

Verslag 32 - Klankbordgroep van 8 mei 2012

Aanwezig: aanwezigheidslijst, zie bijlage

- 32.1 Opvolging vorig verslag:
- 32.2 Vragen uit de klankbordgroep en bespreking eisenbundel en antwoorden actiegroepen (vervolg van vorige keer)

Goederenverkeer (zie presentatie):

Infrabel onderzocht van 10 maart tot 20 april 2012 op welke sporen de goederentreinen rijden tijdens de nacht. De telling gebeurde telkens tussen 22 uur en 4 uur. Hierbij dient opgemerkt dat de sporen 1 tot 6 gedurende deze periode geregeld buiten dienst zijn gegaan omwille van werkzaamheden.

Uit dit onderzoek blijkt dat het grootste aantal treinen op de sporen 6 tot 10 rijdt. De keuze van de sporen gebeurt op basis van een planning die elke dag wordt opgemaakt. Die planning houdt onder meer rekening met reizigerstreinen, goederentreinen, treinen die moeten uitwijken, werkzaamheden. De planning kan door de dienstleiders ad hoc worden aangepast als er onvoorziene omstandigheden optreden (bv vertragingen ...).

De dienstleiders van Infrabel werden gesensibiliseerd om te vermijden dat goederentreinen 's nachts over de sporen 1 en 2 rijden. Infrabel kan niet garanderen dat dit altijd mogelijk is. De cijfers tonen aan dat het aantal doorritten gedurende de onderzochte periode miniem was.

Goederentreinen rijden meestal richting Schellebelle/Aalst/Dendermonde of Gent Zeehaven/Antwerpen. De sporen richting Antwerpen liggen onmiddellijk naast de P. Clementinalaan, die naar Aalst in het midden en die naar Brussel naast de Sint-Denijslaan. Wisselen tussen deze sporen in het station (bv om treinen richting Antwerpen over sporen dichterbij de Sint-Denijslaan te laten rijden), is niet efficiënt (treinen moeten dan meer kruisen) en dit veroorzaakt meer lawaaihinder. Om zo economisch mogelijk te rijden, zijn de normale aan- en afvoerstromen de richtlijn. Wanneer de middelste sporen buiten dienst gaan omwille van de werken, zullen onvermijdelijk meer treinen op de sporen naast de P. Clementinalaan rijden.

Vanuit de klankbordgroep wordt gevraagd om zoveel mogelijk **de middelste sporen** te gebruiken

Volgens Infrabel rijden al veel treinen op de middelste sporen. Omwille van het grote aantal treinen en de verschillende bestemmingen van die treinen is het niet mogelijk om nog meer treinen op de middelste sporen te laten rijden. De sporen 9 tot 12 zijn de sporen waar alle reizigerstreinen tussen Brussel en Oostende over rijden.

In de toekomst zal Infrabel proberen om minder treinen over de sporen 11 en 12 te laten rijden. Dat is echter niet evident. Het uiterste punt voor treinen richting Brugge om op het goede spoor richting fly-over te geraken, bevindt zich ter hoogte van de Timichegtunnel. Infrabel is bereid om naar oplossingen te blijven zoeken en vraagt aan de klankbordgroep om dit mee in het oog te houden en eventuele problemen te melden aan Infrabel.

De grote wijzigingen van de treindienst worden bekeken in december 2012. Dan wordt spoor 12 opnieuw in dienst genomen. Op de klankbordgroep van 19 december 2012 zullen we de planning opnieuw bespreken.

Het infopunt heeft geactualiseerde info doorgestuurd naar de leden van de klankbordgroep. Het piepende geluid van de locomotieven zal met Siemens worden bekeken in de loop van mei 2012.

32.3 Ontwikkelingsplan Fabiolalaan (zone B en C)

Zie presentatie.

Het ontwikkelingsplan is een intern document dat tot stand kwam in samenwerking met alle betrokken stadsdiensten. Het bouwt verder op het synthesesedocument dat in 2010 werd afgewerkt. Omdat het document vertrouwelijke informatie bevat (o.m. over financiële doorrekening) zal het niet volledig op de projectwebsite worden geplaatst. Naast de manier van ontwikkelen, beschrijft het ontwikkelingsplan ook de ambitieniveaus voor de projectontwikkeling in zone B en zone C

Schepen Balthazar geeft mee dat het ontwikkelingsplan na goedkeuring wel publiek kan worden gemaakt, met uitzondering van het financiële deel. Dit document maakt deel uit van een proces dat startte met de opmaak van een GRUP en gevolgd werd door 2 synthesesedocumenten.

Er zal gezocht worden naar één of twee privépartners die het gebied willen ontwikkelen. Volgens het grond- en pandendecreet moeten minstens 20% van de woningen sociaal zijn (+ 50-tal woningen omwille van het Rabot). Die privépartners zullen met de sociale huisvestingsmaatschappijen moeten bekijken hoe die sociale woningen best worden gebouwd.

Kan het stadsgebouw eerder worden gerealiseerd, gezien de grote nood aan scholen? Dit kan niet omdat zone B maar vanaf 2015 beschikbaar komt. De toekenning van subsidies vraagt ook voldoende tijd. Het terrein waar de school zal worden gebouwd vormt een soort 'schakel' tussen zone B en zone C, m.a.w. tussen de twee werfzones. Het is interessant om die zone laatst te ontwikkelen, zodat dit goed kan afgestemd worden op de ontwikkeling van zone B en zone C.

De Boentweg kan pas vanaf 2015 worden aangelegd, met ingebruikname ten vroegste vanaf 2016.

Het Huis van de Fiets komt tussen de promenade oost en de promenade west, in de nabijheid van de ondergrondse fietsenstallingen.

In het S-gebouw kunnen op het gelijkvloers stationsgerelateerde functies komen (horeca, winkels, ...). Voor het overige komen er woningen.

Het Rinkhoutpad en de esplanades moeten toegankelijk zijn voor personen met een handicap (bepaald door het GRUP).

32.4 Stand van zaken werken

(zie presentatie)

- Het tweede deel van het busstation moet voor het bouwverlof in dienst zijn
- De ruwbouw van De Link zal klaar zijn op 1 oktober 2012
- De pendelparking zal afgewerkt zijn in oktober 2012
- De K&R en fietsenstalling station afgewerkt tegen medio oktober 2012
- De arm van De Link zal na het bouwverlof worden gebouwd. Om veiligheidsredenen zullen fietsers dan tijdelijk niet meer door de 'fototunnel' mogen rijden maar via de Kortrijksesteenweg of Timichegtunnel. Voetgangers kunnen dan door de oude tramtunnel de sporen kruisen.
- De tuin in helling zal vermoedelijk begin 2013 klaar zijn.
- Op het moment dat spoor 12 in gebruik wordt genomen, zal ook één lift beschikbaar zijn zodat anders validen spoor 12 kunnen bereiken.
- Om 2 bogen voor spoor 12 te betonneren, zal de doorgang naar het station - buiten de spits - tijdelijk worden afgesloten.

Onderbreking tramlijn 1 + fietsomleiding langs Timichegtunnel of Kortrijksesteenweg: van 1 augustus tot 1 november 2012.

De periode waarbinnen de werken gebeuren is een vrij rustige periode: in augustus zijn alle scholen in verlof, in september de hogescholen en de universiteit.

Fietsers gebruiken nu de tijdelijke tramtunnel om de fietsenstalling achter het station te bereiken. Zal dit tijdelijk (van 1/8/12 tot 1/11/12) niet voor problemen zorgen aan de voorzijde van het station?

Trein-Tram-Bus vindt lange omleidingen voor fietsers geen goed idee en vindt het ook jammer dat de ondergrondse fietsenparking niet vroeger open gaat. Vanaf 15 augustus 2012 zullen er 1.700 fietsen kunnen parkeren in de ondergrondse fietsenparking.

Werkgroep Sint-Pieters-Aaigem vraagt of het mogelijk is om in de Timichegtunnel een fietspad en trottoir langs beide zijden te voorzien. De huidige inrichting werd vastgelegd op basis van een studie van Tritel, die zich op de definitieve toestand baseert. We zullen kijken of er in de huidige, tijdelijke toestand aanpassingen moeten komen. Dit zal op de klankbordgroep van 28 juni worden besproken.

De **Voetgangsbeweging** vraagt een heraanleg van de voetpaden in de Sint-Denijslaan. Reginald Claeys deelt mee dat dit op korte termijn zal worden aangepakt.

De **Fietsersbond** vindt dat er te weinig aandacht wordt gegeven aan een veilige doorgang voor fietsers bij de huidige werven en heeft daarom besloten om niet aanwezig te zijn op de vergadering van deze avond. De voorzitter merkt op dat we de klankbordgroep in een juist perspectief moeten plaatsen. De klankbordgroep is geen beslissingsorgaan, maar een belangrijke plek waar alle deelnemers hun opmerkingen en suggesties kunnen meegeven. Hij is daarom van mening dat een beslissing om als partner niet meer aanwezig te zijn op de klankbordgroep weinig zin heeft. **Buitensporig** begrijpt de frustratie van de Fietsersbond en vindt dat de minder-hindermaatregelen voor de werken aan de Link niet goed werden uitgevoerd. De signalisatie werd na enkele dagen bijgestuurd. De projectpartners melden dat fietsers zich niet altijd aan de verkeersregels houden en daardoor ook voor gevaarlijke situaties zorgen.

Trein-tram-bus bevestigt dat het belangrijk is dat mensen de fiets nemen voor korte verplaatsingen. Dit is moeilijk haalbaar als er tijdens werkzaamheden onvoldoende aandacht wordt besteed aan een veilige, korte fietsroutes.

32.5 Stand van zaken en planning communicatieacties

De communicatie over de werken aan De Link zullen we in juni bespreken.

Studenten Meertalige Bedrijfscommunicatie hebben een evaluatie gemaakt van de communicatie van het infopunt (zie presentatie als bijlage bij het verslag). Dit is een vervolgstudie op een eerder onderzoek van 2010. Zondag 13 mei 2012 is het openwervendag. De werven van de Link en van spoor 12 zijn dan toegankelijk voor het publiek.

32.6 Verbreding talud A. Musschestraat en werken aan spoorwegbruggen

(zie presentatie)

Op 19 april 2012 organiseerde Infrabel een buurtvergadering over deze werken. In september 2012 vindt hierover een tweede buurtvergadering plaats.

Buitensporig vraagt om voldoende aandacht te besteden aan een veilige doorgang voor fietsers en voetgangers tijdens de werken. Zo zouden fietsers tussen Uilkensstraat en Ottergemsesteenweg met de fiets aan de hand over het trottoir moeten lopen. Het moet mogelijk zijn om daar fietsverkeer in beide richtingen én autoverkeer in één richting toe te laten (zoals in andere straten in Gent).

32.7 Herinrichting Sint-Denijslaan

Dit punt is niet aan bod gekomen en zal besproken worden op een volgende vergadering.

32.8 Volgende vergaderingen

Er wordt gevraagd naar een extra klankbordgroep rond eind augustus – begin september 2012.