

Verlag 26 - Klankbordgroep van 2 mei 2011

Aanwezig: Herwig Reynaert, Ann Manhaeve, Marie-Andrée Avraam, Geert Dierckx, Marc Feys, Jan Van Ostaeyen, Kristof Blomme, pastoor De Beer, Reginald Claeys, schepen De Regge, Gisele Rogiest, Yves De Bruyckere, Jan Vanseveren, Rudy De Ceuninck, Luc Lavrijsen, Firmin Criel, Luc Desmedt, Herman Caulier, Tania Fierens, Dirk Van Dorpe, Ilse Bortels, Dirk Van Gijseghe, Griet Van Cutsem, Karine De Smet, Lieven Theys, Jan Vanseveren, Rudy De Ceuninck, Agnes De Coster, Piet De Decker

Verhinderd: burgmeester Daniel Termont (gedeeltelijk), Pieter Jacobs (gedeeltelijk), schepen Balthazar,

Agenda:

1. Opvolging vorig verslag
 - goedkeuring vorig verslag
 - begeleiding personen met handicap buiten het station
 - opvolging 'minder hinder'
2. Projectontwikkeling
3. Stand van zaken werken
 - de werken in en rond het station: wat is in studie (= toekomst), wat loopt nu?
 - werfverkeer
4. Stand van zaken en planning communicatieacties
5. Volgende vergaderingen

26.1. Opvolging vorig verslag

- Goedkeuring vorig verslag

Verslag is goedgekeurd.

- Begeleiding van personen met een handicap buiten het station

Er is een analyse gemaakt van de cijfergegevens van de NMBS, De Lijn en de minder mobilencentrale en daaruit zijn actiepunten voortgevloeid.

Mevrouw Avraam geeft een beknopt overzicht:

Op korte termijn

Voorstel van aanpassingen vanuit De Lijn

- aan de perrons richting centrum: afstand tussen perrons en bussen verkleinen

- aanpassing aan diepte perrons
- witte perronomranding voorzien aan verhoogde perrons
- gratis noodnummer en contactpunt
- afspraken per sms kunnen vastleggen
- online kunnen reserveren
- opleiding personeel mbt omgang met personen met een handicap
- communicatie werfsituatie moet verbeteren:
 - zoveel mogelijk inspelen op veranderingen
 - brochures in braille of zeer grote letters
 - zwelplannen van de werfsituatie
 - transfert tussen bus en tram: nood aan nummer voor coördinatie

De stedelijke adviescommissie is van oordeel dat bovenstaande voorstellen op korte termijn haalbaar zijn.

opmerking: aanvraagformulier NMBS is niet toegankelijk

Op lange termijn

Op L.T. is meer structurele organisatie nodig:

- visuele signalisatie aankomende treinen-
- visuele aankondigingen in tram- en busstation
- visuele signalisatie brandalarm
- visuele aanduiding sluiting voertuigen De Lijn

Er wordt gevraagd om in de bestekken een clause Minder Hinder in te schrijven alsook specifiek een artikel dat voorziet dat aannemers moeten zorgen voor hulp aan personen met een beperking.

De Lijn en de NMBS zien geen uitbreidingsmogelijkheden binnen de bestaande structuur. Lijnspotters bv kunnen structureel geen bijkomende taken opnemen doordat ze slechts inzetbaar zijn tijdens bepaalde uren. In de late uren zijn enkel 'dispatchers' en controleurs aanwezig. Het is niet hun prioriteit om hulpbehoevende personen te helpen.

Nog enkele aanvullingen:

- Het is belangrijk om ook op late uren naar een contactpunt te kunnen bellen

- Het moet duidelijk zijn waar je personen kunt vinden die hulp kunnen bieden. Duitsland heeft **Service Points** op vaste herkenbare plaatsen. De dienst dekt de volledige amplitude van de spoorwergen. De situatie in Dresden bijvoorbeeld is vergelijkbaar met die aan Gent Sint-Pieters.

Er wordt voorgesteld om naar het voorbeeld van Dresden een sociaal tewerkstellingsproject uit te werken waarbij mensen worden ingezet om personen met een handicap te begeleiden. Dit zou bijzonder nuttig zijn.

De klankbordgroep benadrukt de mogelijkheid voor Gent om hierin een voortrekkersrol te spelen. Opmerking: de komende oproep voor sociale economieprojecten is al in juni 2011.

Er werd gepolst naar een eventuele samenwerking met de Minder Mobielencentrale. Maar zij kunnen hun werking niet uitbreiden omdat ze zelf kampen met een tekort aan vrijwilligers.

Er wordt aan de betrokken partners gevraagd wat zij nu concreet met deze aanbevelingen zullen doen. Wat is haalbaar en tegen wanneer? Er wordt afgesproken dat de verschillende partners tegen de volgende klankbordgroep laten weten waaraan ze zullen werken. De voorzitter en de leden van de klankbordgroep benadrukken dat het belangrijk is dat elke partner zijn verantwoordelijkheid opneemt.

- Opgvolging 'minder hinder'

De voorzitter vraagt om vragen aan de klankbordgroep meer op voorhang door te sturen.

Vorig verslag:

- De noordelijke toegang tot de pendelparking wordt niet opengesteld. Het bord aan de Albertlaan zal worden verwijderd.
- De Dupuislaan zal door AWW worden afgesloten: de afrit van de R4 naar de Dupuislaan blijft open tot na de heraanleg van de Sterre; de oprit van de R4 richting Zelzate zal definitief worden afgesloten in de loop van 2011.
- Verkeerslichten Timichegtunnel: AWW stelt voor om de V. Vaerwijckweg continu groen licht te geven. Verkeer op de Sint-Denijslaan moet zich aanmelden om groen te krijgen. Dat zou betekenen dat auto's via een lus worden 'aangemeld', en dat fietsers en voetgangers op een knop moeten drukken. Eurostation bespreekt dit verder met AWW.

- Werfverkeer rijdt nog tot eind mei 2011 door de Boudewijnstraat. Daarna gaat het werfverkeer via de Fabiolalaan en de Snepkaai.
- Vanaf 10 mei is er een eerste betonstort voorzien voor de vloerplaat. Vanaf dan zal er 1 à 2 keer per week een betonstort plaatsvinden. Maar het werfverkeer zal afnemen.
- Beplanting op geluidsscherm: voorzien in het najaar 2011 door AWW (in eigen beheer)

Mail Buitensporig:

- Voskenslaan: sporen moeten worden gelast (lassen zijn gebroken)
- Clementinalaan: de betonplaten komen los waardoor er trillingen ontstaan. De Lijn is hierover in discussie met de aannemer, maar er is nog geen oplossing op korte termijn. Volgende vergadering volgt meer informatie.
- M.Hendrikaplein: de wisselnaalden zullen worden vervangen in augustus. Indien dit de trillingen niet verhelpt, moet een andere oplossing worden gezocht.
- Met de aannemer zijn volgende afspraken gemaakt over het reinigen: als er grondverzet is, wordt er regelmatig (soms 1 à 2 x per dag) gereinigd. Als er geen grondverzet is, wordt er niet gereinigd.
- De borden die verwijzen naar de vroegere tijdelijke pendelparking zullen worden verwijderd.
- Verkeersbord in Ganzendries: is hoger geplaatst. Het verkeersbord thv de Sint-Denijslaan en de tramtunnel zal wat achteruit worden geplaatst. Er wordt ook gekeken of de paaltjes – die hinderlijk zijn voor fietsers - kunnen worden verwijderd of verschoven.
- Verkeerslichten op het kruispunt Voskenslaan/Sint-Denijslaan: De lichten gelden voor bussen en algemeen verkeer, maar de tram heeft altijd voorrang. De bus maakt een afslaan beweging en moet de fietsers doorlaten. Er wordt bevestigd dat er veel dwarsend verkeer is. Maar dit geldt ook op andere plekken in de stad. Om fietsers komende van de Voskenslaan richting Sint-Denijslaan duidelijk te maken dat ze de rijbaan moeten volgen, is er een bijkomende schildering voorzien op het wegdek.
- Komende uit de Voskenslaan staat vlak na de voorlopige verkeerslichten aan de bushalte een 'omgekeerde driehoek'. Dit zorgt voor verwarring. Er zal contact worden opgenomen met de aannemer.

- Signaallichten in de tramtunnel: zie verslag vorige klankbordgroep (punt 1.6.). Het fietspad is iets breder dan het trottoir. Langs het fietspad staan niet enkel palen van De Lijn, maar ook enkele verkeersborden. Die palen staan redelijk dicht tegen de boordsteen, waardoor ze er de facto voor zorgen dat fietsers afstand houden van de tramsporen. De praktijk wijst uit dat zowel voetgangers als fietsers de volledige breedte van het trottoir en het fietspad gebruiken. Er komt geen afsluiting aan de rand van het fietspad in de tunnel. Deze afsluiting zou extra plaats innemen en de stad vreest dat die afsluiting zou gebruikt worden als fietsrek.
- Fietspaden langs de Fabiolalaan: de stad Gent kiest ervoor om fietspaden alleen nog rood te schilderen op gevaarlijke punten en aan kruispunten. Het fietspad in de Fabiolalaan is goed zichtbaar. Het is uitgevoerd in uitgewassen beton, met noppentegels afgeboord en het voetpad is aangelegd in natuursteen.
- Het fietspad door de Timichegtunnel is uitgevoerd in rode klinkers en het voetpad is in betonklinkers. Waar fietspad en trottoir in hetzelfde materiaal zijn uitgevoerd, zijn er fietssjablonen aangebracht.
- In de Sint-Denijslaan rijden fietsers samen met het autoverkeer (gemengd verkeer). De Stad wil de Sint-Denijslaan op termijn op een deftige manier heraanleggen. Momenteel werkt de Stad aan de eerste schetsen. Het gedeelte tussen de Timichegtunnel en het station zal op vrij korte termijn worden 'gefatsoeneerd'. De Stad zal er op toezien dat de werken aan de Sint-Denijslaan pas worden uitgevoerd als het bus- en treinstation beter toegankelijk zijn. De Sint-Denijslaan zal pas worden heraangelegd als de busperrons aan de achterzijde van het station weg zijn.
- Het trottoir aan de Sint-Denijslaan is stuk gemaakt door een aannemer. Het probleem is doorgegeven en wordt verder opgevolgd.
- Aan het kruispunt V. Vaerwyckweg/Timichegtunnel worden fietsers richting station geblokkeerd. Stad Gent zal dit met AWW bespreken.
- De loopbrug in de reizigersonderdoorgang is een goede zaak. De handgrepen worden gebruikt als geleiding door personen met een visuele handicap. Daar waar de twee elementen van de brug samenkomen is er een open voeg. We zullen aan de aannemer vragen om de handgreep te laten doorlopen.
- Er werden onlangs verkeersmetingen uitgevoerd in de J. Cantréstraat en de Stormvogelstraat. Hieruit blijkt dat het aantal voertuigen dat door de wijk rijden

beduidend lager is dan de norm voor sluijverkeer door woonstraten. De Stad voorziet daarom geen maatregelen.

- Wegebo stockeert materiaal in het moerasbosje. Het materiaal wordt blijkbaar vrij hoog en vrij ver gestapeld. Daardoor wordt gevreesd dat het moerasbosje daaronder begint te lijden. Er wordt bevestigd dat Wegebo toestemming heeft om er materiaal op te slaan en dat er geen mogelijkheid is om die materialen op de terreinen van de NMBS te stockeren.

Eind september moeten de terreinen in zone C worden vrijgemaakt voor bodemonderzoek. Dan zal met de aannemers worden bekeken of het mogelijk is de werven op een andere manier te organiseren. Voor alle werven is er echter plaats tekort.

- Tot 2015 kan de NMBS exclusief gebruik maken van het terrein waar de voorlopige parking lag. Daarna kunnen alle functies van de NMBS opgeschoven worden naar het LCI en komt ruimte vrij op zone B.
- Risico wateroverlast Sint-Denijslaan? Bij grotere bouwprojecten moet altijd een watertoets worden gemaakt. Voor het project Gent Sint-Pieters zijn er bufferbekkens voorzien voor de parking en de hoogbouw en voor het station. In alle projecten probeert men waterneutraal te werken: eerst water opvangen, dan evt infiltratie en pas in laatste instantie water afvoeren (maar via gescheiden stelsel).
- Aanbrengen nieuwe asfaltlaag op R4 die de geluidsoverlast in de Verhaeghestraat en de Baeckelandstraat moet verminderen. Dit is geen herstelling, maar een preventieve maatregel om de levensduur van de bestaande verharding te verlengen.
- In de Fabiolalaan zijn geen goten voorzien in het midden van de rijweg. Het profiel van de Fabiolalaan bestaat uit: fietspad (2,4m), parkeerstrook met bomen (2m), asfaltstrook (6m), parkeerstrook met bomen (2m), dubbelzijdig vietspad (2,7m), trottoir (2,4m).

De Fabiolalaan is momenteel nog niet open voor verkeer, maar veel chauffeurs negeren de signalisatie. Eurostation wacht op het signalisatieplan van VTA om de signalisatie aan te passen.

- Onduidelijkheid over huisvuilophaling : veel bewoners denken dat IVAGO opnieuw doorkan en plaatsen hun huisvuil weer voor de deur. Dit zou kunnen,

maar enkel in het eerste deel. De situatie wordt onderzocht en het Infopunt zal hierover een bewonersbrief verspreiden.

Buslijn 9 in Fabiolalaan:

Tot 2019 zou er geen bus meer rijden door de Fabiolalaan waar het Institut Moderne en het Riziv zijn gevestigd. De afstand van het RIZIV tot aan de dichtstbijzijnde halte zou meer dan 500 m bedragen (maximum volgens basismobiliteit) en voor het Institut Moderne zou dat 350 m zijn. Minder mobiele mensen moeten allemaal naar het RIZIV om een erkenning als persoon met een handicap te krijgen. Daarom worden aan De Lijn een aantal suggesties gedaan. Ook de Stedelijke Adviesraad voor personen met een handicap vraagt om de Fabiolalaan zo snel mogelijk te bedienen.

- Een lus maken om de afstand te verkleinen is moeilijk omdat je zo de route naar het station langer maakt voor alle pendelaars.
- Kan een andere route door de Rijsenbergbuurt worden gebruikt?

De Lijn kan de Fabiolalaan in de huidige situatie niet bedienen. In de nabije toekomst zal boven de huidige tramhaltes De Link worden gebouwd. Daarvoor moeten kolommen worden geplaatst, waardoor bussen daar niet op een veilige manier kunnen manoevreren. Het is onmogelijk om bussen tussen de trams en de kolommen te laten rijden.

- Op de volgende klankbordgroep zal deze problematiek verder worden besproken.

26.2. Projectontwikkeling

Zie nota voor zone B en C.

De zone A en het ontwikkelingsplan voor zone B en C zal in het najaar op de klankbordgroep worden besproken.

Het is de bedoeling om op basis van het ontwikkelingsplan een voorstel voor PPS-bestek voor zone C uit te schrijven (doelstelling: tegen eind 2011).

Het synthesedocument (opgesplitst in 4 delen) en de film die op de infomarkt werden getoond, staan op de projectwebsite.

26.3. Stand van zaken werken

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

Er zal altijd een beveiligde doorsteek zijn naar de vernieuwde sporen 11 en 12. We garanderen ook altijd twee toegangen vanuit de Sint-Denijslaan naar de treinperrons. Tijdens het uitgraven van de sporen 10 en 9 verloopt het werfverkeer in de zones naast de pendelaarsdoorgang.

De klankbordgroep merkt op dat de aannemer hier meer rekening houdt met de reizigers. Eurostation geeft aan dat hiervoor pro-actief met de aannemer rond minder hinder werd gewerkt (oa via het bestek). Er wordt gesteld dat dit mag beschouwd worden als een resultaat, een verdienste van de klankbordgroep.

De werken aan spoor 12 tot 8 zullen meer dan 2.300 werkdagen duren, omdat er maar 2 sporen tegelijk kunnen worden aangepakt. We moeten ook rekening houden met andere werken die aan de sporen moeten gebeuren.

26.4. Stand van zaken en planning communicatieacties

Het infopunt kreeg 107 reacties. Er waren vooral vragen over parkeren. De klachten gingen in hoofdzaak over zwaar verkeer en werfverkeer. De aannemers en IVAGO hebben meer inspanningen gedaan om de straat te reinigen.

Er kwamen een 130-tal bezoekers naar de infomarkt op 22 maart, voornamelijk uit de Rijsenbergbuurt. Voor het eerst is een 3D-presentatie van de stationswerken getoond. Dit gaf de bezoekers een duidelijker beeld van wat ze mogen verwachten.

De belangrijkste vragen op de infomarkt:

- De Lijn: buslijn 9; communicatie over veranderingen
- Infrabel: werken aan het station, duur van de werken
- Doorgang voor autoverkeer van noord naar zuid en omgekeerd
- Stedenbouw en Ruimtelijke Planning: timing (de fasering van de werken zal duidelijker in beeld gebracht worden met het oog op communicatie; er blijkt nog veel vraag naar niet-digitale communicatie)
- AGSOB: over het Prinses Mathildeplein en reacties op de hoogbouw (zorg voor een zeer kwalitatieve invulling van de hoogbouw)
- Werfverkeer

- Geluidshinder
- Natuurreservaat: timing, bereikbaarheid

Werkbezoeken

Er werd een nieuwe aanpak getest, waarbij om het uur 50 mensen werden ontvangen op het infopunt van waaruit ze in twee groepen vertrokken voor de werfwandeling. In totaal zijn er 450 mensen rondgeleid. Dit was een aangename manier van werken. De belangstelling voor de werfwandelingen blijft groot.

Participatie: op 25 mei 2011 is er een participatiemoment over de inrichting van de publieke ruimte in zone B en C. Dat participatiemoment zal op woensdagnamiddag en – avond worden georganiseerd (oa met de bedoeling om kinderen en jongeren te betrekken). Het is de bedoeling om input te krijgen over de gewenste activiteiten, sfeer en wat daarvoor zou moeten worden gerealiseerd.

Vanuit de Sint-Denijslaan wordt gevraagd om de geplande ontwikkelingen langs de Fabiolalaan en die langs de Sint-Denijslaan te linken.

De werken aan het Mathildeplein zijn nog niet voor onmiddellijk: die zone zal als werfzone worden gebruikt tot 2015. Hiervoor zal ook een participatief traject worden opgezet.

26.5. Volgende vergaderingen

- Woensdag 29 juni, 20u
- Dinsdag 18 oktober, 19u30
- Dinsdag 10 januari, 19u30

Lijst met de bijlagen:

bijlage: 26.3 Stand van zaken van de werven