

Verslag klankbordgroep 39 van 11 maart 2013

19.30 uur - Infopunt, Prinses Clementinalaan 215

Agenda

1. Beleid wegverkeerlawaai AWV
2. Mobiliteitseffectenrapport (MOBER)
3. De Lijn: voetgangersbewegingen
4. Communicatie Infrabel over spoorwegbrug Kortrijksesteenweg
5. Verslag vorige vergadering
6. Volgende vergadering

1. Beleid wegverkeerlawaai AWV (Barbara Vanhooreweder, Afdeling wegebouwkunde dienst geluid)

(zie presentatie kbg 110313 39 Beleid wegverkeerlawaai AWV – PDF-484Kb)

Achtergrond beleid

- Totale geluid = Motorgeluid + rolgeluid
- Vanaf een snelheid van 60 km / uur overheerst rolgeluid ten opzichte van motorgeluid.

Wegverkeerlawaai is afhankelijk van verschillende factoren: Het aantal voertuigen, het type voertuigen, de snelheid, de wegverhardingseigenschappen, meteo-omstandigheden (windsnelheid, temperatuur en vochtigheid), de relatieve ligging van weg en woningen. De aard van het terrein tussen weg en woningen (absorberende bodem, ...)

Vanaf hoeveel decibel spreken we van ernstige hinder?

- vanaf 65 dB(A) is 18 % van de blootgestelden ernstig gehinderd
- bij 70 dB(A) is dat 25 % van de blootgestelden

Lawaai van vliegtuigen wordt als meer hinderlijk ervaren dan wegverkeer en spoorverkeer. Bij minder dan 50 dB(A) is er zeer weinig hinder.

Normering wegverkeer

- Voor wegverkeerlawaai en spoorverkeerlawaai bestaan er geen wettelijke normen in Vlaanderen.
- Sinds 2002 is er een Europese richtlijn: waaraan geluidskarten en actieplannen zijn gekoppeld.
- Lidstaten dienen grenswaarden vast te leggen: voor Vlaanderen is dit nog niet gebeurd.

Beleid AWV geluidsschermen

Geluidswerende constructies kunnen in **3** gevallen worden geplaatst.

- In bestaande situaties: prioriteitenlijst
Woonzones opgenomen in prioriteitenlijst geluid

Hoe wordt de prioriteitenlijst opgemaakt?

Voor woonzones die in de nabijheid liggen van (spoor)wegen wordt een score berekend. Alle zones met een score meer dan 85,5 (een soort decibel) worden opgenomen in de prioriteitenlijst. Als er dan een geluidsscherm komt, wordt 100% betaald door AWW.

- In bestaande situaties: Module 5

Dit is een overeenkomst tussen de lokale overheid en de Vlaamse overheid
Zones waar meer dan 65 dB(A) wordt gemeten, komen in aanmerking voor (gedeeltelijke) financiering door AWW.

Hoe hoger het geluidsniveau rond de woonzone, hoe minder dat de gemeente moet betalen.

- In nieuwe situaties: geregeld in het MER (geen wettelijke norm) Lden 60 dba
Milderende maatregelen uit MER. (Lden: day evening night).

Mogelijke maatregelen

- aan de bron: wegverharding, stillere banden, voertuigen
- In de overdracht: geluidsschermen/gronddammen of beplanting.
- Bij de waarnemer of ontvanger (akoestische gevelisolatie)

Hoe werkt een geluidsscherm?

Een geluidsscherm vormt een obstakel tussen de bron en de ontvanger waardoor geluid een omweg moet maken om tot bij de ontvanger te geraken. Als je achter het geluidsscherm staat, kan er toch nog lawaai van over het scherm komen, geluidsgolven kunnen door het scherm dringen of langs beide uiteinden van het scherm passeren. Geluidsschermen moeten daarom lang genoeg zijn.

Wat is het effect na plaatsing van een geluidsscherm?

De **locatie** van een geluidsscherm is belangrijk:

- Op een afstand van 30 meter is er een reductie van 10 dB(A). Dit betekent dat er 10 maal minder geluid hoorbaar is. Gevoelsmatig wordt dit ervaren als een halvering van het geluid.
- Op een afstand van 50 meter is dan een reductie van 8 dB(A).
- Op een afstand van 250 m is de geluidsreductie heel beperkt (wind is dan een bepalende factor)

Metingen in de Bourgoyen –Ossemeersen

Op korte afstand van de geluidsschermen halen we een reductie van 8 dB(A), verder van de schermen tonen metingen aan dat er bijna geen reductie van het geluidsniveau meer is.

Beïnvloedingsfactoren

- De locatie van de ontvanger is belangrijk. Als de woning kortbij het scherm staat, is het effect het grootst. Als de woning verderaf staat, is het effect veel minder.

- Wind
- Aard geluid. Laagfrequente geluiden buigen door hun grote golflengte gemakkelijker over een scherm dan hoogfrequente geluiden.
- Een geluidsscherm moet altijd **absorberend** uitgevoerd worden.
- Locatie geluidsscherm

Geluidsscherm versus grondnam

Bij een grondnam is een grotere hoogte nodig dan bij een geluidsscherm. Beplanting houdt geen geluid tegen, maar het geluid kan wel minder indringend klinken. Een dicht bos van minstens 100 m diep geeft een reductie van 3 à 5 dB(A).

Resultaten geluidsmetingen Vijvermeerspark R4

Op 26/5/11 werden metingen uitgevoerd ter hoogte van de achtergevels van de dichtstbijzijnde woningen.

- Er is met zuidwestenwind gemeten (dat betekent dat de wind waait van de R4 naar de woningen toe)
- Het verkeer op de binnenring is geteld.
- Op de R4 rijden auto's tegen 90km/uur.

Conclusie: de opgemeten waarden liggen tussen 65 dB(A) en 66 dB(A). Dat is een nipte overschrijding: de afscherming van de woonzone lijkt bijgevolg niet prioritair.

Bij het afsluiten van de module 5 zou het grootste deel van de kostprijs moeten worden gedragen door Stad Gent.

Voorbeeld prioriteitenlijst Vijvermeerspark R4

Oostakker R4

Berekende geluidsniveaus wijken af van de gemeten waarden. Na herberekening wordt de score 79,2.

Er wordt een geluidsscherm geplaatst voor zone 2 en 3 ter hoogte van het nieuw kruispunt.

Vragen

Zal deze presentatie ter beschikking worden gesteld? Er wordt bevestigd dat de presentatie dinsdag 12/03/13 op de website wordt geplaatst.

Milieugroep Sint-Pieters-Aaigem (MSPA): Hoeveel punten worden per jaar aangepakt?

AWV: Tot 2016 worden 27 zones aangepakt. Daarna zal een nieuwe lijst worden opgemaakt.

MSPA: Vanaf 55 à 60 dB(A) is er sprake van hinder. De metingen dateren van anderhalf jaar geleden. Het wordt ondertussen alsmaar drukker. Welke dag was 26/5? Omwonenden hebben ook 's nachts last van wagens die snel rijden op de R4.

AWV: 10 % verkeer extra geeft slechts 0,3 dB(A) meer. 26/5 was een weekdag. Er wordt steeds overdag gemeten. Op basis van die metingen wordt de nachtelijke geluidshinder berekend (Lden: day evening night).

Buitensporig: wordt een simulatiemodel opgemaakt om na te gaan wat de impact van een geluidsschermbaan is op een bepaalde plek?

AWV: een dergelijk model wordt pas opgemaakt als beslist werd dat er een scherm zal worden gebouwd.

Hier liggen woningen op 80 meter. Bij plaatsing van een geluidsschermen win je 6 à 7 dB(A). Vanaf 65 dB(A) betaalt de gemeente 75%.

Fietsersbond: Alle woningen stonden er al voor de R4 werd aangelegd.

AWV: Dit is een punt dat wordt meegenomen in de bepaling van de kostprijs die de gemeente moet betalen. In het geval van het Vijvermeerspark zou dat betekenen dat de Stad Gent 10% extra financiering voor een evt. geluidsschermbaan zou krijgen.

Bestaat er een theoretisch model dat ook de impact ivm de frequenties van het geluid bekijkt??

AWV: Het wegverkeer veroorzaakt geluid met een frequentie tussen 800 en 1000 Hz. Een geluidsschermbaan houdt het best hoogfrequente geluiden tegen. Het geluid van een vrachtwagen (lagere frequentie) wordt daardoor minder goed tegengehouden dan het geluid van een personenwagen (met een hogere frequentie). Sommige personen zijn meer gevoelig voor lage frequentie, anderen worden meer gehinderd door hogere frequenties.

Conclusie: het tegengaan van geluidshinder is complexe materie.

2. MOBER (door Koen Van Heysbroeck van studiebureau Technum)

(Zie presentatie kbg 110313 39 MOBER Gent-Sint-Pieters bewonersoverleg 18 maart2013 PDF-5Mb)

De (draft) presentatie voor de infovergadering van 18 maart wordt voorgelegd aan de KBG. Het betreft een tussentijdse presentatie die aangeeft hoe het onderzoek wordt aangepakt. Nu worden de eerste resultaten, de verkeersresultaten, besproken. In een latere fase komen de milderende maatregelen aan bod. Er worden momenteel ook nog verkeersstellingen uitgevoerd die zullen worden opgenomen.

2.1. Huidige knelpunten in de stationsomgeving voor de diverse weggebruikers: (4 aspecten)

• Voetgangers

- Knelpunten in de directe omgeving
- Fietsers fietsen op voetpad Sint-Denijslaan wegens fileopbouw van voertuigen ter hoogte van het lichtengeregeld kruispunt met de Valentin Vaerwyckweg
- Menging verschillende verkeersdeelnemers op Koningin Maria-Hendrikaplein

• Fietsers

- Sint-Denijslaan tussen Timichegtunnel en Voskenslaan; kruispunt met V. Vaerewyckweg:

- Beperkte doorgangsruimte voor fietsers t.g.v. fileopbouw van gemotoriseerde voertuigen t.h.v. het lichtengeregeld kruispunt
- Een deel van de fietsers maakt gebruik van het voetpad
- Kruispunt Sint-Denijslaan – Vaerwyckweg: fietsers respecteren verkeersreglement niet
- Op meerdere plekken: oncomfortabele situaties (bochten van 90°), fietspad of –suggestiestrook die plots eindigt, palen op het fietspad ...

- **Openbaar vervoer (OV)**

- De OV-bereikbaarheid is zeer goed aan het station.
- Langs de K. Fabiolalaan, tussen Sportstraat en Snepkaai, rijden er geen bussen of trams. De kop van de Fabiolalaan, aan de Snepkaai, ligt echter wel op 1,2 km van het station. Daar is nu geen openbaar vervoer voorzien.
- Het is altijd beter om eerst OV te voorzien alvorens te starten met de nieuwe ontwikkeling.
- Aan Gent Sint-Pieters hebben meer dan 10 lijnen een eindhalte. Er wordt geopperd om een bestaande lijn te verlengen en OV-aanbod langs de K. Fabiolalaan te versterken.

- **Gemotoriseerd verkeer**

- Sint-Denijslaan tussen Timichegtunnel en Voskenslaan en andere zijde van de Sint-Denijslaan.
- Er is fileopbouw aan het lichtengeregeld kruispunt Sint-Denijslaan-Vaerwyckweg.

2.2. Verkeersgeneratie en -effecten projectontwikkeling

2.2.1. Geplande ontsluitingen projectontwikkeling

In de marge: afrit R4 naar Sint-Denijslaan wordt afgeschaft. Schepen Watteeuw is bereid om aan AWW te vragen om de beslissing te herbekijken indien uit de MOBER blijkt dat dit voordelen oplevert voor de mobiliteit.

Projectontwikkeling langsheen K. Fabiolalaan en station

- Zone A + gebouw B1: ondergrondse parking op V. Vaerewyckweg – Sint-Denijslaan
- Zone B – B1: op de K. Fabiolalaan
- Zone C: op de K. Fabiolalaan - Snepkaai
- LCI: op de K. Fabiolalaan en via Timichegtunnel
- secundaire ontsluiting via de Boentweg op K. Fabiolalaan en Sint-Denijslaan enkel voor bewoners projectontwikkeling

Overige functies langs zuidzijde station

- S-gebouw: 2 ontsluitingen: op de Voskenslaan en aan de oostzijde zijde Ganzendries.
- Redemptoristen: ontsluiting voorzien op de Sint-Denijslaan via de weg die nu de sporthal van de Hogeschool Gent ontsluit.

- HoGent - Campus Schoonmeersen (er wordt uitgegaan van het standstill principe):
ontsluiting parking in de toekomst alleen nog via de V. Vaerwyckweg, niet meer via Sint-Denijslaan De parking zal alleen nog toegankelijk zijn voor gebruikers van de HoGent.
- K&R Atheneum: badgesysteem via parking HoGent.
- Redemptoristen (nieuwe site): via Sint-Denijslaan

2.2.2. Programma-invulling (cijfers zie presentatie in bijlage)

- Wonen
- Kantoren
- Commercieel overige
- Buurtschool + buurtsporthal

2.2.3. Verkeersgeneratie tijdens één spitsuur

De verkeersgeneratie van de totale projectontwikkeling wordt geschat, op basis van de oppervlaktes van het programma, berekend a.h.v. kencijfers:

- Er komen ongeveer 1900 extra bewoners, 5000 werknemers.
- 303 wagens toekomende wagens tijdens de ochtendspits en 175 vertrekkende wagens (van bewoners) en omgekeerde beweging tijdens de avondspits.
- Verkeerstellingen worden momenteel uitgevoerd
- Effect verkeersgeneratie: toedeling extra verkeersgeneratie op wegennet m.b.v. resultaten verkeerstellingen; dit moet nog gebeuren.

2.2.4. Parkeerbalans: parkeervraag versus –aanbod

• Parkeervraag

De parkeervraag wordt ingeschat a.h.v. kencijfers. Een deel van het publiek is privé: bewoners en bezoekers va, het woongedeelte, werknemers en bezoekers van de kantoren.

• Parkeeraanbod

Gebruikte aannames voor parkeeraanbod:

- Woongedeelte K.Fabiolalaan:
 - zone A en B: 0.8 parkeerplaatsen/woning
 - zone C: 1 parkeerplaats/woning
 - sociale huurwoning: 0.6 parkeerplaatsen/woning
 - bezoekers: parkeren op openbaar domein
- Kantoren
 - werknemers: 1 parkeerplaats/10 werknemers
 - bezoekers: parkeren in de stationsparking
- Overig commercieel
 - werknemers: 1 parkeerplaats/10 werknemers (uitz. Zone C: 1 parkeerplaats/8 werknemers)
 - bezoekers: parkeren op openbaar domein
- **Gekend Parkeeraanbod**
 - Capaciteit stationsparking

- pendelaars: 1436 parkeerplaatsen
 - projectontwikkeling: 793 parkeerplaatsen
 - bezoekers occasionele reizigers: 479 parkeerplaatsen
- o Capaciteit parking S-gebouw
 - 100 parkeerplaatsen (cfr. RUP)

Totale Parkeerbalans: totale parkeervraag: 94 parkeerplaatsen,
totaal parkeeraanbod: 100 parkeerplaatsen => parkeerbalans: +6 parkeerplaatsen

- **Resterende parkeervraag**

Er komt ook een parkeervraag van bewoners zonder private parkeerplaats, bezoekers van bewoners en bezoekers van de commerciële ruimten, t.w.v. een 340-tal parkeerplaatsen. Op het openbaar domein zijn er na de heraanleg minder dan 344 plaatsen.

- **Vraagstuk Boentweg**

- o Welke verkeerstromen zullen gebruik maken van de Boentweg?
- o Hoe rijden deze verkeersstromen nu?
- o Hoe kunnen we niet wenselijke verkeersstromen weren?
- o Wenselijke verkeersstroom is de relatie tussen wijk ten noorden en wijk ten zuiden van het station; géén ander gemotoriseerd verkeer!

De woon- en schoolpendel vanuit het zuidwesten naar Gent rijdt nu via Snepkaai, Kortrijksesteenweg, Krijgslaan en B401. Als de fly-over weggaat, zal het verkeer verspreid worden over de andere verkeersstromen. Door de realisatie van de Boentweg bestaat het risico dat er een nieuwe shortcut gecreëerd wordt om naar de stadsring te rijden. Om dit te vermijden, kan men ervoor zorgen dat het alternatief met de wagen via de Boentweg (1.2km, 1.5min.) minstens even lang of langer duurt dan het traject via de Snepkaai (2.2km, 3min.). Mogelijke ingrepen om een tijdsverlies te creëren van 1,5 minuut voor het traject langs de Boentweg zijn o.a.:

- Infrastructurele maatregelen waardoor de max. snelheid 14km/u bedraagt (cfr. woonerf: max. snelheid 20km/u)
- Verkeerslichten met zeer lange roodfase voorzien (risico: gevaar voor roodnegatie)
- Reorganisatie van de verkeersstructuur in de Rijsenbergwijk: door enkelrichtingsstraten te voorzien
- De Boentweg alleen laten gebruiken door mensen die in de projectontwikkeling zijn gehuisvest (fysieke afsluiting met bv. paaltjes en beveiligde toegang voor bewoners).

2.2.5. Voorstel milderende maatregelen: moet nog gebeuren

De raming van de verkeerseffecten zal verder uitgewerkt worden, evenals een voorstel tot milderende maatregelen. De bemerkingen van vanavond evenals deze van de infovergadering van 18/03/13 zullen mee verwerkt worden, voor zover zij van toepassing zijn voor de opmaak van de MOBER.

Opmerkingen en vragen:

Buitensporig: Voor een betere leesbaarheid van de presentatie moet de groene achtergrond donkerder worden en moeten de letters groter zijn. Inhoudelijk: voor kantoren en woningen is vertrokken van de huidige norm. Moet men niet ambitieuzer zijn? Regel zou moeten zijn: geen parkeerplaats: mensen moeten op een andere manier komen dan met de auto.

Er is altijd gezegd dat parkeerplaatsen voor de keuzereiziger zijn. Maar nu komen er mensen met de auto die vroeger met de trein naar Gent kwamen. Voor wat bewoning betreft gaat men uit van het gemiddelde dat men nu al vaststelt in Gent. Moet dat ook niet ambitieuzer?

Technum: 1 parkeerplaats op 10 werknemers houdt naar de huidige normen al een hoog ambitieniveau in.
Ter vergelijking met Brussel: daar is de verhouding OV/auto voor woon-werkverkeer 50/50.

Buitensporig: Door het aanleggen van een nieuwe fietsenstalling trekken we heel wat nieuwe fietsers aan. Die komen niet voor in de tellingen.
De nieuwe K&R ten noorden en zuiden van het station komt ook niet in de telling voor.
De nieuwe taxistaanplaatsen zullen er ook voor zorgen dat stromen anders zullen lopen.
Er is te veel gefocust op de wagen.

Buitensporig: Bij knelpunten is enkel de ontsluiting Sint-Denijslaan opgenomen.
Vraag om het wat ruimer te bekijken, bv. problematiek sluipverkeer (Tuinwijklaan, ...) en ook graag de impact van The Loop meenemen.

Technum: de negatieve gevolgen zijn telkens gerelateerd aan wagens. Daarom die focus.
In de volgende fase worden milderende maatregelen voorgesteld en worden ook mee opgenomen: fietsen, leenfietsen, leenwagens, bakfietsen, etc.

Technum: The Loop: we zullen meenemen in welke mate de stationsparking van Station Gent Sint-Pieters als een soort overloopparking voor The Loop kan worden gebruikt en omgekeerd.

Treintrambus (TTB): De norm is 1 parkeerplaats op 10 werknemers voor kantoren. Zo dicht bij het station is dat bijzonder hoog. Op zo een plaats is het toch wenselijker om meer in te zetten op OV en fietsen (zowel extra fietsstromen als -stallingen).

MSPA: Met wie is het standstill principe voor de HoGent onderhandeld en kan dat worden afgedwongen?
Sint-Denijslaan: er is elke dag file tussen Roosakker en Station.
Er zullen nog 2 parkings uitkomen op de Sint-Denijslaan: de parking Redemptoristen en de ondergrondse parking. Dit kan zeer gevaarlijke situaties opleveren gezien er daar veel fietsers passeren. De Sint-Denijslaan wordt binnenkort heraangelegd; kan deze problematiek opgenomen in het nieuwe ontwerp?

Technum: Akkoord dat dit een ernstig conflictpunt is.
Er zullen een aantal scenario's worden uitgewerkt op micro- en macroniveau. We zullen bekijken welke scenario's mogelijk zijn en aangeven wat de voor- en nadelen zijn.

De HoGent zal volledig aansluiten op de V. Vaerwyckweg via een interne weg. De site Redemptoristen wordt ontsloten op de huidige ontsluitingsweg van de sporthal HoGent.

Er komt geen nieuwe ontsluiting op de Sint-Denijslaan en het bestemmingsverkeer voor de HOgent zal dus niet meer langs de Sint-Denijslaan rijden.

Is er al overlegd met de HoGent? De HoGent zal slagbomen plaatsen zodat enkel mensen die een relatie hebben met de HoGent er terecht zullen kunnen. Pendelaars zullen er niet meer kunnen parkeren.

Voorstel om ook de VLM-parking die wordt ontsloten langs de Ganzendries mee te tellen. Daar parkeren momenteel veel pendelaars; in de toekomst verdwijnt deze parking.

Buitensporig: Verbindingen N-Z op vlak van fietsinfrastructuur zijn nu ondermaats. Wordt dit ook in MOBER bekeken? Keuzes worden vaak nog vanuit het uitgangspunt auto / OV genomen. Wordt dit bijgestuurd?

De Sint-Denijslaan wordt in tegenstelling tot wat in het MER werd aangegeven op termijn geen luwere straat.

Men dient rekening te houden met dienstwagens LCI die de Boentweg zullen gebruiken.

Men moet de afweging maken waar en welke kruisingen te verantwoorden zijn met het dubbelrichtingsfietspad langs Fabiolalaan t.o.v. verkeer op de Boentweg.

In zone B komt er een buurtschoolschool. Dit zal extra autoverkeer veroorzaken.

Technum: OV en fietsers: belangrijkste knelpunten zijn in beeld gebracht. Aantal voorstellen zullen uitgewerkt worden. De Boentweg is alleen voor 1 soort verkeer wenselijk: voor bewoners.

De geplande school is een buurtschool; men kan verwachten dat deze zeer beperkte hinder zal veroorzaken m.b.t. extra autoverkeer.

Deze presentatie zal aangepast worden conform de opmerkingen uit de vergadering en zal op de informatievergadering van 18/03 getoond worden.

AGSOB: Er zullen max. 3 à 4 toegangen tot de parkings van de projectontwikkeling komen op het segment van de K. Fabiolalaan tussen het Maria Hendrikaplein en de Snepkaai.

Buitensporig: Komt er ook een fietsroute naar Drongen?

AGSOB: het is de bedoeling om de fietsroute die door het project loopt te laten aansluiten op het Westeringsspoor (= fietsroute van Drongen naar Mariakerke).

Opmerking: veel chauffeurs rijden nu van de R4 af aan de Dupuislaan om naar de Snepkaai te rijden. Wanneer die afrit zal worden afgesloten, zal dat verkeer allicht via de Vaerwyckweg en de Sint-Denijslaan rijden. Op die manier zal de Sint-Denijslaan nog meer worden belast.

Bovendien zal het afsluiten van die afrit aan de Dupuislaan voor een belangrijke omrijfactor zorgen voor bewoners.

MSPA: In zone B en C worden een 2-tal parkings ontsloten op de K. Fabiolalaan. Is dit niet mogelijk op de Boentweg?

AGSOB: beide parkings zullen op dezelfde weg aantakken, met 1 à 2 gezamenlijke toegangen. De precieze locatie moet nog bepaald worden.

Het is wenselijk meer OV te hebben in de zone van de K. Fabiolalaan richting Snekkaai (op 1.2 km van de OV-haltes aan het station). Is dit afgetoetst met De Lijn?

De Lijn: Hierover moet nog overlegd worden. Op dit ogenblik zijn er maar 2 lijnen die westelijk van het station langs de sporen rijden (lijn 34 en lijn 9). Een mogelijkheid is om de vroegere reisweg van lijn 9 opnieuw in te stellen. Dat zal als gevolg hebben dat de frequentie in de Rijsenbergbuurt van lijn 9 moet verminderd worden. Elke aanpassing van een bestaande lijn om de K. Fabiolalaan te bedienen, zal wijzigingen inhouden voor andere busreizigers.

Schepen Watteuw: Het is belangrijk dat dit goed wordt bekeken en dat een oplossing wordt gezocht voor de bediening van de K. Fabiolalaan.

TTB: Je moet niet vertrekken van bestaande lijnen. Een straat met zoveel dichte bewoning en kantoren vereist aangepast OV. Bovendien hebben reizigers de laatste tijd ook veel nieuwe gewoontes moeten aanleren met de verandering van lijn 4, 21-22, lijn 1, lijn 24.

De Lijn: Je kan enkel gebruik maken van lijnen die in die richting rijden. En dat impliceert dan een reiswegwijziging. Akkoord dat er een oplossing moet komen. OV alleen gericht op tewerkstelling (bedrijven moeten betalen) houdt in dat er alleen reizigers zijn tijdens het spitsuur. Gemengde lijnen (werknemers, bewoners) zijn de beste lijnen. In de toekomst kan lijn 9 terug door de K. Fabiolalaan rijden. Dit moet nog worden bekeken voor het tweede deel van de straat.

3. Evaluatie klankbordgroep

Dit agendapunt werd uitgesteld tot de volgende vergadering.

4. De Lijn: voetgangersbewegingen

(Zie presentatie kbg 110313 39 Voetgangersbewegingen Koningin Maria-Hendrikaplein tram-busstation De Lijn PDF-144Kb)

Besluit: Er is beslist om geen markeringen aan te brengen op de locatie busstation. Dat houdt in dat alle bestaande markeringen daar worden verwijderd.

TTB: Voorstel om met de uitvoering te wachten tot de doorgang K. Fabiolalaan weer open is. Eind deze week gaat de doorgang naar de K. Fabiolalaan weer open.

Wat met looproutes voor blinden en slechtzienden? Dat zal nog bekeken worden met de stedelijke adviesraad.

Blinden en slechtzienden: Hebben jullie een idee hoeveel blinden en slechtzienden er hier dagelijks aan het station passeren? Het zijn er 60.

Fietzersbond: Uitgangspunt: wat wordt verstaan onder de zone busstation? Dat is de zone van het nieuwe busstation en de tramperrons van lijn 1. Niet het KMH-plein.

Hoe gaan reizigers weten welke regeling waar van toepassing is?

Buitensporig: Moet dit niet ergens aangeduid worden? Sinds de gele stippellijn er staat, vind ik dat voetgangersverkeer ordelijker verloopt dan voordien. Heeft men de situatie bekeken sinds de strepen er staan?

De Lijn: Voetgangers kijken naar de bewegingen en niet naar de grond. Ze lopen doorgaans langs de rand. Dat is de natuurlijke looplijn die we vaststellen. Dat geeft een veilig gevoel omdat bussen niet zover kunnen rijden. In geen enkel busstation werden looproutes geschilderd. Volgens specialisten is dit de veiligste manier: iedereen is voorzichtig omdat niemand een 'eigen territorium' heeft.

Fietsersbond: De leesbaarheid van Brugge is duidelijk. In Gent is het busstation niet goed leesbaar. Het gaat wel om een tijdelijke situatie, maar die zal nog lang duren.

De Lijn: Bus en tramchauffeurs weten dat ze voorzichtig moeten rijden. Als mensen van de tram komen, houden chauffeurs zich in.

TreinTramBus bevestigt dat buschauffeurs inderdaad voorzichtig zijn op het busstation.

5. Infrabel: Communicatie spoorwegbrug Kortrijksesteenweg

(Zie presentatie kbg 110313 39 Renoveren spoorbrug Kortrijksesteenweg PDF-487Kb)

Maandag 18 maart starten de werken aan de spoorbrug Kortrijksesteenweg. De werken zullen tot half juli duren en zijn niet onderhevig aan weersomstandigheden.

Eind februari is er gecommuniceerd naar de buurtbewoners. Er is een bewonersbrief verdeeld in 6000 bussen. De nadruk ligt op de wegomleiding voor auto, fiets en voetgangers. Er is ingezoomd op de te verwachten hinder voor buurtbewoners en de brief was ook een uitnodiging voor de infomarkt van 21/3/2013.

De vele vrije beroepers en handelaars kregen een aparte brief in de bus op basis van een adressenlijst verkregen van de dienst Economie (stad Gent). De zaken blijven bereikbaar.

Heel wat groepen kregen communicatie op maat: taxi, ziekenwagens, studenten, blinden slechtzienden, senioren. Hiervoor werden eigen communicatiekanalen aangesproken, maar er werd ook gebruik gemaakt van andere communicatiekanalen.

Als de werken aan de spoorwegbrug starten moet de voorlopige tramtunnel open zijn. Fietsers zullen immers langs daar worden omgeleid.

Er komen opnieuw borden met omleiding en aanduiding hoelang men erover doet om de omleiding te nemen, zowel voor fietsers als voor voetgangers.

TTB: Er zijn palen gekomen op het traject van het fietspad. De signalisatie moet aangepast worden. Wat wordt de situatie maandag?

Eurostation: Er zijn nog schilderingen nodig. Dit zal aan FERRO worden gevraagd.

Fietsersbond: Er was kans om het probleem aan te pakken, maar dat is niet gebeurd. Eurostation: op die plek werd gewerkt, waardoor het niet mogelijk was om aanpassingen te doen. Op de BOF wordt continu overlegd over de nodige minder hinder maatregelen. De projectpartners hebben heel hard moeten aandringen om de voorlopige tramtunnel te kunnen gebruiken als omleiding voor fietsers. Voorlopig wordt er belijning aangebracht. Een meer duurzame oplossing kan enkel tijdens een vakantieperiode worden gerealiseerd.

Eurostation: Aan de achterzijde kant Sint-Denijslaan zal Eandis een kabel ondergronds brengen om de masten allemaal aan te sluiten. Eerste rij fietsenrekken is ontruimd om de werken te kunnen uitvoeren. Lichtenregeling Sint-Denijslaan / Timichegtunnel: zou aangepast worden. **AWV** zou dat evalueren naar aanleiding van de werken van De Sterre. Bussen zullen immers via dit kruispunt moeten worden omgeleid.

MSPA: Bewoners Sint-Denijslaan zijn blij dat er 's nachts minder treinen rijden over de buitenste sporen.

Negatief punt: de lichten aan het kruispunt Voskenslaan/Sint-Denijslaan. Voetgangers kunnen niet weten dat auto's groen licht krijgen.

De Lijn: De Lijn heeft de nieuwe lichtensturing terug uit dienst moeten nemen. In 5% van de gevallen blijkt de apparatuur in bussen om lichten aan te vragen, niet te werken. Dit moet dan manueel gebeuren. De chauffeur moet dan uitstappen en dat is niet doenbaar. Daarom is er weer overgeschakeld op de werfsignalisatie zoals vroeger en dit in afwachting van een definitieve oplossing.

Er wordt gevraagd of de bussen 70 / 78 tijdens de werken aan De Sterre nog aan de achterzijde zullen vertrekken. De Lijn deelt mee dat die bussen tijdens de werken aan De Sterre niet meer aan de achterzijde zullen vertrekken.

TTB: Men laat opnieuw de langere treinen stoppen op spoor 12 met alle gevolgen van dien. Zelfs met de 3^{de} trap duurde het 6 minuten om van spoor 12 naar beneden te gaan.

Fietsersbond: de trappen in Rotterdam zijn beter dan die in Gent.

Eurostation: De aanrijroutes voor vrachtwagens / tractoren zijn meegegeven aan de leidend ambtenaren.

MSPA: Er wordt gemeld dat de werfdoeken die weggenomen waren op de hoek Voskenslaan/Sint-Denijslaan zijn teruggehangen. Hierdoor is de zichtlijn weer weg. Er wordt gevraagd om ze te laten verwijderen.

5. Verslag vorige vergadering: het verslag wordt goedgekeurd.

6. Volgende vergadering: maandag 29/4/13, 19.30 u Infopunt.