



administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer  
afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid, cel Mer  
Graaf de Ferrarisgebouw  
Koning Albert II-laan 20, bus 8  
1000 BRUSSEL  
tel: 02/553.80.79 fax: 02/553.80.75

## **MER-Verslag**

### **Goedkeuring milieueffectrapport**

#### **“Masterplan Station Gent-Sint-Pieters en omgeving”**

#### **Initiatiefnemer:**

**Eurostation nv.  
Brussel-Gent**

27 oktober 2005

**PRMER-0051-GK**

# 1 Inleiding

Het voorgestelde stadsontwikkelings-, stations- en spoorproject omvat de herinrichting van het station en de stationsomgeving van Gent St.-Pieters. Het project omvat 4 deelprojecten namelijk: bouwwerken tot omvorming van het station Gent St.-Pieters, bouwwerken tot verbetering van het multimodaal knooppunt voor openbaar vervoer, projectontwikkeling langs de Fabiolalaan en het Sint-Denijsplein en de verbindingsweg met de R4.

Dit project moet passen binnen de randvoorwaarden en het kader dat geboden zal worden door het Ruimtelijk Uitvoeringsplan dat een groot deel van de deelprojecten qua bestemming dekt en dat haar onderbouwing moet vinden mee gebaseerd op de milieubeoordeling van dit plan ten behoeve van de verschillende projectonderdelen.

Initiatiefnemer van het project is EUROSTATION nv. met maatschappelijke zetel te Brogniezstraat 54, 1070 Brussel en de exploitatiezetel te Raketstraat 1A, 9000 Gent.

Het project is bij de opstart van het dossier MER-plichtig project gecatalogeerd volgens artikel 2 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 23 maart 1989 houdende bepaling voor het Vlaamse Gewest van de categorieën van werken en handelingen, andere dan hinderlijke inrichtingen, waarbij voor de volledigheid van de aanvraag van ondermeer een stedenbouwkundige vergunning voor ingrijpende wijzigingen van spoorwegtrajecten voor spoorverkeer over lange afstand en voor stadsprojecten die betrekking hebben op een oppervlakte van 10 ha of meer een milieueffectrapport vereist is. Bij de volledigverklaring van de kennisgeving was ondertussen ook het Mer-besluit van 10 december 2003 van toepassing, waaronder eveneens het spoor- en stadsontwikkelingsproject als MER-plichtig worden aanzien.

Het kennisgevingsdossier is door de Cel Mer van de afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid volledig verklaard op 17 maart 2004. De ter inzage legging liep van 23 maart 2004 tot en met 23 april 2004 in het stadhuis van Gent. De aankondiging van de terinzagelegging is gebeurd door aanplakking aan het stadhuis en is ook op de webstek van de Stad Gent geplaatst. Op 29 maart 2004 en 5 april 2004 zijn er informatieavonden over het project 'station Gent-St.-Pieters en omgeving' georganiseerd. Parallel aan de ter inzage legging werden de adviezen bij de administraties en openbare besturen gevraagd.

Vanaf 21 juli 2004 geldt ook de milieueffectrapportage voor plannen o.a. inzake vervoer, ruimtelijke ordening en grondgebruik, zoals gestipuleerd in het Mer-Vr- decreet in uitvoering van de Europese plan-mer-richtlijn.

In het decreet is ook de mogelijkheid van integratie en afstemming van rapportages voorzien en ook de EU-richtlijn geeft in haar aanhef en overwegingen aan dat de richtlijn van procedurele aard is en dat het de bedoeling is overlapping van beoordelingen te voorkomen.

Het voorwerp van het RUP zal de ruimtelijke vertaling zijn van de visie inzake geconcentreerde bundeling met de uitbouw van hoogwaardige handel- en werkruimtes en woongelegenheden in knooppunten van openbaar vervoer volgens het RSV o.m. voor Gent-Sint-Pietersstation. Dit RUP vormt dan het kader voor de vergunningen van o.a. de MER-plichtige projectonderdelen.

Die planmilieueffectrapportagevereisten omvatten in eerste instantie een schets van de beschikbare alternatieven voor het plan of onderdelen ervan o.m. inzake doestellingen, locaties en wijze van uitvoering of inzake de bescherming van het milieu en dan een

vergelijking tussen het voorgenomen plan en de beschikbare alternatieven die redelijkerwijze onderzocht kunnen worden, alsmede de motivatie en ook de redenen voor selectie van de onderzochte alternatieven en een beschrijving van de wijze waarop de beoordeling is uitgevoerd, met inbegrip van de moeilijkheden die bij het verzamelen van de vereiste informatie zijn ondervonden (zoals technische tekortkomingen of ontbrekende kennis).

Een beslissing over de goedkeuring en de inhoud van het MER, waarbij de cel Mer volgens art. 4.2.5. en 4.3.5. moet rekening houden met de opmerkingen en commentaren inzake de inhoudsafbakening van het voorgenomen MER van de instanties en het publiek, en in het bijzonder met die opmerkingen en commentaren die handelen over te onderzoeken effecten, alternatieven en maatregelen, is dus mede de aanleiding tot de mogelijke invulling en de verantwoording van het ontwerpplan-RUP die op basis van de vergelijking en/of onderbouwing van alternatieven of varianten uit milieuoogpunt een legitimatie kan inhouden voor de aanduiding van die bestemmingen met bijbehorende stedenbouwkundige voorschriften in het ontwerp-RUP en dus ook later voor de vergunningen voor de projectonderdelen die daarin moeten passen.

“Het is dus duidelijk dat voor en tegen van de alternatieven en maatregelen, met de nodige nuanceringsen en gevolgen op een rij moeten worden gezet, zodat dit duidelijk de onderbouwing wordt voor het ontwerp-plan via de planmilieueffectbeoordeling, als vertrekpunt voor de verdere onderbouwing van de respectievelijke projectonderdelen via de projectmilieueffectbeoordeling”, was gestipuleerd in de richtlijnen.

Aan de hand van de criteria die vooropgesteld werden in de betekende richtlijnen van 22 juni 2004 werd dit goedkeuringsverslag opgesteld. Het milieueffectrapport heeft de nodige invulling gegeven aan de richtlijnen die overeenkomstig artikel 4.3.5§1 van het decreet betreffende de milieueffect- en veiligheidsrapportage van 18 december 2002 (BS 13 februari 2003) werden vastgesteld.

Het MER bevat voldoende informatie om het aspect milieu een volwaardige plaats te geven bij de vaststelling van het uitvoeringsplan en de verdere besluitvorming.

## **2 Vorm en presentatie**

Het voorliggende milieueffectenrapport is naar presentatie voor het grootste deel een verzorgd document geworden. Het document bevat een duidelijke inhoudstafel, lijsten met figuren, tabellen, bijlagen. Een verklarende woordenlijst en referentielijst ontbreken.

Figuur III.1.19b met foto (geluidsscherm- of windschermwerking?) kan tot onduidelijkheid leiden als dit samen gezien wordt met de tekst (zie verder bij ‘geluid’).

De ligging van de rode stippen als “situering van het projectgebied” op de 3 eerste figuren verschillen. Ze mogen in elke geval niet geïnterpreteerd worden als perimeter van project- of studiegebied.

Fig.VIII.1.11 figuur ‘auto’: potentiële peilaanduiding met de uitkomst van de parallelweg op Fabiolalaan- vergeleken met het synthesesdocument als basis voor het ontwerp-RUP en de teksten bij het ontwerp-RUP waar sprake is van de verbinding tussen ‘entreeplein en hellendplein’, is ook indicatief.

Om praktische en materiële redenen staat op de figurenbundel nog de datum van juli 2005 omdat slechts enkele figuren zijn vervangen die horen bij de aangepaste tekst van september

2005. Dit houdt mee verband met het evoluerend en indicatief karakter van het ontwerp /dossier.

### **3 Doelstelling, verantwoording en besluitvorming**

De algemene doelstelling van het plan en de projectonderdelen worden overgenomen uit het ruimtelijk structuurplan Gent nl. een nieuwe stedelijke structuur rond het station Gent-St.-Pieters met een vernieuwd bus-tram-treinstation en een projectontwikkeling aan de Koningin Fabiolalaan en aan Sint-Denijslaan

Het plan en de projectonderdelen kaderen in een verbeterde afwikkeling van de voorspelde groeiende mobiliteit op het niveau van de stad, de regio en het land. Sleutelbegrippen bij de verantwoording van dit project zijn dan ook enerzijds Gent-St.-Pieters als knooppunt van openbaar vervoer ( vooropgestelde toename van het aantal reizigers per dag van 37.000 naar 60.000 ) en anderzijds Gent-St.-Pieters als stedelijk concentratiepunt.

Hierbij moet opgemerkt worden dat het project inderdaad wel gebaseerd is op voornamelijk het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen en Gent en op het Mobiliteitsplan Gent daterend van 2003 , terwijl naast de ruimtelijke basisprincipes ondertussen wel de milieuhygiënische principes en normen verstrengd zijn . Hierbij speelt de link tussen stedenbouwkundige invulling, mobiliteitsgeneratie en milieu- en gezondheidsgevolgen – problematiek van fijn stof - vandaag een veel prominentere rol dan in 2003 en voorheen, wat dan ook om beleidsingrepen vraagt.

De visie uit het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Gent krijgt haar vervolg in de projectonderdelen. De richtinggevende programmatie daaruit inzake kantooroppervlakte bv. wordt wel wat afgezwakt. Uit de summier opsomming van visie-elementen kunnen enkele punten tot interpretatieverschillen leiden zoals in het vervolg van het mer-proces blijkt. Dit heeft bv. betrekking op :

- “ de openbaarvervoersverbinding tussen expo en station kan dermate kwalitatief uitgebouwd worden dat de P+R sterk ondersteunend aan het station kan functioneren en mogelijk kan toelaten minder parkeergelegenheden vlakbij het station zelf uit te bouwen” ; wat zal of kan dit kwantitatief betekenen?
- “ aan de Fabiolalaan past de nieuwe bebouwing zich aan de bestaande aan ; tegen de spoorbundel kan de bebouwingshoogte binnen de 45°-grens oplopen, bij voorkeur in slanke torens op voldoende afstand”. In hoeverre is afwijking van die 45°-regel aanvaardbaar , gewenst, noodzakelijk,...? Dit kan een vertaling krijgen in het ontwerp-RUP, met welke onderbouwing uit ruimtelijk-milieu-landschappelijk-stedenbouwkundig oogpunt ? of welk ander oogpunt?

De verantwoording van de projectonderdelen, die kunnen geprogrammeerd worden in uitvoering van het nog goed te keuren RUP worden door de milieueffectbeoordeling verder gefundeerd met aanvulling van de recentste gegevens en visies in de verschillende disciplineonderdelen, met daarin veel aandacht voor het mobiliteitsaspect en het daaraan gekoppelde luchtkwaliteitsaspect.

### **4 Voorgenomen project en alternatieven**

In deel I ‘algemene inlichtingen’ met de beknopte beschrijving van het project wordt onder 2. ‘Toetsing Mer-plicht’ niet van de cijfervork inzake oppervlakte-kantoren en wonen gesproken zoals genuanceerd in deel II bij de deelprojectbeschrijving p.36.

Het moge duidelijk zijn dat de projectvoorstelling in de figurenbundel indicatief is. Het indicatieve voorbeeld ( figuur III 19 C ) heeft dus wel als basis voor de beoordeling gediend voor de respectievelijke disciplines en is o.a. ook een weergave van de conclusies en aanbevelingen van het hoogbouweffectenrapport (HER) zoals p.52 verwoord, wat de volumes en hoogtes van de torens betreft.

Voor het voorgenomen project zowel in aanleg- als in afgewerkte fase spelen de gestuurde en geplande ontwikkelingen een voorname rol , ook met het oog op potentiële cumulatieve effecten.

In II.3.5. p.31 wordt dat “geïntegreerd ontwikkelingsscenario” beschreven met vnl. de uitbreiding en intensivering van de Hogeschoolcampus , de ontwikkeling van Flanders X-po en de mobiliteits(-beheersings) en openbaar vervoersontwikkelingen. Vastgesteld wordt dat in het hoofdstuk Mens-ruimtelijke aspecten ook wordt ingegaan op de reacties op de kennisgeving waarbij wordt gewezen op meer projectintenties inzake kantoren op verschillende andere locaties; de deskundige gaat daarbij in op vraag en aanbod van kantoren in het Gentse met ook de bedenking bij een mogelijk overaanbod aan kantoren.

Zoals in dat deel zal blijken moet wel het onderscheid gemaakt worden tussen de behoeften aan kantoren met loketfunctie of zonder.

In deel III worden de deelprojecten duidelijk gedetailleerder beschreven. De figurenbundel geeft hier een goed inzicht .

Deelproject 1 houdt de stations- en perronaanpassing in voor vlottere en comfortabelere reizigerscirculatie met ruime gebruikers- en stationsfuncties met meer ruimte voor voetgangers en fietsers(-stallingen). De geluidshinderaspecten van de wissels zullen verminderen omdat kwantitatief het aantal wissels vermindert van 114 naar 77.

De hinderaspecten hebben vooral betrekking op de afbraakwerken, het grote grondverzet met bijbehorende afvoer met vrachtwagens. Dit komt goed in beeld.

Deelproject 2 houdt de bouw van het nieuwe bus- en tramstation in. Hierbij horen de herinrichting van o.a. de Fabiolalaan en Clementinalaan voor die openbaar vervoersfunctie passen binnen de rest van het Pegasus- beleidsplan Openbaar vervoer Gent.

Deelproject 3 wordt opgesplitst in Projectontwikkeling 3A Fabiolalaan en 3B Sint-Denijsplein.

Deel 3A omvat in 3 deelzones een combinatie van wonen, kantoren, handelsruimten buurtvoorzieningen en de ondergrondse parking ( 2.900 P )in 3.3.A en deelparkings voor de zones 3.3.B en 3.3.C (respectievelijk 348 en 300 P) “De deelzones worden gescheiden door respectievelijk “het entreeplein en het hellendplein, beiden bestemd voor autoverkeer ”, staat er sec, zonder enige nuancering, op p.36.

“De gebouwen-torens worden evenwijdig met de sporenbundel geplaatst zodat ze ook als geluidsscherm dienen voor de Fabiolalaan.” En verder wordt vermeld dat “ Waar geen gebouwen staan wordt een geluidsscherm voorzien”. Het is niet duidelijk verwoord of dit geluidsscherm dan alleen nog tussen die gebouwen zal aangebracht worden dan wel dat het scherm ook kan doorlopen achter de gebouwen als afscheiding van de sporenbundel ( zie het indicatief impressiebeeld –stand van zaken van dat ogenblik- in de figurenbundel)

De indicatieve oppervlakteverdeling van de projectdelen wordt duidelijk aangegeven.

“Welk volume uiteindelijk zal gerealiseerd worden hangt af van de ontwikkeling van de vraag”, wordt er gesteld.

Wel worden als hoogste gebouwen aangegeven : de Twintorens A5 (77,2m), en in zone C de C1 (61m) en de meest westelijke toren C3 (81m) .

Dit is het gevolg van belangrijke bijstellingen op basis van het Hoogbouweffectenrapport om bijna over de hele lengte onder de 45°-regel te blijven om zo de schaduweffecten maximaal te voorkomen.

Het Hoogbouweffectrapport heeft een voorname bijdrage geleverd die ook goed is aangewend en beoordeeld in het MER.

“De hoofdingang van de ondergrondse parking is gesitueerd via de nieuwe verbindingsweg en de tunnel onder de sporen. Er is een noodtoegang voorzien via de parallelweg tussen ‘entree- en hellend plein’.

De projectontwikkeling Sint-Denijsplein houdt in : een publiek plein , kleine ondergrondse parking (100P), 3000m<sup>2</sup> commerciële oppervlakte , en 9000m<sup>2</sup> kantoren-wonen op de verdiepingen.

“Voor de verbindingsweg R4 wordt als visie aangegeven : de verbinding met de parking , inspelen op de herorganisatie van de verkeersafwikkeling tussen de wijken onmiddellijk aansluitend bij het station, gezien de verplaatsing van de Voskenslaantunnel, de erffunctie van de Voskenslaan en de invalswegfunctie van de Kortrijksesteenweg en Krijgslaan volgens het RSGent, het Mobiliteitsplan en Openbaar vervoersplan Gent 2025 en de betere ontsluiting van de scholencampus”.

De bijbehorende dwarsdoorsneden en tracéplannen (fig. III 23-25) zijn nog niet de definitieve uitvoeringsplannen zoals verderop zal blijken o.a. inzake effectenbeoordeling en maatregelen. De configuratie van het stuk tussen de R4 en de toegang tot de scholencampus verschilt in beide varianten met een iets andere ligging ook van de fietsonderdoorgang . Een minpunt is dat er geen zicht gegeven wordt op dwars- en lengteprofiel van de weg met daarbij het niveau van de fietstunnelonderdoorgang.

In deel 3.2. wordt een goed overzicht gegeven van de fasering van de werken voor zover die met de huidige kennis van zaken kan ingeschat worden. Ook de illustraties hierbij zijn inzichtelijk ( fig III.1.26-28)

Uit de projectbeschrijving met de stationsombouw, de parkings, de nieuwe tunnel en weg is het niet verwonderlijk af te leiden dat het grondverzet -met bijbehorend werfverkeer- een zeer voornaam aandachtspunt zal zijn.

Deel V behandelt de alternatievenafweging.

Het nulalternatief is geen valabel alternatief voor een aantal onderdelen van het project. Immers de inpassing en uitvoering van die onderdelen nl. de uitbouw van het multimodaal openbaar vervoersknooppunt, de verbouwing van het station en de perrons en de projectontwikkeling in de nabije omgeving van het station passen binnen een duurzaam mobiliteits- , ruimtelijk en milieubeleid. . Welk volume van projectontwikkeling past bij of in de stations-omgevings-ontwikkeling cf. het RSV dat is voor interpretatie en discussie vatbaar. Dit komt dan ook verder aan bod in het HER en in de evaluatie ervan in een aantal disciplines. De afweging van het al dan niet weerhouden van alternatieven om verder aan de milieueffectbeoordeling te onderwerpen is op volwaardige wijze onderzocht voor het onderdeel ondergrondse parking en verbindingsweg er naar toe, met daarbij de variante met parking maar zonder verbindingsweg.

Door een trechtereffectbeoordeling voorafgaand aan het MER , van grof naar fijnmaziger met (infrastructureel-)technische , milieukundige en ruimtelijke aspecten zijn een aantal alternatieven niet verder weerhouden voor een verdere gelijkwaardige milieuafweging in de loop van het mer-proces :

- 14 i.p.v. 12 sporen;
- alternatieven voor de inplanting van tram- en busstation;
- alternatieve invulling van de projectontwikkeling met of zonder Logistiek Centrum infrastructuur (LCI) voor NMBS-Infrabel;
- de meest maximale bouwvolumes volgens het oorspronkelijk stedenbouwkundig ontwerp, dat in de loop van de laatste jaren via evoluerend ontwerpen is teruggebracht tot een invulling zoals in het HER behandeld;
- de omvang van de parking die minstens beantwoord aan de doelstellingen ( duurzaam scenario) uit het Mobiliteitsplan Gent dat 4 scenario's heeft beoordeeld van trend- naar zeer duurzaam scenario.

Voor de verbindingsweg R4 worden de meer westwaartse tracés niet weerhouden wegens de tegenstrijdigheid met de natuur-ontwikkelingsopties voor Overmeersen.

De afweging van het dubbelrichtingsfietspad ten oosten of ten westen van de verbindingsweg onder de hoofding 2.5.1 “verworpen alternatieven” staat niet op zijn plaats; er zijn immers nog bijkomende elementen van afweging - aangedragen in de verdere delen en ten slotte in de eindsynthese, zoals ook onder 2.5.2.4. trouwens wordt aangekondigd. Ook in het voorontwerp-RUP worden de 2 mogelijke opties nog open gelaten.

Alternatieven die nog verder in het MER onderzocht worden zijn dus:

- het nul-alternatief met varianten;
- tracéwijzigingsvarianten via milderende maatregelen met de rotonde-of T-aansluiting van de verbindingsweg op het bestaande complex over de R4;
- de inrichting van de weg zelf met geluidsschermen, verlichting, e.d.
- alternatieven inzake werftransport

In tegenstelling tot wat wordt aangekondigd in de tekst wordt het nulalternatief met de variant ( met parking) enkel behandeld in de eindsynthese en niet in het deel mobiliteit.

## **5 Juridische en beleidsmatige context**

art.4.3.7.§ 1,f

In het MER zijn de juridische en beleidsmatige randvoorwaarden voor het grootste deel goed opgelijst. Hierbij werd , naast voor een deel teveel algemene uitleg , de relevantie voor het project aangegeven. Bij Vlarem ontbreekt wel de specifieke verwijzing naar de omzetting van de Europese kader – en dochterrichtlijnen inzake luchtkwaliteit wat in dit dossier toch wel van belang is gezien de mobiliteits- en fijn stof-problematiek.

Ook in voorgaande punten werd al naar enkele juridische en beleidsmatige voorwaarden verwezen.

## **6 Algemene methodologische aspecten**

Het ingreep-effectenschema (tabel VII.1 en 2.) is een duidelijk schema waarbij aangegeven wordt welke directe en indirecte effecten er precies te verwachten zijn. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de aanlegfase en de exploitatiefase. De gehanteerde methodologie wordt per discipline toegelicht in deel VIII.

## 7 Bestaande toestand , milieueffecten en maatregelen

De beschrijving hiervan wordt per discipline behandeld in deel VIII en in de eindsynthese deel XI

Eerst komt het aspect “**mobilititeit**” aan bod

Bij de afbakening van het studiegebied en de methodologie wordt de aandacht gevestigd op de belangrijke nuancerings te maken bij de gehanteerde cijfers uit het verkeersmodel (2003) bijv. overgenomen in de figuren VIII.1.3. en VIII.1.13. en 1.14.

De cijfers bij de lijnsegmenten zijn dus een weergave van de verkeerszone errond( cf.p.77-78).

In de referentiesituatie wordt gewezen op de intenties tot een nog gunstiger vervoerswijzekeuzeverdeling richting openbaar vervoer en langzaam verkeer cf. mobiliteits- en Pegasusplan.

Of dit zal volstaan zal mee moeten blijken uit de conclusies van de respectievelijke deeldomeinen met toetsing aan de doelstellingen en het normeringskader ( zie verder).

Op basis van de beschrijving en beoordeling van de milieueffecten ( 1.3.1) zullen uiteindelijk ook bijv. de bewoners uit de betrokken straten kunnen oordelen of de gehanteerde leefbaarheidsdrempels en overschrijdingsmarges en uiteindelijk ook de scores in de synthese-milieubeoordelingstabellen goed gekozen, getoetst en ingeschat zijn

De belasting van de wegen in de omgeving ( gebaseerd op het verkeersmodel) wordt ingeschat.

Een bedenking daarbij kan gemaakt worden bij de effectbenoeming ‘neutraal’ in tekst en tabellen , terwijl anderzijds gewezen wordt op een “huidige te hoge belasting” “boven de leefbaarheidsdrempel “.

P.117 bovenaan is een belangrijke bemerking opgenomen over de doorrekening van het Tritelmodel (reeds afgerond in 2003) en de evolutie van de projectuitwerking sindsdien, meer bepaald de in – en uitgang van de parking op de Fabiolalaan. Hierbij wordt van “de overschatting van de cijfers voor de Fabiolalaan althans het oostelijk deel” gesproken. Dit heeft wellicht ook consequenties voor nog enkele andere straten uitkomend aan het M. Hendrikaplein..( Zie bijv. de belasting van de Boudewijnstraat.)

Deze bemerkingen bij het model zijn slechts tekstueel toegevoegd in de voetnoten p.120 en p.123.

In de voetnoten bij tabel VIII.1.10 en VIII.1.11 en 1.12 wordt die nuancerings niet gemaakt. Figuur VIII.1.14 kan dan ook spijtig genoeg als misleidend worden aangevoeld, zeker als men plan en tekst met voetnoten niet samenleest.

Het was dan ook goed geweest meer nuancerings en voetnoten te plaatsen ook bij de tabellen VIII.1.11 en 1.12.

Ook kunnen bedenkingen gemaakt bij de verwachting dat wegens ontbreken van de parking 1000 wagens extra op de weg zullen verschijnen. Wegens de huidige energieprijzen kunnen daar vraagtekens bij geplaatst worden.



Het basisproject gaat uit van doelstellingen uit het mobiliteitsbeleid Stad Gent met de bijhorende hiërarchisering van straten en verschuiving naar Openbaar vervoer, waarbij de verbindingsweg voor ontlasting kan zorgen in een aantal woonstraten, wat minder het geval zou zijn bij het nulscenario.

“Voor de verbindingsweg is in geval van evenementen of bij calamiteiten een openbaarvervoersfunctie mogelijk”, wordt vermeld.

De synthesesetabel bevat de beoordelingsmethodiek en scores zoals ingeschat door de merdeskundigen.

Naast de appreciatie van de merdeskundigen kan toch gesignaleerd worden dat er wellicht niet ten volle is rekening gehouden met de voetnoten ( zie hoger – opmerking bij Tritel-model) omdat in de synthese tabel enkele specifieke straatdelen wel en andere niet worden vermeld de vermelding Fabiolalaan (middenste deel) bv. dateert nog van de ontwerp-versie.

Bij het nulscenario zijn de stellingen minder genuanceerd dan in de rest van de teksten. “Dat het verdwijnen van de parking een negatieve invloed heeft op de modal split en een toenemend autogebruik “ is daar een voorbeeld van.

Bij “ de belasting van de Voskenslaan “ geldt de opmerking als uitleg bij de modelmethodiek nl. “ het model weergeeft wat de voor de hand liggende keuze van een automobilist zou zijn bij situatie X ”. Dus als men uit de nieuwe tunnel komt oostwaarts heeft men maar één keuze nl . de Voskenslaan omdat men de Sint-Denijslaan vandaar niet in mag wegens enkelrichting. Zoals er sprake is van een verkeersafwikkeling of –afwenteling om niet of minder de Rijsenbergstraat te belasten zo hoort bij het nul-scenario wellicht de suggestie om eventueel ook in andere wijken een andere verkeerscirculatie uit te werken.

Bij ‘**geluid**’ wordt de methodische aanpak goed uitgelegd.

Het ambulante meetpunt I volgens figuur VIII.2.3. is Sint-Denijslaan 299 wellicht , en ook de verwijzing in tabel VIII.2.39 naar het vast meetpunt 4 op nr .199 is dan niet correct ofwel is de figuur met de aanduiding van meetpunt 4 en meetpunt I niet correct ?!

Op figuur VIII.2.8. (er wordt niet duidelijk gemaakt hoe het spoorcomplex hier als afschermend object werkt) respectievelijk VIII.2.9. wordt de referentiesituatie –avondspits wegverkeer- en spoorverkeer weergegeven. De nuancering hierbij kan zijn dat het de totale geluidsemmissie is die ter plaatse ervaren wordt.

“Voor het totaal van het project met de opeenvolgende werfsituaties en specifieke aanlegwerken wordt heel wat geluidshinder verwacht”.

De uitleg over het verschil tussen gemeten en berekende waarden voor de meetpunten 1 en 2 Roosakker en Reigerstraat ( onder tabel VIII.2.42. p 165 en onder tabel VIII.2. 51) is milieutechnisch nieteenvoudig uitgelegd. Bij de eerste tabel wordt aangegeven dat “de gemeten waarden uiteraard beter de huidige situatie weergeven”. De uitleg p.185 bovenaan stelt “ de verhoging in Roosakker t.o.v.de referentiesituatie gaat hoger zijn dan uit de berekende waarden blijkt.(...) Bij vergelijking zal de stijging na mildering met geluidsscherm ( zie verder ) 5 à 6 dB(A) bedragen”. Die vergelijking wordt niet duidelijk als uitleg na tabel VIII.2.51.

Bij mens-volksgezondheid p.450 “over de toename van de geluidsbelasting in Roosakker, zelfs na plaatsing van een geluidsscherm” is de uitleg daarover dus niet volledig gezien de conclusies in het deel geluid.

De effecten na realisatie van de verschillende deelprojecten wordt ingeschat.

De beschrijving van effecten bij deelproject 3A is wat verwarrend. Reflectie en afscherming worden in het geluidsmodel ingevoerd met een fictief gebouw van 12 m als afscherming. De effectiviteit van een scherm van 2m wordt als 'zeer beperkt' aangegeven. Ook is het nog maar een indicatief plan, toch was het mogelijk geweest op basis van de richtinggevende invulling van het project cf. figuur 19b een inschatting te geven van welke hoogte dan wel effectief zou kunnen zijn?! Dit zal dus naarmate de projectinvulling duidelijk wordt verder verfijnd en berekend moeten worden

Voor de ( toekomstige ) horeca aan het Sint-Denijsplein moet gelet worden op de inplanting gezien de mogelijke geluidsemissies.

Bij de milderende maatregelen – exploitatiefase- is het verwonderlijk dat niets kan gezegd over de ligging van de wissels ( terwijl bij de projectbeschrijving wel sprake was van de voorname vermindering toch van het aantal wissels).

“Draaiende motoren /ventilatie van treinstellen ter hoogte van de woningen Sint-Denijslaan-Clementinalaan zijn te vermijden indien de exploitatie het toelaat” (p.187) ! Daarna wordt gezegd dat een “mogelijk scherm richting Roosakker nog moet geëvalueerd worden omdat de exploitatie het niet toelaat draaiende motoren te vermijden daar “. Dus vermits het blijkbaar niet te vermijden is, had een voorstel van scherm al kunnen geëvalueerd worden.

De perronluifels en een aangepast omroepsysteem hebben gunstige effecten.

Voor deelproject 2 ( transpooraanleg e.d. ) worden maatregelen voorgesteld die bij alle nieuwe tramlijnen al worden toegepast. Hoe dit als uitkomst uit het geluidsmodelgedestilleerd wordt is niet duidelijk geformuleerd. ? Zijn er dan nog minpunten te verwachten in de Sint-Denijslaan en Fabiolalaan waar de transporen dichterbij de bewoning zouden komen?

Hier is ook de samenhang met 'trillingshinder', waar ook monitoring wordt voorgesteld.

Dit kan dus samen geëvalueerd met relevante metingen bij de plaatsbeschrijving voor de werken en de postevaluatie erna.

De nodige aandacht wordt besteed aan de geluidshindermaatregelen t.o.v. Roosakker en omgeving ingevolge de R4-verbindingsweg ; hierbij wordt niet meer ingegaan op cumulatieve effecten gezien ook de slechte achtergrondkwaliteit die mede het gevolg is van de geluidsemissie van R4- binnen en buitenring.

Voor het **deeldomein 'lucht'** wordt de toepasselijke wetgeving in kaart gebracht..

Er moet een vraagteken geplaatst worden bij de veronderstelling dat het vrachtverkeer binnen de perimeter als verwaarloosbaar wordt beschouwd – beperkt tot bevoorradingsactiviteiten.

Een droge vaststelling over de input van gegevens in het mer-project opgestart begin 2004 is dat in juli 2005 door de NMBS bijkomende cijfers geleverd worden over de passerende treinen met de verhouding diesel-electrisch, die uiteindelijk niet meer verwerkt werden!

De emissieberekeningen –totale emissie SO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub> – p.239 kunnen niet kloppen zeker niet wat de verhoudingen betreft. In 'Lozingen in de lucht' 1990 – 2003 (VMM) staan op p. 50 de emissies van wegverkeer in Vlaanderen weergegeven. Voor het jaar 2003 staat er voor SO<sub>2</sub>: 405 t/j en voor NO<sub>x</sub> (NO<sub>2</sub>) 87809 ton/j. De uitstoot van NO<sub>x</sub> (uitgedrukt als NO<sub>2</sub>) door het verkeer is dus vele malen hoger dan SO<sub>2</sub>

Trouwens in de meetresultaten van de meetstations p.228 voor het Gentse is de uitstoot van NO<sub>2</sub> – gemiddelde dagwaarden voor 2003 – ook 3 maal meer dan voor SO<sub>2</sub>.

Bij de beschrijving van de effecten van ontwikkelingsscenario ‘Ontwikkeling van de site Flanders Expo’ is vermeld dat “de ontwikkeling van de site slechts een geringe invloed zal hebben op het vlak van wegverkeer op de stationsomgeving”. Dit is wel vooruitlopen op de afloop van de MER van Flanders Expomaar de melding “De effecten zijn bijgevolg te verwaarlozen”.. kan zeker niet hard gemaakt worden.

Voor het werfverkeer wordt op basis van de ‘geringe bijdrage van de emissie’ besloten dat het effect van de emissie als te verwaarlozen wordt beschouwd. Een effect op de buurt kan echter niet beoordeeld worden op basis van de emissie. Op basis van de emissie kan er enkel besloten worden dat het project een geringe bijdrage heeft in de totale uitstoot van NO<sub>2</sub> en SO<sub>2</sub> voor Vlaanderen er dat bijgevolg de Vlaamse uitstootplafonds van de NEC-richtlijn (richtlijn 2001/81/EG) niet in het gedrang komen, maar in feite doet dit niet ter zake. Een effect op de buurt kan enkel en alleen worden ingeschat op basis van de immissie-luchtkwaliteit. Op p.250 wordt in die zin wel een uitspraak gedaan over de bijdrage van PM10 en NO<sub>2</sub> die als “matig negatief moet beschouwd worden”.

De doorgevoerde straatmodellering ondersteunt deze visie. Overschrijdingen van de (toekomstige) norm van NO<sub>2</sub> wordt vastgesteld voor een aantal straten in bepaalde jaren ( zie bijlage tabellen – Car-model ), enkel en alleen op basis van het werfverkeer. Wordt hierbij het gewone verkeer opgeteld (is niet gemodelleerd), dan wordt de luchtkwaliteit logischerwijze slechter. Om de impact van het werfverkeer in te schatten moet de luchtkwaliteitsmodellering dus op straatniveau worden geïnterpreteerd. Eventueel zijn er dan ook maatregelen naar het vrachtverkeernodig.

Voor de effecten na uitvoering van het gehele project p.247 kan dan ook niet gesteld worden ( zie hierboven) dat op basis van de emissies de effecten te verwaarlozen zijn.

Het is dan ook verwonderlijk dat in de delen voorafgaandelijk aan 4.4.3. en 4.4.4. niet met de conclusies uit de straatmodellering wordt rekening gehouden.

Voor punt 4.4.3. kan er akkoord worden gegaan met het feit dat de gemodelleerde waarden moeten gezien worden als een worst-case scenario. Maar, de zinsnede ‘Globaal kan gesteld worden dat het weinig zin heeft besluiten te trekken met betrekking tot de omgevingsluchtkwaliteit op straatniveau’ klopt niet de bepalingen van de eerste dochterrichtlijn luchtkwaliteit 1999/30/EG. - Immers de vroegere opmerking over de te nuanceren cijfers uit het Tritel-model wil wel zeggen dat zeker voor luchtkwaliteit het cijfer de optelsom is van een aantal straatdelen in de onmiddellijke omgeving. Daarbij moet nog wel opgemerkt dat als gevolg van de voorgestelde in- en uitgang van de parking die verschilt van de input in het Tritel-model dat de belasting van een aantal straten in de omgeving van Fabiolaan-Hendrikaplein zal verschillen - .

De richtlijn stelt dat de hoogste blootstelling van de bewoners moet geëvalueerd worden in kader van de toetsing met de normen. De Europese Commissie wees er de lidstaten meermaals op dat de grenswaarden altijd en overal geldig zijn, ook op straatniveau. Gezien bemeting van alle straten niet mogelijk is, is er op Vlaams niveau een stratenmodel in ontwikkeling, vergelijkbaar met het CAR-model. Enkel door de inzet van een dergelijk model kunnen knelpunten op stedelijk niveau in kaart worden gebracht en de impact van maatregelen worden begroot.

De beoordeling in 4.4.3 t.a.v. de problematiek fijn stof en NO<sub>2</sub> op p.250 geldt niet alleen t.o.v de referentiesituatie 2004 maar ook voor die van 2015, zoals verder onder punt 4.4.4.

Daar is de tekstformulering niet in overeenstemming met de resultaten in tabel VIII.4.3. o.a. wat de afname van het aantal overschrijdingen betreft in het nulscenario R4 nl. dat naast de Rijsenbergstraat ook de Kortrijksesteenweg en in mindere mate de K. Fabiolalaan moet vermeld worden.

Bij de milderende maatregelen wordt vermeld “minder wagens in het onderzoeksgebied aantrekken door functionele maatregelen” ; die functionele maatregelen zijn nog niet concreet gemaakt Dit zal verder in het sanerings-actieprogramma moeten uitgewerkt worden.

Een verwijzing was hier op haar plaats geweest naar de voorstellen tot milderende maatregelen wanneer grenswaarden overschreden worden of wanneer overschrijdingen van de grenswaarden toenemen zoals opgenomen in de studie ‘immissieproblematiek ten gevolge van het verkeer: knelpunten en maatregelen’ , te raadplegen op ([www.vlaanderen.be/lucht](http://www.vlaanderen.be/lucht) onder ‘verkeer en mobiliteit’);

De bemerking in ‘leemten in de kennis’ 4.6.3. over een “versoepeling van de grenswaarde” is naar verluidt volgens de Cel Lucht, Aminabel, achterhaald en wordt niet meer in het vooruitzicht gesteld.

De synthesetabel moet qua scores (aangepast) gelezen worden rekening houdend met de opmerkingen hierboven.

Het is jammer dat de treffende conclusies uit deel 4.4.3. en 4.3.3. onvoldoende zijn afgestraald op de voorgaande delen.

Dit geldt ook naar de discipline mens- volksgezondheid.

Voor het deel ‘**bodem- grondwater**’ wordt vooral aandacht besteed aan het grondverzet, de profielwijzigingen en de gevolgen van de bemalingen op zettingen t.o.v. gebouwen en op de grondwaterstromingen. Deze elementen zijn goed toegelicht.

De technische uitvoering bv. met behulp van slibwanden zouden voldoende zijn om te negatieve effecten te vermijden.

Het komt verwonderlijk over dat de grondwatermodellering niet onmiddellijk is uitgevoerd met de input van meerdere pompputten ( puttenbatterijen ) dat in werkelijkheid waarschijnlijk zal toegepast worden , met wellicht minder effecten

Voor het deel ‘**oppervlaktewater**’ zijn de grote hoeveelheden te verwachten bemalingswater, hemelwater en afvalwater een knelpunt. Aangegeven wordt de projectuitwerking nog niet ver genoeg gevorderd is om een aanpak volgens de regels van “integraal waterbeheer” concreet in te vullen.

Er wordt wel een batterij maatregelen voorgesteld om rechtstreeks lozen op de riolering te voorkomen of te beperken zoals de integratie van bufferbekkens-waterpartijen die in het project kunnen geïntegreerd worden. Dit zou dan best in een zo vroeg mogelijk stadium gebeuren.

Het is wel spijtig dat de informatie o.a. over de capaciteit van de collectoren niet werd ingebracht om aan te geven of kwantitatief nog capaciteit ter beschikking is , ingeval (gedeeltelijke) lozing zou worden toegelaten.

Samen met de conclusies deeldomein bodem-grondwater is ook de voorgestelde peilbemonstering-monitoring van belang o.a. naar de waterhuishouding van de parken in de buurt. Ook in functie van zettingen is nog verder onderzoek- plaatsbeschrijving met metingen- van belang.

In de delen bodem, grondwater en oppervlaktewater wordt de toetsing “geïntegreerd ontwikkelings-scenario” zoals beschreven onder 3.5. verward met ontwikkelingsscenario’s ( autonome en gestuurde ontwikkeling).

Verondersteld wordt dat in de synthesesetabel de score –2 bijv. overeenkomt met de (–) bij de andere disciplines.

In het deel **Fauna-flora** wordt het belang van Overmeersen onderstreept.

De inname van ecotopen waarvoor verwezen wordt naar figuur VIII.7.3. is niet volledig verifieerbaar. In tabel VIII.7.3. wordt verwezen naar de Biologische waarderingskaart van het Instituut van Natuurbehoud, welke versie hier evenwel niet wordt getoond.

Als voorname maatregelen wordt aangekaart de compensatie voor de in te nemen ecotopen in Overmeersen en de maatregelen tegen verdroging voor de bomen in de parken nabij het station.

Ten aanzien van de inrichting als natuurpark van ‘Overmeersen’ wordt ook de evaluatie van een geluidsberm langs de R4 noodzakelijk geacht.

Hierbij moet opgemerkt dat qua gegevensoverdracht tussen de disciplines – geluid/landschap in dit geval- dit niet meer ter sprake is gekomen ook al werd bij geluid toch ook op de achtergrondgeluidsdruk van de R4 richting Roosakker gewezen in de eindsynthesesetabel

Daarnaast wordt ook monitoring voorgesteld naar de grondwaterpeilen in Overmeersen en Citadelpark.

Het deel ‘**monumenten en landschappen**’ gaat vooral verder op de bevindingen van het hoogbouweffectenrapport(HER).

De voorname positieve en negatieve effecten van de verschillende projectdelen komen aan bod.

Er is de nodige aandacht besteed aan het archeologisch bodemarchief i.f.v. het voorafgaandelijk onderzoek. Het is evident dat de bepalingen van het Europees verdrag inzake bescherming van het archeologisch erfgoed moeten worden nagevolgd.

Een detail is nog dat de tekst over de ligging van de tunnel( deelproject 4 p.373) niet helemaal correspondeert met de laatste inzichten zoals verwoord in het deel mobiliteit.

Wat de ernst en grootte van de effecten betreft geeft men aan dat “veel zal afhangen van de architecturale en stedenbouwkundige uitwerking van de verschillende deelprojecten!

Een specifiek beoordelingelement dat de aandacht trekt (omdat dit ook in de kennisgevingsreacties sterk aan bod is geweest) is nl. over de schaal van het project en de inpassing t.o.v. de omgeving: het ruimtelijk effect ( toplocatie maximaal benutten t.o.v. kleinere schaal, dus elders ruimte-landschapsinname) wordt als belangrijker beschouwd dan het landschappelijk effect ( schaal hoge torens ).

Omdat dit van belang is voor de invulling en input naar het ontwerp-RUP toe voor het al dan niet afwijken van de 45°-regel moet de beoordeling zoals die in de 2 delen mens ook voorkomt begrepen worden in samenhang met de “letterlijke tekst uit het HER” (p.19) . naast het “acceptabel zijn van de effecten” wordt ook aangegeven “ “van de recente provate projectontwikkeling aan de noordzijde van de Fabiolalaan ter hoogte van blok B5 en toren C1 ondervindt het westelijk gebouw in voor- en naseizoen ( na 16 uur) enige schaduwwerking als gevolg van toren C1”. Bij de conclusie en aanbevelingen wordt de toren C1 verlaagd van 90 naar 60m om “de schaduweffecten van de toren te verminderen”. De aanpassing is eveneens

gebeurd omdat “getwijfeld wordt aan de commerciële haalbaarheid van de o.a. hoge bouwvolumes in deel Ben C”.

Het is niet duidelijk gemaakt of dit aangepast voorstel dan “als een meest milieuvriendelijk alternatief “ kan gezien worden

De suggestie ( versie voorontwerp-RUP mei 2005) om toch van de 45°-regel af te wijken voor toren C1 ( terug tot maximum 90m en bijkomend nog eventueel een bijkomende toren in die zone van maximaal 90m, wel mits bijkomende studies) vindt o.i. geen grond in het HER noch in het MER.

Het deeldomein ‘**Mens- ruimtelijke aspecten**’ behandelt goed de verschillende structurele en functionele aspecten van de samenleving rond het station.

De impact op ruimtegebruik en de functionering van voorzieningen, de bereikbaarheid, toegankelijkheid, de leefbaarheid, komen aan bod; daarnaast de impact op ruimtelijke samenhang, de belevingswaarde , de mogelijke barrierewerking en de hinderaspecten waaraan de bevolking kan blootgesteld worden.

De evaluatie is kwalitatief gebeurd en de scores zijn allicht naar godsvrucht en vermogen ingevuld, ook met enkele vraagtekens. Zijn die vraagtekens evenwel op hun plaats bij “realisatie van een groot aantal kantoren /woningen...” gezien de betekenis van een ( ?) volgens de methodiek betekent “onzekerheid over de significantie”?

Anderzijds zijn op basis van kwantitatieve gegevens uit de andere disciplines effectbeoordelingen mogelijk die de verklaring voor ( --) t.o.v. (-) kunnen aangeven.

In ‘**mens-volksgezondheid**’ worden gezondheids- en hindereffecten ingeschat , met aandacht voor kwetsbare groepen die in voorname mate gebaseerd zijn op de uitkomsten van de discipline geluid en lucht

Dit geldt dus ook voor de bemerkingen bij de tekst , die reeds gemaakt zijn bij de bespreking van het deel lucht hiervoor.

Op basis van emissies kunnen dus geen juiste uitspraken gefundeerd worden over de luchtkwaliteit zeker op straatniveau of in de buurt van kwetsbare groepen.

De beoordeling meegeven “geen bijkomende gezondheidseffecten t.o.v. de referentiesituatie “ is nogal categoriek. Dit geldt ook voor de formulering “ blootstelling gelijklopend aan de huidige blootstelling”.

P.442 bij cumulatieve effecten wordt juist aangegeven nl. overschrijdingen voor fijn stof en ook van NO<sup>2</sup> mede op basis van de Car- modellering.

Zoals reeds eerder aangegeven is de invulling van de scores de volle verantwoordelijkheid van de deskundigen , die het als een “expert-judgement of experten-oordeel” bestempelen, Er wordt weinig of geen uitleg gegeven over de criteria ( of grootheden ) die het scoreverschil ( ernst en grootte van effecten ) bepalen, behalve bij de disciplines mobiliteit en lucht Juist dat kwalitatieve en ook kwantitatieve verschil is niet altijd doorzichtig en beperkt reproduceerbaar voor derden.

## **7. Vergelijking van de alternatieven en eindsynthese**

art.4.3.7.§ 1,2°, e

Dit komt aan bod in deel XI ‘integratie en eindsynthese’.

De deskundigen hebben vastgehouden aan een effectbeoordeling op een vijfdelige schaal, waarbij qua 'voorstelling' bij globale analyse door derden de moeilijkheid van interpretatie opduikt. "Ondanks het uitvoeren van milderende maatregelen kan het uiteindelijk effect nog steeds zeer negatief blijven" (p.475). Om dan toch het zicht op de relevantie van maatregelen te geven ook naar de vergunningverlenende overheid zou een zevendelige schaal meer op zijn plaats geweest zijn om de effectvoorspelling van (---) naar (--) of (-) mits maatregelen, beter tot uiting te laten komen.

De wederzijdse doorwerking en terugkoppeling tussen de teksten van de respectievelijke disciplines in deel VIII enerzijds en de teksten en scores in de scoretabel anderzijds klopt niet volledig, wat wellicht in voornamete mate te wijten is aan het veelvuldig aanpassen van de teksten

Anderzijds bevat de score- en synthesesetabel wel een goed globaal overzicht.

Voor de rest moeten de opmerkingen bij de disciplines ( zie hoger) wel volledig worden opgevolgd bij de lezing van de synthese.

In punt 3 komt de alternatievenafweging aan de orde.

Onder 3.1. komen de milieueffecten van het nul-alternatief aan bod.

In de tekst komen niet alle deelaspecten die onder de disciplines werden aangeraakt allemaal aan bod. In tabel XI.3.1. komt dit beter aan de orde, alhoewel er hierbij moet nagedacht worden of het gaat om effecten die verschillen voor beide alternatieven

In de tabel p.546 is sprake van het verdwijnen van de pendelparking , terwijl toch nog een tijdelijke bovengrondse parking wordt behouden in de eerste fasen minstens.

De tekst is o.i. soms onvoldoende aangepast aan de laatste opties o.a. over de in- en uitgang van de ondergrondse parking en de parallelweg .

Voor oppervlaktewater " geen significante effecten en dus ook geen verschillen" terwijl er toch sprake was van de voornamete bemalingswater- en hemelwater-hoeveelheden naar afwatering toe.

Voor "Overmeersen" ,zeker na 2015,is het meer dan "een status-quo" ( zie Fauna-floralandschap) gezien de natuurontwikkelingsplannen met een verschil tussen beide alternatieven qua oppervlakte bijv. "met of zonder ruimteinname van ecotopen door de wegenis)

Bij 'volksgezondheid wordt niet meer ingegaan op luchtkwaliteit en normoverschrijdingen".

In 3.1.2. worden de nadelen van het nul-alternatief opgesomd.

Of hier de nodige nuanceringen aan de orde zijn is de vraag, alleszins in de titels niet. Het betreft ook een eerder "ideale principiële benadering".

Bv. "keuzereizigers worden niet aangetrokken"!

Er zal zeker een groep reizigers zijn die weinig alternatief hebben volgens de redelijke mobiliteitsregels. Er wordt gesproken over de "belangrijke groep keuzereizigers" waarop echter geen getal kan geplakt worden. Dit geldt ook voor de "restfractie" die de wagen (moeten) (inderdaad tussen haakjes) gebruiken als voortransport naar het station. "

Hoe kan men aan de P+R Flanders Expo ( zgn. alleen bedoeld voor bezoekers van het stadscentrum – p.557) een onderscheid maken voor bezoekers die naar een bestemming binnen project 3B willen ?

Het besluit van de afweging 'project t.o.v. nulscenario' is niet aangepast aan de conclusies van het deel lucht.

Over de toename van het omgevingsgeluid wordt gesteld voor "Overmeers én aanpalende straten, dat die maximaal door middel van geluidsafschermdende maatregelen dienen gereduceerd te worden ". Hiermee wordt dan de uitvoering bedoeld zoals het hier staat van de

maatregelen voorgesteld in de verschillende disciplines , ook het verder onderzoek naar maatregelen inzake geluidbuffering, zoals ter hoogte van de R4-binnenring , het scherm naast de verbindingsweg uiteraard en ook de doortrekking van een geluidsscherm in het verlengde van de perronluifel op de berm langs de Sint-Denijslaan tot ter hoogte van Roosakker.

Bij de variant ‘nulalternatief met parking’ 3.2. p562 worden in de tekst die alleen een summier opsomming bevat, een aantal punten weggelaten zonder commentaar : bijv. “ wat met de keuzereizigers, het verband tussen parking en aantrekkingskracht voor de projectontwikkeling ,...”.

De beoordeling van het “fietstracé gedeeltelijk doorheen de scholencampus” in 3.4.2. p564 en in vergelijkingstabel en tekst van 3.5.2. en 3.5.3. is nog niet volledig omdat een aantal elementen van het oostelijk gelegen fietstracé nog onvoldoende technisch zijn onderzocht zoals bv. de juiste diepteligging van het fietspad ten westen of ten oosten zoals ook door de interne projectdeskundigen recent pas is meegedeeld.;

De alternatievenafweging bevat voldoende elementen en argumenten om mogelijke beslissingen al op zijn minst gebaseerd op milieucriteria, te onderbouwen.

Hierbij moet evenzeer erkend worden dat 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 een MER als daarbuiten. Bewoners, deskundigen, de stad , de initiatiefnemers hebben elk hun visie en wensen, de enen meer op lokaal niveau en meer specifiek op hun woonomgeving , de anderen ook nog meer op stadsniveau en/of ruimer.

Het mer geeft in elk geval genoeg elementen om objectieve aanzetten te geven. in het verder verloop en bij de volgende processen met openbare onderzoeken van het ruimtelijk uitvoeringsplan en de daaropvolgende stedenbouwkundige vergunningsaanvragen in een of andere uitvoering.

## **8 Leemten in de kennis**

art.4.3.7.§ 1,4°

Dit hoofdstuk besteedt ruim aandacht aan de leemten in kennis die tijdens het uitvoeren van het onderzoek werden vastgesteld. Er wordt opgave gedaan van de leemten met betrekking tot de projectbeschrijving, met betrekking tot inventarisatie, methode en inzicht.

## **9 Monitoring en evaluatie**

art.4.3.7.§ 1,2°, d

Hierbij gebeurt de opsomming in overeenstemming met de bespreking in de respectievelijke disciplines.

Wat de gevolgen zijn van de te trekken conclusies uit de beoordeling en evaluatie in de delen lucht en mens-volksgezondheid wordt nog niet in kaart gebracht! Dit zal voor de invulling van het vooropgestelde sanerings- en actieprogramma zijn.

## **10 Niet-technische samenvatting**

art.4.3.7.§ 1,5°



De niet-technische samenvatting vormt een afzonderlijk leesbaar deel van het rapport dat de essentie van de overige delen beknopt weergeeft. De tekst is begrijpelijk voor een geoefend lezer. De tekst moet wel samengelezen worden met bedenkingen en opmerkingen in dit verslag.

## **11 Besluit**

Het lange mer-proces is aanvankelijk opgestart als project-MER begin 2004 en intussen ook gevat door de planmilieueffectbeoordeling met het oog op de onderbouwing van het RUP,

Gelet op wat voorafgaat in de 10 vorige punten en na afweging ervan wordt de MER “masterplan Station Gent- Sint-Pieters en omgeving, ingediend door Eurostation nv. , goedgekeurd.

ir. M. CHERRETTE  
Afdelingshoofd