



24/12/2020

**Betreft: Bezwaarschrift in het kader van het openbaar onderzoek naar
aanleiding van de aanvraag tot het bekomen van een
omgevingsvergunning voor de Verbouwing station Gent Sint-Pieters _
deelproject GSP080 (2019058370)**

Geachte,

Als Gentse milieuvereniging zijn wij blij dat er eindelijk verder gewerkt zal worden aan het Station Gent-Sint-Pieters. Toch stellen wij enkele belangrijke problemen vast bij de voorliggende plannen.

Met dit schrijven wens ik dan ook volgende bezwaren in te dienen tegen voormelde bovenvermelde aanvraag.

1. Er wordt verwezen naar het Milieueffectenrapport (**MER**), opgesteld in 2005 en er wordt aangegeven dat er geen wijzigingen nodig zijn. Dit Milieueffectenrapport is ondertussen volledig verouderd. Zo zijn bepaalde milieuaspecten niet mee in overweging genomen, zoals de impact op klimaat en energie. Bovendien zijn verschillende milieunormen ondertussen verstrengd. Een nieuwe MER-evaluatie is noodzakelijk.
2. Volgens MER-bijlage II 10 b) dient een **project-MER** te worden opgesteld bij een stadsontwikkelingsproject "met een verkeergenererende werking van pieken van 1000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur". Een fiets is gelijkgesteld aan 0.2 personenauto-equivalent. Volgens de omgevingsvergunningsaanvraag (GSP080_beschrijving) wordt in het totale transferium fietsenstallingen voorzien voor 17.000 fietsen. Dit komt overeen met een personen-autoequivalent van 3.400. Deze fietsenstallingen worden gebruikt door pendelaars en studenten die in een kort tijdsbestek (< 2 uur) hiervan gebruik maken. Een project-MER ontbreekt.
3. In het dossier bevindt zich geen **advies van de Gentse kwaliteitskamer** en/of de Gentse bouwmeester. De Kwaliteitskamer is een externe commissie die, op vraag

van de Stadsbouwmeester, stad Gent adviseert in functie van het waarborgen van ruimtelijke en architecturale kwaliteit. Het advies van de Kwaliteitskamer staat autonoom ten aanzien van de werking van de stedelijke diensten. Een advies van de Kwaliteitskamer gaat o.a. de beeldbepalende kwaliteit na aan de hand van vier parameters: schaal, context, programma en kader.

4. In de omgevingsvergunningsaanvraag wordt aangegeven dat bepaalde onderdelen deel zullen uitmaken van **een latere vergunningsaanvraag** (bv tramstation onder de sporen, helling naar fietsenstalling, K&R op hoek Voskenslaan/St Denijslaan). De aanvraag die nu voorligt is zeer bepalend voor de deze toekomstige plannen en de verdere afwerking van het station. Deze bijkomende onderdelen maken immers inherent deel uit van het station Gent-Sint-Pieters en zijn medebepalend voor zowel de impact naar ruimtelijke ordening als naar omgeving. Deze latere vergunningsaanvragen kunnen niet afgesplitst worden van voorliggende aanvraag.
5. De **Cloquetgang** is ondergedimensioneerd. Deze Cloquetgang bestaat uit een fiets- en een voetgangerszone in beide richtingen, met aansluitingen naar zowel de onderste fietsenstalling als de mezzanine. Gezien het grote aantal fietsenstallingen (3 niveau's) die langs die gang ontsloten worden en het feit dat deze gang de snelste doorgang zal vormen door het station voor fietsers en voetgangers, is een verbreding meer dan noodzakelijk.
6. Hoewel het aantal **fietsenstallingen** opnieuw wordt opgetrokken blijkt volgens onze tellingen dat het aantal stallingen op moment dat het station zal afgewerkt zijn al onvoldoende zal zijn om het groeiend aantal fietsen op te vangen. Alles over onze tellingen van fietsen en stallingen vind je op onze site: <https://www.gentsmilieufrent.be/actueel/mobiliteit/item/831-nooit-eerder-zoveel-fietse-n-aan-station-gent-sint-pieters>.
Op deze grafiek kan je de evolutie van het aantal fietsen en stallingen zien.



Wat ons ook zorgen baart is dat de fietsenstallingen her en der verspreid zijn en dat er geen duidelijke leesbaarheid zal zijn van de fietsenstallingen.

Uit kostenbesparing werd een deel van de uitgravingen geschrapt. Volgens ons was het beter geweest om wel meer uit te graven om zo toch plaats te maken voor ruime, duidelijke en veilige fietsenstallingen.

Verder verwacht GMF ook dat de steile toegang (met trap) tot de fietsenstalling aan het Koningin Mathildeplein wordt aangepakt en wordt uitgerust met een rijkelling. De toegang tot deze fietsenstalling is fietsonwaardig.

7. De voorziene **bufferbekkens** zijn klein voor het opslaan van regenwater. Ze worden enkel gebruikt voor het vertraagd afvoeren van het regenwater. Volgens de bestaande regelgeving moet er eerst hergebruikt worden, daarna - als dit kan - het teveel aan regenwater laten infiltreren. Het station zelf heeft niet veel hergebruikmogelijkheden. Dit hergebruik vergroten, kan door dit verzamelde regenwater in collectieve regenwatertanks te laten gebruiken
 - a. door de staddiensten voor het reinigen van starten, voor het openbaar groen (voorbeeld hiervan in Antwerpen - Gedempte zuiderdokken - <https://www.antwerpenmorgen.be/nl/projecten/sponge-2020/over>),
 - b. voor voeding van fontein, ...
 - c. door de buurtbewoners voor het water geven van planten, ...
8. Het gebruik van **geveltextiel** is niet onderzocht in het MER en de omgevingsvergunningsaanvraag. Noch de duurzaamheid, noch de brandveiligheid werden onderzocht.
9. Op dit moment organiseert de stad Gent een onderzoek voor de opmaak van een **MASTERPLAN voor de publieke ruimte** in en rond het station Gent-Sint-Pieters. Dit MASTERPLAN zal een impact hebben op voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag, bv Cloquetgang (in- en uitgang); voorstellen voor fietsenstallingen naast tramstation, inrichting K&R die worden voorzien,...).

Om al deze redenen vragen we U dan ook deze omgevingsvergunningsaanvraag niet goed te keuren.

Met vriendelijke groeten,

Steven Geirnaert
coördinator

Steven Geirnaert
