



GMF naar Raad van State tegen **luchtvervuiling** project Gent Sint-Pieters

tekst: Erik Grietens

De Raad van Bestuur van het Gents Milieu-Front besliste begin dit jaar om een procedure op te starten bij de Raad van State tegen het bouwproject Gent Sint-Pieters. Onze advocaat diende zopas de vordering in: hierin vragen we aan de Raad van State om het ruimtelijk uitvoeringsplan en de bouwvergunningen voor het stedenbouwkundig project te vernietigen.

Als milieubeweging zijn we nochtans niet gekant tegen de bouw van kantoren en appartementen naast het station, wel integendeel. De stationsbuurt is een knooppunt van openbaar vervoer, de buurt die het best van heel Gent bereikbaar is met de trein, de tram en de bus. Dit is dus dé plaats bij uitstek in Gent om een autoluw stedenbouwkundig project te ontwikkelen. We begrijpen dan ook niet waarom het stadsbestuur, de NMBS en de Vlaamse regering uitgerekend op deze plaats opnieuw kiezen voor koning auto. Er komt immers een nieuwe mega ondergrondse parking en een nieuwe ontsluitingsweg vanaf de R4. Hierdoor zal véél autoverkeer worden aangetrokken, waardoor de leefkwaliteit in de woonbuurten rond het station drastisch zal afnemen. Bovendien blijkt uit het milieueffectenrapport (MER) dat de wettelijke gezondheidsnormen voor luchtkwaliteit overschreden zullen worden. Het is dan ook tegen deze parking en R4-link dat onze rechtszaak gericht is.

Luchtvervuiling

De nieuwe ondergrondse parking telt maar liefst 3.000 plaatsen, dat zijn er meer dan de parkings van het Zuid, de Vrijdagsmarkt, St-Michiels en de Kouter samen! Volgens het mobiliteitsrapport worden hierdoor 10.000 wagens per dag aangehouden, of 1.575 wagens per uur in de spits. Elke ochtend en avond zal het trouwens file rijden zijn op de nieuwe ontsluitingsweg. Daarnaast komen er ook nog bijkomende parkings aan de kantoren en appartementen die verder weg van het station liggen. Al die uitlaatgassen zorgen er volgens het MER voor dat de wettelijke gezondheidsnormen voor luchtvervuiling door fijn stof en stikstofoxiden overschreden worden.

Nochtans staat zowel in de wetgeving over ruimtelijke ordening als in de milieuwetgeving zwart op wit dat de resultaten van een MER niet mogen genegeerd worden en de luchtkwaliteitsnormen moeten gerespecteerd worden. Het stadsbestuur probeert nu met allerhande technische argumenten de resultaten van het MER in twijfel te trekken. Zo stelt men nu dat in het MER verkeerde achtergrondwaarden voor luchtkwaliteit werden gebruikt. Als die achtergrondwaarden verlaagd worden in de berekeningen, worden de normen wel beter gerespecteerd - hoewel er zelfs dan nog steeds overschrijdingen zijn.



Dit natte natuurgebiedje moet sneuvelen als de nieuwe verbindingsweg aangelegd wordt.



Die technische uitleg maakt weinig indruk. Volgens de wereldgezondheidsorganisatie (WGO) zijn de huidige Europese normen sowieso te hoog en kan er zelfs geen veilige ondergrens voor fijn stof bepaald worden. Dat komt omdat het om microscopisch kleine luchtvervuilende deeltjes gaat, die diep in de longen dringt en daardoor veel gezondheidsproblemen veroorzaakt. Volgens tal van nationale en internationale onderzoeken zorgt fijn stof voor een vermindering van de longfunctie, een toename van chronische luchtwegaandoeningen, een toename van hart- en vaatziekten, een toename van het aantal kankers én een kortere levensverwachting. Uit een onderzoek in een twintig Europese steden bleek dat in West-Europa elk jaar meer mensen sterven door uitlaatgassen van het verkeer dan door ongevallen.

Een andere klassieker is dat men de verantwoordelijkheid voor luchtvervuiling door verkeer probeert af te schuiven naar een hoger Europees niveau. Het is immers aan de Europese Commissie om de normen voor uitlaatgassen aan te scherpen. Aangezien dat in de toekomst zal gebeuren, zal het probleem zichzelf wel oplossen, is de redenering.

Opnieuw gaat men volledig voorbij aan de bevindingen van de WGO. Die stelt in haar rapporten letterlijk dat de milieuwinst die geboekt wordt met technische verbeteringen aan auto's, teniet zal gaan door de groei van het autoverkeer. Bovendien verloopt de vernieuwing van het autopark traag en moet in een stedelijke omgeving rekening gehouden worden met een hoger aandelen korte ritten, die meer vervuilen zijn. Ook congestie zorgt voor extra luchtvervuiling – en volgens de mobiliteitsstudie zal het elke ochtend en avond rijtje schuiven zijn op de nieuwe R4-link.

Tot slot werken technische ingrepen, zoals een katalysator, pas na enkele kilometers, als de motor opgewarmd is, wat niet het geval is bij auto's die van de parking vertrekken. Om al die redenen moet volgens de WGO de eerste 15 à 20 jaar niet te veel heil verwacht worden van technische verbeteringen aan auto's en is het nu vooral belangrijk om in ruimtelijke plannen rekening te houden met luchtkwaliteit. Dat kan door maximaal te investeren in openbaar vervoer en in luchtzuiverend groen. In Gent gebeurt helaas net het omgekeerde: er wordt zwaar geïnvesteerd in een megaparking en een ontsluitingsweg, waarvoor heel wat bomen verdwijnen. We zijn benieuwd hoe de Raad van State hierover zal oordelen.

Voorstedelijk openbaar vervoer krijgt geen kans

We willen nog een andere vraag voorleggen aan de Raad van State. Volgens de wetgeving moeten in een MER steeds mogelijke milieuvriendelijkere alternatieven bestudeerd worden. GMF vroeg daarom in haar inspraakreactie bij het MER om een alternatieve ontsluiting via een voorstedelijk openbaar vervoersnetwerk te onderzoeken. De mogelijkheden liggen nochtans voor het grijpen: een treinverbinding met Flanders Expo, het opwaarderen van de stations en stopplaatsen rond de stad,... Op die manier kunnen ook de buurten rond de kleinere stations in de stedelijke agglomeratie opgewaarderd worden en wordt de grote autostroom vóór de stad opgevangen. Met uiteindelijk minder luchtvervuiling en meer verkeersveiligheid voor de stationbuurten als gevolg.

Ook in de richtlijnen voor het milieueffectenrapport stond dat een alternatief "bestaande uit een kleinschaliger projectontwikkeling langs de Koningin Fabiolalaan, zonder R4-link en zonder ondergrondse pendelparking, doch met alternatieve P+R aan Flanders Expo, op volwaardige wijze en met de nodige diepgang moet worden onderzocht". Zoals je vroeger reeds kon lezen in Frontaal, werden de effecten op luchtkwaliteit van een park and ride vanaf Flanders Expo of van een voorstedelijk openbaar vervoer niet serieus onderzocht in het MER. Het is nu aan de Raad van State om te oordelen of dit wel wettelijk is.

Natuur voor de bijl

Met de R4-link wordt ook het laatste restje natuur in deze dichtbebouwde buurt in twee gesneden. Het gaat om de Schoonmeersen, een biologisch waardevol natuurgebied, dat nu al relatief klein is - enkele hectaren. Door de nieuwe autoweg blijft er enkel nog een klein restantje over. Iedereen weet ondertussen dat versnippering één van de belangrijkste bedreigingen vormt voor de weinige natuur die ons nog rest in Vlaanderen. De bewering van het stadsbestuur dat dit overblijvende stukje natuur opgewaarderd zal worden, is niet meer dan een groen schaamlapje. Temeer daar er ook nog steeds plannen bestaan om aansluitend een nieuw bedrijventerrein te ontwikkelen.

De initiatiefnemers zijn tot slot ook niet van plan om de uitspraak van de Raad van State af te wachten. Nochtans lijkt de kans groot dat de Raad van State het project zal terug fluiten. Als dat effectief gebeurt, zullen we er niet over twijfelen om de werken effectief te laten stilleggen. De uitspraak volgt over enkele maanden.