

Verlag klankbordgroep (53) van 07/03/2016

19:30u – Infopunt, Prinses Clementinalaan 215

Agenda

Algemeen gedeelte

1. Goedkeuring vorig verslag
2. Vragen uit de klankbordgroep
3. Stand van zaken en planning communicatieacties

Thema Projectontwikkeling

4. Presentatie ontwikkeling zone C – Rinkkaai (Alides, Nacarat en Cores Development)
5. Stand van zaken zone A

Thema stationsproject

6. Stand van zaken van de werken
7. Planning van het stationsproject

Thema Mobiliteit

8. Stand van zaken maatregelen K. Maria-Hendrikaplein
9. Stand van zaken fietsenstallingen

Varia

Volgende vergadering dinsdag 31/05/2016 om 19:30u

18/10/2016

13/12/2016

Aanwezig

- | | |
|---------------------------|--|
| 1. Balthazar Tom | schepen van Stadsontwikkeling, Wonen en Openbaar Groen |
| 2. Blomme Kristof | De Lijn – Centrale Diensten |
| 3. Bortels Ilse | Mobiliteitsbedrijf |
| 4. Claeys Reginald | Stad Gent - Stadsvernieuwing en Openbaar Domein |
| 5. Coutuer Greet | Infopunt PGSP |
| 6. De Baets Luc | bewoner |
| 7. De Bock Veerle | Bewoner |
| 8. De Bruyckere Yves | Fietsersbond |
| 9. Dedecker Piet | Milieugroep Sint-Pieters-Buiten |
| 10. Desmedt Luc | Reizigersbond en voetgangersbeweging |
| 11. Dooijewaard Fokke | Buitensporig |
| 12. Dries Maggy | Voetgangersbeweging |
| 13. Duportail Veerle | Eurostation |
| 14. Heyse Tine | schepen Milieu, Klimaat, Energie, Noord-Zuid |
| 15. Jacobs Pieter | sogent |
| 16. Manhaeve Ann | Beleidsparticipatie Stad Gent |
| 17. Reynaert Herwig | UGent (voorzitter) |
| 18. Rogiest Gisèle | Infopunt PGSP |
| 19. Theys Lieven | Buitensporig |
| 20. Van Camp Rudy | Eurostation |
| 21. Van de Velde Filip | Stad Gent |
| 22. Van Gijseghem Dirk | Buitensporig |
| 23. Van Hamme William | Bewoner |
| 24. Van Oostveldt Patrick | Bewoner |
| 25. Vandenstein Herman | Bewoner |
| 26. Verbeke Charlotte | Infrabel |
| 27. Weemaes Hilde | Eurostation |

Verontschuldigd:

- | | |
|-------------------------|--|
| 1. Blondeel Kurt | De Lijn, Entiteit Oost-Vlaanderen |
| 2. Busschaert Dirk | De Lijn, Entiteit Oost-Vlaanderen |
| 3. Caulier Herman | VEOMT |
| 4. De Beer Michel | Parochie Sint-Paulus |
| 5. De Ceunynck Rudy | TreinTramBus |
| 6. De Kuyper Jozef | Bewoner |
| 7. De Vriese Eric | Bewoner |
| 8. Hondekyn Filip | Bewoner |
| 9. Lavrysen Luc | Buitensporig |
| 10. Termont Daniël | Burgemeester |
| 11. Van den Eeckhout M. | Buitensporig |
| 12. Vanseveren Jan | TreinTramBus |
| 13. Vansevenant Peter | Mobiliteitsbedrijf |
| 14. Watteeuw Filip | schepen voor Mobiliteit en Openbare werken |

Algemeen gedeelte

1. Goedkeuring vorig verslag

Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Vragen uit de klankbordgroep

Gisèle Rogiest overloopt de opvolging van openstaande vragen uit de vorige vergadering:

- De betonblokken onder het VAC zijn ondertussen weggehaald. Er wordt onderzocht of de kleine betonblokken kunnen worden gebruikt om de zone A af te schermen voor sluipverkeer en wild parkeren.
- Wegdek Rijsenbergstraat: de top laag vernieuwing start normaal gezien op 30/06/2016. Er wordt nog een bewonersbrief verspreid. De datum kan nog verschuiven. In een tweede fase zullen ook de omliggende straten worden aangepakt.
- Verkeerslichten Sint-Denijslaan / Voskenslaan: **Kristof Blomme**: De Lijn heeft een proef uitgevoerd, maar stelde vast dat het uitzetten van de lichten te gevaarlijk is en leidt tot het vastlopen van de verkeersstromen. **Gisèle Rogiest**: het Mobiliteitsbedrijf geeft aan Grontmij, een extern bedrijf, de opdracht om de lichtenregeling nogmaals te onderzoeken. Het fietserslicht kan wel al worden afgedekt van zodra het positief advies van de Verkeerstechnische dienst (Mobiliteitsbedrijf) door De Lijn is ontvangen.

Patrick Van Oostveldt: hoe zit dat met de lichtenregeling voor de tram?

Kristof Blomme: Er is een apart overleg voorgesteld met De Lijn en de Fietsersbond. Dit overleg zal plaatsvinden op 21 maart 2016. Het gaat immers niet alleen om dat kruispunt. De lichtenregeling aan de zuidzijde van het station is immers gekoppeld aan de lichtenregeling aan de noordzijde (tram/busdoorgang, voorlopige tramtunnel) dus een dubbel kruispunt. Gezien de busdetectie niet feilloos is, is er gekozen voor het beste alternatief, zijnde 2 kruispunten op vaste tijden. De Lijn staat altijd open voor alternatieven mochten deze een betere doorstroming bieden.

Nieuwe vragen: nog niet alle vragen kunnen worden beantwoord aangezien ze pas kort voor de klankbordgroep zijn ontvangen. Deze vragen worden schriftelijk beantwoord.

- **1. Groenzones**: er is een vraag naar groenzones in de omgeving van de Tenderstraat. Zijn voorzien: het K. Paolaplein tegenover de F. De Potterstraat een groen plein tegenover de Aaigemstraat, een plein tegenover Sportstraat-Verpleegsterstraat en het wijkpark tussen de zone B en C. De timing hangt af van de projectontwikkeling. Het wijkpark zal gelijktijdig klaar zijn met de ontwikkeling op de zone C. Wat de Lumatloods betreft, daar zijn nog geen plannen. Er wordt verwezen naar het RUP.
- **2. Doorsteek Timichegtunnel**: het is niet de bedoeling om een rechtstreekse doorsteek tussen de Rijsenbergbuurt en de Sint-Denijslaan te maken. Het participatietraject in 2010 gaf goede argumenten om die doorgang via de Timichegtunnel gesloten te houden. Bij de aanleg van de Boentweg zullen er ook maatregelen worden genomen zodat de doorsteek fysisch onmogelijk wordt gemaakt. Welke ingrepen dat zijn wordt later bepaald.
- **3. Werken in de Sint-Denijslaan**: de werken duren langer dan voorzien doordat er bijkomende opdrachten zijn gegeven aan de aannemer. De straat zal tussen 18 en 22 april 2016 voor een deel worden afgesloten. De Dienst Wegen heeft ondertussen een bewonersbrief verspreid met een stand van zaken.

- **4. Tijdelijke tuintjes:** enkele buurtbewoners zouden tijdelijke tuintjes willen inrichten. De voorgestelde zones zijn de zone B1 en de oprit naar de vroegere parking.

Toelichting door **Rudy Van Camp** (Eurostation).

Zone B1 is verkocht aan Global Lifetree NV. Eurostation is niet op de hoogte van de stand van zaken. Men moet zich wenden tot de nieuwe eigenaars.

Op de plaats van het K. Paolaplein is Eurostation bereid om te praten over een tijdelijke invulling onder de vorm van tuintjes, op voorwaarde dat het om verplaatsbare tuintjes gaat. De vraag is echter wanneer deze zone ter beschikking kan worden gesteld. Dit hangt af van de timing van de juridische procedure. Van zodra dit gekend is, kan er verder gekeken worden.

Fokke Dooijewaard: het is altijd de bedoeling dat het tijdelijke tuintjes zijn.

Dirk Van Gijsegem: de vraag voor een locatie was niet het Paolaplein, maar de oprit naar de oude tijdelijke parking?

Gisèle Rogiest: die oprit is eigendom van NMBS en leidt naar de zone B die nog in gebruik is door Infrabel. Vandaar dat de projectpartners gezocht hebben naar een alternatief en het voorstel van het K. Paolaplein doen. Eurostation had daar vroeger al nagedacht over een tijdelijke invulling en het wordt ook een groenzone in de toekomst.

Fokke Dooijewaard: is het nog haalbaar in het voorjaar?

Rudy Van Camp: het is afhankelijk van de uitspraak over de verkavelingsvergunning en bouwvergunning A4 en A5.

Gisèle Rogiest: kan een concreter voorstel opgemaakt worden van hoe het ingevuld zal worden? Vierkante meter, materiaal dat zal gebruikt worden, onderhoud. Dan kunnen we nog kijken of er iets mogelijk is op korte termijn.

- **5. Valwind:** Rudy Van Camp
We kunnen niet spreken voor het VAC, maar bij de verdere ontwikkeling van zone A is een windstudie besteld bij Daidalos. Daar zouden op korte termijn de resultaten moeten bekend zijn. Het resultaat wordt zo snel mogelijk mee gedeeld evenals de maatregelen om windhinder zoveel mogelijk te beperken.
- **6. Staat van plafond VAC:** de aangeleverde foto vertoont zwarte vlekken op het plafond aan de zijarm van het VAC, boven het tramstation. Momenteel zijn die vlekken niet meer te zien. Bij navraag bij de ingenieurs blijkt dat dit gaat om achtergebleven bekistingsolie die geen probleem vormt voor het gebouw
- **7. K. Maria-Hendrikaplein:** er zijn twee vragen over het K. Maria-Hendrikaplein. De plannen worden later tijdens de vergadering voorgesteld
- **Zone 30:** in de Sint-Denijslaan wordt de zone 30 niet meer gerespecteerd sinds de drempel is weggehaald. Dit wordt verder bekeken door het Mobiliteitsbedrijf
- **8. Sint-Denijslaan:** het langverwachte nieuwe fietspad in de Sint-Denijslaan tegen de Voskenslaan wordt gebruikt als K&R. Het Mobiliteitsbedrijf bekijkt om hier ook schilderingen op het wegdek aan te brengen.
Yves De Bruyckere: is er een reden waarom dit fietspad geen kleur of duidelijk symbool gekregen heeft?
Patrick Van Oostveldt: de aanleg van voetpaden is niet goed, er zijn veel plassen aan huisnummer 199, 201. Bij vorst wordt het daar spekglad en gevaarlijk.
Gisèle Rogiest: dit wordt meegenomen naar het Mobiliteitsbedrijf en de Dienst Wegen.

- **Patrick Van Oostveldt:** de bussen die niet van De Lijn zijn, staan nu op de K&R, maar blokkeren de weg omdat ze de bagage langs beide kanten in het voertuig laten steken, in de plaats van alleen langs de kant van het voetpad.
Gisèle Rogiest bekijkt dit met Flibco. Er was trouwens nog een klacht dat niet alle chauffeurs zich houden aan de nieuwe rijrichting. Dit wordt ook met hen bekeken.

De antwoorden op de andere vragen over het gebruik van de sporen/perrons 7 en 10, bushaltes, toegankelijkheid van K&R worden schriftelijk bezorgd.

3. Stand van zaken en planning communicatieacties

Het **jaarsverslag communicatie** 2015 staat op de website bij <http://www.projectgentsintpieters.be/info-en-inspraak/jaarsverslagen-communicatie>.

Het **groot werfbezoek** vindt plaats op zondag 24/04/2016, dat voor de bewoners op zondag 22/05/2016.

Het infopunt verhuist gedurende een halve dag met een **infostand** naar het station op 05/04/2016

Er is een nieuwe **nieuwsbrief** gelanceerd in februari en een aantal bewonersbrieven.

4. Presentatie ontwikkeling zone C – Rinkkaai

zie Bijlage kbg 53 – Inleiding Rinkkaai – projectontwikkeling zone C (pdf 820 kB)

Pieter Jacobs schetst de historiek van de ontwikkeling van de zone C, gaande van het RUP, over synthese document 2010 tot het ontwikkelingsplan 2012. Tussen 2012 en 2015 zijn dan een aantal studies uitgevoerd:

- Bodemonderzoeken
- Een haalbaarheidsstudie voor de fiets- en wandelbrug
- Een studie voor het akoestisch scherm spoorwegdomein
- Een studie voor de ontsluiting van het spoorwegdomein (Bevergracht, Boentweg)
- Het Mobiliteitseffectenrapport zone B – zone C

Uiteindelijk heeft dit geleid tot een wedstrijdprocedure waaruit nog drie kandidaten zijn geselecteerd. Bepalend voor het verder verloop van de ontwikkeling waren het Bestuursakkoord 2013 - 2018 waarin de woontorens werden beperkt tot 60 meter en een Arrest van het Grondwettelijk Hof van 07.11.2013 waarbij de sociale last werd vernietigd.

Uiteindelijk is Rinkkaai geselecteerd om de zone C te ontwikkelen. Rinkkaai bestaat uit Alides nv, Cores Development nv en Nacarat sas.

Wat de zone B betreft: die zone is in gebruik door Infrabel tot eind 2018. De ontwikkeling wordt binnen sogent verder voorbereid. In die zone zal een stadsgebouw komen en er is een deel voor sociale woningen voorzien.

Sogent staat ook in voor de inrichting van het openbaar domein in de zone B en C. Dit houdt in:

- de brug naar Blaarmeersen
- het Wijkpark
- de Boentweg

GR-Infopunt – kbg20160307

- een deel van de saneringswerken
- een deel van de akoestische wand

De Stad Gent van haar kant zorgt voor;

- De aanleg van het fietspad K. Fabiolalaan naar de Snekpkaai
- De aanleg van het K. Mathildeplein (aanstelling ontwerper 2017)

Alle ontwikkelingen zijn erg nauw met elkaar verweven: de opbrengst van de projectontwikkeling van de zone C wordt geïnvesteerd in dezelfde buurt in de hierboven opgesomde zaken. Concreet betekent dit dat de inkomsten van de ontwikkeling van zone C door sogent zullen worden gebruikt om het openbaar domein (wijkpark, K. Mathildeplein...) aan te leggen.

Presentatie RINKKAAI

Jan Van Den Broeke (evr-Architecten) en Ilse Mertens (Cores Development) stellen het project Rinkkaai voor. Dit is het winnende projectvoorstel dat momenteel verder wordt bestudeerd en uitgewerkt.

Het uitgangspunt is een nieuw stadsdeel te creëren, een nieuwe gemeenschap, met ruimte voor ontmoeting.

1. Verbonden met de Rijsenbergbuurt

- rekening houden met bezorgdheden van de buurt: aangepaste schaal, versterken van groene karakter van de site, aandacht voor minder hinder
- nieuwe kansen bieden: een veelheid aan ontmoetingsplekken in een groot Rijsenbergpark

2. Levendig en enthousiast

- samenhangend en levendig nieuw wijkdeel met focus op het ontmoeten met buurtondersteunende functies, in inspirerende omgeving
- vandaag, morgen en overmorgen

3. Inclusief

- een intergenerationeel project met een goeie mix van functies en woningen in alle gebouwen
- met plaats voor groepswonen, assistentiewonen, beroepen aan huis binnen een realistische en betaalbare context

4. Kind- en gezinsvriendelijk

- infrastructuur gekoppeld aan sociale structuur en identiteit
- focus op woonkwaliteit: veel licht en zicht, ruime private buitenruimte, bergruimte, veiligheid, autovrij, collectieve ruimtes

5. Duurzaam

- duurzaamheid met minimum 85% van de duurzaamheidsmeter. B.E.N.-wijk (<E30), passiefbouw, waterzuiverende wijk, lokale materialen, sociale return, wijkmanager, ...

Het project biedt nieuwe kansen voor de buurt:

- een samenhangend, zichtbaar en bereikbaar wijkpark
- Het Rinkhoutpad als verbindende as
- scharnierpunten met de K. Fabiolalaan
- invulling met buurtfuncties

Het ruimtelijk concept wordt voorgesteld:

- vrijstaande paviljoenen in een aaneengesloten park
- gebouwen in relatie met hun omgeving
- positie en vorm optimaal voor zicht, licht en schaduwwerking

- levendige plinten met buurtfuncties en daken met ontmoetingsruimte
- een gevarieerde wand aan de Fabiolalaan met groene open entrees naar park
- ontmoetingsruimtes
- De impact van wind en schaduw worden bekeken. Er is weinig of beperkte schaduw op burens of het eigen project. Het park, de inkomzones en pleinen zijn windluw.
- De akoestische wand wordt geïntegreerd in het parklandschap.
- Er komt een variëteit aan appartementen van 1 tot 3-4 slaapkamers en met alternatieve woonvormen zoals groepswoningen, assistentiewoningen. Er komen ook 40% bescheiden woningen.
- Er is ook ruimte voorzien voor buurtondersteunende functies zoals bijvoorbeeld een apotheker, een gezondheidscentrum, een buurthuis met wijkmanager (niet alleen voor de bewoners, maar voor de hele wijk), wasbar/strijksalon, bistro, buurtwinkel enz.
- Er is ruimte voor fietsenstallingen op het gelijkvloers die plaats zal bieden aan 1.000 fietsen. Het aantal parkeerplaatsen is beperkt tot 0,8 per wooneenheid. Dit betekent een aaneengesloten parking met 88 wagens op het gelijkvloers en 160 op de lagere verdiepingen. Er komen 2 in-en uitgangen die uitgeven op de K. Fabiolalaan.

Er wordt veel aandacht besteed aan duurzaamheid met hergebruik van water, BEN: bijna energie neutraal door onder andere een warmtenet via een specifiek procedé van rivierverwarming, zonnecollectoren enz.

De bouwtijd wordt zo kort mogelijk gehouden. Er zal worden gewerkt in 2 fasen, te beginnen aan de kant van De Leie. Tegelijkertijd wordt ook het park aangelegd. We willen ook zo open en transparant mogelijk communiceren. Het Minder Hinder plan wordt nog uitgewerkt.

Vragen

Lieven Theys: de torens zien er groen uit op de beelden. Is er een groengarantie?

Rinkkaai: er zijn verschillende mogelijkheden zoals door structurele maatregelen voor de terrassen, het opnemen van voorwaarden in de verkoopovereenkomst met de bewoners... De visie rond groen wordt nog verder uitgewerkt, het kan ook gaan om een groene sokkel.

Sogent: in de contracten met Rinkkaai hebben we die bezorgdheden ook geformuleerd, we verwachten daar nog extra ontwerpwerk, o.a. in verband met de groengarantie.

Dirk Van Gijsegheem: hoe gebeurt de aansluiting tussen K. Fabiolalaan en de nieuwe woonbuurt? Er is daar een hoogteverschil.

Rinkkaai: de overgang gebeurt op verschillende manieren: via zachte hellingen in het landschap, een toegangsweg langs een helling, via een plein met het buurthuis en buurtwinkel. De situatie verschilt en de toegangen gebeuren op verschillende manieren.

Dirk Van Gijsegheem: zullen er op het gelijkvloers ook privétuintjes zijn?

Rinkkaai: het gelijkvloers ligt eigenlijk op de eerste verdieping gezien vanaf de K. Fabiolalaan. Er is daar onder andere een gemeenschappelijke tuin voor het co-housinggebouw voorzien en ook enkele privétuintjes. Gradatie tussen privé en publiek.

Yves De Bruyckere: zal alle infrastructuur al aanwezig zijn bij verkoop? We zien het vaak gebeuren dat mensen de fiets als vervoermiddel wel willen gebruiken, maar dat de infrastructuur ontbreekt waardoor ze afhaken.

Sogent: de Stad engageert zich om de brug aan te leggen voor de verbinding met de Blaarmeersen en het dubbelrichtingsfietspad in de K. Fabiolalaan.

Schepen Balthazar: de brug en het fietspad zullen er liggen als de bewoners er komen wonen.

Patrick Van Oostveldt: hoe gebeurt de aansluiting met het fietspad aan de overkant van het water richting Drongen? Is het niet korter via de Sint-Denijslaan?

Schepen Balthazar: dit wordt een aangename fietsroute over het water en langs het groen. Voor de bewoners is dit een belangrijke verbinding en ook in omgekeerde richting vanuit Drongen, ... je rijdt niet tussen het verkeer door en het is zeker geen omweg. Het fietspad ter hoogte van het Patijntje blijft ook bestaan.

Regi Claey: dit hangt ook samen met de studieopdracht die er momenteel loopt voor de brug over de watersportbaan. Dit kan een belangrijke fietsas worden.

Dirk Van Gijseghe: hoe zit het met de geluidshinder? Uit welk materiaal zal de akoestische wand bestaan?

Rinkkaai: Geluidskarten leren dat het geluid wel meevalt, en zeker niet constant is. Het gaat om niveaus van 60-70 dB. De geluidsoverlast is er vooral op maaiveldniveau. Daarom komt er een geluidswand met hoogte van 4m, met goede akoestische kwaliteiten. Het wordt geen zicht op een lange betonnen wand; er zal afwisseling zijn tussen bermen en een wand met veel groen.

Op grotere hoogte houden de passiefwoningen met 3 -dubbelglas het geluid buiten.

5. Stand van zaken zone A

Rudy Van Camp licht de stand van zaken toe.

Er zijn geen wijzigen tegenover de vorige keer. Het is wachten op uitspraak over de verkavelingsvergunning.

Dirk Van Gijseghe: is de bouwaanvraag voor het woongedeelte van het gebouw A2 woning nu ingediend? Dit stond in vorig verslag.

Rudy Van Camp kijkt dit nog eens na.

6. Stand van zaken van de werken

Veerle Duportail – zie presentatie Bijlage kbg 53 – Stand van de werven (pdf – 8.807 kB)

- De reizigerstunnel aan perron 7 krijgt twee tijdelijke trappen
- De passerelle wordt dieper in het station geschoven na verdere afbraak van de reizigerstunnel (voorzien in het paasweekend)
- De tweede ticketautomaat kan er dan komen in april/mei aangezien daar een plein komt vergelijkbaar met de kant oude tramtunnel, evenals een scherm met dienstregeling
- Perron 8 is bijna helemaal afgebroken
- Voor mensen die interesse hebben in de werken: er is een mooi uitkijkpunt bovenaan de trap perron 10 met zicht op de werken perron 8-9
- Er komt nog bijkomen signaletica op perron 7
- Belangrijkste werken naast de installatie van de tijdelijke trappen zijn de grondwerken en het plaatsen van de soilmixwand
- Kant Brussel is een bufferbekken geplaatst

- A2 deel kantoren: eind mei is de afwerking klaar en wordt het gebouw in gebruik genomen.
- Het fietspad aan de K. Fabiolalaan is terug open
- Door wegenwerken moest de fietsenstalling uit de Boudewijnstraat worden verwijderd. De rekken staan nu in de K. Fabiolalaan om ervoor te zorgen dat het aantal fietsenstallingen op hetzelfde niveau wordt gehouden.

Yves De Bruyckere: het perron 7 is enkel bereikbaar via een trap en toch stoppen daar veel treinen. Dit maakt het moeilijk voor mensen die slecht te been zijn, mensen met een buggy enz. Er zijn een aantal mooi afgewerkte perrons, kunnen die treinen daar niet naartoe?

Gisèle Rogiest: dit heeft te maken met de spoorbundels. Infrabel is er zich van bewust dat daar een drukke lijn zit. Meer informatie van Infrabel volgt bij de lijst van vragen en antwoorden die wordt nagestuurd.

7. Planning van het stationsproject

Dirk Evenepoel, projectleider bij Eurostation – zie presentatie Bijlage kbg 53 – Planning stationswerken (pdf – 3.752 kB)

Dirk stelt eerst de actuele stand van zaken en de planning voor. De bouw van elk viaduct neemt ongeveer 2 jaar in beslag.

- Afbraak + grondwerken: 3 maanden
- Bouw spoorwegviaduct ($\pm 300\text{m}$): 9 maanden
- Bouw overkapping ($\pm 160\text{m}$): 3 maanden
- Afwerking perrons ($\pm 350\text{m}$): 7 maanden
- Spoorwerken + bundels: 2 maanden
- **TOTAAL:** **24 maanden**

De werken aan het station zijn gestart eind 2010. Dit brengt ons tot 2024.

Het project is complex door het ontwerp, de randvoorwaarden, de vele partners, en ook de tussentijdse wijzigingen, zoals de indienstneming van de langere Albatrostram die gevolgen heeft op het ontwerp en de uitvoering.

De werken hebben vertraging opgelopen door de fase 2bis. In de plaats van het volledige viaduct te bouwen, is dit in twee keer moeten gebeuren waarbij de perronschaal in de tweede fase is opgehangen. De reden daarvoor was dat het perron 9 te smal zou worden wat het comfort en vooral de veiligheid van de treinreizigers in het gedrang zou brengen. Deze extra fase heeft in totaal een klein jaar gekost, samen met nog enkele andere kleinere vertragingen.

Momenteel zitten we in fase 3: de bouw van sporen en perrons 8 en 9. De ruwbouw van het viaduct moet gebeuren in een strook van 24 meter breed en 300 meter lang en zal klaar zijn in november van dit jaar waarna de bouw van de grote overkapping start. Eind december 2017 is dit klaar waarbij spoor 9 in dienst gaat. Dan komt er een fase van de afwerking van de kelderverdieping waar de fietsenstallingen komen. In juli 2018 gaat ook spoor 8 dan in dienst en daarna start de nieuwe aanname voor de bouw van de volgende sporen van 7 tot en met 1.

Er is ondertussen ook geleerd uit de vorige fases en er komen verbeterde, meer geleidelijke tijdelijke trappen aan perron 7. Een ervan aan de oude tramtunnel is al in gebruik. Ook de tijdelijke luifels zijn breed genoeg om mensen te beschermen.

De timing voor de afbraak van de tunnels zal ook nog worden gecommuniceerd door het Infopunt.

De langetermijnplanning wordt toegelicht.

GSP 80 fase 2 in de stationsvernieuwing

GSP 90 het nieuwe tramstation voor De Lijn

GSP 110 is de aanleg van het K. Maria-Hendrikaplein

GSP 120 aanleg K. Mathildeplein

- Een verschil met de vroegere masterplanning is dat de stationswerken (voorzien tot 2024) zouden gevolgd worden door de aanleg van de pleinen, tot 2026. Nu blijft de einddatum gelijk, maar worden de pleinen aangelegd terwijl ook de stationswerken aan de gang zijn.
- In 2018 eindigt de 070 en zal een volgend deel van de overdekte fietsenstalling klaar zijn
- 2018: De 080 start met de bouw van de viaduct voor de sporen 6 en 7
- In 2019 wordt een eerste gedeelte (zuidelijk deel) van het K. Mathildeplein aangelegd, samen met de sporen en perrons 6 en 7
- In 2020 komt daar ook de aanleg van het K. Maria-Hendrikaplein bij.
- 2020 tot eind 2021: sporen 4-5
- 2022-23: aanleg sporen 1-2-3 die gelijktijdig zullen worden gebouwd
- In 2024 start de bouw van het tramstation. Dit is af begin 2025
- De resterende tijd tot 2026 wordt gebruikt voor de afwerking van de stationshal op het gelijkvloers. De inrichting voor concessies start al in fase 4, bij de bouw van de viaducten 5-4 en schuift geleidelijk aan mee naar voor.

Er zijn – om de planning te kunnen aanhouden - een aantal versnellingsmaatregelen voorzien voor de volgende fase:

- Een ploegensysteem tussen 7u en 22u waarbij rekening zal blijven worden gehouden met de voorwaarden naar geluid en hinder
- Een terugkeerbeweging waarbij 2 à 3 maand te winnen is in de timing. Dit betekent dat het afwerken van het volledige perron gebeurt in een latere fase waarbij een perron terug even uit dienst gaat. Het maximum van twee sporen uit dienst blijft hierbij behouden.
- Ook de ervaring bij de bouw van de vorige viaducten speelt mee waarmee tijd kan worden gewonnen

Luc De Smedt, reizigersbeweging: blijven de tramsporen in dienst bij aanleg van het KMH-plein? Wat is het verschil tussen het huidige ringspoor en het nieuwe tramspoor? Als er een nieuwe lus wordt gemaakt rond het station, kost dit meer tijd.

Kristof Blomme: het definitieve spoortracé voor de stationsomgeving Gent-Sint-Pieters ligt nog niet volledig vast. Er komt in elk geval een lus rond de bomen voor de verbinding tussen station en lijnen 1,2,4 en de latere tram 7 (kant ventweg). Er blijft ook een calamiteitenspoor voor het station. Er wordt voor dit spoor nog nagekeken wat de mogelijkheden zijn, ook qua perron.

Dirk Van Gijsegem: wat zal GSP 110 juist inhouden? Zal er veel veranderen aan het plein?

Dirk Evenepoel: de looplijnen op het plein worden herbekeken in de nieuwe situatie. Een aantal zaken blijven, zoals de beschermde bomenrij.

Veerle Duportail: er komen op korte termijn al enkele maatregelen, maar die liggen al in richting van de langtermijnplannen. Daarvan bestaat momenteel alleen een visie en een schets, maar dit moet verder worden uitgewerkt en verfijnd.

Yves De Bruyckere: wat betekent deze timing, dat er 2 jaar bij komt?

Dirk Evenepoel: voor het totale project Gent Sint-Pieters wordt dezelfde einddatum aangehouden. Voor het stationsproject zat daar de aanleg van de pleinen oorspronkelijk niet bij, dit wordt nu als een geheel geïntegreerd.

Wat de fietsenparking betreft, moeten eerst de watertesten worden uitgevoerd. Dit kan pas nadat de bemaling is uitgezet.

Patrick Van Oostveldt: waar zullen de fietsen worden geplaatst bij de bouw van het S-gebouw?

Dit wordt meegenomen in het volgende item en in een presentatie op de volgende klankbordgroep.

8. Stand van zaken maatregelen K. Maria-Hendrikaplein

Zie presentatie Bijlage kbg 53 – Mobiliteit (pdf – 3.752 kB)

Veerle Duportail stelt de huidige plannen voor.

De bedoeling is om de taxi's nog voor de zomer te verhuizen naar de overdekte kiss & ride zone alsook om de maatregelen op korte termijn uit te voeren. De voorstellen liggen in lijn met het uiteindelijke ontwerp van het plein.

Eenmaal de taxi's verhuisd zijn, zal de zone voor het stationsbuffet heringericht worden. Daarbij zal er extra ruimte worden vrijgemaakt voor de fietsers van en naar de overdekte fietsenstalling. In de zone kunnen enkel diensten voor het station en spoorwegvoertuigen parkeren en laden en lossen.

De voorgestelde tram-bus-banen met markeringen 'tram' in het rood zijn overeenkomstig een dienstorder van AWV. De veiligheid van de verschillende modi, vooral van de voetgangers zal moeten geëvalueerd worden om te zien hoe buschauffeurs en taxi's zich op die zones gedragen. Deze oversteekconfiguratie wordt aangebracht op alle oversteken rond de boucle, evenals op de wegen die naar het plein leiden – K. Albertlaan, K. Elisabethlaan en P. Clementinalaan.

De noordelijke ventweg wordt voorzien van een visuele aanduiding voor fietsers aan beide zijden van de weg door middel van fietssymbolen.

Om de verkeersveiligheid zone K. Albertlaan – ventweg Maria-Hendrikaplein – ventweg cinema Rex – Smidsestraat te verbeteren, is dit kruispunt verder bestudeerd. In de vorige klankbordgroep waren er namelijk opmerkingen bij het voorstel om het als een plein in te richten. Het huidige voorstel is gebaseerd op een rotonde waarbij fietsers rond kunnen fietsen, maar auto's de rotonde niet als keerpunt kunnen gebruiken. Tegenover vandaag betekent dit een bijkomende links afslagbeweging van de noordelijke ventweg naar de zone K&R. Voor fietsers wordt dit verder bekeken door het Mobiliteitsbedrijf.

Hoe taxi's uit de overdekte zone zullen wegrijden in oostelijke richting wordt nog onderzocht door De Lijn en de Stad Gent. Het voorstel is om uit te rijden rechts vanuit de K&R naar de trambaan, maar dit voorstel is nog niet goedgekeurd, gezien De Lijn vindt dat dit een gevaarlijke beweging is en ze buiten de vensteruren geen taxi's wil toelaten op de tram- en busbanen. Als alternatief heeft De Lijn de mogelijkheid doorgegeven om taxi's door de Smidsestraat te laten rijden, gezien het om een beperkt aantal gaat. De Lijn en de Stad Gent zullen dit op een hoger niveau bespreken.

Alle suggesties zijn welkom. Die mogen schriftelijk aan het Infopunt worden overgemaakt.

9. Stand van zaken fietsenstallingen

Veerle Duportail: er is een haalbaarheidsstudie gemaakt voor de fietsenstalling.

De haalbaarheidsstudie omvat 25 maatregelen om de fietscapaciteit te verhogen op korte en lange termijn. Daarbij wordt gefocust op 13.500 fietsen op het einde van het project GSP. Die zullen allemaal in pandig staan binnen het huidige bouwproject. Ook de toegangen voldoen, mits een aantal aanpassingen qua luie trappen om de toegankelijkheid te verbeteren.

De bedoeling is dat er bij de NMBS en de Stad Gent op korte termijn een akkoord is omtrent welke maatregelen wanneer genomen zullen worden. Dit zal op de volgende klankbordgroep worden toegelicht.

Het uitgangspunt is dat er een stijging is van het aantal fietsparkeerplaatsen, conform de trendlijn (gebaseerd op de reizigersgroei in relatie tot de modal split) zowel door middel van tijdelijke als definitieve maatregelen, en dat hierbij het evenwicht in gewenste aantallen noord-zuid ook bepalend is.

Regi Claeyns: De idee van een fietsenstalling onder het K. Mathildeplein werd afgevoerd. Het nieuwe voorstel van een fietsenstalling onder het station is:

- Duidelijker en leesbaarder
- Naar ruimtegebruik en kostprijs veel efficiënter
- Het geeft meer vrijheid voor de aanleg van het K. Mathildeplein.

De toegang aan de zuidzijde zal via luie trappen verlopen en op termijn via een helling.

Wat nog uit te klaren is, is de mogelijkheden om een detectiesysteem te implementeren waarbij fietsers gemakkelijk een vrije plaats vinden.