

Verslag klankbordgroep (55) van 13/12/2016

19:30u – Infopunt, Prinses Clementinalaan 215

Agenda

1. Goedkeuring vorig verslag

Thema projectontwikkeling

2. Stand van zaken bouwdossiers zone A
3. K. Mathildeplein en S-gebouw: stand van zaken + presentatie door de buurt
4. Stand van zaken zone C: status verkavelingsaanvraag

Algemeen gedeelte

5. Stand van zaken van de werken + evaluatie door de buurt
6. Vragen uit de klankbordgroep
7. Stand van zaken en planning communicatieacties

Volgende vergaderingen

- 8 maart 2017
- 31 mei 2017

Aanwezig

- | | |
|----------------------|--|
| 1. Balthazar Tom | schepenen van Stadsontwikkeling, Wonen en Openbaar Groen |
| 2. Bortels Ilse | Mobiliteitsbedrijf |
| 3. Claeys Reginald | Stad Gent – Dep. Publieke ruimte |
| 4. Caulier Herman | VEOMT |
| 5. Cliquet An | Werkgroep Sint-Pieters-Buiten |
| 6. Coutuer Greet | Infopunt PGSP |
| 7. De Beer Michel | Parochie Sint-Paulus |
| 8. De Bruyckere Yves | Fietsersbond |
| 9. De Ceunynck Rudy | TreinTramBus |
| 10. De Kuyper Jozef | Bewoner |
| 11. De Vriese Eric | Bewoner |
| 12. Dedecker Piet | Milieugroep Sint-Pieters-Buiten |
| 13. Desmedt Luc | Reizigersbond en voetgangersbeweging |

14. Hondekyn Filip	Bewoner
15. Jacobs Pieter	sogent
16. Lavrysen Luc	Buitensporig
17. Manhaeve Ann	Beleidsparticipatie Stad Gent
18. Reynaert Herwig	UGent (voorzitter)
19. Rogiest Gisèle	Infopunt PGSP
20. Soenen-Timmerman Benoit	Klimschool
21. Theys Lieven	Buitensporig
22. Van Damme Lieve	sogent
23. Van Gijsegem Dirk	Buitensporig
24. Van Oostveldt Patrick	Bewoner
25. Vanseveren Jan	TreinTramBus
26. Verbeke Charlotte	Infrabel
27. Weemaes Hilde	Eurostation

Verontschuldigd:

1. Blomme Kristof	De Lijn – Centrale Diensten
2. Busschaert Dirk	De Lijn, Entiteit Oost-Vlaanderen
3. Decoene Jan	Werkgroep Sint-Pieters-Buiten
4. Dooijewaard Fokke	Buitensporig
5. Dries Maggy	Voetgangersbeweging
6. Heyse Tine	schepen Milieu, Klimaat, Energie, Noord-Zuid
7. Plas Ann	Kabinet schepen Mobiliteit en Openbare werken
8. Termont Daniël	burgemeester
9. Van Camp Rudy	Eurostation
10. Watteuw Filip	schepen voor Mobiliteit en Openbare werken

1. Goedkeuring vorig verslag

Jozef De Kuyper (bewoner):

- Correctie van de naam op p 8 en 12, het is zonder 'e'
- pagina 12: de melding dat het zebrapad overbodig is, klopt niet. Er is alleen gezegd dat het zebrapad niet op de goede plaats ligt op het kruispunt Voskenslaan/Sint-Denijslaan, het is namelijk onlogisch tussen twee verkeerslichten.

Dit wordt aangepast.

Dirk Van Gijsegem (Buitensporig): de vorige vergadering is door de projectpartners afgelast wegens gebrek aan agendapunten. We zouden graag hebben dat ook de leden van de klankbordgroep worden geconsulteerd, misschien hebben zij wel agendapunten. Op het moment van de geplande vergadering werd de bouwaanvraag voor A2 ingediend. Normaal gezien worden die bouwdoSSIERS op de klankbordgroep besproken. Daar wordt rekening mee gehouden.

Thema Projectontwikkeling

2. Stand van zaken van zone A

Herwig Reynaert (voorzitter)

Voor het tweede gedeelte van de A2 liep er een openbaar onderzoek en dit tot 7/12/2016. Verder zijn er geen nieuwe ontwikkelingen op zone A.

3. S-gebouw en Koningin Mathildeplein

3.1 Pieter Jacobs (sogent)

Zie presentatie Bijlage1_kbg55_Sgebouw_sogent (297 kB)

De selectieprocedure voor het S-gebouw loopt.

Fase 1 met de kandidatuurstelling is achter de rug. Er zijn nu 3 teams geselecteerd

Projectontwikkelaar	Architecten	Duurzame bouwtechnieken
Gands	Stéphane Beel	Denc! Studio
Matexi	Xaveer De Geyter	Studio R. Boydens
THV Acasa	360 architecten	Daïdalos-Peutz

Deze 3 teams zullen een projectvoorstel opmaken.

Er is een Publiek Project = verplicht programma (= ongeveer 50% BVO)

- o bescheiden huurwoningen (vzw Huuringent)
- o Huis van de Fiets (vzw Fietsambassade)

En een Privaat Project = programma vrij in te vullen door private partner én mits in achtneming van de vooropgestelde ambities en/of randvoorwaarden

Que schaal moet het gebouw voldoen aan de randvoorwaarden volgens het RUP.

De gunningscriteria zijn een weging van de punten op het vlak van a) architecturale kwaliteit, b) het financieel voorstel en c) duurzaamheid

Architecturale kwaliteit omvat onder andere de beeldwaarde, de woningdiversiteit en woonkwaliteit, de invulling van het programma Privaat Project en de wijze waarop het S-gebouw zich verhoudt tot het bestaande bouwblok.

Duurzaamheid omvat het energetische concept, materiaalkeuzes en de wijze waarop omgegaan wordt met watergebruik.

Sogent heeft een ambitieniveau meegegeven in het bestek; 'Sogent ambieert een conceptueel duurzame invulling van het S-gebouw. Van de geselecteerde kandidaat wordt verwacht dat hij een visie ontwikkelt die de integratie van een **gevarieerd programma** op lange termijn mogelijk maakt dat ofwel optimaal gebruik maakt van de nabijheid van het openbaar vervoersknooppunt ofwel een **meerwaarde** betekent voor de bewoners van het S-gebouw en de zuidelijke stationsbuurt'.

De suggesties uit het participatietraject zijn opgenomen als ambitieniveau zoals een duurzaam (passief) gebouw, groene gevels, sociale en buurtfuncties, lokale en kleinschalige commerciële invulling.

Wat betreft de vraag naar het openhouden van de doorgang tussen Reigerstraat en K. Mathildeplein, is de Stad geen vragende partij. Het is echter niet uitgesloten. Mogelijks kan er een (private) doorgang voor voetgangers, fietsers en nooddiensten komen, maar de beschikbare ruimte is beperkt.

De projectvoorstellen worden voorgesteld aan de buurt in een dialoogcafé in april 2017. Feedback en suggesties van de aanwezigen worden als advies doorgegeven aan de jury.

Timing

- | | |
|---|-------------|
| • projectvoorstellen | maart 2017 |
| • voorstelling projectvoorstellen (dialoogcafé) | april 2017 |
| • beoordelingscommissie | mei 2017 |
| • samenwerkingsovereenkomst | najaar 2017 |
| • vergunningsprocedure | 2018 |
| • start bouwwerken | 2019 |

De aanleg van het K. Mathildeplein zit **niet** vervat in het project S-gebouw.

Het K. Mathildeplein

De Stad Gent zal voor het ontwerp van het plein samenwerken met Eurostation. Er ligt momenteel een akkoord ter ondertekening voor waarbij Eurostation alvast de voorontwerpstudie zal uitvoeren. De ontwerpen van plein en S-gebouw moeten op elkaar

afgestemd worden. Die coördinatieopdracht zit vervat in de ontwerpdracht zowel voor het S-gebouw als voor het plein.

Het is de bedoeling dat het eerste deel van het plein tussen tramsporen en gevel van het S-gebouw tegelijk opgeleverd zal worden met de oplevering van het S-gebouw. Het deel plein tussen tramsporen en station zal later aangelegd worden.

Lieve Van Damme wordt voorgesteld. Zij zal het dossier voor de bouw van het S-gebouw van Pieter Jacobs overnemen.

3.2 Presentatie door de buurt - Ann Cliquet (Sint-Pieters-Buiten)

Zie presentatie Bijlage2_kbg55_WGSintPietersBuiten, Mathildeplein (569 kB)

Ann Cliquet licht toe: de Werkgroep Sint-Pieters-Buiten en Buitensporig proberen reeds lang inspraak te krijgen in het project van het K. Mathildeplein en het gebouw.

Tot op vandaag staan op de website van het project en van sogent heel rooskleurige afbeeldingen van wat er kan gebeuren en dit ziet er kleinschalig en groen uit.

Wij hebben een visie op dit plein en gebouw dat een verbinding moeten maken tussen mensen: pendelaars en bewoners, waar groen en de stad elkaar ontmoeten

We hebben voorstellen voor het S-gebouw met sociale functies in de plaats van met commerciële functies en met een groen plein. Op onze website staan voorbeelden uit het buitenland.

Toen de participatie van start ging, bleek dat er geen sprake was van inspraak voor het S-gebouw. En tijdens de 3D-workshop zagen we de beelden van het gebouw dat veel groter bleek dan we hadden gedacht en dat nog weinig ruimte geeft om een groen plein te maken. We vinden dat dit buiten proportie voor deze wijk is. De invulling wordt door sogent niet opgelegd aan de projectontwikkelaars.

Onze bekommernis is dat dit veel ideeën zijn uit 20^{ste} eeuw, maar ondertussen zijn er veel nieuwe inzichten over stadsontwikkeling 21^{ste} eeuw. We vragen aan de Stad om bij te sturen en een meer duidelijke rol op te nemen. We verwijzen graag ook nog naar passages over participatie in het huidige bestuursakkoord waarbij vanaf de start van een project participatie mogelijk is.

Onze vragen zijn concreet dat we betrokken worden bij de selectie van de projectontwikkelaars, een vraag of die tram echt over dat plein moet rijden en dan de vraag dat dit plein een toekomstgericht plein wordt met toegankelijk groen.

Regi Claeys (Stad Gent – Dep. Publieke Ruimte): al deze vragen en bezorgdheden heeft de Werkgroep Sint-Pieters-Buiten enige tijd geleden aan de burgemeester bezorgd. Hij heeft daar ondertussen een schriftelijk antwoord op gegeven.

Schepen Balthazar:

Sommige zaken zijn al lang gekend, zoals de omvang van dit S-gebouw; dit staat vermeld in het RUP. Het is verantwoord om aan de zuidzijde van het station hoofdzakelijk wonen te voorzien met op het gelijkvloers commerciële en mogelijks ook enkele stedelijke functies. Maar een bibliotheek zal er niet komen, het zal eerder een afhaal- en terugbrengpunt in het station worden. Wat de vraag naar een crèche betreft: er werd door de bevoegde diensten geoordeeld dat dit niet geschikt was op deze plaats.

Voor het plein is er toegezegd dat er inspraak zal zijn, maximaal rekening houdend met groenvoorstellen, maar een park is uiteraard niet haalbaar. De tram rijdt er door, er zijn veel

voetgangers en fietsers, dit zal meebepalen hoe het plein er zal uit zien. Verschillende varianten zijn mogelijk.

Wat inspraak in het S-gebouw betreft: de Stad Gent is de enige stad die bij wedstrijden met een jury zo ver gaat in het geven van de mogelijkheid aan de buurt om inspraak te leveren. In een dialoogcafé dat wordt gepland volgend voorjaar kan feedback gegeven worden op de voorstellen. Die feedback zal worden gebundeld in het advies dat meegegeven wordt aan de jury.

Regi Claeys: de grootte van het gebouw zoals jullie dit nu hebben gezien, heeft te maken met het communicatieinstrument. Zoals er mooie beelden bestaan van dit gebouw, was dit 3D-beeld een slecht beeld, een grijs volume.

De grootte van het gebouw moet wel in evenwicht staan met het stationsgebouw aan de andere kant van het plein, een klein gebouw wordt het dus niet.

We hebben wel degelijk al rekening gehouden met de input van de buurt: bij de studie voor de uitbreiding van de fietsenstalling is er uiteindelijk gekozen om geen ondergrondse fietsenstaling onder het plein te voorzien onder meer om de vergroening van het plein beter mogelijk te maken.

Wat uw vraag over de tram betreft: onder het station komt een nieuw tramstation, in relatie met station, fietsenstallingen enz. Alle haltes moeten daar geconcentreerd worden. Het concept van het station is complex. De tramsporen niet op het K. Mathildeplein doortrekken, is niet mogelijk. Bovendien zijn de tramsporen van de P. Clementinalaan voorzien voor de vertramming van Lijn 7 en is er alleen een blijvende aftakking onder het treinspoor voorzien ter hoogte van de Kortrijksesteenweg om het hoofd te kunnen bieden aan onderbrekingen of calamiteiten.

Ann Cliquet: we begrijpen deze argumentatie.

Luc Lavrysen (Buitensporig): het soort architectuur bepaalt ook hoe het gebouw aangevoeld zal worden en hoe het zal overkomen. Is er een beeldkwaliteitsplan? Is dit meegegeven aan de ontwerpers?

Schepen Balthazar: er is gekozen voor 3 waardevolle architecten. Architectuur zal belangrijk zijn en iedereen beseft dat er iets waardevols moet komen op dergelijke belangrijke plaats in de stad. Om het gebrek aan groen in de buurt op te vangen heeft de Stad het groene parkje naast de site van VLM opgekocht en om daar een buurtparkje te realiseren. De voorontwerpen zijn er wellicht al tegen zomer 2017.

Regi Claeys: uit de selectie voor het S-gebouw zijn 3 teams gekozen die telkens bestaan uit een projectontwikkelaar, architecten en duurzaamheidsexperts. De visie en aanpak van de opdrachtgever/ontwikkelaar zijn even belangrijk als de architect. Ook hiermee werd ten volle rekening gehouden bij de selectie.

Yves De Bruyckere (Fietsersbond): er is een fout in de beeldvorming, als je kijkt vanuit andere standpunten krijg je ook een ander beeld. We roepen op dat de 3 geselecteerde teams realistische renders laten zien.

Piet De Decker (Sint-Pieters-Buiten): zal in het voorjaar ook de concrete invulling van het gebouw al gekend zijn?

Regi Claeys: er zal een generiek programma gekend zijn, dus nog niet noodzakelijk een concrete invulling van de handelszaken. Het programma is een mogelijke invulling van het gebouw en moet ook flexibel zijn, ook naar de toekomst toe.

Pieter Jacobs: Het voorgestelde 3D-model beantwoordde niet aan de voorwaarden van het RUP en was slechts bedoeld om de maximale bouwhoogte aan te geven. In werkelijkheid kan het gebouw nooit over de volledige lengte de maximale hoogte aannemen. Het volume van het S-gebouw zal variëren naargelang de gekozen footprint, de maximale bouwhoogte en de bouwdiepte. Om aan de voorwaarden inzake maximale oppervlakte te voldoen, zullen er dus nog delen uit het voorgestelde 3D-model moeten worden genomen.

Patrick Van Oostveld (bewoner): er zijn veel fietsers, voetgangers, trams... en dit is een beperkt plein. Ik stel ook voor dat in de Reigerstraat de verbinding voor voetgangers naar het plein zeker wordt open gelaten.

Regi Claeys: dit is inderdaad een plein voor veel gebruikers dat als dusdanig moet worden ingericht.

4. Stand van zaken zone C: inrichting openbaar domein Rinkkaai

4.1 Inleiding door Pieter Jacobs (sogent)

zie presentatie Bijlage3_kbg55_VK-plan_sogent (385 kB)

Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan het verkavelingsplan. Dit verkavelingsplan is juridisch noodzakelijk om een bouwrecht toe te kennen aan Rinkkaai op een deel van het perceel. Zone B en zone C vormen op vandaag namelijk nagenoeg één perceel. De verkavelingsaanvraag is ook nodig om later het openbaar domein te splitsen.

Het wedstrijdontwerp van Rinkkaai is de basis voor het verkavelingsplan en de bijhorende voorschriften. Rinkkaai zal begin 2017 naar aanleiding van het openbaar onderzoek een infomoment organiseren.

Het openbaar domein bevindt zich gedeeltelijk boven een private ondergrondse parking en zal vanuit praktisch oogpunt aangelegd worden door de private partner. Daarom wordt samen met het verkavelingsplan tevens een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd voor de inrichting van het openbaar domein. Op basis van het gedetailleerde inrichtingsplan voor het openbaar domein inclusief technisch dossier, stelt de private partner ten aanzien van de Stad een financiële waarworg.

De zogenaamde zone 'non-aedificandi' uit het RUP maakt deel uit van zone C, maar zal niet aangelegd worden door Rinkkaai. Deze zone wordt toegevoegd aan het aanpalende Rijsenbergpark dat door sogent zal aangelegd worden. In 2017 zal sogent hiervoor een ontwerper aanstellen.

De invulling van het openbaar domein, deel Rinkkaai, is in de eerste plaats gericht op de nieuwe bewoners, maar het is ook een doorgangszone waardoor het Rinkhoutpad loopt. Het Rinkhoutpad is de trage verbinding doorheen de zones A, B en C zoals voorzien in het gewestelijk RUP. De selectieprocedure voor de aanstelling van de ontwerper voor de brug naar het recreatiedomein Blaarmeersen gebeurt door de Vlaamse Bouwmeester en start begin 2017.

4.2 Rinkkaai, Björn Bracke, studie bureau omgeving

Zie presentatie Bijlage4_kbg55_16010_VKplan_Rinkkaai (20.637 kB)

De inrichting van het publiek domein is een geïntegreerd geheel met de architectuur. Het publiek domein is in overleg met een aantal stadsdiensten uitgewerkt, onder andere met de Jeugddienst om het kindvriendelijk te maken en met de Groendienst, die later het onderhoud zal opnemen.

Het openbaar domein op zone C wordt een lange, smalle groene strook met een parking eronder. Het is een uitdaging om de publieke toegankelijkheid degelijk uit te werken, vooral omdat het terrein 4 meter hoger ligt dan de K. Fabiolalaan.

Alle gebouwen hebben een toegang langs de parkzijde (zuidzijde), en een toegang via de K. Fabiolalaan.

Het centrale pad aan de zuidzijde biedt een doorgang tussen Blaarmeersen en het station. Het maakt een slingerbeweging omwille van de veiligheid waarbij het fietsverkeer dat van de brug komt, wordt afgeremd. Het is voldoende breed als doorgang voor de brandweer die hiermee de middelhoge gebouwen kan bereiken.

Aan de geluidswand in het zuiden komen spelelementen.

Het centrale pad ligt 4m hoger dan de straat. De helling voldoet aan toegankelijkheidsregels. Naast het fietspad komt er beplanting – een kruidachtige strip - die de overgang vormt naar het private domein. Het beplantingsplan wordt samen met de Groendienst opgemaakt. Het moet geborgenheid geven en de overgang tussen publieke delen, private tuinen en semi-publieke delen aangeven. De inrichting van het parkdeel wordt onder meer samen met de Jeugddienst bekeken. Het is de bedoeling dat het een natuurlijk, avontuurlijk karakter krijgt. Het wordt een zone met reliëfverschillen zoals plateau's die bespeelbaar zijn, met banken, betonstroken, zitgelegenheid, spelaanleiding.

De voorpleintjes vormen toegangszones, die de nodige ruimte bieden om binnen te gaan in de gebouwen, en voor een fietsenstalling voor bezoekers.

Het hemelwater wordt ter plekke opgevangen in stedelijke wadi's (vgl Kopenhagen).

Qua materialen komt er een afwisseling tussen grote en kleine elementen en bovengrondse afwatering naar de groene zones.

Op het overzichtsbeeld: de parking ligt onder het park, met 1m dekking. De leeflaag is voldoende om groen en kleinere bomen in te planten. Grotere bomen kunnen er komen aan de zone langs de sporen.

Yves De Bruyckere: de belangrijkste fietsas ging altijd op de K. Fabiolalaan liggen. Ik voorspel dat de fietstrafiek op dit pad over 10 jaar even groot zal zijn als op de Coupure nu, want dit wordt een vrijliggend fietstraject dat een groot deel van de stad verbindt met het station. Gemengd verkeer van fietsers en voetgangers op dergelijk pad, kan ervoor zorgen dat de voetgangers in de verdrinking komen. Ik vrees dat het concept van het pad onvoldoende toekomstgericht is. Het is een compromis met de brandweer maar vergeet de toekomst niet.

De route zal doorlopen tot Oostakker maar is dit haalbaar met dit concept?

Björn Bracke: we hebben dit besproken met het Mobiliteitsbedrijf.

Yves De Bruyckere: dit wordt een hoofdfietsas en maatregelen om snelheid te verminderen, zijn niet voldoende om conflicten te vermijden. De hoofdfietsas naar het station, Westenringsspoor, zal veel dynamiek geven; ook door de ontwikkeling van e-fietsen en fietssnelwegen. Dit pad komt op het einde van deze route waar veel fietsers zullen zijn. Het wordt een dominante slagader voor fietsers, die gehaast zijn om het station te bereiken.

GR-Infopunt – kbg20161213

Björn Bracke: dit is een fietspad van 50m lang dat eventueel nog kan aangepast worden in de toekomst indien nodig.

Pieter Jacobs: in de K. Fabiolalaan wordt ook een fietspad en voetpad aangelegd dat niet aansluit op de brug. Niet iedereen die in de K. Fabiolalaan wandelt of fietst moet aan de overzijde van de Leie zijn.

Rudy De Coninck (TreinTramBus) : dit wordt een belangrijke fietsas die het fietsverkeer zal aanzuigen!

Yves De Bruyckere: dit pad zal veel meer fietsverkeer genereren dan de K. Fabiolalaan. Check dit af bij mensen van Fietsberaad en Copenhagenize, bij specialisten ter zake.

Regi Claeys: Die bezorgdheid wordt meegenomen. Hier moeten evenwel veel zaken worden verzoend. De totale oppervlakte aan verharding moet beperkt zijn. Er moet groen worden voorzien dat aansluit bij de bewoning. Er moet ook ruimte zijn voor hoogstambomen buiten het gabariet van de parking.

Een conflict is mogelijk, maar de ontwerpers trachten dit door de algemene inrichting van het gebied te beperken. Anderzijds moeten we ook durven stellen dat de snelheid van de fietsers op deze specifieke plek niet per sé moet primeren.

Aanvullingen door sogent (dd).

Het klopt dat het Rinkhoutpad in de toekomst een belangrijke fietsader zal zijn voor zowel het Westerringspoor als de Drongenstationsroute. Er kunnen hoge intensiteiten verwacht worden van fietsers en voetgangers.

Het Rinkhoutpad zal in de zone C grotendeels worden aangelegd door de private partner die instaat voor de bouw van het project Rinkkaai. Het tracé voor het Rinkhoutpad zit vevat in de aanvraag voor het verkrijgen van verkavelingsvergunningen, die momenteel wordt opgemaakt en op korte termijn zal worden ingediend.

Volgende nuancering kan hierbij gemaakt worden:

- *de toegankelijkheid vanuit de private woonzones tot het Rinkhoutpad blijft beperkt tot één enkele toegang per gebouw. Het project Rinkkaai bestaat uit 6 gebouwen, verspreid over een afstand van ca.230m;*
- *de verwachte piekmomenten voor snel (lees functioneel woon-werkverkeer) en traag (lees recreatief) fietsverkeer zullen doorgaans niet in tijd samenvallen;*
- *de fiets- en wandelinfrastructuur doorheen het projectgebied wordt over de volledige lengte van de K. Fabiolalaan grotendeels ont dubbeld in enerzijds het Rinkhoutpad en anderzijds een dubbelrichting fietspad en voetpaden langsheen de gevels in de K. Fabiolalaan; langsheen de K. Fabiolalaan zal er steeds een comfortabele alternatief voor het Rinkhoutpad beschikbaar zijn voor zowel fietsers als voetgangers en voor wie niet noodzakelijkerwijs aan de overzijde van de Leie moeten geraken;*
- *omwille van de beperking van het aantal m² verharding laat het GRUP niet toe om een gescheiden infrastructuur aan te leggen voor voetgangers, snelle en trage fietsers en/of brandweer (!). Verder moet conform het GRUP elk gebouw grenzend aan het Rinkhoutpad toegang verlenen tot het Rinkhoutpad. Gelet op de beperkte breedte van het perceel grenst elke gebouw van Rinkkaai aan het Rinkhoutpad;*
- *omwille van de milieu-impact werd niet gekozen voor een geasfalteerd fietspad. Een fietspad in uitgewassen beton is vanuit ecologisch standpunt duurzamer en garandeert voldoende fietscomfort;*
- *de voorziene breedte van 4m voor het Rinkhoutpad beantwoordt aan de voorschriften van het fietsvademecum voor fietssnelwegen.*

Conclusie:

GR-Infopunt – kbg20161213

Gelet op het gewestelijk RUP, de beperkte beschikbare breedte van het perceel en het concept van het gekozen wedstrijdontwerp Rinkkaai is het niet mogelijk om een ontdubbelde of gescheiden infrastructuur voor voetgangers, snelle en trage fietsers aan te leggen.

Gemengd verkeer van voetgangers, snelle en trage fietsers zal in deze woonzone onvermijdelijk zijn. Door een oordeelkundige inrichting van het openbaar domein verwacht de Stad echter geen onoverkomelijke conflicten. Naast het Rinkhoutpad van 4m breed zullen er ook een dubbelrichting fietspad en voetpaden in de Fabiolalaan aangelegd worden. Ter hoogte van het project Rinkkaai wordt het fietsverkeer op het Rinkhoutpad vertraagd door een aantal opeenvolgende asverschuivingen die ruimtelijk aangeven dat het fietspad op die plaats interfereert met een woongebied waar inherent rekening moet gehouden worden met meerdere en verschillende weggebruikers.

Piet de Decker: wat is de capaciteit van de ondergrondse parking? Wat is de hoogte van het geluidsscherm?

Rinkkaai: er zijn 282 parkeerplaatsen. Het geluidsscherm wordt 4m hoog.

Dirk Van Gijseghe: de gebouwen zijn naar achter geplaatst tegenover de oorspronkelijke voorstellingen. Hierdoor zijn voorpleintjes mogelijk maar wordt het park smaller. Dit was eerder toch niet zo gepland?

Pieter Jacobs: de voorpleintjes zijn altijd voorzien in de wedstrijdopdracht.

Dirk Van Gijseghe: is er participatie voorzien voor de aanleg van het park en de brug?

Pieter Jacobs: Voor het ontwerp van de brug wordt geen participatie voorzien. Voor het ontwerp van het Rijsenbergpark zal sogent (in het bestek) de ontwerper verplichten om een participatief traject te doorlopen. De manier waarop dit georganiseerd zal worden, wordt momenteel nog onderzocht.

Jozef De Kuyper: Is het waar dat het Flandriagebouw blijft bestaan?

Regi Claeys: de NMBS ziet af van de bouw van kantoren in het LCI, het gebouw zal veel bescheidener worden. De huidige huisvesting in de Flandria blijft behouden en een deel ten behoeve van de logistieke taken gaan naar de zeehaven. De NMBS wil vooral focussen op investeringen voor de reizigers.

Aanvulling van Infrabel: op dit moment is over het LCI nog geen uitsluitel.

ALGEMEEN GEDEELTE

5. Stand van de werken + evaluatie door de buurt

GR-Infopunt – kbg20161213

5.1 Stand van de werken - Hilde Weemaes (Eurostation)

Zie presentatie Bijlage5_kbg55_standwerken (8.672 kB)

november 2016:	start grote overkapping
december 2016:	einde ruwbouw viaduct
mei 2017:	start montage liften en roltrappen + afwerken perrons
december 2017:	einde fase 3 (bouw viaduct 8-9) sporen 08 en 09 in dienst
januari 2018:	einde test waterdichting
juni 2018:	einde afwerking kelder en (deel) fietsenstalling (= einde aanneming BLATON)
zomer 2018:	start GSP080

Er wordt gewerkt op 4 niveaus.

De bouw en afwerking van 1 viaduct met 2 sporen duurt 24 maanden, dit is een logische realiteit als je bekijkt wat er op die termijn moet gebeuren. Zie ook de gedetailleerde toelichting die de werfverantwoordelijke Dirk Evenepoel hierover gaf op de klankbordgroep van maart 2016 (zie www.projectgentsintpieters.be).

De herfasering omwille van veiligheid heeft een jaar extra gekost. Alles zit nu op schema maar dat jaar vertraging kan niet ingehaald worden.

In de **fietsenstalling** onder het VAC is een hoekje dichtgemaakt omwille van vandalisme

In het **gebouw A2** is de toegang van de parking terug open. Voor het tweede deel van de A2 is de bouwaanvraag ingediend. Het openbaar onderzoek liep tot 07/12/2016.

Op **zone A3** wordt verharding aangelegd in functie van tijdelijke fietsenstalling. Er worden ook verlichtingspalen gezet.

Eric De Vriese (bewoner): de veiligheid op de Sint-Denijslaan – kant Ganzendries - laat te wensen over. De vrachtwagens rijden op het voetpad bijna in de huizen, het is onveilig voor fietsers en voetgangers.

Vrachtwagens hebben te weinig plaats om correct op de werf te draaien. De kegels worden afgereden. Een deel van de vrachtwagens rijdt de werf op ter hoogte van de Poelsnepstraat maar veel ervan niet.

Gisèle Rogiest (Infopunt): de aannemer heeft kegels gezet op het voetpad om dat af te schermen, maar ze worden kapot gereden.

De aannemer is bereid om betonblokken te zetten. Volgende week is er een afspraak met de aannemer, het Mobiliteitsbedrijf, het Infopunt en Eurostation om ter plaatse te kijken en om een oplossing af te spreken.

Het werfverkeer zal in elk geval verminderen de komende week en tijdens de kerstvakantie wordt er niet gewerkt. Na de kerstvakantie moeten er maatregelen genomen worden zijn.

Yves De Bruyckere: sommige vrachtwagenchauffeurs kunnen onvoldoende goed rijden en er is geen begeleiding.

Eric De Vriese: vandaag was er begeleiding, maar 1 man kan niet alles overzien. Het is niet makkelijk om de inrit correct te nemen.

5.2 Evaluatie van de werken door Buitensporig en Sint-Pieters-Buiten - Dirk Van Gijsegem

Zie presentatie Bijlage6_kbg55 _evaluatiebuurtgroepen (859 kB)

Dirk Van Gijsegem: we vinden dat er fouten zijn gemaakt in het concept en dat het concept is gedateerd: hoogbouw is niet meer van deze tijd. Verdichting rond een station is OK, maar er moet nadruk liggen op de levenskwaliteit. Het is ook mogelijk dat de commerciële functies in het station niet ingevuld geraken zoals in Antwerpen Centraal.

De buurt vindt dat er fouten zijn in de uitvoering: het duurt allemaal veel langer dan gepland, het K. Maria-Hendrikaplein blijft een chaos, er is geen afstemming met ander projecten zoals de Loop en participatie blijft een lege doos, er worden telkens fietsenstallingen bijgeplaatst in de plaats van meteen een volledig plan te voorzien. Op suggesties om de te grote autoparking deels om te vormen tot een fietsenparking, wordt niet ingegaan.

De buurt oordeelt dat er een probleem is met het GRUP dat interpretatie mogelijk maakt.

De buurt vindt dat er een nieuwe aanpak nodig is:

- Nood aan meer mensgericht plannen: Nood om bij ordening van de ruimte meer dan vroeger aandacht te besteden aan gebruik van ruimte door burgers (plannen vanuit leefwereld);
- Een meer behoedzame stadsontwikkeling: voortbouwen op de bestaande stad en rekening houden met het bestaande ruimtelijk én sociaal weefsel (verbetering zonder verdringing). Ruimtelijke ingrepen moeten waarde toevoegen, zowel op sociaal, functioneel, landschappelijk, economisch als op ecologisch vlak
- Herbekijk het project Gent SP op vlak van nieuwe uitdagingen maar ook op vlak van nieuwe inzichten in ruimtelijke planningsprocessen
- Downsize het project naar een aanvaardbare en kwaliteitsvolle schaal
- Zet snelheid achter afwerken van het station

Vraag: we willen graag met de projectpartners in 2017 een mid term evaluatie van Project Gent Sint-Pieters maken.

6. Vragen uit de klankbordgroep

Buslijn 9 – Jan Vanseveren/Rudi De Ceunynck

TreinTramBus blijft klachten ontvangen. De behoefte voor haltes in de K. Fabiolalaan blijft bestaan. De Pensioendienst zit daar, er is de ontwikkeling zone C, ...

Daarom wenst TreinTramBus het probleem van de lijnvoering van buslijn 9 in de Rijsenbergwijk opnieuw aan te kaarten:

- voortdurende 'tijdelijke' niet-bediening van het zuidelijk deel van de Rijsenbergwijk (en dat tijdelijk duurt wel heel erg lang)

- Slechte ligging halte bus 9 in P. Clementinalaan ten opzichte van de andere bushaltes
- de 'gebrekkige' inrichting van die halte aan de P. Clementinalaan.

Zoals eerder aangegeven in mobiliteitsstudies moet er op het einde van de K. Fabiolalaan op termijn een bediening komen.

Wat het 'tijdelijke' betreft graag nog eens de opfrissing wanneer de werken aan busstation volgens de huidige planning klaar zouden zijn. Indien het 'tijdelijk' erg lang duurt moet ondertussen naar een betere 'tijdelijke' oplossing gezocht worden.

Een bocht naar het busstation vanuit de K. Fabiolalaan is niet mogelijk door het 'tijdelijke' tramperron voor Lijn1.

Suggesties:

- beide haltes bus 9 in Fabiolaan ter hoogte VAC (aanpassingen wegenis nodig ?)
- of bus 9 via Timichegtunnel naar de achterkant en dan door de tramtunnel naar het busstation (en omgekeerd). Mits bussluis aan de Timichegtunnel en aanpassingen aan de wegenis.

De vraag uit de mail wordt opgenomen in het verslag en doorgegeven aan De Lijn.

Regi Claeys: dit wordt meegenomen naar WG2, dit is de werkgroep rond mobiliteit waar alle projectpartners deel van uitmaken, dus ook de Stad en de Lijn.

K. Maria-Hendrikaplein, stand van zaken

Regi Claeys: Er was een consensus bereikt over de ingrepen die moeten gebeuren. De uitvoeringsplannen worden opgemaakt en de opmetingen worden gedaan om de voorstellen te realiseren. Het wordt concreet maar het duurt allemaal een stuk langer dan we hadden verwacht.

Herman Caulier (VEOMT): blinden en slechtzienden vinden spoor 11 en 12 niet meer. De oplossing zijn plaktegels en dat werkt heel goed. In Gent Dampoort liggen plaktegels en die zijn van goede kwaliteit.

Gisèle Rogiest: Eurostation had al een plan gemaakt voor looplijnen voor slechtzienden en blinden en overgemaakt aan de NMBS. Die had aan een expert van Licht en Liefde gevraagd om dit ter plaatse te komen bekijken. Die vond de tijdelijke maatregelen niet goed. In een werfsituatie kunnen echter geen definitieve maatregelen worden uitgevoerd, maar er moet wel een oplossing komen. In januari komt er een afspraak met de nieuwe toegankelijkheidsambtenaar van de Stad om samen ter plaatse te gaan en oplossing zoeken.

Snelheidsmetingen in Sint-Denijslaan:

Na de snelheidsmetingen is besloten om voorlopig geen extra maatregelen te nemen. 45% hield zich aan de toegelaten snelheid van 30 km, 85% houdt zich onder 40km. Dit is een positieve evolutie, maar de toestand wordt wel in de gaten gehouden.

Piet de Decker: dit vraagt om opvolging want een groot deel van de bestuurders rijdt dus boven de 30 km en dit op een plaats waar veel jongeren met de fiets rijden.

Stand van zaken windstudies

Gisèle Rogiest: Eurostation heeft destijds windstudies laten uitvoeren voor een definitieve toestand met volledige bebouwing. Nieuwe bouwaanvragen vragen aangepaste windstudies. Voorlopig is de situatie van windhinder niet op te lossen.

Piet De Decker: Er stond een krantartikel over ING met verwijzing naar de B1 in de krant. Is daar nog verder nieuws over?

Regi Claeys: de Stad heeft geen verdere informatie gekregen.

Piet De Decker: Voor The Loop verwacht men 5,97 miljoen bezoekers per jaar. Kan ervoor gezorgd worden dat de link met het station voldoende duidelijk wordt gemaakt?

Ann Cliquet: het fietspad in de Sint-Denijslaan wordt als K&R gebruikt. We hadden de suggestie van paaltjes gedaan.

Gisèle Rogiest: het Mobiliteitsbedrijf heeft dit bekeken, maar paaltjes bieden daar geen meerwaarde.

- Zij zijn vaak hinderlijk en zelfs gevaarlijk voor fietsers
- Er zijn teveel in- en uitritten op dat gedeelte van de Sint-Denijslaan waardoor paaltjes niet in een rij kunnen worden gezet en auto's er toch tussen zullen gaan staan
- Paaltjes mogen niet te dicht bij de rijweg staan, niet in een goot en niet te ver op het fietspad en dat beperkt de mogelijkheden daar heel erg

Patrick Van Oostveldt: er wordt constant geparkeerd op het fietspad, ook in de Voskenslaan. Kan er geen politietoezicht gebeuren? Bekeuringen worden gegeven?

Gisèle Rogiest: gerichte politiecontrole is aangewezen en wordt aangevraagd, dit is ook een maatregel om te sensibiliseren.

Yves De Bruyckere: er zijn verschillende politiekorpsen actief in en om het station. Zijn degene van het station nog altijd beperkt tot het station zelf?

Gisèle Rogiest: daar is niets aan gewijzigd. De spoorwegpolitie heeft specifieke taken.

Dirk Van Gijsegem: de verbinding tussen Timicheg en K. Fabiolalaan wordt door veel chauffeurs gebruikt, de paaltjes zijn opnieuw stukgereden.

Gisèle Rogiest: er wordt een andere oplossing gezocht voor de plooibare paaltjes. Die moeten er zijn omwille van de doorgang voor de brandweer. Eurostation heeft weet van plooibare paaltjes die eruit zien als metalen. Ook extra paaltjes plaatsen op het voetpad wordt momenteel bekeken.

Piet De Decker: er is nog steeds afbladerende verf op de overkapping van spoor 12.

Hilde Weemaes: de gerechtsexpertise hierover is lopend en we hebben nog geen zicht op het concrete vervolg ervan op de werf voor wat betreft de noodzakelijke herstelling. Alleszins kan er niets gebeuren zolang er geen uitspraak is.

Jozef De Kuyper: het smalste stuk in de Sint-Denijslaan heeft tweerichtingsverkeer?

Aan de werfzone in de Sint-Denijslaan hebben fietsers te weinig plaats door vrachtwagens in deze fietsstraat.

De bulldozer van Blaton rijdt in de verkeerde richting.

Een vrachtwagen liet 45min de motor draaien omdat hij niet wist waar te leveren. Er is veel hinder door draaiende motoren.

Deze vragen wordt schriftelijk beantwoord.

Eric De Vriese: er zijn ook soms draaiende motors tijdens het weekend. De aannemer is wel van goede wil.

Patrick Van Oostveldt: die diesel generator van camionette Bloch, is daar geen andere mogelijkheid?

Hilde Weemaes zal de bezorgdheden doorgeven aan de werfverantwoordelijke voor nodig gevolg.

8. Stand van zaken en planning communicatie acties

Gisele Rogiest – Infopunt

Zie presentatie Bijlage7_kbg55_communicatie (983 kB)

In 2017 zijn volgende zaken gepland:

- Verderzetten participatie K. Mathildeplein
- Communicatie in verband met plaatsen nieuwe fietsenstallingen
- Infonamiddag Rinkkaai naar aanleiding van verkavelingsaanvraag
- groot werfbezoek: 7 mei – nieuwe formule
- Projectbezoek socio-culturele verenigingen: 23 maart 2017
- dialoogcafé S-Gebouw: 20 april 2017
- Participatietraject Rijsenbergpark
- Tijdelijke beleving zone C

Het Communicatie en participatieplan wordt nagestuurd, na goedkeuring door de Technische werkgroep.

Afspraken

De voorzitter vraagt om hem de presentaties op voorhand te bezorgen. Als dit niet mogelijk is, zou hij graag info krijgen over de duur van de presentatie.

Volgende vergaderingen

- 8 maart 2017
- 31 mei 2017