

Verslag klankbordgroep 2 februari 2010 (nr. 18)

18.1 Opgvolgingspunten vorig verslag

- goedkeuring verslag KBG 20.10.2009
- lichtenregeling kruispunt P. Clementinalaan – Kortrijksesteenweg
- langer perron aan halte tram 21/22
- probleem bussen in Sportstraat: De Lijn zal tellingen uitvoeren in november 2009 en buurt op de hoogte brengen
- aanbrengen van voorzieningen voor blinden en slechtzienden voor einde werken

18.2 Nieuwe ontwikkelingen i.v.m. bus en tram

18.3 Voorstel communicatie- en participatietraject met inbegrip van de kwaliteitskamer en de Timichegcorridor

18.4 Parkeren: stavaza

18.5 Stand van zaken en planning werken in en rond station

- de werken in en rond het station: wat is in studie (= toekomst), wat loopt nu?

18.6 Stand van zaken en planning communicatieacties

- statistiek vragen en klachten
- geplande acties

18.7 Volgende vergaderingen: telkens om 20 uur

- eind feb / begin maart (i.k.v. PO zone A)
- dinsdag 30 maart 2010 (onder voorbehoud!)
- dinsdag 4 mei 2010

18.1 Opvolgingspunten vorig verslag

- goedkeuring verslag KBG 20.10.2009
Geen opmerkingen.
- aanbrengen van voorzieningen voor blinden en slechtzienden voor einde werken: wordt verder besproken
- lichtenregeling kruispunt P. Clementinalaan – Kortrijksesteenweg
EMG zal deze lichten op 19 februari aanpassen. EMG (onderdeel van AWV) zal de lichten aanpassen zodat bus- en trambeïnvloeding van de lichten mogelijk wordt en de lichtenregeling optimaal wordt ingesteld voor een vlotte verkeersdoorstroming.
- langer perron aan halte tram 21/22
Het is niet mogelijk om het perron te verlengen omdat bussen en trams dan boven de kelder van het Flandriagebouw zouden moeten rijden, en dat kan niet.
- probleem bussen in Sportstraat: De Lijn zal tellingen uitvoeren in november en de buurt op de hoogte brengen.

Er zijn tellingen uitgevoerd om de op- en afstappers van buslijn 8, 9, 41 en 43 te kennen. Door de werken rijden die bussen in omleiding door de Sportstraat. Momenteel rijden er 16 bussen per uur door die straat. Op basis van tellingen aan de betrokken haltes is De Lijn bereid om de lijnen 8, 41 en 43 over de Neermeerskaai naar de Albertlaan te laten rijden. Om die route mogelijk te maken, zijn enkele kleinere infrastructuurwerken (schilderwerken) nodig in de bocht van de Neermeerskaai naar de Albertlaan. Hierdoor zullen ook enkele reizigers moeten overstappen aan het Sint-Pietersstation. De Lijn zal dit verder met de Stad bespreken. Vanaf september (nieuwe situatie) zal bus 9 waarschijnlijk niet in beide richtingen door de Fabiolalaan kunnen rijden. (zie punt 2).

TTB vraagt om lijn 9 al eerder langs de Neermeerskaai te laten rijden, omdat reizigers van Mariakerke en omstreken hierdoor een kortere reisroute hebben. Volgens De Lijn betekent dit dat meer mensen zouden moeten overstappen aan het station.

Indien enkel lijn 9 door de Sportstraat zou rijden, zouden er maar 8 bussen

per uur (in beide richtingen samen) meer overblijven.

Schepen Temmerman vraagt of het aantal bussen dat door de Sportstraat rijdt effectief verminderd is sinds november. Dit wordt bevestigd.

18.2 Nieuwe ontwikkelingen i.v.m. bus en tram

De voorzitter verwijst naar de discussie tijdens de vorige klankbordgroep over het al of niet openstellen van de Timichegtunnel. Dat bleek een moeilijk en gevoelig punt te zijn. We willen dit op een degelijker manier terug opnemen (zie punt 3).

Het al of niet openstellen van de Timichegtunnel heeft echter ook implicaties op het busvervoer. De Lijn zoekt momenteel een oplossing voor een aantal problemen. Hieronder worden de denkpistes weergegeven:

- Ten gevolge van de werken zullen de bussen niet meer kunnen halteren aan de huidige haltes (hoofdbushalte, halte aan Sint-Denijslaan). In een eerste fase zal het nieuwe busstation slechts voor één derde bruikbaar zijn. Er ontstaat dus een probleem om alle bussen te laten halteren. Het nieuwe busstation zal bovendien gehinderd worden door werfvrachtwagens.
- Als de tijdelijke tramtunnel in dienst is (september/oktober 2010) zullen aan het kruispunt van de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan ook een aantal bussen moeten halteren van lijnenbundel 4 en 7. En aan het begin van de P. Clementinalaan zullen er enkele bushaltes moeten bijkomen.
- De lijnen 21/22 en 4 behouden hun tramhalte voor het stationsgebouw.

De Lijn heeft gezocht naar alternatieve routes om de interferentie tussen bus en tram enerzijds én werfvrachtwagens anderzijds zo veel mogelijk te beperken. Daarbij wil De Lijn de veiligheid voor haar reizigers garanderen én de routes voor de bussen zo kort mogelijk houden.

De scholieren die naar VISO moeten, zullen op het nieuwe busstation moeten opstappen. Er komt een loopbrug voor reizigers naar het nieuwe busstation. De Lijn vraagt of er steeds een ingang aan de achterzijde van het station zal zijn. Er wordt

bevestigd dat de aannemer van de stationswerken is opgelegd om steeds twee doorgangen van noord naar zuid toegankelijk te houden.

Er moeten nog halteplaatsen gezocht worden voor streekbussen met gegarandeerde treinaansluiting. Die moeten kunnen blijven wachten op reizigers die van een trein komen.

Voor De Lijn zou het interessant zijn als die lege bussen via de Timichegtunnel naar hun vertrekhalte kunnen rijden. Dit zou slechts nodig zijn tot 2012 tot wanneer er meer capaciteit is in het nieuwe busstation.

Commentaar KBG:

- Er zal meer verkeer door het stuk Sint-Denijslaan tussen Voskenslaan en Timichegtunnel rijden. Daar komen dan nog enkele bussen bij (streekbussen rijden maar met een uur-frequentie in de daluren, om de 30 min tijdens de spitsuren). De Lijn zal nog meedelen over hoeveel bussen dat precies gaat. Hoe zullen reizigers de tramsporen aan de nieuwe bus- en tramhalte kunnen oversteken (richting K. Fabiolalaan)? De Lijn bekijkt dit nog. Het kruispunt K. Maria Hendrikaplein – K. Fabiolalaan – K. Boudewijnstraat zal een zeer druk en moeilijk punt worden. Hier moet voldoende aandacht naar veiligheid gaan.
- Haltes aan de K. Fabiolalaan zorgen voor een langere looproute naar het station. Daar wordt best rekening mee gehouden.
- De Lijn zal navragen welke/hoeveel bussen zullen wachten op de trein?
- Voor blinden en slechtzienden wordt een reliëfplan gevraagd van de nieuwe verkeerssituatie op het K. Maria Hendrikaplein (tram- en bushaltes, looproutes, ...) Hier zal voor gezorgd worden.
- De bussen kunnen maar door de Timichegtunnel rijden wanneer die volledig is afgewerkt en de verkeerslichten aan het kruispunt met de Sint-Denijslaan zijn geplaatst.
- De werfvrachtwagens zullen via de K. Fabiolalaan aanrijden en wegrijden via de K. Albertlaan.

De voorzitter stelt voor om dit dossier op een volgende bijeenkomst te hernemen.

18.3 Voorstel communicatie- en participatietraject met inbegrip van de kwaliteitskamer en de Timichegcorridor

Bespreking voorstel.

De burgemeester herhaalt zijn engagement om participatie en communicatie ter harte te nemen. Ook de projectpartners ondersteunen het communicatie- en participatietraject. De KBG blijft een bevoorrecht forum, maar participatie zal uitgebreid worden tot andere belanghebbenden.

De voorzitter stelt ook dat er intensiever en flexibeler zal vergaderd worden.

Commentaar KBG:

- Dit is een positieve evolutie. Buitensporig heeft van zijn achterban de verlangens en wensen opgelijst, en zal die doorgeven aan de burgemeester.
- Voorstel om het communicatie- en participatiedocument grondig te bekijken en uw opmerkingen rechtstreeks te sturen aan ann.manhaeve@gent.be

18.4 Parkeren: stavaza

- capaciteit parking: 2 708 i.p.v. 2 810, wegens optimalisatie in- en uitrit. Hierdoor was er een herverdeling nodig tussen pendelaars, projectontwikkeling en publieke parking.
- Het eerste deel van de parking zal openen in het najaar van 2010 (ong. 2 000 plaatsen).
- NMBS-Holding heeft een eigen parkeerentiteit B-parking opgericht voor het professioneel beheren van de parkeerplaatsen. De stad Gent zal dus niet participeren in de parking.
- De stad zal wel de 3 200 extra fietsstallingen financieren.
- Er wordt gevraagd of het in een eerste fase mogelijk zal zijn om fietsen te stallen in de ondergrondse parking.
- De stad Gent en de NMBS-Holding zijn het eens dat er een afzonderlijke overeenkomst moet worden opgemaakt over het beheer van de parking, uiterlijk 3 maanden voor de ingebruikname ervan (= voor de zomer). Bedoeling is om de exploitatie en de tarifiering van de ondergrondse parking af te stemmen op het bovengronds parkeren in de stationsomgeving.
- De ondergrondse parking moet ook worden ingepast in het nieuwe verkeersgeleidingssysteem van de stad Gent.

- In de beheersovereenkomst van de NMBS-Holding worden enkele hoofdprincipes opgesomd die sterk aanleunen bij het parkeerbeleid van de stad Gent. Plaatsen garanderen voor fietsen en auto's van treinreizigers, evenwicht tussen operationele ontvangsten en kosten, differentiatie van tarieven volgens type station, gebruiker en lokale omstandigheden, ondersteuning van het gebruik van het Openbaar Vervoer STOP-principe: stations zo inrichten dat het best bereikbaar is voor stappers, trappers, dan voor openbaar vervoer en in laatste instantie voor private wagens.

Er worden verschillende studies i.v.m. parkeren uitgevoerd:

- De studies i.v.m. 'parkeren' kaderen binnen het Europees project CIVITAS dat in de corridor tussen The Loop en de Korenmarkt wil werken aan duurzame mobiliteit. Daarvoor moet binnen de ruime stationsomgeving een aantal zaken onderzocht worden: car free housing, nieuwe criteria voor residentieel parkeren, beperken van parkeren voor tewerkstelling
- De discussie rond parkeren zal op een volgende klankbordgroep opnieuw worden geagendeerd en in de diepte worden gevoerd.

Commentaar:

- In welke mate heeft de beslissing van de stad Gent om niet te participeren in de parking, een invloed op het 'algemeen belang' i.v.m. parkeren en de invloed van de stad Gent op langere termijn? B-parking wil rekening houden met het parkeerbeleid van de stad en is ook een openbare partner. Bovengronds bepaalt de stad Gent het parkeerbeleid, waardoor ze nog steeds een voldoende impact heeft op het parkeergegeven.
- In welke mate moet de tarifiering van de stationsparking kostendekkend zijn? Een ondergrondse parking is immens duur en er is de verplichting om een break-even te bereiken tussen de operationele kosten en lasten (betreft niet de investering).
- Het is positief dat de NMBS-Holding een parking bouwt voor pendelaars. We willen immers niet dat die pendelaars op straat parkeren.

18.5 Stand van zaken en planning werken in en rond station

De werken in en rond het station: wat is in studie (= toekomst), wat loopt nu?

Dossiers in werf:

- verbindingsweg (fietspad aan de R4 zal onderbroken worden medio februari – bewoners krijgen nog een bericht)
- tramtunnel (ruwbouwwerken afgewerkt medio maart); groene cabine van Eandis zal in de muur worden geïntegreerd. Ingebruikname voorzien op 1 september 2010
- keermuur werd hersteld
- Timichegtunnel: ingebruikname vanaf 1 november 2010
- Parking
- Nieuwe bus- en tramstation (afgewerkt augustus 2010)
- Bouw infopunt (afwerking momenteel voorzien op 20 maart 2010)

Werken die binnenkort starten:

- Constructie K & R: nu voorbereidende werken, vanaf maart-april 2010 zullen de werken op het terrein allicht starten
- Heraanleg K. Fabiolalaan: (riolerings)werken zullen starten vanaf maart 2010

18.6 Stand van zaken en planning communicatieacties

- ~ wegens tijdsgebrek niet besproken

18.7 Volgende vergaderingen: telkens om 20 uur

- ~ maart (i.k.v. PO zone A)
- ~ dinsdag 30 maart 2010 (onder voorbehoud!)
- ~ dinsdag 4 mei 2010