

Bijlage bij het verslag van de klankbordgroep van 13 maart 2012

In deze bijlage bevinden zich volgende documenten:

1. de eisenbundel van de werkgroep Sint Pieters Aaigem en Buitensporig
2. een korte stand van zaken met een actualisatie
3. de uitgebreide antwoorden van de partners op de eisenbundel.

STATIONSBUURT NOORD EN ZUID AANPASSINGEN EN MILDERENDE MAATREGELLEN BIJ HET MASTERPLAN STATION GENT-SINT-PIETERS		
“Samen werken aan draagkrachtverbreding voor het Masterplan binnen de beide stationswijken.”		
WERKGROEP SINT-PIETERS-AAIGEM BUITENSPORIG		
VOORGESTELDE AANPASSING/MILDERENDE MAATREGEL	STATUS VOORJAAR 2012	RESULTAAT
1. Evaluatie van de noodzaak van en buurtraadpleging over het plaatsen van een geluidsschermbaan langs de spoorweg langs de kant St.-Denijslaan.	Er is geen enkel initiatief getoond om op deze vraag in te gaan. Argumenten pro (Hoogbouweffectenrapport, MER dat de geluidstoestand als “erg negatief” omschrijft, MER dat een evaluatie vraagt, aanbevelingen voor Mathildaplein, wel geluidsmuren langs kantoorgebouwen,...) worden niet behandeld. De sporen lopen zeer dicht bij de bebouwing langs de St.-Denijslaan, het optrekken van de maximumsnelheid tot 160 km/u. op spoor 12 is duidelijk een nieuwe toestand en zal leiden tot bijkomende geluidshinder (MER).	- - -

<p>2. Plaatsen van een geluidsscherm langs beide zijden van de verbindingsweg tot op de R4 én langs de R4</p>	<p>Een geluidsmuur is gedeeltelijk geplaatst, maar andere cruciale onderdelen ontbreken. Het nieuwe natuurpark Schoonmeersen daarlangs aanleggen zonder geluidsscherm (zoals die er grotendeels is langs het noordelijk traject van de R4) is weinig zinvol.</p> <p>We stellen voor om aan de oostkant van de Vaerwyckweg minstens een bomenrij te planten. Daar is ruimte voor beschikbaar en zo vindt de verbindingsweg aansluiting bij de bomenrijen langs de Sint-Denijslaan. Dit zal de beleving van de verbindingsweg kwalitatief verbeteren tov de huidige toestand die als geforceerd en storend wordt ervaren.</p>	<p style="text-align: center;">- - -</p>
<p>3. Een mogelijke in te plannen wetenschapspark op de Hogeschoolsite moet aangepast zijn aan de wijk</p>	<p>De plannen voor het wetenschapspark werden (voorlopig) afgevoerd. Toch blijven er te veel projectplannen voor de</p>	

	<p>Stationsbuurt-Zuid (Hogeschool, Redemptoristen, Atheneum, nieuwe complexen met studentenkoten,...) die niet op elkaar zijn afgestemd. Er lijkt geen overkoepelende visie op deze inbreidingen te zijn.</p> <p>We pleiten voor een visie op en aanpak van de cumulatieve (negatieve) effecten van de verschillende projectontwikkelingen in de wijk (betonnering, verkeersdrukte, verkotting,...). Dit zou een verankering kunnen krijgen in een RIJP, maar ook flankerende maatregelen binnen het project Gent-Sint-Pieters zijn nodig.</p> <p>Er is bovendien een sterke interactie tussen de verdichtingsplannen in de wijk, de “verkotting” van de wijk en de verkeersafwikkeling met het project Gent Sint Pieters.</p> <p>Het is dan ook nodig om deze ontwikkelingen op te volgen in de Klankbordgroep.</p>	--
<p>4. Behouden van de rijrichtingen, behouden en uitbreiden van de verkeersremmende maatregelen en de reële parkeergelegenheid voor bewoners en voor hun bezoekers in de wijk Sint Pieters Aaigem</p>	<p>Het uitwerken van een verkeerscirculatieplan voor de wijk Sint Pieters Aaigem is heel dringend nodig.</p> <p>Dit plan moet zowel rekening houden met de huidige problemen en werfwerkzaamheden (afgraven station, werfverkeer, sluipverkeer,...) als de situatie na de werken (waarvan de plannen momenteel onduidelijk zijn).</p> <p>De werkgroep Sint-Pieters-Aaigem wil graag samen met de projectpartners het gesprek aangaan voor een volledig nieuw verkeerscirculatieplan voor de wijk waarin de bezorgdheden van de buurt op vlak van bereikbaarheid en doorgaand verkeer aan bod komen.</p>	--
<p>5. Exclusief gebruik door het nachtelijke goederenspoorverkeer van de middelste spoorbanen</p>	<p>Graag hadden we het engagement van Infrabel om er naar te streven om zoveel mogelijk treinen over de middelste sporen te laten rijden, meer geconcretiseerd gezien.</p>	-/+
<p>6. Plaatsing van geluids- en trillingsdempende tramrilmatten in en bij de tijdelijke tramtunnel tijdens de werken en gelijktijdige ontwikkeling & afwerking van de werken aan het station en het Prinses Mathildeplein.</p>	<p>Betreffende het booggeluid mogen we over een fiasco spreken. Het werf en het werfverkeer zijn een ramp voor de wijk, waar we niet nog eens 10 jaar op willen kijken. We vragen enerzijds een snellere en anderzijds een echt kwalitatieve, verfraaiende en</p>	--

	buurtgerichte invulling van de gebouwen langs en de openbare ruimte van het Mathildaplein.	
7. De impact van het autoverkeer van en naar de parking wordt minimaal gehouden.	Het niet doortrekken van de verbindingsweg is een goede realisatie voor de Rijsenbergwijk. Continue opvolging van de verkeerssituatie blijft nodig (St.-Denijslaan, Tuinwijk, Fabiolalaan,...).	+ +
8. De minimumhoogte van de torens wordt ook de maximumhoogte	De projectpartners nemen geen enkel initiatief om de hoogte van de torens aan te passen aan de buurt.	- - -
9. Pas de gebouwen en het openbaar domein langs de Fabiolalaan aan, aan de buurt.	De voorstellen in het synthesedocument, goedgekeurd door de projectpartners, gaan in de goede richting, het komt er nu op aan om deze uit te voeren.	-/+
10. De buurt blijft tijdens de werken leefbaar.	De werken aan het station zullen minstens tot 2020 duren, de bouwwerken aan de Fabiolalaan zullen naar alle waarschijnlijkheid nog langer duren. Ook de ontwikkelingen in de wijk Sint-Pieters-Aaigem zullen nog vele jaren in beslag nemen. Gedurende deze gehele periode leven twee wijken ten noorden en ten zuiden van het station in een bouwwerf met af- en aanrijdende vrachtwagens en betonmolens, omleidingen allerhande (ook voor het openbaar vervoer), onbereikbaarheid van woningen (Fabiolalaan), werfstof-, geluids- en visuele hinder. Na het rampjaar 2010 op de Fabiolalaan, is het nu de beurt aan de St.-Denijslaan om onder het stof en de modder te zitten. Bij de bouw van de Link zijn wel initiatieven genomen om de werfhinder te vermijden.	- -
11. Fijn stof niet de lucht inblazen.	De fijn stof problematiek in Gent blijft zeer problematisch met meer dan 50 overschrijdingen in 2011. Er zijn in de parking geen filters voorzien die het fijn stof, benzeen, NOx ed, tegenhouden zodat de buurt bijkomende milieuhinder zal ondervinden.	- -
12. Een echte groene as naar de Blaarmeersen.	De voorstellen in het synthesedocument gaan in de goede	

	richting, het komt er nu op aan om deze in realiteit om te zetten. De reeds lang beloofde natuurinrichting Schoonmeersen is nog niet van start gegaan.	- -
--	--	-----

EINDCONCLUSIE

Zoals van in 2005 duidelijk was, heeft het project Gent Sint Pieters een enorme impact op de wijken ten noorden en ten zuiden van het station.

Deze impact wordt nog versterkt door andere plannen voor nieuwe ontwikkelingen in beide wijken waarvan het cumulatief effect nooit onderzocht werd. Vanuit de werkgroep Sint-Pieters-Aaigem en Buitensporig zijn in 2010 12 duidelijk vragen voor milderende maatregelen naar voor geschoven, onderbouwd door het MER en opgesteld in samenspraak met de buurt. Deze milderende maatregelen hebben als doelstelling om het leven in de buurt tijdens en na de werf van eeuw mogelijk te maken.

In het voorjaar 2012 zijn de projectpartners nog onvoldoende ingegaan op deze voorstellen voor aanpassingen en milderende maatregelen. De meeste voorstellen worden gewoon opzijgeschoven, zonder ook maar enige aanzet tot dialoog, overleg of tegemoetkoming. We zien bovendien in de reacties heel wat van onze argumenten onbeantwoord en een selectieve lezing van het MER en het uitblijven van daarin beschreven vereiste evaluaties. Nochtans gaat geen enkel van de voorgestelde maatregelen in tegen de krachtlijnen van het Masterplan en geen ervan benadeelt een projectpartner in het eindresultaat dat ze willen bereiken. Het realiseren van deze milderende maatregelen zou dan ook heel wat goodwill in de wijken kunnen creëren voor het Project. Een breder draagvlak is voor alle partijen van belang.

We vragen dan ook dat de projectpartners nagaan op welke manier ze deze milderende maatregelen, die de leefbaarheid van de wijken ten goede komen, kunnen uitvoeren.



Vragen klankbordgroep 13 maart 2012 – opvolging eisenbundel

**Voorgestelde
aanpassing/mil-
derende
maatregelen**

We verwijzen hierbij ook naar het document dat ter voorbereiding van de klankbordgroep van 13 maart werd verstuurd aan de leden (zie ook hieronder).

Deze nota bevat een korte samenvatting van dit document en een recente update.

**1.
Geluidsscherm
kant Sint-
Denijslaan**

In de nota *‘Actualisering van de vragen tot aanpassingen & milderende maatregelen bij het Masterplan Gent Sint-Pieters en omgeving Stationsbuurt zuid en Stationsbuurt Noord’* staat een uitgebreid antwoord op deze vraag.

Kort samengevat:

- het geluid zal door dit project **niet** toenemen
- de NMBS-groep streeft een beperking van het geluid na op de plaats waar het wordt geproduceerd omdat dit efficiënter is dan geluidsschermen. Maatregelen zijn bijvoorbeeld het herschikken van sporen en wissels, het verminderen van het aantal wissels, langgelaste spoorstaven, goederenwagons met geluidsarme remmen, perronboorden met geluidsabsorberende panelen, een windscherm aan de kant Sint-Denijslaan, luidsprekers met lage verstrooiingsgraad
- er is een ontwerp actieplan Spoorverkeerslawaaï dat Europees wordt geregeld
- er is een actieplan van de Stad Gent dat op 1 april 2011 is goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Daarin zijn de maatregelen overgenomen van het Vlaams actieplan wat betreft spoorinfrastructuur en spoorverkeer. Die zijn coherent met het huidige beleid binnen de NMBS-groep

**Geluidsscherm
en R4**

2. Een geluidsmuur is te duur en wordt enkel geplaatst op locaties met veel huizen en waarden hoger dan 65dB(A). Ondertussen is er in 2011 ook fluisterasfalt gegoten op de R4 wat het geluid heeft gereduceerd ten opzichte van de betonplaten van vroeger

Het plaatsen van een bomenrij wordt aangevraagd.

**Wetenschaps-
park**

3. De opmaak van het Masterplan van de Hogeschool is afgerond en voor het college van 13 oktober 2011 gekomen. Op basis van een analyse van de eigen site en de omgeving, en via ontwerpend onderzoek, is een ontwikkelingsplan opgemaakt. Ook worden voor de verschillende bouwvelden de stedenbouwkundige randvoorwaarden bepaald. Naar bouwhoogte worden 3 tot 4 bouwlagen voorgesteld, met plaatselijk ruimte voor hogere accenten (vb ter hoogte van site Schoonmeersen 2 – voormalig Textielinstituut). Bijkomend zijn een aantal algemene aandachtspunten vastgelegd, zoals de minimale toepassing van de 45°-regel ten opzichte van bestaande bebouwing, minimale afstand van 6m tussen de gebouwen en de waardevolle groenzones, maximaal behoud van het bestaande bomenbestand en opmaak van een bosbeheersplan en een MOBER.

Met betrekking tot de site Redemptoristen zijn bouwheer en architect momenteel bezig met de uitwerking van de voorgestelde ontwikkelingen in het stedenbouwkundig attest. De bouwaanvragen worden in de komende maanden verwacht.

De Stad, de Hogeschool Gent en de paters Redemptoristen organiseerden op 20 juni 2011 gezamenlijk een infovergadering om deze plannen toe te lichten.

Op het vlak van Minder Hinder wordt de toestand in de gaten gehouden. Waar dit relevant is, wordt er teruggekoppeld naar de klankbordgroep.

**4. Verkeer Sint-
Pieters Aaigem**

Tijdelijke situatie: in de Minder Hinderbesprekingen wordt het werfverkeer nauwlettend opgevolgd. Werfnames en werfverkeer moeten telkens worden voorgelegd aan het bureau Verkeerstechiek van de Politie (vroeger VTA) en aan de Minder Hinderleden. Een verkeerssituatieplan op lange termijn kan niet worden gemaakt gezien de grote interferentie tussen werken (ook werken die niets met Project Gent Sint-Pieters te maken hebben). Er zijn wel afspraken met andere overheden dat alle werken in de omgeving – van PAGAS tot R4 – worden voorgesteld op de Minder Hindervergaderingen zodat de verkeersimplicaties tijdig kunnen worden afgewogen en verkeerscirculatieplannen indien nodig kunnen worden bijgestuurd.

Sint-Denijslaan:

De Sint-Denijslaan krijgt een nieuwe inrichting. De leden van de klankbordgroep worden hierbij betrokken.

Er worden bijkomende verkeersmaatregelen bekeken voor het stuk tussen Snepkaai en Sint-Denijslaan.

De parkeerdruk is er door het halvedagparkeren sterk gedaald behalve op de Sint-Denijslaan. Het Mobiliteitsbedrijf onderzoekt dit verder.

Toekomstige situatie

Het Mobiliteitsbedrijf is op de hoogte van de vraag naar inbreng van de bewoners. Een nieuw circulatieplan voor de tijd na de werken is nog niet ingepland, maar er wordt rekening mee gehouden met het voorstel van de bewoners naar de toekomst toe.

**5. Goederen-
spoorverkeer**

Het goederenverkeer gaat zoveel als mogelijk via de middelste sporen. Dit is evenwel niet altijd mogelijk en hangt samen met de stationsvernieuwing en de bestemming en herkomst van de treinen. (zie daarvoor ook het volledige antwoord in de voorbereidende nota).

Infrabel zal op een volgende klankbordgroep een expert afvaardigen die het systeem van het regelen van goederenverkeer uitlegt.

**6.
Booggeluid/Ma-
thildeplein**

Op het vlak van het booggeluid is technisch alles gedaan wat mogelijk is. De aanleg van de tramlijn is ook geen definitieve situatie: de tramlijn komt in de toekomst schuin onder de sporen te liggen waardoor de bocht op hoek Voskenslaan/Sint-Denijslaan vermeden wordt.

Het Mathildeplein moet voorlopig behouden blijven als tijdelijke fietsenstalling gezien de grote vraag naar fietsenstallingen. De bouw van het gebouw op het Mathildeplein kan ten vroegste in 2016 worden gestart zodat het tegen 2018 klaar is. Daarna kan de aanleg van het plein er komen.

Vervolg op volgende pagina

Vragen klankbordgroep 13 maart 2012 – opvolging eisenbundel, Vervolg

7. Parking De verkeerssituatie wordt verder opgevolgd.

8. Hoogte torens Dit wordt momenteel bekeken bij de uitwerking van het ontwikkelingsplan en het bestek. De minimum te realiseren oppervlakte van het RUP moet echter behouden blijven. Een verlaging van de torens kan leiden tot een beknibbeling van het groen. Dit moet dus zeer zorgvuldig afgewogen worden.

9. Aanpassing aan de buurt De goede uitvoering van de bepalingen in het synthesedocument moeten inderdaad bewaakt worden.

10. Leefbaarheid buurt Zoals eerder gezegd, wordt er zoveel als mogelijk rekening gehouden met de buurt. Omwille van een aantal redenen (keuze voetgangerspasserelle, veiligheid voetgangers en fietsers) bleek het noodzakelijk om een deel van het werfverkeer aan de Sint-Denijslaan via de Ganzendries te laten gaan. Dit wordt in een volgende fase, vanaf eind 2012 aangepast. De Dienst Wegen onderzoekt ook of een herstelling van de Reigerstraat na die periode mogelijk is.

Ondertussen wordt door Minder Hinder tweewekelijks de hele site besproken, wordt de signalisatie aangepast, om zo de gevolgen van de werken tot een minimum te beperken. De werken zullen echter altijd een bepaalde mate van invloed hebben op de buurt. Het werfverkeer voor De Link kan door zijn ligging via een interne werfweg naar de Vaerwyckweg ontsloten worden. Dit zal ook zo zijn voor de meeste gebouwen in de K. Fabiolalaan.

11. Groene as naar de Blaarmeersen Het pad van stad naar land – het Rinkhoutpad¹ - wordt gerealiseerd bij de uitwerking van de projectontwikkeling langsheen de Fabiolalaan. De inrichting van de Schoonmeersen nadert nu zijn start nadat de laatste onteigeningen zijn gerealiseerd. De Vlaamse overheid heeft laten weten dat dit niet lang meer op zich zal laten wachten.

Actualisering van de vragen tot aanpassingen & milderende maatregelen bij het Masterplan Gent Sint-Pieters en omgeving. 'Stationsbuurt-Zuid' en 'Stationsbuurt-Noord'

Op 24/4/2010 overhandigden vertegenwoordigers van Buitensporig en Wergroep Sint-Pieters-Aaigem een nota met vragen en eisen ivm het project Gent Sint-Pieters aan het Gentse stadsbestuur. De projectpartners maakten daarop een gebundeld schriftelijk antwoord op. Onderstaande nota actualiseert die antwoorden, ter voorbereiding van een evaluatie op de klankbordgroep project Gent Sint-Pieters van 13 maart 2012.

Stationsbuurt-Zuid

Vraag 1. Evaluatie van de noodzaak van en buurtraadpleging over het plaatsen van een geluidsscherm langs de spoorweg.

Evaluatie van de noodzaak van en buurtraadpleging over het plaatsen van een doorzichtige geluidsmuur (met lichte buiging aan de bovenkant richting de spoorlichamen) tussen de Kortrijksesteenweg en de 'knik' in de Sint-Denijslaan. Dit kan op een esthetische manier aansluitend op het nieuwe station.

(vraag 1 werd samen met vraag 5 beantwoord:)

Vraag 5. Exclusief gebruik door het nachtelijke goederenspoorverkeer van de middelste spoorbanen

Naast de geplande werken voor geluidsdempende maatregelen aan de spoorlichamen (conform de vereisten opgesomd in het MER: doorgelaste rails, railonderbreking door signaaldetectie vermijden,...) moet het lawaai van het nachtelijk goederenverkeer ook gereguleerd worden door dit spoorverkeer (op het stuk tussen de Timichegtunnel tot aan de Kortrijksesteenweg) exclusief op het middenspoor te laten rijden.

Antwoord 2010:

Vraag 1 wordt samen met vraag 5 besproken omdat ze over eenzelfde thema gaan, namelijk geluid.

Aangezien het goederenspoorverkeer in het algemeen veel ecologisch is dan het wegverkeer, zal dit in de toekomst wellicht toenemen. De bron zelf van het geluid wegnemen, door meer goederentreinen overdag door het station te laten rijden in plaats van 's nachts, is onmogelijk om economische en organisatorische redenen (gebrek aan rijpaden).

De NMBS-Groep is, gezien de talrijke maatregelen die voorzien zijn, geen voorstander van een geluidswand. Een geluidswand is slechts een afscherming tegen geluid.

Voor de bewoners van de noordkant werd een geluidswand voorzien. Deze beslissing is gesteund op een aanbeveling in het MER. De NMBS-Groep begrijpt dat de bewoners van de zuidkant ook een geluidswand vragen. De opstellers van het MER achten dit echter niet noodzakelijk.

De NMBS-Groep ijvert liever in het beperken van het geluid op de plaats waar het wordt geproduceerd. De voorziene maatregelen om het geluid te reduceren aan de bron zijn immers veel efficiënter dan geluidsschermen, zowel akoestisch als economisch.

Voorziene technische maatregelen om het geluid te beperken.

Herschikking sporen en wissels

Het MER geeft aan dat de geplande "vervanging en herschikking" van de sporen en wissels, het geluid al in belangrijke mate reduceert in vergelijking met de huidige situatie.

Vermindering van het aantal wissels

Het aantal wissels in het station Gent-Sint-Pieters wordt gereduceerd van 153 naar 115, wat een vermindering betekent met meer dan een kwart.

Langgelaste spoorstaven

De perronsporen worden voegloos gemaakt, wat een belangrijke reductie van het geluid betekent. Na de werken zullen er geen isolerende voegen meer zijn in het ganse wisselcomplex van Gent Sint-Pieters.

Perronboorden

De zijkanten van de perronranden bestaan uit geluidsabsorberende panelen.

Afscherming

De volledige overkapping van het centrale gedeelte van de perrons zal tevens een geluidsafschermend effect hebben

Recente en nieuwe reizigerstreinen zijn stiller

Sinds 2006 moet nieuw treinmaterieel (rijtuigen en locomotieven) voldoen aan Europese geluidsnormen. Door de graduele vernieuwing van de reizigerstreinen zal tegen 2014 al ruim 40% van de rijtuigen voldoen aan deze nieuwe geluidsnormen.

Aanpassen van goederenwagons

Ook nieuwe goederenwagons moeten in Europa voldoen aan nieuwe geluidsnormen, waardoor het geluid met 8 à 10 dBA zal verminderen. Door de tragere vernieuwing van het Europese goederenwagonpark, ijvert de Europese Commissie om eveneens de bestaande goederenwagons aan te passen en worden Europese maatregelen voorbereid.

Organisatorische maatregelen om het geluid te beperken.

Gebruik van de middelste sporen voor nachtelijke goederentreinen

Infrabel zendt zo veel als mogelijk nu reeds de treinen over de middelste sporen. "Zo veel als mogelijk" betekent voor zover de fasering van de vernieuwings- of noodzakelijke onderhoudswerken, dit toelaat.

Vanaf september 2010 starten de perronvernieuwingswerken. Vanaf dat ogenblik zullen er telkens één of twee sporen buiten dienst zijn en moet al het treinverkeer over de resterende sporen worden gekanaliseerd. Daarnaast zullen nog andere werken in het kader van het Project Gent Sint-Pieters, wijzigingen in de spoorexploitatie noodzaken.

Toename goederenverkeer

Aangezien het goederenspoorverkeer in het algemeen veel ecologisch is dan het wegverkeer, zal dit wellicht in de toekomst toenemen. Op dit ogenblik ervaren we echter een afname van het goederenverkeer.

Toename reizigersverkeer

De verwachte verdere toename van het reizigersvervoer, betekent niet dat het aantal treinen in dezelfde mate zal toenemen. Door de inzet van dubbeldekrijtuigen en een betere afstemming van het aanbod op de vraag, zal ook elke trein efficiënter worden benut.

Aankondigingen.

Om het geluid van de aankondigingen zo efficiënt mogelijk te maken, worden er een groot aantal luidsprekers geplaatst, die het geluid heel gericht naar het perron sturen met een lage verstrooiingsgraad.

Er volgt nog een overleg tussen de NMBS en de stedelijke Milieudienst, om na te gaan of de voorgestelde maatregelen beantwoorden aan de vereisten van het MER Masterplan GSP.

Opmaak geluidsactieplan

*In het **ontwerp actieplan Spoorverkeerslawaaï** (door de Vlaamse regering goedgekeurd op 23 oktober 2009) worden concrete doelstellingen naar voren geschoven met betrekking tot reizigersmaterieel. De doelstellingen op niveau van goederentransport zijn evenwel minder concreet.*

Volgende aspecten zijn opgenomen in het ontwerp actieplan Spoorverkeerslawaaï:

- maatregelen en afspraken over spoorverkeerslawaaï worden Europees geregeld;*
- het rolgeluid van goederenwagons is de belangrijkste bron van spoorweglawaaï;*
- nieuw materieel voldoet aan strenge geluidsnormen, maar gezien de lange levensduur van goederenwagons, zal het effect van de introductie van stiller nieuw materieel, pas op lange termijn zichtbaar zijn;*
- de geluidsemisatie van bestaande goederenwagons kan worden teruggedrongen, door de goederenwagons met geluidsarme remmen (retrofit) uit te rusten. Deze maatregel kost veel geld (maar minder dan de bouw van geluidsschermen) en de Europese Commissie heeft een aantal opties onderzocht om 'retrofit' te stimuleren. Een onderzoek zou moeten bepalen wat 'retrofit' voor België zou kosten.*

Daarnaast moet(en) de Stad Gent (en Antwerpen) in het kader van de Europese richtlijn 2002/49, als agglomeratie met meer dan 250.000 inwoners, een actieplan opstellen op basis van een eigen geluidscartografie, waarbij alle geluidsbronnen worden meegenomen (niet alleen het spoor). Stad Gent heeft een studiebureau aangesteld voor de opmaak van geluidskaarten waaruit een geluidsactieplan zal volgen.

In het kader van dezelfde richtlijn moeten er geluidsbelastingsskaarten en een geluidsactieplan worden opgemaakt, voor spoorlijnen waar jaarlijks meer dan 60.000 treinen passeren. De lijn 50A die langs het station Gent-Sint-Pieters loopt, valt hier onder. Dit geluidsactieplan is in opmaak.

In het actieplan voor de agglomeratie Gent, zullen de maatregelen opgenomen in het ontwerp actieplan Spoorverkeerslawaaï, die betrekking hebben op de agglomeratie, integraal worden overgenomen.

Het spreekt voor zich dat de Stad Gent deze maatregelen niet zal uitvoeren. De NMBS-Groep geeft aan dat zij haar volle medewerking aan de geluidsstudies en de daaruit voortvloeiende actieplannen, verleent.

Aanvulling 2012:

Geluidsschermen (vraag 1)

Uit het MER blijkt dat in de projectzone Gent-Sint-Pieters (vanaf het wisselcomplex voor de brug Kortrijkse Steenweg tot het begin L50A) het spoorverkeerslawaai niet zal toenemen. Er worden dus geen negatieve geluidseffecten verwacht. De MER-deskundigen achten geluidsschermen ter hoogte van het station bijgevolg niet noodzakelijk.

Aan de kant van de Fabiolalaan dienen er volgens het MER geluidsschermen voorzien worden. Hier komt immers nieuwe bebouwing.

De NMBS-groep ijvert voor het beperken van het geluid op de plaats waar het wordt geproduceerd. Het geluid beperken aan de bron is immers veel efficiënter gebleken dan het plaatsen van geluidsschermen, zowel akoestisch als economisch.

Geluidsschermen moeten in eerste instantie geluid absorberen. Doorschijnende materialen zijn volkomen ongeschikt.

Wij voorzien volgende technische maatregelen om het geluid te beperken:

Herschikking van de sporen en wissels

Het MER geeft aan dat de vervanging en de herschikking van de sporen en de wissels het geluid in belangrijke mate reduceert in vergelijking met de huidige situatie.

Vermindering van het aantal wissels

Het aantal wissels in Gent-Sint-Pieters wordt gereduceerd met 1/3, nl. van 153 naar 115. De wissels worden bovendien volledig aan elkaar gelast. Bijgevolg zijn er minder voegen waardoor de wissels minder geluid en trillingen veroorzaken. De uitvoering gebeurt gefaseerd samen met de werken aan de perrons.

Langgelaste spoorstaven

De perronsporen worden voegloos gemaakt, wat een belangrijke reductie van het geluid betekent.

Perronboorden

De zijkanten van de perronboorden worden uitgerust met geluidsabsorberende panelen.

Nieuwe perronoverkapping

Deze nieuwe overkapping van het centrale gedeelte van de perrons zal een geluidsafschermend effect hebben.

Windscherm aan de kant van de Sint-Denijslaan.

Dit windscherm zal fungeren als geluidsscherm.

Aanpassen van goederenwagons

Ook nieuwe goederenwagens moeten in Europa voldoen aan nieuwe geluidsnormen, waardoor het geluid met 8 à 10 dBA zal verminderen. Door de tragere vernieuwing van het Europese goederenwagonpark, ijvert de Europese Commissie om eveneens de bestaande goederenwagens aan te passen en worden Europese maatregelen voorbereid.

Aankondigingen in het station

Om het geluid van de aankondigingen zo efficiënt mogelijk te maken, worden er een groot aantal luidsprekers geplaatst, die het geluid heel gericht naar het perron sturen met een lage verstrooiingsgraad.

Opmaak geluidsactieplan (vraag 1)

In het **Vlaams actieplan Spoorverkeerslawaaï** (door de Vlaamse regering goedgekeurd op 23 oktober 2009) worden concrete doelstellingen aangehaald met betrekking tot reizigersmaterieel. De doelstellingen op niveau van goederentransport zijn evenwel minder concreet.

Volgende aspecten zijn opgenomen in het ontwerp actieplan Spoorverkeerslawaaï:

- maatregelen en afspraken over spoorverkeerslawaaï worden Europees geregeld;
- het rolgeluid van goederenwagens is de belangrijkste bron van spoorweglawaaï;
- nieuw materieel voldoet aan strenge geluidsnormen, maar gezien de lange levensduur van goederenwagens, zal het effect van de introductie van stiller nieuw materieel, pas op lange termijn zichtbaar zijn;
- de geluidsemisatie van bestaande goederenwagens kan worden teruggedrongen, door technische aanpassingen (retrofit). Deze maatregel kost veel geld (maar minder dan de bouw van geluidsschermen) en de Europese Commissie heeft een aantal opties onderzocht om deze 'retrofit' van het Europese goederenwagonpark te versnellen.

In het kader van de Europese richtlijn 2002/49 stelde de Stad Gent een actieplan op, op basis van de gerealiseerde geluidscartografie waarbij alle geluidsbronnen worden meegenomen (niet alleen het spoor). Dit actieplan werd op 1 april 2011 goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

De Stad Gent heeft in het huidige "actieplan geluidshinder agglomeratie Gent", voor de acties die rechtstreeks de spoorinfrastructuur en het spoorverkeer aan belangen, de in het Vlaams actieplan beschreven acties overgenomen. Deze acties zijn coherent met het huidige beleid binnen de NMBS-Groep. Eventuele bijstellingen van deze acties zullen eveneens eerst overlegd worden tussen het Vlaams Gewest, de spoorwegsector en de federale overheid.

Goederentreinen op de middelste sporen (vraag 5)

Op dit moment is de spoorlijn tussen Gent en de kust verzadigd. De goederentreinen worden zo ingepland dat ze het reizigersverkeer zo weinig mogelijk verstoren om vertragingen tot een minimum te beperken. Daarom rijdt het goederenverkeer zoveel mogelijk op daluren, dus 's nachts of overdag buiten de spitsuren.

Met de komst van een 3de en 4de spoor tussen Gent en Brugge (de aanleg is reeds begonnen – klaar eind 2016, volgens de huidige planning) en een 3^{de} spoor tussen Brugge en de vertakking Dudzele (deze werken starten volgens de huidige planning eind 2012 tot begin 2017) zal de capaciteit op de spoorlijn vergroten waardoor de treinen vlotter zullen kunnen rijden en er misschien een betere spreiding mogelijk is. Maar garanderen om meer goederentreinen overdag door het station te laten rijden in plaats van 's nachts is onmogelijk om economische en organisatorische redenen.

Nu al streven wij ernaar om zoveel mogelijk goederentreinen over de middelste sporen te laten rijden, met name sporen 3, 4, 5 en 6. “Zo veel als mogelijk” betekent voor zover de fasering van de stationsvernieuwing (er zullen tijdens de werken steeds 2 sporen buiten dienst zijn) of onderhoudswerken op het spoornet (losstaand van het project Gent-Sint-Pieters) dit toelaat.

Ook na de stationsvernieuwing zullen we hier zoveel mogelijk naar streven. Het permanent opnemen in de planning om goederentreinen altijd over sporen 3, 4, 5 of 6 te laten rijden, is echter een belofte die we niet kunnen waarmaken. Door allerlei redenen waaronder bijvoorbeeld buitendienststellingen voor werken op het spoornet of overbelasting van het spoornet, kan het altijd zijn dat er goederentreinen op spoor 1 en 2 rijden.

Verder dient opgemerkt te worden dat de sporen 1 en 2 een logische verbinding vormen voor de treinen die van Merelbeke of Gent-Zeehaven komen en naar Zeebrugge rijden of omgekeerd. Dit om volgende redenen:

- Er moeten minder wissels genomen worden waardoor de goederentreinen aan een constante snelheid het station kunnen binnenrijden en dus het minst geluidshinder veroorzaken.
- Indien de treinen niet verspoord moeten worden rijden ze economischer. Ze dienen niet af te remmen of op te trekken.

Goederentreinen vanuit Dendermonde-Mechelen naar de kust en omgekeerd sluiten dan weer logisch aan op de middelste sporen in het station Gent-Sint-Pieters.

In de klankbordgroep van 8 mei 2012 zal Luc Demeulenaere, hoofd van het seinhuis in Gent, een toelichting komen geven bij de treinbewegingen van de goederentreinen in Gent-Sint-Pieters

Vraag 2. Plaatsen van een geluidsscherm langs beide zijden van de verbindingsweg tot op de R4 én langs de R4.

Plaatsen van een gelijkaardig geluidsscherm aan de oostkant van de Valentin Vaerwyckweg, zoals er in het Masterplan één gepland is aan de westkant. Deze beide geluidsmuren moeten doorgetrokken worden tot aan de R4. Deze R4 moet een geluidswand krijgen (met omslag aan de bovenkant richting de R4) tussen de rijweg van de R4 en het fietspad langs die R4, dit vanaf de Snepbrug tot de Kortrijksesteenweg.

Antwoord 2010

De Valentin Vaerwyckweg mag omwille van het snelheidsregime, op het vlak van geluidshinder allerm minst worden vergeleken met bijvoorbeeld een snelweg. Tussen het kruispunt (aan de Hogeschool) en de Sint-Denijslaan zal het snelheidsregime 50 km/u zijn. Verkeer op de Valentin Vaerwyckweg zal m.a.w. een gelijkaardig geluidsniveau geven als op heel wat andere plaatsen in de stad waar ook 50 km/u mag worden gereden.

Aan de oostkant van de Valentin Vaerwyckweg liggen de gebouwen van de Hogeschool. Een geluidsscherm zoals aan de westkant zou de school niet beschermen tegen geluidshinder, aangezien de gebouwen van de school veel te hoog zijn. Ook de bewoning verderop zou geen impact ondervinden mocht er een scherm komen. De impact van een scherm is 'maar' voelbaar tot 250 m achter het scherm. De bebouwing aan de oostkant van de Valentin Vaerwyckweg ligt veel verder.

AWV plant een overlaging in asfalt voor het stuk van de R4 tussen de Kortrijksesteenweg en de aansluiting met de Valentin Vaerwyckweg. Momenteel ligt daar nog beton. Op asfalt is er minder rolgeluid dan op beton. De overlaging is voorzien voor najaar 2010 of voorjaar 2011.

Aanvulling 2012:

Een kilometer aan geluidsschermen kost ongeveer €1 miljoen. Door die hoge kostprijs bouwt men enkel geluidsschermen op plekken waar veel woningen staan én waar waarden hoger dan 65 dB(A) worden opgemeten. Ook andere facetten spelen een rol in de beslissing zoals het aantal inwoners, het aantal woningen en het bouwjaar van de woningen in de betreffende zone.

Het plaatsen van geluidsschermen gebeurt steeds met cofinanciering van de betrokken stad, hier Gent. Hoe hoger het aantal gemeten dB(A), hoe meer het Agentschap Wegen en Verkeer betaalt. Hoe meer richting 65 dB(A), hoe meer de stad betaalt.

In het voorjaar 2011 bracht AWV 'fluisterasfalt' aan op de R4 van de A. Verhaegenstraat tot de op- en afrit naar de Pegoudlaan. Daar lagen nog betonplaten, wat veel geluidshinder gaf. Het stuk R4 langs (het einde van) de Sint-Denijslaan was al in asfalt aangelegd.

AWV heeft na de asfalteringswerken nieuwe geluidsmetingen uitgevoerd in de zone A. Verhaegenstraat – Leo Baekelandstraat en de zone Vijvermeerspark langs de binnenring van de R4. Volgens deze metingen werd de 65 dB(A)-drempel slechts nipt overschreden. Gezien deze relatief lage geluidsbelasting en het beperkt aantal woningen dat zou afgeschermd worden, is het plaatsen van geluidsschermen op deze locaties niet prioritair.

Vraag 3. Een mogelijke in te plannen wetenschapspark moet aangepast zijn aan de wijk.

Een mogelijk in te plannen wetenschapspark moet de huidige hoogtelijn binnen de wijk respecteren. Dit betekent een maximum van vier bouwlagen boven het straatniveau.

Bovendien eisen wij dat bij de aanleg van het mogelijke wetenschapspark de geplande fase wordt geschrapd (in de daarvoor te onteigenen tuin van de Paters Redemptoristen) en er zoveel mogelijk groen tussen de gebouwen behouden blijft.

Antwoord 2010:

Wat 'het wetenschapspark' wordt genoemd, wordt in feite een uitbreiding van de Hogeschool Gent.

Momenteel is studiegroep Omgeving - in opdracht van de Hogeschool - bezig met de opmaak van een masterplan voor de sites Schoonmeersen 1 en 2. De studie is lopende, het resultaat is nog niet gekend.

Tegelijkertijd wordt op de site Redemptoristen een uitbreiding voorzien, mogelijks deels in functie van de Hogeschool. De toegelaten volumes worden daarbij afgestemd op de omliggende bebouwing (Atheneum, site Hogeschool, woningen Voskenslaan én Vina Bovypark), en zullen zich eerder in een campusmodel (vrijstaande gebouwen temidden een groene aanleg) inpassen.

Van torens is op vandaag geen sprake. Anderzijds is het ook zo dat het aantal bouwlagen op vandaag niet is bepaald.

Belangrijk is bovendien dat 'het aanpassen van het wetenschapspark aan de wijk' niet enkel de bouwhoogte betreft, maar zeker ook de afstand tot de bestaande bebouwing. Op de sites Hogeschool en Redemptoristen zijn door de stedelijke Groendienst een aantal grote waardevolle groengebieden vastgesteld, die moeten behouden blijven. Deze zijn o.a. gesitueerd ten zuiden van het Vina Bovypark.

Het behoud van deze zones is een randvoorwaarde, zowel bij de ontwikkeling van de Hogeschool als bij de ontwikkeling van de site Redemptoristen.

Voor wat de laatste site betreft, is er bovendien absoluut geen sprake van onteigening in functie van de realisatie van het wetenschapspark.

Wel is het zo dat de paters zelf, de ontwikkelingsmogelijkheden op de site onderzoeken.

Aanvulling 2012

De opmaak van het Masterplan van de Hogeschool is intussen afgerond. Het College van Burgemeester en Schepenen nam akte van het einddocument in de zitting van 13 oktober 2011. Op basis van een analyse van de eigen site en de omgeving, en via ontwerpend onderzoek, is een ontwikkelingsplan opgemaakt. Ook worden voor de verschillende bouwvelden de stedenbouwkundige randvoorwaarden bepaald. Naar bouwhoogte worden 3 tot 4 bouwlagen voorgesteld, met plaatselijk ruimte voor hogere accenten (vb ter hoogte van site Schoonmeersen 2 – voormalig Textielinstituut). Bijkomend zijn een aantal algemene aandachtspunten vastgelegd, zoals de minimale toepassing van de 45°-regel ten opzichte van bestaande bebouwing, minimale afstand van 6m tussen de gebouwen en de waardevolle groenzones, maximaal behoud van het bestaande bomenbestand en opmaak van een bosbeheersplan en een MOBER.

Met betrekking tot de site Redemptoristen zijn bouwheer en architect momenteel bezig met de uitwerking van de voorgestelde ontwikkelingen in het stedenbouwkundig attest. De bouwvragen worden in de komende maanden verwacht.

De Stad, de Hogeschool Gent en de paters Redemptoristen organiseerden op 20 juni 2011 gezamenlijk een infovergadering om deze plannen toe te lichten.

Vraag 4. Behouden van de rijrichtingen, behouden en uitbreiden van de verkeersremmende maatregelen en de reële parkeergelegenheid voor bewoners en voor hun bezoekers in de wijk.

Behouden van het eenrichtingsverkeer van oost naar west op de Sint-Denijslaan tussen de Kortrijksesteenweg en de Voskenslaan. Behouden van de verkeersremmende maatregelen in de Sint-Denijslaan tussen de Kortrijksesteenweg en de Valentin Vaerwyckweg en aanleg van fietssuggestiestroken op het stuk tussen de Voskenslaan en de Valentin Vaerwyckweg. Uitbreiden van de verkeersremmende maatregelen in de Sint-Denijslaan tussen de Valentin Vaerwyckweg en de Snepkaai (bijvoorbeeld verkeersplateaus of een versmalling van de weg voor de wagens of een bomenrij met parkeerplaatsen ertussen en een deftig fietspad). Verminderen van het autoverkeer doorheen de wijk en langs het station naar het atheneum door een kiss&ride te voorzien op de nieuwe afslag voor de Hogeschool langs de invalsweg. Behouden van de bomen langs de Sint-Denijslaan en het bewonersparkeren bij een eventuele wegvernieuwing en behouden van de algemene zone 30-regeling in de wijk.

Antwoord 2010:

In het stuk Sint-Denijslaan tussen de Voskenslaan en de Kortrijksesteenweg zal, bij de aanleg van het Prinses Mathildeplein, de rijrichting worden omgedraaid. De bewoners vrezen dat er een 'rechtdoor-beweging' zal worden gecreëerd van het ene stuk Sint-Denijslaan naar het andere, dus van de Valentin Vaerwyckweg naar de Kortrijksesteenweg.

Dit is echter een foutieve veronderstelling. De rotonde van de Voskenslaan verdwijnt, en in deze zone komen de toegang tot de tramtunnel en de in- en uitrit van de kiss&ride. Dit maakt dat er geen doorkoppeling mogelijk zal zijn tussen de beide delen van de Sint-Denijslaan. Het stuk Sint-Denijslaan tussen de Voskenslaan en de Kortrijksesteenweg kan enkel worden bereikt komende uit de Voskenslaan. Vanuit het andere deel van de Sint-Denijslaan kan men naar de kiss&ride of naar de Voskenslaan, waar men niet kan afdraaien om het 2e deel van de Sint-Denijslaan in te rijden.

Het is zeker de bedoeling om de zone 30-afbakening te behouden zoals ze nu bestaat. Een deel van de Sint-Denijslaan valt binnen deze zone – een deel valt in zone 50. In het zone 30-deel blijven de snelheidsremmers in principe behouden, zij het dat ze kunnen worden geoptimaliseerd naar locatie, indien nodig. Bijkomende verkeersremmende maatregelen in het deel tussen de Valentin Vaerwyckweg en de Snepkaai moeten worden bekeken. Ook worden er in het deel Roosakker – Voskenslaan effectief fietssuggestiestroken voorzien. Het uitgangspunt hierbij is dat de leefbaarheid van de straat moet worden gevrijwaard.

Wat het Atheneum Voskenslaan betreft, werd hier inderdaad aan de school gevraagd om samen met de Hogeschool een scenario uit te werken om hun kiss&ride te bedienen vanaf de Valentin Vaerwyckweg. Dit wil echter niet zeggen dat er geen verkeer voor het Atheneum meer in de Voskenslaan zal zijn.

De principes van het bewonersparkeren blijven bewaard. Ook hier kan, bij een herinrichting van een straat, natuurlijk de exacte locatie van een parkeerplaats wat wijzigen.

De bomen langsheen de Sint-Denijslaan blijven ook behouden.

Aanvulling 2012:

Momenteel werkt de Stad aan de plannen voor de herinrichting van de Sint-Denijslaan. De Stad zal deze plannen met de bewoners en de klankbordgroep bespreken.

De kiss&ride van het atheneum Voskenslaan wordt momenteel bediend vanaf de Valentin Vaerwyckweg.

Vraag 5. Exclusief gebruik door het nachtelijke goederenspoorverkeer van de middelste spoorbanen

Naast de geplande werken voor geluidsdempende maatregelen aan de spoorlichamen (conform de vereisten opgesomd in het MER: doorgelaste rails, railonderbreking door signaaldetectie vermijden,...) moet het lawaai van het nachtelijk goederenverkeer ook gereguleerd worden door dit spoorverkeer (op het stuk tussen de Timichegtunnel tot aan de Kortrijksesteenweg) exclusief op het middenspoor te laten rijden.

Antwoord: zie vraag 1

Vraag 6. Plaatsing van geluids- en trillingsdempende tramrilmatten in en bij de tijdelijke tramtunnel tijdens de werken en gelijktijdige ontwikkeling & afwerking van de werken aan het station en het Prinses Mathildeplein.

(a) De zogenaamde ‘tijdelijke’ tramtunnel en de aansluitende sporen laten minimaal tien jaar lang de tram een erg scherpe bocht nemen. Dit veroorzaakt hoge geluids- en trillingshinder, het zogenaamde “booggeluid”, in de onmiddellijke omgeving van woonhuizen. Zoals in de Voskenslaan, Prinses Clementinalaan, e.a. kan dit verhinderd worden door de sporen op geluidsmatten te plaatsen. **(b)** Daarnaast vragen wij een beperking van de hinder van de bouwwerken voor de wijk in de tijd door het streven naar een gelijktijdige afhandeling van de bouwwerken aan het station en het Prinses Mathildeplein.

Antwoord 2010:

a) *Het booggeluid (luid gepiep) komt van het slippen van de wielen op de sporen in bochten, vermits zij verbonden zijn met een vaste as. Om dit geluid te beperken heeft De Lijn een aantal trams uitgerust met een systeem voor railkopsmering. Wanneer een bocht wordt gedetecteerd, wordt er een dun laagje olie op de bovenkant van het spoor gespoten. Deze laag blijft een tijd actief zodat ook bij volgende trams, zonder smeersysteem, het geluid sterk wordt verminderd. De fabrikant raadt 1 op 10 trams aan. Bij De Lijn in Gent zijn 10 Hermelijntrams met het systeem uitgerust, en aangezien de helft van de Hermelijnen op lijn 1 (Flanders Expo - Gent St.-Pieters - Evergem) rijdt, zal gemiddeld 1 tram op 5 de bochten ‘smeren’.*

De Lijn deelt ons verder mee dat alle tramrails worden voorzien van rubberen trillings-dempende profielen rond de rails, wat reeds het grootste deel van de trillingen zal opvangen. Het gaat om nieuwe vulblokken die nog meer geluid opnemen. In de oorspronkelijke plannen van het tijdelijke tracé, was een bijkomende wissel gesitueerd aan de achterzijde van het station. Deze wissel zal echter worden geschrapt. Dit zal een positief effect hebben voor het geluid van een voorbijrijdende tram. Bijkomend zal, gezien de aanwezigheid van een lichtensturing op het kruispunt Sint-Denijslaan – tijdelijke tramtunnel en de S-bocht, de snelheid van een tram beperkt zijn.

b) *Een gelijktijdige afhandeling van de bouwwerken aan het station en het Prinses Mathildeplein in tijd, is geen haalbare kaart.*

Indien beide werven gelijktijdig zouden lopen creëert dit een mogelijk risico voor de veiligheid van voetgangers en fietsers. Bovendien zou dit betekenen dat aan de achterzijde van het station alle fietsenstallingen verdwijnen, zonder dat er op een andere, nieuwe locatie fietsenstallingen kunnen worden ingeplant.

De werken aan het station houden onder meer het afgraven en afvoeren van het huidige spoorwegtalud in, en de aanvoer van brugliggers van 20 m. De ruimte van het toekomstig Prinses Mathildeplein is noodzakelijk als werfinrichting.

Als men gelijktijdig het Prinses Mathildeplein aanlegt houdt dit in dat:

- 1. beide werven sterk interfereren en elkaar storen*
- 2. dat de werfinrichting vermoedelijk verder van het station aflight, wat meer belasting op de buurt geeft*

3. dat de zwakke weggebruiker een grote omweg moet maken

4. dat de bereikbaarheid en het functioneren van het station en de stationsomgeving sterk worden bemoeilijkt.

Het aangestelde Minder Hinderbureau zal bewakend optreden (bvb. opvolging van de toegankelijkheid van de site voor voetgangers, fietsers, openbaar en privaat vervoer, ..). De opdrachten en taken van het Minder Hinderbureau worden uitgebreid. De taken worden geïntegreerd in de globale mobiliteitsvisie van de Stad Gent.

Aanvulling 2012:

(a) Een 2^e bron van lawaai in bochten komt door de middelpuntvliedende kracht en het hierdoor ontstaan contact tussen de flens van het tramwiel en de rail. Alle hermelijntrams zijn uitgerust met tijdsafhankelijke wielflenssmering (elke 90 seconden), waarbij een minimale hoeveelheid wielflenssmeermiddel wordt gespoten op de wielflenzen van de eerste as. Ook dit vermindert het bochtenlawaai.

(b) In 2015-2016 zal begonnen worden met de bouw van het S-vormig gebouw aan het Prinses Mathildeplein. De inrichting van het plein dient afgestemd te worden op de functionele invulling van het S-gebouw. De aanleg van het Prinses Mathildeplein gebeurt daarom nadat het S-gebouw is opgetrokken (2018-2020). Het plein doet ondertussen nog dienst als fietsenstalling en werfzone.

Stationsbuurt-Noord

Vraag 7. De impact van het autoverkeer van en naar de parking wordt minimaal gehouden.

Er wordt voor gezorgd dat het autoverkeer van en naar de nieuwe ondergrondse parking geen negatieve impact op de Rijsenbergwijk heeft:

(a) Er mag geen sluipverkeer ontstaan in de Rijsenbergwijk.

(b) Er mag geen rechtdoorverbinding komen tussen de Timichegtunnel en de Koningin Fabiolalaan. 260 inwoners van de Rijsenbergstraat, de Frans De Potterstraat, de Aaigemstraat en de Koningin Fabiolalaan ondersteunen deze eis

Antwoord 2010:

(a) *Er werd steeds gesteld dat er geen bijkomend sluipverkeer mag ontstaan doorheen de Rijsenbergwijk. Bijgevolg werden er vooraf tellingen gehouden, waaraan nieuwe situaties (na voltooiing van de werken) kunnen worden getoetst. Tijdens de verschillende fasen van de werken kunnen er wel (tijdelijke) situaties ontstaan die overlast geven, maar deze moeten dan te wijten zijn aan werfsituaties, waardoor verbindingen gedurende een periode niet beschikbaar zijn. Indien nodig zal een circulatieplan worden ingevoerd in de Rijsenbergwijk, zoals reeds meerdere malen aan de bevolking en de Klankbordgroep werd voorgesteld.*

(b) *Zowel binnen de stuurgroep als het college van burgemeester en schepenen ligt een bundel over het al dan niet openstellen van de rechtdoorverbinding tussen Timichegtunnel en de Koningin Fabiolalaan op tafel, waarover op korte termijn een beslissing zal worden genomen. Deze problematiek zal zich voordoen vanaf januari 2011, eenmaal het gedeelte van de Koningin Fabiolalaan tussen Koningin Maria Hendrikaplein en Frans De Potterstraat is afgewerkt.*

Aanvulling 2012:

Het college van burgemeester en schepenen besliste om de rechtdoorverbinding tussen Timichegtunnel en de Koningin Fabiolalaan niet open te stellen.

Vraag 8. De minimumhoogte van de torens wordt ook de maximumhoogte.

Beperk de hoogbouw tot minimum. De in het RUP voorziene bouwhoogte van minimaal 60 meter, moet ook de maximale hoogte worden van de torens.

Antwoord 2010:

Het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) legt de minimale (60m) en maximale (90m) hoogte van de torengedebouwen vast. Daarnaast wordt ook per zone A, B en C een minimum en maximum te realiseren vloeroppervlakte – dit is de som van de oppervlakte van de vloeren op alle verdiepingen – vastgelegd.

De torengedebouwen worden voorzien in zone A en zone C van de Koningin Fabiolalaan.

De toren in zone A ter hoogte van het busstation is 90m hoog. Hij wordt ingeplant tegen het spoorwegtalud, op maximale afstand van de bebouwing in de Koningin Fabiolalaan. Windeffecten en schaduwvorming worden onderzocht.

In zone C worden 2 torengedebouwen voorzien.

Om te voldoen aan de noodzakelijke minimum vloeroppervlakte van het GRUP zijn twee strategieën denkbaar:

ofwel: lagere gebouwen met een grotere grondoppervlakte.

Gevolg: je kan meer oppervlakte per verdieping realiseren, maar er wordt ook meer oppervlakte van het terrein ingenomen, waardoor er minder ruimte overblijft voor groen.

ofwel hogere gebouwen met een kleinere grondoppervlakte.

Gevolg: er kan minder oppervlakte per verdieping worden gerealiseerd, maar er wordt ook minder oppervlakte van het terrein ingenomen, waardoor er meer ruimte overblijft voor publiek toegankelijk groen.

Beide strategieën werden in het dialoogcafé op 22.06.2010 aan de buurtbewoners voorgelegd.

Ontwerpmatig onderzoek wijst uit dat de minimaal te realiseren vloeroppervlakte uit het GRUP niet kan worden gehaald met 2 torens, die beiden in hoogte worden beperkt tot de minimumhoogte van 60m. Dit zou slechts kunnen door een belangrijk deel van het park vol te bouwen.

Indien de voorkeur wordt gegeven aan een groot park, zal minstens 1 toren hoger moeten zijn dan 60m om de nodige minimum vloeroppervlakte van het GRUP te kunnen realiseren.

Momenteel wordt voorgesteld om de hoogste woontoren op de hoek van de Koningin Fabiolalaan en de Snekkaai 80m hoog te maken. Van op ruime afstand past deze toren in de skyline van Gent. Ten opzichte van de Koningin Fabiolalaan beklemtoont deze toren zijn unieke ligging met zicht op de Blaarmeersen en Leie.

Bij wijze van voorbeeld worden hier enkele figuren ingevoegd:

fig. 1: groot park met hogere torens

fig.2: kleiner park met lagere torens

(voor figuren zie oorspronkelijk bestand p 10)

Schaduwvorming van de torengedouwen – en het effect ervan bij toenemende hoogte – werden onderzocht. De hinder voor de bestaande bebouwing ten gevolge van de schaduwvorming van de nieuwe woontorens, is beperkt in tijd (zowel per dag, als gerekend over een periode van een jaar, rekening houdend met verschillende zonnstanden) en wordt als aanvaardbaar beschouwd. Ook de windeffecten zullen in rekening worden gebracht.

Aanvulling 2012:

Wat betreft zone A, verwijzen we naar het GRUP. De hoogte van de gebouwen van zone B en C wordt behandeld in het ontwikkelingsplan, dat nog in opmaak is.

Vraag 9. Pas de gebouwen en het openbaar domein langs de Koningin Fabiolalaan aan, aan de buurt.

- (a) Pas de gebouwen en het openbaar domein langs de Koningin Fabiolalaan aan, aan de buurt. De projectontwikkeling moet een meerwaarde betekenen voor de Rijsenbergwijk.
- (b) De voorstellen van de Kwaliteitskamer vormen een goede basis, maar we eisen dat ook zone A in deze nieuwe visie wordt meegenomen. De gebouwen die op de projectsite worden gebouwd, worden ontworpen met een architectuurwedstrijd en gebouwd volgens de duurzaamheidsprincipes.
- (c) De Koningin Fabiolalaan krijgt over haar volledige lengte een opknapbeurt en wordt een echte rustige laan naar de Blaarmeersen. Na de Prinses Clementinalaan en Prinses Elisabethlaan is het nu de beurt aan de Koningin Fabiolalaan.
- (d) De bouw mag geen hinder veroorzaken voor de buurt en de woonstraten belasten.
- (e) Het verkeer rijdt niet meer langs de Koningin Fabiolalaan, gebruikt een werfweg en opereert achter de afsluiting.

Antwoord 2010:

(a) Er kan niet worden ontkend dat de ontwikkeling langsheen de Koningin Fabiolalaan, zoals vastgelegd door het GRUP, van een andere schaal zal zijn ten opzichte van de bestaande bebouwing in de Rijsenbergbuurt. De keuze voor een project met hogere densiteit is echter een bewuste keuze in functie van duurzaam ruimtegebruik en optimale bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Anderzijds: een gezonde mix aan appartementen, kantoren en eengezinswoningen, zijn eigen aan de binnenstad en stationsbuurt, van om het even welke Europese stad van vergelijkbare grootte.

Nieuwe of afwijkende bouwvormen (appartementen en kantoren i.p.v. rijwoningen) geven echter niet per definitie aanleiding tot een schaalbreuk met de bestaande bebouwing.

De Stad is waakzaam bij de planontwikkeling en wenst – binnen de mogelijkheden van het GRUP – niet alleen maximaal rekening te houden met de bestaande Rijsenbergbuurt, maar wil ook kwaliteiten aan de Rijsenbergbuurt toevoegen, zodat de gehele buurt volwaardiger wordt.

Voor de geplande gebouwen langsheen de Koningin Fabiolalaan, dwz op de rooilijn recht tegenover de bestaande bebouwing, wordt de bouwhoogte beperkt tot maximum 6 bouwlagen, waarvan de 2 hoogste dieper liggen tov de rooilijn. Bouwvolumes die zich inplanten aan de kant van het spoorwegdomein en verderaf gelegen zijn van de Koningin Fabiolalaan zullen aanzienlijk hoger moeten zijn om aan de vereiste minimumoppervlakte te voldoen van het GRUP. Bijkomend wordt bij het positioneren van de bouwvolumes en het bepalen van het maximum bouwvolume, rekening gehouden met de zichtlijnen vanuit de bestaande zijstraten van de Koningin Fabiolalaan.

In de nieuwe projectzone kunnen een aantal voorzieningen, die momenteel niet aanwezig zijn in de Rijsenbergbuurt, een plek krijgen. Concreet wordt gedacht aan een jongerenverenigingslokaal, een buurtsporthal, een lagere school, een superette, ...

De plannen voorzien ook nieuwe ontmoetingsplekken voor de buurt via de aanleg van twee pleinen in zone B en een park in zone C. Die 2 pleinen staan in verhouding tot de omliggende bebouwing, inclusief de bestaande bebouwing langsheen de Koningin Fabiolalaan, en zijn doordacht gepositioneerd om maximaal aan te sluiten op de bestaande Rijsenbergbuurt.

De invulling van het openbaar domein en de gewenste voorzieningen werden besproken met de Rijsenbergbuurt n.a.v. het dialoogcafé op 22 juni 2010. Verslag wordt hiervan opgemaakt en conclusies worden meegenomen in het verdere planningsproces.

(b) Zone A aan de Koningin Fabiolalaan wordt integraal meegenomen in de eindrapportage van de kwaliteitskamer (BUUR) zoals ze destijds werd ingesteld. Mede op initiatief van de nv SOFA en in samenwerking met de kwaliteitskamer, werd eind 2009 een architectuurwedstrijd georganiseerd. Ruim 20 bekende ontwerpteams schreven zich hiervoor in. Uiteindelijk werden vijf teams geselecteerd. Zij kregen de opdracht om een inrichtingsplan voor de projectzone (de zone SOFA) uit te werken én om een schetsontwerp te maken voor het eerste kantoorgebouw op deze site. Hierbij moest natuurlijk rekening worden gehouden met het GRUP en met het plan van openbare ruimte dat is opgemaakt door de Franse landschapsarchitect Alain Marguerit. De jury, onder leiding van Frank Beke besteedde bij de beoordeling van de dossiers speciale aandacht aan de kwaliteit van het stedenbouwkundige en architecturale ontwerp, aan energie-efficiëntie en duurzaamheid, aan economische efficiëntie, en aan de aangetoonde ervaring in dergelijke projecten. POLO (Poponcini en Lootens) kwam als laureaat uit de bus. Het ontwerp werd in maart 2010 bekend gemaakt en werd in detail voorgesteld aan de Klankbordgroep. Ondertussen heeft het architectenbureau bij de verschillende overheidsinstanties advies ingewonnen en waar nodig de plannen aangepast. De volgende stap is het indienen van een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning.

(c) De (her)inrichting van het openbaar domein vormt het bindmiddel tussen de bestaande Rijsenbergbuurt en nieuwe ontwikkelingen langsheen de Koningin Fabiolalaan.

Het is inderdaad de bedoeling dat het resterend deel van de Koningin Fabiolalaan (met name het deel tussen de Frans De Potterstraat en de Snepkaai, dat buiten de huidige werken valt) op langere termijn zal worden heraangelegd. Voor de heraanleg van dat resterende deel, werd reeds een voorstudie uitgevoerd waarbij het concept met doortrekking van het dubbelrichtingsfietspad kant spoorweg (zoals recent heraangelegd in het deel aansluitend op het Koningin Maria Hendrikaplein) en met behoud van de huidige bomenrij aan de zijde van het talud, als meest wenselijke naar voor werd geschoven. Hierbij zou de Koningin Fabiolalaan worden verbreed tot een brede boulevard van 19m om ruimte te creëren voor brede voetpaden, fietspad, aanplantingen en parkeren, zonder evenwel de rijwegbreedte te verbreden. De Koningin Fabiolalaan zal met andere woorden als rustige laan naar de Blaarmeersen worden ingericht. (zie ook vraag 4)

De Rijsenbergbuurt krijgt via een wandel- en fietsbrug een rechtstreekse aansluiting met de Blaarmeersen.

(d) zie volgend antwoord

(e) zie volgend antwoord

Aanvulling 2012:

De Koningin Fabiolalaan werd heraangelegd tussen het Maria Hendrikaplein en de Aaigemstraat.

De heraanleg van de Fabiolalaan vanaf de Aaigemstraat tot de Snepkaai en bovenstaande zaken (wat betreft zone B en C) worden behandeld in het ontwikkelingsplan dat nog in opmaak is.

Vraag 10. De buurt blijft tijdens de werken leefbaar.

De buurt blijft tijdens de werken leefbaar. De werken aan het station zullen minstens tot 2020 duren, de bouwwerken aan de Koningin Fabiolalaan zullen naar alle waarschijnlijkheid nog langer duren. Gedurende deze gehele periode leven twee wijken ten noorden en ten zuiden van het station in een bouwwerf met af- en aanrijdende vrachtwagens en betonmolens, omleidingen allerhande (ook voor het openbaar vervoer), onbereikbaarheid van woningen (Koningin Fabiolalaan), werfstof-, geluids- en visuele hinder. De buurt moet ook tijdens de werken leefbaar blijven: geen werken in het weekend, voor 7.00 of na 19.00, afgedwongen verbod op vrachtverkeer door de Rijsenbergwijk, de Koningin Fabiolalaan wordt tegen half 2010 over haar volledige lengte heraangelegd.

Antwoord 2010:

Uiteraard zal men erop moeten toezien dat de hinder voor de onmiddellijke omgeving tijdens deze werken, door een oordeelkundige fasering en gepaste minder-hinder maatregelen, zoveel mogelijk wordt beperkt. Zo zal een aanzienlijk deel van het werfverkeer via de Timichegtunnel en de Valentin Vaerwyckweg kunnen gebeuren. Toch dient er rekening mee te worden gehouden dat de Koningin Fabiolalaan bij heraanleg, als werfzone zal moeten worden vrijgegeven aan de aannemer.

De Koningin Fabiolalaan zal inderdaad over de volledige lengte worden heraangelegd (zie vraag 3). Volgens de huidige planning is het eerste deel van de Koningin Fabiolalaan (heraanleg en verbreding tussen Koningin Maria Hendrikaplein en net voorbij zijstraat Frans De Potterstraat) klaar tegen februari 2011.

De heraanleg van het resterende deel zal aansluitend op de realisatie van de project-ontwikkeling van zone B en C worden gerealiseerd. Dit zal ten vroegste in 2018 zijn.

Er wordt wel onderzocht of het afgescheiden dubbelrichtingsfietspad en de aanplantingen, eerder kunnen worden uitgevoerd.

Vandaag de dag worden heel wat inspanningen geleverd om de hinder tot het minimum te beperken. Ook bij ons leeft het gevoel dat dit nog beter kan. Voor alle projectpartners is dit een belangrijke uitdaging voor de komende jaren en zal hier blijvend op worden ingezet.

Aanvulling 2012:

Er worden heel wat inspanningen geleverd om de hinder tot het minimum te beperken:

- Om de 14 dagen vindt er een Minder Hinder vergadering plaats om nieuwe werfsituaties voor te bereiden, de signalisatie te bespreken enz. Wanneer nodig worden er extra vergaderingen ingelast (bv fiets-BOF ...).
- Bijna dagelijks wordt een rondgang gemaakt om de signalisatie na te kijken en andere hinder te detecteren;
- Het werfverkeer verloopt wanneer mogelijk via de Timichegtunnel en de Valentin Vaerwyckweg. Voor de Sint-Denijslaan/Ganzendries wordt naar een oplossing gezocht voor de volgende fase van de werken, eind 2012.
- Nachtwerk wordt alleen uitzonderlijk toegestaan. De voorwaarde is dat er geen andere mogelijkheid is om veiligheidsredenen en dat het aantal nachten en de geluidshinder beperkt zijn. Zo werd het aangevraagde nachtwerk voor De Link verboden en heeft de aannemer gezocht naar een alternatieve werkmethode.
- Voorstellen van de buurt worden onderzocht of samen met de klankbordgroep uitgetest zoals een alternatieve route voor lijn 9.
- Loop- en fietsroutes worden op de website steeds up to date gehouden.
- De buurt wordt via bewonersbrieven ingelicht o.a. over werfverkeer, omleidingen enz.

- Er zijn afspraken gemaakt met IVAGO om het openbaar domein zo netjes mogelijk te houden.

De Koningin Fabiolalaan is ondertussen tot de Aaigemstraat heraangelegd. De verdere heraanleg van de K. Fabiolalaan van de Aaigemstraat tot aan de Snepkaai gebeurt pas na de realisatie van de volledige projectontwikkeling en nadat het zware werfverkeer ten gevolge van de projectontwikkeling en stationswerken verdwenen is. De timing hiervoor is 2018-2020. Er wordt wel gezocht of het afgescheiden dubbelrichtingsfietspad en de aanplantingen eerder kunnen worden uitgevoerd.

Vraag 11. Fijn stof niet de lucht inblazen.

Vermijd fijn stof uit de parking. Het afzuigsysteem van de parking wordt voorzien van filters die het fijn stof, benzeen, NOx ed, tegenhouden zodat de buurt geen bijkomende last ondervindt.

Verbied dieselwagens zonder filtersysteem in de ondergrondse parking.

Antwoord 2010:

Voor het Project Gent Sint-Pieters is de afweging op vlak van luchtkwaliteit binnen de toen bestaande MER-procedure op macro-planningsniveau uitgevoerd. In het MER wordt geconcludeerd dat de parking wat betreft verkeersemisies, geen significant verschil zal teweegbrengen in vergelijking met de huidige situatie. Het plaatsen van filters op de afzuigsystemen van de parking, werd na afweging van de gevolgen van het project op het aspect luchtkwaliteit, dan ook niet weerhouden als milderende maatregel.

Wat de NOx- en NO2-uitstoot betreft, bestaan er op deze schaal nog geen haalbare of implementeerbare filtersystemen (technisch en economisch) die deze pollutanten kunnen nazuiveren.

Het plaatsen van een filtersysteem voor fijn stof is technisch niet onmogelijk, maar weinig haalbaar (niet Best Beschikbaar Techniek), omdat de afzuiglucht te weinig geconcentreerd is doordat de uitlaatgassen in de parkeergarage over een groot luchtvolume gemengd worden. Dit grote luchtvolume is nodig om de uitlaatgassen voldoende te kunnen verdunnen om zo een goede luchtkwaliteit in de parking zelf te garanderen. Hierdoor is de concentratie van pollutanten in de afzuiggassen dermate verdund om geen directe gevaren te veroorzaken, maar dit heeft ook als gevolg dat technisch gezien een efficiënte nazuivering niet mogelijk is. Het filteren van de gemengde lucht veroorzaakt ook een permanent drukverlies en bijgevolg dus ook een energiekost.

En bovendien is het ventilatiesysteem ook dienstig als rook- en warmte-afvoer, wat mogelijks tot (brand)gevaarlijke situaties kan leiden.

Om bovenstaande redenen worden filters niet weerhouden.

Er werden bij het ontwerp echter wel andere maatregelen voorzien om de rechtstreekse hinder naar de buurt tot een minimum te beperken: zo zullen de uitblaasmonden van de ventilatie naar de sporen worden gericht, en niet naar de woonomgeving. In combinatie met de hoge uitblaassnelheid (tot 10 m/s) zal de uitblaaslucht zich onmiddellijk mengen met de onbelaste lucht boven de sporen.

Uit het VITO-rapport 'Advies PM impacts Masterplan Sint-Pietersstation Gent en omgeving' van september 2006, blijkt de jaargemiddelde bijdrage in 2015 door toedoen van de parking – uitgaand van een conservatief scenario met hoge piekbelasting – kleiner dan $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ te zijn, en dit beperkt tot een zeer klein gebied rondom de ventilatiepunten. Rekening houdend met een jaargemiddelde in 2015 van 31 tot $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (bron: MER), komt de bijdrage van de parking in de omgeving van de ventilatiepunten dus neer op ca. 1%. De impact van de ventilatie op de luchtkwaliteit van de omgeving zal door afstandsverdunning nog beperkter zijn.

We zijn er ons van bewust dat op veel plaatsen op het grondgebied van de stad Gent de dagnormen van fijn stof en de jaarnormen van NOx worden overschreden. De over-schrijdingen in Gent hebben voor een groot deel te maken met fijn stof afkomstig uit de volledige regio en ook voor een groot deel afkomstig van het buitenland. Lokaal kan er door het verkeer een verhoging optreden vnl. dan in 'streetcanyons'. Het meest efficiënt is nemen van generieke maatregelen zoals het gebruik van groenere voertuigen stimuleren of overschakelen naar meer duurzame transportwijzen. Dit is in de eerste plaats een Europese en Vlaamse bevoegdheid. Toch heeft de Stad Gent lokale maatregelen uitgewerkt om

de luchtkwaliteit te verbeteren (cf. lokaal luchtkwaliteitsplan Gent) waarbij het positieve effect op de luchtkwaliteit bij uitvoering, ook zijn doorwerking zal hebben op de site van Gent Sint-Pieters.

Bovendien worden er in de omgeving van Gent Sint-Pieters door de Stad Gent extra mobiliteitsmaatregelen genomen die het verkeer naar de site moeten verminderen en die het duurzame transport promoten, cf. bijvoorbeeld acties in het kader van CIVITAS.

Het verbieden van dieselwagens zonder roetfilter in de parkeergarage lijkt geen haalbare en nuttige maatregel zonder het verbieden van dieselwagens in een volledige zone (cf. low emission zones), aangezien het niet toelaten van dieselwagens zonder roetfilters in de ondergrondse garage zal leiden tot meer bovengronds zoekverkeer, in tegenstelling tot het vlot leiden van deze wagens naar een ondergrondse parking. Het invoeren van een low emission zone kan echter niet op lokaal niveau gebeuren aangezien dit in de eerste plaats een federale bevoegdheid is.

Volledigheidshalve wordt nog meegegeven dat er op Vlaams niveau maatregelen worden genomen om de plaatsing van roetfilters op dieselvoertuigen te stimuleren. Enerzijds wordt er een subsidie toegekend voor de plaatsing van een roetfilter op een bestaande dieselwagen, en anderzijds worden fiscale voordelen toegekend voor de aankoop van een nieuwe wagen met ingebouwde roetfilter. Bijkomend worden in 2011 de Euro 5-normen van kracht waarbij de uitstoot van een nieuwe dieselwagen minder of equivalent moet zijn aan de uitstoot van een diesel met gesloten roetfilter (>90% minder fijn stof).

Vraag 12. Een echte groene as naar de Blaarmeersen.

Een serieuze groene as. Het groene (schaam)lijntje door de projectsite moet omgevormd worden tot een heuse dubbele groene as: één door het project en één door de omvorming van de Fabiolalaan tot een echte groene laan.

Antwoord 2010:

Volgende elementen kunnen als onderdeel van de “groene as” naar de Blaarmeersen beschouwd worden:

De Koningin Fabiolalaan (1.250m) wordt heraangelegd als groene boulevard met aanplanting van hoogstammige bomen aan weerszijden. De bestaande bomen in de Koningin Fabiolalaan worden maximaal behouden;

In de zone B worden 2 pleinen aangelegd op het niveau van de Koningin Fabiolalaan. Conform het GRUP kunnen ze slechts gedeeltelijk (50%) verhard worden. De pleinen hebben een gemiddelde grootte van 2.450m².

In zone C wordt één aangesloten parkruimte voorzien met een netto bruikbare oppervlakte van meer dan 1ha. (de discussie over densiteit en hoogte speelt een belangrijke rol in de keuze voor een echte groene ruimte) Het park bevindt zich op het niveau van het huidige maaiveld. Dit is ongeveer 4m hoger dan de Koningin Fabiolalaan. De toegankelijkheid vanaf de Koningin Fabiolalaan, Rijsenbergbuurt en nieuwe ontwikkeling wordt verzekerd door trappen, hellingbanen en nieuwe wandelpaden. Conform het GRUP moet minimum 70% van de buitenruimte onverhard zijn.

Bij de planvorming wordt tevens aandacht besteed aan de verbinding tussen de verschillende publieke ruimtes. Alle publieke ruimtes (stedelijke pleinen en groene ruimtes tussen de gebouwen) worden verbonden door een intern wandelcircuit of het zgn. “pad van stad naar land” dat conform het GRUP een verbinding moet vormen tussen het Koningin Maria Hendrikaplein en de Blaarmeersen. Op het eind van het “pad van stad naar land” wordt ter hoogte van de Snepkaai een wandel- en fietsbrug voorzien over de Leie, die rechtstreeks toegang geeft tot het recreatiedomein van de Blaarmeersen. Een financiële en technische haalbaarheidsstudie wordt hiertoe opgemaakt.

De ondergrondse parkeerruimte wordt zo compact mogelijk gehouden onder de gebouwen. Op die manier blijft het maaiveld geschikt voor aanplanting van volwaardige hoogstammige bomen.

Aanvulling 2012:

Het synthesesedocument bevestigt bovenstaand antwoord. Wat betreft zone B en C wordt dit op sommige punten verder geconcretiseerd in het ontwikkelingsplan dat nog in opmaak is.