

Verslag klankbordgroep 33 van 28 juni 2012

19.30 uur - Infopunt, Prinses Clementinalaan 215

Agenda:

- 33.1. Goedkeuring vorig verslag
- 33.2. Ontwikkeling zone A/B1
- 33.3. Spoorgeluid (Wim bontinck, millieudienst NMBS-Holding)
- 33.4. Gecumuleerde impact van projecten
- 33.5. Vragen aan de KBG
- 33.6. Verkeerstelling Sint-Denijslaan
- 33.7. Minder Hinder
- 33.8. Algemene opmerking
- 33.9. Volgende vergaderingen

33.1 Goedkeuring vorig verslag

Rechtzettingen:

SVZ werken: De K&R zal afgewerkt zijn tegen eind oktober. Tegen 15/10/12 en niet tegen 15/08/12 komen er stallingen bij voor 1700 fietsen. Dit werd niet door de fietsersbond meegedeeld.

Er wordt gevraagd om de presentaties mee te sturen met het verslag en om het bestand van het verslag lichter te maken.

Het verslag wordt goedgekeurd na deze aanpassingen.

33.2 Ontwikkeling zone A/B1

33.2.1 Doelstellingen verkavelingsvergunning

Zie presentatie: *kgb_120628_33_2_1_p_Verkavelingsvergunning_LDC_w.pdf*
Juridisch

Nu is er 1 groot lot. Er werden percelen aangeduid en juridisch vastgelegd in ontwikkelingsloten A1 tot A5.

In het kader van het grond en pandenbeleid zullen in 1 perceel een mix van huur- en koopwoningen worden meegenomen in de verkavelingsvergunning.

4 van de 6 bouwvelden zullen vooral woningen bevatten. Alle sociale woningen die door het woondecreet worden opgelegd, worden in één bouwblok gebouwd.

Ruimtelijk: het bouwen verfijnen met het beeldkwaliteitsplan (BKP) als leidraad.

Organisatie sociale last (verplichting tot bouwen minimum aandeel sociale woningen)

De verkavelingsvergunning bouwt verder op het GRUP, het beeldkwaliteitsplan (BKP) en het synthesedocument. De resultaten hiervan worden weergegeven in de inrichtingsstudie Euro Immo Star, die de basis vormt voor de verfijning van het GRUP. De verfijning van het GRUP is gebeurd aan de hand van simulaties.

De eerste bouwaanvragen zijn gepland tegen september 2012 (B1) en na het verkrijgen van de verkavelingsvergunning (A5) in september/oktober 2012

Het volledige dossier ligt ter inzage in het infopunt en in AC Zuid. De inrichtingsstudie geeft hierbij het duidelijkste beeld over de plannen (simulaties).

Vragen (met antwoorden van NV SOFA, tenzij anders vermeld):

- *In hoeverre komen de voorstellen dicht genoeg bij de minima voorzien in het GRUP?*
De plannen zitten dicht bij het maximum dan bij het minimum.
- *Is er voor de bezonning rekening gehouden met de wintermaanden?*
In de toelichting bij de aanvraag zitten alleen de bezonningsstudies voor lente en herfst. Voor B1 werd wel rekening gehouden met de wintersituatie.
De 45°-regel geldt als algemene stedenbouwkundige regel. Er is binnen de regels die er zijn gekeken naar wat max. kan gerealiseerd worden.
- *Wat is een 'slanke' toren?* De Link kan je bv niet echt een slanke toren noemen.
De toren van De Link is nog niet af, waardoor het beeld van de toren nu nog 'dikker' lijkt dan in de definitieve situatie.
Bij A5 bv werd gekozen om de hoogste toren zo dicht mogelijk bij de sporen te bouwen.

- *Zullen de andere A-gebouwen ook door gerenommeerde architecten worden gebouwd?*
Euroimmostar heeft samen met de kwaliteitskamer een lijst gemaakt van 'geschikte architecten', die zich kunnen inschrijven in het bestaande inrichtingsplan. Er wordt geen architectuurwedstrijd georganiseerd. Het bureau POLO zal de andere plannen mee bewaken.
- *Zal A3 wel mooi kunnen zijn? Dat gebouw zit nu geprangd tussen andere gebouwen.* In de inrichtingsstudie wordt A3 gesimuleerd. Die simulatie houdt onder meer rekening met de bezonning. Daaruit blijkt bv dat een hoger volume, met meer afstand tussen de bouwblokken, een betere bezonning geeft.
- *Hoe zal het openbaar domein er uit zien? Wat met het pad van stad naar land en de fietspaden?*
Het openbaar domein is een hele tijd geleden vergund, samen met het station. Nu willen we dat openbaar domein laten aansluiten bij de gebouwen (bv terrassen waar horeca mogelijk is).

Schepen Balthazar: er zal nog meer informatie moeten gegeven worden over het openbaar domein. Dat maakt echter geen deel uit van het verkavelingsplan.

Reginald Claeys verduidelijkt dat het eigenlijk gaat om het verkavelingsplan over zone A. Dat verkavelingsplan is nodig van zodra men er woningen wil bouwen.

Vanaf B2 worden de bouwprojecten uitgewerkt via het AG SOB. Daarbij zullen zowel gebouwen als openbaar domein worden uitgewerkt.

Wie wordt eigenaar van de nieuwe gebouwen? NV Sofa blijft voorlopig eigenaar van de gebouwen (behalve van de woningen). NV SOFA is een realisatiemaatschappij, specifiek opgericht voor de ontwikkeling van zone A. De bank ING, die zich in B1 zal vestigen, zal dat gebouw voor een lange periode huren. Dit laat toe om het hele proces te controleren tot en met de realisatie.

De wandpanelen van De Link verschillen van kleur en de voegen zijn niet mooi. De architecten zijn hiervan op de hoogte. Het kleurverschil zou te maken hebben met de uitbloeiing van de steen. Dit wordt verder opgevolgd.

Waarom worden eerst A5 en B1 gebouwd?

Alle gebouwen kunnen niet tegelijk gebouwd worden. ING (B1) was als eerste geïnteresseerd. In de sokkel van A5 komt Partena. Daarna zal A3 (sociale woningen) gebouwd worden.

33.2.2 Voorstelling B1

De zone B1 is een zeer specifieke plek. Aan weerszijden ligt een openbaar plein, gebouw A5 en het LCI. B1 is een scharnierpunt tussen de meer stedelijke zone A en de groenere zone B.

Ook voor B1 werd rekening gehouden met het beeldkwaliteitsplan.

Asymptote Architecture uit New York, werkte een voorstel uit voor B1. Zij willen dat daarin het specifieke karakter van Gent tot uiting komt dat rijke culturele en historische elementen verbindt met jeugdig enthousiasme. De plek aan het station vraagt een modern gebouw, met veel licht en duurzaam energiegebruik én met een verwijzing naar de historische context van Gent.

VRAGEN

Hoe zit het met duurzaam energie- en materialengebruik? Het gebouw heeft een K-30-niveau en een E60-energieniveau (zonder rekening te houden met evt zonnepanelen op het dak). De duurzaamheid van het gebouw werd bekeken via de BRIAM-techniek, die rekening houdt met energie, transport, materialengebruik, gezondheid, water, afval, landgebruik, ecologie en vervuiling. Dit gaf als resultaat 'zeer goed'. Ook volgens de waardering volgens de quotering van de Vlaamse overheid krijgt dit gebouw 3 sterren.

De gevel ziet er eerder bleek uit, en verwijst niet sterk naar terracotta. In het BKP werd toch gezocht naar een meer kleurrijk palet?

De bestaande simulaties geven de definitieve kleuren niet correct weer. De architecten zullen immers specifiek materiaal gebruiken, dat lichtjes reflecterend werkt. De architecten willen een kwalitatief hoogstaand gebouw ontwerpen, dat past in de omgeving.

B1 wordt gebouwd naast het grote LCI. Zullen de mensen in het café niet op een blinde muur van het LCI moeten kijken.

Er is geen publiek café voorzien, het gaat evt om een cafetaria voor de werknemers in het gebouw. Dit moet zorgen voor 'levendigheid' in het gebouw.

Hoe ziet de ingang van de parking eruit?

Die is geïntegreerd in de gevel van het gebouw.

Er zal een globaal 3D-model gemaakt worden, zodat geïnteresseerden kunnen 'rondlopen' in dergelijke ontwikkelingen en nieuwe gebouwen vanuit verschillende hoeken kunnen bekijken.

De presentatie zal beschikbaar zijn op het moment van het indienen van de bouwaanvraag (momenteel voorzien in september).

33.3 Spoorgeluid (Wim Bontinck, milieudienst NMBS-Holding)

Zie presentatie: kbg_120628_33_3_P_Geluidshinder_WB_w.pdf

Onlangs werd een Vlaams Actieplan Geluid uitgewerkt, maar de NMBS is al langer met dit thema bezig.

Het Vlaams Actieplan Spoorwegen werd door Vlaanderen opgemaakt, in samenspraak met de NMBS. De NMBS engageert zich tot het uitvoeren van de maatregelen waarvoor de NMBS bevoegd is.

Acties station Gent-Sint-Pieters

Conclusie MER: stiller rollend materieel door strengere Europese geluidsnormen voor nieuw rollend materieel.

Het rolgeluid voor deze locomotieven is stiller.

VRAGEN

Beantwoorden de piepende locomotieven aan de Europese regelgeving?

Bij de homologatie bleek dat de nieuwe locomotieven aan de regelgeving beantwoorden.

Zal het geluid gewoon korter worden, maar blijven bestaan? Dat geluid is ook hinderlijk voor de reizigers op het perron.

Dat zou kunnen, maar we hopen dat er een betere oplossing komt.

Sinds de werken aan het PGSP ondervinden bewoners verder van de sporen, meer geluidshinder dan vroeger.

Er zijn hindernissen weggenomen (bv de berm) waardoor het mogelijk is dat het geluid verder draagt. Eenmaal de werken vorderen zal er een nieuwe wand en balustrade komen aan het station waardoor het geluid opnieuw meer zal gedempt worden.

Wat met de reflectie van het geluid? Zal het geluid niet reflecteren tegen de gebouwen aan de noordzijde, naar de zuidzijde? Zal het geluid in de 'glazen kooi' van het perron niet te veel weerkaatst worden?

De reflectie tegen de noordzijde zal weinig neveneffect hebben: een trein op spoor 12 zal weinig reflectie veroorzaken want het geluid verspreidt zich in vooral de open ruimte. Een trein op spoor 1 zal meer reflectie veroorzaken,

maar dit zal geen bijkomende geluidsoverlast voor de zuidzijde van het station meebrengen omdat de afstand daar te groot is.

Kunnen geluidsschermen langs de Sint-Denijslaan soelaas brengen?
Het MER stelt dat de geluidsdrempels aan de Sint-Denijslaan niet zullen overschreden worden, ook niet zonder geluidsschermen.

33.4 Gecumuleerde impact van projecten

zie presentatie: *kgb_120628_33_4_p_projStationsbuurt_PVW_w.pdf*

Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning stelt zich als doel om bouwprojecten te sturen, af te wegen en te bewaken. Bouwprojecten worden daarbij steeds afgewogen tegenover het juridische kader en de 'goede lokale ruimtelijke ordening'.

Vragen:

- *Wat zal gebeuren met de toren van de vroegere 'staande wip'? De Stad heeft daar momenteel geen informatie over.*
- *Wanneer en hoe kan overleg met bewoners in de processen van vergunningsaanvraag voorzien?*
 - o Aanvragen voor bouwvergunningen bevatten vertrouwelijke informatie tijdens de voorbesprekingen. Overleg met bewoners voor het indienen van de aanvraag, kan enkel indien private ontwikkelaars daarmee akkoord gaan. De Stad stelt soms voor om met een voorstel naar de buurt te gaan, om opmerkingen te verzamelen en de plannen evt aan te passen. Zo werd het masterplan van de Hogeschool aangepast na de infovergadering van 20 juni 2011, en pas daarna werd er akte van genomen door het college.
 - o De bouwheer van de Flamingostraat wilde de plannen niet toelichten vooraleer de bouwaanvraag werd ingediend. Hij was wel bereid om dat te doen in het kader van het openbaar onderzoek.
- *Kan de Stad vanuit het RuimtelijkStructuurPlan meer sturing geven?*
Voor de noordelijke Rijsenbergbuurt heeft de Stad dit gedaan, door de ruimtelijke studie. Voor de zuidelijke kan lijkt het zinvol om de zone tot aan de Sterre te screenen op mogelijke dynamieken. Voor grote projecten wordt dat wel opgenomen.

De KBG merkt op dat een dergelijke screening meer mogelijkheden

zou bieden voor participatie. De Werkgroep Sint-Pieters-Aaigem zal hierover contact opnemen met de Stad.

33.5 Vragen aan de KBG

De vragen zijn in de loop van de vergadering behandeld. Verdere updates zullen schriftelijk worden doorgestuurd.

33.6 Verkeerstelling Sint-Denijslaan

33.6.1 verkeerstellingen

zie presentatie: kbg_120628_33_6_1_p_Verkeerstellingen_St_Denijsln_w.pdf

Er werden verkeerstellingen uitgevoerd om:

- na te gaan wat de impact is van het sluiten van de op- en afrit van de R4 aan de Dupuislaan.
- gegevens te verzamelen naar aanleiding van verschillende klachten over toegenomen verkeer.

Die tellingen werden op verschillende momenten tijdens de ochtendspits tussen 7u30 en 8u30 uitgevoerd.

Er werd ook een kentekenonderzoek uitgevoerd om de herkomst van de wagens na te gaan (tussen 7u en 8u).

De verkeersvolumes worden uitgedrukt in pae (personenwagenequivalenten).

Daarbij telt een personenauto voor 1, een vrachtwagen voor 1,5 en een fietser voor 0,5.

Tijdens het kentekenonderzoek werden slechts 8 auto's geteld die in de Stormvogelstraat binnenreden. Bleek dat die vaak vaak een oprit opreden.

Opmerking:

- Op 29 mei was er een facultatieve vrije dag in de school op de Voskenslaan.
- Veel mensen zetten hun kinderen af aan het station, zodat die richting scholen in de Rijsenbergbuurt kunnen gaan.
- De verkeersstroom naar de parking is ongeveer even groot als die naar de Voskenslaan.
- Chauffeurs van de V. Vaerwyckweg bevoordelen heeft weinig zin als we die cijfers bekijken.

- Er wordt gevraagd om de lichtenregeling aan te passen.
 - o Voorstel van het wijkcomité: tijdens de spitsuren 50/50 en buiten de spits en tijdens weekend eerder knipperlicht.

Verkeerslichten kan je gebruiken om je verkeersstromen te volgen of te stromen. Hoe meer je de lichten zo afstelt dat je makkelijk via de Sint-Denijslaan kan passeren, hoe meer verkeer langs daar zal passeren.

Uit de cijfers blijkt dat veel chauffeurs uit de richting Sint-Denijs-Westrem komen. Bij 'gemakkelijke doorgang' langs de Sint-Denijslaan zouden meer chauffeurs uit Sint-Denijs-Westrem voor die route kunnen kiezen. Het is dus belangrijk dat de V. Vaerwyckweg de gemakkelijkste weg naar de parking blijft.

Tijdens de telling moesten alle wagens maximaal 2 roodfases wachten tot ze konden doorrijden.

KBG: vooral op weekenddagen hebben de lichten weinig zin. Dan staan chauffeurs en fietsers 'zinloos' voor het rood.

Dit zal worden bekeken met AWW.

Opmerking NMBS: het gebruik van de parking zal toenemen. Daar moet ook rekening mee worden gehouden.

- De metingen zullen worden verder gezet.

33.6.2 Presentatie ivm verkeersveiligheid op de Sint-Denijslaan (An Cliquet, bewoner)

Zie presentatie: kbg_120628_33_6_2_p_voorstellen St Denijslaan en waterhoek An_w.pdf

An Cliquet stelt het voorstel van de bewoners van de Sint-Denijslaan voor. De bedoeling is dat de verantwoordelijke stadsdiensten de voorstellen bekijken bij het uittekenen van de aanpassingen die de straat zal ondergaan.

Commentaar:

- Een dubbelrichtingsfietspad in stedelijke context is zeer gevaarlijk.
- De trottoirs en de fietspaden in het oostelijke deel zullen heraangelegd worden. Een eerste voorstel werd al voorgelegd aan de KBG.
- De riolering zit onder de parkeerstrook. Bomen worden best niet bovenop een riolering geplant.
- De parkeerstrook langs de kant van de spoorweg wordt niet gebruikt.
- Vraag om de straten van de Waterhoek aan te leggen als 'compensatie' voor de hinder door de werken van PGSP.

- Verdere opvolging: de heraanleg van fiets- en voetpaden zal later opnieuw besproken worden. De heraanleg van de straten in de Waterwijk is momenteel niet voorzien. De uitgevoerde tellingen en onderzoeken in de Waterhoek tonen niet echt een dringend structureel probleem. De suggesties uit de presentatie zullen worden meegenomen. De voorstellen zullen aan de schepen worden voorgelegd en op de volgende klankbordgroep worden toegelicht.

33.7 Minder Hinder

zie presentatie: kbg_120628_33_7_p_MiHi_GVC_DVD_w.pdf

In de oostelijke promenade wordt binnenkort een torenkraan geplaatst. Die zal daar tot december blijven staan. Buiten het plaatsen zelf van de torenkraan zal dit geen hinder voor de buurt veroorzaken. Tram 1 zal worden onderbroken. Tussen het station en Flanders Expo wordt de tram vervangen door een bus.

Er werd een tijdelijke brug aangelegd voor bussen. Fietsers of voetgangers krijgen geen toegang omwille van de veiligheid. In de onmiddellijke omgeving ligt de definitieve voetgangersbrug over de tuin in helling. Fietsers zullen langs de Kortrijksesteenweg of Timichegtunnel kunnen omrijden en mogen niet door de tijdelijke tramtunnel.

Tijdens de omleidingsperiode van 30 juli 2012 tot en met 31 oktober 2012 zullen fietsers in de Timichegtunnel in enkele richting (Sint-Denijslaan -> Fabiolalaan) over het voetpad in de tunnel mogen rijden. In de definitieve situatie zullen fietsers en voetgangers opnieuw elk aan 'hun kant' moeten blijven.

Het project voorziet een fietsdoorsteek door het natuurpark. Wegens problemen met de onteigening, is die doorsteek nog niet verwezenlijkt.

Tijdens de werken aan de zijarm zal er soms 's nachts worden gewerkt. Het gaat om werkzaamheden zonder lawaaihinder. Nachtwerk zal op voorhand worden gecommuniceerd.

Tegen eind oktober 2012 moet de basisconstructie voor de zijarm af zijn. Vanaf 15 oktober gaat de ondergrondse fietsenstalling gedeeltelijk open. Fietsers zullen via de inrithelling K&R aan het Koning Maria-Hendrikaplein naar die fietsenstalling kunnen fietsen. Ander verkeer is daar niet toegelaten. Zolang de torenkraan in de oostelijke esplanade staat, kunnen fietsers niet langs daar naar de fietsenstalling.

Momenteel bekijkt men of er op het geasfalteerde plein langs het Koningin Maria-Hendrikaplein bijkomende fietsenstallingen kunnen worden geplaatst. Die kunnen meteen als antiparkeermaatregel worden ingezet.

Aan de zuidzijde zal doorgewerkt worden in het bouwverlof. De meeste andere werven liggen dan stil.

In augustus 2012 zal De Lijn herstellingen uitvoeren aan het wegdek in de P. Clementinalaan. De plaatsen die er het slechtst aan toe zijn worden dan hersteld. Hiervoor zal het verkeer gedurende 2 weken hinder ondervinden. In 2013 zal dit probleem grondiger worden aangepakt.

33.8 Algemene opmerking

De voorzitter vraagt om de presentaties op voorhand aan hem te bezorgen. Hij kan dan inschatten hoeveel tijd er nodig is om een onderwerp te bespreken en ervoor zorgen dat er voldoende tijd overblijft voor discussie.

33.9 Volgende vergaderingen: telkens om 19u30

- 4 september (onder voorbehoud)
- 6 nov 2012
- 19 dec 2012