



## **Opschrift**

Vergadering van 12 september 2024

Nummer: 2024\_MV\_00411

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Sven Taeldeman: Belgacomtoren

Raadslid(-leden):

Sven Taeldeman - Vooruit

Bevoegd: Filip Watteeuw

## **Omschrijving van de vraag**

**Toelichting:**

De Belgacomtoren krijgt dmv een projectontwikkeling een nieuwe, gemengde invulling (wonen, economisch). Hiervoor zijn diverse vergunningen uitgereikt, o.a. in september 2021.

Daarin is expliciet opgenomen als voorwaarde van DVW (De Vlaamse Waterweg) :  
*“Na de werken dient de oever, berm en jaagpad in oorspronkelijke staat hersteld te worden. Er dient maximaal ingezet te worden op transport via het water.”*

Art 2 : “De voorwaarden opgenomen in het advies van De Vlaamse Waterweg nv (advies van 12 april 2021, met kenmerk AB/2021/120) moeten strikt nageleefd worden.”

Begin '22 informeerde ik naar de wijze van afvoer van puin en grondverzet. 80% van puin en grond zou afgevoerd worden via het water, 20% via de weg. De werken waren toen gestart.

Midden '22 informeerde ik opnieuw naar de gang van zaken, want alles leek over de weg te verlopen. Aangezien de breekinstallaties om het puin kleiner te krijgen niet mochten op die locatie, is het puin grotendeels afgevoerd via de weg. Dit is zonder noemenswaardige ongevallen of hinder gebeurd. Het grondverzet zou in het voorjaar '23 via het water worden afgevoerd.

Gezien de stilte rond deze projectzone, informeerde ik via een schriftelijke vraag in augustus '24 naar de stand van zaken en de afvoer via het water.

Daaruit blijkt nu dat de kosten voor een oeverconstructie voor het grondverzet per schip te hoog zouden oplopen.

Eveneens zou het Veermanplein daarvoor deels opgebroken moeten worden en heropgebouwd worden (wat n.b. in de vergunning staat) en zou het plein tijdelijk ontoegankelijk zijn.

De Vlaamse Waterweg (DVW) liet ondertussen ook weten dat de vaarweg te ondiep is en er eerst (dure) baggerwerken zouden moeten gebeuren alvorens er afvoer mogelijk is.

Tot zover de ambitie om voor dit project de binnenvaart te gebruiken in de binnenstad.

**Vraag:**

- Hoe kan het dat er een vergunningsvoorwaarde rond afvoer over het water wordt opgelegd door een overheid, waarvan 3 jaar later blijkt dat die niet mogelijk is omdat de eigen vaarweg te ondiep is? Graag duiding.
- Hoe kan het dat het 'Veermanplein' 3 jaar na de vergunning plots 'in de weg ligt' van de afvoer van het puin/grondverzet, dat was bij aanvang toch ook geweten? Meer zelfs als voorwaarde was opgenomen dat er nadien herstel openbaar domein moet zijn. Graag duiding.
- Hoe gaat de stad nu verder om met het feit dat deze voorwaarden voor dit project niet kunnen worden nageleefd?
- Zal de stad, en de andere betrokken overheden (DVW ihb), stilstaan bij deze manier van vergunningverlening, waarbij voorwaarden worden opgelegd die niet mogelijk zijn? Is hierover in overleg gegaan tussen deze overheden? Graag duiding.
- Welke lessen trekken we (alle overheden) hieruit? Zowel naar vergunningverlening als naar de ambitie om transport over het water in dit soort situaties mogelijk te maken.

**Antwoord**

Het klopt dat De Vlaamse Waterweg in haar advies enkele voorwaarden oplegde. De omgevingsvergunning vermeldt onder artikel 2 het strikte naleven van dit advies. Ook dat klopt. Het advies van de Vlaamse Waterweg luidt als volgt: *“Gezien de ligging van de werf wordt door De Vlaamse Waterweg nv opgelegd dat de stromen van bouwmaterialen voor de bouw van het project maximaal via de waterweg dienen te verlopen. Gelieve hiervoor tijdig contact op te nemen met De Vlaamse Waterweg om tot afspraken hieromtrent te komen.”*

Zoals u als voormalige schepen van Stedenbouw ongetwijfeld weet zijn de beoordelingsgronden voor een omgevingsvergunning beperkt. Zo vormen de wijze waarop een pand tot stand komt en hoe de werfinrichting dient te verlopen geen beoordelingsgrond. Het gevolg is dan ook dat je voor deze werfinrichting geen stedenbouwkundige voorwaarden kan opleggen. Bovendien moeten alle stedenbouwkundige voorwaarden voldoende concreet en precies zijn. Ze moeten door de bouwheer ook kunnen worden verwezenlijkt zonder dat een bijkomende beoordeling nodig is. Het is dan ook bijzonder 'ongelukkig' dat een adviserende instantie een 'voorwaarde' - dat je onmogelijk als 'stedenbouwkundige voorwaarde' kunt beschouwen

- in haar advies formuleert. Deze ‘voorwaarde’ is ook zo geformuleerd dat het eerder leest als een ‘engagement’ om ‘maximaal’ gebruik te maken van de waterweg in overleg met de waterwegbeheerder. Daarom letten we er als stad Gent op dat dergelijk advies niet langer als ‘voorwaarde’ wordt geformuleerd, maar wel als ‘aandachtspunt’. Dat was ook in de omgevingsvergunning voor de Belgacomtoren van september 2021 gebeurd. Onder artikel 4 vindt u dan ook de aandachtspunten – inclusief het werftransport en het werfcharter.

In dit specifieke dossier werden deze voorwaarden voor het werftransport strikt genomen dus niet ‘opgelegd’. Dit kan stedenbouwkundig ook niet. U zou dit semantiek kunnen noemen, maar juridisch-technisch is dit wel zo.

Laat me nu toch kort ingaan op de werf aan Portus Ganda. Er werd na de omgevingsvergunning besloten om middels onderhandelingen met de bouwheer en De Vlaamse Waterweg het transport via het water te organiseren.

Van theorie naar praktijk. Drie obstakels maakten het finaal moeilijk om het puin via het water af te voeren:

- De grootte van het puin: Idealiter zou het puin moeten worden verkleind, maar zoals u weet werd de noodzakelijke mobiele breekinstallatie door de Deputatie niet vergund;
- De vaardiepte: Theoretisch is de vaardiepte op deze plek voldoende. Bij de opmaak van afspraken met De Vlaamse Waterweg, engageerde de DVW zich onder meer om door het baggeren van de vaarroute deze theoretische diepte te garanderen. Iets wat naderhand niet is uitgevoerd;
- Het Veermanplein: door de exponentiele prijsstijging van de bouwmaterialen (in de nasleep van de coronaperiode) en de diverse stadsinterne besparingsrondes, was het budget voor het herstel van het plein niet meer beschikbaar. Hierdoor lag het plein spreekwoordelijk – zoals u zelf stelt – ‘in de weg’.

Tot slot, welke lessen leren we hieruit?

In een stad als Gent en zeker op deze locatie nabij de scholen moet het in ieder bouw dossier de betrachting zijn om het transport op een zo veilig mogelijke manier te organiseren. Als dit via watertransport kan, zal deze piste in de toekomst ook altijd de voorkeur genieten. Daardoor worden veel vrachtwagenbewegingen vermeden. Omdat we dit niet via een omgevingsvergunning kunnen afdwingen, zullen we als stad alert en proactief met bouwheren en De Vlaamse waterweg in overleg moeten gaan. Daarnaast moeten we binnen onze stad nagaan op welke manier we dit werftransport over het water ook kunnen faciliteren (bijv. overslagplekken en prijzen van waterweg) en eventueel zelfs ondersteunen.

Wat de geldigheidsduur van de omgevingsvergunning betreft, de werken bij een omgevingsvergunning moet binnen de 2 jaar worden aangevat. Vanaf dat moment moet het vergunde project binnen de vijf jaar water- en winddicht zijn.

---