

Verslag klankbordgroep (59) van 6/02/2018

19.30 uur – Infopunt, Prinses Clementinalaan 215

Agenda

Algemeen gedeelte

1. Goedkeuring vorig verslag
2. Stand van zaken van de werken
3. Stand van zaken en planning communicatieacties
4. Stand van zaken 10 jaar Project Gent Sint-Pieters

Thema Projectontwikkeling

5. Terugkoppeling participatietraject Rijsenbergpark
6. Stand van zaken projectontwikkeling

Aanwezig

- | | |
|-----------------------------|--|
| 1. Aerts Olivier | Infrabel |
| 2. Bortels Ilse | Mobiliteitsbedrijf |
| 3. Caulier Herman | VEOMT |
| 4. Claeys Reginald | Stad Gent – Dep. Publieke ruimte |
| 5. De Bruyckere Yves | Fietsersbond |
| 6. De Ceunynck Rudy | TreinTramBus |
| 7. De Kuyper Jozef | Bewoner |
| 8. De Paepe Sophie | Infopunt PGSP |
| 9. Heyse Tine | schepen Milieu, Klimaat, Energie, Noord-Zuid |
| 10. Hondekeyn Filip | Bewoner |
| 11. Jacobs Pieter | sogent |
| 12. Lavrysen Luc | Buitensporig |
| 13. Manhaeve Ann | Beleidsparticipatie Stad Gent |
| 14. Pisman Ann | Werkgroep Sint-Pieters-Buiten |
| 15. Reynaert Herwig | UGent (voorzitter) |
| 16. Rogiest Gisèle | Infopunt PGSP |
| 17. Taeldeman Sven | schepen Stadsontwikkeling, Ruimtelijke Planning en Wonen |
| 18. Theys Lieven | Buitensporig |
| 19. Vandegheuchte Maurits | Stad Gent – Strategische Coördinatie |
| 20. Van Den Eeckhout Myriam | Bewoner |
| 21. Van Gijsegem Dirk | Buitensporig |

GR-Infopunt – kbg20180206

22. Van Oostveldt Patrick
23. Van Steertegem Guy
24. Mevr. Van Steertegem
25. Verbeke Charlotte
26. Versichel Beatrijs

Bewoner
Buurt Suzanne Lilarstraat
Buurt Suzanne Lilarstraat
Infrabel
Buitensporig

Verontschuldigd:

1. Blomme Kristof
2. Busschaert Dirk
3. Cliquet An
4. Coddens Rudy

5. De Beer Michel
6. Desmedt Luc
7. Dooijewaard Fokke
8. Dries Maggy
9. Figeys Wine
10. Soenen-Timmerman Benoît
11. Termont Daniël
12. Watteuw Filip

De Lijn – Centrale Diensten
De Lijn, Entiteit Oost-Vlaanderen
Basisschool Voskenslaan
schepen van Seniorenbeleid, Werk, Armoedebestrijding en
Openbaar Groen
Parochie Sint-Paulus
Reizigersbond en voetgangersbeweging
Buitensporig
Voetgangersbeweging
Eurostation
Klimeschool
burgemeester
schepen van Mobiliteit en Openbare werken

ALGEMEEN GEDEELTE

1. Goedkeuring vorig verslag

Er zijn geen opmerkingen meer bij het verslag dat hiermee wordt goedgekeurd.

Herwig Reynaert (voorzitter): We stellen voor om de vergaderingen van de klankbordgroep te plannen op momenten die samenhangen met nieuwe elementen in het project zodat we zeker zijn dat we voldoende agendapunten hebben en de vergadering niet moeten annuleren. Het is de bedoeling om op 29 mei 2018 een volgende vergadering van de klankbordgroep te organiseren, omdat we dan de eerste resultaten zullen hebben van het traject dat momenteel loopt rond '10 jaar Project Gent Sint-Pieters'.

Ik wil ook nog eens verwijzen naar de vragen die we gekregen hebben de jongste tijd. Ik wil daarbij ook de aandacht erop vestigen dat er een volledige lijst is met vragen en antwoorden, waarin we alle informatie verzamelen zodat er geen dubbele vragen worden gesteld. Die lijst staat op de website. Om het werkbaar te houden, zou ik u ook willen vragen om uw vragen zo compact mogelijk te houden.

Dirk Van Gijsegem (Buitensporig): We zouden het graag hebben over het feit dat de vorige vergaderingen afgelast zijn. De projectpartners annuleren de vergadering omdat ze geen agendapunten hebben, maar de buurt heeft zelf ook mogelijke agendapunten.

Herwig Reynaert: we krijgen de mogelijke agendapunten pas op het moment dat een vergadering geannuleerd wordt. Op die manier kunnen we niet werken. De inzet moet van beide kanten komen, van de partners, maar ook van de deelnemers.

Dirk Van Gijsegem: om op een goede manier samen te werken, moeten we ook in staat zijn om vanuit de buurt een vergadering voor te bereiden en daarvoor hebben we voorbereidende documenten nodig. Nu wordt aan ons gevraagd om te luisteren en direct te reageren. Zo kunnen we geen constructief gesprek hebben op de vergadering en moeten we wel met vragen en antwoorden werken. Jullie zijn professioneel met het project bezig, de meeste mensen hier doen dat in hun vrije tijd en hebben tijd nodig om de vergadering voor te bereiden.

Herwig Reynaert: daar zijn we het mee eens. Het moet echter ook mogelijk zijn om voorbereidende documenten te sturen. Presentaties hebben meestal weinig zin om vooraf door te sturen. Ik zou ook aan iedereen willen vragen om zo constructief mogelijk mee te werken. Een klankbordgroep is een plaats van informatie-uitwisseling en dialoog, niet om verzuurde opmerkingen te ventileren. Zijn er nog vragen vanwege de leden die nog niet schriftelijk zijn beantwoord?

Lieven Theys (Buitensporig): er zijn een aantal vragen onbeantwoord gebleven. Over de A2. Daar heeft de Stad beslist om geen schorsing van de bouwvergunning aan te vragen. Wat is de motivatie om dat niet te doen?

Regi Claeys (Stad Gent): de Stad heeft een procedure bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen tegen de A2 ingespannen. Die blijft verder lopen. De bouwheer heeft echter een uitvoerbare bouwvergunning verkregen

van de Deputatie waardoor hij rechtmatig kan bouwen, weliswaar met het risico van een negatieve uitspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

Dirk Van Gijsegheem: aangezien men is beginnen te bouwen, kan er een schorsing worden aangevraagd zodat de werken worden stilgelegd. Dit kan op ieder moment aangevraagd worden. We hebben nog geen antwoord gekregen van de burgemeester of schepen Taeldeman waarom er niet gekozen is voor een schorsing. Die optie is er nog steeds. Er wordt daar momenteel een kantoorgebouw gezet in de plaats van appartementen zoals in de verkavelingsvergunning was aangegeven.

Schepen Taeldeman: zoals al eerder is gecommuniceerd, heeft de Stad nagegaan of er omwille van hoogdringendheid een spoedprocedure kon worden ingezet. Daarvoor moet je een aantal bijzondere elementen van hoogdringendheid vinden. Dit bleek niet evident en daarom is er geen schorsing gevraagd.

Dirk Van Gijsegheem: het is niet dat je daar een zware procedure voor moet opzetten, ik vind dat een raar antwoord.

Myriam Van Den Eeckhout (Buitensporig): ik vind het traject dat er gelopen wordt zeer eigenaardig. Waarom zijn de projectpartners en de Stad tevreden met de beslissing van de deputatie?

Luc Lavrysen (Buitensporig): ik vind het raar dat alles zomaar aan de bestendigde deputatie wordt overgelaten. We kennen allemaal de verhalen van de belangenvermenging. Als je dat ernstig neemt, dan bekijk je dat. Anders kan het zijn dat je daar zelf misschien mee bezig bent of onder een hoedje speelt.

Regi Claeys : Elk overheidsniveau moet zijn verantwoordelijkheid opnemen. Dit is de basis van een vastgelegde procedure die de wettelijke basis vormt. We gaan er ook vanuit dat er in de Raad voor Vergunningsbetwistingen haar taak ter harte neemt en die in alle onafhankelijkheid uitvoert.

Pieter Jacobs (sogent): ik kan niet spreken voor het concrete dossier van A2, maar vanuit sogent weten we dat het niet vanzelfsprekend is om een schorsing aan te vragen. Er is hierover ondertussen veel rechtspraak. Er moet onherstelbaar schade zijn of er moet gevaar voor de veiligheid zijn of er moet een belangrijk negatief effect op het milieu zijn. De redenen om een schorsing te vragen zijn wettelijk bepaald en de laatste jaren ook veel verstrengd.

Beatrijs Versichel (Buitensporig): ik kan alleen maar zeggen, dat ik dit als gewone burger heel raar vind.

Regi Claeys: Indien de Raad voor Vergunningsbetwistingen een uitspraak doet die negatief is voor de bouwheer, dan heeft die geen vergunning meer. Dan kan je een herstel vorderen. In het zwaarste geval betekent dit afbraak. Ofwel herziet de bouwheer de plannen? Dergelijke gebouwen kunnen modulair worden opgebouwd. De diepte van dit gebouw laat toe om ook woningen te voorzien. Ik weet echter niet wat de plannen van de bouwheer zijn als er een negatieve uitspraak komt. Het is de projectontwikkelaar/bouwheer die het risico neemt.

Ann Pisman (werkgroep Sint-Pieters-Buiten): als de Stad dit juridische heeft onderzocht of er een schorsing mogelijk is, kan je dan de juridische argumenten om geen schorsing aan te vragen in het verslag opnemen?

Aanvulling: De Stad heeft in juni 2017 beslist om de vernietiging van de door de Deputatie verleende vergunning aan te vragen bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. De Stad heeft niet de gewoonte om naast de vernietiging van een beslissing ook nog eens de schorsing te vragen, gezien de rechtspraak daar over.

De juridische dienst formuleert het als volgt:

Een schepencollege (als vergunning verlenend orgaan) heeft in principe enkel belang bij een vordering tot nietigverklaring. Het vorderen van een schorsing werd in het verleden meestal afgewezen bij gebrek aan een "moeilijk te herstellen ernstig nadeel" (intussen "hoogdringendheid"). De Raad voor Vergunningsbetwistingen (sinds 2010) kent in het algemeen ook veel moeilijker een vordering tot schorsing toe dan de Raad van State voordien. Heel uitzonderlijk werd een schorsing aan een schepencollege toegekend, als dat college kon aantonen dat haar stedenbouwkundig beleid door het deputatiebesluit onmogelijk (ernstig bemoeilijkt) werd gemaakt.

Deze overwegingen hebben er tot nu toe dus toe geleid dat de Stad in normale omstandigheden enkel de nietigverklaring vordert bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

Lieven Theys: we hadden ook gevraagd om een overzicht te krijgen van de percelen van de zone A die verkocht zijn en aan wie.

Regi Claey: Het is aan Eurostation om dat te geven

Dirk Van Gijseghe: ze hebben de vraag gekregen, dus ze hebben dat kunnen antwoorden

Gisèle Rogiest (Infopunt): de vraag is beantwoord, de kopers van sommige gebouwen zijn nog niet gekend.

Ann Pisman: We moeten de vraag misschien anders stellen: met welke partijen zijn er contracten afgesloten om gebouwen te zetten?

Regi Claey: Dat is nog niet gekend zolang dat niet gefinaliseerd is.

Herwig Reynaert: ik stel voor dat we aan Eurostation vragen om de beschikbare info te geven.

Dirk Van Gijseghe: voor de zone B wordt de buurt op geen enkele manier betrokken.

Ann Manhaeve (Stad Gent – Beleidsparticipatie): Jawel, we organiseren twee themawandelingen eind februari en een ervan gaat specifiek over zone B.

Dirk Van Gijseghe: We hebben ook al meermaals gevraagd om aan een jury deel te nemen bij de selectie van projecten. We krijgen daar nooit een antwoord op.

Gisèle Rogiest: hoe zie je dat concreet? Zijn er mensen die alle buurtbewoners vertegenwoordigen?

Dirk Van Gijseghe: ik denk dat er wel een aantal partijen zijn zowel te noorden als ten zuiden van het station die veel mensen vertegenwoordigen en die in de jury kunnen zitten namens de buurt.

Regi Claey: ik denk dat er niet veel voorbeelden zijn waar voorafgaand aan de jury de wedstrijdvoorstellen al aan de buurt worden getoond.

Gisèle Rogiest: Ann Manhaeve maakt een verslag van de dialoogcafés en stelt dit aan de jury voor. De informatie van de buurt wordt dus wel degelijk aan de jury voorgelegd.

Dirk Van Gijsegheem: maar we weten niet wat de jury ermee doet in de keuze die ze maakt.

Myriam Van Den Eeckhout: nu is er eigenlijk niks. Men zegt de jury het heeft meegenomen, maar voor de rest kan je er naar raden.

Gisèle Rogiest: het is in elk geval een goed idee om terug te koppelen en te zeggen welke zaken overgenomen zijn en welke niet, en in dit laatste geval waarom niet. In het geval van het S-gebouw is de keuze tussen de drie projectontwikkelaars nog niet gemaakt, dus kon er niet teruggekoppeld worden.

Pieter Jacobs: voor Rinkkaai is de terugkoppeling wel degelijk gebeurd.

Dirk Van Gijsegheem: het zou beter zijn moest alles open en toegankelijk zijn, dan moeten er geen advocaten worden ingeschakeld.

Rudy De Ceunynck (TreinTramBus): ik heb een opmerking bij vraag 9. Op de fietsroute voor het station heeft Ivago twee vuilbakken gezet. Die staan daar zeer hinderlijk.

Gisèle Rogiest: dit is correct. We hebben al twee keer gevraagd om die te verplaatsen, maar we zullen het nog eens vragen.

Ann Pisman: in verband met het ongeval aan het VAC. Er is iets gedaan, maar iedereen weet dat er ook een probleem is met de wind. Op die vraag is geen antwoord gekomen.

Gisèle Rogiest: er is al een eerste ingreep gedaan met een paneel dat de wind breekt vlak buiten de tijdelijke tramtunnel, maar dit wordt verder bekeken.

Ann Pisman: stel dat daar iets gebeurt, wie is daar verantwoordelijk?

Gisèle Rogiest: Ik zal het nog eens navragen, maar daar is geen eenvoudig antwoord op.

Jozef De Kuyper (buurtbewoner): er zou een rode coating op de oversteekplaatsen komen. Van dat rood is er nog steeds geen sprake, en dat is jaren geleden al ter sprake is gekomen.

Gisèle Rogiest: er is ondertussen informatie van de Dienst Wegen: de rode coating wordt in april aangebracht. De witte verf aan de oversteekplaatsen was tijdelijk en is ondertussen al bijna afgesleten. Daarop zal een witte thermoplast worden gelegd, die veel langer blijft. Dit zal ook voor het voorjaar zijn.

Jozef De Kuyper: ter hoogte van het cafe De Drij Zinne, is die oversteekplaats een chaos. Een tweede punt vind ik dat de cirkel van het voetpad onder de bomen op het Koningin Maria-Hendrikaplein geen extra verlichting krijgt. De verlichting van de zijkanten komt niet op het voetpad. Er staan fietsen in de weg en de stenen liggen niet overal vlak.

Yves De Bruyckere (Fietzersbond): ik wil mij daar bij aansluiten. Het project gaat nog 7 tot 10 jaar duren, er mag eens gewerkt worden aan de voorkant. We vragen dat de Stad Gent sneller optreedt, zowel om de verlichting als de fietsroutes aan te pakken. Dit is één van de allerdrukste punten van Gent.

Regi Claeyns: we hebben het er deze ochtend op een vergadering nog over gehad en een aantal beslissingen genomen om de veiligheid te verhogen.

Piet De Decker (Werkgroep Sint-Pieters-Buiten): ik heb een vraag over de lawaaihinder. Er is veel in de krant gekomen over de railpads. Hier is er zoveel nachtlawaai, waarom wordt dit hier niet gebruikt? Ze zijn goedkoop en toch worden ze niet ingezet?

Charlotte Verbeke (Infrabel): Nu ligt er nog een oudere generatie van railpads. Met de nieuwe zijn we pas begonnen, en die worden effectief ingezet in de toekomstige werken.

Olivier Aerts (Infrabel): Vanaf spoor 7 gaan de nieuwe railpads hier toegepast worden. Voor de sporen 9 en 8 hebben we ze nog niet kunnen aanleggen omdat ze toen nog niet in gebruik waren. Railpads zijn trouwens niet de enige maatregelen tegen lawaaihinder van de sporen. We elimineren maximaal de voegen en lassen de wissels volledig in, dat zijn maatregelen die eigenlijk nog meer helpen dan de pads.

Piet De Decker: In verband met fietsdiefstal. We hebben hier een hoop informatie gekregen over fietsdiefstalpreventie maar wat we in andere stations horen is dat de politie niet gemakkelijk aan de beelden geraakt waardoor fietsdiefstallen dus eigenlijk niet opgelost geraken. Gaat het gemakkelijker worden om de camerabeelden hier in Gent kunnen ontvangen?

Gisèle Rogiest: *aanvulling van de NMBS: er bestaat sinds kort een online platform waarop politiezones zich kunnen inschrijven om beelden digitaal te raadplegen. Er was hiervoor eerst een proefproject met enkele politiezones dat ondertussen positief is geëvalueerd. Dit wordt in de loop van dit jaar verder uitgerold naar alle politiezones die interesse hebben.*

Herman Caulier (VEOMT): Toen ik in de tijd vlakbij security werkte, was het zo dat de politie de beelden wel mag bekijken, maar niet meenemen. Anders moeten ze een bevelschrift hebben van de onderzoeksrechter

Piet De Decker: nog een vraag over de verkeerslichtenregeling aan de Timichegtunnel. Als je als voetganger niet goed drukt of te laat drukt moet je nog eens een beurt wachten. De voetgangers krijgen een lange wachttijd en het antwoord dat we destijds hebben gekregen, snap ik niet. Het komt erop neer dat de wagens voorrang krijgen op dit kruispunt.

Aanvulling (antwoord van AWW)

- *de wagens die van de R4 of de snelwegen ter hoogte van Flanders Expo naar de parking van het station rijden, krijgen opvallend langer groen licht dan voetgangers of fietsers richting station. Dit strookt niet met het STOP-principe.*

Het STOP principe is een mooi uitgangspunt, maar de wegcode moet altijd worden gevolgd.

De fietsoversteek langs de westzijde heeft exact even lang groen als het autoverkeer, de voetgangersoversteek

die daar lag ook (maar de stad heeft deze voetgangersoversteek weggenomen). De voetgangersoversteek langs de oostzijde krijgt inderdaad korter groen dan het autoverkeer. Dit komt door de langere oversteeklengte (3 rijstroken) waardoor de verplichte ontruimingstijd langer is. Het verschil in groentijd kan verminderd worden door de verkeerslichtenregeling volledig star te maken. De Vlaamse Regering zet echter in op "slimme verkeerslichten".

- *de lichten voor de voetgangers die de Sint-Denijslaan hier willen dwarsen, springen niet automatisch op groen.*

Deze verkeerslichten geven standaard groen aan de Valentin Vaerwyckweg. Dit werd vastgelegd door de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid. De commissie, waarvan de Stad ook deel uitmaakt, was van oordeel dat het autoverkeer en fietsverkeer langs de Valentin Vaerwyckweg voorrang moet krijgen ten opzichte van de Sint-Denijslaan.

Alle weggebruikers van de Sint-Denijslaan dienen dus een aanvraag te doen om groen te krijgen. Bij het wegverkeer is dat met detectoren, bij voetgangers en fietsers met een drukknop. Het is wel zo dat een voertuig in de Sint-Denijslaan tussen 7u30 en 19u30 automatisch een aanvraag doet voor de voetgangers en fietsers. Overdag moet een voetganger of fietser dus enkel op de knop drukken indien er geen voertuigen zijn in de Sint-Denijslaan.

- *sommige autobestuurders die –vaak tegen hoge snelheid- van het station komen en zien dat de lichten voor de voetgangers rood blijven, gaan er ten onrechte van uit dat ook de fietsers op dat moment niet door mogen rijden.*

Het is jammerlijk om vast te stellen dat sommige mensen een rijbewijs blijken te hebben en toch de wegcode onvoldoende kennen. Zoals u zelf opmerkt is een fiets geen voetganger.

Piet De Decker: een andere vraag die nog niet is beantwoord is dat over de trage wegen. De stad probeert zo veel mogelijk trage wegen te redden, en hier wordt er misschien zelfs één weggehaald. Ik vraag mij af of dat juridisch zelfs kan.

Gisèle Rogiest: een antwoord hierop wordt nagestuurd (zie document vragen en antwoorden).

2. Stand van zaken van de werken

Gisele Rogiest (Infopunt) zie ppt Bijlage1_kbg59_Stand van de werken

In het station zijn de sporen 8 en 9 al sinds eind 2017 in gebruik, erron 8 op een derde van zijn breedte. Het koffiehuisje op perron 9-10 wordt nog afgewerkt.

De aannemer is bezig met de opruiming van het terrein en met de betegeling in de kelder om die klaar te maken voor de ondergrondse fietsenstalling. Normaal gezien klaar is die klaar tegen mei.

De liften zijn klaar en in gebruik.

Op het vlak van projectontwikkeling zijn de A2 en de Diamant in opbouw.

Charlotte Verbeke en Olivier Aerts (Infrabel) zie ppt Bijlage2 _kgb59_spoorwerkenGSP

Infrabel is bezig met het vernieuwen van de sporen, wissels, seininrichting en bovenleiding. Momenteel zijn we bezig met het vernieuwen van de tracés en wissels kant kust. Er zijn er ook seininrichtings- en bovenleidingswerken.

Olivier Aerts: we zijn momenteel aan het werken aan de wissels die toegang geven tot spoor 10. Dit duurt tot 17 maart waarna er op 18 maart een omschakeling is waarbij de wissels kant Brugge seintechisch in dienst worden genomen. Dan kan de richting Kortrijk ook op spoor 10 worden genomen en dat is nieuw. In dat weekend wordt spoor 11 uit gebruik genomen en vervolgens wordt daaraan gewerkt. Die werken duren tot juni 2018. De omschakeling gebeurt in het weekend van 2-3 juni 2018. Dan is het ook mogelijk om vanaf spoor 11 de lijn naar Kortrijk te nemen wat meer mogelijkheden geeft aan het station.

Charlotte Verbeke: er wordt vooral 's nachts gewerkt in de week. Van de drie weekends, is er een weekend (weekend van 17-18 maart) waarbij het treinverkeer richting Brugge onderbroken wordt. NMBS voorziet een alternatieve dienstregeling.

Yves De Bruyckere: Zit de Burggravenlaan ook in jullie pakket? Er moet namelijk meer rekening worden gehouden met de samenkomst van werken. Een omleidingsweg voor fietsers was bijvoorbeeld niet toegankelijk omdat een nutsmaatschappij daar werken uitvoerde.

Charlotte Verbeke: de Burggravenlaan maakt geen deel uit van het project Gent Sint-Pieters, maar u kan zeker bij mij terecht met vragen. Aan het Delphine Boëlpark werken we bijvoorbeeld samen met de Groendienst van de Stad Gent. Als er problemen zijn, geef die zeker door.

Guy Van Steertegem (Buurt Suzanne Lilarstraat): er is 5 miljard vrijgegeven voor spoorinfrastructuur, betekent dat dat de sporen 1-7 op dezelfde manier zal gebouwd worden als de andere?

Gisèle Rogiest: er is in elk geval geld voorzien voor de volgende fase, maar over de concrete uitwerking kan er nog niets worden gezegd omdat de onderhandelingen nog bezig zijn.

Guy Van Steertegem: wanneer wordt de aanbesteding uitgeschreven?

Regi Claeys: die is uitgeschreven, de NMBS zit nu in de fase van onderhandelingen

Mevrouw Van Steertegem: heeft Infrabel iemand die verantwoordelijk is voor de opruiming van de werf? We zien heel veel repen blauwe plastic die niet opgeruimd worden. Dat zit nu allemaal in de struiken op het talud en wordt niet opgeruimd. Dit is ter hoogte van de Suzanne Lilarstraat.

Myriam Van Den Eeckhout: Het is ook zo op andere plaatsen langs de K. Fabiolalaan

Charlotte Verbeke: We zullen dat zeker melden. De zone B wordt nog onderhouden door Infrabel.

Pieter Jacobs: sogent beheert de zone C en maakt het gedeelte vanaf de S. Lilarstraat richting Snepkaai op regelmatige tijdstippen schoon. Wij sturen tweewekelijks een ploeg langs om het vuil op te halen. Wij halen daar tonnen zwerfvuil op. Ik denk dat mensen goed weten, dat wij daar komen. Ik zal vragen om de volgende keer specifiek het talud op te kuisen

Patrick Van Oostveldt: er ligt trouwens ook vuil in de Sint-Denijslaan. Ik zou er voor pleiten om de werf voor de tweede fase tot de muur van de tunnel te laten komen. Nu wordt daar een strook ingenomen door werfafval. Er blijft dan nog steeds 4 meter over voor de fietsers die richting Sint-Denijslaan (Timichegtunnel) fietsen.

Herman Caulier: ik wil het belang van de ribbellijnen op de nieuwe perrons onderstrepen. Laat de blinden niet in de kou staan.

Luc Lavrysen (Buitensporig): Klopt het dat er maar één inschrijver was voor de tweede fase van de stationswerken?

Regi Claeys: neen, dit klopt niet. Er waren meerdere inschrijvers.

Jozef De Kuyper: de werkhelling aan de Sint-Denijslaan is afgegraven. De aannemer heeft een zware graafmachine tot aan de Kortrijksesteenweg laten rijden, met trillingen in de huizen en schade aan de weg en in de omgekeerde richting.

Gisèle Rogiest: we hebben dit doorgegeven aan de projectleider. Ik zou u willen vragen dat u het ons dit meldt van zodra u dit opmerkt zodat we sneller kunnen optreden.

Jozef De Kuyper: ik vind het spijtig dat de kwaliteit van de roltrappen in de nieuwe zone zo slecht is. Het is begonnen bij de liften. De roltrappen aan perron 11-12 lagen weeral een heel weekend stil. Als het ene perron in orde is, dan is het weer het andere dat niet in orde is.

3. Stand van zaken en planning communicatieacties

Gisèle Rogiest: Op 22 april doen we terug een werfbezoek. De formule zal zijn zoals de openwervendag.

Ann Manhaeve: zie bijlage 3_kbg59_communicatie- en participatieplan 2018
Jullie hebben het nieuwe communicatie- en participatieplan toegestuurd gekregen. Zoals elk jaar is het de bedoeling dat jullie kunnen zien wanneer er in de vooruitgang van het project communicatie- of participatieacties worden gepland. De grijze aanduidingen zijn voor de werken, groen voor de klankbordgroep, 'c' voor communicatie en 'p' voor participatie. In 2018 zal de gebruikelijke communicatie voortgezet worden als altijd. Twee participatiehoofdlijnen: de stand van zaken van 10 jaar Project Gent Sint-Pieters en het Koningin Mathildeplein.

4. Stand van zaken 10 jaar Project Gent Sint-Pieters

Ann Manhaeve: zie bijlage4_kbg59_10jaarGSP

we beschouwen het traject '10 jaar Project Gent Sint-Pieters' als een derde synthese na de synthesesnota van 2005 en 2010. We willen lessen trekken uit wat we er gerealiseerd is om die in te zetten voor de projecten die GR-Infopunt – kbg20180206

op stapel staan, namelijk de aanleg van de twee stationspleinen - Koningin Maria-Hendrikaplein en K. Mathildeplein- en de projectontwikkeling op zone B.

We vertrekken van de doelstellingen van het project. Die zijn geformuleerd in een brochure.

We zijn gestart met een digitale enquête. Die loopt nog tot 13 februari 2018. Doelpubliek zijn pendelaars, studenten en werknemers uit de buurt. We willen hen als gebruikers van de stationsomgeving een stem geven, maar ze zijn soms moeilijk te bereiken. Digitaal is dit gemakkelijker. De buurtbewoners kunnen vanzelfsprekend ook deelnemen aan deze enquête.

Op 24 februari organiseren we themawandelingen. We richten ons tot alle geïnteresseerden. De stadsbouwmeester Peter Vanden Abeele en andere experts zullen deelnemen. Dat zijn Stijn Oosterlinck, prof. sociologie van de universiteit Antwerpen, Els Vervloesem die aan de KUL het samenspel onderzoekt tussen stedenbouw en bottom-up stadsontwikkelingsprocessen, Davy Janssens: expert mobiliteit (Uhasselt) en Jan Hamerlinck, expert stedenbouw (BUUR). Het is de bedoeling dat de mensen kunnen discussiëren tijdens de wandeling. Ze zullen hun expliciete vragen en suggesties noteren zodat ze kunnen dienen als input voor het gesprek. De rol van de experts is om met een frisse blik hun reflectie op het project te geven.

Daarna organiseren we twee interne ateliers om de input die we gekregen hebben te onderzoeken en te bepalen welke verdere stappen best gezet worden.

Ann Pisman: Ik vind het een goed initiatief, maar er moet ook eens door experts naar het project worden gekeken, op basis van cijfers. Er moet kritisch worden geëvalueerd of het programma van het Project nog goed zit?

Gisèle Rogiest: dat is ook de bedoeling van de interne workshops. Er is en wordt ook nog cijfermateriaal verzameld.

Dirk Van Gijseghe: dit hele traject is beperkt tot Zone B en de stationspleinen. Wordt er nog naar andere zaken gekeken?

Ann Manhaeve: We hebben gekozen voor die thema's omdat daar de meeste zaken nog open liggen en bijsturing mogelijk is.

Dirk Van Gijseghe: Is het de bedoeling om terug een synthesesdocument te maken? We hebben zoveel tijd gestoken in het vorige synthesesdocument, maar als we zien wat het resultaat is, er is uiteindelijk weinig mee gedaan. Wat is uiteindelijk de timing?

Ann Manhaeve: ik heb niet gesproken van een synthesesdocument, wel van een tussentijdse synthese. De eerste resultaten zullen we bekendmaken op 29 mei op de klankbordgroep.

Dirk Van Gijseghe: 29 mei is zo dicht tegen de verkiezingen van oktober. Hoe gaat de Stad daar mee om, onder deze legislatuur?

Schepen Tine Heyse: Je moet in heel dit proces rekening houden met wat er al vast ligt. Het heeft weinig zin om zaken te evalueren waar je weinig aan kunt veranderen. Je moet dus kijken waarop nog kan ingegrepen
GR-Infopunt – kbg20180206

worden. Als wij als Stad overruled worden door regelgeving of door de hogere overheid kunnen wij daar spijtig genoeg weinig aan doen. Cijfermateriaal verzamelen is een goede zaak.

Regi Claeys: zone B moet nog worden uitgewerkt. Het traject dat nu opgezet wordt, moet daar input aan geven. Dat is een project dat niet stopt, en het loopt over de legislaturen heen. Het traject dat we nu doen is belangrijk. Mochten we de input niet kunnen gebruiken, dan zou het spijtig zijn van alle tijd en energie die iedereen erin steekt.

Als we het hebben over de pleinen dan stelt zich de vraag wat ons uitgangspunt is geweest? Ons uitgangspunt was 60.000 reizigers op het einde van het project. We hebben dat aantal al bijna bereikt. Die reizigers moeten hier ook allemaal geraken. Het voorziene aantal parkeerplaatsen voor pendelaars in de parking is bevroren op het niveau van 2005. De parking kan niet meer kan uitgebreid worden, dus het aantal auto-pendelaars zal niet stijgen. In het openbaar vervoer zijn er wel aanpassingen gekomen met de langere trams. Ook het aandeel fietsende pendelaars is toegenomen. Al deze verkeersstromen komen samen in de omgeving van het station. We moeten dan ook een aantal stappen verder denken en wegstappen van het idee dat we alle verkeersstromen in twee dimensies kunnen oplossen. Denken aan de toekomst betekent dat er tellingen en simulaties moeten worden gedaan. We hebben dat deze ochtend besproken met de projectpartners. Gaat het resultaat meteen zichtbaar zijn? Nee, dat is een traject dat moet worden gestart. De vaststellingen die nu ter plekke gedaan worden, zorgen ervoor dat we niet stilstaan.

Gisèle Rogiest: De brochure als voorbereiding voor '10 jaar Project Gent Sint-Pieters' geeft een oplistings van de doelstellingen en een huidige stand van zaken van de realisaties. Daaruit blijkt hoeveel er in de loop van de jaren al is aangepast om aan de nieuwe noden tegemoet te komen, maar dit wordt soms vergeten.

Ann Pisman: We moeten verder denken. Er komen meer mensen naar de stationsbuurt dan verwacht. Wij ondervinden dagelijks dat de stationsomgeving drukker wordt. De conflicten tussen de verschillende gebruikers en vervoersmodi nemen alsmaar toe. Er moet ook eens nagedacht worden over de maat van de gebouwen en het programma. De maat van de gebouwen moet naar beneden om meer openbaar domein te hebben.

Regi Claeys: Ik ben het niet eens met de oplossing die u voorstelt. We kunnen dit ook op een andere manier oplossen, bijvoorbeeld door hoger te bouwen.

Yves De Bruyckere: we merken dat het aantal fietsen toeneemt. Ook met de e-bikes moet rekening gehouden worden.

Regi Claeys: daar houden we rekening mee

Schepen Tine Heyse: het is belangrijk om na te denken over de uitgangspunten, waar zijn we, wat is er veranderd en hoe moeten en gaan we er op inspelen?

Yves De Bruyckere: We krijgen maar een deel van het verhaal te horen. We krijgen nooit de discussie te horen. Ik heb geleerd hier tussen de lijntjes te luisteren.

Gisèle Rogiest: mensen hebben vaak ook te hoge verwachtingen van participatie. Bepaalde zaken liggen vast, de randvoorwaarden worden uitgelegd, maar men hoopt toch dat men die kan veranderen.

Guy Van Steerteghem: Ik heb drie maanden geleden een brief gestuurd naar De Lijn en naar schepen Watteeuw om een busverbinding te krijgen voor de mensen die in de zone C gaan wonen. Wij hebben geen antwoord gekregen van de Lijn noch van schepen Watteeuw.

Regi Claey: ook dit hebben we deze voormiddag besproken. Het probleem is dat omrijden voor de Lijn te veel kost. Er worden ook andere oplossingen bekeken en grondig onderzocht. We denken dat bepaalde oplossingen mogelijk zijn, maar het vergt tijd om die te onderzoeken.

Rudy De Ceuninck: ook wij van TreinTramBus worden vaak geconfronteerd met het argument van De Lijn dat omrijden om meer reizigers te kunnen vervoeren, te duur is. Zij halen haltes gewoon weg, zoals in de Kortrijksesteenweg.

Bij die evaluatie is er geen workshop met de klankbordgroep. De klankbordgroep is geen communicatiekanaal alleen.

Ann Manhaeve: wij doen ook regelmatig activiteiten met de brede buurt, zoals dialoogcafés. De klankbordgroep kan daaraan deelnemen.

Ann Pisman: Naar mijn gevoel is de klankbordgroep een beetje aan het verzuren. Het zou verfrissend zijn om een andere formule te proberen.

Ann Manhaeve: dat kan één van de volgende stappen zijn.

Regi Claey: ik wil toch nog één ding meegeven. We hebben een workshop georganiseerd voor de buurt om na te denken over het toekomstige Rijsenbergpark. We waren hier met 6 ambtenaren, twee schepenen en het studie bureau en er zijn drie deelnemers gekomen. De gelegenheden om mee te denken zijn er, maar worden niet gegrepen. Kom naar die initiatieven, geef uw inbreng.

THEMA PROJECTONTWIKKELING

5. Terugkoppeling participatietraject Rijsenbergpark

Ann Manhaeve - zie bijlage5_kbg59_participatieRijsenbergpark

We zijn al gestart met een inspraaktraject in 2010 en 2011. Vorig najaar zijn we dan gestart met een volgende fase. Dit was een workshop waarna het studie bureau twee scenario's heeft opgemaakt. Daarna was er een toonmoment van de twee voorstellen op de wijkbeurs en mensen konden reageren via een participatieplatform.

Guy Van Steertegem: de gemiddelde leeftijd van de bewoners van ons gebouw (tegenover het toekomstige park) is 60 jaar. Als wij horen dat er tegen 2023 een park komt, dan zijn er genoeg mensen die er tegen dan

misschien in een rolstoel naartoe moeten. De lange termijn houdt ons tegen om deel te nemen aan workshops hierover. Kan dit park niet worden vervroegd?

Pieter Jacobs: sogent heeft zich geëngageerd om het park gelijktijdig op te leveren met het project Rinkkaai. We gaan uiteraard niet wachten tot de bouw volledig af is. Voorlopig denken we de werken aan dit park te kunnen aanvatten als de ruwbouwfase van Rinkkaai voltooid is.

Rinkkaai heeft ondertussen beslist om een omgevingsvergunningsaanvraag (vroegere stedenbouwkundige bouwaanvraag gecombineerd met milieuvergunning) voor te bereiden en in te dienen. De bouwheer is er zich van bewust dat dit een risico inhoudt. Anderzijds denken we dat met die aanvraag een aantal zaken kunnen verduidelijkt worden en een aantal bezwaren tegen de verkavelingsvergunning kunnen worden weerlegd. Fase 1 omvat de bouw van vier gebouwen waarvan 1 toren en 3 middelhoge gebouwen, fase 2 omvat de twee resterende gebouwen, waarvan ook 1 woontoren. Fase 1 start aan de Snepkaai. Waarschijnlijk zal er een overlapping zijn tussen fase 1 en 2. Puur bouwtechnisch kan het park niet eerder worden aangelegd. Het bouwproject heeft immers plaats nodig. De gronden voor het park zijn nog in gebruik door Infrabel tot minstens eind 2018, een deel mogelijks nog langer tot in 2019. Ook financieel kan sogent niet starten met de aanleg van het park en de brug, zonder de inkomsten uit Rinkkaai. Het is de bedoeling dat park en brug aangelegd zijn gelijktijdig met de eerste bewoner van Rinkkaai.

Guy Van Steertegem: er is een klacht ingediend tegen de verkavelingsvergunning voor Rinkkaai. Het gaat niet over twee personen, maar over een hele groep aan personen. Er zijn volgens ons redelijk wat fouten gemaakt in het dossier. Er is geen studie gemaakt van de windeffecten. Er zijn in de buurt van de gebouwen aan zone A sterke windconcentraties die het zeer moeilijk maken voor fietsers. We vrezen dat dit op het einde van de K. Fabiolalaan ook zo zal zijn. Bovendien is er de kwestie van de mobiliteit: auto's zullen weggrijden uit de garages van de Rinkkaai-gebouwen en afgeleid worden naar de Snepkaai, terwijl er op het kruispunt met de Koningin Fabiolalaan nu al vaak files staan. Wij vinden dat de mobiliteitsstudie integraal deel moet uitmaken van een verkavelingsvergunning. Dan is er de kwestie van de hoogte. Dit moet beperkt worden tot 60 meter en niet ergens tussen 60 en 90 meter. Het aantal verdiepingen en de hoogte van de torens lijkt ons te hoog voor de draagkracht van de buurt.

Pieter Jacobs: Er is een MOBER (mobiliteitseffectenrapport) toegevoegd aan de verkavelingsvergunning. Idem voor de schaduw- en windstudie. Omdat een verkavelingsvergunning in hoofdzaak bedoeld is om de percelen te verdelen en slechts een beeld geeft waar de gebouwen ingeplant kunnen worden, zal de MOBER, evenals de schaduw- en windstudie geactualiseerd worden bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor de gebouwen. De omgevingsvergunning is meer gedetailleerd. Het ontwerp Rinkkaai beantwoordt nog steeds aan het wedstrijdontwerp.

Die schaduw- en windstudie zijn al toegelicht, zowel op de klankbordgroep als op de infoavond. Ook de mobiliteitsstudie is meermaals toegelicht. Het is belangrijk om te weten dat de mobiliteitsstudie die toen is gemaakt, uitgaat van worst case scenario met een programma volgens het maximum dat het GRUP toelaat. Het kruispunt Snepkaai-Fabiolalaan is daar niet als problematisch uitgekomen. De file-opbouw die daar verwacht wordt, valt binnen de normale normen voor een stadsomgeving. Bij de geactualiseerde mobiliteitsstudie zullen de cijfers realistischer worden opgesteld omdat er nu meer gegevens bekend zijn over

het bouwprogramma. Er komen minder appartementen doordat de hoogte van de torens beperkt is waardoor in elk geval het aantal bijkomende wagens lager zal zijn dan destijds ingeschat.

Guy Van Steertegem: Het is nu al aanschuiven aan het kruispunt.

Yves De Bruyckere: in uw redenering mag er nergens in Gent nog gebouwd worden. Ik ben het eens dat er rond stations een pak meer bewoning komt. Ik verzet mij tegen de denkwijze dat iedereen die er komt, een auto zal hebben.

Guy Van Steertegem: een ander punt is de snelheid die de auto's halen in de K. Fabiolalaan. Het is misschien handig om de superflitspaal daar eens te zetten

Ilse Bortels (Mobiliteitsbedrijf): we kunnen er in eerste instantie al eens een snelheidsindicatiebord zetten omdat dat al een indicatie geeft van de overtredingen. Ik kan geen datum beloven, maar ik vraag dit aan.

Beatrijs Versichel: ik woon al jaren in die buurt en zie dat alle winkels verdwenen zijn. Al die bewoners moeten zich kunnen bevoorraden. Hoe gaan zij dat doen zonder auto?

Herman Caullier: wij hebben geen auto, en wij doen alles met het openbaar vervoer.

Schepen Taeldeman: in de sokkel van Rinkkaai zitten geen woningen, dat is bedoeld voor handelszaken. Wij willen kansen creëren en mikken op nieuwe handelszaken. Laten we ons inzetten zodat ook lokale handelaars een kans krijgen in dat gebouw.

Luc Lavrysen: Wat gaat er met de activiteiten in de gebouwen van Infrabel op die site gebeuren?

Charlotte Verbeke: Momenteel is er voornamelijk nog stockage van materiaal. We zijn nu een magazijn aan het bouwen aan de Dampoort. Een deel van de goederen zal naar daar gaan. Daarnaast zal het LCI ook gebouwd worden, niet door NMBS, wel door Infrabel.

Luc Lavrysen: Ik heb medelijden met de mensen die in de sociale woningen aan het seinhuis gaan wonen. Het is een betonnen, grijze zone. Die beelden over bomen op beton, dat klopt natuurlijk niet.

Regi Claey: de architect van het gebouw was Leo Van Broeck, de huidige Vlaamse bouwmeester. Die heeft voldoende expertise voor dergelijke moeilijke bouwprojecten. Ik denk dat dit project niet in betere handen kan zitten.

Piet De Decker: ik zou willen dat jullie informatie aan ons doorspelen, ook als er geen klankbordgroep gepland is. Het is jammer dat we in het geval van het S-gebouw alles via de pers moeten vernemen.

Schepen Taeldeman: toen ik nog maar kort voorzitter was van sogent kreeg ik klachten van twee directeurs van sogent over de gang van zaken bij drie projecten. Totdat het tegendeel bewezen is, is niemand schuldig. Wij hebben een onafhankelijke audit laten uitvoeren door een advocatenkantoor waarvan de resultaten naar jullie gestuurd zijn. Wij hebben ons terughoudend opgesteld in de communicatie omdat we ook de juryleden – die – zoals achteraf is gebleken – onrechtmatig werden beschuldigd, wilden beschermen. We hebben ons zo neutraal mogelijk proberen op te stellen zolang het onderzoek liep. Dat het op die manier in de pers komt, GR-Infopunt – kbg20180206

betreur ik. Ik heb toen ook in de pers gereageerd dat we een aantal zaken aan het bekijken waren. Jullie hebben de informatie hierover zo snel als mogelijk gekregen via een mail voor de kerstvakantie en later opnieuw in de lijst met vragen en antwoorden in januari. Het werk rond het S-gebouw is tijdelijk opgeschort. Binnen twee weken is er raad van bestuur bij sogent waar we bepalen hoe en op welk moment de procedure voor het S-gebouw wordt verder gezet. We hebben nog steeds de intentie om de lopende procedure verder te zetten

Regi Claeys: ander nieuws over de zone A: vorige week donderdag is gemeld dat het beroep dat liep tegen de verkavelingsvergunning van de zone A door de Raad voor Vergunningsbetwistingen is verworpen.

Yves De Bruyckere: in november was er een ledendag van de Fietsersbond. Daar heeft de Vlaamse bouwmeester Leo Van Broeck zijn visie over het wonen in de stad en het platteland toegelicht. Nik Balthazar maakte hierover een zeer verhelderende documentaire 'Plannen voor plaats'. Het is een heel toegankelijke film, over hoe je omgaat met stedelijk, denser wonen.

Pieter Jacobs: de documentaire zal worden uitgezonden op Canvas.

Aanvulling: hij zal later ook via YouTube worden verspreid.

Volgende vergadering: dinsdag 29 mei 2018 om 19.30 uur in het Infopunt