



Gent, 25 april 2006

Vlaamse Commissie voor Ruimtelijke Ordening  
Koning Albert II-laan 19, bus 13  
1210 BRUSSEL

Betreft: Ontwerp van gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan "Stationsomgeving Gent Sint-Pieters – Koningin Fabiolalaan"

Geachte,

Hierbij wenst het Gents MilieuFront vzw (GMF), erkende regionale milieuvereniging, volgende bezwaren in te dienen bij het gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Stationsomgeving Gent Sint-Pieters – Koningin Fabiolalaan'.

Het project Gent Sint-Pieters voorziet in meer openbaar vervoer en een grondige modernisering van het station, wat voor een verdubbeling van het aantal treinreizigers moet zorgen. Tegelijk voorziet het plan naast woningen en kantoren ook in een bijkomende ontsluitingsweg vanaf de Gentse ring én in de bouw van een ondergrondse parking.

**GMF stelt zich vooral vragen bij de grootschaligheid van het project dat onder deze vorm niet - of zeer moeilijk - inpasbaar is in de buurt. Hierdoor wordt de ruimtelijke draagkracht van het gebied duidelijk overschreden. De belangrijkste bekommernis van GMF is de leefbaarheid van de buurt. Door de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg van de R4 (verder R4-link genoemd) direct naar de parkeergarage aan het station - met veel meer plaatsen dan de huidige - wordt heel wat bijkomend verkeer aangezogen. Uit het MER blijkt dat hierdoor de Europese normen voor fijn stof sterk en constant worden overschreden. Ook de Europese normen voor NOx worden niet gehaald.**

**GMF vraagt daarom een schrapping van de R4-link en de de pendelparking. In een eerste fase kan de huidige pendelparking (550 plaatsen) behouden blijven, in afwachting van een verder uitbouw van het voorstedelijk openbaar vervoer. Om de extra toestroom van pendelaars op te vangen, vraagt GMF een goede uitbouw van het openbaar vervoer, met zowel tram als trein (uitbouw van het voorstedelijk net) en een rechtstreekse treinverbinding vanaf Flanders Expo. Daarnaast zijn ook voldoende fietsvoorzieningen noodzakelijk. Voor de projectontwikkeling aan de Fabiolalaan vraagt GMF om rekening te houden met de bouwdichtheden uit de buurt, voldoende functiemenging te voorzien, en meer woningen voor gezinnen met kinderen.**

We bespreken eerst onze fundamentele bezwaren, vervolgens onze bezwaren tegen de R4 verbindingsweg en de capaciteit van de ondergrondse parkeergarage, met een duurzaam alternatief hiervoor. Daarna gaan we in op de bouwdichtheden om af te sluiten met enkele algemene opmerkingen.

## Fundamentele bezwaren

### **1. Mobiliteit als beperkende factor niet meegenomen - MER werkt niet door in RUP – RUP in strijd met decreet algemene bepalingen milieubeleid**

Voor de realisatie van de projectontwikkeling langs de Fabiolalaan en voor de nieuwe ontsluitingsweg moet de ruimtelijke bestemming van de betrokken gebieden wijzigen. Hiervoor is een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) nodig. Dit document wordt opgemaakt door ruimtelijke planners. Nadien is pas gekeken hoe om te gaan met de mobiliteit. Mobiliteit en luchtkwaliteit zijn echter nauw gelinkt aan ruimtelijke planning.

Volgens GMF is dit de verkeerde manier van werken. De luchtkwaliteit en de mobiliteit vormen immers de begrenzende factor voor de ruimtelijke ontwikkeling. Nochtans werd – zoals wettelijk verplicht - ook een project- en plan-MER (Milieueffectenrapport) opgesteld. Deze documenten werden goedgekeurd en moe(s)ten de nodige voeding geven aan dit RUP. GMF heeft van deze MER de aspecten rond mobiliteit, luchtkwaliteit en gezondheid goed doorgenomen en concludeert dat een grondige aanpassing van het plan/project noodzakelijk is! Het meest opvallende gegeven is dat door de ontwikkeling de Europese normen voor fijn stof drastisch zullen overschreden worden (zie verder). Deze normen zijn vastgelegd in een Europese richtlijn en hebben daarom voorrang op nationale regelgeving. GMF is dan ook verwonderd dat er slechts marginale aanpassingen doorgevoerd zijn aan het voorontwerp op basis van het goedgekeurde MER. De milderende maatregel uit het hoofdstuk lucht van het MER "*minder wagens in het onderzoeksgebied aantrekken door functionele maatregelen*" is in het RUP niet uitgewerkt. Dit staat ook te lezen in het goedkeuringsverslag van het MER (blz. 12). Wat is de functie van een plan-MER als de conclusies niet vertaald worden in het plan?

Art. 4.1.4. van het decreet algemene bepalingen milieubeleid legt decretaal de doelstelling van een MER vast: *'De **milieueffect- en veiligheidsrapportage** beoogt, in de besluitvorming over **acties** die aanzienlijke milieueffecten kunnen veroorzaken en/of die een zwaar ongeval teweeg kunnen brengen, aan het milieubelang en de veiligheid en de gezondheid van de mens een plaats toe te kennen die evenwaardig is aan de sociale, economische en andere maatschappelijke belangen.'* 'Afdeling V. Doorwerking in de besluitvorming' van hetzelfde decreet stelt in Art. 4.1.7. het volgende: *'De overheid houdt bij haar beslissing over de voorgenomen **actie**, en in voorkomend geval ook bij de uitwerking ervan, rekening met het goedgekeurde rapport of de goedgekeurde **rapporten** en met de opmerkingen en commentaren die daarover werden uitgebracht.'*

Omdat uit het MER blijkt dat de geldende Europese normen voor fijn stof en NOx worden overschreden en het ontwerp-RUP hier geen rekening mee houdt; is het RUP in strijd met het decreet algemene bepalingen milieubeleid en moet het herwerkt worden. GMF vraagt dan ook om de conclusies van het MER te vertalen in dit gewestelijk RUP.

## **2. De ruimtelijke draagkracht wordt overschreden – het RUP is in strijd met de doelstelling van het decreet ruimtelijke ordening**

Volgens art. 4 van het decreet ruimtelijke ordening – de decretale doelstelling van het ruimtelijk beleid - is *"de ruimtelijke ordening gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen. Op deze manier wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit."*

In dit RUP wordt de ruimtelijke draagkracht niet gerespecteerd en wordt geen rekening gehouden met de gevolgen voor het leefmilieu. Door de zeer grote parking – die meer parkeerplaatsen bevat dan de parkeergarages van Gent Zuid, Kouter, Vrijdagmarkt en St.-Michiels samen - en de nieuwe toevoerweg wordt onvermijdelijk veel extra verkeer aangetrokken. Volgens het milieueffectenrapport (MER) zorgen de R4-link en de parking alleen al voor 1.575 wagens per uur in de spits, of bijna 10.000 wagens per dag. Daar komt nog het verkeer bij voor de kantoren en de woningen in de zones waar er aparte parkeerplaatsen worden voorzien. In het oostelijk deel van de Koningin Fabiolalaan bv. zal de verkeersintensiteit toenemen van 131 wagens per uur per richting vandaag naar 618 wagens per uur en per richting

in de toekomst. Ook in heel wat andere straten rond het station zal het autoverkeer gevoelig drukker worden. Op het spitsuur zal volgens het MOBER constant een file staan op de nieuwe R4-link.

Dat verkeer zal onvermijdelijk ook extra luchtvervuiling veroorzaken in de woonbuurten rond het station. Uit het milieu-effecten-rapport blijkt zwart op wit dat hierdoor de Europese normen gevoelig en constant zullen overschreden worden. Ook de normen voor NOx worden niet gehaald. Volgens het MER worden minstens 3.000 mensen blootgesteld aan deze te hoge waarden. Voor deze 3.000 bewoners kan men moeilijk volhouden dat dit plan ruimtelijke kwaliteit biedt; hun gezondheid zal geschaad worden door de uitvoering van dit RUP.

Het RUP houdt ook geen rekening met de toekomstige generaties. Uit tal van onderzoeken van onder meer de Wereldgezondheidsorganisatie blijkt dat kinderen extra kwetsbaar zijn voor luchtverontreiniging door fijn stof. Er wonen heel wat kinderen in de woonbuurten rond het station, er zijn tevens diverse scholen in het gebied aanwezig. De behoefte van deze toekomstige generatie aan een gezonde leefomgeving, wordt met dit RUP in het gedrang gebracht. We willen er verder op wijzen dat het recht open een gezonde leefomgeving een grondwettelijk gewaarborgd recht is. Het RUP is dus ook ongrondwettelijk.

Uit dit alles blijkt duidelijk dat er veel meer activiteiten worden voorzien dan de woonbuurten rond het station kunnen dragen. Omdat het ontwerp-RUP geen rekening houdt met de ruimtelijke draagkracht, noch met de gevolgen voor het leefmilieu is het RUP in strijd met de decretale doelstelling van het ruimtelijk beleid (art. 4 decreet ruimtelijke ordening). Om deze reden kan het RUP als dusdanig niet goedgekeurd worden en moet het herwerkt worden.

### **3. Het RUP is niet in overeenstemming met het RSV**

Verschillende onderdelen van het RUP zijn niet conform de bepalingen inzake stedelijke gebieden van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Zo stelt het RSV onder de titel "**4.13. Stedelijke mobiliteit en locatiebeleid**" het volgende: "*Door het concentreren van activiteiten in stedelijke gebieden en door het afstemmen van het mobiliteitsprofiel van bedrijven en voorzieningen op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie, wordt er naar gestreefd dat de ontwikkeling het mobiliteitsprobleem in het stedelijk gebied niet verzwart.*" . Zoals hierboven gesteld zal de automobilititeit in dit stadsdeel behoorlijk verzwaren.

Onder de titel "**2.4. Het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid**" leest men het volgende: "*Om stedelijke gebieden leefbaar te houden moet in bepaalde delen de automobilititeit verminderen. Dit vereist een locatiebeleid, het aanmoedigen van andere, zachte vormen van verkeer (te voet en per fiets), efficiënt en betaalbaar openbaar*

*vervoer en een gericht parkeerbeleid. Activiteiten die personenmobiliteit genereren, worden bij voorkeur gebundeld nabij de stations. De bereikbaarheid van de kleinhandel moet gegarandeerd blijven.*

*De belangrijkste uitgangspunten om duurzame mobiliteit in stedelijke gebieden te bewerkstelligen, zijn de volgende:*

- het garanderen van de noodzakelijke bereikbaarheid;*
- het garanderen van de beoogde leefbaarheid;*
- het vergroten van de verkeersveiligheid;*
- het verminderen van de automobiliteit door het verbeteren van de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke condities voor de alternatieve vervoerswijzen (= grotere multimodaliteit);*
- het optimaliseren van de grotendeels bestaande infrastructuur.”*

In dit RUP gaat de aandacht vooral naar de bereikbaarheid van het station voor pendelaars. Er is veel minder aandacht voor leefbaarheid, verkeersveiligheid, verminderen van automobiliteit,... Om beter in overeenstemming te zijn met de filosofie en de doelstellingen van het RSV, stelt GMF voor om de pendelparking en R4-link uit het plan te schrappen en de Voskenslaan als invalsweg te behouden, met een tunnel onder Maria-Hendrika-plein (cfr. De stationsontwikkeling te Leuven). Door de Voskenslaan te behouden krijgt ook de aanwezige middenstand meer garanties op een florissante toekomst; indien de Voskenslaan wordt afgesloten voor doorgaand verkeer is dat heel wat minder zeker.

Als alternatief voor pedelaars stellen we voor het voorstedelijk openbaar vervoer verder uit te bouwen, gecombineerd met een rechtstreekse trein vanaf Flanders Expo (zoals de rechtstreekse trein vanuit de Dampoort). Een gericht parkeerbeleid komt er volgens GMF op neer dat meer geparkeerd wordt nabij de stations in het voorstedelijk gebied, op Flanders Expo en aan de Dampoort. Dit voorstel sluit veel beter aan bij de doelstellingen van het RSV.

Onder **"4.3. Differentiatie en verbetering van de woningvoorraad"** staat in het RSV dan weer dat gestreefd moet worden naar een voldoende breed aanbod aan woonvormen. Daarbij moet speciale aandacht gaan naar gezinnen met kinderen. *'Om de woonfunctie te stimuleren en attractief te maken, moet in de stedelijke gebieden worden gestreefd naar een gedifferentieerde samenstelling van de woningvoorraad.*

*Bijzondere aandacht moet gaan naar de centrale delen van deze gebieden. Het gaat hierbij om een differentiatie naar grootte en type. Dit vereist het ontwikkelen van nieuwe woning- en woonomgevingsconcepten. Bij deze zal enerzijds een voldoende woningdichtheid worden nagestreefd om een economisch draagvlak te creëren en het buitengebied van verdere residentiële bebouwing te vrijwaren.*

*Anderzijds moet een kwalitatieve woning- en woonomgeving uitgewerkt worden zodat de woonfunctie blijvend behouden wordt en voldoende attractief is. Ook gezinnen met kinderen moeten goed kunnen wonen in de stedelijke gebieden. Goed wonen betekent voor hen voldoende groot en flexibel, met toegankelijkheid tot een terras/tuin of een park, betaalbaar, verkeersveilig en met een goede*

*bereikbaarheid. Doelgroepen zijn nieuwe gezinnen en jonge mensen. Deze laatste groep moet na hun eerste fase van zelfstandig wonen gestimuleerd worden om te blijven wonen in het stedelijk gebied.'*

Het RUP focust op gebied van wonen éézijdig op appartementsblokken: de appartementen in de hoogbouw komen vooral in aanmerking voor ouderen en zgn. starters op de woonmarkt (pas afgestudeerden edm). Gezinnen met kinderen komen niet aan hun trekken in dit stedenbouwkundig concept. Dit zal naar gezinsvorm een éézijdig samengestelde buurt worden. De stad moet echter juist gezinnen met kinderen in de stad houden of aantrekken; getuige daarvan de stedenbouwkundige verordening van de stad waarin éénsgezinswoningen met tuin beschermd worden tegen opdeling in appartementen.

Volgens art. 19 van het decreet ruimtelijke ordening is het richtinggevend gedeelte van een ruimtelijk structuurplan, het deel van het ruimtelijk structuurplan *“waarvan een overheid bij het nemen van beslissingen niet mag afwijken, tenzij omwille van onvoorziene ontwikkelingen van de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten of omwille van dringende sociale, economische of budgettaire redenen. De uitzonderingsgronden voor een afwijking worden uitgebreid gemotiveerd. Ze mogen in geen geval een aanleiding zijn om de duurzame ruimtelijke ontwikkeling, de ruimtelijke draagkracht en de ruimtelijke kwaliteit van welk gebied ook in het gedrang te brengen.”* Aangezien het RUP afwijkt van het RSV en hierdoor de ruimtelijke draagkracht overschreden wordt, is het RUP in strijd met het decreet ruimtelijke ordening.

#### **4. Geen volwaardig onderzoek van alternatieven in het MER – onwettigheid van de RUP-procedure**

Een essentieel onderdeel, zowel van een plan-MER als een project-MER is het onderzoek van alternatieven. Inspelend op de inspraakreacties op de kennisgevingsnota, bepalen de *“Richtlijnen milieueffectrapportage: Station Gent St.-Peters en omgeving, 22 juni 2004, PRMER-0051-RL”* (hierna *“Richtlijnen”*) dat redelijke alternatieven, 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 moest worden onderzocht (p. 3; p.7; p. 12)

In het MER werd echter enkel een scenario onderzocht zonder parking en weg, maar ook zonder extra openbaar vervoer als alternatief. Men gaat er gemakshalve van uit dat van de 2.000 pendelparkeerders, er 1.000 met de wagen naar Brussel zullen rijden en 1.000 toch zullen blijven proberen om hun auto te parkeren ergens in de buurt van het station. Ook voor het opvangen van het extra verkeer naar de kantoren en woningen, gaat men bij de berekening voor het alternatief scenario uit van een oplossing zonder extra openbaar vervoer. Omdat ook het alternatief aldus zorgt voor veel bijkomend autoverkeer – wegens het ontbreken van voorstedelijk openbaar vervoer in dit scenario- scoort het scenario zonder parking en R4-link in de berekeningen voor fijn stof ook niet denderend, maar wel iets beter dan het eigenlijke project. In het MER werd dus geen eerlijke vergelijking gemaakt van een scenario met R4-link en parking versus een scenario zonder R4-link en parking maar met voorstedelijk openbaar vervoer. Daarom is het MER in strijd met de MER-richtlijnen.

In de Richtlijnen werd verder niet uitdrukkelijk afgeweken van de verplichting tot het onderzoeken van het nul-alternatief, doch integendeel is uitdrukkelijk aangegeven dat de bestaande toestand van het gebied als referentiesituatie wordt beschreven. Het was dus nodig een globaal beeld te geven van de huidige milieusituatie en dit voor wat betreft alle relevante "disciplines".

In het MER werd het nul-alternatief echter niet onderzocht, omdat het nul-alternatief volgens de MER-auteurs zou ingaan tegen de beleidsvisie en niet zou beantwoorden aan de beleidsdoelstellingen (MER, p. 45). Dit is geen geldig excuus voor het niet grondig uitwerken op het vlak van de milieueffecten van het nul-alternatief. Dit tast de rechtsgeldigheid van het volledige MER aan, evenals alle navolgende overheidsbeslissingen waarvoor dit MER de onderbouwing moet leveren, inclusief het RUP. Volgens art. 38 van het decreet ruimtelijke ordening is het MER immers een integraal onderdeel van het RUP.

Derhalve is het nodig het MER eerst bij te werken zodanig dat het beantwoordt aan alle gestelde eisen vooraleer de procedure om te komen tot een RUP kan worden aangevat. De procedure tot voorlopige vaststelling van het RUP moet met andere woorden van bij de aanvang worden hernomen, op basis van een bijgewerkt MER om te vermijden dat het RUP ingevolge een beroep bij de Raad van State om die reden zou vernietigd worden.

**De hiernavolgende opmerkingen en bezwaren worden derhalve in subsidiaire orde geformuleerd.**

### **Mobiliteit ruimtelijk vertaald**

#### **Weg met aanzuigend effect**

Steden zijn kwetsbare gebieden voor wat betreft luchtverontreiniging en geluids- en verkeersoverlast. Door het netwerk van vele smalle straten wordt de luchtvervuiling als het ware 'opgehoogd', waardoor de vervuiling langer ter plaatse blijft hangen. Zo worden de normen voor luchtkwaliteit sneller overschreden in bebouwde straten dan in open straten of langs de autostrade. Ook is er het effect van de snellere verzadiging van de bebouwde straten met overlast tot gevolg.

Vanuit dit oogpunt zouden steden extra beschermd moeten worden. Dit ontwerp RUP stelt een verbinding voor tussen de R4 en de projectontwikkeling die aansluit via Flanders Expo op de E40. Een verbinding die verkeer zal aanzuigen naar dicht bevolkte woonwijken. De nieuwe R4-verbindingsweg staat in het RUP beschreven als een weg om de nieuwe site te ontsluiten én een ontsluitingsweg naar het centrum van Gent. Tegelijkertijd wordt de ontsluiting van de Scholencampus verbeterd.

Uit het MER blijkt dat dit project problematisch is op het vlak van *geluidshinder*, vooral ter hoogte van de Roosakker (p. xxix), op het vlak van de *luchtkwaliteit*, meerbepaald inzake NO<sub>x</sub> en fijn stof, waardoor de grenswaarden op blijvende wijze zullen overschreden worden (p. xxxiii; p. liv), inzake *grondwater* (p. xxxv), met de daaraan verbonden negatieve effecten inzake verdroging, overigens niet alleen tijdens de constructiefase, inzake *relict- en belevingswaarde van de Overmeersen* (p. xliii; p. 409; p. 413) en inzake *ruimtegebruik* (p. xlv; p. 409-410).

De noord-zuid verbindingsweg door de projectontwikkeling ter hoogte van de De Potterstraat zal niet louter functioneren als een lokale verbindingsweg, maar als een nieuwe stedelijke invalsweg die R40, met R4 en E40 verbindt en die ook in de daluren intensief zal gebruikt worden. Op Flanders Expo staan grootste ontwikkelingen op stapel, met o.m. een nieuwe IKEA.

Het MER vermeldt (p. 88) dat de effecten van het ontwikkelingsscenario van Flanders Expo moeilijk in te schatten zijn door het groot aantal onzekerheden en sterke relatie tussen de verschillende projectonderdelen. Het MER doet toch een uitspraak over de ontwikkeling van de site van Flanders Expo: die zou weinig invloed hebben op het vlak van wegverkeer in de buurt van het station (enkel op de aansluiting met de R4) maar zal de vraag naar openbaar vervoer doen toenemen. Een conclusie die we niet kunnen volgen.

Bizar is ook dat er volgens de MOBER van Flanders Expo wel degelijk een serieuze impact zal zijn van het project Gent Sint-Pieters op de verkeersafwikkeling van het project Flanders Expo. De grootte van de ontwikkeling van Flanders Expo wordt zelf afhankelijk gemaakt van het al dan niet realiseren van het project Gent Sint-Pieters. Omgekeerd is er volgens het MER Gent Sint-Pieters geen effect van het project Flanders Expo op de verkeersafwikkeling rond Gent Sint-Pieters?

Daar komt nog bij dat volgens het MOBER voor Flanders Expo er al bij een kwart van het totale programma heel wat verkeersproblemen ontstaan, waarbij er files zullen staan tot ver op de R4 én de E40. Uit het MOBER blijkt verder dat het vanaf een projectontwikkeling van 140.000 m<sup>2</sup> wenselijk is om een vierde rijstrook in elke richting van de E40 aan te leggen om de kans op congestie te minimaliseren. Vanaf 180.000 m<sup>2</sup> is dat 'absoluut noodzakelijk'. Volgens het gemotiveerd standpunt van AWV in bijlage bij het MOBER is dat om verschillende redenen 'niet haalbaar'. Nog volgens de MOBER is het vanaf 200.000 m<sup>2</sup> nodig om de R4-buitenring te sluiten. Ook dit laatste is volgens AWV op korte termijn niet haalbaar. Er dreigen dus grote verkeersproblemen te ontstaan in dit deel van Gent.

Beide projecten – Flanders Expo en Gent Sint-Pieters – zullen dus duidelijk een cumulatief effect hebben op het autoverkeer (en op vlak van luchtkwaliteit), zowel op de R4 als op de E40. Wat het juiste effect zal zijn op de R4-lonk is minder duidelijk. Onder meer door IKEA kan een belangrijke verkeersstroom via de R4- verbindingsweg verwacht worden richting het centrum. Dezelfde opmerking komt terug in het MER-verslag (p. 11) waar te lezen is dat deze conclusie van het MER (dat dus stelt dat er geen effect te verwachten is) niet hard gemaakt kan worden en vooruitloopt op de afloop van het MER van Flanders Expo.

Met deze cumulatieve effecten houdt het RUP geen rekening.

#### Conclusie

Om de stad Gent en op kleinere schaal de nabije buurten rond het station te beschermen tegen verkeerscongestie, bijkomende luchtvervuiling en overlast door het bijkomend verkeer, mag de verbindingsweg er niet komen.



### **Sint-Denijslaan in spitsuur volledig afgesloten van stationsbuurt en stad**

In het deel mobiliteit van het MER lezen we dat tijdens het spitsuur 1000 wagens per uur de R4-verbindingsweg gebruiken. Deze verbindingsweg krijgt een 1 / 1 profiel. Op de kruising met de Sint-Denijslaan komt een lichtengeregeld kruispunt. De lichtenregeling is aangepast aan het uur van de dag. Tijdens de spits krijgen de auto's die op of naar de R4-verbindingsweg rijden voorrang. Het MER vermeldt dat de auto's die de R4-verbindingsweg nemen tijdens de spits, in de file zullen staan. Omdat moet voorkomen worden dat de auto's al in file staan op de R4 (dit om het gekende Wijnegem Shoppingcenter-effect te voorkomen) zal het verkeer van de R4 link voorrang krijgen op alle verkeer van de Sint-Denijslaan, dus ook op de fietsers en de voetgangers.

Deze verkeerslichten – zekere wanneer zij het overwegende gedeelte van de tijd groen licht geven aan de R4-verbindingsweg - zullen als een barrière werken voor het verkeer op de Sint-Denijslaan.

Deze voorgestelde R4-verbindingsweg wordt aangelegd voor de pendelaar van buiten Gent. Een deel van de bewoners van de stationsbuurt zullen - door de aanleg van de weg- moeilijker naar het station geraken. Deze stadsbewoners kozen bewust om dicht bij het station te wonen en moeten nu hun gezondheid opofferen (wegens overschrijding van de normen inzake fijn stof en NOx) voor mensen die op een 'verkaveling in het groen' wonen. Dit gaat volledig in tegen de doelstellingen van het ruimtelijk beleid, dat als doel heeft om stedelijk wonen te stimuleren.

#### **Conclusie**

Dat een hele buurt (ten westen van de kruising van de verbindingsweg met de Sint-Denijslaan) afgesloten wordt van het station is niet aanvaardbaar, te meer daar deze buurt af te rekenen krijgt met veel te hoge concentraties aan fijn stof en NOx.

### **Aantal parkeerplaatsen overschat**

Het mobiliteitsrapport bekeek verschillende scenario's inzake parking. De keuze van de stuurgroep leidde tot een 3000 à 3400 plaatsen; uiteindelijk vastgelegd op 2810 plaatsen: cijfers voor de grote parking met het deel pendelparking en kantoren voor de bijhorende bouwblokken en voor de woningen in het eerste deel. Dit aantal is groter dan de parkeerplaatsen Zuid, Kouter, Vrijdagmarkt en St.-Michiels samen! Dit aantal is niet vastgelegd in het voorontwerp RUP. Andere parkeerplaatsen die op de Koningin Fabiolalaansite voorzien worden: 550 stallingplaatsen.

De mobiliteitsstudies dateren echter van juni tot september 2004; de enquête afgenomen van de pendelaars, dateert van maart 2003. Ondertussen:

1) voerde de stad betaald parkeren in de stationsomgeving in. In de straten met betaald parkeren is de parkeerdruk sterk verminderd (er zijn op een gewone werkdag, nog parkeermogelijkheden in de nabijheid van het station). De pendelaars die hun auto in de buurt parkeerden, lijken te kiezen voor het opstappen in een station van het voorstadsnet (in De Pinte is een toename genoteerd) of parkeren

de wagen verder buiten de betalende zone. Het feit dat door het betalend parkeren duidelijk meer geparkeerd wordt nabij het station De Pinte, illustreert dat een voorstedelijk openbaar vervoersnet wel degelijk zal werken.

2) is er sinds december vorig jaar een rechtstreekse treinverbinding tussen Gent-Dampoort en Brussel; een aantal van de reizigers uit de oostkant van Gent (Sint-Amandsberg, Oostakker of Destelbergen) die voorheen in Gent Sint-Pieters opstapten, nemen nu de trein in Gent Dampoort. Deze bijkomende treinverbinding is een groot succes, gemiddeld stappen elke ochtend 410 reizigers op deze trein. De NMBS moest na twee weken de trein al uitbreiden. Er circuleert reeds een petitie voor extra treinen Dampoort-Brussel.

### Conclusie

Dit alles maakt dat er minder parkeerplaatsen voor pendelaars nodig zijn aan het station Gent Sint-Pieters. Bovendien kan voor Gent Sint-Pieters evengoed geopteerd worden voor een rechtstreekse treinverbinding vanaf Flanders Expo naar Brussel, al dan niet met een stop in Gent Sint-Pieters. Gecombineerd met een beter uitgebouwd voorstedelijk OV-net wordt een pendelparking aan Gent Sint-Pieters overbodig.

GMF stelt daarom voor om de huidige pendelparking (550 plaatsen) te behouden. Deze parking kan in de toekomst geleidelijk aan afgebouwd worden, op het moment dat het voorstedelijk openbaar vervoer verder wordt uitgebouwd en er een rechtstreekse trein vertrekt naar Brussel vanaf Flanders Expo.

### **Vergelijking scenario met en zonder R4-verbindingsweg en parking**

De tabel op pagina 7 vat de resultaten samen van de twee scenario's met of zonder de R4- verbindingsweg en ondergrondse parking van 2810 plaatsen. Deze tabel bundelt de tabel VIII.1.9. (p. 115) en tabel VIII.1.10 (p.123) uit het MER.

Uit die tabel kan NIET besloten worden dat de projectontwikkeling met parking en R4-verbindingsweg beter scoort voor mobiliteit dan het alternatief zonder. In de tabel ontbreken nl. cruciale gegevens (zie de vraagtekens en 'geen gegevens in MER') en de tendensen zijn niet duidelijk.

Bovendien werd in het MER enkel een scenario onderzocht zonder parking en weg, maar ook zonder openbaar vervoer als alternatief (de Vlaamse cel MER stelde in haar richtlijnen nochtans dat de auteurs van het MER een alternatief moeten beoordelen zonder parking en ontsluitingsweg, maar mét openbaar vervoersalternatief). Men gaat er in het MER gemakshalve van uit dat van de 2.000 pendelparkeerders, er 1.000 met de wagen naar Brussel zullen rijden en 1.000 toch zullen blijven proberen om hun auto te parkeren ergens in de buurt van het station. Ook voor het opvangen van het extra verkeer naar de kantoren en woningen, gaat men bij de berekening voor het alternatief scenario uit van een oplossing zonder extra openbaar vervoer.

Bij de berekeningen van de mobiliteitseffecten van het project, werd omgekeerd wél rekening gehouden met een hoger aandeel openbaar vervoer! Dat zorgt dus voor een dubbele scheeftrekking. Op deze manier probeert men in het MER een mogelijk alternatief in een slecht daglicht te stellen. De wettelijk doelstelling van een MER is nochtans om op een wetenschappelijk onderbouwde manier potentiële milieu- en gezondheidseffecten in te schatten en de bevolking daarover in te lichten. Dit MER dient blijkbaar een ander doel.

Het MER verzuimt bovendien te vermelden dat de  $PM_{10}$  normen strenger zullen zijn op het ogenblik dat de projectontwikkeling zal voltooid zijn (indicatieve jaargrenswaarde van  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , nog maximum zeven overschrijdingen per jaar van uurwaarde).

#### Conclusie

Op vlak van mobiliteit scoort het scenario met de R4-verbindingsweg niet beter dan zonder de weg, wel integendeel. Omwille van de negatieve milieueffecten (zie boven) is de aanleg van de weg niet opportuun.

**Tabel: belasting van de wegen in de stationsomgeving tijdens de avondspits in personenwagens per uur/richting**

Straat	Richting	Huidige	Berekende toekomstige situatie			
			Met ondergrondse parking en R4 link		Zonder ondergrondse parking en R4 link	
			Verschil		Verschil	
Sint-Denijslaan (ten westen van noord-Oost zuidverbinding)		92	47	-45	50	-42
	West	320	191	-129	303	-17
Sint-Denijslaan (ten oosten van de noord-Oost zuidverbinding)		92	204	+112	?	?
	West	320	829	+509	?	?
K. Fabiolalaan (ten westen van de noord-Oost zuidverbinding)		217	191	-26	260	+43
	West	521	484	-37	520	-1
K. Fabiolaan (ten oosten van de noord-Oost zuidverbinding)		131	618	+487	566	+435
	West	433	247	-186	408	-25
Rijsenbergstraat	Noord	134	?	?*	343	+209
	Zuid	41	62	+21	70	+29
K. Boudewijnstraat	Noord	440	673	+233	237	-203
	Zuid	77	?	?	78	+1
K. Albertlaan	Noord	964	999	+35	?	?
	Zuid	258	456	+198	?	?
Voskenslaan	Noord	1077	558	-519	851	-226
	Zuid	337	274	-63	222	-115
Kortrijksesteenweg	Noord	809	1024	+215	1003	+194
	Zuid	835	1021	+186	887	+52
Noord-Zuid verbinding - Voskenstunnel of nieuwe ondertunneling	Noord	1100	400	-700	778	-322
	Zuid	254	150	-104	144	-110

Sneepkaai	Noord	529	657	+128	Geen gegevens in MER	Geen gegevens in MER
	Zuid	1035	863	-172	Geen gegevens in MER	Geen gegevens in MER
R4-link	Noord	0	235	+235	0	0
	Zuid	0	1040	+1040	0	0

?: vraagtekens in de tabel geven aan dat de intensiteiten niet zichtbaar af te lezen zijn op de betreffende figuren.

### Fijn stof niet ruimtelijk vertaald

#### Problematiek van fijn stof

Fijn stof haalt regelmatig het nieuws. Tijdens de smogperiode van januari werden veel te hoge concentraties fijn stof gemeten in de lucht. De bevolking kreeg de waarschuwing om geen zware inspanningen te verrichten of te sporten in de buitenlucht. Mensen met astma of andere ademhalingsproblemen moesten extra voorzichtig zijn. Ook in Gent vormt fijn stof een probleem. Het project Gent Sint-Pieters zal dit probleem nog erger maken...

Zoals de naam al aangeeft, is fijn stof een verzamelnaam voor zeer kleine vervuilende stofdeeltjes in de lucht, kleiner dan een honderdste van een millimeter. Juist omdat die stofdeeltjes zo klein zijn en diep in onze longen kunnen doordringen, zijn ze zo gevaarlijk. Bij een korte blootstelling aan luchtvervuiling met fijn stof worden bestaande gezondheidsproblemen zoals luchtweginfecties en astma erger. Tevens neemt het aantal spoedopnames door luchtwegklachten en hartaandoeningen toe, evenals het aantal acute sterfgevallen, vooral bij ouderen met een zwakkere gezondheid. Volgens het uitgebreid onderzoek van onder meer de Wereldgezondheidsorganisatie zorgt fijn stof op lange termijn 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. Volgens het milieुरapport Vlaanderen (MIRA-T 2004) is fijn stof de belangrijkste oorzaak van het verlies aan gezonde levensjaren door milieuvuiling: in 2003 gingen in Vlaanderen volgens dit rapport liefst 25.000 levensjaren verloren als gevolg van luchtvervuiling door fijn stof. Uit een onderzoek in een twintigtal Europese steden bleek dan weer dat in West-Europa meer mensen sterven door uitlaatgassen van het verkeer dan door ongevallen. Ook in deze studie werd fijn stof als voornaamste oorzaak aangewezen.

#### Extra verkeer, extra fijn stof

Volgens het milieueffectenrapport (MER Masterplan Station Gent Sint-Pieters en omgeving - pagina 24 ) zorgen de R4-link en de parking alleen al voor 1.575 wagens per uur, of bijna 10.000 wagens per dag<sup>1</sup>. Daar komt nog het verkeer bij voor de kantoren en de woningen. In het oostelijk deel van de Koningin Fabiolalaan bijvoorbeeld, zal de verkeersintensiteit toenemen van 131 wagens per uur per richting vandaag naar 618 wagens per uur en per richting in de toekomst. Ook in heel wat andere straten rond het station zal het autoverkeer gevoelig drukker worden.

Dat verkeer zal onvermijdelijk ook extra luchtvervuiling veroorzaken in de woonbuurten rond het station. Uit het MER blijkt zwart op wit dat hierdoor de Europese normen constant zullen overschreden worden. In het MER werd met een Nederlands computermodel berekend wat de huidige en toekomstige overschrijdingen zijn van de Europese fijn stof-norm, dit op basis van de berekende verkeersintensiteiten. De norm voor fijn stof bedraagt 50 µg/m<sup>3</sup> als daggemiddelde, die maximaal 35 keer per jaar mag overschreden worden. Deze berekeningen geven duidelijke resultaten, verwerkt in de tabel.

*Tabel: vergelijking aantal overschrijdingen van de norm fijn stof in 2004 en 2015*

Straat	Overschrijdingen 2004	Overschrijdingen 2015
St-Denijslaan West	48	50 (+2)
St-Denijslaan Oost	49	68 (+19)
Koningin Fabiolalaan	42	57 (+15)
Rijsenbergstraat	?	48 (?)
Koning Boudewijnstraat	44	62 (+18)
Koning Albertlaan	62	69 (+7)
Voskenslaan	92	62 (-30)

*Eigen tabel op basis van resultaten in het MER*

Zoals te verwachten valt, scoort enkel de Voskenslaan beter dan vandaag (hoewel nog steeds ver boven de norm), aangezien het autoverkeer hier sterk zal afnemen door het afsluiten van de tunnel. In alle andere straten rond het station zal het aantal overschrijdingen van de fijn stof norm verder toenemen, aangezien ook de verkeersintensiteit hier gevoelig zal stijgen. Bovendien vergelijkt het MER enkel met de norm van 2005, terwijl deze norm volgens de Europese richtlijn verder zal verstrengen in 2010, dan mogen er nog maximaal 7 overschrijdingen zijn. Om de situatie in 2015 te beoordelen had men in het MER dus moeten toetsen aan de norm van 2010 en niet die van 2005. Maar zelfs bij vergelijking met de huidige norm zijn er enorm veel overschrijdingen.

Toch komt het MER tot de conclusie dat er "geen significant" probleem is. Men verstopt zich hiervoor achter het feit dat de norm vandaag ook al wordt overschreden, waardoor de toestand 'niet significant' verder achteruit gaat ten opzichte van de huidige situatie. Nochtans zou er in 2015 tegenover 2004 een gevoelige verbetering van luchtkwaliteit moeten zijn. De normen voor uitlaatgassen van auto's worden immers steeds strenger. Het gebruikte CAR-model houdt trouwens rekening met de toekomstige verbetering van de uitstoot van auto's.

Het MER probeert vooral het probleem te minimaliseren en haalt allerlei niet-wetenschappelijke argumenten aan om toch maar te kunnen besluiten dat er geen probleem is. Zo gaat men er gemakshalve van uit dat de Europese normen niet verder zullen verstrengen, maar zelfs zullen afgezwakt worden. Het goedkeuringsverslag van de MER-cel wordt dit tegengesproken.

Zaken die wel wetenschappelijk vaststaan - zoals het feit dat er volgens de WereldGezondheidsOrganisatie geen veilige ondergrens bestaat voor fijn stof - komen niet ter sprake in het MER.

Ook het luik gezondheid komt op een zelfde manier tot de conclusie dat er "geen significant" probleem is. Dit is niet alleen een foute conclusie - volgens de cijfers zullen er wel degelijk meer overschrijdingen zijn - het gaat ook volledig voorbij aan de wettelijke doelstelling van de Europese richtlijn, namelijk het *verbeteren* van de luchtkwaliteit, niet het 'verslechteren'.

#### Conclusie

We willen nog eens onderstrepen dat de luchtkwaliteitsnormen voor fijn stof (bijlage 2.5.5.3. VLAREM II - implementatie van de Europese richtlijn 1999/30/EG in dit verband) uitgedrukt zijn in *grenswaarden* en dus overall gelden vanaf 1 januari 2005 (fase 1) en 1 januari 2010 (fase 2) wanneer de grenswaarden nog verder worden aangescherpt. Die normen moeten ook betrokken worden in de ruimtelijke planning (art. 2.1.2. VLAREM II: "De in dit deel vastgestelde milieukwaliteitsnormen worden door de overheid gehanteerd *bij het plannen en het realiseren van haar beleid*".)

Een RUP goedkeuren dat onvermijdelijk leidt tot een overschrijding van die normen is dan ook onwettig en kan aangevochten worden bij de Raad van State, zoals dit overigens in onze buurlanden zeer gebruikelijk is. Enkel een RUP dat waarborgt dat deze grenswaarden in de buurt niet overschreden worden, of dat bij bestaande slechte luchtkwaliteit waarborgt dat de situatie verbetert, is wettig.

<p><b>Alternatief voorstel: schrappen R4-verbindingsweg - pendelparking , behouden Voskenstunnel, Flanders Expo voor pendelaar</b></p>
--

### **Behouden van de Voskenstunnel**

Het is niet nodig de nieuwe doorboring van het spoorlichaam te maken voor een noord-zuid verbinding. Ons voorstel is om de Voskenstunnel te behouden op niveau -1 en boven te laten komen aan de Koning Albertlaan. Via deze tunnel kan dan de beperkte parking ingereken worden. De Afscheidzone (K+R) en de fietsenstallingen die nu voorzien zijn op -1, worden mee geïntegreerd in deze Voskenstunnel. Dit heeft als positief effect dat de wagens niet meer over het Maria Hendrikaplein hoeven (wat de veiligheid ten opzichte van het voorgestelde project en de huidige situatie duidelijk zou verbeteren) en via een tunnel rechtstreeks uitkomen in de Koning Albertlaan. Tevens is er een positief effect op de sociale veiligheid en zal het geheel ook veel goedkoper uitvallen.

Hiervoor kan men inspiratie opdoen bij het stationsproject van Leuven.

### **Parking ter hoogte van Flanders Expo ook voor de pendelaar**

Idealiter worden er rechtstreekse treinen ("specifiek voor autogebruikers") vanaf Flanders Expo al dan niet met stop in Gent Sint-Pieters ingelegd. Misschien is een verschuiving van het station / stopplaats van Sint-Denijs daarvoor nodig. Een ander mogelijk alternatief is een tramtrein. In een eerste fase kan de bestaande tram de pendelaar naar het Sint-Pieters Station brengen. Een hoge frequentie van de rijtijden is daarvoor nodig. Qua tijd zal dit scenario veel beter scoren dan in de file staan om naar de parkeergarage te rijden.

### **Goed uitgebouwd voorstadstreinnet**

De NMBS bouwt een voorstadnet uit in Brussel. Ook in omgeving van Gent is er veel potentieel. Rond Gent zijn er al veel kleine station en stopplaatsen. Een frequentere bediening is hiervoor nodig. Ook kunnen nieuwe stopplaatsen in gebruik genomen worden zoals Evergem, Muide, Oostakker, Merelbeke,...

Ook vraagt GMF een verdere uitbouw van de rechtstreekse verbinding van Gent-Dampoort naar Brussel. Deze lijn kan eventueel al vanuit Evergem starten.

Wij zijn ervan overtuigd dat wanneer zo'n voorstadnet wordt uitgebouwd er geen grote parkeerbehoefte is aan Gent Sint-Pieters. Indien de NMBS om commerciële of andere redenen niet in een dergelijk net wenst te investeren, moeten de overheden de NMBS daartoe aanzetten.

### **Goed uitgebouwde fietsinfrastructuur**

Het plan gaat er prat op om oog te hebben voor de voetganger en de fietser. Doorheen de projectontwikkeling loopt een pad. Wat wel ontbreekt in het stationsproject is voldoende fietsaccommodatie. Zo zijn er te weinig fietsenstallingen voorzien. Op zaterdag 12 oktober 2002 voerde GMF een telling uit van het aantal fietsen aan het Sint-Pietersstation. We telden er 4579. Dit in 2002! Het station wordt uitgebreid om 60.000 reizigers per dag te ontvangen. GMF wil dat er verhoudingsgewijs meer reizigers per fiets naar het station komen. Daarvoor moet het aantal fietsenstallingen worden uitgebreid tot minstens 10.000 stuks. Bijkomend vraagt GMF een fietswerkplaats te voorzien in het station. Zo is er een feestvriendelijker klimaat en stijgt het aantal pendelaars die met de fiets naar het station komen.





## **Bouwdichtheid overtreft de ruimtelijke draagkracht**

### **Hoogste bouwdichtheden dicht bij het station**

In artikel 1.3. is de densiteit van de gebouwde ruimte opgenomen.

In zone A moet de bruto vloeroppervlakte begrepen zijn tussen 76.500 m<sup>2</sup> en 99.000 m<sup>2</sup>, voor zone B is dit tussen 59.500 m<sup>2</sup> en 77.000 m<sup>2</sup>, voor de zone C tussen 34.000 m<sup>2</sup> en 44.000 m<sup>2</sup>. Dit geeft een vloer/terreinoppervlakte of V/T van voor zone A: tussen 3,4 en 4,4, zone B: tussen 2,5 en 3,2 en voor zone C tussen 2,5 en 3 (zie toelichtingsnota).

Deze bouwdensiteit overtreft vele malen de bouwdichtheid van de woonbuurten rond het station. Om een beter evenwicht te realiseren tussen het stationsproject en de leefbaarheid van de bestaande woonbuurten, stelt GMF voor om de bouwdichtheid van het project te verlagen. Algemeen kan GMF akkoord gaan met de filosofie van het RUP: de hoogste bouwdichtheden aan het station, de densiteit geleidelijk afbouwen richting de Blaarmeersen.

GMF is wel van mening dat de ruimtelijke draagkracht wordt overschreden (zie hoger) door het project. Voor zone C (verst van het station) stelt GMF voor om de bouwdichtheden van het RSV/RSG als uitgangspunt te nemen. Het RSV stelt 25 woningen/ha voorop in stedelijke gebieden. Omwille van de potentie van deze plaats stelt GMF voor om deze bouwdichtheid te verdubbelen tot 50 wooneenheden/ha. Aan deze dichtheid blijft het mogelijk een kwalitatief stedenbouwkundig concept uit te werken dat ook kansen biedt voor gezinnen met kinderen. Woonprojecten met een gelijkaardige dichtheid die als inspiratiebron kunnen dienen zijn bv. het Hollainhof te Gent of de Penitentienstraat te Leuven, projecten die door stedenbouwkundigen stevast worden gewaardeerd als voorbeelden van kwalitatief en dens wonen voor gezinnen in de stad. .

### **Appartementsblokken beperken, eensgezinswoningen voorzien**

De toename van appartementsbouw zal vooral de ouderen aantrekken om in de stad te blijven of er te komen wonen, en **niet** de gezinnen met kinderen. Of anders gezegd: hoe meer er in de stad appartementen gebouwd worden, hoe meer de suburbanisatietrend gestimuleerd wordt. Hoe meer appartementswijken in de stad aangelegd worden, hoe groter de leeftjdssegregatie in de stad. Niet dat er geen appartementen mogen gebouwd worden. Integendeel: door het proces van vergrijzing dat nu al bezig is zullen meer en meer woningen voor de derde leeftijd moeten voorzien worden. Het komt er ook op aan geen appartementswijken aan te leggen maar wel woningbouwcomplexen met een mix van laag- en appartementsbouw binnen de buurt of wijk..

Waarom worden bij voorkeur appartementsbouw in stationsbuurten gesitueerd? De redenering is dikwijls: hoe meer mensen in de buurt van het station wonen, hoe meer pendelaars het openbaar vervoer zullen gebruiken en hoe geringer de parkeerdruk op de stationsbuurten wordt. Dit is een illusie: appartementen trekken oudere mensen aan. Zestigplussers zijn geen professionele pendelaars meer! Hoe meer appartementen in de stationsbuurten gebouwd worden, hoe kleiner het aandeel van pendelende gezinsleden, hoe groter de parkeerdruk in de stationsomgeving en hoe minder pendelaars zullen gebruik maken van het openbaar vervoer! Dus: appartementsbouw in stationsomgevingen heeft een averechts effect op het gebruik van het openbaar vervoer.

Aan de hand van statistische gegevens van het Nationaal Instituut voor Statistiek (kortweg NIS, cijfers per 1/1/2001) stellen we vast dat in de buurten met een concentratie aan de appartementen, het aandeel van de 65-plussers zeer hoog is en tegelijk het aandeel jongeren laag.

In 2001 telde bijna alle appartementsbuurten in de Gentse kernstad<sup>i</sup> meer dan 30% 65-plussers en om zeggens uitsluitend de appartementswijken kenden een zo hoog aandeel ouderen. Het betreft de buurten Zuidpark (32.8%), Rabotstation (33.2%), Citadelpark (34.6 %), Groene Vallei (34,6%), Briel (41.3%); een uitschieter is de buurt "Neermeersen" (= de Watersportbaan) waar dit aantal tot 46% opklimt. Hier bedraagt het aantal 50-plussers zelfs 2/3 van de bevolking! Ter vergelijking: voor de gehele fusiegemeente Gent bedraagt het aantal zestig plussers 18.5%; in de stadsdeelgebieden Gent-Centrum 19.2%, in Gent-Zuid (d.i. ten zuiden van het St-Pietersstation) 18.3% en in Muide-Sifferdok 15.8%.<sup>ii</sup> In het Vlaamse gewest is 17% van de bevolking ouder dan 65 jaar (eveneens een cijfer van 2001). Opmerkelijk is dat deze appartementen zowel tot de sociale sector behoren (Neermeersen, Briel, Rabot, Nieuw-Gent, Meulestede) als tot de private sector (Zuidpark, Citadelpark en Groene Vallei).

### **Funcziemenging noodzakelijk**

Het artikel 1.4 bespreekt de funcziemenging.

Minimale waarden voor wonen zijn opgenomen. Voor zone A is dit 20 % waarvan een beperkt gedeelte van deze 20 % (maximum een derde) voor hotel mag voorzien worden. Voor zone B stijgt dit tot 50 %. Voor zone C is minimaal 70% voorzien voor wonen.

GMF stelt voor om de minimale waarde voor zone A voor wonen op te trekken tot 30%. Het is ook belangrijk dat in zone A ook daadwerkelijk gewoond zal worden. Ook in Brussel is funcziemenging voorzien in kantoorwijken. De appartementen zijn er, maar die staan wel leeg of worden sporadisch gebruikt voor werknemers die tot 's avonds laat werken.

Voor de kantoorfunctie zijn zowel minimale als maximale waarde opgenomen voor zone A (tussen 40 % en 60 %) en voor zone B (tussen 20 % en 40 %). Voor zone C zijn geen normen opgenomen. Wat betekent dit? Wat met de kantoorachtigen? Zijn die wel mogelijk?

De voorwaarde dat in elke zone 50 % van de gelijkvloerse vloeroppervlakte voorbehouden aan publiek toegankelijke functies en/of woningen is positief en moet zeker behouden blijven.

### **Geen fasering kantooroppervlakte, behoefte kantoren?**

De kantorenmarkt in Gent is in volle beweging. Het Zuiderpoort Office Park aan de oprit naar de E17/E40 te Ledeberg, 65.000m<sup>2</sup> vloeroppervlakte, is recent afgewerkt en ligt eveneens vlakbij het station. Het Masterplan voor Flanders Expo voorziet 135.000 m<sup>2</sup> kantoren en 170.000 m<sup>2</sup> kantoorruichten. Daar staat tegenover dat in het Ruimtelijk Structuurplan Gent de jaarlijkse behoefte aan kantoren in Gent geraamd wordt op 10.000 m<sup>2</sup>.

Het project voor de Fabiolalaan voorziet ongeveer 100.000 m<sup>2</sup> kantoren en dus in een aanbod aan kantoorruimte voor 10 jaar. Dat terwijl er op andere plaatsen in Gent een aanbod is of komt voor de volgende 20 jaar. Een bescheidener invulling van de kantoorfunctie lijkt dus ook vanuit economisch oogpunt zeer zinvol. Bovendien zal een meer bescheiden invulling van het project ook meer in harmonie zijn met de omgevende woonbuurten.

Ondertussen blijkt ook de stad zelf te twijfelen aan de noden van de kantorenmarkt, aangezien schepen recent de opdracht gaf voor een studie naar de kantorenmarkt in Gent. Daarom zou minstens deze studie afgewacht moeten worden vooraleer een beslissing kangenomen worden over dit RUP.

Ondertussen blijkt ook dat meer en meer kantoren in het centrum leeg komen te staan (CM-gebouwen, Vrijdagsmarkt, kantoren van de belastingen,...). Door een overmatig nieuw aanbod aan kantoren te voorzien in de periferie van Gent, werkt men de leegstand in het centrum verder in de hand. Dat kan toch niet de bedoeling zijn?

Daarom vraagt GMF om in het RUP minstens een fasering te voorzien van de kantoorruimte. Dit is perfect mogelijk; volgens Artikel 39 van het decreet ruimtelijke ordening kunnen "stedenbouwkundige voorschriften van die aard zijn dat ze na verloop van tijd in werking treden of dat de inhoud op een bepaald tijdstip verandert." GMF stelt voor om in het RUP de mogelijkheid te voorzien voor een fasering van bebouwing van kantoren. Na evaluatie van de eerste fase (dichtst bij het station) en na evaluatie van de dan geldende kantorenmarkt, kan beslist worden om al dan niet verder te gaan met nieuwe kantoren.

## **Slotopmerkingen**

### **GRUP te algemeen**

Het GRUP is zeer algemeen. De specifieke uitwerking is verschoven naar een later tijdstip via de inrichtingsstudie die gevraagd wordt en vastgelegd is in artikel 9. Maar enkel wat in de stedenbouwkundige voorschriften is opgenomen is bindend.

Voor GMF moeten voldoende voorschriften in het RUP vastgelegd zijn. Dit moet mogelijk zijn daar er al veel studiewerk verricht is. Nu is het voorstel om dit via inrichtingsstudies te doen. Een belangrijk nadeel is ook dat een inrichtingsstudie niet in openbaar onderzoek gaat. Verenigingen en burgers hebben daardoor geen officiële inspraakmogelijkheid.

Zo bestaat er ook een noodzaak tot het vastleggen van concrete cijfers. Twee voorbeelden.

- 1.) Het aantal parkeerplaatsen in de pendelparking en de bovenliggende projectontwikkeling. Dit aantal is niet vastgelegd.
- 2) de afmetingen van een slanke toren. De 25 meter evenwijdig aan de Koningin Fabiolalaan is enkel vermeld in de toelichtingsnota. Wat is trouwens een "slanke" toren?

### **Samengaan van hoogstaande architectuur én innoverende en milieuvriendelijke principes**

Dit project aan het Sint-Pieters station moet een nieuwe stadsvisie uitstralen. Dit is namelijk een project van de 21ste eeuw gericht op de toekomst. Het moet ook een visitekaartje worden voor Gent, aangezien iedereen die met de trein naar Gent komt dit stedenbouwkundig project als eerste zal zien. Daarom vraagt GMF het vastleggen in dit GRUP rond kwaliteitsbewaking.

- GMF wil geen tweede Brussel Noord waar de bouwprojecten beperkt zijn tot blokken met spiegeland glas. Er bestaan in het buitenland voldoende goede voorbeelden van hoogstaande architectuur van een nieuwe buurt binnen een bestaande buurt.
- De inplanting van de hogere gebouwen in zone A en C gebeurt op basis van een goede afweging van de hoogbouweffecten en zo ver mogelijk van de Fabiolalaan (GMF vindt het ook merkwaardig dat zowel in zone A als in zone C een bijkomende toren kan komen op een vrij te kiezen plaats.)
- Voor de appartementen moet voldoende buitenruimte voorzien worden. De stad Gent neemt hiervoor in haar RUP's een norm van 4 m<sup>2</sup>
- GMF vraagt een architectuur wedstrijd inschreven in de voorschriften om zo de kwaliteit te bewaken. In de jury moet een vertegenwoordiger van de buurt opgenomen worden.

Bijkomend verwacht GMF van dit project dat ook de nieuwste en best beschikbare technieken gebruikt worden om het project zo milieuvriendelijk te maken. Ook dit moet vastgelegd worden in de voorschriften.

Enkele voorbeelden.

Rond energie: een voorziening in eigen energieproductie van 50%

- op lichthellende, naar het zuiden gerichte daken plaatsen van fotovoltaïsche panelen. Zo verwachten we op de luifel een batterij aan elektriciteitsproducerende zonnepanelen!

- een energieprestatie hoger dan wettelijk vereist
- een vernuftig systeem van ventilatie en verwarming

Rond water: zoveel mogelijk opvang en hergebruik van regenwater

- verplichting van de aanleg van hemelwaterputten ook voor kantoorgebouwen en appartementen
- op alle platte daken een groendak voorzien (al dan niet gedeeltelijk)
- integratie van infiltratiezones en bufferbekkens in de groenaanleg (dus geen ondergrondse bufferbekkens)
- waterdichte ondergrondse bouwlagen zodat geen continue drainage en oppomping nodig is

Rond geluid: een excellente geluidsisolatie voor de woningen en goede isolatie voor de kantoren

#### **Enkele kleine opmerkingen**

- legende ontbreekt
- Pijl die de ondergrondse parkeergarage aangeeft komt buiten het plangebied. Dit geeft een verkeerd beeld.
- het markant gebouw lijkt ons proportioneel veel te zwaar en niet in verhouding tot de tegenhanger aan de andere zijde.

Wij verzoeken u deze voorstellen, opmerkingen en bezwaren grondig te willen onderzoeken en er op gepaste wijze rekening mee te willen houden.

Hoogachtend,

Stefaan Claeys,  
Voorzitter  
Gents MilieuFront

