

Klankbordgroep 21 februari 2008

Aanwezigheidslijst: zie bijlage

Agenda:

- 1) Goedkeuring en opvolging vorig verslag
 - 1.1. goedkeuring
 - 1.2. afwezigheid sommige deelnemers
 - 1.3. stand van zaken nieuwe website
 - 1.4. reacties verkeerscirculatie Rijsenbergwijk
 - 1.5. natuurcompensatie: overblijvende punten na infoavond
 - 1.6. studie fijn-stof-metingen: verdere evolutie
 - 1.7. NMBS-enquête
 - 1.8. bewonersparkeren in de Tenderstraat
 - 1.9. schriftelijk antwoord op vragen Piet Dedecker
 - 1.10. oversteekbaarheid van de tramsporen
 - 1.11. fietsparkeren
 - 1.12. rateltikker voor de oversteek naar het station
 - 1.13. kwaliteitskamer: verdere evolutie
- 2) Stand van zaken en planning van de werken
- 3) Infopunt:
 - 3.1. voorstelling komende nieuwsbrief van het project
 - 3.2. statistiek ivm vragen en klachten
vraag gemeenteraad ivm nachtelijke geluidshinder Clementinalaan
- 4) Minder hinder maatregelen

1) Goedkeuring en opvolging vorig verslag

1.1. goedkeuring verslag

- Website: eind januari zou die aangepast worden. Dit is vandaag gebeurd.
- De nummering van de vragen van Piet Dedecker in het verslag komt niet overeen met de nummering in de vragenlijst. Kunnen de vragen met bijhorend antwoord op de website geplaatst worden?
- Bomen: de aantallen kloppen niet. In totaal worden 18 bomen gerooid.
- Geluidsscherm thv verbindingsweg: formulering is onduidelijk. Op de bouwvergunning staat één geluidsscherm, tussen rijweg en fietspad, aan de kant van Roosakker. Bewoners van Vina Bovypark vragen een bijkomend geluidsscherm.
- Vraag 12 komt niet van Piet Dedecker.

Na deze opmerkingen werd het verslag goedgekeurd.

1.2. afwezigheid sommige deelnemers

Op de vergadering van vandaag is het overgrote deel van de deelnemers aanwezig. Navraag leerde dat afwezigheid in het verleden vooral te wijten was aan agendaproblemen.

1.3. stand van zaken nieuwe website

De nieuwe website is bijna afgewerkt. Alle informatie van de oude website werd er in overgebracht, de vindbaarheid van de verschillende items is verbeterd en er is nieuwe informatie aan toegevoegd.

De nieuwe website werd voorgesteld, de verschillende thema's werden overlopen.

Belangrijke aanpassingen:

- de klankbordgroep is zeer snel vindbaar
- bij 'praktisch' vindt u per deelgebied / straat alle praktische informatie, en alle communicatie die over dit gebied werd verspreid.
- Het wordt mogelijk om zich via de website in te schrijven op de digitale bewonersbrieven en nieuwsbrieven. De mogelijkheid is voorzien, maar moet nog worden geactiveerd.
- Bij de vaak gestelde vragen kunnen allerhande vragen vanuit het publiek bekend gemaakt worden.
- Het infopunt vraagt om opmerkingen over de website door te geven. De website zal voor iedereen toegankelijk zijn (Infopunt wil het 'anysurfer label' bekomen).

1.4. reacties verkeerscirculatie Rijsenbergwijk

Dit item kwam al verschillende keren aan bod in de klankbordgroep. De stapsgewijze invoering van éénrichtingsverkeer roept gemengde gevoelens op bij de omwonenden. Alle deelnemers kregen een synthese van de reacties op het voorgestelde verkeerscirculatieplan voor de Rijsenbergwijk.

Deze reacties werden in het kort overlopen:

- Het verkeerscirculatieplan gaat over de toekomstige situatie. Bewoners geven aan dat de verkeersdruk er nu al hoog is. Uit de uitgevoerde tellingen blijkt evenwel dat de norm ivm sluipverkeer in geen enkele woonstraat werd overschreden. De situatie zal uiteraard goed worden opgevolgd om passend te kunnen reageren.
- Sommige maatregelen zouden nu al kunnen worden uitgevoerd: bv wegwijzers plaatsen om sluipverkeer vanuit het noorden en vanuit het zuiden uit de wijk te houden.
- Het is moeilijk om bestaande verkeerslichten weg te nemen (zoals door sommigen werd gesuggereerd) omdat veel mensen dit als gevaarlijk ervaren.
- Enkele reacties gingen over bereikbaarheid, het moeten omrijden door bewoners. Dit is inderdaad een nadeel van éénrichtingsverkeer.
- Ook de bereikbaarheid van de scholen is een belangrijk aandachtspunt.

Ondanks inrijverbod voor vrachtwagens, passeren vrij veel vrachtwagens van de werven door de wijk. In overleg met de politie is afgesproken dat er ook een bord komt aan de kant van de Europabrug om ook het inrijden van lege vrachtwagens te verbieden (verbod boven 3,5 ton). De politie zal toezien op de naleving van dat verbod.

1.5. natuurcompensatie: overblijvende punten na infoavond

- Er is een geluidsscherm voorzien langs de verbindingsweg. Op termijn zal een geluidsscherm worden geplaatst langs de volledige zuidelijke en westelijke zijde. Mocht er geluidshinder worden vastgesteld in het Vina Bovypark, dan zal het Vlaams Gewest onderzoeken of het mogelijk is om extra schermen te plaatsen.
- De toegangsweg tot het natuurpark wordt in twee fasen aangelegd. In een eerste fase - die duurt tot zolang de huidige bewoonster gebruik maakt van haar woning en tuin - wordt een voorlopig pad aangelegd in steenslag en zullen een aantal struiken en bomen uit de tuin worden gerooid. In de definitieve fase wordt de toegangsweg breder en verschuift de as van de toegangsweg.

1.6. studie fijn-stof-metingen: verdere evolutie

Er is nog geen eindrapport. Schepen Balthazar meldt dat er metingen werden uitgevoerd door VITO, zowel binnen het projectgebied Gent Sint-Pieters als op enkele andere locaties. Wegens ziekte van de studieverantwoordelijke werden deze metingen nog niet geanalyseerd en geïnterpreteerd. Tegen de volgende klankbordgroep hoopt de Stad Gent hierover nieuws te hebben.

1.7. NMBS-enquête

Het station Gent-Sint-Pieters is het grootste station van Vlaanderen en het tweede belangrijkste station van België. De NMBS hield een enquête over de manier waarop reizigers naar het station komen. Hiervoor werden 79 personeelsleden ingezet. De bevraging startte kort vóór de eerste trein vertrok en duurde tot nadat de laatste trein vertrokken was. Tijdens de bevraging waren er telkens minstens twee enquêteurs aanwezig aan alle toegangen tot de perrons. Om ook de 'haastige reizigers' te bevragen, werden op voorhand affiches uitgehangen met de vraag: *'Hoe bent u naar het station gekomen: te voet, met de fiets, met de bus, met de tram, ... ?'*

Er was een respons van 40.384 reizigers. Uit deze bevraging blijkt dat Gent Sint-Pieters nu al zowat 45.000 instappende reizigers op een gewone werkdag telt.

Modal split voortransport:

- te voet: 22,17% (8.951)
- overstappers: 25,23 % (10.190)
- tram: 19,95% (8.058)
- bus: 10,34 % (4.175)
- fiets: 13,26% (5.358)
- auto: 6,83% (2.757)
- kiss & ride: 1,46% (589)
- bromfiets: 0,45% (181)
- taxi: 0,31% (125)

Van de automobilisten zouden er in de ochtendspits 1 565 met de auto komen. De andere zijn allicht occasionele reizigers, die gespreid aankomen.

De tellingen vonden plaats op een zonnige weekdag, lente 2007. Dit verklaart misschien waarom er zoveel fietsers zijn geteld. In 2003 werden gelijkaardige tellingen uitgevoerd tijdens de ochtendspits. Die resultaten gaven een gelijkaardige verdeling aan. Toen regende het en waren er procentueel wat minder fietsers.

Luc Desmet vermeldt dat een studie van tien à vijftien jaar geleden een gelijkaardige verdeling van vervoersmodi weergaf.

Annick Delanghe informeert of er ook zicht is op mensen met een functiebeperking in de meest ruime zin van het woord. De NMBS heeft alleen cijfers over het aantal personen die per dag onder begeleiding de trein nemen (rolstoelgebruikers, personen met visuele handicap).

varia

- Sinds 8 december 2008 is de frequentie van de trams verhoogd. Heeft die frequentieverhoging geleid tot een groter tramgebruik door pendelaars. Jan De Craene zal dit navragen bij De Lijn.
- In het voorlopig parkeergebouw staan momenteel nog een groot aantal parkeerplaatsen vrij. Veel auto's staan geparkeerd in de omliggende straten en op de parking van de Hogeschool ... De Hogeschool zal in de toekomst (na afwerking van de verbindingsweg) maatregelen nemen om dit te onraden.
- De dimensionering van de toekomstige ondergrondse pendelparking is gebeurd op basis van een stagnatie van het autogebruik bij pendelaars. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen stemt namelijk overeen met het aantal pendelaars dat nu met de wagen komt. Aannames voor de dimensionering van de parking (maximum 2000 plaatsen voor treinreizigers versus 2757 geteld)
 - 1500 plaatsen voor abonnees (1565 autogebruikers geteld in de ochtendspits)
 - 500 publieke plaatsen voor occasionele treinreizigers, bezoekers van de gebouwen in de projectontwikkeling Fabiolalaan.
- Als de fietsenstallingen én de fietsroutes naar het station worden verbeterd, zullen er nog **meer fietsenstallingen** nodig zijn volgens Luc Lavrijsen. Peter Vansevenant wijst op het dubbel gebruik van de fietsenstallingen: meerdere mensen vertrekken 's morgens met hun fiets van het station naar een bestemming in Gent en stallen hun fiets tijdens de nacht aan Gent Sint-Pieters; anderen komen 's morgens toe en laten hun fiets de hele dag aan het station staan.
- Al het de bedoeling is dat de toekomstige pendelaars niet meer met de wagen naar het station komen, zullen we er volgens Luc Desmet moeten voor zorgen dat er meer **beveiligde** fietsenstallingen komen.

1.8. bewonersparkeren in de Tenderstraat

Vooraf uit de Rijsenbergwijk kwamen vragen ivm toegenomen parkeerdruk. Daar werden een aantal parkeerplaatsen weggenomen in functie van de werken. Daartegenover stond dat de Stad Gent op een aantal plaatsen bewonersparkeren heeft ingevoerd. Maar daar kwamen vaak ook niet-bewoners parkeren. Door het gericht optreden van de politie worden hier momenteel minder problemen gemeld.

1.9. schriftelijk antwoord op vragen Piet Dedecker

zie hierboven

1.10. oversteekbaarheid van de tramsporen

In het oorspronkelijke concept, waren er bedenkingen over mogelijke onveilige situatie om de tramsporen over te steken. Tritel onderzocht de mogelijkheid van een onderdoorgang via trappen, maar dit bleek weinig efficiënt te zijn. Mensen zouden allicht toch de sporen oversteken.

Het huidige voorstel bestaat erin oversteekplaatsen te voorzien aan de koppen (zoals in het oorspronkelijk idee), alsook een centrale oversteekzone van ongeveer 9m breed (op 1 derde van de lengte van de perrons, aansluitend op de K&R). Tussen de tramsporen, ter hoogte van de haltes zullen schermen worden geplaatst zodat men enkel via die oversteekplaatsen de tramsporen kan oversteken. De trams richting centrum zullen op een tweetal meter van het einde van het scherm halteren. In het station zullen de trams uiteraard traag rijden.

In overleg met BTTB is nagedacht over de toegankelijkheid voor personen met een functiebeperking. Slechtzienenden kunnen zich niet oriënteren op het geluid omdat er 4 sporen zijn. Daarom wordt gedacht aan het plaatsen van kleine hydraulische liften om die mensen naar de verdieping eronder te brengen (eveneens de zone van de uitgebreide fietsenstalling) vanwaar ze met een andere lift naar het station of de treinperrons kunnen. Die liften zouden dan best op de meest 'luwe' plek van de perrons geplaatst worden. Dit voorstel is nog in studiefase (twee onzekerheden: uitbreiding van de fietsenstalling en aanvaarding van systeem met hydraulische lift door De Lijn).

In de huidige plannen is geen toegang via roltrappen vanaf de Sint-Denijslaan naar de sporen 11 en 12 voorzien. Roltrappen zouden immers voor problemen kunnen zorgen indien zij niet gecombineerd worden met een onderdoorgang.

Luc Desmet is voorstander van roltrappen omdat het tramverkeer op piekmomenten gehinderd wordt door stromen voetgangers die tramsporen oversteken om naar het station te gaan. Jacques Voncke wijst op de slechte leesbaarheid van het station op de plaats waar de roltrap beneden komt. Men komt op een soort eiland, zonder binding met het station. De cel gehandicaptenbeleid is ook niet gewonnen voor roltrappen.

Conclusie: er is nu een veilige gelijkgrondse oversteek mogelijk. Vanuit technisch oogpunt is het plaatsen van roltrappen niet wenselijk. De Stad is wel gewonnen voor het voorstel om hydraulische liften te plaatsen, zoals weergegeven in het voorstel van Eurostation. Voor de klankbordgroep is dit dossier nu afgerond.

Opmerking: kan er aan de tramchauffeurs gevraagd worden om te bellen voor ze vertrekken?

1.11. fietsparkeren

In samenwerking met en na overleg tussen de betrokken partijen (Max Mobiel, NMBS, Infopunt, dienst mobiliteit Stad Gent) werden enkele 'gevaarlijke' zones afgebakend die Max Mobiel 'fietsvrij' moet houden. Weggenomen fietsen kunnen gratis teruggehaald worden bij het Fietspunt. Er loopt momenteel een sensibiliseringscampagne. Omdat niet alle fietsenstallingen worden benut, zullen

er plannetjes worden uitgedeeld waarop de beschikbare fietsenstallingen zijn aangeduid.

1.12. rateltikker voor de oversteek naar het station

Er is nood aan een veilige en toegankelijke looproute tussen het Huis der Blinden gelegen in de Kortrijksesteenweg en het station. Een toegankelijkheidsbureau heeft geadviseerd om de route uit te stippelen langs de zuidelijke kant van de Clementinalaan en gebruik te maken van de reguliere lichten op het kruispunt van de Clementinalaan en de Kortrijksesteenweg.

1.13. kwaliteitskamer: verdere evolutie

Het programma dat de kwaliteitskamer dit jaar zal uitvoeren is goedgekeurd.

- Zone A, bovenop de parking (de dakplaat is bebouwbaar vanaf eind 2009). Aandachtspunt: de bouwplannen per zone moeten passen in het RUP. Dit betekent dat de verschillende bouwprojecten op elkaar moeten worden afgestemd, en dat ook vraag en aanbod dienen te worden afgestemd. De kwaliteitskamer zal bekijken hoe de verschillende vragen best kunnen worden ingepast in die zone.
- Hoe laten we dit ontwerp ontstaan: stellen we een pool ontwerpers voor? Laten we iedereen met eigen ontwerper werken? De kwaliteitskamer zal hier een voorzet doen.
- Zone C: dit jaar moeten ontwerpers voor het openbaar domein, voor de wegenis en voor de brug richting Blaarmeersen worden aangesteld. De kwaliteitskamer zal de Stad Gent daarin begeleiden. Tegen het najaar 2008 zullen de resultaten van een woonbehoeftenstudie bekend zijn. Op dat moment kunnen ook de randvoorwaarden en het programma voor de projectontwikkeling scherp gesteld worden. Vervolgens zal dan een traject voor partnerkeuze bepaald worden. De kwaliteitskamer de Stad Gent hierbij helpen.
- Hoe kan de relatie met de Rijsenbergwijk worden verbeterd? Toekomstige ontwikkeling Lumat-site, speelweefsel,... moet onderzocht worden. De kwaliteitskamer zal hier een beperkt onderzoek aan wijden om dan de relatie met de projectontwikkeling te kunnen leggen.

Vanaf nu zal de klankbordgroep de werkzaamheden van de kwaliteitskamer van nabij volgen.

2) stand van zaken en planning van de werken

Hilde Weemaes heeft een andere opdracht gekregen, en gaat een project opvolgen in Moskou. Namens de klankbordgroep willen we Hilde bedanken voor haar eerlijke en sterke inzet. Jan Cooreman zal Hilde Weemaes op de klankbordgroep vervangen.

deelproject tunnels

- buiten dienst stellen van de sporen (5 laatste) voorzien 12-13 april
- nachtelijke activiteiten zijn hierdoor noodzakelijk en toegelaten

voorlopige tramtunnel

- keerwand kant Sint-Denijslaan is opengebroken
- de dakplaat wordt begin maart gestort.

ontsluitingstunnel (R4)

- de voorbereidende werken zijn volop bezig. Het schuiven van de dakplaat is voorzien op 12-13 april 2008.

goederenloods en postgebouw

- personeel en magazijn NMBS zijn volledig verhuisd naar de herlokalisatie (NMBS-terrein) op 15.02.08
- Vanaf volgende week start de afbraak van de goederenloods. De uitvoeringstermijn bedraagt 30 kalenderdagen.

postgebouw

- plaatsen en aanspannen trekankers van 18/02/08 tem 09/03/08
- verdere uitbraak kelderplaat postgebouw en verwijderen ondergrondse tanken vanaf 10.03.08

seinhuis

- montage staalstructuur in uitvoering tot half maart
- nadien water en winddicht maken : timing circa 2 maanden

parking

- Momenteel worden ankers in de slibwanden geplaatst. Met de vloerplaat wordt gestart vanaf mei 2008.

werfverlichting

Enkele bewoners ondervinden hinder van te sterke werfverlichting. Is die nachtelijke verlichting nodig? Ja, de lampen moeten de toegang tot het seinhuis – waar permanent mensen aanwezig zijn - verlichten.

grondwaterstand

Op de vraag of de grondwaterstand wordt opgevolgd, werd positief geantwoord.

3) Infopunt:

3.1. voorstelling komende nieuwsbrief

te lezen op de website

3.2. statistiek ivm vragen en klachten

De vragen en klachten komen toe met pieken. Sedert de vorige klankbordgroep waren er 190 contacts, waarvan een 60-tal klachten, voornamelijk over zones waar gewerkt wordt. De laatste tijd vooral over zwaar verkeer door de Rijsenbergwijk. Ook een aantal klachten over werfstof. Niettegenstaande er dagelijks wordt geveegd, is het bijna onmogelijk om de werkzone stofvrij te houden.

3.3. vraag gemeenteraad ivm nachtelijke geluidshinder Clementinalaan

De Clementinalaan (zuidelijk deel), klaagt over nachtelijk goederentreinverkeer. Via de gemeenteraad werd gevraagd of daar iets aan kan gedaan worden. Volgens de NMBS is die klacht niet gelinkt aan het project Gent Sint-Pieters. Het goederenverkeer is wel toegenomen.

Momenteel worden de goederentransporten op de middelste sporen geleid omwille van de werkzaamheden aan de Sneppebrug. Dit zal zo blijven tot eind 2008. Als de werken daar teneinde zijn, zullen de sporen verder van de huizen liggen en zullen er minder wissels zijn. De NMBS zal proberen om de goederentransporten in de mate van het mogelijke over de middelste sporen te leiden.

4) minder hinder maatregelen

De belangrijkste minder hinder maatregelen werden al behandeld.

assistentienummer

De cel gehandicaptenbeleid heeft tijdens een overleg met de projectpartners gevraagd om een 'assistentienummer' in te voeren. Personen met een functionele handicap kunnen dan via dat nummer assistentie vragen in de omgeving van de werkzaamheden. Het assistentienummer zou tegen eind 2008 operationeel moeten zijn.

Een bewoner uit de Sint-Denijslaan klaagt over een **generator** onder zijn slaapkamerraam die 88 db produceert. Er wordt gemeld dat EANDIS op 24 februari komt kijken of er electriciteit kan aangesloten worden.

Het **fietspad** in de tunnel en ter hoogte van het vroegere postgebouw begint weer af te brokkelen. Vraag om dit te herstellen.

De datum voor de volgende vergadering wordt nog meegedeeld.