

Vragen van de werkgroep Sint-Pieters-Aaigem voor de volgende klankbordgroep Project Gent Sint-Pieters

Hierbij bezorgen we u enkele van de vele vragen die bij de mensen in onze buurt leven. We hopen hierop een antwoord te krijgen op de volgende vergaderingen van de klankbordgroep. We hebben de vragen zo opgesteld dat in veel gevallen een kort antwoord mogelijk is. Een beperkt aantal vragen hebben we eerder al gesteld, maar herhalen we omdat we toen geen of in elk geval geen volledig antwoord kregen.

We zouden uiteraard graag op alle vragen een antwoord ontvangen, maar graag krijgen we eerst een antwoord op volgende vragen: 2, 5, 6a, 9, 10, 11, 12, 13, 14b, 16, 17, 21, 22, 26, 27, 28, 30, 31, 33, 34, 36, 38, 39, 40, 43, 44, 45, 49, 50 en 57.

Vragen i.v.m. communicatie

1) Gebrek aan informatie

Het stadsbestuur weet al jaren dat wij voorstander zijn van de bouw van woningen en kantoren op de site van de Fabiolalaan en dit juist wegens het feit dat deze locatie ideaal bereikbaar is met het openbaar vervoer. Hoewel wij in het verleden meermaals inzage vroegen in de plannen voor dit gebied, werd ons dit geweigerd. Zelfs toen we naar aanleiding van de MER-procedure inzage vroegen in het Hoogbouweffectenrapport en de verschillende mobiliteitsstudies, werd dit geweigerd “omdat de planning van het project nog in een eerder embryonale fase zat”. Nochtans waren de onderhandelingen tussen de NMBS, de Stad Gent, VVM De Lijn, het Vlaams Gewest en N.V. Eurostation voor het station reeds in 1998 gestart. Dit betekent dat ons **6 jaar na de eerste vergaderingen over het project** inzage geweigerd werd in plannen die voor ons essentieel waren om opmerkingen te formuleren bij het Milieueffectenrapport omdat de plannen nog in een **embryonale fase** zouden verkeerd hebben. Toen we in een brief van 20 april 2005 aan het college nogmaals ons beklag deden over het gebrek aan inzage in tal van documenten, kregen we in een schrijven van juli 2005 als antwoord: “het communicatieteam **zal** er zorg voor dragen dat alle afgewerkte basisdocumenten op elk moment raadpleegbaar zijn.” In dit schrijven werd ons o.a. meegedeeld dat het VLP (VerkeersLeefbaarheidsPlan) “wellicht in september 2005 beschikbaar zal zijn”.

Vraag 1: Hoe valt het te verklaren dat ons na jaren vergaderen van betrokken initiatiefnemers inzage geweigerd werd in de plannen en voorstellen voor onze woonomgeving omdat alles zich nog in een **embryonale fase** zou bevonden hebben, terwijl de plannen korte tijd later blijkbaar zo **volgroeid en volwassen** waren dat de bouwaanvraag tegelijkertijd met het Ruimtelijk Uitvoeringsplan kon ingediend worden en ons kort daarop zeer kortdaat duidelijk werd gemaakt dat er niets meer te veranderen viel aan essentiële onderdelen van het plan?

2) Functie van de klankbordgroep

Pas nadat het stadsbestuur duidelijk had gemaakt dat er absoluut niet te tornen viel aan essentiële, maar ook sterk gecontesteerde onderdelen van het plan -de aanleg van een nieuwe weg door natuurgebied, de bouw van een parking voor 2810 wagens juist naast het station en torenblokken die tot 90 meter hoog kunnen worden- werd een klankbordgroep opgericht. Terwijl in de klankbordgroep over het mobiliteitsaspect gesproken werd, waren de eerste aannemers voor de bouw van de mastodontparking reeds gekend....

Vraag 2 a: Waarom werd de buurt niet in een vroegere fase betrokken bij dit zeer ingrijpende project dat een enorme invloed zal hebben op de wijk en dit zowel tijdens de bouwwerken als na de realisatie van het project?

2 b: Waarom werd de klankbordgroep pas opgericht nadat ons duidelijk was gemaakt dat er niet meer geraakt mocht worden aan essentiële maar gecontesteerde onderdelen van het plan?

2 c: Durft de projectgroep dit project bestempelen als een voorbeeld van actieve inspraak en participatie van buurtbewoners **bij het tot stand komen** van een project dat een zeer grote invloed zal hebben op onze wijk? (Voor alle duidelijkheid: we hebben het dus niet over de info die we nu in de klankbordgroep krijgen. Dit is uiteraard zeer nuttig, maar de klankbordgroep werd pas samengeroepen eens alle grote beslissingen reeds genomen waren)

3) Dialoog met de buurtbewoners nu belangrijk?

In de Commissie voor Openbare Werken, Stedenbouw, Stadsontwikkeling en Mobiliteit stond op maandag 4 december 2006 volgend punt op de agenda: "Project Gent Sint-Pieters - Stedenbouwkundige en architecturale kwaliteitsbewaking". In verband met het kwaliteitsteam werd volgende bepaling opgenomen: "**Op vraag van de Stad Gent en de NMBS-Holding, staat het kwaliteitsteam hen bij in hun relatie tot het publiek, al dan niet in het kader van de bijeenkomsten van de klankbordgroep. Het kwaliteitsteam is echter niet gemachtigd om toezeggingen te doen aan burgers dan wel om hen rechtstreeks in de ontwerpprocessen te laten participeren.**"

Vraag 3: De projectpartners hebben jarenlang geweigerd ons essentiële informatie te geven, zelfs als we er expliciet om vroegen. Waarom willen de stad en de NMBS nu ook nog vermijden dat het kwaliteitsteam contact krijgt met de buurtbewoners zodat zij kunnen participeren in ontwerpprocessen?

4) Info-team

Toen we op 23 december 2006 een vraag van een buurtbewoner wilden doorsturen naar het info-team Gent-Sint-Pieters kregen we als antwoord dat de dienst tot 4 januari 2007 gesloten was.

Vraag 4a: Hoewel de voorbereidende werken reeds op verschillende plaatsen bezig zijn en dit met tal van problemen gepaard gaat (zie verder), is het info-team slechts zeer beperkt (in tijd) bereikbaar. Is het mogelijk dit info-team te versterken?

4b: Toen de Vlaamse Regering het ontwerpbesluit tot definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'stationsomgeving Gent-Sint-Pieters - Koningin Fabiolalaan' had goedgekeurd, kregen de leden van de klankbordgroep deze info, die ook via de pers verspreid werd, via mail. Waarom werd ons niets meegedeeld over de toekenning van de bouwaanvragen?

5) Controle op de talrijke voorgestelde milderende maatregelen

In het meer dan 550 pagina's tellende MER-rapport (MilieuEffectRapport) worden zeer veel maatregelen voorgesteld om de vaak zeer negatieve effecten van de ingrijpende werken te milderen en dit zowel tijdens de aanlegfase als tijdens de exploitatiefase. Een voorbeeld: geluidsarme machines gebruiken tijdens de werffase, indien technisch mogelijk enkel werkzaamheden in de dagperiode laten uitvoeren, plaatsen wielwasinstallaties nabij de uitgang van werfzones om stofhinder van vrachtwagens te beperken,.....

Vraag 5 a: Hoeveel personen van welke dienst zullen instaan om te controleren of de talrijke voorgestelde milderende maatregelen ook effectief uitgevoerd worden?

5 b: Welke dienst moet in geval van twijfel bepalen hoe de voorgestelde milderende maatregelen dienen geïnterpreteerd te worden? Tientallen keren wordt in het MER verklaard dat bepaalde maatregelen moeten genomen worden indien dit technisch mogelijk is. Wie bepaalt wat technisch mogelijk is en wie moet dit controleren?

5 c: Een concreet voorbeeld: wie bepaalt of het al of niet technisch mogelijk is dat voor bepaalde ingrepen enkel overdag mag gewerkt worden?

5 d: Tot welke dienst kunnen buurtbewoners zich wenden als de voorgestelde maatregelen niet nageleefd worden?

6) Eerste werken op de Sint-Denijslaan voorspellen niet veel goeds

Begin oktober werden de eerste werken in het kader van dit project in de Sint-Denijslaan (tussen de Voskenslaan en de Roosakker) aangevat. Verschillende buurtbewoners hebben bij ons al hun beklag gedaan over deze werken. Deze eerste werken in onze wijk verliepen op een totaal onverantwoorde manier. Enkele voorbeelden van de werkwijze bij dit relatief klein werkje in oktober en november 2006:

- bij de start van de werken werd –voor zover we weten- niemand van de betrokken buurtbewoners op de hoogte gebracht van de start of de duur van de werken noch van de te verwachten hinder. Deze mensen wisten dus niet wie verantwoordelijk was voor deze werken en vernamen uiteraard niet bij wie ze voor klachten terecht konden.
- bij het duwen van een buis onder de Voskenslaan vlogen voetpadtegels aan de overzijde van de straat de lucht in en stond het voetpad onder een ondefinieerbare 'blubber'. Pas twee maanden later werd het voetpad hersteld.
- een bewoner liet ons weten dat het leidingwater in zijn woning door de werken volledig vervuild was
- reeds voor 7 uur 's morgens werden de werken met zware vrachtwagens aangevat
- bij de werken werden 2 zware takken van bomen beschadigd. Een van die takken hindert nog altijd voetgangers
- niemand was van deze werken op de hoogte gebracht. Laat staan dat een staat van bevinding werd opgemaakt. Dit was wellicht nuttig geweest, zeker als we weten dat een deel van een voortuin van een bewoner plots herschapen werd in een modderbad.
- Het afval van de werken is op verschillende plaatsen achtergebleven. Wij ruimden reeds een deel ervan op en zullen ook de rest opruimen. (De laatste keer dat we een erge vorm van sluikstorten gemeld hebben -zakken met aarde doordrongen van benzine-, moesten we zeker tien keer bellen en mailen naar 3 verschillende diensten. Na ongeveer 2 jaar is het afval verwijderd...)
- parkeren tussen de Voskenslaan en de Roosakker werd tijdens de werken aan één zijde verboden door middel van borden die wezen op een parkeerverbod van 1 tot 30

oktober 2006. Toen de werken de 2^{de} week van november nog volop bezig waren, bleek plots dat op alle bordjes die een parkeerverbod aanduidden de 0 van de 10^{de} maand (oktober) met de hand was gewist....

- Sinds halverwege november werd hier niet meer gewerkt, maar nog steeds ligt de bouwput open. Aan de dranghekkens die voor een deel op de rijweg staan, werken de lampen die als signalisatie dienen al weken niet meer...

Vraag 6a: Hoe lang zal deze bouwput, waarbij een deel van de openbare weg wordt ingenomen, nog openliggen?

6b: Hoe kan vermeden worden dat in de toekomst werken starten zonder dat de betrokken bewoners van de hinder op de hoogte gesteld worden?

7) Communicatie i.v.m. de afwerking is ook belangrijk voor de buurtbewoners

Bij de recente heraanleg van de Voskenslaan hebben zeer veel buurtbewoners zich geërgerd aan de manier waarop de afwerking gebeurde. Verschillende bewoners konden onmogelijk hun woning benaderen met een vrachtwagen, verhuishuiswagen of ziekenwagen door het onoordeelkundig inplanten van paaltjes; verlichtingspalen werden soms op zeer ongelukkige plaatsen aangebracht; op voetpad staan palen zeer slecht ingepland voor mensen met kinderwagens; 2 verkeerslichten werden met zeer gevaarlijke gevolgen totaal verkeerd geplaatst (toestand die onverantwoord lang aansleepte)...

Vraag 7: Waar kunnen buurtbewoners detailplannen zien van wat er concreet in hun directe woonomgeving zal gebeuren?

Vragen i.v.m. fietsen aan het Sint-Pietersstation

8) Fietspunt: bij voorkeur in het station

Er komt dit jaar nog een Fietspunt in de buurt van het Sint-Pietersstation. Vanuit dit Fietspunt kan er o.a. toezicht worden gehouden op de fietsrekken en kan de fietsparking worden bewaakt. Mogelijk zullen er ook fietsen worden verhuurd of hersteld. We zijn verheugd met dit initiatief dat tevens de sociale tewerkstelling zal aanzwengelen.

Vraag 8: nu het station volledig heringericht zal worden, zou het logisch zijn dat dit fietspunt na de verbouwingswerken in het station zelf ondergebracht wordt. Krijgt dit fietspunt later een plaats in het vernieuwde station?

9) Fietsenstalling

De bouwvergunning stelt dat in het nieuwe project 6.800 fietsenstallingen zijn voorzien. Dit aantal wordt in de toekenning van de bouwaanvraag als volgt gemotiveerd: **“Tegenover het huidige aantal fietsenstallingen (3.700) en de verwachte groei van het reizigerspotentieel, komt het in het ontwerp voorziene aantal van 6.800, dat dus bijna een verdubbeling inhoudt, logisch en voldoende over”**.

Wie met de fiets naar het station komt of de buurt kent, weet nochtans dat nu elke dag opnieuw veel meer fietsen gestald staan dan er parkeerplaatsen voorzien zijn. In het weekend staan nu al bijna 6000 fietsen rond het station. Volgens de laatste telling van de stad zijn het er 5500, bij de laatste telling van het GMF stonden er 5983 fietsen aan het station (zaterdag 13 januari 2007). Tijdens het terreinbezoek met verschillende leden van de klankbordgroep

konden we vaststellen dat zelfs twee gestalde fietsen per aangeboden fietsparking vaak geen oplossing bood. Heel wat fietsen waren wegens plaatsgebrek zelfs boven elkaar gestapeld.

Volgens het stadsbestuur wees een telling van de fietsstallingen rond het Sint-Pietersstation op 14 januari 1998 uit dat er toen 1.892 fietsstallingen waren, waarvan er ongeveer 462 niet bezet waren. In oktober 2002 stonden er reeds 4579 fietsen gestald (telling van het GMF). Nu staan er net geen 6000.

Om het autoverkeer richting station aan te moedigen wordt zeer veel geld voorzien zodat een parkeergarage voor wagens kan gebouwd worden die ongeveer 4 keer zoveel plaatsen bevat als er nu wagens op de Fabiolalaan-site staan. Bovendien wordt een zeer dure weg aangelegd door natuurgebied en naast woningen op de Roosakker, Vina Bovypark en de Sint-Denijslaan om die parking in directe verbinding te stellen met de autosnelwegen en de R4 ter hoogte van Flanders Expo. Voor wat fietsstallingen betreft willen de projectpartners tegen het einde van de werken (2013-2015?) slechts 15 procent meer fietsstallingen aanbieden dan het huidig aantal gestalde fietsen.

Vraag: 9 a: Waarom weigeren de projectpartners uit te gaan van het aantal fietsen dat effectief gestald is en verstoopt men zich achter het “huidig aantal fietsstallingen”?

9 b: Als te weinig plaatsen zullen voorzien worden, zullen zoals nu twee fietsen moeten staan op de ruimte die voor één fiets voorzien is. Houden de projectpartners er rekening mee dat fietsen die te dicht op elkaar gestald worden vaak schade oplopen (o.a. aan lichten)?

9 c: Zelfs als er de komende 10 jaar slechts evenveel fietsen zouden bijkomen als gedurende de laatste 4 jaar, zal er al een ernstig tekort zijn aan fietsstallingen. Waarom weigerden de projectpartners in te gaan op de talrijke vragen om meer fietsenplaatsen te voorzien?

9 d: Hebben de projectpartners er rekening mee gehouden dat de plannen voor de verdichting van de ruime stationsomgeving heel wat extra fietsverkeer kunnen teweegbrengen?

9 e: Houden de projectpartners er rekening mee dat de bewoners van de flatgebouwen aan het eind van de Fabiolalaan (tegen de Snepkaai) op fietsafstand van het station zullen wonen?

9 f: Houden de projectpartners er rekening mee dat verschillende fietsers hun fiets nu niet aan het station willen parkeren omdat er veel te weinig plaats is om de fiets treffelijk te stallen waardoor de kans groot is dat de fiets schade oploopt?

9 g: Houden de projectpartners er rekening mee dat wellicht heel wat fietsers hun fiets nu niet aan het station stallen omdat diefstal van fietsen hier een echte plaag is?

Vragen i.v.m. mobiliteit

10) Waar zullen in de stationsbuurt 1300 tot 2800 parkeerplaatsen geschrappt worden?

Het stadsbestuur wil op de site van de Fabiolalaan één mastodontparking van 2810 wagens bouwen. Die parking zal groter zijn dan de parkeergarages van Gent Zuid, Kouter, Vrijdagmarkt en St.-Michiels samen. Naast deze gigantische parking, worden nog heel wat parkeerplaatsen voorzien voor de projectontwikkeling. In het totaal zijn ongeveer 3500 parkeerplaatsen voorzien op de site van de Fabiolalaan.

We hebben meermaals het aantal wagens geteld dat nu op de volledige site van de Fabiolalaan geparkeerd staat. Het waren er telkens ongeveer 700. Zo stonden er op maandag 8 januari 2007 om 9u. 's morgens 678 wagens (de 24 wagens in de tijdelijke parkeergarage, de dienstwagens van de NMBS en de wagens naast het postgebouw inbegrepen). **Dit betekent dat door dit project ongeveer 2800 wagens meer aangetrokken zullen worden naar deze site dan er nu geparkeerd staan.**

In een brief aan bewoners van de Roosakker die zeer ongerust zijn over de mogelijke bouw van een verbindingsweg zeer dicht tegen de gezinswoningen aldaar stelde het stadsbestuur dat de verbindingsweg tussen de R4 en het St-Pietersstation moet gezien worden in functie van een betere bereikbaarheid van het station, maar dat het **“zeker niet de bedoeling is om nog eens extra autoverkeer aan te trekken naar het station”**. Indien er –zoals beloofd- geen extra autoverkeer aangetrokken wordt, betekent dit dat er elders in de stationsomgeving ongeveer 2800 parkeerplaatsen moeten verdwijnen.

Aan ons liet het stadsbestuur in een schrijven van 8 juli 2005 weten dat **“het autogebruik van de treinreizigers in relatieve termen afneemt en in absolute termen ongeveer gelijk blijft op het peil van vandaag”**. Ook volgens de toegekende stedenbouwkundige vergunning wordt er in eerste instantie van uitgegaan “dat het aantal treinreizigers dat met de wagen naar het station gaat in absolute cijfers niet toeneemt, ondanks het stijgende aantal opstappende reizigers”. Terwijl er nu ongeveer 700 wagens op de volledige site van de Fabiolalaan staan, worden in de mastodontparking voor de pendelaars 2000 parkeerplaatsen voorzien. **Als het autogebruik van de treingebruikers op het peil van vandaag moet blijven, moeten 1300 parkeerplaatsen rond het station geschrapt worden en dit terwijl al in zeer veel straten rond het station bewoners parkeren is ingevoerd .**

Vraag 10a: **Hoeveel parkeerplaatsen wil het stadsbestuur in de straten rond het station voor de pendelaars schrappen, wanneer zal dit gebeuren en waar precies zullen die 1300 tot 2800 parkeerplaatsen voor treinreizigers geschrapt worden?**

10b: Nu staan er pendelaars aan de Watersportbaan. Waarom zouden deze pendelaars in de toekomst naar de betalende parking komen, zoals de stad suggereert? Ze parkeren juist aan de Watersportbaan omdat daar niet moet betaald worden. Wil de stad in de volledige zone rond de Watersportbaan betalend parkeren invoeren?

11) Reizigersaantal in het Sint-Pietersstation te Gent

Voor de projectpartners is het de ambitie van dit project het aantal opstappende reizigers in het Sint-Pietersstation te kunnen verhogen tot 60.000. In de bouwaanvraag wordt dit een “verdubbeling van opstappende reizigers” genoemd (B1 p. 73). Deze na te streven sterke toename wordt elders gebruikt als verantwoording voor de bouw van een nieuwe weg tussen het station en de snelwegen ter hoogte van Flanders Expo.

In veel documenten lezen we dat men het aantal reizigers concreet wil verhogen van 36.000 tot 60.000. Toch weten we al enige tijd dat het aantal reizigers in 2005 al 44.500 bedroeg. Daar we ervan uitgaan dat het vaak geciteerde cijfer 36.000 van recente datum moet zijn, bewijst dit dat een sterke groei van het reizigersverkeer ook mogelijk moet zijn zonder nieuwe weg die rechtstreeks in verbinding staat met de R4 en de snelwegen.

Vraag 11a: van wanneer dateert het cijfer 36.000?

11b: **hoeveel reizigers waren er in Gent in 2006?**

11c: Waarom werden bij de bouwaanvraag verouderde cijfers gebruikt?

12) Groei reizigersaantal in Gent

In enkele jaren tijd nam het aantal opstappende reizigers in het Sint-Pietersstation te Gent toe van 36.000 tot 44.500 en dit ondanks het feit dat in heel wat straten rond het station bewonersparkeren werd ingevoerd. Deze sterke groei deed zich voor tijdens een periode waarin heel wat parkeerplaatsen voor pendelaars verdwenen.

Vraag 12a: Hoe valt die opmerkelijke stijging van ruim 20% in korte tijd te verklaren en dit in een periode dat heel wat parkeerplaatsen rond het station verdwenen zijn door het invoeren van bewonersparkeren?

12b: Zou die groei –met behoud van het huidig aantal parkeerplaatsen- niet nog sterker kunnen toenemen door de geplande uitbreiding van het openbaar vervoersnet rond Gent en door het wegwerken van de talrijke knelpunten voor de fietsers in de ruime omgeving van het station (denk bv. aan de Sterre)?

13) R4-link en de Rijsenbergwijk

Volgens het Verkeersleefbaarheidsplan Omgeving Sint-Pietersstation (maart 2005) krijgt **de doorkoppeling over de gronden van de projectontwikkeling naar de Fabiolalaan het statuut van interne ontsluitingsweg**. Interne ontsluitingswegen zijn wegen die een overwegend verblijfskarakter hebben, zo lezen we verder in het Verkeersleefbaarheidsplan. Tijdens de uitvoeringsfase zal deze drukke R4-link evenwel rechtstreeks in contact staan met de Fabiolalaan en de Rijsenbergwijk.

Vraag 13: Hoe denkt de projectgroep tijdens de uitvoeringsfase die jaren zal duren te kunnen realiseren dat de weg tussen de Sint-Denijslaan en de Fabiolalaan een overwegend verblijfskarakter heeft als deze verbindingsweg de Rijsenbergwijk tijdens de werken rechtstreeks in verbinding stelt met de R4 en de autosnelwegen E40-E17?

14) Minder wagens naar het station aantrekken is volgens het MER verplicht

Nu voldoet de lucht in de stationsomgeving al niet aan de wettelijke normen. Ook de geldende geluidsnormen worden overschreden. Het is dan ook niet verwonderlijk dat in het MER-rapport en ook uitdrukkelijk in het MER-verslag (p. 12) bij de milderende maatregelen vermeld wordt dat “minder wagens in het onderzoeksgebied moeten aangetrokken worden door functionele maatregelen”. Volgens het MER-verslag zijn “die functionele maatregelen nog niet concreet gemaakt en moet dit verder in het sanerings-actieplan uitgewerkt worden”. In de goedgekeurde bouwaanvraag lezen we dat de milderende maatregelen integraal verbonden zijn aan de huidige vergunning.

Vraag 14a: Bewijst deze eis van de MER niet dat eigenlijk parkeerplaatsen rond het station zouden moeten verdwijnen i.p.v. er zeer veel bij te bouwen?

14b: Hoe denken de projectpartners minder wagens naar het onderzoeksgebied aan te trekken, een maatregel die door het MER verplicht moet gerealiseerd worden?

14c: Hoe heeft men deze opgelegde maatregel concreet in een saneringsactieplan gerealiseerd?

15) Vindt de projectpartners de degradatie van de Voskenslaan wenselijk?

Een van de argumenten voor de nieuwe weg tussen de snelwegen en de Fabiolalaan, zo lezen we in het MER-verslag, is dat de Voskenslaan een erffunctie krijgt. Wij hebben er geen probleem mee dat op de Voskenslaan minder verkeer zal rijden, maar **wij begrijpen niet waarom men de Voskenslaan zo sterk wil degraderen, terwijl typische woonstraten dan weer wel veel meer verkeer zullen moeten verwerken.** Zo verwacht men op de Sint-Denijslaan (ten oosten van de noord-zuidverbinding) tijdens de avondspits in personenwagens meer dan het dubbele van het huidige verkeer. In de K. Fabiolaan (ten oosten van de noord-zuidverbinding) verwacht men een toename van 131 tot 618 wagens. **In de Voskenslaan daarentegen wordt ongeveer een halvering verwacht:** van 1007 tot 558 wagens (dit in het geval een ondergrondse parking en R4 link aangelegd zou worden en dit ten opzichte van de huidige situatie). Nu is de Voskenslaan de enige straat in de dichtbevolkte wijk Sint-Pieters-Aaigem waar nog buurtwinkels en warenhuizen voorkomen. Indien het verkeer in de Voskenslaan gehalveerd wordt (om in verschillende woonstraten gevoelig toe te nemen) is de kans groot dat winkels hier verdwijnen en velen uit de wijk die nu met de fiets of te voet hun inkopen doen, veel verder zullen moeten gaan om inkopen te doen, wat dan weer een stijging van het autogebruik met zich mee zou brengen.

Vraag 15): Is onderzoek gedaan naar de gevolgen van het halveren van het verkeer in de Voskenslaan? Zo ja, wat zijn de resultaten van dit onderzoek?

16) Park & Ride op Flanders Expo om de parkeerdruk rond het station te verlichten

Om de bouw van de tramlijn tussen het Sint-Pietersstation en Flanders Expo te motiveren hebben het stadsbestuur en De Lijn bij herhaling uitdrukkelijk gewezen op het belang van die tramverbinding voor de stationsbuurt om **de parkeerdruk in de stationsbuurt te verminderen.**

Op een druk bijgewoonde informatievergadering n.a.v. de uitbreiding van deze tramlijn beweerde de heer Van Rouveroy bv. dat bewoners van de stationswijk belang zouden hebben bij deze tramlijn “omdat dan zo veel mogelijk mensen die zich van en naar Flanders Expo bewegen bv. om er aan Park & Ride te doen zich niet bewegen of zo weinig mogelijk bewegen met de auto”. Het ruimtegebruik van een tram is een fractie van het ruimtegebruik van een wagen, zo kregen we terecht nog te horen.

Namens De Lijn stelde de heer Eggermont expliciet dat deze tramlijn in samenspraak met het Gentse stadsbestuur aangelegd zou worden om –naast het bedienen van Flanders Expo- **te zorgen “voor de verlichting van de autoparkeerdruk aan het Sint-Pietersstation om parkeren en rijden mogelijk te maken vanaf de site Flanders Expo”.**

In het RSG (Ruimtelijk Structuurplan Gent, richtinggevend en bindend gedeelte p. 86-87, versie april 2002) lezen we: “De openbaarvervoerverbinding tussen Expo Pégoudlaan en Sint-Pietersstation worden dermate kwalitatief uitgebouwd dat deze P+R sterk ondersteunend aan het station kan functioneren en mogelijk kan toelaten minder parkeergelegenheden vlakbij het station zelf te voorzien”.

In plaats van minder wil het stadsbestuur nu alleen al door de parking van 2810 wagens meer dan 2000 parkeerplaatsen extra aanbieden t.o.v. de parkeerplaatsen die nu effectief gebruikt worden (zie hoger).

Het stadsbestuur beweert dat er –na de invoering van bewonersparkeren in het grootste deel van de stationsomgeving- veel pendelaars parkeren aan de Watersportbaan. Met de tram vanaf

Flanders Expo zouden die treingebruikers veel vlugger aan het station zijn dan nu vanaf hun parkeerplaats langs de Watersportbaan. Dit tijdsvoordeel zal nog toenemen als tramlijn 1 in de toekomst niet zoals nu om de 7 maar wel om de 3 minuten zal rijden. Het argument als zou het te lang duren voor men van Flanders Expo in het station staat gaat dus zeker niet op.

Vraag 16: Meermaals werd in het verleden beloofd dat de aanleg van een tramlijn tussen het station en Flanders Expo zou zorgen voor verlichting van de parkeerdruk aan het station. Waarom houden de partners geen rekening met vroegere beloften die De Lijn en het stadsbestuur deden en evenmin met de bepalingen uit het Ruimtelijk Structuurplan Gent?

17) Heel wat voorbeelden uit buitenland tonen aan dat grote stations ook zonder grote parking mogelijk zijn. Ook in België heeft men dit begrepen, maar niet in Gent...

In verschillende landen in het noorden van Europa zijn er zeer belangrijke stations waar er weinig tot zelfs geen parkeerplaats is (Stockholm, Bern, Basel...). Onlangs werd het station van Berlijn geopend. Dit station is veel groter dan het geplande complex in Gent. We beseffen ook wel dat het delicaat is vergelijkingen te maken, maar het station van Berlijn wordt bezocht door **700.000 bezoekers per dag, een veelvoud van wat men voor Gent beoogt. Toch heeft het station van Berlijn een parking voor niet meer dan 900 wagens.**

Op voorstel van de toenmalige Vlaamse minister van Mobiliteit Stevaert en de Vlaamse minister van Ruimtelijke Ordening Van Mechelen besliste de Vlaamse regering het volgende: “Grootschalige pendelparkings in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden niet ondersteund, evenmin als in het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel. In de regionaal- en kleinstedelijke gebieden wordt de inplanting van grootschalige pendelparkings nabij stations ook niet voorzien. **Vermeden dient dat pendelende automobilisten het stedelijk verkeer nog meer belasten en dat de ontwikkeling van stationsomgevingen tot multifunctionele attractiepolen met hoge dichtheden wordt gehypothekeerd door de aanleg van grootschalige parkeergelegenheid.** Gespreide kleinschalige parkeergelegenheid aan de belangrijkste bushaltes en de kleinere GEN-stations wordt ondersteund, ook in het buitengebied” (Nota dd. 25 juli 2000 aan de Vlaamse regering, 2000/2507/DOC088/bis.)

Vraag 17: Waarom is het stadsbestuur van Gent een grote voorstander van de bouw van een mastodontparking aan het Sint-Pietersstation en van de bouw van een nieuwe weg door natuurgebied en naast gezinswoningen om deze parking te bedienen, terwijl tal van buitenlandse voorbeelden aantonen dat het ook anders kan en terwijl een grootschalige pendelparking ook in het Brussels Hoofdstedelijk gewest gemotiveerd van de hand gewezen wordt?

18) Duurzame mobiliteit

Op de site van de Fabiolalaan worden heel wat woningen voorzien. Op deze A-lokatie bij uitstek moet het mogelijk zijn de bewoners aan te zetten tot een duurzame mobiliteit door het autogebruik te ontmoedigen en fietsgebruik, openbaar vervoer en autodelen te stimuleren. In plaats van het autogebruik te ontmoedigen willen de projectpartners de toekomstige bewoners de mogelijkheid aanbieden om vanuit de Fabiolalaan via een nieuw aan te leggen weg dwars door natuurgebied naar de R4 en de autosnelwegen ter hoogte van Flanders Expo te rijden. Bewoners die met de wagen naar de snelwegen rijden zullen zelfs voorrang krijgen op de zwakke weggebruikers die vanuit de Sint-Denijslaan (kant Roosakker) naar het station willen gaan.

Vraag 18: Waarom moeten de toekomstige bewoners van de Fabiolalaansite, gelegen naast het drukste station van Vlaanderen, kunnen beschikken over een nieuwe weg die hen direct in verbinding stelt met de R4 en de autosnelwegen? Is dit de manier waarop men het autogebruik bij deze bewoners wil ontmoedigen?

19) Luchtvervuiling door werfverkeer

De inrichting van het station en de bouw van een gigantische parkeergarage bij het station zal zoveel werfverkeer teweegbrengen dat enkel en alleen al het werfverkeer per vrachtwagen zal leiden tot overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen (zie o.a. MER-verslag p. 11).

Vraag 19a: Waarom werd hiermee geen rekening gehouden door bv. die gigantische parking die ook tal van andere zeer negatieve effecten zal veroorzaken veel kleiner te ontwerpen?

19b: Nu wordt zowat alle afbraakmateriaal per vrachtwagen afgevoerd. Waarom werden –rekening houdend met de te verwachten invloed op de gezondheid van de buurtbewoners- niet meer inspanningen geleverd om meer materiaal per trein of schip te vervoeren?

19c: Oude vrachtwagens veroorzaken veel luchtvervuiling. Hoe willen de projectpartners het gebruik van dergelijke voertuigen tijdens de werken weren?

20) De bouw van deze weg strookt niet met de visie in het “beleidsplan voor een anders-mobiel denken & doen in Gent 2002 – 2007”, een tekst van Karin Temmerman, Schepen van stedenbouw en mobiliteit te Gent:

‘Mobiliteitsbehoeften kunnen alleen gefaciliteerd worden als dit kan gebeuren binnen aanvaardbare grenzen van externe effecten op het gebied van veiligheid, leefbaarheid en milieu’. Mobiliteit is echter ook een sociaal basisrecht dat velen vandaag ontberen. Deze vormen van vervoersarmoede moeten bestreden worden. Want de bereikbaarheid van alle sociale, economische en culturele knooppunten is een essentieel onderdeel van dat basisrecht. Dit moet vooral door meer en beter openbaar vervoer of andere alternatieve vervoersmodi, een betere ruimtelijke ordening, en niet door meer verkeer, zoals vandaag de dag veelal het geval is. Maar ook een leefbare omgeving en verkeersveiligheid zijn basisrechten, net als het recht op gezondheid.

We sluiten ons aan bij deze visie. Ook wij pleiten voor “meer en beter openbaar vervoer of andere alternatieve vervoersmodi, een betere ruimtelijke ordening, en niet door meer verkeer, zoals vandaag de dag veelal het geval is.”

Indien een grote parking bij het station wordt aangelegd met een nieuwe weg door de woonwijk rond het station, zal juist meer autoverkeer naar de dichtbevolkte stationswijk aangetrokken worden.

Vraag 20: hoe menen de projectpartners de aanleg van een nieuwe weg richting snelwegen en de bouw van een zeer grote parking te kunnen verzoenen met het recht op een leefbare omgeving en het recht op gezondheid voor de bewoners van de stationswijk?

21) De bouw van een parking kan het treinverkeer ontmoedigen

Sinds enkele jaren is geleidelijk betaald parkeren ingevoerd in een groot deel van de stationsomgeving. In die straten is de parkeerdruk sterk verminderd. Dit heeft niet geleid tot een sterke toename van het aantal wagens op de huidige parking op de Fabiolalaan. Vele pendelaars die hun auto in de stationsbuurt parkeerden, lijken nu te kiezen voor het opstappen in een station van het voorstadsnet. In vele stations rond Gent noteert men de laatste jaren een groter aantal opstappenden. Toch is het aantal treinreizigers vanuit Gent niet gedaald door het schrappen van heel wat parkeerplaatsen. Integendeel, hoewel er in de bouwaanvraag nog op vele plaatsen sprake is van 36.000 reizigers die in Gent opstappen is dit aantal in korte tijd gestegen tot 44.500 nu.

Vraag 21a: Blijkt uit dit recent cijfermateriaal niet dat het station tegen 2015, voorlopig einddatum van de werken, de beoogde 60.000 reizigers zal mogen verwachten zonder aanleg van een megaparking?

21b: Beseffen de projectpartners dat door de aanleg van een rechtstreekse verbinding tussen de snelwegen en het station en door de bouw van een mastodontparking reizigers die nu reeds stoppen in de stations rond Gent aangemoedigd worden door te rijden tot het Sint-Pietersstation, waardoor het autoverkeer rond Gent nog zal toenemen?

21c: Is er onderzoek gedaan naar hoeveel autobestuurders die nu opstappen in de stations in de wijde omgeving van Gent in de toekomst zullen doorrijden naar het station? Zo ja, wat zijn de resultaten van dit onderzoek?

21d: We zijn ervan overtuigd dat veel treinreizigers die nu vanuit de omgeving van Gent de bus of tram nemen om tot aan het station te komen, in de toekomst met de wagen naar het station zullen komen. In welke mate is rekening gehouden met dit neveneffect bij de planning van de weg en de mastodontparking op de site aan de Fabiolalaan?

22) Fijn stof, niet om te lachen.

Fijn stof is verantwoordelijk voor heel wat gezondheidsschade. Fijn stof is zelfs zo schadelijk dat de **Wereldgezondheidsorganisatie heel duidelijk stelt dat er voor fijn stof eigenlijk geen veilige ondergrens is** (zie o.a. Verrekijker, een uitgave van de Vlaamse Milieumaatschappij, september 2006). Volgens het Milieurapport Vlaanderen (MIRA-T 2004) is fijn stof de belangrijkste oorzaak van het verlies aan gezonde levensjaren door milieuvervuiling. Indien de bouw van een weg richting parking toch doorgaat, zullen veel buurtbewoners en ook veel schoolgaande kinderen automatisch nog meer fijn stof inademen, terwijl de Europese normen nu al overschreden worden. **Het MER-rapport is zeer duidelijk (p. 258): het scenario met R4-verbindingsweg en parking leidt globaal tot een toename van het aantal overschrijdingen van de norm; in geval van een scenario zonder R4-verbindingsweg en parking blijkt er globaal een afname van de overschrijdingen op te treden.**

In Nederland zullen automobilisten binnenkort moeten omrijden als ze een snelweg naderen waar de luchtvervuiling te hoog is. Het Ministerie van Verkeer neemt die maatregel om de hoeveelheid fijn stof terug te dringen. Dit jaar al start er een proefproject.

Indien de plannen rond het Sint-Pietersstation doorgaan, zullen heel wat mensen in de stationsbuurt juist slachtoffer worden van een hogere dosis fijn stof. Volgens het MER zal in heel wat straten rond het station een toename optreden van het aantal overschrijdingen (behalve in het westelijk gedeelte van de Sint-Denijslaan en de Voskenslaan). Bovendien is er geen enkele garantie dat deze weg het autoverkeer elders in de Gentse regio zal doen afnemen.

Op 20 april 2006 vroeg de Vlaamse minister van Leefmilieu de Minaraad en de SERV om advies over het saneringsplan fijn stof. De Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) is het **overleg- en adviesorgaan** van de Vlaamse sociale partners. In de SERV zetelen tien vertegenwoordigers van de werkgevers- (BB, Unizo, VCSPO en Voka - Vlaams Economisch Verbond) en tien vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties (ABVV, ACLVB en ACV). De Minaraad en de SERV publiceerden hun rapport in november 2006. (http://www.minaraad.be/adviezen/adv_2006/saneringsplan-fijn-stof).

De Minaraad en de SERV besluiten dit rapport met de vraag “dat de Vlaamse overheid een vademecum opstelt met mogelijke lokale (gemeentelijke) maatregelen. Voorbeelden van te onderzoeken regionale of lokale maatregelen zijn o.a.:

- Het instellen van specifieke zones, waar alleen schone voertuigen mogen rijden of het differentiëren van parkeertarieven.
- Het weren van oude vrachtwagens uit stedelijke kernen.
- De opzet van een ambitieus beleid rond autodelen en het opzetten van projecten autovrij of autoluw wonen in de stad.
- Het invoeren van de ISA-aanpak (intelligente snelheidsaanpassing).
- Het verbeteren en vervangen wagenpark van steden, gemeenten en intercommunales.
- Het verhogen van het aantal bussen op milieuvriendelijkere brandstoffen.
- Stadsverwarming.
- Handhaving snelheid.
- Uitbouwen van een voorstedelijk openbaar vervoer.
- ...”

Terwijl projecten autovrij of autoluw wonen nergens méér kans op slagen hebben dan op een plaats waar zoveel vormen van openbaar vervoer samenkomen, willen de projectpartners de toekomstige gebruikers en bewoners van de site op de Fabiolalaan een rechtstreekse verbinding aanbieden met de R4 en de autosnelwegen. Weinig bewoners van de stad Gent hebben zo'n vlotte toegang tot het hoofdwegenet. Terwijl in de stad vaak verkeerslussen worden doorgesneden om het autoverkeer te ontmoedigen, worden de toekomstige bewoners hier als het ware aangemoedigd de wagen te gebruiken...

Vraag 22a: Waarom blijven de projectpartners de bouw van een nieuwe weg en de aanleg van een mastodontparking steunen, als zwart op wit vaststaat dat meer mensen uit de stationsbuurt daardoor bijkomend fijn stof zullen inademen en hierdoor meer gezondheidsproblemen zullen krijgen?

22b: Beseffen de projectpartners dat de aanleg van een nieuwe weg niet te verzoenen is met een “project autoluw wonen in de stad” zoals de SERV en de Minaraad voorstellen?

23) Het advies dat de GECORO formuleerde in het kader van het RSG blijft volgens ons van toepassing:

“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. Een beter uitgewerkte openbaarvervoersverbinding tussen Flanders Expo en het Sint-Pietersstation is nodig om het (extra) verkeer naar het station op te vangen en los te krijgen van de bestaande (woon)straten. Het concept van de parking aan Flanders Expo en vlotte openbaar

vervoerverbinding schakelt de overlast voor de buurt in grote mate uit.

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... 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.”

Vraag 23: waar gaat de Gecoro hier volgens de projectpartners uit de bocht?

24) De verbindingsweg moedigt het autoverkeer aan ten koste van het tramgebruik

Als we het juist voor hebben dan moet dit project het openbaar vervoer bevorderen. Wij vragen ons af hoe deze doelstelling gerealiseerd kan worden als autobestuurders rechtstreeks van de autosnelweg en de R4 via de kortst mogelijke weg door Sint-Pieters-Aaigem naar de Fabiolalaan mogen rijden, terwijl personen die vanop de geplande P&R-zone op Flanders Expo de tram willen nemen tussen Flanders Expo en het station een langere weg zullen moeten volgen. De recent aangelegde tram beschikt op dit tracé niet eens in beide richtingen over een eigen bedding...

Vraag 24: Hoe willen de projectpartners het gebruik van de P&R-zone stimuleren, als een nieuwe weg het mogelijk maakt veel sneller met de wagen tot aan het station te rijden dan door gebruik te maken van de nieuwe tramlijn?

25) Parkeertarief

De projectpartners bevorderen ontegensprekelijk het gebruik van autoverkeer door een mastodontparking aan te leggen tegen het Sint-Pietersstation en een nieuwe weg te bouwen dwars door natuurgebied en een woonwijk. Zo kunnen autobestuurders van de R4 en de autosnelwegen ter hoogte van Flanders Expo ongehinderd naar deze parking rijden. Deze automobilisten krijgen door het afstemmen van de verkeerslichten op de Sint-Denijslaan zelfs voorrang op de zeer talrijke zwakke weggebruikers (waaronder heel veel scholieren en studenten) die naar het station willen.

Vraag 25: Indien ondanks deze maatregelen die het autoverkeer door onze woonwijk zullen stimuleren toch zou blijken dat de parkeergarage niet vol geraakt, welke garantie hebben we dan dat de parkeertarieven niet verlaagd zullen worden om die zeer dure parking toch maar vol te krijgen?

26) Geld van de Vlaamse Overheid kan beter besteed worden dan aan een nieuwe weg

De stad Gent heeft er bij de Vlaamse Overheid zeer sterk op aangedrongen de verbindingsweg te bouwen. Deze weg zal zeer veel geld kosten. Los van de miljoenen voor onteigeningen en compensaties voorziet de Vlaamse Overheid nu al 11,5 miljoen euro voor een weg die veel extra verkeer naar de stationswijk zal aanzuigen en daarmee de doelstelling inzake mobiliteit juist zo goed als onbereikbaar zal maken. **“Het autogebruik van de treinreizigers in absolute termen ongeveer gelijk houden op het peil van vandaag” zou veel makkelijk haalbaar zijn zonder een nieuwe rechtstreekse verbindingsweg tussen de Fabiolalaan en de R4 en autosnelwegen ter hoogte van Flanders Expo.** Wij begrijpen niet dat de stad er bij de Vlaamse Overheid op aangedrongen heeft zoveel geld uit te geven voor een nieuwe weg

dwars door natuurgebied en door een woonwijk terwijl er blijkbaar niet zo'n druk wordt uitgeoefend voor werken die de zwakke weggebruiker moeten beschermen en vaak al in het vooruitzicht gesteld werden nog voor er sprake was van deze nieuwe dure weg. Enkele voorbeelden:

Vraag 26a: Wanneer zal de Sterre voor de zwakke gebruikers veiliger gemaakt worden zoals al zeer lang in het vooruitzicht werd gesteld?

26b: Al meer dan 10 jaar horen we het stadsbestuur spreken over de wens een autovrij museumplein ter hoogte van het Museum voor Schone Kunsten aan te leggen. Toch wordt de Scribedreef nu heraangelegd zonder dat er sprake is van een verkeersarm plein. Waarom heeft de stad in dit dossier niet haar invloed bij het Vlaams Gewest aangewend om aan te dringen op een autovrij plein?

26c: In december 2001 konden we op een hoorzitting luisteren naar de plannen voor een veiligere aanleg van de Kortrijksesteenweg (tussen Drie Sleutels en Sterre). Hoewel de werken reeds eind 2003 zouden beginnen en het fietspad intussen in slechte staat verkeert, laat de heraanleg op zich wachten wegens budgettaire beperkingen van de Vlaamse Gemeenschap.

26d: Waarom vinden de projectpartners de aanleg van een nieuwe weg die het autoverkeer zal stimuleren belangrijker dan de al jaren beloofde aanpak van het voor fietsers zeer gevaarlijke kruispunt aan de Dampoort?

Vragen i.v.m. de natuur

27) Te rooien bomen op de Sint-Denijslaan.

Waar de R-4 link ter hoogte van de Sint-Denijslaan onder de sporen gaat, moet het wegdek verlaagd worden. Op dit deel van de Sint-Denijslaan staan nog prachtige hoogstammige bomen.

Vraag 27a: Hoeveel bomen moeten op de Sint-Denijslaan sneuvelen op de plaats waar de tunnel onder de sporen wordt gegraven?

27b: Moeten ook elders in de Sint-Denijslaan bomen sneuvelen voor werken aan de keermuur, en zo ja hoeveel en waar?

28) Het natuurgebied Schoonmeersen verdient volledige bescherming

In 1994 heeft de heer van Rouveroij ons in een uitgebreid schrijven aangetoond dat de **Overmeers of Schoonmeersen**, het natuurgebied tussen de R4, het Vijvermeerspark, de Sint-Denijslaan en de scholencampus beschermd moet worden. We citeren enkele passages:

“- De Schoonmeersen moeten duidelijk gezien worden als een **waardevol relict van laaggelegen, venige meersgronden, zoals er vroeger op veel plaatsen rond Gent voorkwamen**. Door stadsuitbreiding, aanleg van de ringvaart, aanleg van zuiveringsstation, recreatiedomein (Blaarmeersen) zijn grote uiterst belangrijke gebieden verloren gegaan of bedreigd. Alle restanten zoals vnl. de Bourgoyen, de Assels aan de Sneppebrug en de Schoonmeersen krijgen daardoor een des te grotere waarde.

- In opdracht van het vorige college van Burgemeester en Schepenen hebben M. Hoffmann, L. Demarest en E. Kuyken (wetenschappelijke medewerkers van de R.U.G) een nota geschreven betreffende de biologische waarde van het gebied. Ze komen tot de konklusie dat **dit gebied met een totale oppervlakte van ongeveer 18 ha een hoge landschappelijke waarde heeft**.

- Een derde argument om dit gebied te vrijwaren is het **project dat opgezet werd door leerkrachten biologie van de Gemeenschapsschool Voskenslaan nl. het Vosservaat**. Gepatroneerd door het “Centre For Educational Research and Innovation” van de OESO worden op de Vlaamse middelbare scholen milieuprojecten uitgewerkt. Via deze projecten wil men komen tot een andere aanpak van de milieuedukatie waarbij twee doelstellingen voorop staan, nl. het stimuleren van het milieubewustzijn bij jongeren, en de jongeren vaardig maken in de besluitvorming terzake.

Verder wil ik er op wijzen dat de Schoonmeersen een belangrijke bufferzone vormen met betrekking tot de activiteiten van Flanders Expo, en alles wat daaromheen beweegt. Tenslotte vormen ze een geluidsscherm voor het drukke en luidruchtige verkeer op de Ringlaan...”

De noodzaak dit natuurgebied te beschermen is sinds het schrijven van deze brief alleen maar toegenomen. Hoewel alle plaatselijke politici die we hadden gecontacteerd in het kader van de gemeenteraadsverkiezingen van 1994 verzekerd hadden dat er nooit een brug over de ringvaart ter hoogte van Flanders Expo mocht komen, is toch een deel van het natuurgebied ingenomen voor de verkeerswisselaar ter hoogte van Flanders Expo. Door deze aantasting van het natuurgebied en doordat het verkeer op de R4 nu veel drukker en luidruchter is geworden, is ook de noodzaak aan een buffer toegenomen. De verkeerswisselaar over de ringvaart zal in de toekomst veel intenser gebruikt worden. Dit zal de geluidsoverlast in de volledige wijk nog doen toenemen. Bovendien zal de verwachte ontwikkeling op Flanders Expo een zeer grote invloed hebben op onze wijk. Om een idee te geven: op Flanders Expo zullen volgens de laatste plannen 12.000 parkeerplaatsen gecreëerd worden.

Vraag 28: Waarom is de bescherming en het beheer van dit volledige natuurgebied, in 1994 beloofd en sindsdien in tal van beleidsplannen en rapporten vooropgesteld, nu plots niet meer noodzakelijk terwijl de buurt juist meer dan ooit nood heeft aan dit natuurgebied?

29 Vosservaat

Als buurtvereniging hadden we regelmatig contact met de leerkracht biologie die verantwoordelijk was voor het Vosservaat. Dit educatief natuurreservaat van het Koninklijk Atheneum in het gebied Overmeers werd door deze leerkracht met collega's en leerlingen en met financiële steun van de WWF en de OESO ingericht en onderhouden. Ook met buurtbewoners hebben we –in samenspraak met de verantwoordelijke leerkracht- wandelingen gedaan in dit natuurreservaat. Bij veel leerlingen die het voorrecht hadden zo dicht bij de school een natuurreservaat te hebben werd het milieubewustzijn inderdaad gestimuleerd. In 1996 ontvingen de leerlingen van de werkgroep Vosservaat bv. de natuurprijs van de U.A.B.

Maar door de bouw van de verkeerswisselaar tegen alle beloftes en afspraken in en door de plannen voor de bouw van weginfrastructuur in het natuurgebied Overmeers is het bereikte resultaat grotendeels te niet gedaan en is het enthousiasme bij de verantwoordelijke leerkracht uiteraard niet gestimuleerd... Zij ziet er niet meer de zin van in om zich verder in te zetten voor dit project. De stad heeft in het verleden meermaals beweerd dat het volledige natuurgebied moest behouden worden en de stad heeft zelf de waarde van dit educatief natuurreservaat van de school als belangrijk bestempeld om “ het milieubewustzijn bij jongeren te stimuleren en de jongeren vaardig te maken in de besluitvorming terzake”.

Vraag 29: De stad is de drijvende kracht achter de aanleg van een weg die tot 1200 wagens per uur juist naast het Vosservaat zal slikken. Hoe hoopt het stadsbestuur de school en de verantwoordelijke leerkracht te kunnen overtuigen zich in de vrije tijd nog in te zetten voor

het onderhoud van een natuurgebied als de stad blijft ijveren voor de aanleg van een weg die tot 1200 wagens per uur naast het Vosservaat zal laten rijden? Willen de projectpartners via deze weg door een natuurgebied “het milieubewustzijn bij jongeren stimuleren en de jongeren vaardig te maken in de besluitvorming terzake”?

30 Waarom liever een autoweg dan een tramlijn door het natuurgebied Overmeers?

Tijdens de informatievergadering n.a.v. het doortrekken van tramlijn 1 van het station naar Flanders Expo vroeg een man uit het publiek waarom niet geopteerd werd voor een snellere tramverbinding tussen het station en Flanders Expo. Schepen Van Rouveroj antwoordde toen o.a. het volgende:

"Als u die brug over de ringvaart wilt doortrekken met een tramlijn richting scholen en zo richting Voskenslaan, dan schaadt u het Vosservaat, dan schaadt u de Schoonmeersen en dit Stadsbestuur is er toch in geslaagd met de laatste Gewestplanwijziging om dit gedeelte van het Vosservaat en van de Schoonmeersen te laten beschermen als natuurgebied. Daar gaat u dwars doorheen dat natuurgebied."...(verslag p. 31)

"In het leven moet je kiezen of delen, het doortrekken van de tramlijn als je gebruik zou maken van de brug over de Pegoudlaan...gaat doorheen dat gebied. We hebben er bewust voor gekozen om dat niet te doen. Dat is één. Dat is een kwestie van visie. **We hebben het nu niet juist beschermd als natuurgebied om het dan enkele tijd later te laten intekenen voor een tracé van De Lijn. Dat is één. Jawel, ja, toch wel, we weten het 100% (verslag p. 32)**".

Bijkomende opmerking: het tracé voor een tram zou veel dichterbij de scholencampus gelegen hebben dan het tracé dat nu gevolgd wordt voor het autoverkeer. Dit tracé voor een tram werd afgeschoten omdat het "dwars door het natuurgebied zou lopen", terwijl het tracé van de weg voor het autoverkeer juist veel centraler door het gebied loopt... Een tram maakt minder lawaai dan een drukke autoweg, een tram kan in waterdoorlatende bedding rijden, een tram zorgt niet voor bijkomende luchtvervuiling in een buurt die zelfs zonder bijkomend verkeer al niet voldoet aan tal van luchtkwaliteitsnormen die momenteel van kracht zijn...

Voor de aanleg van die tram zou ook de zeer waardevolle bospartij achter de Roosakker niet moeten verdwijnen.

Vraag 30: Waarom wees de stad de vraag voor een tracé van de tram tussen de brug over de Pégoudlaan en de Voskenslaan resoluut van de hand, maar is diezelfde stad vragende partij voor de bouw van een weg voor autoverkeer dwars door natuurgebied en juist naast woningen op de Roosakker, Vina Bovy-park en de Sint-Denijslaan?

31 Toegang natuurgebied

Om dit gebied toegankelijk te maken voor de buurt is het nodig vanuit de Sint-Denijslaan een toegang te voorzien. Tijdens de druk bijgewoonde info-vergadering in het ICC kregen de talrijke aanwezigen een plan te zien waarop de ingang tot het natuurgebied was aangeduid. Kort na deze vergadering werd door het stadsbestuur evenwel een bouwvergunning verleend voor het gebied dat als toegang ingekleurd was. Die toegangsweg stond nochtans ook op die plaats ingekleurd in het compensatiedossier, onderdeel van de bouwaanvraag.

Vraag 31: waar is de nieuwe toegang tot het natuurgebied op de Sint-Denijslaan voorzien?

32) Bosarm Gent

De behoefte aan (toegankelijk) bos is in de Gentse regio zeer groot. Oost-Vlaanderen is – met gemiddeld 5,6% bos – na West-Vlaanderen de bosarmste provincie van ons land. Op het Gentse grondgebied is slechts 2,8% van de totale grondoppervlakte momenteel bos (Studie Ruimtelijk Structuurplan Gent -1999). Dit betekent per Gentenaar minder dan 19 m² bos (Studie Ruimtelijk Structuurplan Gent - 2002). Het meeste daarvan is zelfs niet opengesteld. En dit terwijl de gangbare norm voor toegankelijk groen 100 m² per inwoner bedraagt (Studie bebossingsmogelijkheden Gent - 1998). Gent heeft dus dringend bos nodig!

Hoewel iedereen het er over eens is dat Gent extra bos nodig heeft, verdwijnt hier voor de aanleg van een totaal nieuwe weg (geen missing link) een mooie volgroeide bospartij en dit terwijl deze woonbuurt juist behoefte heeft aan extra bos omdat deze woonbuurt af te rekenen zal krijgen met de talrijke negatieve gevolgen van het vele extra verkeer in de ruime omgeving. De ontwikkelingen op Flanders Expo, de te verwachten sterke toename van verkeer op de R4 en de verkeerswisselaar ter hoogte van Flanders Expo doen de nood aan extra bos in de buurt stijgen. De compensatie van de vele te kappen bomen zal voor een deel buiten de ruime stationsbuurt gebeuren en biedt dus ook geen oplossing aan de grote nood aan bos als buffer voor de steeds toenemende geluidsoverlast door het verkeer. De gekapte bomen worden binnen het gebied o.a. gecompenseerd door spontane bebossing. In de bouwaanvraag wordt toegegeven dat het niet zeker is dat bebossing hier mogelijk is “(te nat?)”. Daarom wordt voorgesteld de spontane bebossing binnen 5 jaar op te volgen.

Vraag 32: Waarom kiest de projectgroep niet voor een oplossing waarbij niet geraakt wordt aan het bomenbestand?

33 Aantasting van het natuurgebied in onze wijk

In de gehele stationsbuurt hebben we nog een natuurgebied, gekend onder de naam Overmeers of Schoonmeers. Door de voorgenomen aanleg van de R4-verbindingsweg gaat een stuk meersgebied dat biologisch waardevol is verloren. Ook ongeveer anderhalve hectare bosgebied gaat voor de bijl. Hoewel in het verleden meermaals beloofd werd het volledige natuurgebied effectief als natuurgebied in te richten, is dit nooit gebeurd. Nu wordt dus een belangrijk deel van dit gebied vernietigd. Het doorsnijden van dit natuurgebied vinden wij totaal onaanvaardbaar, zeker als dit enkel gebeurt voor de aanleg van een nieuwe weg die het autoverkeer in door een woonbuurt zal aanmoedigen.

Wat als compensatie wordt voorgesteld, de inrichting van een deel van wat aan natuurgebied overblijft, vinden we ontoereikend. Volgens het MER moet er een kwantitatieve en kwalitatieve compensatie plaatsvinden. Wat aan natuurgebied verloren gaat, willen de projectpartners compenseren door een deel van het resterende natuurgebied als dusdanig in te richten. Dit is enkel een kwalitatieve compensatie. Bovendien was de inrichting van het volledige natuurgebied al in vele stedelijke beleidsplannen beloofd nog voor er sprake was van deze weg. Nu er waardevolle en verboden te wijzigen vegetatie verdwijnt, zou de inrichting van een deel van het resterend natuurgebied als compensatie moeten volstaan. Het aanbrenge van verlichting in dit natuurgebied –in de bouwaanvraag meermaals voorgesteld als onderdeel van deze compensatie- kan ons bovendien niet overtuigen van de kwaliteit van deze compensatie.

Vraag 33 a: **Het natuurgebied Overmeers of Schoonmeersen zal door versnippering en bijkomende milieuhinder sterk aan waarde inboeten. In welke mate voldoet de voorgestelde compensatiemaatregel aan de bepaling van het MER dat de compensatie ook kwantitatief moet zijn?**

33b: Voor de aanleg van de weg verdwijnt erkend natuurgebied. Waarom wordt slechts een deel van het resterende natuurgebied als natuurgebied aangekocht en ingericht, terwijl vroeger reeds de volledige inrichting beloofd werd?

33 c: In het MER staat (o.a. op p. 352) volgende milderende maatregel voor de vernietiging van de bestaande natuur: “De resterende natuur in het gebied Overmeers dient optimaal beheerd te worden...”. Waarom wordt slechts een deeltje van het resterend natuurgebied (6,2 hectare) als dusdanig verworven en ingericht? Waarom wordt bv. het Vosservaat en omgeving niet als natuurgebied ingericht?

33d: Zijn er onder de verbindingsweg verschillende doorgangen voorzien om de koppeling te vergemakkelijken tussen de twee natuurgebieden die ontstaan aan weerszijden van de weg?

34) Wat is de bescherming van een natuurgebied juridisch waard?

Voor de aanleg van de nieuwe weg tussen de snelwegen en Fabiolalaan, neemt niet alleen de milieuhinder voor heel wat bewoners van de stationswijk toe, maar verdwijnt ook een grote groene zone waarvan een deel als natuurgebied was ingekleurd door de laatste gewestplanwijziging. Er verdwijnt ongeveer 14.000 m² zeer waardevol bosgebied; iets minder dan 4000m² verboden te wijzigen vegetaties en meer dan 1000 m² soortenarm permanent grasland. Volgens het MER (p. 348) dient de compensatie kwantitatief en kwalitatief en met inachtneming van het stand-still principe te gebeuren. Nu wordt de inname van natuurgebied enkel gecompenseerd binnen een gebied dat al de bestemming natuurgebied had.

Vraag 34: Kan het wettelijk dat de compensatie van natuurgebied dat verloren gaat gecompenseerd wordt door een gedeelte van de rest van het reeds bestaand natuurgebied in te richten? Indien het antwoord op deze vraag positief is, houdt dit dan in dat het areaal aan natuurgebied dat nu al zeer klein is zonder schending van de wetten in oppervlakte nog kleiner kan worden?

35 Versnippering van natuurgebied is te vermijden

Versnipperen van de weinige groengebieden die we hebben is zeer nefast vanuit milieuoogpunt. Niet toevallig stelt het Ruimtelijk Structuurplan Gent in het Bindend deel: “Om de totale effectieve oppervlakte aan groen en natuur op het gehele grondgebied minstens op het huidige peil te houden voert de Stad Gent een stimulerend beleid van bescherming van gewenste samenhangende groengebieden en van effectieve compenserende realisatie bij verdwijnen van geïsoleerde natuurelementen (gericht op het realiseren van de gewenste ruimtelijke groenstructuur).”

Vraag 35: Door de aanleg van deze weg wordt de Overmeers, een natuurgebied dat door het gewestplan beschermd was, doorsneden. Waarom kan het behoud van een samenhangend natuurgebied hier niet primeren?

Milieu-, geluids- en wateroverlast voor buurtbewoners door de verbindingsweg

36) Geen woningen langs de nieuwe weg???

Het Mer-rapport toont aan dat de luchtkwaliteit in de buurt van de Sint-Denijslaan, Roosakker en Vina Bovy-park nu reeds slecht is (o.a. door hoeveelheid fijn stof). Volgens het MER-rapport wordt de grenswaarde voor de bescherming van de mens nu al overschreden en blijkt uit onderzoek dat dit gezondheidseffecten kan veroorzaken en is bijkomende emissie van fijn stof te vermijden. De enige verantwoorde houding is dan ook het schrappen van de plannen voor een weg die nog meer verkeer moet aanzuigen.

Toch wordt de bouwvergunning toegekend en dit o.a. “omdat er langs de R4-link geen bebouwing is zodat de invloed dus alleszins zal beperkt zijn”. Nochtans staan op de Roosakker heel wat gezinswoningen zeer dicht bij de weg, komt de weg dicht bij het Vina Bovy-park en woningen op de Sint-Denijslaan.

Vraag 36: waarom wordt het voorgesteld alsof de talrijke woningen in de onmiddellijke omgeving van de R4-link niet bestaan? Of zijn er plannen om deze woningen te onteigenen?

37) Zijn de projectpartners wel bezorgd om de luchtkwaliteit in onze woonwijk?

Uit het MER (Milieueffectenrapport) blijkt, wat fijn stof betreft, dat de jaargrenswaarde voor de bescherming van de gezondheid van de mens, zoals van toepassing sinds 1 januari 2005 volgens de beschikbare meetgegevens thans reeds overschreden wordt. Ook wat NOx betreft wordt de jaargrenswaarde nipt overschreden. Inzake ozon zijn er een aantal dagen per jaar dat de diverse drempelwaarden of waarschuwingdrempels overschreden worden.

Terwijl de luchtkwaliteit in de stationsbuurt nu al slecht tot zeer slecht is, zullen door het voorgestelde project heel wat stationsbewoners aan nog meer schadelijke stoffen blootgesteld worden.

De meest voor de hand liggende oplossing om de luchtkwaliteit te verbeteren is juist het verminderen van het autoverkeer in de wijk. Als dit ergens mogelijk moet zijn, is juist de stationsbuurt van het drukst bezochte station van Vlaanderen de plaats waar dit best kan. Dat het verminderen van het autoverkeer onmiddellijk invloed zou hebben, mag blijken uit de meetresultaten van de dienst Leefmilieu van Brussel n.a.v. autovrije dag in 2006. In de Leopold II-tunnel werd toen 69 keer minder stikstofdioxide en 43 keer minder koolstofmonoxide gemeten dan op een normale zondag. In Sint-Lambrechts-Woluwe noteerde de dienst Leefmilieu een daling van het lawaai van 6 tot 9,5 decibel t.o.v. de andere zondagen.

Vraag 37) Gezien er nu al veel lawaai is in de stationsbuurt en de luchtkwaliteit in de buurt van de Sint-Denijslaan, Roosakker en Vina Bovy-park nu reeds slecht is (o.a. door hoeveelheid fijn stof), is de enige verantwoorde houding het schrappen van de plannen voor deze weg. **Waarom vinden de projectpartners het toch verantwoord meer wagens langs deze buurt te sturen (een onvermijdelijk gevolg van de geplande weg), waardoor de slechte luchtkwaliteit van deze woonbuurt nog meer zal aangetast worden?**

38) Geluidsscherm op de Sint-Denijslaan tussen Voskenslaan en Roosakker

Nu al is er in de omgeving het station heel wat geluidsoverlast. Het MER stelt (p. 165): “Rondom het station van Gent-Sint-Pieters is het omgevingsgeluid tijdens de dagperiode zeer

hoog te noemen...” Als grootste knelpunten worden volgens het MER (p. 165) o.a. vermeld: kruispunt Denijslaan -Voskenslaan en een gedeelte van de Sint-Denijslaan (bedoeld wordt het gedeelte tussen de Voskenslaan en Roosakker). De richtwaarde overdag voor wegverkeer uit het ontwerp KB van 1991 in een woongebied binnen de bebouwde kom (60 dB(A)) wordt er niet gerespecteerd. In dit gebied zal het geluidsniveau gevoelig toenemen door die verbindingsweg. Om het geluidsniveau toch minder sterk te doen toenemen, doet de opsteller van het MER (p. 187) volgend voorstel: “De mogelijkheid om op het spoorlichaam een geluidsscherm vanaf het station Gent Sint-Pieters evenwijdig met de Sint-Denijslaan (Voskenslaan richting Roosakker) te plaatsen moet worden geëvalueerd omdat de exploitatie het niet toelaat om draaiende motoren of ventilatie van stilstaande treinen ter hoogte van de woningen in de Sint-Denijslaan te vermijden.”

Vraag: 38a: Is de evaluatie van de bouw van een geluidsscherm op het spoorlichaam tussen het station en de Roosakker -opgelegd door het MER- reeds gebeurd en wat is het resultaat van deze evaluatie?

38 b: Waarom werd dit geluidsscherm niet opgenomen in de bouwaanvraag?

38 c: Zijn de projectpartners bereid dit in een latere fase wel te doen en zo ja, wanneer?

39) Geluidsscherm langs R4-link

Zelfs na de aanleg van een geluidsscherm van 4 meter hoog langs de R4-link zal de geluidshinder in de Roosakker sterk toenemen, zo lezen we in het MER-rapport.

Ook de Sint-Denijslaan tussen de Voskenslaan en de Roosakker en Vina Bovypark ondervindt nu al veel geluidshinder van station, R4 ...

De resultaten van de geluidsmetingen op de Sint-Denijslaan 199 resulteerden in volgend besluit van het MER (p. 154): de milieukwaliteitsnormen voor een woongebied op minder dan 500m van gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut bedraagt overdag 50 dB(A) en 's avonds en 's nachts 45 dB(A). **Voor woningen in de Sint-Denijslaan worden deze milieukwaliteitsnormen niet gerespecteerd.**

Door de te verwachten sterke toename van het autoverkeer op dit deel van de Sint-Denijslaan zal in dit deel van de Sint-Denijslaan en in het Vina Bovypark nog meer lawaaihinder veroorzaakt worden. Als daar nog eens een nieuwe weg met 1000 wagens per uur in de buurt bijkomt, zal de geluidshinder nog sterker toenemen. In het MER lezen we dat het wegverkeerslawaai door de aanwezigheid van de verbindingsweg “in een gedeelte van de Sint-Denijslaan” zal toenemen tot meer dan 65 dB(A).

Vraag 39 a): aan de kant van de Roosakker wordt een geluidsscherm voorzien. Hoe en waar eindigt dit geluidsscherm ter hoogte van de Sint-Denijslaan?

34 b) Is er ook een geluidsscherm voorzien naar de kant van het Vina Bovypark en de Sint-Denijslaan (deel tussen de R4-verbinding en de Voskenslaan) waar de milieukwaliteitsnormen volgens het MER nu al niet gerespecteerd worden en het lawaai door deze weg nog sterk zal toenemen? Zo ja, waar en hoe eindigt dit geluidsscherm ter hoogte van de Sint-Denijslaan?

40) Geluidsscherm langs R4

Het wegverkeersgeluid van de R4 is duidelijk hoorbaar in een groot deel van Sint-Pieters-Aaigem, vooral in de buurt van de Roosakker (zie o.a. MER p. 166). Indien er een nieuwe

weg door het natuurgebied en juist naast de woningen op de Roosakker, het Vina Bovypark en een deel van de Sint-Denijslaan zou komen, zal –ondanks het geluidsscherm langs deze weg naar de kant Roosakker toe- het geluid nog toenemen en dit zowel naar bewoners als naar het natuurgebied toe.

Vraag 40: Zijn de projectpartners bereid een geluidsscherm langs de R4 aan te leggen zoals ook gebeurd is in de Bourgoyen?

41) Bijkomende verharde oppervlakte leidt tot wateroverlast

Bij hevige neerslag staan heel wat tuinen in de Sint-Denijslaan (tussen de Sint-Denijslaan en de R4) onder water. Een drietal jaren terug stond het water tot aan de achterdeur of garagedeur van bepaalde inwoners. Door de verbindingsweg aan te leggen verdwijnt niet alleen meer dan 20.000 m² natuur, maar komt er dus ook vele duizenden m² verharde oppervlakte bij. Daardoor zal het regenwater minder gemakkelijk in de grond kunnen dringen. Dit doet de kans op overstromingen in dit meersgebied nog toenemen. Door de recente aanleg van de verkeerswisselaar ter hoogte van Flanders Expo is de verharde oppervlakte al met meer dan 50.000m² toegenomen.

Vraag: 41 a: hebben de projectpartners rekening gehouden met het cumulatieve effect van al deze verharde oppervlakte in dit meersgebied?

42 b: Worden extra maatregelen genomen naar de bewoners van de Sint-Denijslaan toe die nu meer kans lopen op overstromingen?

42) Wat met het nieuwe kruispunt op de Sint-Denijslaan?

De bouw van een nieuwe weg tussen de snelwegen en de Fabiolalaan zou ter hoogte van de Sint-Denijslaan zeker een nieuw, druk en gevaarlijk kruispunt met zich meebrengen. De dienst mobiliteit van de stad verwacht tijdens de spits tot 1200 wagens per uur op deze verbindingsweg. Dit is dan nog gerekend zonder het sterk toegenomen verkeer dat op de Sint-Denijslaan vanuit de richting Voskenslaan verwacht wordt. Het hoofd van de dienst mobiliteit stelde in het ICC dat zoveel verkeer van de R4 verwacht wordt dat verkeerslichten op dit kruispunt zullen aangebracht worden die voorrang verlenen voor verkeer komende van de R4 om te verhinderen dat er zich files vormen tot op de snelwegen. Indien er 1200 auto's per uur op deze nieuwe weg zouden rijden, **komt dit ongeveer overeen met één wagen per 3 seconden** uit de richting van Flanders Expo. **Dit kruispunt met verkeerslichten die de vlotte doorstroming voor het autoverkeer moeten garanderen, zal tot gevolg hebben dat veel buurtbewoners vrij lang zullen moeten wachten om te voet of per fiets dit brede en gevaarlijke kruispunt over te geraken.**

Vraag 42: Beseffen de projectpartners dat hier eigenlijk volgende boodschap wordt meegegeven: als je gezinnen met kinderen hebt en een gezonde leefomgeving wil voor je kinderen, ga dan op de buiten wonen, neem van daaruit de wagen en je rijdt snel en zelfs niet gehinderd door verkeerslichten door de dichtbevolkte stationsbuurt naar een megaparking; de overlast van dit autoverkeer (lawaaï, luchtvervuiling..) komt ten laste van de bewoners van de stationsbuurt die zelfs zonder bijkomende overlast al heel wat te verduren hebben (lawaaïhinder door R4 en trein, een luchtkwaliteit die nu al niet voldoet aan de normen...)?

Uitbouw openbaar Vervoer

43 Wij willen liever een goed uitgebouwd voorstadstreinnet

Op 29 maart 2006 konden we in de kranten van de VUM lezen dat er geen heropening komt van de vroegere stopplaatsen op de spoorlijn 59 in Beervelde en Oostakker. **Het gemeentebestuur van Lochristi is nochtans vragende partij om het station in Beervelde te heropenen.** Volgens Tuybens is de heropening niet mogelijk omdat voor de bediening van deze stopplaatsen een extra L-trein tussen Lokeren en Gent zou moeten worden gecreëerd of de bestaande lijn Sint-Niklaas-Antwerpen verlengd. **Die wijzigingen kunnen alleen maar gebeuren als ze passen in een algemene uitwerking van het voorstadsnet rond Gent. Daarvoor bestaat echter nog geen concrete planning bij de NMBS, aldus Tuybens.** Indien rond Gent een voorstadsnetwerk zou uitgewerkt worden, zou er veel minder nood zijn aan parkeerruimte rond het station. 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.

In het Bestuursakkoord van de stad Gent 2001 - 2006 (onderdeel Leefbaar Gent: Mobiliteit) staat: **“Bij de NMBS en de federale regering zal aangedrongen worden om een "voorstadsnet" uit te bouwen. Dit impliceert de heropening van heel wat buurtstations”.** De stad zou dan ook beter werk maken van dit voornemen, terwijl nu prioriteit wordt verleend aan de bouw van een zeer dure, milieubelastende weg dwars door een natuurgebied en een woonwijk. Bovendien zal die nieuwe weg ontegensprekelijk bijkomend verkeer genereren. Geld dat aan deze zeer milieubelastende weg besteed wordt, kan uiteraard niet geïnvesteerd worden in het voorstadsnet waar beleidsverantwoordelijken beweren achter te staan...

Vraag 43a: Waarom maken de projectpartners niet veeleer werk van een “voorstadsnet” in plaats van te opteren voor de bouw van een nieuwe weg die het autoverkeer zeker zal stimuleren?

Vraag 43b: Vinden de projectpartners het niet beter het vele geld dat uitgetrokken moet worden voor de bouw van deze parking en weg te besteden aan de verbetering van het treinverkeer van en naar het Sint-Pietersstation?

Vraag 43c: Heeft de stad zoals beloofd bij de NMBS aangedrongen op de uitbouw van het voorstadsnet en wat was het antwoord?

Vraag 43d: Welke stations zullen heropend worden?

44) Beter openbaar vervoer in de omgeving van het station

Wij steunen voluit de plannen voor de **integratie van een bus- en tramstation nabij het station.** Volgens de projectbeschrijving is er nood aan een “optimale doorstroming voor tram en bus van en naar het station”. Dit is inderdaad van cruciaal belang. Maar in Gent zijn er nog

veel lijnen waar het openbaar vervoer aan een snelheid van minder dan 15 kilometer per uur rijdt, soms wordt niet eens tien kilometer per uur gehaald. We hopen dat werk wordt gemaakt van vlottere doorstroming, want **het heeft weinig zin miljoenen euro's te investeren in een nieuw tram- en busstation als de reizigers toch niet kunnen rekenen op de vooropgestelde dienstregelingen.** De doorstroming van de tram in de Nederkouter is al jaren een voorbeeld van hoe het niet zou mogen zijn.

Vraag 44: In een vorige klankbordgroep kregen we te horen dat de stad **werk zou maken van de vlotte doorstroming van de tram tussen het Sint-Pietersstation en de Kouter.** Wanneer gaan deze maatregelen in?

45) Uitbouw tramverbinding richting Sint-Denijs-Westrem

Toen in 1999 de plannen werden voorgesteld voor het verlengen van de tramlijn van het Sint-Pietersstation naar Flanders Expo vernamen we dat het tracé vanuit Flanders Expo zou doorgetrokken worden naar Sint-Denijs-Westrem.

In het Ruimtelijk Structuurplan Gent (richtinggevend en bindend gedeelte p. 76, versie april 2002) wordt bij de keuze voor het openbaar vervoer aandacht besteed aan de uitbouw van deze tramlijn. Volgens dit Structuurplan wordt tegen 2010 de uitbouw van de 'hoofdstamlijn' Kortrijksesteenweg- Flanders Expo naar Sint-Denijs-Westrem "conform de opties en ambitie van plan Horizon 2010" nagestreefd.

Het zou milieuvriendelijker zijn de tramstructuur in en rond Gent uit te bouwen, liever dan geld te investeren in een dure nieuwe autoweg die de automobilititeit zal doen toenemen.

Vraag 45: Zal –zoals beloofd- de tramlijn tussen het station en Sint-Denijs-Westrem tegen 2010 rijden?

Vragen i.v.m. financiën

46) Hoe betalen projectontwikkelaars mee voor de aanleg van de nieuwe dure weg?

Het is duidelijk dat de nieuwe weg dwars door een natuurgebied en door de dichtbevolkte woonwijk voor een groot deel ten goede komt van de projectontwikkelaars die de site op de Fabiolalaan zullen ontwikkelen. In de brief die we in juli 2005 van het stadsbestuur ontvingen lezen we dat een belangrijke last voor de bouw van de parkeergarage en de toegangsweg "moet doorgerekend worden aan de projectontwikkeling".

Vraag 46: Welk percentage van de onkosten voor deze weg moeten de projectontwikkelaars zelf betalen?

47) Kostprijs werken Sint-Pietersstation

Bij tal van grootschalige werken swingen de kosten de pan uit. Denk maar aan het gerechtsgebouw van Antwerpen en het station van Luik. Toen we op de voorlaatste klankbordgroep onze bezorgdheid uitten over deze tendens en de vraag stelden of we ook voor Gent zoiets konden verwachten, werd meteen duidelijk gemaakt dat de budgetten voor dit project correct waren opgesteld. Wij zijn vooral bang dat door geldgebrek van één of meerdere partners werven jarenlang zullen blijven liggen...

Onlangs keurde de Vlaamse regering een investeringsbudget goed van 24,5 miljoen euro voor werken inzake dit dossier. De bouw van de verbindingsweg die een gewestweg wordt slokt

met 11,5 miljoen het leeuwendeel van dit bedrag op. Verder dient dit budget o.a. ook voor onteigeningen en voor de kiss&ride. De investering voor dit deel van de werken bedraagt reeds 8 miljoen euro meer dan eerder begroot was, zo lezen we in De Gentenaar (9/12/2006).

Vraag 47 a): welke verklaring is er voor het feit dat het budget voor dit deel van de werken nu reeds met 1/3^{de} moest bijgesteld worden?

47 b) welk bedrag is momenteel voorzien voor de bouw van de mastodontparking van 2810 wagens?

47 c) Op welke wijze zullen de projectontwikkelaars ook meebetalen voor de bouw van deze parking?

48) Zal er nog geld zijn voor onderhoud na de realisatie van de werken aan het station?

Verschillende buurtbewoners hebben in het verleden gevraagd de oude tunnel onder de Voskenslaan op te kuisen. Het antwoord was steeds dat er geen geld was voor het onderhoud van deze tunnel. In het nieuwe gerechtsgebouw van Antwerpen -dat veel duurder is uitgevallen dan oorspronkelijk geraamd- wordt de dure verlichting uit besparingsmaatregelen buiten werking gesteld.

Vraag 48: welke garantie hebben we dat na de uitvoering van de werken aan het Sint-Pietersstation voldoende geld zal uitblijven om het onderhoud van het station te bekostigen?

Varia

49) Staat van bevinding

Voor de bouw van de mastodontparking in een zeer vochtig gebied kan in de stationsomgeving tot tal van problemen leiden. Verdroging kan problemen opleveren voor het bomenbestand in de stationsbuurt. Het natuurgebied kan door verdroging sterk aan waarde inboeten. In het MER staat te lezen dat de kans groot is dat door de werken verzakkingen optreden.

Vraag 49 a: Wanneer en voor welke woningen wordt een staat van bevinding opgemaakt?

49 b: Worden de werken stopgezet als verzakkingen optreden bij woningen in de buurt ?

50) Zijn bijsturingen in het dossier nog mogelijk?

Op de vorige klankbordgroep wezen we –samen met verschillende andere leden- op de gevaarlijke situatie die zal ontstaan als de voetgangers die van de treinsporen komen naar de Sint-Denijslaan (richting sporthal en Roosakker) stappen. Nu al is de situatie gevaarlijk ook al moeten de voetgangers slechts 2 tramsporen over. In de nieuwe situatie moeten de voetgangers over 4 sporen die ook nog veel intenser zullen gebruikt worden dan vandaag. Op deze vergadering stelde Reginald Claeys van de stad Gent voor om terug te grijpen naar oudere plannen en de meest gebruikte sporen (9 tot 12) een aparte toegang tot de Sint-Denijslaan te bezorgen. Dit voorstel werd door velen toegejuicht.

Vraag 50a: Zijn de projectpartners nog altijd bereid dit voorstel uit te voeren?

50b: Kan dit voorstel nog gerealiseerd worden nu de bouwvergunning al afgeleverd is?

51) Free-Time

Op het terrein voor de sporthal langs de Sint-Denijslaan gaan tijdens de schoolvakanties al jaren kampen van Free-Time door. Deze kampen vlakbij een knooppunt van openbaar vervoer zullen hier niet langer kunnen doorgaan als de nieuwe drukke weg doorheen deze open plaats voor de sporthal aangelegd is. Op 17 januari 2007 liet de vzw Free-Time ons weten dat ze nog altijd niet weet waar de toekomstige kampen van deze vzw zullen kunnen doorgaan eenmaal die weg er ligt.

Vraag 51: Welk alternatief krijgt Free-Time aangeboden als die weg er zou komen?

52) Timing uitvoering werken

Eens de bouwwerken starten, is het voor de buurtbewoners belangrijk dat de ingrijpende werken die vaak heel wat hinder veroorzaken ook opschieten zodat bouwputten niet nodeloos lang openliggen.

Vraag 52: is het mogelijk om niet enkel bij de wegenwerken maar ook bij de andere ingrijpende bouwwerken (bv. de bouw van kantoren en woonblokken) een strikte timing op te leggen die moet gevolgd worden?

53) Door verschillende projecten te koppelen, kan de afwerking van het volledige project mogelijk vertraging oplopen.

Voor zover we weten zijn alle buurtbewoners voorstander van de vernieuwing en uitbouw van het Sint-Pietersstation.

Tegelijkertijd zijn zeer veel buurtbewoners tegenstander van de nieuwe weg, de gigantische parking en de hoogte van de appartementen op de Fabiolalaan-site. Verschillende personen en verenigingen hebben aangekondigd in beroep te gaan tegen de plannen waarvoor nu een bouwaanvraag is afgeleverd.

Vraag 53a: **Waarom wordt de verbetering van het station zo sterk gekoppeld aan de bouw van deze voor de stationsbuurt zo milieubelastende weg en parking? Waarom worden de plannen voor de verbetering van het station niet als apart dossier ingediend?**

54) Coördinatie van alle werken

Vele buurtbewoners hebben met ons vastgesteld dat het wegdek van de Voskenslaan volledig vernieuwd werd kort voor het volledig uitgebroken werd voor de aanleg van de tramlijn, de werken van Aquafin in de Sint-Denijslaan waren nog maar enkele weken achter de rug of het voetpad moest weer opengebroken worden voor nutsleidingen...

Vraag 54: Mogen we erop rekenen dat het overheidsgeld efficiënt benut wordt en dat echt werk wordt gemaakt van de coördinatie van alle werken?

55) Werken kruispunt Sint-Denijslaan/Kortijksesteenweg /Clemantinalaan

Onlangs werd het kruispunt Sint-Denijslaan/Kortijksesteenweg/Clementinalaan heraangelegd.

We merken dat geen tramlijn in het vernieuwde wegdek is aangebracht.

Vraag 55: waarom werd hier niet meteen een trambedding in het wegdek aangelegd voor de tram die hier binnenkort moet rijden?

56) Pleintje hoek Sint-Denijslaan - Kortrijksesteenweg

Om de tramlijn in de Sint-Denijslaan aan te leggen, werden op de hoek Sint-Denijslaan – Kortrijksesteenweg enkele woningen afgebroken. Na de aanleg van de tramlijn is deze hoek een stortplaats geworden, een situatie die al jaren aansleept.

Vraag 56: Kan n.a.v. de werken aan het station een pleintje gemaakt worden van deze slordige hoek?

57) We willen besluiten met een voor dit dossier uiterst toepasselijke visietekst van de hand van Koen Stuyven. Deze tekst, een fragment uit het artikel ‘stationsomgevingen als strategische projecten van duurzame stedelijkheid’ verscheen in ‘facetten # 4. Stations en hun omgeving’. (Facetten # 4,1998, is een uitgave van het centrum voor Architectuur en Design en komt tot stand met de steun van de Vlaamse Gemeenschap.) Enkele fragmenten:

“...Zo ontstaat een paradox. **De verdichting van stationsomgevingen is wenselijk, ondermeer als remedie tegen een teruglopende mobiliteit, maar brengt meer verkeer met zich mee die de oorspronkelijke functie van het station, namelijk mobiliteit, verstikt...Om uit deze paradox te ontsnappen, is een specifieke én lange termijn visie nodig op een stationsomgeving, gebaseerd op een éenvoudige verkeerskundige wetmatigheid. Openbaar en collectief vervoer (bv. taxi), de fiets en te voet gaan, zijn als enige vervoerswijzen in staat een grote ‘punt-bereikbaarheid’ te leveren nl. vele mensen tegelijkertijd in een beperkte zone bij elkaar brengen.** Die verplaatsingsmiddelen zitten in het focuspunt van het netwerk zichzelf immers niet in de weg. **Bij het monofunctioneel gebruik van het autosysteem is er al gauw evenveel ruimte nodig voor het parkeren (25 à 30m²) als voor de activiteit zelf. Punt-bereikbaarheid en verdichting gaan dus samen. In het verdichte gebied zelf is dan wel een zekere positieve discriminatie voor de ruimtebesparende verplaatsingsmiddelen nodig ...**

Het *Structuurplan Vlaanderen* heeft de ambitie dynamische ontwikkelingen onder te brengen in de stedelijke gebieden. Ruimte wordt er als een schaars goed aanzien. En dus ook de ruimte en capaciteiten van verkeersnetwerken. Daarom is het dubbel **belangrijk om ruimte en verkeer op elkaar te laten inspelen:** langs autowegen ruimteintensieve en vrachtwagen-afhankelijke functies (C-locaties genoemd in het Nederlandse verkeersplanologische jargon); **in stationsomgevingen personenintensieve functies. De directe omgeving van grote stations gelegen in regionale knooppunten (A-locaties) zijn dan bij uitstek geschikt voor ‘bestemmingen’ (scholen, kantoren, congrescentra)...**

Bij de keuze van een station als ‘A-locaties’ past de uitbouw van ‘openbaar vervoer corridors’ en ‘langzaamverkeersassen’ waarlangs op hun beurt ruimtelijke verdichting op zijn plaats is... Naast de noodzakelijke verbetering van het vervoeraanbod zal ook de leesbaarheid van het **openbaar domein in dit ‘bereik’**

wervend moeten zijn voor de bevoorrechte voor- en natransportmogelijkheden met name de fiets, te voet, bus, tram, taxi,...

Dit is geen abstracte ‘verkeerstechniek’ die los staat van stedenbouw en stadsontwerp. Integendeel de ruimtelijke kwaliteit van die verkeersnetwerken is een conditio-sine-qua-non, is zelfs het doel...

Deze verkeersplanologische principes voor duurzame ontwikkeling hebben dus consequenties voor de hele stedelijke structuur. **En in dit soort nieuwe stedelijkheid hebben stationsomgevingen een strategische rol te vervullen. Daarom moet men zuinig omgaan met stationsomgevingen, en zich niet onder druk laten zetten door het eerste het beste bod...**

Ook is voorzichtigheid geboden met investeringen voor de verbetering van de autobereikbaarheid van die gebieden. Ze kunnen de illusie in stand houden dat tegemoetkomen aan de huidige vraag naar automobilititeit ook meer mobiliteit zal betekenen. Nieuwe assen moeten dan tenminste zo geprofileerd dat ze drager kunnen zijn van een expansief openbaar vervoer en ontworpen voor intensief gebruik door langzaam verkeer.... **Om de strategische functie van stationsomgevingen ook werkelijk waar te maken is een ruimere gebiedsaanpak nodig en niet alleen het ontwerpen van de invulling van de oude ‘lege’ of in onbruik geraakte terreinen of de directe stationsomgeving.** Als de (her-)inrichting van zo’n ruim gebied op het programma zou gezet worden dan is zuinigheid manifest een deugd. **Een stad kiest dan niet voor een dure autotunnel met het excuus dat ze die zelf niet moet betalen, maar mobiliseert dat geld voor het verzoenen van een onvermijdelijk drukker stedelijk leven met de verblijfskwaliteit voor bestaande en toekomstige residenten van het gehele gebied... ”**

Vraag 57) Waarom kunnen de projectpartners zich niet vinden in deze tekst en kiezen ze niet voor wat in de laatste zin van deze tekst voorgesteld wordt?

Namens de werkgroep Sint-Pieters-Aaigem,

Piet Dedecker
Sint-Denijslaan 78
9000 Gent
piet.dedecker@belgacom.net