrengst van landbouwgewassen en de achteruitgang van bos-, heide en natuurgebieden. Twee derde van de stikstofoxiden in onze lucht zijn afkomstig van transport en dan vooral van dieselloertuigen, want dieselwagens stoten tot drie keer meer NOx uit dan benzinewagens.

NO2 is bovendien beste graadmeter voor hoeveelheid Black Carbon of dieselloet in de lucht, dit is de meest schadelijke fractie van fijn stof voor de gezondheid. Het blijft dan ook onzeker of de normen voor fijn stof gehaald zullen worden.

Hieruit blijkt dat de vergunningsaanvraag de impact van de mobiliteitsproblematiek op het leefmilieu en de gezondheid (verhoogde verkeersemissies en verslechtering van de luchtkwaliteit) sterk onderschat heeft.

Gent Klimaatneutraal?

De stad Gent heeft zeer terecht de ambitie om klimaatneutraal te worden tegen 2050. Volgens het Convenant of Mayors (dat Gent ondertekende) moet de CO2-uitstoot tegen 2020 met 20 procent verminderd zijn ten opzichte van 2007. De parking en de geplande DOC staan daar haaks op.

In de project-MER van 2010 en in het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht werd de klimaatimpact van het project The Loop niet onderzocht, wat GMF sterk betreurt. Wel blijkt duidelijk uit beide studies dat het project The Loop een aanzienlijke verkeersgeneratie zal kennen.

Zoals reeds gesteld kwam het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht zelfs tot de conclusie dat het project aanzienlijke negatieve milieueffecten (luchtvervuiling) zal veroorzaken, dat een daling van de totale verkeersgeneratie met ca. 23% nodig is en dat de benodigde verkeersreductie enkel gerealiseerd kan worden door middel van een reductie van het programma.¹⁸

Uit het reeds uitgevoerde onderzoek (de zgn. nulmeting) in het kader van het klimaatplan voor de stad Gent, blijkt dat verkeer vandaag verantwoordelijk is voor 32% van de CO2-uitstoot in Gent (in absolute cijfers: 468 kiloton CO2).

Hoe de doelstelling om de uitstoot met 20% te verminderen tegen 2020 / een klimaatneutrale stad te worden in 2050, te matchen valt met de bijkomende CO2-uitstoot die gegenereerd zal worden door het bijkomende verkeer van het project The Loop, is volledig onduidelijk.

Gent klimaatneutraal vraagt stedenbouwkundige ontwikkelingen die geen extra verkeer genereren, dus winkels in de stad, waar een groot aanbod openbaar vervoer en fiets alternatieven reeds bestaan.

5. Onverenigbaarheid met de “goede plaatselijke/ruimtelijke ordening”

Als de plannen doorgaan verrijst er aan Flanders Expo een nieuwe shoppingstad, die de concurrentie met de Gentse binnenstad zal aangaan. De plannen omvatten een outletcentrum - een shoppingmall waar het permanent solden zijn - met daarnaast een bioscoop, bowling, fitness, horeca en als top of the bill een reusachtige parking (meer dan 4.000 nieuwe parkeerplaatsen).

¹⁸ Verzoek tot ontheffing van de MER-plicht dd. 15 september 2014, pagina 112.

Dit project is een gevaar voor de commerciële leefbaarheid van het stadscentrum en omliggende gemeenten, een garantie op een verkeersinfarct ¹⁹, problematisch voor de luchtkwaliteit en valt niet te rijmen met een klimaatneutrale stad.

De geplande winkeloppervlakte aan The Loop komt overeen met de oppervlakte van het Waasland Shopping center aan de rand van Sint-Niklaas. Sinds de opening van dit shopping center staat maar liefst één derde van de winkels in het stadscentrum leeg, het triest record van alle Vlaamse centrumsteden.

Gelet op het bovenstaande is het onbetwistbaar dat de inrichtingen waarvoor de stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd (thans een parking van 2.870 parkeerplaatsen en vervolgens een DOC, een bioscoop etc.), niet verenigbaar zijn met de “goede plaatselijke/ruimtelijke ordening”.

Een onderzoek naar de verenigbaarheid van de vergunningsaanvraag met de “goede plaatselijke/ruimtelijke ordening” is nochtans van essentieel belang in het kader van het onderzoek van de stedenbouwkundige vergunningsaanvragen (zie art. 4.3.1. Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening).

Gelet op het bovenstaande dient de vergunningsaanvraag geweigerd te worden.

6. Onvoldoende garanties m.b.t. de realisatie van de noodzakelijke milderende maatregelen

Zoals reeds gesteld is het onbetwistbaar dat de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor het parkeergebouw onvoldoende garanties biedt betreffende de verschillende noodzakelijke milderende maatregelen inzake mobiliteit, zoals ondermeer parkeermanagement, het verbrede van de E40 (filestrook), de realisatie van de tramlus, het aanstellen van parkeermanager, enz...

Ook de milderende maatregelen van de andere disciplines, opgenomen op pagina 113 van het verzoek tot ontheffing van de MER-plicht, zijn onvoldoende vertaald in de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag of wordt er onvoldoende garanties gegeven, ondermeer:

- fasering in relatie tot gepaste werfroutes;
- het gebruiken van geluidsarme machines en technieken in de aanlegfase;
- monitoring emissies ventilatie parkeergarages;
- beperking van stof- en geurhinder in de aanlegfase;
- ecologisch verantwoorde aanleg van groendaken;
- filtering hemelwater afkomstig van groendaken vóór hergebruik;
- regelmatig analyse bemalingswater bij uitgraven parkeergarages;
- ondersteuning door winddeskundige bij uitwerking definitief ontwerp;
- beperking lichthinder.

Bijgevolg dient de vergunningsaanvraag geweigerd te worden.

7. Alternatieven voor de site

GMF wil dat het achterhaalde plan voor The Loop en Flanders Expo wordt herzien. Deze grootschalige ontwikkeling betekent een economisch, verkeerstechnische en financiële strop voor de stad en regio. Mogelijke alternatieven zijn volgens GMF de ontwikkeling van kennisbedrijven en kantoorachtigen, zoals dat trouwens ook voorzien is in het

¹⁹ Het is onbetwistbaar dat mobiliteit één van de aandachtspunten is voor de “goede plaatselijke/ruimtelijke ordening”, temeer indien het verkeer dat inherent is aan de geplande inrichtingen aanzienlijk is (zie onder andere het arrest nr. 221.784 van de Raad van State dd. 18 december 2012 in de Uplace zaak, beschikbaar op de website van de Raad van State).

bestuursakkoord (ter vervanging van het wetenschapspark in Zwijnaarde). Tevens zit GMF mogelijkheden voor de herlocalisatie van baanwinkels die moeilijk in de stad terecht kunnen, zoals wagenverkoop of tuincentra. Door hier ruimte te voorzien voor een verhuis van de talrijke baanwinkels langs onder meer de Kortrijkse Steenweg, kan het landschap opnieuw hersteld worden. Twee vliegen in één klap.

*
* *
*

Op basis hiervan verzoekt GMF

- het College van Burgemeester en schepenen van de stad Gent om een negatief advies te verlenen over de huidige stedenbouwkundige vergunningsaanvraag en na te denken over nieuwe krijtlijnen voor een meer gepaste en duurzame invulling van The Loop;
- het Vlaams Gewest en/of de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar om de huidige stedenbouwkundige vergunningsaanvraag (onderworpen aan de bijzondere procedure) te verwerpen.

Kopie van onderhavig bezwaar wordt ook per email gericht aan de dienst stedenbouw van de stad Gent en aan Ruimte Vlaanderen.

Hoogachtend,

Steven Geirnaert
steven@gentsmilieufrent.be

Bijlage : Onafhankelijke analyse van het ontheffingsdossier door mobiliteitsadviseur Peter Govaerts