

ADVIES
VLAAMSE COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING

Ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
Stationsomgeving Gent Sint-Pieters – Koningin Fabiolalaan
 Gent

A. Samenvatting van het dossier.....	1
A.1. Situering.....	1
A.2. Ontwerp.....	2
A.3. Overeenstemming met het RSV.....	2
A.4. Openbaar onderzoek.....	3
A.5. Adviezen.....	3
B. Advies van Vlacoro.....	3
B.1. Bespreking van de bezwaren en opmerkingen.....	3
B.1.1. Planproces.....	3
Inspraak en openbaar onderzoek.....	3
MER en RUP-procedure.....	5
B.1.2. Inhoud van het plan.....	6
Relatie tot andere plannen en DRO.....	6
Onvoldoende rekening gehouden met MER en MER-verslag.....	13
RUP is te algemeen.....	13
Fijn stof niet ruimtelijk vertaald.....	14
Stationsomgeving.....	15
Ondergrondse parking en R4-verbindingsweg.....	28
Architectuur en kwaliteitsbewaking.....	42
Werfverkeer.....	45
Kantoorbehoefte.....	46
Waterproblematiek.....	47
p1.....	48
NMBS.....	48
ELIA.....	52
Diverse opmerkingen.....	52
B.2. Bespreking van de adviezen.....	53
B.2.1. Gemeenteraad Gent.....	53
B.2.2. Provincieraad Oost-Vlaanderen.....	56
B.3. Eigen opmerkingen van Vlacoro.....	57
B.4. Besluit.....	58

A. Samenvatting van het dossier

A.1. Situering

Het voorliggend RUP werd voorlopig vastgesteld door de Vlaamse Regering op 27 januari 2006.

Het plangebied van dit ruimtelijk uitvoeringsplan betreft in hoofdzaak de omgeving ten westen van het station Gent Sint-Pieters, begrensd door het Maria-Hendrikaplein, de Koningin Fabiolalaan, de Snepkaai en het spoorwegemplacement. Door reorganisatie van de spoorwegexploitatie komen de terreinen vrij voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De potentie van de plek wordt o.a. bepaald door de onmiddellijke nabijheid van het station. Daarbij wordt opgemerkt dat de capaciteit van het bestaande Sint-Pietersstation, als knooppunt tussen trein, tram, bus, auto, taxi en fiets, in de toekomst zal worden verdubbeld. Om de mogelijkheden rond het station maximaal te benutten is een betere aansluiting op het hoofdwegennet noodzakelijk. Bovendien is een rechtstreekse aansluiting op het

autowegennet gewenst om bijkomende voortransporten in de globale vervoersketen te vermijden. In functie van de toekomstige ontsluiting van deze stationsomgeving en het omliggende stadsdeel, bevat het plangebied een verbinding met de ringweg R4.

De ontwikkeling van het betreffende gebied wordt opgevolgd door een stuurgroep. De belangrijkste partners van de stuurgroep zijn de stad Gent, het Vlaamse Gewest, de NMBS, de Lijn en Eurostation. Het voorzitterschap van de stuurgroep wordt waargenomen door de Gentse burgemeester.

A.2. Ontwerp

Aangezien in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ontwikkelingsperspectieven worden gegeven voor de verdichting van stationsomgevingen, worden met het voorliggende ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan de randvoorwaarden geformuleerd voor een kwalitatieve ontwikkeling van de site begrepen tussen de treinsporen, het stationscomplex, de Koningin Fabiolalaan en de Snepkaai. Hierbij is bijzondere aandacht gegaan naar het garanderen van een verweving van functies, naar een inpassing in de omgeving van de Rijsenbergwijk, naar het realiseren van een kwalitatief openbaar domein.

Om de stedelijke ontwikkeling langsheen de Koningin Fabiolalaan mogelijk te maken en de ontsluitingsweg in verbinding met de R4 te kunnen realiseren, is er nood aan een herbestemming en herinrichting van verschillende zones binnen het plangebied.

Conform het bovenlokaal belang van het plangebied (o.a. omdat het station Gent Sint-Pieters is aangeduid als een hoofdstation) is daarom voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'stationsomgeving Gent Sint-Pieters - Koningin Fabiolalaan' opgemaakt. Verder zijn voor andere geplande projecten in de Gentse stationsomgeving (b.v. heraanleg van de Clementinalaan en Koningin Maria-Hendrikaplein, aanleg Sint-Denijsplein, uitvoering van het compensatiedossier 'natuurpark Overmeers') geen bestemmingswijzigingen noodzakelijk.

Op korte termijn zal het stationsgebouw van Gent Sint-Pieters – inclusief de sporen – grondig worden vernieuwd. Dit kan binnen de huidige bestemmingen van het gebied, maar hierdoor zal wel de capaciteit van het station worden uitgebreid waardoor op termijn een toename van het aantal reizigers wordt beoogd van 37.000 naar 60.000 reizigers per dag.

Bovendien wordt in het ruimtelijk uitvoeringsplan ruimte voorzien voor een nieuw busstation.

Het station wordt momenteel bereikt langsheen diverse woonstraten die hierdoor heel wat overlast ondervinden. Aangezien door de capaciteitsverhoging van het station meer passagiers het station willen bereiken, wordt geopteerd om de modal split duurzaam te benaderen wat zou betekenen dat met een toename van het aantal reizigers het aantal autogebruikers in de toekomst niet zou toenemen. Een rechtstreekse verbindingsweg tussen R4 en station zal worden aangelegd om de woonstraten in de nabijheid van het station van het bestemmingsverkeer voor het station te ontlasten.

Door het afsluiten van de Voskenslaantunnel verdwijnt een lokale verbinding tussen de woonwijken ten noorden en ten zuiden van het station. Daarom werd geopteerd om de nieuwe doorgang onder de sporenbundel als onderdeel van de verbindingsweg R4-station, ook als lokale verbinding tussen het woonweefsel aan beide zijden van het station te benutten, waardoor een toegang vanuit de R4 naar het stadscentrum van Gent ontstaat. Om doorgaand verkeer naar het centrum van Gent te ontmoedigen wordt een weerstand ingebouwd doorheen het project door de stedenbouwkundige en verkeerstechnische inrichting van deze weg.

Aan het project stationsomgeving Gent Sint-Pieters zijn jarenlange studies voorafgaan onder meer in verband met mobiliteitsaspecten, stedenbouwkundige aspecten, neveneffecten van de hoogbouw, inrichting openbaar domein. Dit heeft geresulteerd in een aantal bundels met nuttige informatie die als informatieve bijlagen bij dit ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan worden beschouwd.

A.3. Overeenstemming met het RSV

Samenvattend kunnen we stellen dat het RSV een expliciet kader schets voor de beoogde ontwikkeling van de omgeving van het Gentse Sint-Pietersstation: Gent als grootstedelijk gebied, bundelen van functies en voorzieningen in stedelijke gebieden, verbeteren van collectief vervoer, vervoersgenererende functies op punten die ontsloten zijn door openbaar vervoer, infrastructures als bindteken en locatie van activiteiten, differentiatie van woningvoorraad en kantoren aan knooppunten

van openbaar vervoer, zorg voor collectieve en openbare ruimten, behoud van cultuurhistorische waardevolle elementen, personenvervoergegerichte activiteiten in de omgeving van het Sint-Pietersstation enz..

A.4. Openbaar onderzoek

Het ontwerp van gewestelijk RUP werd conform artikel 42 van het decreet van 18 mei 1999 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening onderworpen aan een openbaar onderzoek gedurende 60 dagen van 27 februari 2006 tot 27 april 2006. De bezwaren moesten uiterlijk op de laatste dag van het openbaar onderzoek worden toegezonden aan Vlacoro of afgegeven tegen ontvangstbewijs bij Vlacoro of bij de gemeente. In dit geval diende de gemeente ten laatste de derde werkdag na het afsluiten van het openbaar onderzoek de bezwaren te bezorgen aan Vlacoro, namelijk op 3 mei 2006. Dit openbaar onderzoek resulteerde in 554 bezwaarschriften, waarvan 42 individuele bezwaarschriften, 410 identieke bezwaarschriften van het Buurtcomité Buitensporig, aangeduid als type p1 en 102 bezwaren aangeduid als type p2. Vier bezwaren werden laattijdig aan Vlacoro bezorgd en werden met toepassing van art. 42 §4 van het DRO niet behandeld. De bezwaarschriften werden ingevoerd in een databank waarvan een uittreksel in bijlage. Vlacoro dient over dit ontwerp van RUP advies uit te brengen binnen de 90 dagen na het afsluiten van het openbaar onderzoek, i.c. voor 26 juli 2006.

A.5. Adviezen

Er werden 2 adviezen tijdig overgezonden aan Vlacoro (cfr. lijst in bijlage).

- Advies van de provincieraad Oost-Vlaanderen d.d. 19 april 2006
- Advies van de gemeenteraad Gent d.d. 24 april 2006

B. Advies van Vlacoro

De nummers tussen [] verwijzen naar het advies zoals dit opgenomen is in de databank.

B.1. Bespreking van de bezwaren en opmerkingen

B.1.1. Planproces

Inspraak en openbaar onderzoek

Openbaar onderzoek nietig

1. [B8] Het tegelijkertijd lopen van een openbaar onderzoek betreffende een gewestelijk uitvoeringsplan en het openbaar onderzoek van een stedenbouwkundige vergunning over een zelfde ontwerp is onwettelijk. Anders zou het betekenen dat de voorafgaande invulling van een gewestelijk uitvoeringsplan geen belang heeft voor een stedenbouwkundige vergunning. In dat geval is een RUP niet meer nodig is en lijkt de procedure hiervan nietig

Vlacoro meent dat het min of meer gelijklopen van een openbaar onderzoek voor een plan en voor een project ter realisatie van datzelfde plan geen onwettigheid vormt. Alleen is geen van de huidige gewestplanbestemming afwijkende stedenbouwkundige vergunning mogelijk, tenzij een beroep kan worden gedaan op artikel 103, §1 DRO, m.a.w. van zodra het RUP voldoende ver in procedure is. Anderzijds riskeert de aanvrager van de stedenbouwkundige vergunning die procedure te moeten herbeginnen als aan het RUP nog ingrijpende wijzigingen zouden worden aangebracht (bijvoorbeeld ingevolge de bezwaren). Met de belangen van de burger wordt in beide procedures rekening gehouden.

Inspraak als schijn van goed bestuur

2. [B4, B6, B7 en B10] Op iedere vergadering krijgen de bezwaarindieners steeds hetzelfde gevoel dat de beslissingen inzake de projectontwikkeling reeds lang genomen zijn en dat de hoge gebouwen en de torens er moeten en zullen komen. De indruk dat de stem van de bevolking in dit verhaal niet meetelt wordt nog versterkt door het feit dat de stedenbouwkundige vergunningen voor drie deelprojecten worden ingediend bij het stadsbestuur terwijl het openbaar onderzoek naar het GRUP nog niet eens afgesloten is. Het zou jammer zijn dat al deze informatievergaderingen en openbare onderzoeken enkel georganiseerd worden om de schijn van goed bestuur op te houden.

Vlacoro kan begrijpen dat veel bezwaarindieners de gang van zaken vreemd vinden, maar dient erop te wijzen dat het wettelijk mogelijk is dat de verschillende procedures min of meer gelijklopen. De aanvrager van de stedenbouwkundige vergunning kan zelf kiezen om de aanvraag in te dienen vooraleer het RUP definitief is vastgesteld. Wettelijk is voorzien dat in bepaalde gevallen en mits bepaalde voorwaarden vervuld zijn een vergunning kan verleend worden vooraleer het RUP definitief is. In deze gevallen gaat het om een project dat zo nauw verweven is met de realisatie van het plan dat het samenvallen van de openbare onderzoeken een voordeel kan zijn in duidelijkheid voor de burger. De commissie verwijst verder naar haar antwoord bij kader 1.

Geen inspraak bij inrichtingsstudie

3. [B17, B18] 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. Een belangrijk nadeel is ook dat een inrichtingsstudie niet in openbaar onderzoek gaat. Verenigingen en burgers hebben daardoor geen officiële inspraakmogelijkheid.

De inrichtingsstudie vormt een onderdeel van de toelichting bij een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning en kan niet als afzonderlijke stap in de procedure worden ingeschakeld omdat dit wettelijk niet is voorzien. De specifieke uitwerking van het RUP is niet verschoven naar de inrichtingsstudie maar naar de aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen. Deze aanvragen zijn onderworpen aan de bepalingen over de openbare onderzoeken zodat aanvragen voor grote projecten onderworpen zijn aan een openbaar onderzoek. De inrichtingsstudie zal de burger meer duidelijkheid verschaffen bij de aanvragen en aldus de inspraakmogelijkheid gericht mogelijk maken.

Toegankelijkheid van het openbaar onderzoek

4. [B26] De plannen die zelfs indien deze nog niet met de computer ontworpen zijn ingescand kunnen worden, dienen beschikbaar te zijn op internet in een voor iedere doorsnee gebruiker duidelijke en afdrubare vorm. Alle plannen en teksten zijn ontworpen met computers en kunnen zonder meer omgezet worden door degenen die de plannen en teksten maken in pdf-files.

Heden ten dage is openbaarheid niet dat de mensen moeten congé nemen om tijdens openingsuren in een lijvig dossier van honderden bladzijden inzage te krijgen. Juridisch is dit misschien wel in orde maar ook hier geeft het de indruk van desobjectivering, misleiding, en desinformatie. Aan dit gevoel moet de gemeente zeker iets doen.

Het stadsbestuur heeft onder meer via toelichtingsavonden, een infopunt aan het station, de aanstelling van een informatieambtenaar en een specifieke website (bereikbaar vanaf de stedelijke website als in het werk gesteld om de burger op de meest toegankelijke manier in te lichten over het project Gent Sint-Pieters en het RUP dat daartoe wordt opgemaakt. Dat het momenteel over een lijvig dossier gaat heeft enkel te maken met het feit dat het is aangevuld met diverse studies en visualisaties om de totaalvisie te verduidelijken.

6. [B26] De gemeente dient alle bewoners en eigenaars maanden op voorhand per aangetekend schrijven op de hoogte te stellen welke maatregelen zij moeten treffen ten einde juridisch verhaal te hebben bij eventuele schade ten gevolge van deze afbraakwerken.

Vlacoro meent dat het bezwaar handelt over een aangelegenheid die haar beslag moet krijgen in het burgerlijk en administratief recht, niet in het RUP.

MER en RUP-procedure

Geen volwaardig onderzoek van alternatieven in het MER - Onwettigheid van de RUP-procedure

7. [P2, B16, B17] Een essentieel onderdeel, zowel van een plan-MER als een project-MER is het onderzoek van alternatieven (zie DABM: art. 4. 2. 7, § 1, 1°, c), en d) + art. 4. 2. 7, § 1, 2°, b en e) + art. 4. 3. 7, § 1, 1°, d), e), f) en 2°, b) en e). Bovendien moet in zowel het plan-MER, als in het project-MER het zogenaamde nul-alternatief worden onderzocht, zijnde de referentietoestand (art. 4. 2. 7, § 1, 1°, f) en 4. 3. 7, § 1, 1°, g).

De Richtlijnen voor het MER bepaalden 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)

Nu in de Richtlijnen niet uitdrukkelijk werd afgeweken van de verplichting tot het onderzoeken van het nul-alternatief, doch integendeel uitdrukkelijk is aangegeven dat de bestaande toestand van het gebied als referentiesituatie wordt beschreven, was het nodig een globaal beeld te geven van de huidige milieusituatie en dit voor wat betreft alle relevante "disciplines". (De dubbelzinnige vermelding op p. 6 van de Richtlijnen - "Zoals dat binnen de milieueffectrapportage gebruikelijk is, wordt zo wie zo het nul-alternatief in de afweging meegenomen. Dit geldt in principe zowel voor het totaal als voor de verscheidene projectonderdelen. Wat de invulling van het openbaar vervoersknooppunt betreft en de stedelijke ontwikkelingspool met wonen en kantoren gaat dit nulalternatief in tegen de beleidsvisie en beantwoordt dus niet aan de beleidsdoelstellingen" - kan niet gelden als een vrijstelling van de decretaal bepaalde verplichting het nulalternatief op volwaardige wijze te onderzoeken, nu dit de referentietoestand betreft tegen de achtergrond van welke de voorgestelde plan- en projectontwikkelingen en de redelijke alternatieven moeten afgezet worden.)

De omstandigheid dat het nul-alternatief zou ingaan tegen de beleidsvisie en niet zou beantwoorden aan de beleidsdoelstellingen (MER, p. 45) is dus 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.

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 in gevolge een beroep bij de Raad van State om die reden zou vernietigd worden.

De andere opmerkingen en bezwaren van de bezwaarindieners worden derhalve in subsidiaire orde geformuleerd.

Vlacoro stelt vast dat kritiek wordt geuit op de MER maar wijst er anderzijds ook op dat de MER op 27 oktober 2005 conform werd verklaard door de cel-MER zodat er moet van uit gegaan worden dat alle alternatieven die op het planniveau moesten onderzocht worden, daadwerkelijk en voldoende onderzocht werden.

B.1.2. Inhoud van het plan

Relatie tot andere plannen en DRO

Ruimtelijke draagkracht overschreden - Strijdig met grondrecht gezonde leefomgeving en doelstelling DRO

8. [B17] 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 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 MER 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. Het recht op een gezonde leefomgeving is een grondwettelijk gewaarborgd recht. 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 DRO). Om deze reden kan het RUP als dusdanig niet goedgekeurd worden en moet het herwerkt worden.

Vlacoro wijst er vooreerst op dat verdichting van stationsomgevingen een uitdrukkelijke optie is binnen het richtinggevend gedeelte RSV (blz. 506-507). In de stedelijke gebieden en de stedelijke netwerken hebben stationsomgevingen een strategische ligging. Rond de hoofdstations wordt een hogere dichtheid en de lokalisatie van personenvervoergegerichte activiteiten nagestreefd. Binnen deze gebieden wordt bij prioriteit de verwachte toename in kantoren en in handel en diensten opgevangen.

De ontwikkeling van de stationsomgeving van het Sint-Pietersstation dient dan ook qua ontwikkeling en verdichting van activiteiten niet op het schaalniveau van het gebied zelf te worden geëvalueerd, maar op het schaalniveau Vlaanderen. Deze stationsomgeving niet ontwikkelen, houdt in dat deze personenmobiliteitsgenererende activiteiten, zoals kantoorachtigen, zich elders en waarschijnlijk op minder optimale en minder goed ontsloten plaatsen in Vlaanderen zullen ontwikkelen.

Met betrekking tot de leefbaarheid van het gebied dient men oog te hebben voor de verschillen in schaalniveau:

- *op macro-schaal gaat het RUP precies uit van duurzame ontwikkeling (verbetering van openbaar vervoer en locatiebeleid afgestemd op openbaar vervoer);*
- *op schaal van het studiegebied in relatie tot het omliggende gebied zijn de noodzakelijke maatregelen in functie van de leefbaarheid (zoals vermijden van een nieuwe invalsweg voor het stadscentrum) inderdaad voorzien;*
- *op schaal van individuele straten is er veeleer sprake van een verschuiving van hinder en verminderde leefbaarheid waarbij er weinig marge lijkt te zijn om bijkomende maatregelen te nemen die de mobiliteitsvisie van dit RUP niet ondergraven; deze verschuiving van hinder weegt niet op tegen het hoger belang van dit RUP.*

In het voorliggend RUP wordt de leefbaarheid van het gebied zeker in acht genomen. Het aantal parkings is minimaal gehouden tegenover de verwachte reizigersgroei en voorziene kantoren en woningen zodat er van uitgegaan wordt dat een zeer aanzienlijk deel gebruik maakt van openbaar vervoer en/of randparkings. De grootte van de parking is berekend volgens een duurzaam scenario. De aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning voor de parking moet aandacht schenken aan de vlotte in- en uitrit van de parking zodat de luchtverontreiniging zoveel mogelijk beperkt wordt.

De commissie meent dus dat alles in het werk wordt gesteld om de draagkracht niet te overschrijden.

Vlacoro vraagt om de doorvertaling van de MER-conclusies in de toelichtingsnota van het RUP meer uit te werken. De commissie verwijst verder naar haar antwoord bij de kaders 17 en 19.

RUP wijkt af van het RSV en is strijdig met DRO

9. [B17] a. Verschillende onderdelen van het RUP zijn niet conform de bepalingen inzake stedelijke gebieden van het RSV (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 verzwaart." De automobiliteit in dit stadsdeel zal echter 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 automobiliteit 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, enz. 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 pendelaars stellen betrokkenen 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.

b. 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 na gestreefd 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 eensgezinswoningen met tuin beschermd worden tegen opdeling in appartementen.

c. Volgens art. 19 van het DRO 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 DRO.

a. *Vlacoro is van mening dat realiteitszin geboden is wat betreft de verdere uitbouw van de rol van het hoofdstation Gent-Sint-Pieters voor het openbaar vervoer op Vlaams niveau. Dergelijke verdere uitbouw is slechts mogelijk wanneer het voor- en natransport van en naar de regio rond Gent op een aantrekkelijke manier wordt gerealiseerd. Vlacoro bevestigt dat er inspanningen zullen moeten worden gedaan om een vlotte treinverbinding vanuit stopplaatsen in de regio rond Gent naar het Sint-Pietersstation te verzekeren en om de snelheid van de tramverbinding van Flanders Expo naar het station in de piekuren te verhogen. Daarnaast zal evenwel een groot deel van het pendelverkeer vanuit de regio rond Gent naar andere regio's en grote steden in Vlaanderen gebaseerd zijn en blijven op voor- en natransport met de auto. Gelet op de rol van de R4 als primaire weg en stedelijke verdeelweg voor Gent en omstreken, lijkt voor dit voor- en natransport een rechtstreekse verbinding tussen de R4 en de parking aan het Sint-Pietersstation een beter alternatief dan een ontsluiting langs de Voskenslaan met de aanwezige dense bebouwing, de verschillende schoolcomplexen en de vrije trambaan.*

b. *De talrijke woningtypes in de verschillende delen van het stedelijk gebied Gent verzekeren voldoende aanbod voor verschillende leefstijlen. De mix van woningtypes moet dan ook niet per sé op het niveau van het plan worden gerealiseerd. Bovendien hangt de aantrekkelijkheid van hoogbouw voor gezinnen met kinderen ook af van de kwalitatieve vormgeving van de publieke ruimte. Hiervoor lijken voldoende mogelijkheden in het RUP voorhanden.*

De vermenging van verschillende soorten woningen is trouwens mogelijk of deels al aanwezig doordat aan de bestaande woningen langs de Koningin Fabiolalaan niet geraakt wordt.

c. *De commissie is om voorgaande redenen (a+b) van mening dat het RUP niet in strijd is met het RSV.*

Verdichting versus hoogbouw in beleidsplannen

10. [P2, B28, B31] Uit de diverse ruimtelijke beleidsdocumenten (RSV, PRS, GRS) blijkt weliswaar dat de omgeving van het station Gent Sint-Pieters ontwikkeld dient te worden als een stedelijk concentratiepunt, met ruimte voor kantoren, particuliere en sociale woningbouw, ondersteunende diensten, handel en horeca op wijkniveau, maar geen van deze plannen schrijft in zijn bindende bepalingen voor dat zulks de vorm moet aannemen van hoogbouw die niet aangepast is aan het karakter van de wijk of aan de schaal en maat van Gent in het algemeen en de stationsomgeving in het bijzonder. Enkel in het niet-bindend richtinggevende deel van het GRS wordt allusie gemaakt op hoogbouw.

Het is dan ook volkomen onjuist voor te houden dat de goedgekeurde beleidsdocumenten voorschrijven dat het hoogbouwproject, zoals het thans wordt voorgesteld, moet gerealiseerd worden, wel integendeel, Het MER, het ontwerp van RUP en de navolgende bouwvergunningsprocedures dienen er precies toe na te gaan wat op een aanvaardbare manier kan worden gerealiseerd of niet.

De door het buurtcomité Buitensporig voorgestane reductie van de projectontwikkeling langs de Koningin Fabiolalaan met tenminste de helft, is dan ook volkomen in overeenstemming met de bindende bepalingen van de goedgekeurde ruimtelijke beleidsplannen.

In de stationsomgeving van een hoofdstation op Vlaams niveau zijn de ruimteclaims vanuit verschillende functies en activiteiten (kantoorachtigen, woningen, winkels, ...) enorm, maar het aanbod aan ruimte beperkt. Wil men tevens voldoende en kwalitatieve groene en publieke ruimte behouden, betekent dit betekent dat de voorhanden ruimte intensiever zal moeten worden gebruikt. Zonder intensiever ruimtegebruik in de stationsomgeving, zullen dezelfde ruimteclaims op een minder optimale locatie en waarschijnlijk extensiever ten koste van de open ruimte worden ingevuld.

Om een minimale verweving binnen het bestemmingsgebied te garanderen, en te vermijden dat het gebied wordt ingenomen door grootschalige monofunctionele kantoorgebouwen, worden in het RUP een aantal bijkomende principes vastgelegd (minimaal aandeel wonen, maximaal aandeel kantoren, 50% van de gelijkvloerse vloeroppervlakte voorbehouden voor publiek toegankelijke functies en/of woningen). Bij de inplanting en de hoogtebepaling van de volumes wordt maximaal rekening gehouden met de gevolgen voor de bezonning van zowel de Rijsenbergwijk en de omliggende bebouwing als de open ruimte binnen de strip. Daarom worden via de 45°-regel beperkingen gesteld aan de hoogte en de inplanting van de volumes.

Verbindingsweg strijdig met RSV

11. [B12] Het is alsof men de zogenaamde verantwoording van de weg wil verdrinken in een veelheid van plannen. Het eerste relevante plan is het RSV (1997) waarin Gent Sint-Pieters als hoofdstation aangeduid en waarin er geen sprake is van een verbindingsweg tussen het station en de R4. De stad Gent heeft er zich tot dan ook steeds tegen verzet. In 1997 is er van een grootschalige vastgoedontwikkeling op de gronden van de NMBS nog geen sprake. Het is pas in 1999 dat een groep ontwerpers een eerste opdracht krijgt. Intussen wordt in 1999 het Gewestplan Gentse en kanaalzone goedgekeurd. Daarin wordt de zone ingekleurd als "natuurgebied, wonen en openbaar nut". Intussen rijpen de ideeën voor een grootschalige ontwikkeling en wordt de politieke consensus groter. Maar er is geen planologisch kader aanwezig voor de aanleg van de weg. Daar een tweede RSV pas voor 2007 is, kan dit kader niet op korte termijn gerealiseerd worden op Vlaams niveau. De weg verschijnt dan maar in het RSV. Finaal aanvaardt de Vlaamse regering dit, niettegenstaande de vele bezwaarschriften en niettegenstaande de tegenstand bij VLACORO en GECORO. Of de Vlaamse regering bekrachtigt in de loopt van 2005 een structuurplan dat in strijd is met haar eigen plannen. Vandaag ligt het ontwerp RUP op tafel, een gewestelijk RUP. Gewestelijke RUP's dienen zich te voegen naar het gewestelijke planologische kader (het RSV) en daar is het in tegenstrijd mee. Zowel de Gecoro als Vlacoro stellen in hun advies nadrukkelijk dat de weg van Vlaams niveau is.

De strategische locatie, zijnde de stationsomgeving, situeert zich vrij dicht bij de R4. Het is evident dat, om verkeersoverlast in de rest van de stad te vermijden, de sitie zo rechtstreeks mogelijk vanaf het primaire wegennet wordt toegankelijk gesteld. Dit is uiteraard niet in strijd met het RSV.

De commissie verwijst verder naar haar antwoord bij kaders 9 en 14.

Strijdig met principes goede ruimtelijke ordening

12. a.[B12] Zoals de Gecoro vroeger reeds stelde moet het aantal plaatsen van de parking beperkt worden zodanig dat deze in functie staan van o.a. de oppervlakte aan kantoren, de omvang van het stationsproject, het aantal woningen in de buurt, enz. Op deze manier zijn deze parkeerplaatsen in overeenstemming met de functie van deze A-locatie. Een pendelparking met toegangsweg heeft als doelstelling het aantrekken van pendelaars die via het openbaar vervoersnetwerk op een andere locatie gaan werken. Een dergelijke parking is niet in overeenstemming met deze A-locatie. Een pendelparking kan overwogen worden op de site Flanders Expo. Bij de heraanleg van het Maria Hendrikaplein is door de bevoegde instanties de verkeers-circulatie grondig bekeken om zo weinig mogelijk hinderlijk kruisend verkeer te creëren voor openbaar vervoer, fiets- en voetgangersverkeer. Het is duidelijk dat een nieuwe toegangsweg deze verkeerscirculatie aan het Sint-Pietersstation grondig zou wijzigen. De geplande verbindingsweg door de Schoonmeersen (het tracé gaat door het natuurgebied) zal bovendien extra autoverkeer, aantrekken met bijkomende lucht- en lichtvervuiling, natuurruimte-inname en grotere onveiligheid en is daardoor onaanvaardbaar. Het concept van de parking aan Flanders Expo en vlotte openbaar vervoerverbinding schakelt de overlast voor de buurt in grote mate uit.

b. Een nieuwe toegangsweg naar het Sint-Pietersstation strookt niet met het principe van deze A-locatie dat maximaal gericht moet zijn op bereikbaarheid via het openbaar vervoer. Het aantal te voorzien parkeerplaatsen moet dan ook de kantoor- en de woonfunctie bedienen en niet gebruikt worden als pendelparking. Een nieuwe toegangsweg in functie van een pendelparking impliceert een aanzuigend effect voor het verkeer en een algemene verhoging van het verkeer naar de stad. Bovendien laten de gevoeligheid van de plek en de ecologische waarden (Schoonmeersen Sint-Pieters-Aaigem) niet toe om een nieuw wegtracé te voorzien. "

c. Een tweede planologische bedenking betreft de schaal van het gehele project. Men kan zich afvragen of uitgerekend dit gebied nood heeft aan een door overheidsprogramma's aangedreven speculatie. Want inderdaad, de voorstellen kunnen/zullen het effect hebben van een olifant in de porseleinenkast. Gent Sint-Pieters is nu eenmaal een reeds dichtbebouwde woonbuurt. Komt daar bovenop dat de stad Gent - op internationaal niveau een kleine stad - niet alleen aan Gent Sint-Pieters grote vastgoedontwikkelingen plant, maar ook aan het station Gent Dampoort, op de site van Flanders Expo, aan het Arteveldestadion en aan het Kanaal van Zwijnaarde. Het kan toch niet de bedoeling zijn om een overaanbod aan commercieel vastgoed op de markt te brengen? Het gevaar is reëel dat genoemde projecten slechts deels gerealiseerd zullen worden. Met als gevolg dat vooral de wegenwerken bovengedimensioneerd zullen zijn. Op dit moment is voor de buitenwereld niet bekend wie in wat gaat investeren. Het is maw niet geweten of de genoemde weg echt nodig zal zijn. Er is trouwens geen behoeftestudie voor kantoren en andere commerciële ruimten bekend die aantoont dat Gent al wat hierboven is genoemd ook daadwerkelijk nodig heeft. Evenmin is bekend wie wat en waarvoor gaat investeren, welke alternatieven daadwerkelijk bestudeerd zijn, welke harde garanties er zijn ter compensatie van de negatieve effecten van de realisatie van het project en welke plannen die deze zouden moeten garanderen.

a. *Vlacoro verwijst naar haar antwoord bij kader 8.*

b. *De Schoonmeersen in Sint-Pieters Aaigem behoren niet tot het Vlaams Ecologisch Netwerk. In het kader van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplanningsproces en de afbakening van het grootstedelijk gebied Gent werd de potentie van het gebied als stedelijk natuurelement afgewogen ten opzichte van de ontsluiting van het Sint-Pietersstation. Hierbij blijkt de ontsluiting van het hoofdstation op Vlaams niveau voorrang te krijgen op dit natuurgebied op stedelijk niveau.*

De commissie verwijst verder naar haar antwoord bij kader 11.

c. *De commissie wijst erop dat het RSV bepaalt dat stationsomgeving duurzame uitgelezen locaties zijn voor verdichting en voor het verweven van diverse functies. In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van de Stad Gent wordt zeer gedetailleerd ingegaan op het gecreëerde aanbod aan ruimte voor kantoorachtigen en detailhandel. Hieruit blijkt dat de stationsomgeving Sint-Pietersstation voorrang krijgt op andere locaties, zoals het Kanaal van Zwijnaarde en Gent Dampoort.*

Strijdig met RSG op diverse punten

13. a. [B8] Kantoorbehoefte eerst vastleggen. Op dit moment blijkt dat de stad niet voor een spreiding van kantoorvolumes heeft gekozen maar resoluut gaat voor de hoge kantoorprojecten die ze zelf in het structuurplan als problematisch heeft omschreven (zie: brochure Gent Morgen, p.5). Door de projecten wordt er zelfs voor gezorgd dat de spreiding slechter wordt aangezien er een leegloop van de kantoren in het centrum bezig is. Daarom is het noodzakelijk dat eerst de economische kantoorbehoefte wordt vastgelegd.

b. Menging van particuliere en sociale woningen en van woontypes. Voorlopig worden alleen kantoren voorzien wat tegenstrijdig is met het RSG, waarin voor menging van particuliere en sociale woningen en van woontypes is gekozen (brochure Gent Morgen, p.8). De niet commerciële delen zoals wonen en sociale woningen zijn blijkbaar van geen belang en men weigert dus om hiervoor een timing te geven. Een duidelijke timing in verband met de woningmenging moet dan ook een onderdeel zijn van de aangevraagde vergunningen zonet betreft het een louter kantoorproject wat strijdig is met het structuurplan.

c. Hoogbouw. In het RSG (brochure Gent Morgen p.19) staat in verband met de hoogte van hoogbouw. "Het gaat hier om torens van maximaal 27 bouwlagen". Dit beperkt de hoogte tot maximaal $27 \times 2,8\text{m} = 75,60\text{ m}$. Daarenboven staat er die wat betreft hoogte in verhouding staat tot het belang van het station en die voldoende afstand houdt tot de bestaande bebouwing. Dit wil zeggen dat er geen negatieve invloed op de omgeving mag zijn. Daarom moet het ontwerp aangepast worden zonder negatieve invloed betreffende geluid, wind en bezonning voor de wijk ernaast.

a. Voor het grootstedelijk gebied Gent dat als onderdeel van de Vlaamse Ruit een aanbod aan bedrijfshuisvestingsmogelijkheden dient te hebben dat internationaal attractief is, is een echte kantorenontwikkeling veeleer een nieuw gegeven (in vgl. met Antwerpen, Zaventem) en daarom belangrijk voor de toekomstige economische positionering van Gent. Met het oog op een duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling zou het fout zijn deze ontwikkeling op het openbaar- vervoersknooppunt niet te benutten. Gelet op de segmentatie van de kantorenmarkt is het weinig waarschijnlijk dat dit tot leegstand van de kantoren in het stadscentrum zal leiden.

Het RUP schept de mogelijkheden en de randvoorwaarden voor deze kantoorontwikkeling. Vlacoro beveelt daarnaast de VLAREG ook aan de kwaliteitsbewaking gedurende het realisatieproces te organiseren of blijvend te waarborgen, maar de realisatie van het kantoorprogramma (m.i.v. fasering, doelgroep, functionele inrichting, de eventuele afstemming met andere kantoorprojecten) is een zaak (en het risico) voor de investeerder en hoeft niet in het kader van het RUP te worden voorgeschreven.

Vlacoro verwijst verder naar haar antwoord bij kader 12c.

b. De commissie wijst er op dat het RUP duidelijk kiest voor een menging van verschillende functies, ook wat wonen betreft. De commissie verwijst verder naar haar antwoord bij kader 9b.

c. Het voorzien van een beperkt aantal torens is op deze strategische site een verdedigbare optie, zeker omdat ze ook is gesteund op de visie van de stad in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, een stad van torens.

Verbindingsweg strijdig met de bindende bepalingen van het RSV

14. a. [B16, B23] In het geldende gewestplan heeft het door de R4-verbindingweg beoogde gebied deels de bestemming van "gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen" (gebied aangegeven in effen lichtblauw) en deels de bestemming van "natuurgebied" (gebied aangegeven in effen lichtgroen met de vermelding "N"). De R4-verbindingsweg is manifest in strijd met de bestemming natuurgebied, aangezien in dergelijk gebied enkel werken en handelingen vereist voor het behoud, de bescherming en het herstel van het natuurlijk milieu kunnen toegelaten worden. De vergunning moet daarom geweigerd worden wegens strijdigheid met de van toepassing zijnde bestemming van het gewestplan. Het is zo dat de weg dwars door natuurgebied loopt en niet langs het natuurgebied, zoals het hier en daar voorgesteld wordt.

b. Overigens is ook de voorgestelde wijziging van de bestemming via het ontwerp van RUP onwettig. De reservatiestrook voor de R4-verbindingsweg is immers in strijd met het bindend gedeelte van het RSV, vermits het niet een geselecteerde primaire weg categorie I of II betreft (ziet RSV, kaart, p.484). Een weg die wegen van hogere categorie verbindt (in dit geval E17 en R4) en die leidt naar een strategisch project kan maar gerealiseerd worden indien hij voorzien is in het RSV. Het Vlaamse Gewest dient als bouwheer én vergunningverlenende overheid uiteraard de bindende bepalingen van het RSV in acht te nemen. In dit verband kan verwezen worden naar het advies van Vlacoro bij het RSG (2 juli 2002): "Vlacoro merkt op dat de 'verbinding' die in de tekst wordt aangehaald, die de facto de E40, Flanders Expo en de R4 met het Station Gent Sint-Pieters verbindt, op geen enkel kaartdocument staat. Vlacoro ziet hierin een tegenstrijdigheid. De weg waarnaar wordt verwezen verbindt de facto de E40 (weg van internationaal niveau), Flanders Expo en de R4 (primaire weg categorie 1) met het Station Gent Sint-Pieters (structuurbepalend hoofdstation). Daar dit allen functies zijn die van bovenstedelijk niveau zijn, dient over een verbinding beslist te worden op gewestelijk niveau. De verbinding waarvan sprake is, beantwoordt volgens het RSV (p. 479) aan de definities van een primaire weg categorie II. De aanleg van een nieuwe primaire weg categorie II kan enkel opgenomen worden in een gewestelijk RUP (RSV, p. 590). Vlacoro merkt op dat dit een bevoegdheid is van het Vlaams gewest, niet van de gemeente. De hoger vermelde zinsnede is derhalve in strijd met het RSV."

a. Een RUP is per definitie bedoeld om, mits voldoende verantwoording en vanuit een vooropgezette visie, de bestemmingen van het gewestplan nader te detailleren of te wijzigen. Het natuurgebied is geen habitatrictlijngebied noch een vogelrichtlijngebied. In de toelichtingsnota, p. 19, wordt eerder summier ingegaan op de problematiek. Vlacoro stelt voor om de toelichtingsnota hier verder uit te werken.

b. De commissie meent dat het huidig RUP niet in strijd is met haar advies over het ruimtelijk structuurplan Gent. Hier ligt immers een gewestelijk RUP voor en dus is er op gewestelijk niveau beslist over de weg.

Het RSV stelt letterlijk dat de selectie van primaire wegen II niet limitatief is (p. 489, gecoördineerde versie 2004). Gelet op de hoofdfunctie van de verbindingsweg (verzamelen naar hoofdwegennet (E40 en E17) en primaire wegen I (R4)), is deze zeker een primaire weg II. Voor nieuw aan te leggen wegvakken van primaire wegen categorie I of II bepaalt het RSV uitdrukkelijk dat door het Vlaamse gewest terreinen worden gereserveerd in ruimtelijke uitvoeringsplannen (p. 590). Dit is het geval met deze weg.

Verbindingsweg strijdig met RSG

15. [P2] In het RSG is de R4-verbindingsweg opgenomen als nieuwe ontsluitingsweg, waarvoor zo nodig alternatieven worden onderzocht die rekening houden met de leefbaarheid van de omliggende woonbuurten (p. 293).

De eerste ideeën rond de ontsluitingsweg waren om de weg enkel de pendelparking te laten inrijden en niet verder. Nu echter wordt hij 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.

De commissie wijst er op dat de ontsluitingsweg geenszins bedoeld is als verbinding met het centrum van Gent, wel integendeel, alles wordt dermate ingericht om die verbinding te bemoeilijken.

Verbindingsweg strijdig met het Gewestplan

16. [B16] In het geldende gewestplan heeft het door de R4-verbindingsweg beoogde gebied deels de bestemming van "gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen" (gebied aangegeven in effen lichtblauw) en deels de bestemming van "natuurgebied" (gebied aangegeven in effen lichtgroen met de vermelding "N"). De R4-verbindingsweg is manifest in strijd met de bestemming natuurgebied, aangezien in dergelijk gebied enkel werken en handelingen vereist voor het behoud, de bescherming en het herstel van het natuurlijk milieu kunnen toegelaten worden. De vergunning moet daarom geweigerd worden wegens strijdigheid met de van toepassing zijnde bestemming van het gewestplan. Het is zo dat de weg dwars door natuurgebied loopt en niet langs het natuurgebied, zoals het hier en daar voorgesteld wordt.

De commissie verwijst naar haar antwoord bij kader 14a.

Onvoldoende rekening gehouden met MER en MER-verslag

17. [P2, B16] Het MER is tegelijkertijd opgevat als een project-MER en als een plan-MER. Het MER onderzoekt de 4 deelprojecten. Voor de realisatie van de deelprojecten 3A (projectontwikkelingen langs de Fabiolalaan) en 4 (verbindingsweg R4) dient de ruimtelijke bestemming van de betrokken gebieden te worden gewijzigd. Daartoe werd een ontwerp van RUP opgemaakt. Het MER geldt als plan-MER ten behoeve van dit RUP.

Hoewel formeel gezien slechts een gedeelte van het MER relevant is voor de opmaak van het RUP, vormen de deelprojecten onmiskenbaar een geheel, zodat het verantwoord is elementen van het MER betreffende de andere deelprojecten (deelprojecten 1, 2 en 3B) bij de beoordeling van het ontwerp van RUP te betrekken. De opstellers van het MER zijn er overigens terecht van uitgegaan dat het project in zijn globaliteit moet beoordeeld worden en men de deelprojecten niet op een geïsoleerde manier kan bekijken. Overigens wordt in de niet-technische samenvatting van het MER zelfs niet aangegeven welk onderdeel als project-MER geldt en welk onderdeel als plan-MER geldt.

Artikel 4.1.7, eerste lid, van het DABM bepaalt dat de overheid bij haar beslissing over de voorgenomen actie, en in voorkomend geval ook bij de uitwerking ervan rekening houdt met het goedgekeurde MER én met de opmerkingen en commentaren die daarover werden uitgebracht. Dit betekent dat niet alleen rekening moet gehouden worden met het MER, maar ook met het MER-verslag dat geacht moet worden een integraal onderdeel te zijn van het MER.

Artikel 4.1.7, tweede lid, DABM bepaalt dat de overheid elke beslissing over de voorgenomen actie motiveert, in het bijzonder op volgende punten: 1° de keuze voor de voorgenomen actie, een bepaald alternatief of bepaalde deelalternatieven; 2° de aanvaardbaarheid van te verwachten of mogelijke gevolgen voor mens of milieu van het gekozen alternatief; 3° de in het rapport of de rapporten voorgestelde maatregelen.

Tot dusver is dit niet, althans onvoldoende, gebeurd in het BVR houdende voorlopige vaststelling van het RUP.

De bezwaarindieners tonen verder in hun bezwaarschrift aan op welke punten onvoldoende rekening gehouden is met het MER en het MER-verslag (zie verder Hoogbouw en Ondergrondse parking en R4-Verbindingsweg).

De commissie meent dat wel voldoende rekening gehouden is met het MER. Zij verwijst verder naar haar antwoorden bij de onderscheiden punten die door de bezwaarindieners zijn aangebracht.

Wat het MER-verslag van 27 oktober 2005 betreft merkt de commissie vooreerst op dat dit verslag besluit met een goedkeuring van het MER. Voorafgaand aan dat besluit worden in het verslag kanttekeningen gemaakt bij bepaalde onderdelen van het MER. De commissie vindt daarin niet direct elementen die nopen tot een aanpassing van het RUP. Het gaat om aandachtspunten die kunnen aangepakt worden in het kader van een vergunningsprocedure of via flankerende maatregelen. Vlacoro dringt er wel op aan dat bij de definitieve vaststelling van het RUP aangegeven wordt op welke wijze zal tegemoet gekomen worden aan deze opmerkingen.

RUP is te algemeen

18. [B17, B18] 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 (bv. het aantal parkeerplaatsen in de pendelparking en de bovenliggende projectontwikkeling; 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?).

Vlacoro is van oordeel dat een te gedetailleerd RUP te strikt zou zijn en een te gedetailleerde ordening van het gebied zou bevatten zodat het gevaar zou bestaan dat het RUP na een zeer korte termijn achterhaald zou zijn en geen ruimte meer zou laten aan de realisatie van het plan door de aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen.

Fijn stof niet ruimtelijk vertaald

19. [B16, B17 en B21] Volgens het MER (p. 24) zorgen de R4-link en de parking alleen al voor 1.575 wagens per uur, of bijna 10.000 wagens per dag. 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 $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als daggemiddelde, die maximaal 35 keer per jaar mag overschreden worden. Deze berekeningen geven duidelijke resultaten, door de bezwaarindiener verwerkt in een tabel (vergelijking aantal overschrijdingen van de norm fijn stof in 2004 en 2015). 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 verstoopt 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. In het goedkeuringsverslag van de MER-cel wordt dit tegengesproken.

Zaken die wel wetenschappelijk vaststaan - zoals het feit dat er volgens de WHO 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 :

GMF onderstreept nogmaals 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.

Wat het MER-verslag van 27 oktober 2005 betreft merkt de commissie vooreerst op dat dit verslag besluit met een goedkeuring van de MER. Voorafgaand aan dat besluit worden in het verslag kanttekeningen gemaakt bij bepaalde onderdelen van de MER. De commissie vindt daarin niet direct elementen die nopen tot een aanpassing van het RUP. Het gaat om aandachtspunten die kunnen aangepakt worden in het kader van een vergunningsprocedure of via flankerende maatregelen. Vlacoro dringt er wel op aan dat bij de definitieve vaststelling van het RUP aangegeven wordt op welke wijze zal tegemoet gekomen worden aan deze opmerkingen.

Vlacoro meent dat de problematiek van het fijn stof niet direct aan de orde is bij de opmaak van een RUP. Anders dan in Nederland bestaat er in Vlaanderen geen verplichting om de in kaart gebrachte luchtkwaliteit te koppelen aan bestemmingsplannen. Het probleem van luchtverontreiniging, en fijn stof in het bijzonder, is een probleem dat moet aangepakt worden op een universele manier, via onder meer sectorale maatregelen en federale productnormen. De commissie verwijst in dat verband naar het "Saneringsplan fijn stof voor de zones met overschrijding in 2003 en aanpak fijn stofproblematiek in Vlaanderen" van de Vlaamse regering van 23 december 2005, waarin acties voorgesteld worden voor de stad Gent.

Vlacoro adviseert om de aandachtspunten uit het MER in de toelichtingsnota van het RUP meer uit te werken.

Stationsomgeving

Densiteit van de gebouwde ruimte

20. Hoogste bouwdichtheden dicht bij het station [B17]. In zone A moet de bruto vloeroppervlakte begrepen zijn tussen 76.500 m² en 99.000 m², voor zone B is dit tussen 59.500 m² en 77.000 m², voor de zone C tussen 34.000 m² en 44.000 m². 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.

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. Voor zone C (verst van het station) stelt GMF voor om de bouwdichtheden van het RSV/RSG als uitgangspunt te nemen (25 woningen/ha 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 Penitentierstraat te Leuven, projecten die door stedenbouwkundigen steevast worden gewaardeerd als voorbeelden van kwalitatief en dens wonen voor gezinnen in de stad.

[P2 en B16] Artikel 1.3. "densiteit van de gebouwde ruimte" van de stedenbouwkundige voorschriften moet als volgt gewijzigd worden:

In de eerste zin worden de cijfers "170.000" en "220.000" vervangen door de cijfers "85.000" en "110.000". In de tweede zin, eerste streepje, worden de cijfers "76.500" en "99.000" vervangen door de cijfers "38.250" en "49.500". In de tweede zin, tweede streepje, worden de cijfers "59.500" en "77.000" vervangen door de cijfers "29.750" en "38.500". In de tweede zin, derde streepje, worden de cijfers "34.000" en "44.000" vervangen door de cijfers "17.000" en "22.000".

Het artikel wordt als volgt aangevuld: "Wanneer evenwel minstens de helft van de vloeroppervlakte boven de sporen wordt gerealiseerd, mag de totale bruto vloeroppervlakte in zone A ten hoogste 99.000 m² bedragen, de vloeroppervlakte boven de sporen inbegrepen".

Vlacoro wijst er op dat het om een strategische locatie gaat, te weten een stationsomgeving waar hogere dichtheden verantwoord en zelfs aangewezen zijn. Alleen de vloeroppervlakte verdeling tussen wonen en kantoren is vastgelegd in de stedenbouwkundige voorschriften, niet het aantal wooneenheden. Het bouwen over de sporen is een problematiek die te maken heeft met veiligheidsaspecten.

Vlacoro kan het voorstel tot aanpassing van de stedenbouwkundige voorschriften dus niet steunen. De commissie verwijst verder naar haar antwoord bij kader 10.

21. [B27] De dichtheid van de bebouwde ruimte dient als volgt verminderd: in zone B: reductie van bruto vloeroppervlakte met een derde, in zone C: halvering van bruto vloeroppervlakte.

Samen met een fasering van de werken, waarbij na elke fase de impact op de buurt moet worden nagegaan (bijvoorbeeld op het vlak van mobiliteitsdruk) alvorens een nieuwe fase aan te vatten, moet die vermindering van densiteit van de gebouwde ruimte zorgen voor een afbouwend karakter van het Maria-Hendrikaplein richting Blaarmeersen.

Dit impliceert dat de torens in zone C significant lager zijn dan in zone A, waarbij ook rekening wordt gehouden met ongewenste neveneffecten op het vlak van bijvoorbeeld bezonning. Dat laatste criterium moet ook in overweging worden genomen om de hoogte van de torens in zone A eventueel te verminderen.

De commissie wijst er op dat het RUP voorziet in een afbouwende densiteit van A naar B, de torens zijn bakens die het project tot een geheel maken. Een fasering opnemen in het RUP lijkt niet aangewezen. Zij wijst er bovendien op dat een eventuele fasering het voorwerp kan uitmaken van de inrichtingsstudie.

Functievermenging

22. [B17] De kantorenmarkt in Gent is in volle beweging. Het Zuiderpoort Office Park aan de oprit naar de E17/240 te Ledeborg, 65.000m² vloeroppervlakte, is recent afgewerkt en ligt eveneens vlakbij het station. Het Masterplan voor Flanders Expo voorziet 135.000 m² kantoren en 170.000 m² kantoorachtigen. Daar staat tegenover dat in het RSG de jaarlijkse behoefte aan kantoren in Gent geraamd wordt op 10.000 m².

Het project voor de Fabiolalaan voorziet ongeveer 100.000 m² 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 twifelen 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 kan genomen 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, enz.). 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 DRO 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.

Vlacoro verwijst vooreerst naar haar antwoord bij kader 12c. Zij wijst er bovendien op dat een eventuele fasering het voorwerp kan uitmaken van de inrichtingsstudie. Kantoren worden bij voorkeur aan een station gelokaliseerd. Het verplichte percentage kantoren is niet te hoog

23. Functiemenging noodzakelijk [B17] Minimale waarden voor wonen zijn opgenomen. 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 functiemenging 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 en voor zone B. 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.

Zone A is een al bij al vrij beperkte zone zodat de voorziene functiemenging, vanuit de nabijheid van het station, wel te verantwoorden is.

Voor zone C is minimum 70% woningen voorzien. De rest mag derhalve bestaan uit andere functies, eventueel dus ook kantoren.

24. [B27] In zone A wordt minimaal 20% van de vloeroppervlakte voorzien voor wonen. Hiervan mag nog één derde ingenomen worden voor een hotel. Deze 20% is een echt minimum en wordt wenselijk verhoogd tot 30%.

In het RSG wordt aandacht gevraagd voor een voldoende woningmenging binnen de eigenheid van elke buurt. Functievermenging in het algemeen moet ook bijdragen tot een optimale sociale veiligheid, en dit dag en nacht.

Vlacoro treedt de bezwaarindiener bij en adviseert een verhoging tot 30% vloeroppervlakte voor wonen.

25. [B17] Appartementsblokken beperken, eensgezinswoningen voorzien. De toename van appartementenbouw 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 appartementenbouw binnen de buurt of wijk.

Waarom worden bij voorkeur appartementenbouw 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: appartementenbouw in stationsomgevingen heeft een averechts effect op het gebruik van het openbaar vervoer.

Uit statistische gegevens van het NIS (per 1/1/2001) blijkt 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 appartementenbuurten in de Gentse kernstad meer dan 30% 65-plussers en om zeggens uitsluitend de appartementswijken kenden een zo hoog aandeel ouderen. Ter vergelijking: voor de gehele fusiegemeente Gent bedraagt het aantal zestig plussers 18,5%; In het Vlaamse gewest is 17% van de bevolking ouder dan 65 jaar (eveneens een cijfer van 2001).

De commissie is van oordeel dat appartementen geenszins noodzakelijkerwijs oudere bewoners impliceren. Overigens zal vooral zone C een menging van alle soorten woningen omvatten, inzonderheid ook woningen voor gezinnen met kinderen. Vlacoro verwijst hier ook naar haar antwoord onder kader 9.

26. [B23] Het woonaanbod mag niet eenzijdig op appartementen worden ingezet, want die zijn weinig aantrekkelijk voor gezinnen met kinderen. De stad Gent kent nog steeds een stadsvlucht van gezinnen met kinderen en moet onder meer zijn woonbeleid meer op die groep afstemmen. Zone C is ook geschikt voor eigentijdse rijwoningbouw (duplexwoningen) en kan dus ruimte creëren voor gezinnen met kinderen. Vanuit die doelgroep is er ook duidelijk vraag om te kunnen wonen in de stationsbuurt.

De commissie verwijst naar haar antwoord bij kader 25.

27. [B27] De invulling met detailhandelfuncties is vrij gelaten. Maar in het RSG wordt voor de locatie Fabiolalaan een (richtinggevende) maximumvloeroppervlakte van 6.000m² voorzien.

Rond detailhandel dient toch een en ander te worden gepreciseerd in de stedenbouwkundige voorschriften. Essentieel hierbij is dat het "buurtgebonden" handel dient te zijn, die zowel geen bijkomend autoverkeer genereert als het bestaande handelsapparaat aan het Maria Hendrikaplein en Koningin Elisabethlaan niet ontwricht.

Vlacoro is van oordeel dat de opties van de stedelijke en Vlaamse overheid om deze site uit te bouwen als een strategisch stedelijk project maximaal moeten samen sporen en stelt derhalve voor om zoveel mogelijk in te gaan op de voorstellen van de gemeenteraad van Gent inzake detailhandel, omdat die beter inspelen op het profiel van handel die daar gewenst is. De commissie stelt vast dat de gemeenteraad adviseert om in de voorschriften op te nemen dat handel "buurtgebonden" dient te zijn. De commissie treedt dit voorstel niet bij. Anderzijds is duidelijk dat een dergelijke locatie ook grotere winkels, voor zover die inderdaad niet overwegend autogericht zijn, verantwoordt, zolang het maar over detailhandel blijft gaan.

Verplichte bouwlijn

28. [B27] De meeste gebouwen in zone B zijn gericht naar de Fabiolalaan. De gebouwen zijn evenwel alternerend vooraan en achteraan opgesteld. Zo zou het gebouw tegen de sporenbundel ook als een gebouw "langs de Fabiolalaan" kunnen gezien worden. Om misverstanden en discussies te vermijden wordt voorgesteld om dit voorschrift te preciseren zodat bouwmogelijkheden achteraan het terrein zeker behouden blijven.

Teneinde die vanuit het huidige totaalconcept verdedigbare optie mogelijk te houden, stelt Vlacoro voor die aanpassing van het voorschrift - zo nodig - door te voeren (ofwel een en ander te verduidelijken).

Hoogte van de gebouwen

Hoogbouw - schaal en maat

29. a. [P2, B16] Het MER geeft aan dat de schaal en maat van de hoogbouw niet in verhouding is tot de schaal en maat van Gent en de stationsomgeving (p. 372, p. 373, p. 410). Bovendien is de rol van de hoogbouw in de Westelijke Torenrij niet duidelijk (p. xiii, p. 372, p. 374)⁸. Het middelhoge deel van de meest westelijke woontoren aan de Snepkaai (C3) wordt beoordeeld als een volume dat door zijn onconventionele afmetingen commercieel oninteressant is (p. 403). De omvang van het project zorgt voor ernstige geluids- en trillingshinder tijdens de jarenlange constructiefase (p. xlvi), evenals voor een aantasting van de belevingswaarde tengevolge van de werken en het werfverkeer (p. xlvi).

Het MER wijst er op dat inzake kantoren een zeer groot aanbod wordt gecreëerd maar dat de invulling afhangt van economische factoren en met de kwaliteit van de kantoorgebouwen en hun omgeving in vergelijking met andere kantoorgebouwen in de Gentse regio (p. 404). De maten van het kantoorgedeelte van gebouw B4 (centrale deel van de projectontwikkeling) worden als commercieel oninteressant beschouwd. Hetzelfde geldt voor het kantoorgedeelte van het nabijgelegen bouwblok B3 (p. 404; p. 410).

De realisatie van het grote aantal woningen is enkel als positief te beoordelen als ook de voorgestelde lokale voorzieningen worden gerealiseerd (p. xlvii). Het project gaat gepaard met een toename van de geluidshinder afkomstig van het wegverkeer (p. xlviij; p. liv; p.451) en de Koningin Fabiolalaan zal een groot deel van de dag in de schaduw van het nieuwbouwproject gelegen zijn (p. xlviij; p. 451). De Rijsenbergwijk zal geconfronteerd worden met grote schaduweffecten (p. li). De bewoners van de nieuwbouw zullen overigens relatief veel geluidshinder ondervinden van het spoorverkeer en het omroepsysteem (p. xlix; p. liv). De hoogbouw zorgt voor een reflecterend effect voor het wegverkeer in de Fabiolalaan (p. 405). Er wordt niet overal een goed windklimaat gerealiseerd en sommige delen van het openbaar domein zijn teveel beschaduwde (p. lv). De sociale veiligheid wordt niet overal gegarandeerd (p. xlix).

b. De omvang van de projectontwikkeling langs de Koningin Fabiolalaan moet tenminste met de helft worden gereduceerd om de ontwikkeling integreerbaar te maken in de schaal en maat van Gent en de stationsomgeving.

De bewering dat de uitvoering van het project op een beperktere schaal en maat zou indruisen tegen het principe om dergelijke toplocaties maximaal te benutten voor woningen en kantoren en dat dan elders ruimte dient te worden gezocht, overtuigt niet. De noodzaak elders ruimte te zoeken bestaat maar voor zover het voorgenomen project beantwoordt aan een reële vraag. Zulks kan betwijfeld worden wat de vraag naar bijkomende kantoorruimte betreft. In het MER wordt overigens zelf aangegeven dat de projectontwikkeling sterk gefaseerd zal moeten worden en afgestemd om de ontwikkelingen op de kantoor- en woningmarkt in het Gentse (p. lii).

Een dergelijke halvering heeft ook een zeer gunstig invloed wat betreft gezondheidseffecten inzake werfverkeer, stofhinder en geluidshinder (p. 445).

a. *De commissie wijst er op dat deze vermeende tekortkomingen een invulling zullen moeten krijgen bij de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag.*

b. *Het gaat om een strategische locatie binnen een grootstad. Enige verdichting, groter dan de huidige, moet dus het uitgangspunt kunnen zijn. Wel moet uiteraard bij de stedenbouwkundige invulling terdege rekening gehouden worden met inplanting, schaal, bezonning, belichting enz. Anderzijds moet een RUP niet alleen maar ingaan op reële vragen. Er kunnen ook potenties voor nog te creëren noden worden opgenomen. Dat is hier het geval.*

Graad van verdichting en typologie

30. a. [B29] Bij de bespreking van het concept van verdichting van het stedelijk wonen en het concept van functievermenging tussen wonen en kantoren waarbij de intensiteit van het ruimtegebruik omgekeerd evenredig is met de afstand tot het station zijn er twee belangrijke discussiepunten: welke graad van verdichting moet nagestreefd worden en welke typologie is hiervoor het meeste geschikt?

Een intensief ruimtegebruik met een hogere dichtheid dan deze van de omgeving wordt in deze stationsomgeving en toplocatie van het openbaar vervoer door een meerderheid van de commissieleden aanvaard. Een zelfde dichtheid en patroon als in de omgeving betekent een halvering van het huidige voorgestelde programma en is moeilijker te verzoenen met het concept van intensief ruimtegebruik op deze locatie.

De voorgestelde typologie van hoogbouw biedt de mogelijkheid tot aanleg van grotere bereikbaar oppervlakten aan openbare ruimten (publieke ruimte als ontmoetingsruimte) met meer groen. De Gecoro vreest echter dat door de keuze voor torens met appartementen, zoals ze in dit GRUP voorgesteld worden en zelfs verplicht worden, een nieuwe wijk zal ontstaan die volledig gericht is op het station en weinig binding zal hebben met de bestaande Rijsenbergwijk. Het sociaal contact van deze bewoners zal waarschijnlijk herleid worden tot een toevallige ontmoeting van haastige pendelaars. Vermoedelijk zal een groot deel van deze appartementen ook gebruikt worden als 'doorgangswoningen' van jonge starters, die na enkele jaren een andere woonvorm of woonplaats zoeken. Het blijft voor de Gecoro een open vraag of de gekozen typologie en de keuze voor meer openbare ruimte een identificatie met de buurt zullen teweeg brengen en aldus meer sociale cohesie in de (nieuwe) wijk en meer sociale veiligheid zullen betekenen.

b. Vanuit de bedenking dat meer openbare ruimte hiervoor geen garantie biedt, kan men zich de vraag stellen of er niet geopteerd kan worden voor de 2 à 3 torens van resp. maximum 45 m of 30 m hoogte? Door de aanduiding op het bestemmingsplan van de inplantingsplaats van de torens worden minstens twee torens van 60 m (en misschien zelfs 90 m) verordenend verplicht. Hierdoor is het concept voor een groot deel bepaald en is er weinig ruimte om een andere invulling te realiseren.

De Gecoro heeft geen bezwaren tegen de voorgestelde inplanting van het hoekgebouw als pleinafwerking van het Koningin Maria Hendrikaplein in de zone A, evenals de inplanting (aanduiding met zwarte stip) van de toren in deze zone A. Wat deze zone A betreft, vraagt de Gecoro echter dat de voorschriften aangepast worden zodat steeds minimaal 20 % wordt ingenomen door woningen, zonder dat maximum één derde van dit percentage aan woningen kan ingenomen worden door een hotel.

De Gecoro heeft daarentegen wel bezwaar tegen de aanduiding van de toren in de zone C en de mogelijkheid om in deze zone 2 torens van maximaal 90 m op te richten. De voorschriften moeten zo aangepast worden dat het mogelijk is om, binnen de voorgestelde dichtheid en binnen de in de voorschriften aan te geven criteria, een andere, zelfs meer kwaliteitsvolle invulling te realiseren. Lagere torens zullen trouwens minder bezwaren opleveren inzake mogelijke schaduwhinder. Daarom vraagt de Gecoro dat bovenvermeld voorschrift minstens als volgt aangepast wordt: "In zone A worden één of twee slanke torens gerealiseerd, ter plaatse van de zwarte stippen. In de zone C kunnen, binnen de vooropgestelde vloeroppervlakte, gelijkaardige (of lagere) slanke torens gerealiseerd worden, waarvan de plaatsing nader te bepalen is in functie van de omgeving, wind en schaduw."

a. De commissie meent dat hieraan voldoende aandacht kan worden besteed in de inrichtingsstudies.

b. Hogere torens zijn een duidelijke optie van het RUP, verwijzende naar het strategische van de locatie en het concept "stad van torens".

Zone A is een al bij al vrij beperkte zone zodat dit, vanuit de nabijheid van het station, wel te verantwoorden is.

De commissie wijst er tenslotte op dat de invulling van de drie zones met gebouwen het voorwerp zal uitmaken van de inrichtingsstudie. Het is evident dat daarbij integratie in de omgeving, bezonning en schaduw, enz. mede bepalend zullen zijn.

Hoogbouw in relatie tot de wijk

31. [B9] De bezwaarindiener heeft volgende bezwaren tegen de geplande hoogbouw, die quasi recht tegenover zijn woning wordt gepland op een afstand van 100 meter.

De nieuwe woonwijk gesitueerd rond de Suzanne Lillarstraat (die uitkomt op de Koningin Fabiolalaan), wordt in zijn leefbaarheid ernstig bedreigd door de geplande hoogbouw, met torens van minstens 65 en (maximaal!!!) 90 meter. De wijk maakt een belangrijke stedelijke leefgemeenschap uit van 140 gezinnen. In de plannen van de Stad Gent, de NMBS en de particuliere projectontwikkelaars wordt voorgedaan alsof ter plaatse 'waar de enorme hoogbouw zal verrijzen, slechts enkele mensen zouden wonen en de overlast door deze hoogbouw derhalve slechts een minimaal aantal personen zou treffen. Niets is derhalve minder waar.

In elk geval vermeldt het MER duidelijk en ondubbelzinnig dat de schaal en de maat van de hoogbouw niet in verhouding is tot de schaal en maat van Gent en de stationsomgeving (MER, p.372, p.373 en p.410). Nogmaals: het zal hier gaan om torens die tot een hoogte van 90 meter kunnen worden gebouwd (met een minimum van 60 meter!) en dat bijvoorbeeld zijn eengezinswoning die - zoals gezegd quasi zal palen aan deze hoogbouw - een hoogte heeft van 6 meter. Betrokkene geeft in zijn bezwaarschrift, op schaal, dit verschil weer in een grafiek.

Deze hoogbouw houdt in dat de woningen en appartementen gelegen aan de Suzanne Lillarstraat - ter hoogte van de op te trekken torens - een belangrijk gedeelte van de dag in de schaduw zullen liggen (cfr. MER, p. xlviii, p. li, p.451), wat zeker in de winter, wanneer er al weinig zon is, heel naargeestig zal zijn.

Ook zal de hoogbouw aanleiding geven tot geluidshinder door het reflecterend effect voor het wegverkeer in de Fabiolalaan (MER, p.405) en zullen de enorme torens een nadelig windklimaat genereren (MER, p. Iv; Hoogbouw Effecten Rapportage, p.17).

Ten slotte zorgt een dergelijke vorm van hoogbouw tot de creatie van onveilige buurten (cfr. Parijse voorsteden) en stappen andere steden en landen daarom juist af van hoogbouw of breken zij bestaande hoogbouwbunkers af.

De hoogte van de geplande gebouwen dient te worden herleid tot een hoogte die de voorgenomen ontwikkeling integreerbaar maakt in de schaal en maat van Gent en de stationsomgeving. In elk geval dient de 45° hoogtegrens te worden herleid naar maximaal 30°.

Vlacoro is van oordeel dat een beperkt aantal torens op deze strategische site een verdedigbare optie is, zeker omdat ze ook is gesteund op de visie van de stad, een stad van torens. De concrete invulling van de drie zones met gebouwen, inzonderheid wat de torens betreft, zal het voorwerp uitmaken van de inrichtingsstudie. Het is evident dat daarbij de integratie in de omgeving, bezonning en schaduw, enz. mede bepalend zijn.

Hoge gebouwen goed ingeplant?

32. [B18] De hogere gebouwen zijn mogelijk in zone A en zone C. Voor drie is in het ontwerp plan een locatie aangeduid: het markant gebouw aan het Maria Hendrikaplein lijkt vooral volumineus en buiten proportie. Ook staat de symbolische aanduiding teveel naar het plein toe. Dit gebouw zal het plein NIET vervullen, geen tegenpool zijn van het gebouw aan de overkant. Het gebouw zal het plein overheersen, domineren.

De inplanting van de hogere gebouwen in zone A en C gebeurt best op basis van een goede afweging van de hoogbouweffecten en zo ver mogelijk van de Fabiolalaan.

In de voorschriften staat vermeld "In zone A en in zone C worden twee slanke torens gerealiseerd, ter plaatse van de zwarte stippen". Dit betekent dat zowel in zone A als in zone C een toren MOET gerealiseerd worden. Er staat nl. geen KAN. Een aanpassing van dit voorschrift lijkt wenselijk. Misschien is er wel een projectontwikkelaar die liever geen torens bouwt en wil hij liever investeren in villa-appartementen.

De zwarte stippen zijn, zo werd de bezwaarindiener toch verzekerd - op doordachte plaatsen gezet, o.a. op basis van de resultaten van het hoogbouweffectenrapport. In zowel zone A als zone C kan op een willekeurige plaats een bijkomende toren gezet worden. Waarom voor de eerste toren per zone wel een stip, voor de andere niet?

Wat betekent overigens een symbolische aanduiding? Is dit omdat er een symbool staat? Of wil dit zeggen dat in de buurt van de stip een toren komen moet?

De toren aan het stationsplein is duidelijk bedoeld als een baken, een scharnierpunt tussen het eigenlijke plein en de nieuw te ontwikkelen site. Vlacoro herhaalt dat een beperkt aantal torens op deze strategische site een verdedigbare optie is, zeker omdat ze ook is gesteund op de visie van de stad in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, een stad van torens. De concrete invulling van de drie zones met gebouwen, inzonderheid wat de torens betreft, zal het voorwerp uitmaken van de inrichtingsstudie. Het is evident dat daarbij de integratie in de omgeving, bezonning en schaduw, enz. mede bepalend zijn.

Vlacoro meent dat de symbolische aanduiding, de ster, betekent dat daar ongeveer de toren kan komen.

Hoogbouw - windhinder

33. [P2, B31] Uit het MER blijkt inderdaad dat de geplande hoogbouw voor problemen zorgt op het vlak van windhinder (MER, p.51-52): hoewel naar aanleiding van het MER bijstellingen gebeurden (de afstand tussen gebouw A3 en A4 werd vergroot) wordt aangegeven dat zonder een nieuw windhinderonderzoek, niet met zekerheid te zeggen valt of daardoor het windklimaat rond toren A3 zal verbeteren; het windklimaat binnen het plangebied zal zonder extra maatregelen niet overal goed zijn; problemen worden verwacht in het westelijke deel van de zone nabij het station (rond de torens) (p. 405; p. 413)

[B4, B6, B7, B10, B38] Het MER (pag.51) en het MER (pag.17 en 45) geven aan dat er rond gebouw A3 en de torens C1 en C2 (op het einde van de Fabiolalaan en in de nabijheid van het appartement van betrokkenen) problemen worden verwacht. Er wordt aanbevolen om verder onderzoek te doen door middel van een windtunnelonderzoek.

Eerst dienen deze problemen verder te worden onderzocht en het resultaat van dit onderzoek afgewacht en kenbaar gemaakt alvorens het RUP met deze hoge torens definitief goed te keuren.

De impact van de gebouwen inzake bezonning, belichting en windhinder moet het voorwerp uitmaken van (het onderzoek van) de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag (en de erbij horende inrichtingsstudie). Vlacoro treedt het bezwaar dan ook niet bij.

Hoogbouw – bezonning

34. [P2, B31] Uit het MER blijkt dat de geplande hoogbouw voor problemen zorgt op het vlak van bezonning (MER, p. 52): het MER geeft aan dat het wegdek van de Koningin Fabiolalaan het grootste gedeelte van de dag in de schaduw zal liggen (p. 405, p. 412), dat de bezonning in de openbare ruimte in zone A kort is (p. 406); dat "naar Amsterdamse maatstaven" de bezonning van de nog te bouwen gebouwen met woonbestemming "redelijk" is, met uitzondering van het oostelijk deel van het bouwblok B5; het oostelijk deel van het bouwblok B5 in de centrale zone zal een onaanvaardbaar schaduweffect verkrijgen (p. 405).

[P2 en B16] Artikel 1.5 "hoogte van de gebouwen" van de stedenbouwkundige voorschriften dient als volgt aangepast. In de eerste zin wordt het cijfer "45" vervangen door het cijfer "30". De tekst vanaf "Enkel voor de hierna vernoemde torens [...] to [...]zone A kant Koningin Maria-Hendrikaplein." wordt geschrapt.

De impact van de gebouwen inzake bezonning, belichting en windhinder moet het voorwerp uitmaken van (het onderzoek van) de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag (en de erbij horende inrichtingsstudie).

Vlacoro wenst er overigens op te wijzen dat in een dichtbebouwde stedelijke omgeving men nooit op elke plaats de ideale omstandigheden op elk uur van de dag, het hele jaar door, kan garanderen. Men moet een evenwicht zoeken tussen de zorg voor een verantwoorde verdichting en het niet overschrijden van de gewone ongemakken in een stad. Het is bovendien belangrijk te beklemtonen dat tussen hogere gebouwen lagere gebouwen en/of open ruimtes zullen worden voorzien (en dus geen muur van gebouwen op 45°), zodat de zon daartussen en langs de straten zal penetreren.

De commissie wijst er tenslotte op dat de 45°-regel een algemeen aanvaarde en gehanteerde regel van goede ruimtelijke ordening is. Het stellen van beperkingen aan de hoogte en de inplanting van bouwvolumes aan de hand van deze regel is ook in dit RUP een aanvaardbare optie.

35. [B4, B6, B7, B10, B38] Met de invoering van de zogenaamde 45°-regel en met het toelaten van uitzonderingen onder de vorm van torens, wordt de gehele wijk (Fabiolalaan/Suzanne Lillarstraat) gehypothekeerd.

In het licht hiervan is de 45°-regel niet verdedigbaar. De bezwaarindieners tonen een grafiek met de stand van de zon in Gent (51°4' NB) voor de verschillende maanden. Daaruit blijkt dat de zon de eerste maal 45° boven de horizon komt op de middag begin april. Na begin september komt zij niet meer boven de 45°. Dit betekent concreet dat er met de 45°-regel voor zeer veel woningen aan de Fabiolalaan geen straaltje zon meer zal zijn vanaf begin september tot begin april of, met andere woorden, 7 maanden zonder zon! Via de zonnetabel kan men tevens berekenen dat, met de zon op haar hoogste punt in de winter (eind december), een toren van 90 m hoog een schaduw op de grond werpt van 320 m lang.

Een ander aspect dat niet onderzocht is in de MER of HER is de invloed van de beschaduwing op de gezondheid van de mensen. Het is algemeen bekend dat ontbreken van zonlicht aanleiding kan geven tot depressies en aanverwante aandoeningen. Ook kinderen kunnen lijden aan een tekort aan vitamine D.

De 45°-regel en de toegestane uitzonderingen onder de vorm van hoogbouwtorens dienen te worden herzien. Een 25°-regel in combinatie met het afschaffen van de hoogbouwtorens lijkt zich vanuit het energiestandpunt wenselijk en verdedigbaar 30° is een absoluut maximum.

Tevens dient een studie gemaakt te worden over de invloed van het gebrek aan zonnelicht op de gezondheid van de huidige bewoners (die nu volop ongehinderd van de zon profiteren).

De commissie verwijst naar haar antwoord bij kader 34.

36. [B13, B37] De bezwaarindieners zijn bewoners van Green Garden 1.

[B13] Het schrappen van de torens en een 25 gradenregel i. p. v. een 45 gradenregel is nodig. Nu hebben zij zonlicht en gratis verwarming het ganse jaar door vanaf 13-14u tot de zon ondergaat.

Ondanks de mooie omschrijving van het gehele project wordt dit project i.v.m. de hoogbouw een ramp. In het HER p.19 wordt vermeld: "Van recente private projectontwikkeling aan de noordzijde van de Fabiolalaan (waar betrokkenen wonen) ter hoogte van blok B5 en C1 ondervindt het westelijke gebouw in voor- en naseizoen in de late namiddag (na 16 u) enige schaduwwerking als gevolg van toren C1". In het verslag houdt men ook alleen rekening met de bezonningsdiagrammen van 21 maart en 21 september. Men heeft zelfs het lef om de situatie op 21 december louter indicatief te noemen, want de zon staat in deze periode zo laag boven de horizon dat aan de bezonning van openbare ruimte en tuinen geen eisen zouden kunnen gesteld worden. De verwarmingskosten in tijden van dure prijzen nemen bijgevolg helaas enorm toe.

De zon klimt de eerste maal 45 graden boven de horizon op de middag begin april en begin september komt zij niet meer boven de 45 graden. Dit betekent concreet dat er met de 45 graden regel geen spoortje zon meer zal zijn vanaf begin september tot begin april of met andere woorden 7 maanden zonder zon. Dit geldt voor alle woningen langs de Fabiolalaan.

Voor hun appartement komen er verschillende torens tussen 60-90 m hoog (20-30 verdiepingen). Van april tot augustus zullen betrokkenen zonlicht hebben tussen 14u - 16u. De andere maanden geen zonlicht. Dit is onleefbaar en ontoelaatbaar!

Betrokkenen hadden gedacht om het gebouw C1 te wisselen van plaats met C2. C2 is een gebouw van 19 meter, wat weinig schaduwwerking zou geven. De hoogbouwtoren C1 zou dan minder negatieve schaduwwerking hebben want de schaduw zou dan vallen op het "bos" dat naast Green Garden 1 is gelegen. Ondertussen zien zij in dat de combinatie van de 45 gradenregel en een torenhoog gebouw niet kan opgelost worden door de toren te verplaatsen. Daarom vragen zij U een project goed te keuren zonder hoogbouw en met maar een 25 gradenregel i. p. v. een 45 gradenregel.

[B37] De toren C1 zal het appartement van het direct zonlicht beroven, waarvan bezwaarindieners nu kunnen genieten van ongeveer 15 uur tot zonsondergang. Volgens het rapport over de effecten van de schaduwwerking zou Greengarden 1, en zeker de westelijke kant ervan, vanaf 16 uur schaduw ondervinden in voor- en najaar. Dit wil dus zeggen dat betrokkenen daardoor hoogstens nog 1 uur zonlicht zouden hebben in hun westelijk gericht appartement (diagrammen bijgevoegd). Volgens het bezonningsdiagram van 21 juni zouden ze zelfs in de zomer geen direct zonlicht meer hebben, wat totaal onaanvaardbaar is.

De commissie verwijst naar haar antwoord bij kader 34.

37. [B26] De bezwaarindieners hebben begrepen dat de 45°graden regel wil zeggen dat een nieuw gebouw even hoog mag zijn als de totale breedte van de straat. In de zomer werkt dat wel, maar in de winter staat de zon op de middag ten hoogste $90^\circ - 51^\circ - 23^\circ = 16^\circ$ boven de horizon. Dat betekent dat bij de 45° regel in het beste geval in de winter de schaduw 13 m hoog zal staan op de gevels van de bestaande woningen van de noordkant. Dit betekent tot en met de tweede verdieping schaduw.

Dit is in grote tegenstrijd met het huidig genuanceerd "zomer-winter" comfort dat geboden wordt aan alle bewoners van de noordkant van de Fabiolalaan:

1. in de zomer wanneer schaduw onder loofbomen zalig is, en de zon $90^\circ - 51^\circ + 23^\circ = 62^\circ$ hoog staat, en dus bijna niet binnen in de huizen schijnt

2. in de winter wanneer de dagen kort zijn, is het binnen gezellig warm en de zon bij een raamhoogte van 3 m, tot 10 m in een hoek van 16° naar binnen schijnt doorheen de takken van de kale loofbomen.

Dit is een zeer groot verschil, dit is het omgekeerde, met geen frisse schaduw in de zomer en wel schaduw tot en met de 2 de verdieping in de winter, en hiermee gaan betrokkenen helemaal niet akkoord.

Het huis van de bezwaarindieners is een helder huis met veel licht inval, ook op de achterzijde, die toelaat om goed te kunnen liplezen, aangezien hun zoon van 23 jaar die daar nu woont zwaar doof is. Zij hebben een huis gekocht aangepast aan de noden van zijn handicap.

Ook bleek op de hoorzittingen dat betrokkenen zeker niet de enigen zijn die een goede, genuanceerde 'winter - zomer" licht inval als belangrijk een levenscomfort ervaren. Het is belangrijk omdat een huis voor de meesten de belangrijkste investering is van vele families die er een behoorlijk deel van hun leven voor moeten werken om die af te betalen. Het is een troef die de huizen waardevol maken, en dus een financiële meerwaarde verantwoordt. Een leefbare stad op mensenmaat voorkomt de stadsvlucht van de rijkere, en voorkomt een geografische tweedeling van de maatschappij. De politiek van hoogbouw wordt in Frankrijk verlaten, en er worden daar opnieuw huizen op mensenmaat gebouwd.

Daarenboven is het zo dat op de plannen niet alle huizen even zwaar belast zullen worden, en gelukkig maar, maar dat op bepaalde stroken er aangeplante open ruimtes komen en op een ander strook een "kloef" van een appartement van 19 m hoog.

Ook hebben de bezwaarindieners een zware opmerking omtrent de ontoereikende presentatie van het schaduw effect in het rapport dat aan het publiek ter beschikking wordt gesteld. Er kunnen wel grootse plannen van 1 meter x 60 cm = 0.6 m² afgedrukt worden van het totale project met ogenschijnlijk veel onwaarschijnlijk hoge bomen en zo, maar de plannen over schaduwvorming over het geheel van het project zijn 10 x 6 cm. = 0.06 m²(t 100 keer kleiner). Het geeft de indruk van desobjectivering, misleiding, en desinformatie. Aan dit gevoel moet de gemeente zeker iets doen.

De commissie verwijst naar haar antwoord bij kader 34.

38. [B30] In plaats van 45° zou men 30° moeten hanteren. Het is namelijk zo dat de zon in de winter in het zuiden geen 30° haalt. Zowel zonne-energie captatie als satelliet ontvangst, enz. , komen in het gedrang voor bestaande gebouwen aan de noordelijke grens van het gebied. Uitzonderingen kunnen misschien ook achterwege gelaten worden ten behoeve van bestaande gebouwen. Men kan zomaar geen schade veroorzaken zonder vergoeding.

De commissie verwijst naar haar antwoord bij kader 34.

39. [B32] De gehanteerde 45° regel voor de maximale hoogte van de bebouwing is volkomen arbitrair en wetenschappelijk niet onderbouwd. Deze regel zou algemeen worden toegepast door de diensten van Ruimtelijk Ordening ter beoordeling van aanvragen in stedelijke context. Hier betreft het echter braakliggend terrein dat een nieuwe bestemming en voor het eerst een invulling krijgt. 45° betekent niet dat men slechts de helft van de tijd zijn bezonning verliest. Doorheen het jaar staat de zon een merendeel van de tijd onder deze 45°. De bezwaarindiener voegt bezonningsdiagrammen bij voor een opstelling van een gebouw met een hoogte van 20m op een afstand van 20m van de rooilijn van de bestaande woningen in de Fabiolalaan.

De schaduw werd op verschillende dagen van het jaar berekend voor de middagzon, zijnde de hoogste zonnestand van de dag. Op het beste moment van de dag worden het gelijkvloers en eerste verdieping van deze woningen voor een groot deel van het jaar van elke zonnestraal beroofd. Een 30°-regel lijkt zich in deze context een beter alternatief.

De commissie verwijst naar haar antwoord bij kader 34.

40. [B4, B6, B7 en B10] Bij de aankoop van hun appartement hebben de bezwaarindieners zich onder andere laten leiden door de zuidelijke oriëntatie van de grote ramen. Tijdens de winter profiteren zij ten volle van de zonnestraling die ongehinderd hun appartement binnenvalt en aldus beduidend mijn energiefactuur voor verwarming vermindert.

Indien de Vlaamse Overheid consequent is, moet zij erop toezien dat nieuwe projecten geen hypotheek leggen op de ontvangst van gratis zonnewarmte in bestaande woningen. Het kan toch niet dat het energieprestatiepeil van je woning vandaag zeer goed is, maar morgen slecht wordt omdat je een hoogbouw voor je woning krijgt. Dit energieaspect is in de studie van het project Gent Sint-Pieters nergens aan bod gekomen (MER). Ook in het HER zwijgt men hierover in alle talen. Meer nog, op pag.19 van het HER wordt gezegd dat de bezonning enkel dient onderzocht te worden tussen 21 maart en 21 september. Op pag.21 staat er: "De Fabiolalaan zelf komt als gevolg van de nieuwbouw voor het grootste deel van de dag in de schaduw te liggen". Dit is een kaakslag voor alle mensen van de wijk die nu profiteren van de gratis en ongehinderd binnenvallende zonnestrallen in alle zuidgerichte woningen in de Fabiolalaan. Zij zullen allemaal hun factuur voor verwarming zien oplopen. En woningen die vandaag - met een premie van de overheid of fiscale stimuli - zonnepanelen op hun dak zouden plaatsen, kunnen daar na de projectontwikkeling niets meer mee doen. Hier is de logica ver te zoeken.

De commissie verwijst naar haar antwoord bij kader 34. Zij wenst er overigens op te wijzen dat de huidige bestemming aan de zuidzijde van de Fabiolalaan (gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen) evenmin verhindert dat daar (hoge) gebouwen en/of grote loodsen komen.

41. [B20] De bebouwingsdensiteit en de bebouwingshoogte zoals aangegeven in het ontwerp zijn niet aangepast aan de leefbaarheid van de achterliggende woonwijken.

In het bijzonder tekenen betrokkenen bezwaar aan tegen de 45°-regel voor de bepaling van de bebouwingshoogte, de uitzonderingen op de 45°-regel en de slanke hoogbouwtorens met een hoogte tot 90m (artikel 1.5), die een enorme impact zullen hebben op de bestaande woonwijken (Fabiolalaan, Aagemstraat en Distelstraat) en dit zowel qua beschaduwing, inkijk, uitzicht en dergelijke.

In het ontwerp Grup wordt de bebouwingshoogte van het project afgeleid op basis van een 45°-regel. Op een aantal locaties worden zelfs uitzonderingen op deze 45°-regel opgenomen en worden opties voorzien waarbij bijkomend slanke hoogbouwtorens worden gerealiseerd. Door de ligging van deze straten in het noorden van het projectgebied zal het verlies aan bezonning en licht de kwaliteitsbeleving van de woningen in de ruime omgeving nefast beïnvloeden. De inkijk vanuit de voorziene hoogbouwtorens op de straten is maximaal en verstoort de privacy van bedoelde woningen. Ook het uitzicht op dergelijk hoge hoogbouwtorens stoort het woonkarakter van de omgeving.

De commissie verwijst naar haar antwoord bij kader 34.

42. [B35] Vooral de bestaande huizenblokken aan de noordkant van genoemde Fabiolalaan (evenzeer ter hoogte van de Frans De Potterstraat) zullen, ondanks de limiterende hoeklijn van 45°, toch gedurende ongeveer twee derden van het jaar rond het middaguur helemaal in de slagschaduw van twee hoogbouwvolumes liggen, wat natuurlijk een weinig aanvaardbare inperking inhoudt van de bezonning.

De gemiddelde zonhoogte (op het culminatiepunt, en met name dus iets later dan het middaguur) beloopt op onze breedte ongeveer 39° (het complement van de breedteligging van ongeveer 51°NB). Die culminatiehoek wordt tussen 21 maart en 23 september (= ruim een half jaar) overschreden (met de grootste culminatiehoek op 21 juni, die ongeveer 62°27' bedraagt). Tussen 23 september en 21 maart beloopt de zonhoogte dan weer een culminatiehoek die lager ligt dan 39° (met de laagste waarde op 21 december van met name 15°33'). Aangezien de slagschaduw van de geplande gebouwen in de winterperiode echter immer een welbepaalde impact op de buurt zal hebben (en de subjectieve zonbeleving in de winter vermoedelijk lager ligt dan in de zomer), maar a fortiori omdat de slagschaduw gedurende de zomerperiode ongeveer helemaal teniet kan worden gedaan, stellen betrokkenen dat de 45°-regel dient vervangen te worden door een 39°-regel.

Vanzelfsprekend impliceert dat laatste (op het eerste zicht) dat de bouwhoogte, en dus ook e capaciteit, die binnen de doelstellingen van het project werden voorzien, worden ingeperkt. Inderdaad beperkt de 39°-lijn de bouwhoogte tot maximaal 50 meter (bij een afstand tussen het spoorwegtalud en de noordelijke rooilijn in de Fabiolalaan van ongeveer 80 meter). Dit is echter enkel zo, indien het huidige voorstel van balkvormige bouwvolumes wordt aangehouden. Indien de sokkel van het gebouw vanaf een bepaalde hoogte, bv. 20 m, immers in beperkte mate wordt achteruitgeschoven (bv. met 8 m) (en de bouwvolumes het spoorwegtalud aldus in beperkte mate overspannen), en de top van het gebouw vanaf het noorden, volgens de 39°-grens, schuin oplopend wordt gerealiseerd (waardoor de noordkant ongeveer een hoogte van 55 m, en de achterkant ongeveer 70 m zou belopen), kan de door onderhavig voorstel verlorengegangene capaciteit grotendeels worden teruggewonnen.

Hetzelfde principe zou kunnen worden toegepast voor de (lagere) bouwvolumes, die in de toekomst de zuidkant van de Fabiolalaan zullen begrenzen. Op die manier kan ook hun ruimtelijke impact op de omgeving, indien gekoppeld aan een hoogwaardige, en aangename rurale invulling der volumes, zoveel mogelijk worden ingeperkt. Bovendien kan hun capaciteit binnen ons voorstel mogelijk worden vergroot.

Het bezwaarschrift bevat een schets van het voorstel.

De commissie verwijst naar haar antwoord bij kader 34.

Hoogbouw - sociale veiligheid

43. [P2, B13, B31] Uit het MER blijkt dat de geplande hoogbouw voor problemen zorgt op het vlak van sociale veiligheid (MER, p. 53): het verdiepte maaiveld in zone A en de straat parallel aan de spoorzone zijn vanuit het oogpunt van sociale veiligheid kwetsbaar (p. 406, p. 413); het door Eurostation aangehaalde argument dat de parallelstraat als doorgaande straat zal uitgevoerd worden overtuigt geenszins.

Vlacoro wijst er op dat het over een drukke stationsomgeving met veel passage gaat. In het stedenbouwdig voorschrift, artikel 2, derde lid, staat dat aandacht moet besteed worden aan de sociale veiligheid. Veiligheid vraagt om een totaalbeleid dat zich grotendeels buiten de ruimtelijke ordening bevindt.

Hoogbouw - geluidsbelasting

44. [P2, B31] Uit het MER blijkt dat de geplande hoogbouw voor problemen zorgt op het vlak van geluidsbelasting (MER, p. 54; p. 412; p. 450): de te verwachten geluidsbelasting van 66 à 67 dB(A) op de direct aan het spoor gelegen bebouwing is hoog; ten onrechte geeft het MER aan dat dit "wettelijk toelaatbaar is" (p. 405); volgens VLAREM II (bijlage 2. 2. 1) zijn de richtwaarden voor woongebieden 35 à 45 dB (A) en 40 à 50 dB (A) voor gebieden gelegen op minder dan 500 meter van dienstverleningsgebieden; er worden geen maatregelen voorgesteld die waarborgen dat de normen gerespecteerd worden ter hoogte van de hogere verdiepingen; het probleem wordt naar later verschoven.

Vlacoro meent dat de betrokken passage uit het MER betrekking heeft op spoorweglawaai. In tegenstelling tot wat de bezwaarindiener laat uitschijnen is het niet de hoogbouw zelf die aanleiding geeft tot onaantvaardbare geluidshinder. Verder wordt in het MER (p. 54) aanbevolen om nader onderzoek te laten verrichten naar het spoorweglawaai (zodat voldoende inzicht verkregen wordt in de noodzaak voor geluidsbeperkende maatregelen) en wordt in de toelichtingsnota bij het RUP (p. 19) gestipuleerd dat bij verdere realisatie/uitwerking van het RUP eveneens dient rekening te worden gehouden met de aanbevelingen uit het MER.

Hoogbouw - uitzicht

45. [P2, B31] Uit het MER blijkt dat de geplande hoogbouw voor problemen zorgt op het vlak van uitzicht (MER, p. 406; p. 413): het uitzicht voor de bestaande woningen in de Fabiolalaan en de Snepkaai zal grondig veranderen; de verandering is ingrijpend; het effect is moeilijk in te schatten omdat het samenhangt met verschillende onbekende factoren, zoals de architecturale en stedenbouwkundige uitwerking en de draagkracht van de individuele bewoners.

[B24]Past niet bij de eerder bescheiden bouwtrant in de omgeving. Schaalbreuk.

De inrichtingsstudie moet garant staan voor een architecturaal en stedenbouwkundig verantwoord project. Overigens is duidelijk dat ook zonder het RUP het vrije zicht vanuit de woningen langsheen de Fabiolalaan kan veranderen. Ook binnen het gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen is bebouwing immers geenszins uitgesloten.

Slanke torens

46. [B27] Het moet mogelijk zijn dat de slanke toren aangeduid in zone C nog wat verschoven kan worden in functie van een eventuele mindere schaduwwerking op de gebouwen aan de Fabiolalaan en daaraan palende buurt. Momenteel is nog niet voor 100% zeker dat dit de meest geschikte locatie is voor hoogbouw. Met deze voorschriften bestaat ook de mogelijkheid dat de bijkomende toren langsheen de Fabiolalaan wordt voorzien op een minder geschikte locatie.

Als gevolg van de hierboven voorgestelde reductie van het programma, moeten de torens in zone C in hoogte verminderen, teneinde op dat vlak een afbouwend karakter te verkrijgen van het Maria-Hendrikaplein richting Blaarmeersen.

Daarom dienen de symbolische aanduidingen voor slanke torens te worden geschrapt (evenals de gestippelde zone waar geen gebouwen kunnen worden opgericht). Dit biedt meer flexibiliteit. Bovendien dient aan de voorschriften toegevoegd te worden dat de slanke torens bij voorkeur zo ver mogelijk van de Fabiolalaan worden ingeplant met zo weinig mogelijk ongewenste neveneffecten. Het vermijden van ongewenste neveneffecten moet als afweging meegenomen worden bij de beoordeling.

De torens zijn voorzien vanuit een duidelijke visie. Enerzijds het beklemtonen van de hoek, anderzijds het beëindigen van de as van de Fabiolalaan. Vlacoro steunt deze visie. Anderzijds is duidelijk dat mét behoud van die visie ook moet gestreefd worden naar een ook voor de omringende bebouwing zo goed mogelijk afgestemde inplanting, zeker wat de torens betreft. De opgemaakte schaduwstudie moet daarvoor de nodige inbreng leveren.

47. [B22] De "smalle" torens zijn niet in overeenstemming met de bestaande omgeving. De inplanting van dergelijke hoge gebouwen die een stempel drukken op de omgeving en voor tal van hinder zorgen, vergt minstens een bijzonder goede motivering. Op de bezorgde vraag naar "het waarom" van de torens wordt steevast geantwoord dat "Gent nu eenmaal een stad van torens is". Het spreekt voor zich dat dit geen verantwoording kan bieden voor de beoogde inplanting van torenhoge gebouwen. Evenmin werd een bevredigend antwoord geboden op de vraag naar haalbaarheidstudies inzake de invulling van de grote bijkomende ruimte voor kantoren en woningen. Tot op heden is niet afdoende onderzocht welke de werkelijke vraag is naar bijkomende kantoormuimte in Gent. Andere grote gebouwen in Gent (bv. UCON) worden niet of in ieder geval moeilijk ingevuld).

Hogere torens op deze strategische locatie die, vanuit het RSV bij voorkeur verder verdicht wordt, zijn een duidelijke optie van het RUP, verwijzende onder meer naar het concept "stad van torens". In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. In de toelichtingsnota staat dit verduidelijkt in concept 7 en 14. Vlacoro meent dat verdichting met hoogbouw kan.

Hoogbouw - Rijsenbergwijk

48. a. [B28] Het karakter van de Rijsenbergwijk wordt in de MER omschreven als "ambigue" en wordt (toegegeven: tussen de regels) enige chaos gesuggereerd. De realiteit is dat de bebouwing in de wijk gradueel evolueert van gesloten stedelijk (noord-oostelijk ter hoogte Kortrijkse Poort) naar open en landelijk (zuid-westen tegen treinberm aan). Het project zal ter zake enkel meer "ambigüiteit" toevoegen daar de hoogbouw in de zone B en vooral C steeds meer (naar het westen toe) grenst aan open landelijke bebouwing. Deze landelijke bebouwing is blijkbaar voldoende homogeen derwijze dat IVAGO er een landelijke ophaling organiseert gebruikmakend van containers (ook in de Rijsenbergstraat). De in zone C voorziene torengedebouwen van 60 meter (oorspronkelijk was dat zelfs 90 meter) sluiten NIET aan op bestaande hoogbouw. Het torengedebouw-parklandschap van de watersportbaan ligt toch wel al een eind weg en zelfs visueel is die link niet aanwezig.

b. De bewering dat de uitvoering van het project op een beperktere schaal en maat zou indruisen tegen het principe om dergelijke toplocaties maximaal te benutten voor woningen en kantoren mét hoogbouw overtuigt niet. De noodzaak elders ruimte te zoeken bestaat maar voor zover het voorgenomen project beantwoordt aan een reële vraag. Zulks kan betwijfeld worden wat de vraag naar bijkomende kantoormruimte betreft.

c. De realisatie van het grote aantal woningen is enkel als positief te beoordelen als ook de voorgestelde lokale voorzieningen worden gerealiseerd. Het project gaat gepaard met een toename van de geluidshinder afkomstig van het wegverkeer die groter zal zijn bij niet realisatie van de lokale voorzieningen (omdat de nieuwe bewoners de wijk uit zullen moeten om zich in het levensnoodzakelijke te voorzien).

a. *Het RUP voorziet een afnemende densiteit van bebouwing (en anderzijds meer woningen) van het station naar de Blaarmeersen toe.*

b. *De commissie verwijst naar haar antwoord bij kader 29b.*

c. *Vlacoro is van oordeel dat de opties van de stedelijke en Vlaamse overheid om deze site uit te bouwen als een strategisch stedelijk project maximaal moeten samen sporen en stelt derhalve voor om zoveel mogelijk in te gaan op de voorstellen van de gemeenteraad van Gent inzake detailhandel, omdat die beter inspelen op het profiel van handel die daar gewenst is. De commissie stelt vast dat de gemeenteraad adviseert om in de voorschriften op te nemen dat handel "buurtgebonden" dient te zijn. De commissie treedt dit voorstel niet bij. Anderzijds is duidelijk dat een dergelijke locatie ook grotere winkels, voor zover die inderdaad niet overwegend autogericht zijn, verantwoordt, zolang het maar over detailhandel blijft gaan.. (zie ook antwoord kader 27)*

49. [B32] Een principe dat algemeen gehuldigd wordt bij beoordeling van een stedenbouwkundige aanvraag is de toetsing aan de contextualiteit. Het getuigt van weinig inschattingsvermogen om tegenover de Rijsenbergwijk, waar volgens het BPA maximaal 4 bouwlagen hoog mag gebouwd worden, een project in te plannen met bouwblokken die onder de 45° regel makkelijk tot 50m hoog kunnen zijn en torens tussen de 60 en 90m hoogte. Nochtans is er voldoende ruimte om de beoogde densiteit te realiseren met een glijdende overgang naar de bestaande bebouwing in de Rijsenbergwijk.

De commissie verwijst naar haar antwoord bij kader 30.

Ondergrondse parking en R4-verbindingsweg

Bezwaren vanuit het oogpunt mobiliteit

Vergelijking scenario met en zonder R4-verbindingsweg en parking

50. a. [P2, B17] Wat de mobiliteit betreft valt te vrezen dat de noord-zuid verbindingsweg door de projectontwikkeling ter hoogte van de De Potterstraat niet louter gaat 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 gelet op de op Flanders Expo in het vooruitzicht gestelde ontwikkelingen, waaronder de vestiging van een IKEA-winkel. Ten onrechte geeft het MER aan dat de ontwikkeling van de sites Flanders Expo en het wetenschapspark weinig bijkomende effecten zou hebben op dit vlak (p. 415). Het MER gaat er vanuit dat er voldoende 'buffers' zullen voorzien worden opdat de verbindingsweg en de tunnel niet gebruikt zouden worden als stedelijke invalsweg (p. 409), maar geeft niet aan op welke manier zulks zou gerealiseerd worden. Het is evident dat de vooropgestelde verkeerslichten ter hoogte van de Sint-Denijslaan die doelstelling niet kunnen verwezenlijken. Ook andere stedelijke invalswegen kennen meerdere kruispunten met verkeerslichten. Anderzijds zullen deze verkeerslichten – zeker wanneer zij het overwegende gedeelte van de tijd groen licht geven aan de R4- verbindingsweg - als een barrière werken voor het verkeer op de Sint-Denijslaan.

b. Belangrijkste minpunt bij de berekeningen van de aspecten van de mobiliteit is dat de nieuwe ontwikkeling van Flanders EXPO niet meegenomen is in de verschillende mobiliteitsrapporten. Dit is een groot tekort (zie ook MER-verslag, p.11). Bij de bindende acties van het Ruimtelijk Structuurplan Gent staat (p. 325) onder de strategische projecten: stationsomgeving Gent Sint-Pieters en bijhorende westelijke ontwikkelingsas (inclusief omgeving Aigem, CTL-campus), op termijn toegroeiend naar één samenhangend geheel met Flanders Expo. Een koppeling tussen beide projecten én een inschatting voor de nieuwe ontwikkelingen op de CTL-campus zijn dus onontbeerlijk.

Het MER zelf vermeldt (p. 88) dat de effecten van het ontwikkelingsscenario 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 betrokkenen niet kunnen volgen. Onder meer door het mogelijk aanwezig zijn van een IKEA, maar ook door de volledige ontwikkeling van de Expo-site met kantoren en 'leisure' kan een belangrijke verkeersstroom via de R4- verbindingsweg verwacht worden.

Dezelfde opmerking komt terug in het MER-verslag (p. 11) waar te lezen is dat deze conclusie van het MER niet hard gemaakt kan worden en vooruitloopt op de afloop van het MER van Flanders Expo.

c. In de mobiliteitsstudies voor het project zijn voor een aantal onderzoeken een verkeers- en vervoersmodel ingezet. De cijfers die deze modellen genereren zijn als tendensen te interpreteren en niet als absolute grootheden. Bij de interpretatie van de cijfergegevens moet rekening gehouden worden met de specifieke eigenschappen van deze verkeersmodellen, die een vereenvoudigde weergave zijn van de werkelijkheid. Deze nuancering is ook opgenomen in het MER (p. 77 en 78). Samenvattend staat er: "De cijfers opgenomen in het MER zijn gegeneerd door het studie bureau Tritel op basis van het multimodaal model Regio Gent. Dit model werkt op een zeker aggregatieniveau. Gent is zo opgedeeld in 600 zones. Bij een evaluatie wordt dus geen uitspraak gedaan over die ene straat, maar over de intensiteiten die al dan niet doorheen de wijk lopen. Dit model is dus een macromodel dat grootteordes en tendensen aangeeft. De gegevens die tot op straatniveau zijn uitgewerkt moeten met de nodige omzichtigheid worden behandeld. Dit geldt dus ook voor de effecten van de discipline geluid en lucht." Gegevens over het aantal zones waarop het project betrekking heeft, staan niet vermeld in het MER.

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

1) gebeurden binnen het ontwerp nog tal van aanvullingen, werden verfijningen aangebracht en verbeteringen of correcties opgenomen. Eén belangrijk aspect hierbij is de aanpassing van de in- en uitgang van de parking. In het MER spreekt men van de overschatting van de cijfers voor de Fabiolalaan althans het oostelijk deel. Het MER-verslag (p. 8) wijst op de mogelijke consequenties voor nog enkele andere straten uitkomend op het K. Maria Hendrikaplein (zie bijvoorbeeld de belasting van de Boudewijnstraat);

2) 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 buiten de betalende zone;

3) is er een rechtstreekse treinverbinding tussen Gent-Dampoort en Brussel; een aantal van de reizigers uit de oostkant van Gent die voorheen in Gent Sint-Pieters opstapten, nemen nu de trein in Gent Dampoort.

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 niet vastgelegd in het voorontwerp RUP. Andere parkeerplaatsen die op de Koningin Fabiolalaansite voorzien worden: 550 stallingplaatsen.

d. Tijdens het spitsuur gebruiken 1000 wagens per uur de R4-verbindingsweg, die een 1 / 1 profiel krijgt. 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. De auto's die de R4-verbindingsweg nemen tijdens de spits, zullen in de file 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.

De tabel op pagina 10 van het bezwaarschrift vat de resultaten samen van de huidige twee scenario's met of zonder de R4-verbindingsweg en ondergrondse parking van 210 plaatsen. Deze tabel bundelt de tabel VIII.1.9. uit het MER (p. 115) en tabel VIII.1.10 (p.123).

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.

Dit deelproject moet derhalve worden geschrapt. Het vortransport naar het station moet op een volledig andere manier worden georganiseerd .

a. *De zogenaamde ontsluitingsweg dient enkel voor de ontsluiting van de nieuwe site aan de Fabiolalaan. Vanaf daar kan men enkel terug naar de grote assen die men van buiten Gent sneller en vlotter kan bereiken dan via de stationssite. Het wordt dus helemaal geen invalsweg, zoals trouwens duidelijk gesteld wordt in het stedenbouwkundig voorschrift gaat het om een interne ontsluitingsweg."*

Om dit nog te benadrukken stelt de commissie voor om het voorschrift artikel 3.4. te wijzigen als volgt "Deze zone is bestemd voor de aanleg van een plein voor bezoekers en omwonenden en als verkeersplein.

Het plein vormt de verbinding tussen alle aangrenzende wegen, namelijk de ontsluitingsweg in verbinding met de R4, de interne ontsluitingsweg (zie artikel 5, de Koningin Fabiolalaan en het pad (zie artikel 6).

In de toelichting bij het voorschrift kan nog benadrukt worden dat het verkeerstechnisch aldus moet aangelegd worden dat het een plein wordt en geen groot kruispunt voor zover dat al niet duidelijk gesteld is in de toelichting.

b. *Hier wordt verwezen naar de mobiliteitsstudie voor een veel ruimere omgeving dan enkel de stationsbuurt en de effecten van projecten op enige afstand (zoals op Flanders expo) die mogelijks een invloed hebben op het functioneren van het station als multimodaal knooppunt. Die ontwikkelingen staan echter vrij autonoom van het met het RUP te beoordelen nieuwe project langs de Fabiolalaan dat op zich moet worden beoordeeld. Zoals reeds gesteld is er principieel geen autoverbinding tussen de stationssite en Flanders Expo. Beide sites krijgen hun verkeersafwikkeling via de R4. Uiteraard is Flanders Expo via de tram wel bereikbaar vanaf het station.*

c. *Vlacoro gaat ervan uit dat aan het RUP wel degelijk een grondige mobiliteitsstudie aan de basis heeft gelegen en dat het RUP uitgaat van een ambitieniveau (tegenover het stijgende treinreizigersaantal naar verhouding veel minder parking) dat de automobiliteit sterk wenst terug te schroeven in vergelijking met de stijging van het reizigerspotentieel.*

d. *Vlacoro gaat er van uit dat zonder voldoende grote, vanaf de R4 rechtstreeks toegankelijke parking, de autodruk op de stationsomgeving, zelfs met een degelijk uitgebouwd vortransport, ondraaglijk groot zal worden. Het kan bovendien niet zijn dat, omdat benodigde gegevens gebeurlijk ontbreken in de studie, het deelproject dan maar volledig moet afgevoerd worden. Het RUP bevat alleen deze maatregelen die een ruimtelijke weerslag hebben. Andere maatregelen die voortkomen uit het MER worden bij de beoordeling van de aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning in detail bekeken of worden via andere instrumenten geregeld.*

Mobiliteit als beperkende factor niet meegenomen

51. [B17] 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 RUP (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 begrenzen 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.

Vlacoro verwijst naar het antwoord bij kader 8.

Weg met aanzuigend effect

52. [B17] 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 verzaadiging van de bebouwde straten met overlast tot gevolg. Vanuit dit oogpunt zouden steden extra beschermd moeten worden. De nieuwe verbindingsweg zal verkeer 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.

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 betrokkenen 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 140.000m² wenselijk is om een vierde rijstrook in elke richting van de E40 aan te leggen om de kans op congestie te minimaliseren. Vanaf 180.000m² 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 200.000m² 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-link 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.

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 dus niet komen.

Vlacoro verwijst naar het antwoord bij 50 a en b.

Sint-Denijslaan in spitsuur volledig afgesloten van stationsbuurt en stad

53. [B17] Blijkens het MER zullen tijdens het spitsuur 1000 wagens per uur de 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 verbindingsweg rijden voorrang. Het MER vermeldt dat de auto's die de 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 - zeker 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.

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

Vlacoro verwijst naar het antwoord bij kader 50 d en kader 8.

De commissie dringt erop aan dat bij de technische inrichting van het verkeersknooppunt voldoende aandacht besteed wordt aan de bereikbaarheid van de buurt.

Aantal parkeerplaatsen overschat

54. [B17] Het mobiliteitsrapport bekeek verschillende scenario's inzake parking. De keuze van de stuurgroep leidde tot een 3.000 à 3.400 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 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. Ondertussen ook 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.

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. Daarom dient de huidige pendelparking (550 plaatsen) te worden 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 rechtsreeksse trein vertrekt naar Brussel vanaf Flanders Expo.

Vlacoro verwijst naar het antwoord bij 50 a en b.

Voorstellen inzake openbaar vervoer

55. [B3, B4, B5, B6, B7 en B10] Het openbaar vervoer dient uitgewerkt te worden (vb. sneltram Flanders Expo, heropening kleine stations rond Gent, bijkomende Park & Ride parkings die goed aansluiten bij de stations Gent-Dampoort of Gent-St-Pieters).

[B18] Een schrapping van de R4-link en een vermindering van het aantal parkeerplaatsen voor de pendelparking tot 500. In plaats daarvan stelt betrokkene een goede uitbouw van het openbaar vervoer voor, met bus, tram én trein (uitbouw van het voorstedelijk net) en een Park and Ride aan Flanders Expo én een goede uitbouw van de fietsinfrastructuur.

[BTTB vzw [B36] Het MER (deel XI, blz.87) vermeldt de ontwikkeling van een treinstation Flanders Expo als zeer weinig waarschijnlijk.

De ervaring met de Floraliën in april 2005 wees uit dat zelfs een versterkte en hoogwaardige tramdienst niet volstaat om de bezoekers van topevenementen correct, stipt en als (naar automobilisten wervend) verplaatsingsalternatief te vervoeren. Een aanvulling met rechtstreekse treinbediening van Flanders Expo zou de keuze voor het openbaar vervoer om deze site te bereiken, in gunstige zin beïnvloeden. Een geringer aantal autoverplaatsingen zou o. m. de verkeersintensiteit op de R4 verlagen en het milieu minder belasten.

Overigens verklaarde de NMBS zich in 1987 (schriftelijk) voorstander van een evenementenstopplaats Flanders Expo, zowel de algemene Directie als de regionale Directie.

Het MER vermeldt dat de tramlijn op de Elisabethlaan niet in eigen bedding wordt aangelegd (p.109). Dit is verwonderlijk daar het een hoogwaardige lijn betreft die veel hinder ondervindt van linksafslaand verkeer e. d. wegens het ontbreken van een eigen bedding. Bij de geprogrammeerde renovatie van de Elisabethlaan is een volwaardige "eigen bedding" aangewezen, met linksafslagverbod over de tramsporen ofwel gereguleerd met tramgestuurde verkeerslichten.

Vlacoro stelt vast dat hier een aantal zaken worden aangehaald die eigenlijk los staan van het RUP en anderzijds evenmin een oplossing kunnen krijgen in het RUP.

Anderzijds is duidelijk dat het gaat om flankerende maatregelen die ook zonder RUP het overwegen waard zijn om de automobiliteit te reduceren of minstens te spreiden.

Bezwaren tegen te verwachten hinder

Ondergrondse parking en R4-verbindingsweg - Geluidshinder

56. a. [P2] Wat de geluidshinder betreft geeft het MER aan (p. 183, zie ook p. 409 en 452) dat zonder milderende maatregelen het LAeq-niveau voor de avondspits voor de aangenomen verkeersintensiteit 60 dB(A) bedraagt aan de woningen in de Roosakker en zijstraten van de Sint-Denijslaan. Aan de meest nabijgelegen woningen in de Roosakker zal het LAeq-niveau oplopen tot 65 dB (A). Het MER stelt: "Dit is een overschrijding van de richtwaarde volgens het ontwerp KB van 1991 voor woningen in de bebouwde kom op korte afstand tot een verkeersweg."

b. Het MER gaat er gemakshalve aan voorbij dat het VLAREM II voor het betrokken gebied richtwaarden vooropstelt van 50 dB (A) overdag, 45 dB (A) 's avonds en 40 dB(A) 's nachts (bijlage 2.2.1., 3°, VLAREM II). Het MER geeft ook aan dat de verbindingsweg ook zijn effect heeft op het wegverkeerslawaai langs sommige andere straten. "Zo zal het wegverkeerslawaai in een gedeelte van de Sint-Denijslaan sterk toenemen. Het wegverkeerslawaai zal meer dan 65 dB (A) bedragen ten gevolge van een hogere verkeersintensiteit (meer dan een verdubbeling van wagens)" (p. 183). Mét milderende maatregelen – een geluidsscherm- zal het geluidsniveau in de Roosakker stijgen met 5 à 6 dB (A), wat volgens het MER "nog steeds een matig tot zeer negatief effect is." (p. 185 en p. 189).

a. *Vlacoro wijst erop dat langsheen de ontsluitingsweg naar de R4 in het RUP geluidsschermen zijn voorzien zodat het geluidsniveau binnen de normen voor een stedelijke omgeving zal blijven.*

b. *De commissie verwijst naar haar antwoord bij kader 44.*

Ondergrondse parking en R4-verbindingsweg - Luchtverontreiniging

57. [P2, B31] Inzake luchtverontreiniging moet vooreerst opgemerkt worden dat het MER weliswaar de huidige regelgeving inzake fijn stof (PM10) weergeeft – grenswaarden van toepassing vanaf respectievelijk 1 januari 2005 en 1 januari 2010 - doch deze ten onrechte relativeert door te stellen dat de grenswaarden “niet haalbaar zijn” en “dat een herziening van de grenswaarde voor 2010 waarschijnlijk [lijkt]” (p. 220; zie ook p. 260).

Hier worden de wensen wellicht voor werkelijkheid aangenomen, temeer daar de normen op wetenschappelijke gronden zijn bepaald en zowel de daggrenswaarden als de jaargrenswaarden zijn vastgesteld in functie van de bescherming van de gezondheid van de mens (in de zelfde zin: MER-verslag, p. 12). Uit het MER blijkt, wat PM10 betreft, dat de jaargrenswaarde voor de bescherming van de gezondheid van de mens, zoals van toepassing sinds 1 januari 2005 (40 µg/m³) volgens de beschikbare meetgegevens thans overschreden wordt (een gemiddelde waarde van 46.25 µg/m³ wordt opgegeven) (p. 229). Wat NO_x betreft wordt de jaargrenswaarde voor de bescherming van de vegetatie (30 µg/m³) nipt overschreden (gemiddelde: 33, 8 µg/m³) (p. 228 en 235). Inzake ozon zijn er een aantal dagen per jaar dat de diverse drempelwaarden of waarschuwingdrempels overschreden worden (p. 235).

Het voorgestelde project leidt tot 3% meer blootgestelde inwoners (p. 250). Er is sprake van een opmerkelijke stijging van het aantal overschrijdingen tussen 2004 en 2015. Uit de straatmodellering blijkt dat de achtergrondwaarden van PM10 in 2015 hoger liggen dan in 2004. Er treedt een toename op van de overschrijdingen, behalve in het westelijk gedeelte van de Sint-Denijslaan en de Voskenslaan. In geval van het scenario zonder R4- verbindingsweg en zonder parking blijkt er globaal een afname van de overschrijdingen op te treden, behalve in de Rijsenbergstraat. Voor de overschrijdingen van de jaargemiddelde waarde valt dit eveneens negatiever uit voor het scenario met R4- verbindingsweg en parking (p. 258; p. 453). Om deze situatie te keren beveelt het MER aan “dat nationale actieplannen opgevolgd worden en onverwijld uitgewerkt worden op stedelijk niveau, voor zover het acties betreft die binnen de bevoegdheid van steden en gemeenten vallen.” (p. 259). Wat deze nationale en stedelijke actieplannen dan wel zouden behelzen en of daarmee de verstrengde grenswaarden zullen in acht genomen worden, blijft geheel en al in nevelen gehuld.

Het MER verzuimt bovendien te vermelden dat de PM10 normen strenger zullen zijn op het ogenblik dat de projectontwikkeling zal voltooid zijn (indicatieve jaargrenswaarde van 20 µg/m³). Onderstreept dient te worden dat de luchtkwaliteitsnormen inzake 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 derhalve overal moeten in acht genomen worden 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”). In dit verband vermeldt het MER-verslag terecht: “Bij Vlarem ontbreekt wel de specifieke verwijzing naar de omzetting van de Europese kaders dochterrichtlijnen inzake luchtkwaliteit wat in dit dossier toch wel van belang is gezien de mobiliteits- en fijn stof-problematiek” (p. 7).

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 niet verder verslechtert, is wettig. Dit betekent dat het door het buurtcomité BuitenSporig voorgestelde alternatief meer dan het overwegen waard is: het is gewoon een juridische noodzakelijkheid.

Vlacoro verwijst hier naar kader 19.

Ondergrondse parking en R4-verbindingsweg - Grondwater

58. [P2] Inzake grondwater vermeldt het MER dat omwille van de grote debieten die dienen opgepompt te worden en de relatief grote invloedszones, de effecten van dit deelproject op het grondwaterpeil als zeer negatief beoordeeld worden (p. 288; idem p. 295). Zettingen van de huizen langs de Koningin Fabiolalaan worden niet uitgesloten en worden eveneens als zeer negatief beoordeeld (p. 289). De sterke dalingen van het grondwaterpeil (enkele meters) zal mogelijk zeer negatieve gevolgen hebben voor de boomsoorten op het Maria-Hendrikaplein en de Koningin Fabiolalaan (p. 345). De gevolgen zullen zich ook laten gevoelen in het Citadelpark en omgeving, waar gevreesd wordt voor verdrogingseffecten bij beuken (idem.) en voor oude bomen in privé-tuinen in de omgeving. Uiteraard is de hoeveelheid grond die dient uitgegraven en hergebruikt/ afgevoerd te worden beduidend kleiner in het alternatief scenario en wordt de verspreiding van eventuele verontreiniging maximaal vermeden (p. 295; p. 296; p. 324). Ook is het risico op calamiteiten beperkter aangezien er minder werkzaamheden dienen uitgevoerd te worden (p. 296).

Vlacoro gaat ervan uit dat de problematiek van de grondwaterimpact zijn beslag kent in de concrete uitvoering van het project, waarbij dan ook de nodige milderende maatregelen zullen genomen worden. Overigens blijken reeds studies te bestaan die de nodige maatregelen voorzien: opmetingen voor de werken, beperken van de bemaling, doen terugvloeiën van het opgepompte water.

Ondergrondse parking en R4-verbindingsweg - Fauna en Flora

59. [P2] Wat fauna en flora betreft wijst het MER op de soortenrijkdom van het gebied Overmeersens (p. 339-341). Tijdens de uitvoeringsfase van deelproject 4 zijn negatieve effecten te verwachten op flora en fauna in het deelgebied Overmeersens (verstoring van lokale broedvogels, risico op calamiteiten, verwijdering van o.m. Platanen, ecotoop- en biotoopverlies) (p. 346). Het ecotoop- en biotoopverlies wordt als een zeer negatief effect beoordeeld. Bij het alternatief zonder R4-verbindingsweg en ondergrondse parking treden geen cumulatieve effecten op (p. 348). Na uitvoering van de werken worden nog steeds matig tot zeer negatieve effecten verwacht ingevolge afstromend water, bijkomende geluidshinder, en versnippering (p. 349-350).

Vlacoro wijst erop dat voor het gebied Overmeersens een aanlegstudie is opgemaakt en dat het RUP in dat aanlegplan finaal op die plaats zelfs aanvaardbare natuurwaarden dan de huidige beogen.

De site is dan ook een interessant stedelijk groengebied, zodat bij werken voldoende maatregelen voorzien worden voor de beperking van hinder. Vlacoro verwijst verder naar haar antwoord onder kader 10

Ondergrondse parking en R4-verbindingsweg - Monumenten en Landschappen

60. [P2] Inzake monumenten en landschappen wordt gewezen op een aantasting van de landschapswaarde, de belevingswaarde en de relictwaarde van de Overmeersens (p. 369). De belevingswaarde van de Overmeersens zal dalen door de inkrimping in oppervlakte van het gebied, de geluidsoverlast tijdens de werken en de barrièrewerking van de weg (p. 396; p. 398).

Vlacoro is akkoord dat het bewuste gebied weliswaar in oppervlakte krimpt, maar wijst er op dat het door de specifieke inrichting wel in kwaliteit zal stijgen. Overigens betreft het een gebiedje tussen de stad, de R4, de Ringvaart en een grote scholensite en dus geen deel uitmakend van een groter gebied.

Alternatieve voorstellen voor de ondergrondse parking en R4-verbindingsweg

Het alternatief zonder ondergrondse parking en zonder ontsluitingsweg

61. a. [P2] Het MER concludeert (p. 561-562) dat dit alternatief ontegensprekelijk belangrijke milieuvoordelen biedt maar dat deze niet opwegen tegen de milieuvoordelen van het projectvoorstel.

In het MER-verslag lezen betrokkenen (p. 15 - 16) in dit verband dat: de nodige nuancerings ontbreken (zie ook p. 9); het besluit van de afweging project versus nulscenario niet aangepast is aan het deel lucht (verslechtering situatie ten aanzien van de normen van fijn stof (PM10) en NO2); niet alle criteria kwantitatief kunnen verrekend worden; eigen aan kwalitatieve criteria is dan weer dat ze in een aantal gevallen tot interpretaties en subjectieve beoordeling aanleiding kunnen geven zowel in het MER als daarbuiten.

b. De in het MER vermelde nadelen kunnen als volgt worden weerlegd:

1. De keuzereiziger wordt niet aangetrokken

Keuzereizigers zijn die Vlamingen die alleen te overhalen zijn om de trein te nemen als ze hun auto dicht bij het station kunnen zetten. Bijkomend mag de reistijd tussen het gebruiken van de auto en de reistijd met het openbaar vervoer niet (veel) langer zijn. Betrokkenen lezen in het MER dat indien de pendelparking voor die reizigers er niet komt, deze keuzereizigers de auto nemen en dat zijn 1000 extra wagens op de weg naar Brussel. Dit betekent 3 km file op de snelweg met 3 rijstroken, rekt het studie bureau ons voor. Ter vergelijking: op het spitsuur worden 1000 wagens per uur verwacht die de pendelparking willen inrijden op één rijbaan. Hoelang zal die file zijn? Over welk aantal / percentage pendelaars het gaat is niet opgenomen in het MER. Bovendien wordt geen rekening gehouden met de reeds bestaande saturatie van de autosnelweg naar Brussel, de toename van de variabele kosten van het autogebruik en andere maatregelen die in het mobiliteitsbeleid zullen worden genomen om het gebruik van de wagen in het woon-werkverkeer te ontmoedigen. Dit betekent dat een aantal van die reizigers op termijn sowieso voor openbaar vervoer zullen kiezen, los van het al dan niet plaatsen van de parking. M.a.w. het argument aangehaald in het MER is op drijfzand gebouwd.

Sinds het invoeren van betalend parkeren in de buurt van het Sint-Pietersstation is het aantal personen dat opstapt in de kleine stations in de omgeving van Gent gevoelig toegenomen. Indien een grote pendelparking zou gebouwd worden aan het Sint-Pietersstation zouden heel wat reizigers niet langer opstappen in die kleinere stations maar met de wagen door de woonwijk rond het Sint-Pietersstation tot aan de pendelparking doorrijden. Ook dit gegeven moet mee in rekening worden gebracht.

2. Geen (grote) parking ondermijnt de aantrekkingskracht van de projectontwikkeling

Dit is geen argument dat past in een milieueffectenrapport. Bijkomend willen betrokkenen erop wijzen dat het aan de eigenaar van de gronden is om de projectontwikkelaar er van te overtuigen dat met een beperkte parking ook een projectontwikkeling mogelijk is. Overigens kan er voor kantoren die gelegen zijn aan het station verwacht worden dat deze voornamelijk bevolkt worden door personen die het werk via het openbaar vervoer bereiken. Als - zoals ook opgenomen in het RSG - het Vlaams administratief centrum (VAC) hier zou komen, dan is het percentage werknemers dat met de trein komt veel hoger dan het cijfer dan nu meegenomen is voor de berekening, en zijn er dus minder parkeerplaatsen nodig.

Volgende cijfers werden recent verzameld. Voor de kantoren gelegen aan Brussel-Noord (3950) komt 12% auto, 78% trein, 6% bus/tram/metro. Voor de kantoren dicht bij Brussel Centraal (1204 personeelsleden): 2,4% auto, 87% trein, 3% bus/tram/metro

3. Een park and ride parking ter hoogte van Flanders Expo is geen alternatief

De P+R van Flanders Expo zal gebruikt worden voor bezoekers aan het centrum van Gent. Zij kunnen daar hun auto parkeren en de tram nemen naar het centrum van Gent. Die passeert langs het Sint-Pieters station. Waarom kan deze - reeds bestaande - P+R niet gebruikt worden voor de pendelaar? Hoe maakt men een onderscheid tussen de bezoeker aan het stadscentrum en de pendelaar? (N.B. De stad Gent promoot deze P+R met de snelle verbinding naar het stadscentrum: slechts 10 minuten. De reis naar het station duurt dan slechts 3 minuten).

Maar een goede P&R is niet met deze tram maar met de trein (zie ook punt 4). Idealiter worden er rechtstreekse treinen ("specifiek voor autogebruikers") vanaf Flanders Expo al dan niet met stop in Gent Sint-Pieters ingelegd. Een andere alternatief is een tramtrein.

4. Een goed uitgebouwd voorstadstreinnet is vooralsnog geen alternatief

De NMBS wil dit voorstadsnet niet uitbouwen. Dit is geen milieuargument. Wij zijn ervan overtuigd dat wanneer zulk een 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 gebruikmakend van de methode van de wortel en de stok. De stok door op het vlak van de ruimtelijke ordening de NMBS in die richting te dwingen. De wortel door extra financiële middelen ter beschikking te stellen om dit net op korte termijn te realiseren.

5. Geen verbindingsweg legt hoge verkeersdruk op omliggende wegen

Dit argument is hierboven reeds weerlegd. Het buurtcomité BuitenSporig is overigens niet tegen een verbetering van de afrit voor de Scholencampus.

6. Geen verbindingsweg zorgt ervoor dat er geen verschuiving is van het verkeer van de R40 (kleine ring) naar de R4 (grote ring).

Dit argument bewijst duidelijk dat de R4 verbindingsweg gezien wordt als een extra ontsluitingsweg voor het centrum, een ontsluitingsweg die veel verkeer aantrekt en waarvan de link met de R40 niet gemakkelijk te maken is. Het behoud van de bestaande noord-zuid verkeersassen (inclusief verbetering afrit Snepkaai) komt evengoed tegemoet aan deze doelstelling met minder milieuschade.

7. Geen verbindingsweg leidt tot langdurige belasting van de Sint-Denijslaan door het werfverkeer

BuitenSporig pleit ervoor het werkverkeer maximaal per spoor en over het water te organiseren.

8. Geen verbindingsweg betekent geen fietsverbinding naar Flanders Expo.

Een fietsverbinding is niet gekoppeld aan een verbindingsweg. Het leggen van een fietsbrug over de ringvaart (veel goedkoper dan een brug voor wegverkeer) en een fietsverbinding langs de rand van de Overmeersen of via de Scholencampus zijn alternatieven die losstaan van de aanleg van de weg.

Hieronder nemen betrokkenen het advies op van de GECORO over de R4-verbindingsweg. Dit advies werd uitgebracht naar aanleiding van de bundeling van de reacties en bezwaarschriften van het openbaar onderzoek van het Ruimtelijk Structuurplan Gent: "De GECORO meent dat een nieuwe toegangsweg naar het Sint-Pietersstation niet strookt met het principe van deze A-locatie dat maximaal gericht moet zijn op bereikbaarheid via het openbaar vervoer. Het in het RSG aan te geven aantal te voorzien parkeerplaatsen moet dan ook de kantoor- en de woonfunctie bedienen en niet gebruikt worden als pendelparking. Een nieuwe toegangsweg in functie van een pendelparking impliceert een aanzuigend effect voor het verkeer en een algemene verhoging van het verkeer naar de stad. Bovendien laten de gevoeligheid van de plek en de ecologische waarden (Schoonmeersen – Sint-Pieters-Aaigem) niet toe om een nieuw wegracé te voorzien. Het moet duidelijk zijn dat de aanpassing van het RSG rekening moet houden met de timing van het op te maken gewestelijk uitvoeringsplan. Om te vermijden dat het RSG voor voldongen feiten zou staan, moet nu reeds het standpunt over deze toegangsweg meegedeeld worden aan de hogere overheid. Gezien de keuze van de GECORO om de verbindingsweg niet te realiseren en de suggestie om de parking op Flanders Expo als P&R-parking te laten fungeren, zal het autoverkeer niet door het hart van de wijk worden gehaald. Integendeel, door de aanleg van het nieuwe openbaar vervoersknooppunt aan Flanders Expo met een vlotte tramverbinding naar het Sint-Pietersstation, wordt verkeer weggehaald uit andere (woon)straten. Ook de Voskenslaan kan dan gaan fungeren als een langzaam verkeersas".

Het alternatief van het buurtcomité BuitenSporig is een project met een halvering van de projectontwikkeling langs de Koningin Fabiolalaan, zonder R4 – verbindingsweg en met een ondergrondse parking van 520 à 620 parkeerplaatsen (één niveau), een P+R aan Flanders Expo ook voor de pendelaar én een goede uitbouw van het openbaar vervoer, zowel tram als trein (uitbouw van het voorstedelijk net).

Door de halvering van het project: is er geen hoogbouw meer nodig, wordt het bestaande natuurgebied niet aangesneden, kan de groene invulling goed uitgewerkt worden, en is er minder schade door verdroging doordat er minder diep gegraven moet worden voor de parking, en dus minder lang grondwater opgepompt (dit gebied ligt in een oorspronkelijk meersgebied - vochtige weiden; technisch is het moeilijk en het is ook prijzig om hier ondergrondse bouwlagen in op te trekken).

9. Het is niet nodig de nieuwe doorboring van het spoorlichaam te maken om een Noord- Zuid verbinding te maken. 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 ingereeden worden. De Zoenstrook (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.

10. In het RSV staat het project aan het Sint-Pieters Station aangeduid als bovenlokaal. Dit is ook onze visie. Want voor ons alternatief is een uitbouw van een goed openbaar vervoernet voor tram en bus en de uitbouw van een voorstadstreinnet nodig. Hiervoor zijn er beslissingen nodig op bovengemeentelijk niveau. Dit zijn de aspecten op macroschaal. Het positieve effect op de luchtkwaliteit zal beduidend hoger zijn dan het projectvoorstel met ondergrondse parking en verbindingsweg .

Dat een efficiënt en comfortabel openbaar vervoer wervend werkt, bewijzen de stijgende cijfers van het aantal gebruikers van De Lijn (zie pers 7 januari 2006 met de cijfers van 2005) en van de spoorwegen. Maar het alternatief voorstel van het buurtcomité heeft ook een positieve invloed op microschaal. Betrokkenen verwijzen naar de argumenten die aangehaald worden in het alternatieven onderzoek zonder Parking en R4-link.

c. [P2 en B16] Artikel 8 “ondergrondse parkeerruimte met pendelparking” In artikel 8.1 wordt de derde zin geschrapt en vervangen door “De parking heeft een maximum capaciteit van 620 plaatsen. De parking is toegankelijk via de Voskenslaantunnel die op niveau —1 wordt gerealiseerd.” In artikel 8.2 worden de woorden “voor de ontsluitingsweg (3.2),” geschrapt.

a. *Vlacoro verwijst naar kader 7.*

b. *De commissie merkt het volgende op bij de onderscheiden punten.*

1. *Een aantal zaken gaan hier niet uit van objectieve zekerheden. Zie ook kader 50 c.*

2. *De parking is slechts ten dele voor de kantoren en moet de nood opvangen van de werknemers die geen beroep kunnen doen op openbaar vervoer.*

3. *Vlacoro gaat er van uit dat zonder voldoende grote, vanaf de R4 rechtstreeks toegankelijke parking, de autodruk op de stationsomgeving, zelfs met een degelijk uitgebouwd voortransport, ondraaglijk groot zal worden. Het kan bovendien niet zijn dat, omdat benodigde gegevens gebeurlijk ontbreken in de studie, het deelproject dan maar volledig moet afgevoerd worden. (kader 50 d)*

4. *Vlacoro gaat er van uit dat zonder voldoende grote, vanaf de R4 rechtstreeks toegankelijke parking, de autodruk op de stationsomgeving, zelfs met een degelijk uitgebouwd voortransport, ondraaglijk groot zal worden. Het kan bovendien niet zijn dat, omdat benodigde gegevens gebeurlijk ontbreken in de studie, het deelproject dan maar volledig moet afgevoerd worden. (kader 50 d)*

Een voorstadsnet is vooral interessant voor mensen vanuit buitengemeenten die in Gent moeten zijn; niet voor hen die moeten doorreizen (overstappen).

5. *De zogenaamde ontsluitingsweg dient enkel voor de ontsluiting van de nieuwe site aan de Fabiolalaan. Vanaf daar kan men enkel terug naar de grote assen die men van buiten Gent sneller en vlotter kan bereiken dan via de stationssite. Het wordt dus helemaal geen invalsweg. (kader 50 a)*

6. *De zogenaamde ontsluitingsweg dient enkel voor de ontsluiting van de nieuwe site aan de Fabiolalaan. Vanaf daar kan men enkel terug naar de grote assen die men van buiten Gent sneller en vlotter kan bereiken dan via de stationssite. Het wordt dus helemaal geen invalsweg. (kader 50 a).*

7. *Vlacoro gaat ervan uit dat men het werfverkeer maximaal langs het spoor laat verlopen. Via het water lijkt minder evident (Leie niet geschikt voor grotere schepen; Ringvaart vereist overslag of vrachtwagens).*

8. *Het RUP voorziet wel een fietsverbinding. De rest is herhaling van eerdere argumenten.*

9. *Dit zou dan wel inhouden dat er een snelle verbinding met het stadscentrum mogelijk blijft, wat het aanzuigeffect op de stationsomgeving alleen maar vergroot. Dan krijg je vanaf de E40 een rechtstreekse afrit naar het stadscentrum (via de K. Albertlaan).*

10. *Zie kader 50 en 55.*

Overigens is niet duidelijk dat de uitbouw van een voorstadsnetwerk en de gevolgen hiervan (meer treinen, aanleg van extra sporen) zoveel beter zijn voor het milieu.

c. De commissie kan om bovenstaande redenen het voorstel tot aanpassing van de stedenbouwkundige voorschriften niet bijtreden.

Alternatief voorstel: schrappen R4-verbindingsweg - pendelparking, behouden Voskenstunnel, Flanders Expo voor pendelaar

62. [B18] Behouden van de Voskenstunnel Het is niet nodig de nieuwe doorboring van het spoorlichaam te maken voor een noord-zuid verbinding. De Voskenstunnel behouden op niveau -1 en boven 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.

Best 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 voorstadsnet 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. Met voorstadnet is 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. Het station wordt uitgebreid om 60.000 reizigers per dag te ontvangen. Het aantal fietsenstallingen wordt best uitgebreid tot minstens 10.000 stuks. Ook ziet betrokkene een groot potentieel in een fietswerkplaats in het station. Zo is er een fietsvriendelijker klimaat en stijgt het aantal pendelaars die met de fiets naar het station komen.

Zie kader 61 wat betreft behoud Voskenslaantunnel en uitbouw voorstadstreinnet.

Wat fietsvoorzieningen betreft is er een zeer grote overdekte fietsenstalling voorzien (zie toelichtingsnota)

Verbindingsweg – alternatief tracé

63. [B34] a. Wijziging tracé. De versnippering van de "Overmeers" is reeds grotendeels gerealiseerd door de aanleg van de ringvaart, de R4 en recentelijk het aansluitingscomplex R4 - B 402. Het zal nog vergroot worden door kwestige verbindingsweg. Dit kan vermeden worden door een rechttrekking van het tracé tussen de brug over de ringvaart (van het aansluitingscomplex R4 - B402 Pégoudlaan) en het deel aan de noordelijke rand van de BME met aanleg van een rechtsafslaande lus van de verbindingsweg naar de binnenring R4 (schets bijgevoegd). Als alternatief kan gelden: idem met aanleg van een kunstmatige heuvel met een "box" betonnen doorgang voor de verbindingsweg. Dergelijke rechttrekking biedt de mogelijkheid om gemakkelijker een overbrugging en de bijhorende taluds aan te leggen voor een ongelijkgrondse aansluiting zoals hierna beschreven. De extra inbeslagname van grond bedraagt hooguit een anderhalve hectare. De toename van hinder en geluidsoverlast voor omwonenden is zeer klein en kan opvangen worden door verder doorgedreven geluidswerende inrichtingen. Het extra gedeelte "Overmeers" dat hierbij zou worden opgeofferd, bestaat enkel en alleen uit nat weiland zonder specifieke vegetatie zoals aangeduid in de beschrijving van de bestaande toestand. Het weze nogmaals benadrukt dat reeds een aanzienlijk deel van gelijkaardige gronden van de "Overmeers" werden in beslag genomen. Extra natuurcompensatiegebied kan gevonden worden ten oosten van dit gewijzigd tracé en/of zonodig aan de andere (zuidelijke) oever van de ringvaart.

b. Ongelijkvloerse aansluiting met R4. De aansluiting van de binnenring R4 (komende van Merelbeke) met de B402 zal door de voorziene aansluiting met kwestige verbindingsweg een kruising en oponthoud te verwerken krijgen wat zeer hinderlijk is voor de verkeersafwikkeling van de R4 (primaire weg waarvan de afwikkeling optimaal en zonder hindernissen dient te gebeuren). Bij druk verkeer riskeert men een filevorming bij het naderen van de voorziene rotonde - wat uiteraard nog altijd gunstiger dan de oorspronkelijke voorziene verkeerslichtenregeling.

c. Beter is een ongelijkgrondse kruising van de verkeersstroom van de binnenring R4 naar de B402 (richting Flanders Expo en E 40) met de verkeersstroom van de B402 (en E40) naar de Sint-Denijslaan, Sint-Pietersstation, met aanleg van een rechtsafslaande lus van de verbindingsweg naar de binnenring R4 (pro memorie)

d. Aansluiting met scholencampus. De aanleg van een aansluiting met gelijkgrondse kruising en verkeerslichten op nauwelijks 100 à 120 meter van de voorziene rotonde met het complex R4-B402 betekent een ernstige bedreiging van de vlotte verkeersafwikkeling op kwestige verbindingsweg. De mogelijkheid van files tot aan de voorziene rotonde mag niet uit het oog verloren worden. De aansluiting dient verderop te gebeuren aan de kruising met de Sint-Denijslaan of net ervoor.

e. Rotonde ipv kruispunt. De aanleg van een aansluiting met gelijkgrondse kruising en verkeerslichten maakt het doorgaand lokaal verkeer op de Sint-Denijslaan - dat in de huidige situatie geen hindernissen te overschrijden heeft - bijzonder moeilijk. Ofwel worden er in de verkeerslichtencycli genoeg tijd voorzien voor het dwarsverkeer Sint-Denijs en komt de vlotte afwikkeling van de verbindingsweg R4-station in het gedrang, ofwel wordt de Sint-Denijslaan als het ware fysisch "doorgesneden" door lange wachttijden. Voorgesteld wordt te voorzien in een rotonde op het kruispunt verbindingsweg R4 met de Sint-Denijslaan met asverschuiving naar het zuiden. Het middelpunt van deze rotonde dient zuidelijker (verder verwijderd van de spoorlijnen) vastgelegd te worden.

Variante A: rotonde met vijf toegangswegen waarvan twee ten zuiden van de Sint-Denijslaan (zuidwest: verbindingsweg R4; zuidoost: toegangsweg BME/C. T. L. Hogeschool)

Variante B: klassieke rotonde met vier toegangswegen met zuidelijker (voorafgaandelijk) op de verbindingsweg een rechtse afslag naar BME/C. T. L. Hogeschool een rechte inrit van de school naar deze rotonde

a. Dit zou net de rechtstreekse verbinding tussen Pégoudlaan en de stationssite belangrijker maken, wat niet de bedoeling is (zie toelichtingsnota).

b. Verkeer R4 naar B402 (Pégoudlaan) is op de rotonde het doorgaande verkeer en heeft voorrang op het verkeer van de verbindingsweg met de stationssite. Problemen zijn dus vermoedelijk niet zo groot. De verkeersafwikkeling kan bijkomend gestuurd worden door een turborotonde (waar het doorgaande verkeer een eigen vak = linkerstrook krijgt).

c. idem als bij **a.**

d. Dit zijn verkeerskundige aspecten die niet behoren tot het voorwerp van dit RUP.

e. Zie kader 53. Een eventuele rotonde blijft , ook na het RUP nog een mogelijke oplossing. Nu is echter onduidelijk wat hiervan de voordelen zouden zijn.

Vier toegangspoorten tot parkeergarage

64. [B30] a. Onder andere op het gebied van de mobiliteit heerst er absoluut geen consensus. De oorzaak hiervan ligt vooral in het feit dat de verbindingsweg met de R4 wordt bezwaard met onnauwkeurige bepalingen doorheen een kluwen van mogelijkheden.

De eerste toegangspoort tot de parking: in- en uitrit parking richting R4.

Een aanpassing van de voorschriften in het RUP dringt zich op voor deze verbinding. De enige mogelijke bestemming voor de voertuigen mag de parkeergarage zijn, als kortere of langere eindbestemming of pendelparking. De verbindingsweg kruist daarom de Sint-Denijslaan op een ander niveau. De ongelijkvloerse kruising van de verbindingsweg met de Sint-Denijslaan heeft tot doel een uitsluitende en een rechtstreekse toegang tot de parking te bewerkstelligen.

b. Een hoogtebeperking of categoriebepaling van voertuigen op de verbindingsweg kan ook een bijkomend voorschrift zijn naargelang de wens bestaat een verbinding al dan niet uitsluitend, voor licht of voor alle verkeer toe te laten. Indien wordt geopteerd voor uitsluitend licht verkeer dan zal de geluidshinder nog beperkter worden en de uitvoeringskosten voor de ongelijkvloerse kruising kleiner.

De eerste toegangspoort van de parking is dus de rechtstreekse en uitsluitende verbinding met de R4. Het doorrijden naar de noordrand (Fabiolalaan) wordt uitgesloten. Er is ook geen verbinding met de zuidrand (Sint-Denijslaan). (Wie zegt dat ???)

c. De hiërarchie van de wegen dient voor deze nieuwe weg gerespecteerd. De verbindingsweg met de R4 zou principieel geen verbindingsweg kunnen zijn van en naar de Pegoudlaan of E40. Voorlopig kan hierop worden afgeweken zeker naar de Pegoudlaan of E40 toe tot de R4 buitenring tussen de Zwijnaardsesteenweg en Merelbeke is afgewerkt. Andersom ligt een deel van de R4 ten overstaan de E17 zeer slecht. Hierdoor nemen de vakken van de E17 en de E40 tussen de verkeerswisselaars Heusden, Zwijnaarde en Merelbeke de functie van de grote ring over!

De tweede toegangspoort tot de parking: in- en uitrit parking richting Koningin Fabiolalaan

d. Een tweede toegangspoort van de parking is deze aan de noordrand (Koningin Fabiolalaan), maar zonder doorsteekmogelijkheid naar de zuidrand (Sint-Denijslaan of R4). Deze toegangspoort is eigenlijk het zogenoemde entreeplein, behalve voor de verbinding met de ontsluitingsweg in verbinding met de R4. Deze mogelijkheid vervalst en is dus niet meer mogelijk.

De derde en vierde toegangspoort tot de parking is de verkeersas Voskenslaan - Koning Albertlaan (in- en uitrit parking richting Sint-Denijslaan en in- en uitrit parking richting kiss & ride nooduitrit).

e. De huidige verkeersas Voskenslaan - Koning Albertlaan dient behouden. Het huidige ontwerp geeft geen antwoord aan die relatie. Erger nog, op een informatievergadering (7 maart 2006) bleek dat de Kortrijksesteenweg en de Snepkaai deze functie moeten overnemen. En beide wegen zouden dit al vanaf de start der werken doen! Later zou men wel zien! Welnu, één van beide takken, de Kortrijksesteenweg, vanaf de Koningin Elisabethlaan tot aan de kleine ring R40, maakt deel uit van de drukste tramlijn van het Vlaamse land. Gaat men dit nu hypothekeren door deze as met een groot deel van het verkeer Voskenslaan - Koning Albertlaan te verzwaren? Of is die tramlijn komende van Flanders Expo belangrijker ten zuiden van het Sint-Pietersstation dan ten noorden?

Een derde én vierde toegangspoort via de parking is gelegen aan een in- en uitrit kant parking Sint-Denijslaan (zuidrand) én geeft een uitsluitende verbinding met een in- en uitrit kant parking kiss & ride of de bestaande wegen aan het Koningin Maria- Hendrikaplein - Koning Albertlaan (noordrand). Het hoekgebouw houdt rekening met deze verbinding. Deze verbinding leunt dus zo dicht mogelijk aan de zogenaamde nieuwe stationsplaats van artikel 2 van het RUP.

Besluit Punt 1 tot punt 3.

De parkeergarage heeft vier toegangspoorten, elk met hun eigen en specifieke karakter. Er zijn drie totaal afgescheiden zones in de parking, respectievelijk voor het verkeer afkomstig van de R4, voor het verkeer komende van het entreeplein en de verkeersas Voskenslaan - Koning Albertlaan.

De vier in- en uitgangen samen maken een gepaste en flexibele running van de drie parkeerzones mogelijk. Zowel de verdeling van het aantal plaatsen per toegangspoort, als de verdeling volgens categorie voertuigen, volgens tijdsduur, volgens tarief en volgens herkomst is mogelijk. De parking vormt dus twee belangrijke eindpunten of termini voor twee van de drie zones. De derde zone is de verkeerbeweging Voskenslaan - Koning Albertlaan en omgekeerd, niet noodzakelijk voorzien van een parkeerzone.

f. Voorgestelde aanpassingen aan de stedenbouwkundige voorschriften:

* Artikel 3.2. Ontsluitingsweg in verbinding met de R4

De woorden "en de lokale bestaande wegenis" toevoegen na de woorden "De kruising van de ontsluitingsweg en de spoorweg"

* Artikel 3.4. Entreeplein

De woorden "de ontsluitingsweg in verbinding met de R4" schrappen tussen de woorden "aangrenzende wegenis, namelijk" en "de interne ontsluitingsweg".

* Artikel 5. Interne ontsluitingsweg

De woorden "de R4 (artikel 3.2)" weg laten tussen "ontsluitingsweg in verbinding met" en "het entreeplein".

* Artikel 8.1. Ondergrondse parkeerruimte met pendelparking

De woorden "lokaal verkeer" vervangen door "Enkel doorgaand verkeer"

* Nieuw artikel

"Het concept van de verbindingsweg aansluitend op de R4 wordt zo ontworpen dat de hiërarchie van de wegen niet in het gedrang komt. "

a. Het gaat over 2 loutere stadswegen, zodat onduidelijk is wat de voordelen van een ongelijkvloerse kruising zouden zijn. Bovendien is de verbindingsweg ook nodig om de K+R zone aan het station te bereiken.

b. Verkeerskundige maatregel, niet het voorwerp van dit RUP.

c. Zie kader 50

d. Vormt eigenlijk geen bezwaar want het vermijden van een rechtstreekse verbinding tussen Fabiolalaan en verbindingsweg was een uitdrukkelijke optie van het RUP. (art. 3.4. verbinding op Entreeplein.)

e. Zie kader 61.

f. Telkens niet akkoord gelet op het voorgaande

Architectuur en kwaliteitsbewaking

Architectuurwedstrijd

65. [P1, P2, B16] het verplicht organiseren van een architectuurwedstrijd dient ingeschreven in de stedenbouwkundige voorschriften.

[B15, B18] Het project aan het Sint-Pieters station moet een visitekaartje worden voor Gent. Iedereen die met de trein naar Gent komt zal dit stedenbouwkundig project als eerste zien. Daarom is het vastleggen in het GRUP van eisen rond kwaliteitsbewaking noodzakelijk. Dit is de ideale plaats voor hoogstaande architectuur. Deze kan bekomen worden door het opnemen van een architectuurwedstrijd in de voorschriften van het GRUP. Om het draagvlak met de buurt te vergroten moet er in de jury een vertegenwoordiger van de buurt opgenomen worden.

[B32] Gezien het strategisch belang van het totaalproject lijkt het ons aangewezen de globale kwaliteit van het project te garanderen door het opleggen van open architectuurwedstrijden, zowel voor het masterplan met de concrete invulling van de bouwvolumes en het openbaar domein, als voor elke gebouw op zich. Ook over de architectuur moet een open debat gevoerd worden. De stad en de buurt verdienen dit

Vlacoro kan de vraag voor het opleggen van een architectuurwedstrijd in een RUP niet bijtreden. Een RUP kan enkel voorschriften bevatten inzake bestemming, inrichting en/of beheer.

Milieuvriendelijk Bouwen

66. [B15] Het groeiend energiegebruik heeft nadelige gevolgen voor het milieu. Bij nieuwbouwprojecten moet er dan ook duurzaam energiegebruik worden opgelegd, meer bepaald goede dakisolatie en hoogrendementsbeglazing. Door een goede isolatie kan de helft bespaard worden op het energieverbruik. De verwarming moet gebeuren met energiezuinige stookketels (condensatieketel, lage temperatuursketel, systeem voor microwarmtekrachtkoppeling, warmtepomp). Ook zouden nieuwbouwprojecten voor een gedeelte in hun eigen energie moeten voorzien (bvb 50%). Dit kan door het plaatsen van fotovoltaïsche panelen.

Ook het zuinig omgaan met water is in deze tijd een logisch gegeven. Daarom moeten er eisen opgelegd worden omtrent het zoveel mogelijk opvangen en hergebruiken van regenwater. Dit door de verplichting van de aanleg van hemelwaterputten.

Vlacoro steunt dergelijke uitgangspunten die hun invulling moeten krijgen bij het concrete stedenbouwkundige ontwerp en die eventueel via sectorwetgeving kunnen gestimuleerd of verplicht worden. Deze kunnen evenwel geen voorwerp uitmaken van een RUP.

Hoogstaande architectuur én innoverende en milieuvriendelijke principes

67. [B17] Dit project 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 10m². GMF vraagt een architectuurwedstrijd 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 op onder meer het vlak van energie, water en geluid. Ook dit moet vastgelegd worden in de voorschriften.

Vlacoro verwijst naar kaders 65 en 66.

Kwaliteitsbewaking

68. [Gecoro Gent] Het ambitieniveau van dit GRUP is hoog en het gevaar dat de projecten hierdoor aan kwaliteit zullen moeten inboeten, is niet ondenkbeeldig. Daarom moeten alle mogelijke private en publieke ontwikkelingen op deze site een visie vertolken die getuigt van kwaliteit en duurzaamheid. Deze kwaliteit moet blijken uit de inrichtingsstudies en de visies. Om een consistente en eenduidige kwaliteitsbewaking te verzekeren, is het misschien aangewezen de toekomstige aanvragen voor te leggen aan één of andere instantie (er wordt gedacht aan de Vlaamse Bouwmeester, een jury, een commissie, enz.)?

Dit valt buiten het bestek van het RUP, omdat dit een bijkomende procedure zou meebrengen. Kwaliteit kan ook bewaakt worden via de inrichtingstudie voorzien in art. 9 van de stedenbouwkundige voorschriften en via de adviesmogelijkheid voorzien in art. 10 van de stedenbouwkundige voorschriften.

Actieve kwaliteitsbewaking bij de ontwikkeling

69. [B27] Het voorliggende stadsontwerp zal de komende jaren verder uitgewerkt worden door diverse ontwerpers, die niet allen even vertrouwd zijn met de concepten uit dit stedenbouwkundig plan. Het gevaar bestaat dat doorheen de jaren bepaalde kwalitatieve concepten vervlakken of verdwijnen. Daarom dient actieve kwaliteitsbewaking te worden ingeschreven in de stedenbouwkundige voorschriften.

Ook is er nu een vrijblijvend engagement van de stad Gent en NMBS (de grondeigenaren) om een supervisor, onder het toezicht van de Vlaams Bouwmeester, aan te stellen om de ruimtelijke kwaliteit te begeleiden. De Vlaamse regering dient een krachtig signaal te geven zodat een kwalitatieve uitwerking gegarandeerd blijft tot op het einde van het project.

Via de Vlaams Bouwmeester zouden de ontwerpers kunnen worden gekozen via de procedure van de 'Open Oproep', waarin de kwaliteitsvereisten duidelijk zijn opgenomen. Een van die vereisten moet zijn dat de ontwerpers virtuele modellen ontwikkelen, die weergeven wat de gevolgen van de ontwikkeling zijn op het vlak van bezonning.

Het is maar een van de instrumenten waarmee de inspraak in het project kan worden verbeterd.

Zie kaders 65 en 68.

Nieuwe stationsgebouw

70. [B31] De nieuwe stationshal wordt nodeloos duur gemaakt opdat Infrabel, op kosten van de belastingsbetaler een commerciële infrastructuur kan uitbouwen zonder voorafgaand akkoord onder vorm van een sociaal-economische vergunning onder de sporen wordt een plein uitgegraven dat groter is dan het Sint-Pietersplein. Veel groter dan de benodigde uitbreiding van de spoorwegtunnels. Ongeveer de helft van het uitgegraven gedeelte wordt niet aangewend voor het reizigerscomfort, maar is voorzien voor horeca- en winkelruimtes. Al vele jaren is er structurele leegstand van winkelruimte in de buurt van het station, als er nog ruimte is voor uitbreiding van horeca vindt die zeker zijn plaats in de ontwikkelingen aan het Sint-Denijsplein en aan de Kon. Fabiolalaan.

Of er vraag is naar dergelijke bijkomende ondergrondse winkelruimtes is niet onderzocht, getuige het ontbreken van een SEV. Het risico op leegstand is zeer reëel.

Door de uitvoering van de plannen voor het tram- en busstation creëert men automatisch een verdubbeling van de spoorwegtunnels voor reizigers. Door nadien de bestaande spoorwegtunnel te vergroten en te vernieuwen, bereikt men evengoed een verhoging van de capaciteit, zonder uitgave van megalomane bedragen voor ongevraagde en onnodige winkelruimtes.

Vlacoro steunt de opties van het plan om het station om te vormen tot een multifunctionele zone, gericht op de tienduizenden reizigers per dag. Wat de impact op de handel betreft verwijst zij naar haar antwoord bij kader 27.

Geen garantie voor kwaliteit

71. [B33] Op enkele details (verzorgde gevels!) na vindt betrokkene geen streven naar een bepaalde kwaliteit op ruimtelijk, architecturaal, verkeerskundig en sociaal vlak terug in de voorschriften. Soms wordt het doel van bepaalde voorschriften wel verwoord in de toelichtingsnota (zonder juridisch verordenende kracht), maar in het bindende gedeelte worden deze achterliggende principes verengd tot arbitraire afmetingen en verhoudingen. Vermits enkel deze stedenbouwkundige voorschriften een verordenende kracht hebben voor het verkrijgen van een bouwvergunning, zullen de ontwerpen gereduceerd worden tot het voldoen aan de opgelegde regeltjes zonder een oordeel te kunnen velgen over het uiteindelijke eindresultaat.

Spijtig voor deze zeer voorname plaats in Gent. Het is eveneens een grote gemiste kans om een lokaal, nationaal en internationaal voorbeeldproject te kunnen worden in de manier waarop stationsbuurten kunnen geherinterpreteerd worden.

Het opleggen (in deze voorschriften) van bijvoorbeeld architectuurwedstrijden voor de belangrijkste bouwvolumes kan een betere aanpak zijn.

Zie kaders 66 en 68.

Werkverkeer

72. a. [P2, B16, B31] Uit het MER blijkt dat de keuze om het werkverkeer grotendeels over de weg te laten verlopen een aanzienlijke belasting betekent voor de leefbaarheid van de buurt gedurende een lange periode (p. xvii -xviii; p. 438-446; p. 507-508) en er zelfs toe leidt dat de realisatie van het kernproject (bouw nieuwe stationshal- transferiumzone) in de tijd wordt opgeschoven om gebruik te kunnen maken van de R4-link (p. xviii; p. 41; p. 419) om de hinder terug te dringen. Het werkverkeer is ook problematisch op het vlak van fijn stof (p. liii; p. 443), stofhinder (p. 442; p. 454), en kan aanleiding geven tot problematisch verhoogde ozonconcentraties (p. 443) - die schadelijk kunnen zijn voor in het bijzonder jonge kinderen, ouderen en mensen met ademhalings- en/of hartstoornissen (p. 454) - en tot overschrijding van de normen voor NO₂ (p. 442-443) en dit alles gedurende meerdere jaren (p. 444). Gezondheidseffecten als gevolg hiervan, vooral voor mensen met aandoeningen aan de luchtwegen, kunnen niet uitgesloten worden (p. 454).

b. Het MER wijst er op dat bij een slecht wegdek ter hoogte van obstakels en verkeersdrempels men trillingshinder mag verwachten voor voertuigen vanaf 15 ton. 's Nachts zal hierbij zeker de toelaatbare waarde overschreden worden in bebouwde kom voor woningen vlak bij de straat. Deze situatie kan zich voordoen langs de verschillende werkwegen in het bijzonder de Koningin Fabiolalaan en de Sint-Denijslaan (p. 212). De geluidshinder zal, afhankelijk van de plaats, zeer negatieve effecten hebben gedurende 2 tot 9 jaar (p. 444; p. 455).

Elders wordt gesteld dat het werkverkeer plaatselijk, maar gedurende een lange periode (jarenlang) hinder zal opleveren voor een gedeelte van de Sint-Denijslaan en voor het (in opbouw zijnde) Sint-Denijsplein. Het werkverkeer en de werken zullen een sterke druk leggen op de belevingswaarde (p. 391).

BuitenSporig is van oordeel dat werkverkeer maximaal per spoor en over de waterweg moet worden georganiseerd. Dit moet als een verplichting worden opgelegd in het RUP. Men moet zich er inderdaad van bewust zijn dat zeer grote volumes moeten verzet worden.

Het MER vermeldt: "Uit een haalbaarheidsonderzoek van de NMBS is gebleken dat het niet haalbaar is het belangrijkste werkverkeer per spoor te organiseren, kleinere deelstromen kunnen eventueel wel. Redenen zijn capaciteitsproblemen in het station Gent Sint-Pieters en het diffuus karakter van de herkomst en/of bestemming van de materialen die zullen moeten worden vervoerd op een bouwterrein die zich over een grote oppervlakte uitstrekt".

Anderzijds vermeldt het MER (p. 293) "De overige gronden kunnen, op basis van de beschikbare informatie, waarschijnlijk gebruikt worden voor de aanleg van een derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent"

In het MER wordt nergens aangegeven uit welke elementen voormeld haalbaarheidsonderzoek bestond en wat precies de bevindingen waren. Betrokkenen kunnen zich dan ook niet van de indruk ontdoen dat er geen ernstig onderzoek is gebeurd. Van een spoorwegmaatschappij als de NMBS en Infrabel kan moeilijk aangenomen worden dat zij niet in staat zou zijn het grootste gedeelte van het werkverkeer per spoor te organiseren, zeker nu de werf zich in de onmiddellijke omgeving van een sterk uitgebouwd spoorknooppunt zal bevinden en een deel van het grondverzet kan gebruikt worden voor de verdere ontubbeling van de spoorweg Brugge-Gent.

c. [B23] Bij de graafwerken voor de aanleg van de megaparking komt ongeveer 400.000 m³ grond vrij die moet worden afgevoerd met vrachtwagens. Gedurende 3 jaar betekent dit een gemiddelde belasting van 86 vrachtwagens per dag en een piekbelasting van 230 vrachtwagens per dag (in de eerste periode verloopt dit werkverkeer via de Fabiolalaan)

Zonder megaparking is de grond die moet worden afgevoerd beduidend minder. Ook dient het werkverkeer maximaal per spoor en over de waterweg te worden georganiseerd.

d. [P2, B16, B23, B31] Artikel 9 "inrichtingsstudie" dient aangevuld als volgt: ""De inrichtingsstudie geeft ook de wijze aan waarop het werkverkeer maximaal per spoor en over de waterweg wordt georganiseerd.

e. [B28] Naar aanleiding van het project moeten zeer grote volumes grond verzet worden. De geluidshinder van het werfverkeer zal, afhankelijk van de plaats, zeer negatieve effecten hebben gedurende 2 tot 9 jaar. Twee werfroutes worden voorgesteld: een noordelijke via Fabiolalaan, Gordunakaai en Europabrug en een zuidelijke via de Sint-Denijslaan. Wel staat niet beschreven op welke wijze dat werfverkeer UIT de Rijsenbergwijk gehouden zal worden, ook 's nachts. Want het is niet duidelijk of er ook werfverkeer 's nachts zal zijn. Zoniet zal 's nachts zeker de toelaatbare waarde overschreden worden voor woningen vlak bij de betrokken straten.

f. [B4, B6, B7, B10, B13] Bij de uitvoering van het project dient zo'n 1.000.000 kubieke meter grond afgegraven en weggevoerd te worden. Met een nuttige last van 15 kubieke meter per vrachtwagen (MER blz.90) betekent dit dat minimum zo'n 70.000 geladen en 70.000 lege vrachtwagens door de wijk gaan rijden. En dan zijn er nog alle andere vrachtwagens (aanvoer beton, betonijzer, zand, cement, bakstenen, materialen enz. .) Dat betekent een enorme geluids- en stofhinder voor de ganse buurt.

Het MER (blz.100) toont aan dat in de eerste jaren vooral de Fabiolalaan zal belast worden. Pas in 2008 zal dit afnemen door het gebruik van de verbindingsweg naar de R4. Zou het niet logisch zijn om eerst deelproject 4, de aanleg van de verbindingsweg met de R4, uit te voeren en dan pas met de andere deelprojecten te starten of als tweede optie de materialen af en aan te voeren via het spoor?

a. *Om de hinder van het werfverkeer te beperken zijn er diverse mogelijkheden, bv. door het verkeer zo snel mogelijk te richten op het omliggende grotere wegennet. De hinder moet evenwel vooral beperkt worden via de milieuvergunning (stofbestrijding, goederen vervoeren via spoor,.....*

Ook moet de hinder tijdens de werken worden afgewogen tegen het nul-alternatief, nl. de hinder van de toenemende reizigersstroom door de hogere auto- en parkeerdruk.

b. *Deze hinderaspecten zijn te beperken in de milieuvergunning (vrachtverkeer beperken in woonstraten).*

c. *zie punt a.*

d. *zie punt b.*

e. *zie punt a + b*

f. *zie punt a + b. Het lijkt aangewezen de verbindingsweg naar R4 zo snel mogelijk te realiseren omdat dit de meest evidente weg is voor het werfverkeer.*

Kantoorbehoefte

73. [B15] De kantorenmarkt in Gent is in volle beweging. Het Zuiderpoort Office Park aan de oprit naar de E17/E40 te Ledeborg, 65.000m² vloeroppervlakte, is recent afgewerkt. Het Masterplan voor Flanders Expo voorziet 135.000 m² kantoren en 170.000 m² kantoorachtigen. Daar staat tegenover dat in het RSG de jaarlijkse behoefte aan kantoren in Gent geraamd wordt op 10.000 m².

Een bescheidener invulling van het aantal m² kantoorruimte lijkt vanuit economisch oogpunt zeer zinvol. Bovendien, en in het bijzonder, 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 de bevoegde schepen recent de opdracht gaf voor een studie naar de kantorenmarkt in Gent. Daarom zou minstens deze studie afgewacht moeten worden vooraleer een beslissing kan genomen worden over dit RUP.

Ondertussen blijkt ook dat meer en meer kantoren in het centrum leeg komen te staan (CM-gebouwen, Vrijdagmarkt, kantoren van de belastingen, enz.). 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?

[B23] Het kantoorprogramma dient afgestemd te worden op andere grote projecten (Dampoort, Flanders Expo) en de reële kantoorbehoeften in Gent. Ook bij de keuze van het aantal m² kantoren dient rekening gehouden te worden met de draagkracht van de buurt.

Zie kader 12, deel 3 en kader 22.

Waterproblematiek

Grondwaterpeil

74. [B15] Inzake het grondwater vermeldt het MER dat omwille van de grote debieten die dienen opgepompt te worden en de relatief grote invloedszones, de effecten van het project op het grondwaterpeil als zeer negatief beoordeeld worden. Zettingen van de huizen langs de Koningin Fabiolalaan worden niet uitgesloten en worden eveneens als zeer negatief beoordeeld. De sterke dalingen van het grondwaterpeil (enkele meters) zal mogelijk zeer negatieve gevolgen hebben voor de boomsoorten op het Maria-Hendrikaplein en de Koningin Fabiolalaan. De gevolgen zullen zich ook laten gevoelen in het Citadelpark en omgeving, waar gevreesd wordt voor verdrogingseffecten bij beuken en voor oude bomen in privé-tuinen in de omgeving.

Uiteraard is de hoeveelheid grond die dient uitgegraven en hergebruikt/ afgevoerd te worden beduidend kleiner in het scenario zonder verbindingsweg en met een kleiner aantal parkeerplaatsen en een bescheidener invulling van het project.

Om een drastische daling van het grondwaterpeil tegen te gaan zijn er middelen beschikbaar die regelmatig worden ingezet (bvb. een betonietwand). Dergelijke middelen zijn noodzakelijk om de gevolgen tegen te gaan en moeten opgenomen worden in het GRUP.

Zie kader 58.

Bestrating en doorlaatbaarheid voor regenwater

75. [B25] Er wordt onvoldoende aandacht besteed aan een waterhuishouding die het regenwater maximaal laat doordringen in de ondergrond

Doordringbaarheid van bestrating **e. d.** voor regenwater is vereist om overbelasting van riolen en waterlopen te verminderen, om plassen op voetpaden, fietspaden en rijweg te vermijden en om de daling van het grondwaterpeil af te remmen.

Volgende technieken dragen telkens bij tot grotere doorlaatbaarheid, elk afzonderlijk slechts in beperkte mate, maar gezamenlijk zullen zij een zichtbaar verschil maken:

1. een geheel gesloten wegbedekking, dwz macadam, asfalt, is te vermijden.
2. wanneer toch gebruikt wordt gemaakt van cement of asfalt, moeten zoveel mogelijk voegen opengelaten worden tussen segmenten of vakken.
3. voor een rijweg voor voertuigen is ideaal: de oude bestrating met kasseistenen waartussen brede voegen rechtstreeks toegang verschaffen 'tot de doorlaatbare onderlaag.
4. bij het gebruik van afzonderlijke cementstenen, tegels, klinker, **e. d.**, (wat natuurlijk moet aanbevolen worden in verband met de waterproblematiek), moet men van in den beginne erover waken dat brede voegen moeten openblijven, in plaats van deze met veel zorg te sluiten met ondoorlaatbaar materiaal (pek, cement enz.).
5. teneinde blijvende waterplassen op de rijweg, fietspaden en voetpaden te vermijden, is het nuttig de rand van deze te laten eindigen aan blote aarde of kiezel; in plaats van een betonnen goot - die verondersteld wordt het water naar de riool te voeren, maar dat gebeurt in een aantal gevallen te traag of niet (verstopte of overbelaste goten; verkeerde helling enz.). Bovendien hebben bezwaarindieners opgemerkt dat betrokkenen juist willen riolen en waterlopen minder belasten.

Deze bekommernis zal, in overeenstemming met de watertoets en de gewestelijke hemelwaterverordening, worden meegenomen bij de beoordeling van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag.

Conform het decreet van 18 juli 2003 betreffende het algemeen waterbeleid, inzonderheid artikel 8 over de watertoets, dient de mogelijke waterproblematiek ten gevolge van de in het RUP genomen opties te worden onderzocht.

Het plangebied is gelegen in een specifieke, stedelijke context en het RUP beoogt een stedelijk karakter voor het gebied. Binnen het plangebied en zijn omgeving komen op de overstromingskaarten geen risicozones voor. Bijgevolg wordt verondersteld dat de sectorwetgeving met betrekking tot water volstaat om eventuele schadelijke effecten te beperken en dat in dit RUP geen extra maatregelen dienen te worden genomen.

Geen plan over waterhuishouding

76. [B26] Totale afwezigheid van een duidelijk plan met betrekking tot de waterhuishouding. Immers, de bodem van de straatrolering in de Fabiolalaan is hoger gelegen dan het laagste punt van tuinen en kelders. Bewoners zoals betrokkenen, hebben reeds belangrijke waterdichtingswerken moeten uitvoeren in de kelders en/of moeten permanent pompen om deze droog te houden. Daarom vragen betrokkenen met aandrang om gebruik te maken van deze belangrijke werken om hiervoor een goede oplossing te vinden, door bijvoorbeeld een pomp te installeren.

Deze bekommernis zal, in overeenstemming met de watertoets en de gewestelijke hemelwaterverordening, worden meegenomen bij de beoordeling van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag.

Conform het decreet van 18 juli 2003 betreffende het algemeen waterbeleid, inzonderheid artikel 8 over de watertoets, dient de mogelijke waterproblematiek ten gevolge van de in het RUP genomen opties te worden onderzocht.

p1

77. In 410 identieke bezwaarschriften [p1] eisen buurtbewoners een project dat aangepast is aan hun buurt

- met een evenwichtige mix van wonen, werken, recreëren en natuur
- met een bebouwing aangepast aan de buurt d.w.z. vergelijkbare bouwdichtheden en zonder torens
- met evenveel parkeerplaatsen van de pendelparking als in januari 2005
- met een goede doorstroming voor het lokaal verkeer
- met voldoende toegankelijk groen
- met goede wandel- en fietsinfrastructuur

Daarvoor is nodig

- een halvering van het project
- een goede uitbouw van het openbaar vervoer met een sneltram / tramtrein / trein vanuit Flanders Expo met een herwaardering en heropening van lokale / kleine stations en treinstopplaatsen rond Gent en met bijkomende Park & Ride parkings die goed aansluiten bij het station Gent-Dampoort of Gent Sint-Pieters

Zij sluiten zich aan bij de bezwaren die het Buurtcomité Buitensporig formuleerde:

- het schrappen van de verbindingsweg tussen de R4 en het project aan de Koningin Fabiolalaan
- het halveren van de dichtheid van de bebouwde ruimte tot: tussen 85.000 en 110.000 brutovloeroppervlakte
- een vermindering van de schaduw op de Rijsenbergwijk door een 30° regel in plaats van 45°
- het schrappen van de uitzonderingen op de 45° regel
- het extra opnemen van een maximaal aantal parkeerplaatsen in de pendelparking van 620 plaatsen
- het extra toevoegen van het organiseren van het werfverkeer over spoor of water
- het verplicht organiseren van een architectuurwedstrijd.

Vlacoro stelt vast dat dit bezwaarschrift een verkorte versie is van het bezwaarschrift van het Buurtcomité Buitensporig [P2]. De commissie verwijst verder naar haar antwoorden bij dat omstandig bezwaarschrift.

NMBS

78. NMBS Holding [14]

Gezien het lopende overleg, de voorbereiding en de coördinatie van een aantal dossiers en het optimaal samengaan van de verschillende dossiers en aspecten van realisatie worden toch enkele bezwaren en opmerkingen geformuleerd

a. Artikel 1. Stationsomgeving Gent Sint. –Pieters P.3 punt 1.2. busstation: teneinde verwarring te vermijden is het aangewezen de symbolische aanduiding van het busstation op het grafisch plan te schrappen en het te houden bij de tekstuele vermelding zoals in artikel 2. voorzien.

b. Artikel 1. Stationsomgeving Gent Sint. –Pieters P.4 en 5 punt 1.6. inrichting: inplanting van de gebouwen - buitenruimte

1. In de zone A rond Blok 6 (seinhuis), waar zich ondermeer een hoogspanningscabine bevindt, moet de bereikbaarheid ten allen tijde gegarandeerd blijven, en dit in combinatie met de mogelijkheid tot parkeren van enkele dienstwagens.

Concreet houdt dit in

* dat de ("witte") zone rond het seinhuis die buiten het gebied valt, gebruikt zal kunnen worden voor parking dienstwagens, zoals vandaag het geval,

* en dat verder, om de volledige bereikbaarheid te garanderen (**o. a.** naar de hoogspanningscabine in het seinhuis, en naar de op te richten zendmast naast het seinhuis), de resterende "witte" zone rond het seinhuis (buiten plangebied) gebruikt zal worden, in combinatie met een deel van de roze zone (plangebied artikel 1). Vermits de zone voor het seinhuis te beperkt is om in 2 richtingen te circuleren, zal er mogelijkheid tot circuleren toegelaten moeten zijn rond blok A3, zoals ook principieel aangeduid op het plan ontwerp openbaar domein van Alain Marguerit.

2. In de zone A en B tussen Blok 6 (seinhuis) en het te bouwen LCI (zie ook verder onder artikel 6) dient de openbare ruimte zodanig ingericht te worden dat vlot verkeer voor dienstwagen van de NMBS-groep steeds mogelijk blijft om ingeval van storingen/defecten efficiënt en snel te kunnen ingrijpen.

3. wat betreft de inrichting van het openbare domein rond het LCI: vermits dit artikel (1) enkel gaat over de "roze" zone op het grafische plan, en niet over de blauwe, hebben betrokkenen opmerkingen over het LCI niet geformuleerd onder dit artikel (1), maar wel onder artikel 4.

c. Artikel 1. Stationsomgeving Gent Sint. –Pieters P.5 en 6 punt 1.7. parkeerplaatsen.

In aansluiting op het gevraagde onder punt 1.6. en teneinde de exploitatie van allerhande spoorgebonden activiteiten te garanderen zowel in Blok 6 (seinhuis) als het te bouwen LCI, hetgeen in de toekomst zeker nodig zal zijn voor een optimale exploitatie van het vernieuwde station wordt het volgende gevraagd: , een beperkte parkeermogelijkheid van dienstwagens en dit zowel voor Blok 6 (seinhuis) (betrokkenen veronderstellen over voldoende mogelijkheden te beschikken in de zone rond het seinhuis buiten het plangebied, zie ook onder punt 1.6 hierboven), als voor het te bouwen LCI (opmerking concreet geformuleerd onder artikel 4 hieronder), een goede toegankelijkheid rond Blok 6 (seinhuis) waar zich onder meer een hoogspanningscabine bevindt die zeer belangrijk is voor de exploitatie van het vernieuwde station (zie ook onder punt 1.6 hierboven), de mogelijkheid tot een vlot sporadisch verkeer van dienstwagens van en naar beide gebouwen(zie ook onder punt 1.6 hierboven)

Voor het parkeren van personeel van de NMBS- groep worden naar mogelijkheden in de buurt gezocht.

d. Artikel 3. Wegenis

P.7 punt 3.4. het entreeplein:

4. Het entreeplein als verkeersplein naast verblijfsruimte voor bezoekers en omwonenden moet zodanig kunnen ingericht worden dat de toegankelijkheid en de bewegingsmogelijkheden zowel naar en rond Blok 6 (seinhuis) als het te bouwen LCI (zie hoger) steeds gegarandeerd zijn om ingeval van storingen/defecten efficiënt en snel te kunnen ingrijpen.

e. Artikel 4. LCI

De tekst zou de NMBS graag vervangen zien door volgende tekst die beter beantwoordt aan de functies binnen het te bouwen LCI

"Het gebied is bestemd voor een Logistiek centrum Infrastructuur (LCI) ten behoeve van de instandhouding van spoorgebonden infrastructuurwerken.

In het gebied kunnen bovengrondse parkeerplaatsen voorzien worden voor laden en lossen alsmede voor dienstwagens en is een vlot verkeer van en naar Blok 6 (seinhuis) toegelaten.

In de gearceerde zone kan een kantoorgebouw worden opgericht dat uitsluitend diensten herbergt die verband houden met spoorgebonden activiteiten.

(symbolische aanduiding verplichte bouwlijn)

Dit gebouw is ingeplant op de aangeduide verplichte bouwlijn, wordt ontsloten vanaf de aangrenzende wegnis (zie artikel 3) en is maximum 12.50 m hoog, gemeten vanaf het maaiveld ter hoogte van de interne ontsluitingsweg. Het gebouw kan aan de kant van de sporen hoger zijn. Doch het gebouw mag in geen geval uitsteken boven een denkbeeldig vlak dat wordt uitgezet op de kroonlijst van het gebouw kant interne ontsluitingsweg, en dat onder 45° oploopt in de richting van de sporen. Plaatselijke uitsprongen uit het denkbeeldig vlak voor verticale circulatie zijn toegelaten."

In bovenstaande tekst worden volgende wijzigingen gevraagd tov het huidige ontwerp (zie ook het voorstel van wijziging mbt het grafisch plan in bijlage aan dit bezwaarschrift en de sneden die dit voorstel bijkomend toelichten). De argumenten daarvoor zijn de volgende.

* Er wordt voorgesteld om de verplichte bouwlijn niet samen te laten vallen met de grens tussen de blauwe zone (LCI) en de roze zone (zie artikel 1); maar wel 1 travee te laten opschuiven richting sporen. Vanaf de gevellijn Fabiolalaan gemeten, zou deze verplichte bouwlijn gesitueerd zijn op 75.60m.

OPGELET: de verplichte bouwlijn van de hoge toren (blok A5) naast het LCI gebouw mag niet meeschuiven in zuidelijke richting want dan wordt het intern volume voor de toren volkomen oninteressant. Deze situatie is trouwens niet anders dan deze in het "synthesedocument ontwikkeling stationsomgeving Gent Sint-Pieters (p.75) en het "overzichtsplan inrichting van de openbare ruimte" (beiden als bijlagen bij het ontwerp gevoegd).

* Indien deze verplichte bouwlijn opschuift richting sporen, zoals hierboven omschreven, en zoals aangeduid op het grafische plan, dan komt er binnen de blauwe zone en voor het gebouw zijde interne ontsluitingsweg ruimte vrij, waar er inkomgehelen kunnen uitgewerkt worden, waar er mogelijkheid is tot beperkt parkeren voor dienstwagens, voor groenaanleg, voor fietsstanden enz.

* Zoals men merkt op het "voorstel tot wijziging van het grafische plan en de "sneden ter info" gevoegd bij dit bezwaarschrift, blijft het geheel van het kantoorgebouw zeker binnen de blauwe zone zoals deze momenteel ingekleurd is. Het gebouw zou ingeplant worden op de voorgestelde gewijzigde bouwlijn, en zou op die plaats 12.50 m hoog zijn. Vanaf dat punt en voor de volumes dichterbij de sporen wordt vervolgens de 45° regel gerespecteerd (behalve voor de zones voor de verticale circulatie, vermits "Plaatselijke uitsprongen uit het denkbeeldig vlak voor verticale circulatie toegelaten zijn".)

De reden voor deze vraag naar verhoging van de kroonlijst is dat de eerste verdieping van dit gebouw bijzonder zware en hoge lasten huisvest (o. a. treinstel). Dit kan praktisch niet in de 12m ingebracht worden, vermits hier eerst een gelijkvloers dient afgetrokken waarboven bijzonder zware balken veel van de nuttige hoogte opslorpen. Vermits deze vraag tot verhoging gecombineerd wordt met een vraag tot verschuiving van de verplichte bouwlijn richting sporen, zal men in het straatbeeld - ondanks deze verhoging - een veel ruimer gevoel krijgen. zie ook de sneden in bijlage. , Er is tenslotte een opmerking over de plaats van de keermuur (en het op bepaalde plaatsen hierbij horende geluidsscherm): deze opmerking werd opgenomen onder artikel 7. "geluidsscherm" hieronder.

f. Artikel 7. Geluidsschermen

In het MER wordt gewezen op de beperkte effectiviteit van een 2m hoog scherm. Ook volgens de NMBS Holding zal dergelijk scherm veeleer een visueel effect hebben.

Ter hoogte van de zone LCI zou de plaats van de keermuur (en het eventuele bijhorende geluidsscherm) niet noodzakelijk samen vallen met de grens tussen de blauwe zone (LCI) en de roze zone (artikel 1) (zie snede in bijlage). De bezwaarindiener veronderstelt dat dit overeenstemt met de intentie van dit artikel dat het gaat om een SYMBOLISCHE aanduiding. Op die manier krijgt de interne ontsluitingsweg ook voorbij het kantoorgebouw LCI een ruimer gevoel.

g. Artikel 8. Ondergrondse parkeerruimte met pendelparking P.10 punt 8.2. fase 0:

Gezien de complexiteit van de verhuisbewegingen en de geplande werken, gezien de noodzaak van een basisuitrusting om de exploitatie van het station Gent Sint-Pieters tijdens de werken mogelijk te maken zijnde een tijdelijk LCI, een tijdelijke stapelplaats alsmede gezien de omvangrijke werken, de noodzaak van een vrij grote werfzone tijdens de ganse duur van de werf en dit om de werken zo goed mogelijk te laten verlopen en met de minste hinder voor de buurt en de dagelijkse bezoekers van het station Gent Sint-Pieters, zal bijna het ganse gebied binnen zone B gedurende de ganse periode van de werf wisselend qua zone bezet worden door allerlei diensten die enerzijds rechtstreeks bij de werken betrokken zijn en anderzijds noodzakelijk zijn voor de exploitatie van het station Gent Sint-Pieters.

De zone die hiervoor nodig is kan niet op een andere plaats ter beschikking gesteld worden en is absoluut noodzakelijk voor de goede werking van het geheel.

Met de Stad Gent worden hierover momenteel de nodige afspraken gemaakt wat betreft fasering, opdat de ontwikkeling van het gebied op een goede manier onder controle is, en op termijn het Masterplan kan gerealiseerd worden zoals het vooropgesteld wordt.

Vandaar het voorstel om de uitzonderingszone uit te breiden en de tekst aan te passen als volgt:

"Van zodra wordt gestart met de aanleg van de ondergrondse parkeerruimte wordt het overige deel van het plangebied, met uitzondering van: , de zone voor de ontsluitingsweg (3.2.), , de Koningin Fabiolalaan (3.3.), , de stationsplaats (2), , het LCI(4), en de ruimte in zone B nodig voor tijdelijke huisvesting, het voorlopige LCI en de zones noodzakelijk voor het uitvoeren van de in het project voorziene werken, vrij gemaakt waar dit mogelijk is in het licht van het project, en zullen de wisselende vrije zones opgekuist en proper afgewerkt worden en waar mogelijk bezaaid worden met gras. Waar dit mogelijk is wordt de toegankelijkheid verzekerd. Alle inspanningen moeten genomen worden om de ermee gepaard gaande visuele hinder tot het minimum te beperken. Het gebied met uitzondering van zone C van het bestemmingsgebied "stationsomgeving Gent Sint-Pieters", kan tijdelijk worden ingericht voor bovengronds parkeren, tijdelijke huisvesting van NMBS- diensten, tijdelijk LCI en wisselende tijdelijke werkzones.

Tijdens deze fase zijn de artikels 1 tot en met 6 niet van kracht en moet het gebied niet met gras worden bezaaid (Dit laatste zou moeten geherformuleerd worden, om niet tegenstrijdig te zijn met het voorgaande).

Van zodra een deel van het gebied wordt in gericht conform artikel 1 tot en met 7 vervalt artikel 8.2 voor het betreffende deel van het gebied. "

h. Bijlage 1 Grafisch plan De aanduiding van het busstation wordt beter weggelaten (ziet eerder, opmerking onder artikel 1 punt 1.2)

i. Bijlage 1 Grafisch plan De juiste aanduiding met vermelding van de afmetingen voor de bouwlijn van het LCI, zoals hoger gevraagd onder artikel 4, dient weergegeven.

a. *Vlacoro ervaart dienaangaande geen discussie. Het bolletje op het plan is louter een symbolische aanduiding om aan te geven dat het busstation (uiteraard) aansluit op het stationsplein. Ook artikel 2 spreekt over een busstation.*

b. *De commissie vraagt om deze bekommernis in de toelichting bij het RUP op te nemen zodat bij de concrete inrichtingsstudie ermee rekening kan gehouden worden.*

c. *De commissie vraagt om deze bekommernis in de toelichting bij het RUP op te nemen zodat bij de concrete inrichtingsstudie ermee rekening kan gehouden worden.*

d. *Vlacoro vraagt de ontwerper deze vragen te evalueren op hun gegrondheid en eventueel de bepalingen van het plan bij te sturen.*

e. *Vlacoro vraagt de ontwerper deze vragen te evalueren op hun gegrondheid en eventueel de bepalingen van het plan bij te sturen.*

f. *De commissie wijst er op dat ook gebouwen bufferend kunnen en zullen werken.*

g. *De commissie gaat met dit voorstel akkoord vanuit de zorg voor een logische aanwending van de zone.*

h. *Vlacoro ervaart dienaangaande geen discussie. Het bolletje op het plan is louter een symbolische aanduiding om aan te geven dat het busstation (uiteraard) aansluit op het stationsplein. Ook artikel 2 spreekt over een busstation.*

i. Het plan is inderdaad een loutere grafische voorstelling en de inrichtingsstudie moet de invulling ervan nader detailleren en quoteren.

ELIA

79. Elia [2] vraagt rekening te houden met de aanwezigheid van de ondergrondse hoogspanningsleidingen, gelegen in de Snepkaai ter hoogte van de Koningin Fabiolalaan te Gent.

Terwille van de veiligheid van mensen, de continuïteit van de elektriciteitsvoorzieningen en de vrijwaring van alle betrokken installaties, dient men in de onmiddellijke omgeving van de elektrische hoogspanningsgeleiders enkele wettelijke bepalingen strikt te eerbiedigen. De opdrachtgever wordt geacht deze richtlijnen mede te delen aan iedereen die in zijn (directe of indirecte) opdracht werken uitvoert.

Voor meer informatie over het beheer en de impact van de hoogspanningsleidingen op het terrein, Elia steeds bereid om rond dit gedeelte van het project samen te werken.

Vlacoro meent dat met deze voorschriften rekening kan gehouden worden in het kader van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag.

Diverse opmerkingen

80. a. Pijl die de ondergrondse parkeergarage aangeeft komt buiten het plangebied. Dit geeft een verkeerd beeld. [B17]

b. Het markant gebouw lijkt proportioneel veel te zwaar en niet in verhouding tot de tegenhanger aan de andere zijde. [B17]

c. In het voorschrift 'Minstens 80% van de totale onbebouwde ruimte in de zone B is onverhard' (punt. 6) moet 'zone B' vervangen worden door 'zone C'. [Gecoro Gent]

d. [P2 en B16] - Artikel 7 "geluidsscherm" De vierde zin (tweemaal vermeld) wordt geschrapt.

e. [P2 en B16] In de stedenbouwkundige voorschriften dienen artikel 3.1., artikel 3.2. en de eerste zin van artikel 3.4. worden geschrapt. In de eerste zin van artikel 5 worden de woorden "met de R4 (artikel 3.2) en" geschrapt.

f.[P2 en B16] Het grafisch plan dient als volgt aangepast. De zone voor wegenis ten zuiden van de Koningin Fabiolalaan (R-4 verbindingsweg, onderdoorgang en entreeplein) wordt geschrapt. In zone A van de Koningin Fabiolalaan kan een zone op het spoorweglichaam worden aangeduid die in aanmerking komt voor verbouwing.

a. *Is voldoende duidelijk in samenlezing met voorschrift.*

b. *Is een symbolische aanduiding*

c. *Vlacoro gaat akkoord met dit voorstel.*

d. *Deze zin dient inderdaad geschrapt.*

e. *De commissie is het niet eens met de dit voorstel tot aanpassing. Zij heeft geen problemen met de wegenis of met de interne ontsluitingsweg zoals deze voorzien is in respectievelijk de artikelen 3 en 5 van de voorschriften.*

f. *De commissie is het niet eens met de voorgestelde aanpassing van het grafisch plan. Een zone aanduiden op het spoorweglichaam komt neer op een uitbreiding van het RUP en vergt een nieuwe openbaar onderzoek.*

B.2. Bespreking van de adviezen

B.2.1. Gemeenteraad Gent

81. a. Het project Gent Sint-Pieters is in het RSG geselecteerd als een strategisch stedelijk project. Voorliggend ontwerp is de essentiële schakel om over te gaan tot de uitvoering ervan en is evenals de voorbereidende studies en stadsontwerpen mee het resultaat van nauw overleg tussen alle betrokken partners. De stad Gent onderschrijft dan ook volmondig de gepresenteerde concepten en de hoofdopties genomen in het ontwerp van RUP. Enkele opmerkingen worden nog bij dit plan gemaakt. Deze zijn echter niet van dien aard dat zij de fundamentele opties zouden ondergraven.

b. Kwaliteitsbewaking bij de ontwikkeling:

Al lange tijd is er bij de projectbegeleiding sprake van de noodzaak aan kwaliteitsbegeleiding en kwaliteitsbewaking.

Momenteel ligt een stadsontwerp voor dat gedurende de komende jaren verder uitgewerkt zal worden door diverse ontwerpers die niet allen even vertrouwd zijn met de concepten uit dit stedenbouwkundig plan. Het gevaar bestaat dat doorheen de jaren bepaalde kwalitatieve concepten vervlakken of verdwijnen. In vorige versies van de stedenbouwkundige voorschriften was er een artikel toegevoegd dat voorzorg in een kwaliteitsbewaking via een expertengroep. Dit artikel is geschrapt. Ook is er nu een vrijblijvend engagement van de stad Gent en NMBS (de grondeigenaren) om een supervisor, onder het toezien oog van de Vlaams Bouwmeester, aan te stellen om de ruimtelijke kwaliteit te begeleiden. Er zijn echter geen garanties dat deze kwaliteitsbegeleiding tot op het einde van het project behouden blijft. De Stad Gent vraagt een krachtig signaal van de Vlaamse regering zodat een kwalitatieve uitwerking gegarandeerd blijft.

c. Opmerkingen over het toe te laten programma

c1. P.3, art.1. De invulling met detailhandelfuncties is vrij gelaten. In het RSG zijn rond detailhandel in de stationsomgeving een aantal richtinggevende cijfers vooropgesteld. Zo is de stationsomgeving van Gent Sint-Pieters geselecteerd als cat. V, voor handelsvoorzieningen op wijkniveau. Voor de locatie Fabiolalaan voorziet het RSG een (richtinggevende) maximumvloeroppervlakte van 6.000 m². Het is noodzakelijk om rond detailhandel toch een en ander te preciseren in de stedenbouwkundige voorschriften. Essentieel hierbij is dat het buurtgebonden handel dient te zijn, die zowel geen bijkomend autoverkeer genereert als het bestaande handelsapparaat niet ontwricht. Voorgesteld wordt om in de voorschriften op te nemen dat handel "buurtgebonden" dient te zijn.

c2. P.3, art.1.4. Functievermenging: In zone A wordt minimaal 20% van de vloeroppervlakte voorzien voor wonen. Hiervan mag nog één derde ingenomen worden voor een hotel. Deze 20% is een echt minimum en wordt wenselijk verhoogd tot 30%.

c3 P.3, art.1.4: In het RSG wordt aandacht gevraagd voor een voldoende woningmenging binnen de eigenheid van elke buurt. Naast de menging van kleinere en grotere woningtypes is ook een menging van sociale en particuliere woningen aangewezen. Zo is het de bedoeling om bij grotere particuliere nieuwbouwprojecten de menging van particuliere en sociale woningen op te leggen en dit vanaf een capaciteit van 100 wooneenheden. Dan wordt een verdeelsleutel van minimum 20% sociale woningen van toepassing, met een absolute bovengrens van maximaal 100 sociale huureenheden. Bij voorkeur worden de sociale huurwoningen gespreid in groepjes over het totaalproject. De stad Gent vraagt om onder 1.4 een alinea op te nemen die stelt dat in zowel zone A, B en C er op het aandeel wonen minimum 20% sociale woningen dienen gerealiseerd te worden.

d. Opmerkingen over de inrichtingsmogelijkheden

d1. P.3, art.1.2. Busstation: Als men het busstation situeert op plan, is dit gelegen tussen het bolletje en het sterretje, bovendien binnen de aanduiding waarin art.2 van toepassing is. Deze overlap kan op basis van de symbolische situering en uiteenrekken ter discussie komen te staan. Voorgesteld wordt om de symbolische aanduiding van het busstation te schrappen op plan en het te houden bij een tekstuele vermelding.

d2. P.4, art.1.5. Hoogte van de gebouwen: Zowel in zone A als in zone C is een symbolische aanduiding gesitueerd waar een slanke toren kan worden ingeplant. Hiernaast kan een bijkomende slanke toren gerealiseerd worden op een vrij te kiezen locatie. Het moet echter bv. mogelijk zijn dat de slanke toren aangeduid in zone C nog wat verschoven kan worden in functie van een eventuele mindere schaduwwerking op de gebouwen aan de Fabiolalaan. Momenteel is nog niet voor 100 % zeker dat dit de meest geschikte locatie is voor hoogbouw. Met deze voorschriften bestaat ook de mogelijkheid dat de bijkomende toren langsheen de Fabiolalaan wordt voorzien op een minder geschikte locatie. Daarom dienen de symbolische aanduidingen voor slanke torens te worden geschrapt (evenals de gestippelde zone waar geen gebouwen kunnen worden opgericht) Dit biedt meer flexibiliteit. Bovendien dient aan de voorschriften toegevoegd te worden dat de slanke torens bij voorkeur zo ver mogelijk van de Fabiolalaan worden ingeplant met zo weinig mogelijk ongewenste neveneffecten. Het vermijden van ongewenste neveneffecten dient als afweging meegenomen te worden bij de beoordeling.

d3. P.5, art.1.6. Verplichte bouwlijn: Met de bijstellingen van het stadsontwerp door Alain Marguerit zijn de meeste gebouwen in zone B gericht naar de Fabiolalaan. De gebouwen zijn evenwel alternerend vooraan en achteraan opgesteld. Zo zou het gebouw tegen de sporenbundel ook als een gebouw "langs de Fabiolalaan" kunnen gezien worden. Om misverstanden en discussies te vermijden wordt voorgesteld om dit voorschrift te preciseren zodat bouwmogelijkheden achteraan het terrein zeker behouden blijven.

d4. P.5, art.1.6. Hierin wordt gesteld dat minstens 80% van de totale onbebouwde ruimte in zone C onverhard moet zijn. Bij narekening van het inrichtingsvoorstel Alain Marguerit blijkt nu al 17 % verhard te zijn. Hierbij is geen rekening gehouden met de wegenis die nu buiten het plangebied ligt. Aangezien de verhardingen in het plan van Alain Marguerit minimaal zijn (in realiteit zal er waarschijnlijk wel wat meer verharding dienen voorzien te worden) wordt voorgesteld om het cijfer van 80 % minimale onverharde ruimte op 70% te brengen.

d5. P.6, art.2. In de voorschriften is gesteld dat delen van de "stationsplaats" zullen behoren tot het openbaar domein: moet dit niet (vanuit puur juridisch oogpunt) geformuleerd worden als "toegankelijk voor het publiek"? De eerste formulering is een volgens juristen onduidelijk begrip en lijkt aanleiding te geven tot het moeten vastleggen van rooilijnen, wat in het station niet de bedoeling kan zijn. Voorgesteld wordt om het zinsdeel "zullen behoren tot het openbaar domein "te vervangen door "zullen toegankelijk zijn voor het publiek".

d6. P.7, art.3.4. Door de formulering van het entreeplein lijkt de verkeersfunctie te primeren op de verblijfsfunctie, terwijl alle inrichtingsstudies van het openbaar domein net de verblijfsfunctie centraal stellen. Bovendien laat dit artikel, zoals het nu omschreven is, in combinatie met de voorschriften van de interne ontsluitingsweg toe dat de verbindingsweg rechtstreeks op de Fabiolalaan wordt aangetakt via dit plein, wat niet de bedoeling is.

d7. P.9, art.6. (en toelichtingsnota p.38) Doorheen het gebied wordt in de open ruimte één verbindingselement voorzien met name het pad. Het is wenselijk en mogelijk dat doorheen het gebied een bomenstructuur een landschappelijk verbindende eenheid kan vormen. Dit wordt trouwens ook gesuggereerd op de beelden uit de synthesevisie van de maquette (p.100 en volgende). Deze bomenstructuur in delen B en C wordt wenselijk toegevoegd aan de toelichting van Artikel 5 Pad doorheen het plangebied.

d8. P.10, art.8.2. Dit voorschrift is onduidelijk en zou niet conform de huidige afspraken zijn. Volgende elementen zijn niet correct:

1. Bij het bouwen van de ondergrondse parking (vanaf de eerste spadesteek) moeten zowel het tijdelijk parkeergebouw als de tijdelijke constructies, gebouwd in afwachting van het LCI, verdwijnen. Dit artikel stelt immers letterlijk: leegmaken en inzaaien, zonder enig voorbehoud. Dit kan niet de bedoeling zijn.

2. Bovendien is niet helemaal duidelijk af er nu wel of niet moet ingezaaid worden. Twee regels spreken elkaar hierover tegen.

3. Van zodra ook maar een gebouw in een zone wordt opgericht hoeft inzaaien niet meer. Zijn alle consequenties hiervan voldoende ingeschat?

Aangezien deze ambitie moeilijk in één voorschrift te omschrijven lijkt, wordt voorgesteld om de manier waarop men omspringt met het resterende deel van de zone (of het terrein) te vragen in het, bij de vergunningsaanvraag toe te voegen, inrichtingsplan. Essentieel hierbij is dat de niet gebruikte terreinonderdelen vrijgemaakt worden en tijdelijk afgewerkt worden.

d9. P.10. art.9: Hierin wordt gesteld dat in een op te maken inrichtingsstudie dient rekening gehouden te worden met de reeds gerealiseerde elementen binnen het plangebied. Niet alleen de al gerealiseerde elementen zijn van belang, ook de reeds vergunde. Voorgesteld wordt om dit element (gerealiseerde en /of reeds vergunde) zowel in de verordenende kolom als in de toelichtingskolom toe te voegen.

d10. Grafisch plan. In de begrenzing tussen zone C en de spoorwegterreinen zit een merkwaardige knik, die niet conform de inrichtingsplannen lijkt. Bij controle (zie plannetje Eurostation als bijlage) blijkt de weg tussen projectontwikkeling en sporen niet in het RUP opgenomen te zijn terwijl dit, zeker wat de eerste 100 m betreft, wel de bedoeling is. Deze weg ontsluit nl. het westelijke gebouwencomplex. Ook is een spie in het RUP opgenomen (liggend in de onbebouwde zone) die niet hoeft opgenomen te worden. Het lijkt aangewezen om de begrenzing van het RUP aan te passen aan het inrichtingsplan.

d11. Grafisch plan. Symbolische aanduiding geluidsscherm. De aanduiding op het grafisch plan lijkt niet dezelfde te zijn als op de inrichtingsplannen. (gelijkaardig als voorgaande opmerking) Het geluidsscherm dient gesitueerd te zijn vlak langs het spoorwegdomein. De knik ter hoogte van de onbebouwde zone dient deze alvast niet te maken. Ook moet het mogelijk zijn om het geluidsscherm te plaatsen aan de zuidzijde (voor de eerste 100 m) van de weg naar de NMBS terreinen. De eerste 100 m heeft deze weg nog een openbaar karakter. Voorgesteld wordt om de plannen en/of voorschriften zo aan te passen zodat dit mogelijk wordt.

e. Tekstuele en andere detailopmerkingen:

e1. P.5. In de 5de laatste regel is verkeerdelijk zone B ipv zone C.

e2. P.9: Laatste regel is 2x vermeld.

e3. Bij toelichtingsnota p.28: "minstens 80% van de totale onverharde ruimte in de zone B is onverhard". Dit dient zone C te zijn.

e4. Bij het plan: Een plan zonder enige afmeting is bijzonder moeilijk te interpreteren. Gelet op de graad van detaillering kan men best enkele maten vermelden op plan om discussies te vermijden (bv. de breedte van de Fabiolalaan, de breedte zone LCI, enz.) Tenzij het de bedoeling is deze discussies te willen verschuiven naar de concrete projectuitwerking.

a. *Vlacoro neemt kennis van dit standpunt.*

b. *Vlacoro vraagt naar verdere kwaliteitsbewaking bij de uitvoering (zie antwoord kader 68).*

c1. *Vlacoro is van oordeel dat de opties van de stedelijke en Vlaamse overheid om deze site uit te bouwen als een strategisch stedelijk project maximaal moeten samen sporen en stelt derhalve voor om zoveel mogelijk in te gaan op de voorstellen van de gemeenteraad inzake detailhandel, omdat die beter inspelen op het profiel van handel die daar gewenst is. De gemeenteraad kan dus worden bijgetreden om in de voorschriften op te nemen dat handel "buurtgebonden" dient te zijn. Anderzijds is duidelijk dat een dergelijke locatie ook grotere winkels, voor zover die inderdaad niet overwegend autogericht zijn, verantwoordt, zolang het maar over detailhandel blijft gaan.*

c2. *Vlacoro treedt de stad bij en adviseert een verhoging tot 30% vloeroppervlakte voor wonen.*

c3. *Volgens de constante adviespraktijk van Vlacoro kan de specifieke bestemming "sociale woningbouw" niet op wettige wijze via ruimtelijke ordening vastgelegd worden. Via ruimtelijke ordening kunnen wel verschillende typologievoorschriften vastgelegd worden, vermits dit ruimtelijk bepalend is.*

d1. *Vlacoro ervaart dienaangaande geen discussie. Het bolletje op het plan is louter een symbolische aanduiding om aan te geven dat het busstation (uiteraard) aansluit op het stationsplein. Ook artikel 2 spreekt over een busstation.*

d2. *De torens zijn voorzien vanuit een duidelijke visie. Enerzijds het beklemtonen van de hoek, anderzijds het beëindigen van de as van de Fabiolalaan. Vlacoro steunt deze visie. Anderzijds is duidelijk dat mét behoud van die visie ook moet gestreefd worden naar een ook voor de omringende bebouwing zo goed mogelijk afgestemde inplanting, zeker wat de torens betreft. De opgemaakte schaduwstudie moet daarvoor de nodige inbreng leveren.*

d3. Teneinde die vanuit het huidige totaalconcept verdedigbare optie mogelijk te houden, stelt Vlacoro voor die aanpassing van het voorschrift - zo nodig - door te voeren (ofwel een en ander te verduidelijken).

d4. Binnen een dergelijke vrij verstedelijkte omgeving is Vlacoro van oordeel dat ook 70% aanvaardbaar is.

d5. De tweede term lijkt inderdaad beter te beantwoorden aan het ruimtelijke uitgangspunt, dan de eerste die eerder de eigendomsaspecten omvat.

d6. Het is voor Vlacoro duidelijk dat ook en vooral de verblijfsfunctie op dat plein belangrijk is, wat blijkt uit het voorschrift en de toelichting erbij, die naar de bijzondere aandacht voor de zwakke weggebruiker verwijst. De interne ontsluitingsweg (artikel 5) takt daar NIET aan op de Fabiolalaan.

d7. Voor Vlacoro lijkt het niet onmogelijk en zelfs wenselijk dat het pad geaccentueerd wordt door bomen. De voorschriften sluiten dat niet uit. In zone C wordt overigens gesproken over een park.

d8. De commissie gaat met dit voorstel akkoord vanuit de zorg voor een logische aanwending van de zone.

d9. Vlacoro is akkoord met dit op te nemen in de toelichtingskolom (een opname in de verordenende kolom is niet aangewezen).

d10. Een uitbreiding van het plangebied is niet meer mogelijk zonder een nieuwe procedure (minstens een nieuw openbaar onderzoek). Anderzijds biedt de huidige gewestplanbestemming (gebied voor gemeenschapsvoorzieningen) voldoende mogelijkheden met betrekking tot de weg. Wat de volgens de stad ten onrechte opgenomen spie betreft, vraagt de commissie een verantwoording voor het behoud ervan in het plangebied, zoniet kan dit deel uit het plangebied worden gelaten.

d11. De plaatsing van geluidsschermen buiten de RUP-begrenzing is ook mogelijk binnen het gewestplanvoorschrift "gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut".

e1+e2+e3. Vlacoro dringt erop aan dat deze materiële vergissingen worden rechtgezet.

e4. Het plan bevat geen afmetingen maar de gebruikte onderlegger is het kadasterplan en de schaal is opgenomen op het grafisch plan. Daarnaast wordt de concrete invulling uitgevoerd door de aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen.

B.2.2. Provincieraad Oost-Vlaanderen

82. a. Principieel zijn de planopties uit het ontwerp RUP conform het provinciaal beleid en worden zij gunstig geadviseerd.

Vanuit de wens tot realisatie van de planopties worden echter nog een aantal aandachtspunten meegegeven bij de uitwerking ervan.

b. Het ontwerp RUP bevat verschillende flexibele bepalingen. In de voorschriften wordt gewerkt met percentages per zone voor woningbouw en kantoren. In de zone A en C is op een willekeurige locatie in de zone een bijkomende "slanke" toren van maximum 90m hoog mogelijk. Het is niet duidelijk waar in de zone B de ontsluitingsweg met de Koningin Fabiolalaan zal worden aangesloten. Stadstuinen, open ruimtes en een park worden opgelegd in zone A, B en C zonder dat voor deze minimumoppervlaktes worden meegegeven. Een aantal termen worden gebruikt zonder dat deze verordenend gedefinieerd worden, zoals personeelsintensieve en bezoekersintensieve activiteiten, "slanke" torens enz.

Deze vage en flexibele bepalingen geven aanleiding tot volgende bemerkingen:

b1. Op deze manier worden bepalingen gecreëerd worden die niet direct uitvoerbaar zijn. Zonder een uitwerking van de vooropgestelde percentages en cijfers naar concrete percelen toe worden er geen gelijke rechten gegarandeerd voor alle vergunningsaanvragers: wie als eerste een vergunningsaanvraag indient, kan nog alle kanten op, terwijl de laatste nauwelijks nog enige keuzemogelijkheid over heeft.

Het opleggen van een inrichtingsstudie lost dat niet op. Door het gebruik van inrichtingsstudies worden planopties doorgeschoven naar de vergunningverlening met als gevolg dat de eerste aanvrager een studie kan indienen waarbij hij voor zijn percelen enkel die functies voorziet die hij wenst en de rest doorschuift naar de andere percelen of eigenaars. Eenmaal de studie voor zijn deel gerealiseerd is, stelt het recht van de volgende aanvragers om een gewijzigde studie in te dienen inhoudelijk veel meer voor.

Bovendien voorziet het decreet niet in inrichtingsstudies als een instrument om het beleid inzake ruimtelijke ordening uit te voeren. Hoewel de inrichtingsstudie formeel geen bindende kracht krijgt, verschijnt zij de facto toch als een bijkomend ordeningsinstrument tussen het RUP en de vergunningen in.

b2. Het plan geeft onvoldoende rechtszekerheid aan de omwonenden. Met het bestemmingsplan en de voorschriften wordt geen duidelijk beeld gegeven van de concrete invulling van het gebied.

b3. Met dergelijke voorschriften lijkt een kwalitatieve inrichting van het plangebied niet gegarandeerd. Bij het ontwerp RUP zijn informatieve inrichtingsstudies gevoegd waarin een kwalitatieve inrichting voor het project wordt voorgesteld en waarin ongeveer wordt aangegeven waar gebouwen worden gepland, wat ongeveer de bouwhoogte van deze gebouwen is, hoe de Fabiolalaan, het station en het Sint-Denijsplein kan worden ingericht, hoe de wegenis gerealiseerd wordt, enz. Er is echter geen garantie dat het project zal gerealiseerd worden conform deze inrichtingsstudies.

Er werd een hoogbouweffectenrapport werd opgemaakt aan de hand van een mogelijke invulling van de projectontwikkeling aan de Fabiolalaan. Het is niet duidelijk of rekening wordt gehouden met de conclusies uit bovenvermeld rapport en gezien de invulling van artikel 1 niet vastligt, is evenmin duidelijk hoe dit rapport bruikbaar is bij een andere invulling van het gebied.

Op vlak van mobiliteit worden een aantal fundamentele keuzes gemaakt voor het project, die toegelicht en gemotiveerd worden in de bijgevoegde informatieve documenten zoals MER, mobiliteitsstudie, enz. Ook in de inrichtingsstudies wordt aangegeven hoe bepaalde wegen zullen worden ingericht (bijvoorbeeld dubbelrichtingfietspad aan de Fabiolalaan). Er wordt voldoende aandacht gevraagd voor de doorvertaling van deze planopties.

c. Als detailopmerking wordt opgemerkt dat de bepaling bij de bespreking van zone C "Minstens 80% van de totale onbebouwde ruimte in de zone B is onverhard" waarschijnlijk op zone C zal slaan in plaats van zone B.

a. *Vlacoro neemt kennis van dit standpunt.*

b. *Het is de bedoeling dat die opties nader worden uitgewerkt in een totaalconcept via de inrichtingsstudie. De stelling van het provinciebestuur poneert gaat volledig in tegen de beoogde flexibiliteit die noodzakelijk is bij de invulling van dergelijke projecten. Het DRO laat wel het gebruik van deze modaliteiten toe.*

b1. *De commissie wijst er op dat de Raad van State aanvaardt dat een inrichtingsstudie als informatief document bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning wordt gevoegd. Voor Vlacoro is deze studie een instrument om de ruimtelijke kwaliteit te verhogen en de aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunningen te verduidelijken. Via een inrichtingsstudie kan immers worden verduidelijkt dat de aanvraag kadert in een degelijk uitgewerkte visie op het gehele gebied. Een inrichtingsstudie biedt naderhand ook de mogelijkheid om op een samenhangende wijze in te spelen op veranderende inzichten over de gewenste ruimtelijke inrichting van een gebied.*

b2. *Vanuit de multifunctionele en divers mogelijke invulling van de site lijkt dit voor Vlacoro niet noodzakelijk. De belangrijkste punten zijn opgenomen in het RUP.*

b3. *Een goede verdere opvolging onder meer via de inrichtingsstudie is inderdaad noodzakelijk. Het is ook evident dat het hoogbouweffectenrapport minstens als richtinggevend wordt gehanteerd bij de verdere inrichting van de zone, hoewel ook zonder zo'n rapport de stedenbouwkundige vergunningsaanvragen beoordeeld worden vanuit de uitgangspunten die aan de basis ervan liggen (bezonning, licht, lucht, privacy, enz.).*

Het is aan de vergunningverlenende overheid om deze fundamentele keuzes op het vlak van mobiliteit te bewaken.

c. *Vlacoro dringt erop aan dat deze materiële vergissing wordt rechtgezet.*

B.3. Eigen opmerkingen van Vlacoro

Geen

B.4. Besluit

Vlacoro geeft gunstig advies over het ontwerp van RUP “Stationsomgeving Gent Sint-Pieters – Koningin Fabiolalaan”

mits,

- voldaan wordt aan bovenvermelde voorwaarden en opmerkingen.

Verleend te Brussel op 27 juni 2006,

De vaste secretaris,

De voorzitter,

Lieve Reenaers

Filiep Loosveldt

Bijlage: lijst van bezwaarindieners en adviesinstanties