

Bezwaarschrift van het Centrum voor Stadsvernieuwing betreffende het project « THE DOCK» naar aanleiding van het openbaar onderzoek voor de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning (ref. 49605) en een milieuvergunning (ref. 11/2016)

1. Opmerkingen over het verloop van het openbaar onderzoek.

Los van de inhoudelijke opmerkingen betreffende dit dossier willen wij twee zaken aan de kaak stellen aangaande het verloop van het openbaar onderzoek :

- De effectenstudie was gedurende de eerste weken van het openbaar onderzoek niet beschikbaar op aanvraag bij de Dienst Stedenbouw van de gemeente Anderlecht. Na contacten per mail op 19 en 20 December werd ons slechts een deel van het dossier doorgestuurd, zonder ons erover te informeren dat de effectenstudie ontbrak. Om de zaak uit te klaren bezochten wij de dienst Stedenbouw ter plaatse op 3 januari. Op dit moment werd ons foutief het effectenrapport meegegeven in de plaats van de effectenstudie. Pas op 4 januari, twee dagen voor het einde van het onderzoek, konden wij de effectenstudie ter plaatse inkijken. Wij stellen ons ernstige vragen bij deze manier van werken. Om eenieder die dat wenst toe te laten om het dossier grondig te bestuderen, vragen wij dat het openbaar onderzoek wordt verlengd met een bijkomende periode van twee weken.
- Het bericht van openbaar onderzoek dat gepubliceerd werd op rode affiches in de omgeving van de projectsite en op de website van de gemeente Anderlecht, komt niet overeen met de werkelijkheid. In dit bericht spreekt men over de bouw van 302 woningen en een overdekte parking van 345 plaatsen. In de effectenstudie daarentegen onderzoekt men een programma met 218 woningen en 189 overdekte parkeerplaatsen. Dit komt neer op een verschil van 84 woningen en 156 parkeerplaatsen. Het gaat dus om een significant verschil. Dit is voor ons een bijkomende reden om het openbaar onderzoek te verlengen met een periode van twee weken, deze maal met de juiste informatie.

2. Het jachthaven-project past niet in deze wijk en is een gemiste kans om een park aan te leggen.

De bevolking van de omliggende wijk heeft gemiddeld genomen een socio-economische profiel dat zich er niet toe leent om veel plezier te beleven aan een jachthaven. Er zijn inrichtingen denkbaar die veel beter zouden kunnen beantwoorden

aan de noden in de wijk. De meest interessante optie lijkt ons die van een park met speeltuigen voor kinderen. Die optie is conform het Bijzonder Bestemmingsplan Biestebroeck en het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP). De conformiteit met de reglementaire plannen wordt bevestigd in de voorliggende effectenstudie (deel D1, pagina 72). Een buurtpark met speeltuigen zou een welkome aanvulling vormen voor de relatieve nabijheid van het bestaande Bospark. De effectenstudie toont aan, zij het middels een in omvang beperkte enquête, dat buurtbewoners vragende partij zijn voor zulk een park. Getuige daarvan is dit citaat uit de studie :

« Peu de personnes interrogées fréquentent les espaces verts. Les raisons principalement évoquées sont le fait qu'ils se trouvent hors du quartier et sont relativement mal entretenus. Les riverains pointent un manque d'espace vert dans le quartier et un manque d'espaces publics qui invitent au partage. Les riverains les plus anciens déplorent la destruction des espaces verts qui existaient au sein du quartier, au profit de la construction d'immeubles. »
Effectenstudie, deel D5, pagina 15.

In de effectenstudie worden twee alternatieven onderzocht waarbij de aanleg van een park voorop staat. Het gaat om de alternatieven 2a en 2b. De voordelen die deze alternatieven hebben ten opzichte van het bestaande project zijn overduidelijk :

- betere aansluiting op de noden in de wijk
- betere toegankelijkheid van de site
- beter voor de fauna en flora
- geen aantasting van de gewestelijke fietsroute (GFR)
- er moet minder grond verplaatst worden
- de 86 populieren op de Demetskaai moeten niet omgekapt worden
- de woningen op de begane grond kunnen van een tuin voorzien worden
- de financiële risico's zijn beduidend kleiner

De argumenten die opgeworpen worden als nadelen van de alternatieven 2a en 2b, zijn ondoordacht. Hier volgt een bloemlezing :

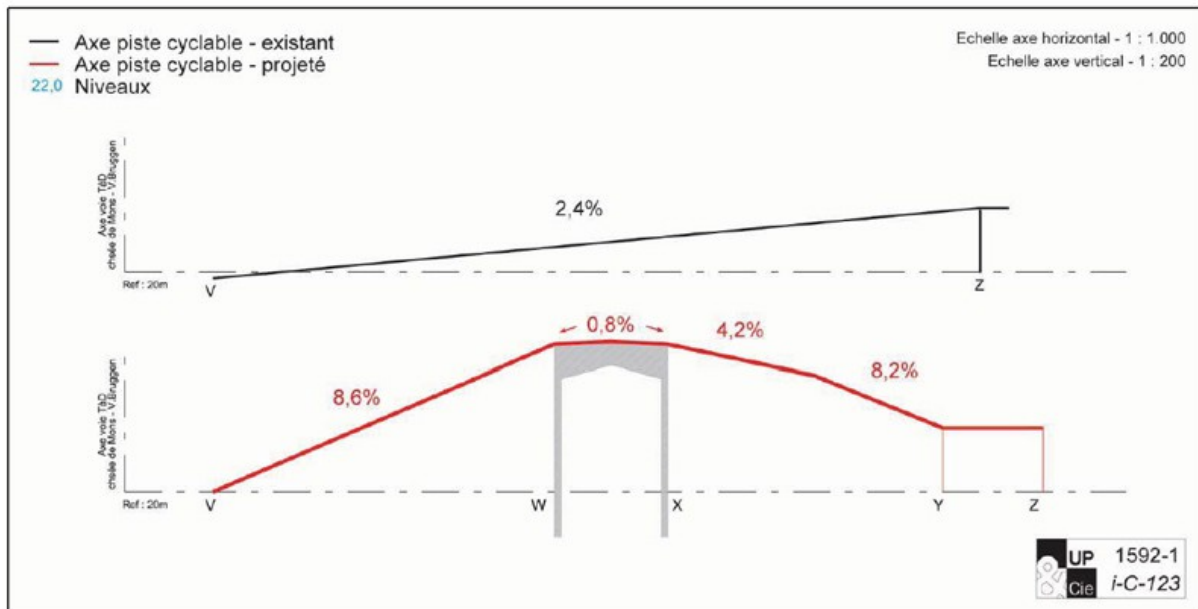
- Men werpt op dat er al andere parken in de nabijheid zijn. Dit is een non-argument. Andere parken in de omgeving kunnen perfect complementair zijn en op termijn zelfs een groen netwerk vormen.
- Men werpt op dat er jobs en belastingsinkomsten zouden verloren gaan omdat het hotel en de winkels meer kans hebben goed te functioneren met de nabijheid van een jachthaven. Dit is een non-argument. Het kan geen enkel probleem zijn om aan deze onderdelen van het project een andere functie te geven die ook jobs en belastingsinkomsten met zich meebrengen.
- Men werpt op dat de inrichting van de gebouwen herdacht zal moeten worden. Dit is een non-argument. Het is de taak van de aanvrager om de best mogelijke inrichting te voorzien voor een project waarvan de stedenbouwkundige en milieukundige effecten onderzocht zijn.
- Men werpt op dat een jachthaven goed zou zijn voor de « avifauna ». Dit is een non-argument. Niets verhindert de mogelijkheid om in een toekomstig park ook enkele kwalitatieve waterpartijen aan te leggen die de avifauna ten goede komen.

De alternatieven a2 en ab hebben dus overduidelijk een beter bilan op het vlak van effecten op stedenbouwkundig en milieukundig vlak. Gezien deze vaststelling vragen wij dat de effectenstudie de aanbeveling doet om de aanleg van een park te verkiezen boven de aanleg van een jachthaven.

3. Het jachthaven-project devaloriseert de fietsroute langs het kanaal

Die negatieve effecten worden onder meer goed samengevat in onderstaande visualisatie van de bestaande toestand en de geprojecteerde toestand.

Figure 25, Piste cyclable CK : profil en long – situation existante et situation projetée



Meerdere maatregelen worden in het effectenrapport besproken om de helling van meer dan 8% te verzachten. Men spreekt zich uit voor een combinatie van (1) het loskoppelen van de autoweg en de fietsbaan en (2) het verhogen van de fietsbaan met 80cm voor het gedeelte dat onder de Kuregembrug loopt. Volgens onze berekening blijft de helling op een deel van het traject hoger dan 5%. Dit is meer dan een verdubbeling ten aanzien van de bestaande hellingsgraad. Hoewel de effectenstudie aanbeveelt dat « dans tous le cas les pentes devront rester inférieures à 5% », wordt nergens grondig aangetoond of dit mogelijk is.

In het slotverslag van het begeleidingscomité lezen we dat haar leden de huidige inrichting (dus zonder het jachthaven-project) van de gewestelijke fietsroute als ideaal aanschouwen.

« Le quai Demets est situé sur le parcours de l'itinéraire cyclable régional 'CK' qui fait partie de l'itinéraire européen Eurovelo 5. Le projet initial prévoit la création d'un point sur cette voirie avec des pentes de 8%. Tandis que la situation actuelle du quai Demets est considérée comme idéale. »
Slotverslag van het begeleidingscomité, 3 mei 2017

De effectenstudie erkent in haar slotconclusie dat de negatieve effecten op de gewestelijke fietsroute (GFR) zwaar doorwegen. Men formuleert dit als volgt :

« Si le port de plaisance est une force, il s'agit également d'une contrainte dont les incidences, et particulièrement son impact sur l'ICR « canal », doivent être limitées. »

Effectenstudie, deel F, pagina 18

Men lijkt te willen zeggen dat de voordelen van het realiseren van dit project nog steeds opwegen tegen de schade die aangericht wordt. In dit bezwaarschrift betogen wij dat de jachthaven nauwelijks een meerwaarde biedt. De voordelen waarvan sprake zijn wat ons betreft onbestaande en de schade die aangericht wordt met het devaloriseren van de fietsroute is immens. Dit jachthaven-project riskeert op die manier een negatieve impact te hebben op een veel grotere schaal dan die van de wijk, want de draagwijdte van de fietsroute overschrijdt ruimschoots de lokale belangen.

Daarenboven zijn er bijkomende kosten verbonden aan dit vraagstuk. De effectenstudie stelt daaromtrent het volgende :

« La question de la charge de gestion et d'entretien de ce type d'infrastructure est également à poser. Cette charge sera-t-elle assumée par le port de plaisance, la copropriété ou les pouvoirs publics ? Une solution pourrait être de la faire supporter par l'investisseur. Dans ce cas, elle doit être incluse dans le plan de financement. »

Effectenstudie, deel F, pagina 10

Zolang hierover onduidelijkheid bestaat kan er geen definitieve uitspraak gedaan worden over de negatieve effecten van dit project op het algemeen belang.

Dit zijn wat ons bijkomende argument om de aanbevelingen van de effectenstudie te wijzigen en de optie van de aanleg van een park, waarbij de fietsroute onaangetaast blijft, te verkiezen boven de aanleg van een jachthaven.

4. Het jachthaven-project betekent een onderhoudskost en een risico voor de overheid op lange termijn

De financiële haalbaarheid van een jachthaven-project op deze plek werd onderzocht in de effectenstudie van het BBP Biestebroeck. Daar leest men :

« Si l'infrastructure ne concerne que les résidents (50 bateaux enregistrés à l'année sans visiteurs) avec un abonnement annuel de +-1.600€ (prix marina Anvers), cela rapporte 80.000€/an. En l'absence de sponsors, il faudrait y rester plus de 50 ans pour rentabiliser l'installation. Si on considère 20% de l'infrastructure pour les visiteurs période de mai à septembre (15€/j) et 80% pour les résidents (abonnement annuel 1600€) l'infrastructure rapporterait +-65.000€. [dans ce cas] Il faudrait donc y rester plus de 60 ans. »

De bezettingsgraad is niet verzekerd, want zo blijkt in dat zelfde effectenrapport:

« En situation actuelle, le port du B.R.Y.C [Brussels Royal Yacht Club] au nord de Bruxelles ne présente pas un taux de remplissage maximal tout au long de l'année. Même en période estivale il reste de nombreuses places libres car la plupart des bateaux en hivernage ont rejoint la mer. De fait, il serait risqué de créer une concurrence à ce port sous peine de voir les deux plans d'eau sombrer. »

Er is dus een wezenlijk risico dat de bouwpromotor er wel in slaagt het project door te verkopen, maar dat het project op termijn doodbloed. Het zal dan aan de overheid zijn om een eventuele stadskanker herin te richten, zoals het geval is gebleken in het buitenland :

« si la demande (résidence de standing et plaisance) n'est pas rencontrée le projet est voué à l'échec. Il existe malheureusement des exemples dont Londres et Saïda au Maroc, pour lesquels la marina a créé un grand décalage social, trop difficile à combler pour les promoteurs. Le résultat a été un investissement massif de la ville pour maintenir la fonction. C'est pourquoi on pense souvent le risque du côté de l'investisseur/développeur mais dans le cas d'une marina le risque se présente également du côté du pouvoir public. En effet, il s'agit d'un bassin créé en intérieur d'îlot sur lequel tout développement par la suite est fort compliqué. Car si l'échec est avéré, rien ne peut garantir que le projet ne sera pas délaissé par le pouvoir privé jusqu'à la fin de son bail.»

Deze elementen worden naar voor gebracht in de effectenstudie van het BBP Biestebroeck, maar worden in de voorliggende effectenstudie nauwelijks behandeld. De voorliggende studie zou op dit vlak net nog diepgravender moeten zijn dan degene die uitgevoerd voor het BBP Biestebroeck. Daarom vragen wij dat de effectenstudie wordt aangevuld met een vergelijkende studie van de financiële haalbaarheid van jachthaven-projecten in binnen- en buitenland, waarbij voorbeelden van mislukte projecten in rekening worden gebracht.