

Vragen klankbordgroep per thema (2011-2018)

Klik in de inhoudstabel hieronder op een thema om er meteen naartoe te gaan of zoek specifieker op een zoekterm door CTRL+F in te drukken op je toetsenbord en de zoekterm in te geven.

Inhoud

Projectontwikkeling.....	2
Orde en netheid	32
Natuur en milieu.....	34
Hinder	38
Veiligheid.....	49
Mobiliteit.....	59
Heraanleg straten en pleinen.....	75
Signalisatie.....	81
Parkeren	83
Kiss & ride.....	91
Autoverkeer.....	94
Bus & tram.....	100
Fiets	104
Werken station.....	117
Varia	123

Projectontwikkeling

1. KBG 25 - 08/02/2011

Er is tegenstrijdige info over het optrekken van het S-vormig gebouw op het Mathildeplein.

Het gebouw aan het Mathildeplein wordt ten vroegste opgetrokken vanaf 2016. Tot die tijd blijft het fietsenstalling, werfinrichting, veilige doorgangzone voor voetgangers en fietsers en Kiss and ride-zone.

2. KBG 25 - 08/02/2011

De hoogbouw zal in de winter schaduwvorming veroorzaken. Vooral voor de zonnepanelen die door de Stad worden gepromoot, is dit een nadeel. Hoeveel zal dit jaarlijks kosten?

In het Synthesedocument 2010 is een beperkte zonnestudie opgenomen. De effecten van de schaduwvorming worden aanvaardbaar geacht. Dat wil zeggen: de hoogbouw zorgt voor schaduwvorming op momenten en tijdstippen waarop grote delen van de huidige Rijsenbergbuurt (in de huidige situatie) reeds getroffen worden door schaduw.

3. KBG 27 - 29/06/2011

het voorstel is om de Boentweg, die zal uitkomen tussen Verpleegstersstraat en Sportstraat, meteen door te trekken tot aan de Snepkaai. Op de brief in bijlage van de heer Willy Faché antwoordde mevrouw Temmerman: "De parallelweg doortrekken is echter niet mogelijk omdat er een te groot hoogteverschil is tussen de Fabiolalaan en de Gordunakaai. Hierdoor is uw alternatief geen haalbare kaart." (5/1/2010) De situatie is volgens de heer Faché echter identiek tegenover de Sportstraat. De argumentatie van mevrouw Temmerman klopt dus niet. Op dit voorstel volgden nog deze opmerkingen van buurtbewoonster Nicole Meganck. OPMERKING 1 Als het er om gaat het verkeer langs de parallelweg of "pestweg" te vertragen, dan lijkt mij dat "hoogteverschil" of natuurlijke drempel, mooi meegenomen. OPMERKING 2 Na de recente graaf - ervaring (ondergrondse parking) moet het een koud kunstje zijn om dat "hoogteverschil" of talud te bedwingen, tussen NMBS-terrein en Snepkaai/Gordunakaai. OPMERKING 3 Voor het LCI is er geopteerd voor "een eigen ontsluitingsweg die aantakt op de Snepkaai." Hier heeft men blijkbaar geen probleem met het "hoogteverschil." De oplossing om de woonwijk te vrijwaren van bestemmings- en/of doorgangsverkeer voor station, parking of projectzone, is dus : het verkeer omleiden langs diezelfde LCI-weg die zal aantakken op de Snepkaai. Wil men die oplossing niet, dan dringen wij aan op de onvoorwaardelijke uitvoering van "het circulatieplan Rijsenbergwijk"

De Boentweg doortrekken tot aan de Snepkaai kan inderdaad niet, aangezien het laatste deel een sterke stijging in zijn grondniveau kent. Er is geen hoogteverschil tussen de Fabiolalaan en de Snepkaai- Gordunakaai, maar er is wel een sterke stijging op het terrein naast de Fabiolalaan, waar men in hoogte ligt als men tegen de Snepkaai uitkomt. Dit hoogteverschil blijft bestaan in de toekomstige plannen, en wordt geïncorporeerd in het ontwerp voor deze zone.

Opm. 1: dit hoogteverschil is geen 'natuurlijke drempel', maar een hoogteverschil van meerdere meters.

Opm. 2: het talud eindigt boven, en er is niet de ruimte om hier terug af te dalen naar de Snepkaai.

Opm. 3: het LCI takt niet aan op de Snepkaai, doch wel aan de Boentweg, kort na de Timichegtunnel. Waar men hier waarschijnlijk op doelt, is een interne dienstweg van de NMBS die naar een zone voor opslag van goederen leidt. Deze weg takt niet aan op de Snepkaai, maar op de Fabiolalaan, in de buurt van de Lilarstraat. Deze weg moet inderdaad stijgen, maar aangezien het geen openbare weg is, is men niet beperkt tot de maximale stijgingspercentages voor openbaar domein.

De Boentweg wordt zeker niet doorgetrokken tot de Fabiolalaan: de asfaltering stopt en er blijft een zone van 10 m in steenslag over. Als blijkt dat wagens hier toch overrijden, zijn bijkomende maatregelen nodig. Dit punt wordt verder opgevolgd. De boordsteen, fietspaden en trottoirs zullen allemaal doorlopen. Er kan ook een bord C3 (uitgezonderd werfverkeer) geplaatst worden.

4. KBG 27 - 29/06/2011

Afstemming project-ontwikkeling stationsbuurt Zuid (Hogeschool, Redemptoristen)

De projectontwikkeling van de Hogeschool en dat de Redemptoristen maakt geen deel uit van het project Gent Sint-Pieters en volgt een eigen timing. Het is wel zo dat elke bouwaanvraag door de Stad dient te worden goedgekeurd en zij houden een overzicht van alle andere aanvragen en werken die op dat moment in die omgeving lopen.

De ontwikkeling is eerder ook al op de BOF geagendeerd geweest zodat mogelijke interferenties kunnen worden bekeken. Er is door de Stad op 20 juni ook een infovergadering over de voorziene projectontwikkeling georganiseerd waar informatie is verstrekt over de masterplannen van beide projectontwikkelingen. Die masterplannen zullen binnenkort op de websites van beide organisaties staan.

5. KBG 27 - 29/06/2011

Schaduweffecten op de buurt? (vraag ivm zone B en C)

De Stad is zich bewust van de mogelijke schaduweffecten van de hogere bebouwing langs de Fabiolalaan. De effecten op de gevelvlakken werden meermaals in beeld gebracht in de hoogbouw effecten rapportage uit 2004 (HER) en in het Synthesedocument 2010. De conclusies van beide rapporten zijn dezelfde. De schaduweffecten van de torengebouwen op de bebouwing buiten het plangebied zijn eerder beperkt en daarom acceptabel. Bemerkingen:

- De schaduw van de torengebouwen reikt ver. De schaduwvlakken zijn echter relatief klein (smal) en de schaduwmomenten relatief kort.
- Bij lage zonnestanden is het effect van de schaduwvorming als gevolg van de nieuwe bebouwing op de bestaande Rijsenbergbuurt aanzienlijker. Echter: ook op vandaag liggen grote delen van de Rijsenbergbuurt in de schaduw bij lage zonnestanden als gevolg van de bestaande bebouwing.
- de studies wijzen op de ongunstige bezonning van de openbare ruimtes (vooral in zone A en B)

- de bestaande studie is niet toereikend om de effecten na te gaan op de bezonning van de bestaande zonnepanelen in de omgeving.

De Stad zal bij de ontwikkeling van zone B en C voor de hoogbouwprojecten in navolging van het MER en gewestelijk RUP een bezonningsstudie als verplichting aan de private ontwikkelaar opleggen. Pas op basis van een concreet ontwerp kunnen de effecten meer nauwkeurig ingeschat worden. De opmaak van een studie 'toetreding dag- en zonlicht' zit ook vervat in de Duurzaamheidsmeter van de Stad die van toepassing is voor all grote stadsprojecten.

6. KBG 27 - 29/06/2011

Waarom is er geen ruimtelijke en architecturale link met de andere gebouwen - zo vermijdt men voor ieder apart gebouw 2 trappen te moeten bouwen en de kostprijs fel opdrijft.

Omwille van de homogeniteit en ruimtelijke samenhang tussen de gebouwen onderling, tussen bovenbouw en ondergrondse parking, tussen maaiveld en gelijkvloers, tussen park en K. Fabiolalaan, ..., zal zone C in totaliteit aanbesteed worden. De opdracht voor zone C omvat dus alle bouwvolumes, inclusief de inrichting van het openbaar domein.

Het aantal trappen (en o.m. de onderlinge afstand) wordt in hoofdzaak bepaald door de wettelijke bepalingen inzake brandveiligheid.

7. KBG 27 - 29/06/2011

Het voorontwerp bestaat uit een centrale koker met 4 appartementen per verdieping - op elke verdieping vier deurtjes met zonder lichtinval - in welke mate is er een garantie dat er een echte architectuurwedstrijd wordt gehouden

- Op heden is nog geen enkel voorontwerp van de woontorens gekend. Ideeën, voorstellen of afbeeldingen daaromtrent zijn slechts oefeningen in het kader van het ontwerpend onderzoek dat gebeurd is. Het ontwerpend onderzoek was bedoeld om de randvoorwaarden van het GRUP verder te verfijnen en om een mogelijke invulling te illustreren (die beantwoordt aan het GRUP).
- Er zal geen architectuurwedstrijd georganiseerd worden. Na voorafgaande selectie zal aan een beperkt aantal (3 tot 5) geschikte "projectteams" (ontwikkelaar + architecten, ingenieurs, landschapsarchitecten, ...) gevraagd worden om een concreet projectvoorstel uit te werken. Elk ontwerpteam zal moeten aantonen in welke mate zijn of haar ontwerp beantwoordt aan het ambitieniveau van de Stad. Wie hierbij het beste voorstel doet, krijgt de opdracht toegewezen.

8. KBG 27 - 29/06/2011

Wat zijn de referenties van Eurostation (dat met openbare middelen werkt) m.b.t. tot kwalitatief hoogstaande gebouwen

De Link naast het busstation. Eurostation past momenteel een gelijkaardige procedure toe voor de ontwikkeling van de woongebouwen op de ondergrondse parking als die langsheen de K. Fabiolalaan.

Voor de zones B en C wordt een kwaliteitskamer aangesteld.

Voor de zone A zis een beeldkwaliteitsplan opgemaakt in functie van de kwaliteitsbewaking.

Voor de zones B en C wordt gezocht naar PPS overeenkomsten, waarbij de markt geconsulteerd wordt. Het gaat er in eerste instantie om ontwikkelaars te kiezen om vervolgens samen met hen de architect te kiezen en het ontwerptraject te bepalen. Als voorbeeld van dergelijke werkwijze wordt de Gasmetersite aangehaald.

9. KBG 27 - 29/06/2011

Welke garantie is er dat de toren niet hetzelfde lot is beschoren als de Rabottorens die ook aan een spoorweg werden gebouwd, ook een enorme aanslag waren op de buurt, zonder leefkwaliteit voor de bewoners en nu worden afgebroken

Het betreft een andere context. Voor de Fabiolalaan zal het aandeel sociale woningen, verspreid over de volledige projectontwikkeling, hoogstens 30% zijn. Een menging van huur- en koopwoningen en woninggroottes wordt vooropgesteld. Aan de kandidaat projectontwikkelaar zal gevraagd worden om de gezinsvriendelijkheid van de voorstellen te toetsen dmv een aanstijlijst (in opmaak).

10. KBG 27 - 29/06/2011

Wat is de totale geraamde projectkost van een gebouw ? Wat is de meerkost die voorzien is om een kwalitatief hoogstaand gebouw te maken die een meerwaarde biedt voor de stad?

De totale kostprijsraming van het gebouw hangt af van het ontwerp. Dit is de taak van een projectontwikkelaar. De Stad zal echter een projectontwikkelaar kiezen die bereid is om een kwalitatief hoogstaand gebouw te maken. Ze zal daarvoor selectie- en beoordelingscriteria vooropstellen mbt stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit, duurzaamheid, projectaanpak en een financieel voorstel.

11. KBG 27 - 29/06/2011

Wat gaat men doen om tegen de luchtverplaatsing rond het gebouw en de sterke wind vanaf verdieping 6 ?

Een windstudie wordt opgelegd door het GRUP. In de eerste plaats om turbulenties op het maaiveld te kunnen ondervangen.

12. KBG 27 - 29/06/2011

Wat gaat men ondernemen tegen het lawaai van het rangeerstation - hoe hoger men woont hoe meer lawaai - en tegen de schaduw - hele Fabiolalaan, maar ook een groot deel van de Gordunakaai - waarvan de huizen volgens Stedenbouw behoren tot het "collectief geheugen van de stad" met strenge bouwvoorschriften.

Geluid verplaatst zich "isotropisch" dwz in alle richtingen even veel. Brongeluiden vanaf het maaiveld verzwakken dus op dezelfde manier naar mate men hoger gaat. Op grotere hoogte krijg je wel sterke geluiden door wind- en luchtverplaatsing. Bij het ontwerp van de buitenschil zal rekening gehouden moeten worden met de geluidsdichtheid ervan. Dit geldt voor alle gebouwen langs het spoorwegdomein. De normen daarvoor zijn gekend.

De 'schaduwbelasting' in de Gordunakaai is zeer beperkt in tijd, zowel gedurende de dag als op jaarbasis. Het dichtste gebouw staat op 70m afstand.

13. KBG 27 - 29/06/2011

Wat is de status van het synthesedocument? Welke waarde hechten de projectpartners en het stadsbestuur er aan?

Het statuut van het Synthesedocument 2010 (SD 2010) staat in het document geëxpliciteerd op pagina 4. Het SD 2010 is een stand van zaken van de onderzoeken die de laatste jaren zijn gebeurd. Het bepaalt en motiveert krachtlijnen waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt. Het verfijnt de randvoorwaarden van het GRUP en is een basisdocument voor het verdere planningsproces. 2. Het SD 2010 is tevens het eindrapport van de kwaliteitskamer zoals ze tot eind 2010 heeft bestaan. Het SD 2010 expliciteert daarom een aantal mogelijke kwaliteiten binnen de randvoorwaarden van het GRUP. Het SD 2010 werd goedgekeurd door de Stuurgroep GSP (= alle projectpartners) en werd tevens voorgelegd aan de gemeenteraad van de Stad Gent.

Dit betekent dat het SD 2010 richtinggevend wordt voor de toekomstige projectontwikkeling langsheen de Fabiolalaan. Het is geen juridisch document. Afwijkingen zijn dus nog mogelijk maar zullen evenwel geargumenteed moeten worden op basis van nieuwe inzichten en meerwaarde voor huidige en/of nieuwe bewoners.

De Stad benadrukt dat het document wel gewicht heeft:

- Het wordt onderschreven door de projectpartners ;
- Het is goedgekeurd door het college;
- De projectpartners engageren zich om het synthesedocument mee te geven in alle procedures om ontwikkelaars te zoeken ;
- Het is belangrijk dat dit document er ligt, nu het proces van projectontwikkeling van start gaat.

14. KBG 29 - 18/10/2011

In het stadsmagazine konden wij lezen dat de LINK, laag per laag zal afgewerkt worden (het kan blijkbaar). Suggestie: voor de nog te bouwen torens opteren voor minder verdiepingen, met mogelijkheid om in een later stadium, volgens de reële noden, bij te bouwen op daarop berekende funderingen.

Technisch gezien is dit zeer moeilijk en het zou een extra belasting betekenen voor de mensen die de toren op dit moment al gebruiken of bewonen

15. KBG 29 - 18/10/2011

Wat is de stand van zaken ivm zone A – wat gebeurt er naast het bouwen van De Link die al een aanvang heeft genomen?

Er zijn momenteel onderhandelingen tussen Euroimmostar en geïnteresseerde bouwers. Euroimmostar maakte ook een beeldkwaliteitsplan op om de eenheid van de site te kunnen bewaken.

16. KBG 29 - 18/10/2011

Wat is de stand van de ontwikkeling van zones B en C?

1. Is de immomarkt bevroegd?

Neen, de Stad beschikt wel over een woningstudie en woonbehoeftestudie. De stad zal randvoorwaarden opleggen inzake:

- menging van verschillende woninggroottes, ic kleine en grote appartementen en
- verschillende doelgroepen, ic sociale appartementen, bescheiden appartementen en marktconforme appartementen

2. Wat neemt het stadsontwikkelingsbedrijf op zich?

Het AG Stadsontwikkelingsbedrijf (SOB) zal instaan voor de ontwikkeling van zone B en C of het deel vanaf de ondergrondse parkeergarage tot aan de Snepkaai. Het SOB zal echter niet zelf bouwen, maar een projectontwikkelaar zoeken die instaat voor de bouw van de woningen en de inrichting van het openbaar domein. De wijze waarop één of meerdere projectontwikkelaars aangesteld zullen worden en welke de randvoorwaarden zullen zijn voor de toekomstige projectontwikkelaar(s) wordt neergeschreven in een zgn. 'ontwikkelingsplan'. Dit zal begin 2012 voorgelegd worden aan de KBG.

3. Wat is de timing?

- Ontwikkelingsplan zone B en C: eind 2011/begin 2012
- Selectie kandidaat projectontwikkelaars: voorjaar 2012
- Opmaak 3 à 5 offertes door kandidaat-projectontwikkelaars: najaar 2012
- Aanwijzen projectontwikkelaar (PPS-contract): medio 2013
- 1ste stedenbouwkundige vergunning (zone C): 2014

17. KBG 30 - 10/01/2012

In een mail van 09/06/2010 deelde het infopunt mij het volgende mee i.v.m. het gebruik van de Lumat garage als werkkeet. 'De ene aannemer zou in theorie klaar moeten zijn einde 2011; de andere einde 2012. Voorlopig zijn er geen andere plannen m.b.t. de Lumatgarage. Zal die ene aannemer klaar zijn einde 2011 ? Zo ja dan wordt de werkkeet nog gebruikt door één aannemer tot einde 2012. Of zijn er ondertussen andere plannen? Zo ja, welke?

De ene aannemer is inderdaad weg uit de Lumat en de andere blijft daar nog tot einde 2012. Momenteel zijn er nog geen andere plannen met de Lumatgarage. Van zodra daarover meer gekend is, zullen de bewoners worden ingelicht.

18. KBG 31 - 13/03/2012

De voorstellen van de Kwaliteitskamer vormen een goede basis, maar we eisen dat ook zone A in deze nieuwe visie wordt meegenomen.

Zone A aan de Koningin Fabiolalaan wordt integraal meegenomen in de eindrapportage van de kwaliteitskamer (BUUR) zoals ze destijds werd ingesteld.

19. KBG 31 - 13/03/2012

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

De goede uitvoering van de bepalingen in het synthesedocument moeten inderdaad bewaakt worden. 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.

20. KBG 31 - 13/03/2012

Hoe zal het wetenschapspark eruit zien? Wordt er rekening gehouden met de ontwikkelingen van GSP?

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. De verkavelingsaanvraag is inmiddels vergund.

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.

21. KBG 31 - 13/03/2012

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

De minimum te realiseren oppervlakte van het RUP moet echter behouden blijven. Een verlaging van de torens kan leiden tot een bekibbeling van het groen. Dit moet dus zeer zorgvuldig afgewogen worden. We verwijzen naar het GRUP, de synthesenota en het ontwikkelingsplan.

22. KBG 33 - 28/06/2012

De hoogte van De Link was beter geweest op 60 dan 90 meter. Het gebouw zal veel zon wegnemen en ziet er ook niet slank uit.

Wordt er rekening gehouden met de buurt voor toekomstige hoogbouw? Kan dit lager?

De minimum te realiseren vloeroppervlakte moet gerealiseerd worden en er moet een sensitiviteitsanalyse worden uitgevoerd die de effecten op groen en bezonning aantoont. Het is de bedoeling om een kwalitatieve en duurzame ontwikkeling te realiseren. (zie ook volgende vraag)

23. KBG 33 - 28/06/2012

Wat is de doelstelling? Waarmee is al rekening gehouden? Welke hoogtes worden vooropgesteld? Wat voor zone voorbij F. De Potterstraat, wanneer eerste bouwaanvragen?

zie GRUP en synthesedocument. De eerste bouwvragen zijn A1 (De Link - reeds gebouwd), B1 en A5, voor zone B en C zie voorgaande vraag,. Toelichting geweest op KBG.

24. KBG 40 - 29/04/2013

In de klankbordgroep van eind vorig jaar werd door het stadsontwikkelingsbedrijf aangegeven dat de buurt zou betrokken worden om een advies te geven aan de jury voor de verdere ontwikkeling in zone C. Wat is de stand van zaken van deze selectieprocedure? Hoeveel inschrijvingen waren er? Wanneer worden de 3 gbest gerangschikte kandidaten bekendgemaakt? Wanneer en op welke manier zal de inspraak van de buurt worden georganiseerd?

Er zijn 9 kandidaturen ingediend voor de projectontwikkeling van zone B en C. Daaruit worden 3 teams geselecteerd op basis van teamsamenstelling, financiële draagkracht en referenties inzake architectuur, stedenbouw, inrichting openbaar domein en duurzaamheid. De bekendmaking van de 3 geselecteerde teams mag verwacht worden vlak na het zomerverlof. De geselecteerde teams zullen vervolgens tegen het voorjaar 2014 een ontwerp en financieel voorstel opmaken. De buurt zal zich kunnen informeren en uitspreken over de ontwerpen van de 3 kandidaten. Het verslag van het participatief moment wordt vervolgens bezorgd aan de beoordelingscommissie die uit de 3 kandidaten een definitieve keuze moet maken.

25. KBG 40 - 29/04/2013

Het provinciebestuur heeft de vergunning verleend voor de bouw van de 'Diamant', niettegenstaande de uitvoerige motivering van het negatief advies van het college. Vraag of het schepencollege beroep zal instellen?

Schepen Balthazar is verantwoordelijk voor dit dossier, dat nog niet door het college werd besproken. De eerste stap zal zijn om het advies van de provincie te bestuderen om de verschillende mogelijkheden in te schatten. ...De voorzitter besluit:

- Schriftelijke terugkoppeling van zodra meer informatie is gekend
- Bespreking van dit punt op de volgende klankbordgroep

26. KBG 40 - 29/04/2013

De bouwvergunning voor de ondergrondse parking werd aangepast. Graag hadden we vernomen welke aanpassingen werden geregulariseerd.

1. Wijzigingen in de toegangshelling in de parking.

- i. De positie in- en uitrit helling thv B1 is 1 travee opgeschoven. In het bijzonder bevindt deze helling zich niet meer aan de rand van de bouwlijn van het parkeergebouw, maar is een 12m naar binnen toe opgeschoven.

Deze verschuiving garandeert niet alleen een betere interne omsluiting in het parkeergebouw, doordat er lusbewegingen gegarandeerd kunnen worden, maar draagt ook bij tot de veiligheid op maaiveldniveau. De uitrit bevindt zich immers niet meer op de hoek van het op te richten projectontwikkeling B1.

- ii. De herinrichting van de in- en uitritzones op verdieping -1 inclusief de verschuiving van kern II en het verplaatsen van de interne parkeerhellingen.

De grootte van de in- en uitritzones is aangepast om eventuele filevorming in de Timichegtunnel te ondervangen. De kern II is opgeschoven zodat de in- en uitritzone als filebuffer fungeren en zodoende een vlotte verkeersafwikkeling garandeert. Door de helling tussen -1 en -2 en de helling tussen -2 en -3 in elkaars verlengde te positioneren (zone 5, 8, 17, 22, 23 en 25) verhoogt niet alleen de verkeersveiligheid (minder onnodige verkeersbewegingen), maar komt ook de operationele veiligheid ten goede. De parking is immers opgedeeld in diverse zones die opengesteld in functie van de wijzigende exploitatiebehoeften.

- iii. Aanpassing verkeersafwikkeling in de Kiss & Ridezone.

Het rondpunt in de Kiss & Ridezone is aangepast om het aantal taxistandplaatsen te verhogen.

2. Handelingen met stabiliteitswerken (positie trapkernen, toegangshellingen, en vides).

- i. Uitwerking stabiliteit VAC.

Voor de oprichting van het VAC-gebouw zijn diverse verstevigingselementen noodzakelijk. Deze dienen voornamelijk om de windbelasting over te dragen op de vloerplaat van de parking.

- ii. Toevoeging van vides.

De parkeergarage heeft twee vides. Onderaan in de vides zijn piramides in roestvrij staal voorzien die het licht in de onderliggende verdiepingen weerkaatsten. Het binnenbrengen van daglicht in een parking verhoogt het veiligheidsgevoel.

- iii. Tijdelijke trap tramtunnel.

Een tijdelijke trap ter hoogte van de oude tramtunnel zorgt ervoor dat de fietsenstalling, Kiss- & Ridezone en de ondergrondse parking met de treinperrons verbonden worden. De trap verdwijnt bij de indienstname van de ondergrond.

27. KBG 40 - 29/04/2013

In april wordt gestart met de bouw van het LCI. Graag hadden we inzicht gekregen in de planning van de werkzaamheden en de in het kader van minder hinder voorziene maatregelen voor de aanvoer van bouw materiaal, de bouw van torenkranen, de beperking van de hinder voor de omwonenden (licht, lawaai...) en de hinder voor fietsers en voetgangers door de Timichegtunnel.

Er werd een bewonersbrief verspreid (18 april), die ook op de website van PGSP staat <http://www.projectgentsintpieters.be/nieuwsarchief/p/bericht/grondwerken-voor-het-nieuwe-dienstgebouw-van-de-nmbs-groep1> Het gebouw wordt opgetrokken tussen de treinsporen en het vroegere parkeergebouw. Momenteel zullen enkel grondwerkzaamheden worden uitgevoerd. Men verwacht weinig hinder voor de buurt. Het werfverkeer van deze grondwerken zal via de Vaerwyckweg en de interne werfweg rijden. Daarbij moet het fietspad worden gekruist. De klankbordgroep vraagt om hier voorzichtig te zijn. Na deze grondwerken zal het gebouw worden opgetrokken.

28. KBG 40 - 29/04/2013

Wie is op dit moment verantwoordelijke voor de kwaliteitsbewaking van het project?

Bij het beëindigen van de vorige kwaliteitskamer onder leiding van de Vlaamse Bouwmeester en na goedkeuring van het SD 2010 door de Stuurgroep als eindrapport, werd er tussen de NMBS-groep en de Stad Gent afgesproken dat ze een afzonderlijk traject zouden volgen voor de kwaliteitsbewaking.

ZONE A

De kwaliteitsbewaking van de ontwikkeling voor zone A-B1 wordt op diverse manieren gewaarborgd.

- Naast een quasi maandelijks terugkoppeling met de stadsdiensten (stedenbouw, mobiliteit, openbare werken, architectuur, brandweer, milieu...) en ad hoc afstemming met het beleid, beschikt de stad Gent over een adviesorgaan, de Kwaliteitskamer voor Monumenten en architectuur onder leiding van Paul Vermeulen. De huidige samenstelling van deze groep is als volgt: Paul Vermeulen (voorzitter, ingenieur architect), Roel Bohez (jurist)
ARCHITECTUUR: Johan Baele (architect), Wim Goes (architect), Lieve Van De Ginste (architect), Peter Vanden Abeele (ingenieur architect), Tijn Vanmeirhaeghe (professor, ingenieur architect), Gudrun Verschuere (architect) MONUMENTENZORG: Katrijn De Puydt (kunsthistorica), Dirk Laporte (kunsthistoricus), Norbert Provoost (burgerlijk ingenieur bouwkunde), Sabine Okkerse (ingenieur – architect). De kwaliteitskamer heeft ook de ontwerpen voor B1 en A5 opgevolgd. Zie ook onder zone B en C.
- Daarnaast nam nv SOFA het initiatief om POLO architecten (Patrick Lootens), tevens ontwerpers voor de VAC-toren, in te schakelen voor de kwaliteitsbegeleiding. De opdracht van POLO bestaat er vooreerst in om een Beeldkwaliteitsplan (BKP) op te maken. Het BKP werd op vraag van de opdrachtgever nv Sofa opgemaakt door POLO architecten in onderlinge afstemming met de Stad Gent en de ontwerper van de publieke ruimte (L'atelier des Paysages olv Alain Marguerit).
- Aan de hand van dit BKP worden de toekomstige ontwerpen voor de zone langsheen de Koningin Fabiolalaan, gelegen tussen station en Aaigemstraat afgetoetst. Het BKP Fabiolalaan verbeeldt de ruimtelijke ambities die de basis zijn voor de totstandkoming van een kwalitatief ruimtelijk geheel: laan versus esplanade, 'dikke' grens met de Stad, diversiteit versus coherentie en gebouw als bouwblok. Aan de hand van 'toetsstenen', telkens geïllustreerd voor de laan- en de esplanadezijde, wordt uitspraak gedaan over de architectuur van de gebouwen door deelcomponenten ervan toe te lichten. *“Een BKP is een middel om de kwaliteit en de ruimtelijke samenhang te bewaken tijdens de realisatie van de verschillende deelprojecten. Het is een instrument dat stabiliteit en houvast biedt in een*

context van onzekerheden die belangrijke stedenbouwkundige ontwikkelingen onvermijdelijk kenmerken. Een BKP biedt houvast op korte termijn en laat ruimte op lange termijn. Het BKP doet uitspraken over deelcomponenten van de architectuur van gebouwen. Het doet dit aan de hand van schema's, referentiebeelden en tekst. Ontwerpers ontlene hieraan de onderstroom voor hun eigen ontwerp in lijn met het grotere geheel. Het BKP is hoofdzakelijk richtinggevend en wenst voldoende vrijheid te laten voor de ontwerpers.” (BKP, p.9)

- Ten tweede kreeg POLO de opdracht van nv SOFA om in te staan voor de kwaliteitsbegeleiding bij de architecturale uitwerking van de gebouwen in zone A-B1.

ZONE B & C

- Met betrekking tot de verdere ontwikkeling voor Wonen aan het park (zone C) is voor de selectie en toewijzing van de ontwerpopdracht een beoordelingscommissie aangesteld, die is samengesteld uit interne (=stad en AG SOG) en externe leden. Voor Wonen aan het park (zone C) werd de beoordelingscommissie voorgezeten door schepen Tom Balthazar. De overige leden zijn: Reginald Claeys (departementshoofd RUMODO Gent), Philippe Van Wesenbeeck (dir. Stedenbouw en Ruimtelijke Planning Gent), Jo Lefebure (dienst Monumenten en Architectuur Gent), Elisabeth Kuijken (dienst Milieu Gent), Didier Nachtergaele (afgevaardigd bestuurder AG SOB), Frank Van Goethem (dir. Financiën en Patrimonium AG SOB), Peter Lacoere (dir. Projecten AG SOB), Arnold Janssens (hoogleraar bouwfysica UGent), Kristiaan Borret (bouwmeester Stad Antwerpen), Arjen Knoester (Stadsontwikkeling Rotterdam). POLO neemt hierin dus geen rol meer op.
- Andere ontwikkelaars en ontwerpers, hetzij voor projectzones (bv. zone B), hetzij voor overheidsopdrachten (bv. Stadsgebouw) zullen minstens volgens hetzelfde stamien geselecteerd worden. Indien een Gentse stadsbouwmeester aangesteld wordt, zal ook hij/zij daarin een rol opnemen.
- Bovenvermelde beoordelingscommissie beoogt een meer objectieve beoordeling van de kwaliteit van de inzendingen en ontwerpen (voor Wonen aan het park) met inbreng van onafhankelijke deskundigen. Dit is een belangrijke stap in functie van de basiskwaliteit van de ontwerpvoorstellen, maar is derhalve geen overkoepelde Kwaliteitskamer, zoals de vorige Kwaliteitskamer onder leiding van de Vlaamse Bouwmeester.

De Kwaliteitskamer voor Monumenten en architectuur is een adviesorgaan dat de *architecturale* kwaliteit beoordeelt van de individuele stedenbouwkundige aanvragen, maar is niet bevoegd voor de globale en meer *stedenbouwkundige* kwaliteitsbewaking van de ontwikkeling van de zone A, B en C. Ze is samengesteld uit onafhankelijke externe deskundigen (voor samenstelling zie bij zone A) die vanuit diverse invalshoeken op verzoek van de Stad op een objectieve wijze advies uitbrengen over de architecturale kwaliteit van een project. Op dit moment is er voor de ontwikkeling van zone B en C nog geen nieuwe overkoepelende Kwaliteitskamer/commissie voorzien. Het Synthesedocument 2010 blijft als eindrapport van de vorige Kwaliteitskamer leidraad voor de verdere ontwikkeling van zone B en C. De Stad zal voor de globale ontwikkeling van zone B en C nog een standpunt innemen mbt een overkoepelende Kwaliteitskamer/commissie die op onafhankelijke wijze advies kan uitbrengen over a) de correcte naleving en interpretatie van het Synthesedocument 2010, b) de kwaliteit van de samenhang van de verschillende deelopdrachten en c) de kwaliteit van de verschillende, partiële stedenbouwkundige vergunningen. Ook hierin zal wellicht de rol van een eventuele stadsbouwmeester bevestigd moeten worden.

29. KBG 41 - 27/06/2013

Op welke manier zullen buurtbewoners bij ontwikkeling in zone B en C betrokken worden? graag een concreet antwoord?

Een beoordelingscommissie van interne (Stad en SOB) en externe experts en onder het voorzitterschap van schepenen Tom Balthazar, heeft eind mei 3 teams geselecteerd. Een verslag is in opmaak en zal nog voor het zomerverlof goedgekeurd worden. Tegen begin 2014 zullen de 3 veelbelovende teams een ontwerp alsook een financieel voorstel opmaken. Bij inzending zullen – voorafgaand aan de jury of definitieve keuze – de buurtbewoners zich kunnen informeren én uitspreken over de 3 ontwerpvoorstellen. Het verslag van dit participatief moment wordt vervolgens bezorgd aan de beoordelingscommissie die uit de drie kandidaten een definitieve keuze moet maken.

30. KBG 41 - 27/06/2013

Graag hadden we een toelichting gekregen op de volgende Klankbordgroep over de internationale normering rond schaduwwerking

Een echte standaard is er (nog niet)niet. Wel is er vrij veel studiewerk en afspraken over bezonningsstudies te vinden in o.a. Nederland. In Nederland is geen wettelijke norm van toepassing. Engeland en ook de meer Noord-Europese landen hebben wel bezonningsnormen voor woningen in hun wetgeving opgenomen. Door TNO (Nederlandse Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek) zijn wel normen voorgesteld, die zijn afgeleid van de Engelse wetgeving. In Nederland leeft wel duidelijk de vraag wel om een NTA (Nederlands Technische Afspraak) te ontwikkelen, die dan verplicht zou moeten toegepast worden. De normen die door TNO zijn opgesteld ('Daglichttoets en bezonning in de woonomgeving', 2006), kunnen als volgt samengevat worden:

Minimumnorm: Er is sprake van voldoende daglichttoetreding wanneer er sprake is van ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in de woonkamer.

Streefnorm: "Er is sprake van voldoende daglichttoetreding wanneer er sprake is van ten minste drie mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 januari – 21 oktober (gedurende 10 maanden) in de woonkamer. Uiteraard bestaan hier vrij veel varianten op, waarbij de indruk leeft dat de varianten dikwijls soepeler zijn en meer de periode 21 maart- 21 september (6 maand) als referentieperiode gebruikt wordt. Voorbeelden die zijn geraadpleegd:

- Uit Nederland (studies uit Amsterdam, Den Haag, Papendrecht, Cappelle a/d IJssel,...)
- Uit Canada (Toronto, Mississauga, Richmond Hill)
- Uit USA (New York, Boulder, Berkely,...)

In Noord-Amerikaanse steden is een schaduwstudie soms verplicht bij gebouwen vanaf 6 bouwlagen) en gaat er vooral aandacht naar: Bezonning openbare ruimte, parken, schoolspeelplaatsen,... Hun normering is vrij algemeen en minder toepasbaar voor woonomgevingen.

De TNO-norm lijkt in Nederland zowat de referentie te zijn. In concrete studies wordt er dikwijls naar verwezen en deze is dan ook als voorbeeld genomen voor de Gentse situatie.

31. 41 - 27/06/2013**Aanleg van openbaar domein in zone A als bijkomende voorwaarde voor bouwvergunning A5: ontbreekt!**

De intern gelegen esplanade zal worden aangelegd in hoogwaardige materialen, die één op één afgestemd zijn met het toekomstige gebruik, nl. zone voor de zwakke weggebruiker. Gedurende de aanleg van de diverse bouwblokken in de zone A dient vermeden te worden dat deze afwerking (denk aan de waterstrook, de verlichting, de specifieke pleinaanleg) beschadigd zou worden, wanneer zij wordt gebruikt als werfzone of –passage. Bij het finaliseren van elk bouwblok wordt de omringende buitenruimte, noodzakelijk voor het goed kunnen functioneren van het gebouw, wel (al dan niet tijdelijk) aangelegd. Afhankelijk van de loop van de verschillende realisaties zullen andere keuzes worden gemaakt. De finale en definitieve aanleg van de buitenruimte zal na de realisatie van de gehele zone A gebeuren. Pas dan kan er een overdracht gebeuren van deze private (eigendom nv SOFA) buitenruimte naar de Stad toe, waarna men effectief van openbaar domein kan spreken.

Dit wordt stedenbouwkundig als volgt vertaald: In de stedenbouwkundige vergunning voor het gebouw op bouwveld A5 werden zowel voorwaarden als lasten opgelegd met betrekking tot het aan te leggen openbaar domein. Deze omvatten zowel de noodzakelijke ontsluiting van A5 zelf alvorens het gebouw in gebruik kan worden genomen, als de definitieve aanleg van het gehele openbaar domein van zone A. Dit laatste kan niet in zijn geheel aan één deelontwikkeling gekoppeld worden aangezien lasten steeds in verhouding moeten staan tot het voorwerp van de aanvraag. De gefaseerde last komt aan deze eis tegemoet en biedt de Stad de nodige garanties dat de ontwikkelaar zelf zal instaan voor de aanleg en overdracht van het toekomstige openbaar domein. De volledige tekst luidt als volgt:

"Bijzondere voorwaarde:

11. In afwachting van de definitieve aanleg van esplanade en entreeplein, moet de wegnis die noodzakelijk is voor de vlotte en veilige bereikbaarheid van het nieuwe gebouw voor fietsers en voetgangers, aangelegd worden. (zie ook lasten) Dit omvat enerzijds een strook van minimum 3 meter voor het gebouw als verbinding tussen het bestaande voet- en fietspad door de tunnel richting Koningin Fabiolalaan en de bestaande ontsluitingsweg van het seinhuis, en anderzijds een strook van minimum 3 meter breed vanaf de Koningin Fabiolalaan naast de ontsluitingsweg van het seinhuis tot aan de toegang tot het oostelijk gedeelte van gebouw. De aanleg van deze stroken kan gebeuren in de vorm van een tijdelijke aanleg, mits deze voldoende duurzaam is om de periode tot de definitieve aanleg te overbruggen. De aanleg van deze stroken moet echter steeds afgewerkt zijn alvorens het gebouw in gebruik kan worden genomen. "

"Lasten:

Last 2: Realisatie nieuw openbaar domein

De houder van deze vergunning staat in voor de aanleg van het toekomstige openbaar domein binnen de zone A. Dit openbaar domein kan gefaseerd aangelegd worden, gekoppeld aan de gefaseerde projectontwikkeling. In functie van een definitieve aanleg en afbakening van het toekomstig openbaar domein en afgestemd op de nieuwe ontwikkelingen, moet nog een nieuwe stedenbouwkundige vergunningsaanvraag gebeuren. Het detailontwerp van het aanliggende

openbaar domein moet zo spoedig mogelijk in dialoog met de stadsdiensten uitgewerkt worden. Het landschapontwerp van Alain Marguerit is hierbij de basis voor de concrete inrichting. De technische uitwerking moet voldoen aan de vereisten die hiervoor gesteld worden door de stad Gent in functie van een latere overdracht naar openbaar domein. "

"Voorliggende last moet gefaseerd worden uitgevoerd:

- Fase 1: In eerste fase moet de houder van deze stedenbouwkundige vergunning instaan voor de aanleg van de wegenis die noodzakelijk is voor de vlotte en veilige bereikbaarheid van het nieuwe gebouw voor fietsers en voetgangers. Dit omvat enerzijds een strook van minimum 3 meter voor het gebouw als verbinding tussen het bestaande voet- en fietspad door de tunnel richting Koningin Fabiolalaan en de bestaande ontsluitingsweg van het seinhuis, en anderzijds een strook van minimum 3 meter breed vanaf de Koningin Fabiolalaan naast de ontsluitingsweg van het seinhuis tot aan de toegang tot het oostelijk gedeelte van gebouw. De aanleg van deze stroken kan gebeuren in de vorm van een tijdelijke aanleg, mits deze voldoende duurzaam is om de periode tot de definitieve aanleg te overbruggen. De aanleg van deze stroken moet echter steeds afgewerkt zijn alvorens het gebouw in gebruik kan worden genomen.

- Fase 2: De volledige zone A dient te worden aangelegd conform de nog te bekomen stedenbouwkundige vergunning (zie hoger). Deze tweede fase van de last dient te worden gerealiseerd uiterlijk na realisatie van alle bouwvelden in zone A en wordt verhoudingsgewijs gekoppeld aan de verschillende bouwvelden binnen de zone A. Op de gehele projectontwikkeling in zone A rust de last van de totaalaanleg van het openbaar domein. Op elk van de onderdelen van de projectontwikkeling rust derhalve een deel van de totaalaanleg als last. Dit deel wordt bepaald in verhouding tot het aandeel te realiseren BVO per bouwveld ten opzichte van het totaal. Uitgaand van de totale nog realiseerbare BVO conform SD2010 (in bouwveld A2, A3, A4 en A5), neemt A5 hiervan ca.75% voor haar rekening. De last op A5 beslaat dus 75% van het nog te realiseren openbaar domein in zone A. "

32. 41 - KBG 27/06/2013

Welke argumenten zal de Stad gebruiken in haar beroep tegen de B1?

Op dit moment heeft de advocate die in het kader van deze beroepsprocedure optreedt voor de Stad, de opdracht gekregen het dossier te onderzoeken in functie van de opmaak van een schorsings- en vernietigingsverzoek bij de Raad voor Vergunningenbetwistingen. De juiste middelen of argumenten die zullen worden aangewend, zijn op dit moment dus nog niet bekend. Binnen een gerechtelijke procedure is het bovendien niet evident om dergelijke inhoudelijke info te verstrekken aan burgers. Indien iemand van de KBG zelf partij is binnen deze procedure, is het wel mogelijk om tussen advocaten stukken uit te wisselen om te vermijden dat partijen die hetzelfde doel voor ogen hebben (in casu het vernietigen van de vergunning verleend door de deputatie), elkaar zouden tegenspreken.

33. KBG 41 - 27/06/2013

Alle afmetingen van de gebouwen: hoe hoog, hoe breed, waar staat het gebouw A1, andere...

Elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning bevat de nodige plannen en snedes met aanduiding van de maten. Deze kunnen ingekeken worden tijdens het Openbaar Onderzoek en kunnen nadien in het kader van openbaarheid van bestuur worden opgevraagd.

Bovendien werd door nv SOFA in het traject voorafgaand aan elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning het 3D-model ter beschikking gesteld van de stad Gent . Elk nieuw ontwerp wordt zo op een correcte manier in de bestaande stad ingetekend. Bij de overige bouwblokken zal, gebaseerd op een duidelijk programma en de wettelijke randvoorwaarden, telkens opnieuw dezelfde ruimtelijke oefening gebeuren met de desbetreffende architect. Footprint en volume worden door ontwerpend onderzoek bepaald. De eerder genoemde kwaliteitsbewaking en –begeleiding dient er voor te zorgen dat het geheel voldoende coherent blijft, zonder de diversiteit van de verschillende bouwblokken te vergeten. De exacte inplanting en bouwhoogte van wat nog niet vergund is in zone A, ligt nog niet vast. Dit zal moeten gebeuren in een bijgestelde inrichtingsstudie voor zone A. Deze bijgestelde inrichtingsstudie zal, rekening moeten houden met de voorwaarden opgelegd in de vergunning voor A5 en sowieso het voorwerp uitmaken van verder overleg.

34. KBG 42 - 14/10/2013

Verzoek om zone B tijdelijk te herbestemmen voor buurtwerking. Kan de stad zomaar (gratis) die gronden jaren ter beschikking stellen van de NMBS en haar privé partners voor werfverkeer en opslagruimte, terwijl de buurt nood heeft aan publieke ruimte ? Het zou een mooie compensatie zijn voor de zware hinder door de werken.

Momenteel kan hier nog geen uitsluitsel over worden gegeven, maar dit wordt zeker verder bekeken.

35. KBG 42 - 14/10/2013

Stand van zaken van de projectontwikkeling zone C

Er zijn drie ontwerpteams geselecteerd (goedgekeurd beoordelingsverslag dd 19.08.2013)
;1. ontwerpteam Robbrecht & Daem/De Smet en Vermeulen/Bovenbouw/...; 2. ontwerpteam AGW/Baumschlager/Blaf/Denc! /...;3. ontwerpteam EVR/KCAP/Saison Menu/ Omgeving/...Beroepstermijn niet-geselecteerde kandidaten is verlopen.Bestek voor toewijzing aan één kandidaat in opmaak. De gunningscriteria zullen begin 2014 aan de KBG toegelicht worden.Drie kandidaten zullen tegen eind april 2014 een ontwerp en financieel voorstel opmaken, dat in de vorm van een ‘dialogocafé’ én voorafgaand aan de beoordelingscommissie aan de stationsbuurt, incl. KBG, zal voorgelegd worden. Voorlopige timing dialogocafé: juni 2014.

36. KBG 44 - 10/03/2014

In het S-gebouw is een bibliotheek en een crèche voorzien. Is er een ook een ruimte beschikbaar voor buurtactiviteiten die verenigingen tegen een ok tarief kunnen huren?

Op vandaag wordt enkel een bibliotheekfiliaal en het Huis van de Fiets als publieke functies voorzien in het S-gebouw.De integratie van een kindercrèche wordt door het stadsbestuur nog in beraad gehouden na afweging van de prioriteiten.Een verenigingslokaal of polyvalente ontmoetingsruimte wordt niet voorzien in het S-gebouw. Tip: buurtbewoners kunnen de stedelijke basisscholen gebruiken om een activiteit te organiseren (6 weken op voorhand aan te vragen), bijvoorbeeld in de Sterrespits in de Maaltebruggestraat, in de Van Monckhovenschool in de Van Monckhovenstraat ...

37. KBG 44 - 10/03/2014

Welke oppervlaktenormen worden gehanteerd? Per werkplek voorziet de federale norm voor ambtenaren 13,5 m², zonder circulatie, sanitair en gemeenschappelijke voorzieningen. In de Lovelingtoren is er 33m² per werkplek voorzien, wat gebeurt er met de overblijvende 19,5m²? Is dit geen zeer zware overdimensionering? Of is er marge voorzien voor nieuwe diensten?

De gemiddelde werkplek is voorzien op 12,34 m², dus onder de norm. Er is in het VAC plaats voor maximum 1.560 medewerkers, maar momenteel komen er maar ongeveer 1.300 mensen naar het VAC. Er kunnen dus nog diensten bij komen.

38. KBG 44 - 10/03/2014

Fietsparking onder de toren en het busstation. De fietsstallingen lijken zeer ruim, in particuliere projecten voorzien wij doorgaans 1m² /fiets, kan het niet optimaler?

De oppervlakte van 1m² per fiets is een absoluut minimum dat is opgenomen in het bouwreglement. Het Mobiliteitsbedrijf juicht evenwel alle extra ruimte toe. De gemiddelde maat van de fietsen wordt immers groter door alle nieuwe modellen van fietsen zoals bakfietsen, fietskarren enz. Hoe meer ruimte, hoe beter de fietsenstalling ook geschikt is voor die nieuwe types fietsen en hoe meer bewegingsruimte er is.

De ruimte onder het VAC die bestemd is voor de Vlaamse overheid meet 518m². De huurder (Vlaamse overheid) heeft plaats gevraagd voor 300 fietsen. Er is dus momenteel een gemiddelde ruimte van 1,72m² per fiets. Daar zijn echter ook bakfietsen bij die meer ruimte dan een gewone fiets nodig hebben.

39. KBG 44 - 10/03/2014

In het MER-rapport voorafgaand aan de bouwaanvraag wordt het windklimaat rondom de Lovelingtoren zeer negatief ingeschat (met toen een lager gabarit). Tussen de spoorwegberm en de toren is er inderdaad gevaarlijke turbulentie op het fietspad. Worden hier maatregelen genomen?

Deze bezorgdheid werd doorgegeven aan de betrokken bouwheer/ ontwerper en zal worden opgevolgd.

40. KBG 44 - 10/03/2014

In een vroegere infovergadering werd een opmerking gemaakt over de gevelafwerking van de toren. Er werd aangegeven dat er een probleem was met lelijke uitbloeiingen op het metselwerk. Wordt hier iets tegen ondernomen?

Er zijn aan Eurostation hierover geen problemen gemeld.

41. KBG 44 - 10/03/2014

Wat is de timing voor Queen Towers & Diamant?

De timing voor Queen Towers & Diamant is voor Eurostation niet gekend want hangt af van de verdere procedure bij de Raad Voor Vergunningsbetwistingen.

42. KBG 44 - 10/03/2014

Wat is de timing voor het Mathildeplein?

Het S-gebouw wordt ten vroegste in 2017 gebouwd.

43. KBG 44 - 10/03/2014

De helling naar esplanade is veel smaller dan voorzien; vormt dit gevaar bij bvb. brand?

Wat is discrepantie tussen de plannen en de werkelijkheid?

De breedte van de helling is in overeenstemming met het initieel ontwerp en volgens de voorschriften van de brandweer

44. KBG 45 - 05/05/2014

Vorig jaar is op de KBG meegedeeld dat de buurt zal betrokken worden bij het ontwerp.

Graag hadden wij de concrete uitwerking vernomen.

Sogent heeft het Toewijdsdossier (=bestek) voor zone C van de K. Fabiolalaan, d.i. de zone dichtst tegen de Snekkaai, in de raad van bestuur van 28 mei goedgekeurd en aan de 3 geselecteerde kandidaten bezorgd.

Het Toewijdsdossier kan via de website van sogent geraadpleegd worden. Op 10 januari 2015 wordt een dialoogcafé voorzien over de projectontwikkeling in zone C. Op dat dialoogcafé zullen de drie geselecteerde ontwerpbureaus hun voorstel toelichten, volgens een vooraf afgesproken stramien (beperkt qua timing en vorm). Het is de bedoeling om de drie presentaties zo objectief mogelijk te kunnen beoordelen. Daarom is een vragenlijst opgemaakt die op voorhand aan de ontwerpbureaus wordt bezorgd. De vragenlijst heeft betrekking op volgende thema's:

- Stedenbouwkundige kwaliteit
- Woonkwaliteit
- Integrale duurzaamheid
- Algemene vragen (wat bevalt u en wat bevalt u niet aan dit project)

Op het dialoogcafé zullen de aanwezigen de voor- en nadelen van de verschillende voorstellen in kaart brengen en als advies aan de beoordelingscommissie meegeven. Het is dus niet de bedoeling om tot een bepaalde rangorde van voorstellen te komen.

45. KBG 45 - 05/05/2014

Welke bouwaanvragen mogen in zone A in 2014 en 2015 nog worden verwacht en?

Op dit moment wordt een inrichtingsplan voor de zone A opgemaakt. Er komt hierover een toelichting op de klankbordgroep in juni.

46. KBG 45 - 05/05/2014

Hoe ziet de planning voor het LCI eruit?

De funderings- en rioleringswerken van het dienstgebouw zijn reeds uitgevoerd. Voor de 2de fase – de bouw van het LCI - ligt de kandidatuurstelling ter goedkeuring bij de bevoegde overheid. Het is de

bedoeling om in augustus / september het bestek naar de aannemers te verzenden. De uitvoering op de werf start in het voorjaar 2015. De indienstname van het gebouw is gepland tegen 1/6/2018.

47. KBG 45 - 05/05/2014

In het synthesedocument PGSP van 2010 staat dat 'de stad Gent ernaar streeft om autodelen te introduceren als vaste gemeenschappelijke kost voor de meergezinswoningen'. Is dit idee al verder ontwikkeld en hoe denkt men het te vertalen naar de bestekken voor de meergezinswoningen, meer bepaald voor het woonprogramma dat voorzien wordt in de ontwikkeling langs de Fabiolalaan (zone B en C)?

Het concept autodelen wordt expliciet opgenomen in het bestek en zal beoordeeld worden in het aspect duurzame mobiliteit alsook in de score van de Duurzaamheidsmeter van de Stad Gent. De concrete uitwerking ervan zal gebeuren in samenspraak met de private partner en met de betrokken deelauto-aanbieder(s).

48. KBG 45 - 05/05/2014

In het synthesedocument staat 'Er dient onderzocht te worden op welke manier optimaal omgegaan kan worden met hemelwater'. Hoe staat het met dit onderzoek? Het lijkt essentieel dat dit onderzoek tijdig uitgevoerd wordt of vastgelegd wordt in de bestekken die later uitgeschreven zullen worden.

Aan de geselecteerde kandidaten wordt expliciet gevraagd om een geïntegreerd hemelwatersysteem te ontwerpen. Het is tevens opgenomen in het beoordelingscriterium 'duurzaamheid op wijkniveau'.

49. KBG 46 - 18/06/2014

Gent scoort slecht op vlak van luchtkwaliteit en groen. Suggestie om na afloop contract, Lumat af te breken en park te voorzien.

De Lumat-site is een woonsite. In het RUP in opmaak staat het volgende: "de bedoeling is om een noord-zuidgericht doorsteek te voorzien van de K. Fabiolalaan naar Aaigemstraat via een groene ruimte centraal in het bouwblok van minimum 1200 m². Twee bouwvolumes plooiën zich om vanaf de straat naar het binnengebied. Hierdoor krijg je telkens een doorsteek zonder bovenbouw, wat de toegankelijkheid en zichtbaarheid van het binnengebied vergroot. Binnen het bouwblok wordt een beperkte groene zone gecreëerd." Er wordt heel nabij wel een wijkpark gemaakt in de zone C.

50. KBG 46 - 18/06/2014

Meerdere bewoners signaleren dat er een fluittoon over de projectsite is wanneer het waait. Is de oorzaak gekend en wordt er gezocht naar een oplossing?

Als wind langs obstakels scheert (tijdelijke constructies zoals torenkranen, vlaggenmasten, bovenleidingspalen) kan dit een fluittoon genereren. Het is moeilijk vast te stellen wat de oorzaak is als het niet echt een windige dag is.

51. KBG 49 - 05/03/2015

Is er zicht op de totale hoeveelheid winkelruimte die gecreëerd wordt in het hele projectgebied (op maaiveld onder de sporen + in zone A)? Op welk programma wordt gemikt? Is er reeds onderzoek gebeurd naar hoe dit bijkomende programma zich zal verhouden tot de bestaande voorzieningen in de omgeving, buiten de grenzen van het projectgebied? Ik denk hierbij aan het uitgebreide lokale handelsapparaat aan Kon. Maria Hendrikaplein / Kon. Elisabethlaan / Kon. Astridlaan enerzijds en centrum Gent / the Loop / ... op hogere schaal anderzijds. In welke mate kan er een sturend beleid gevoerd worden om specifieke activiteiten aan te trekken (bijvoorbeeld crèches, afhaalpunten van lokale voedselsystemen enz.)?

Bij de opmaak van het RUP zijn er adviezen verleend door de Dienst Economie over de grootte en aard van de commerciële functies die beoogd konden worden voor de ontwikkeling van de Koningin Fabiolalaan mede in functie van het aanwezige voorzieningenniveau in de ruime stationsbuurt.

In het station: er komt een goede mix van aanbod food en non food en diensten in het station met nieuwe ruimtes van ca 4.000 vierkante meter. Dit aanbod is complementair met het bestaande winkelaanbod in de stad.

Zone A

In zone B Fabiolalaan (Stad/Sogent) is, op basis van een interne bevraging bij de Stad, voorzien in de realisatie van een school, kindercrèche en buurthuis.

Voor het S-gebouw Mathildeplein was oorspronkelijk aangegeven dat er potentie was voor een kindercrèche. Deze piste is nadien verlaten.

52. KBG 51 – 29/06/2015

Wanneer kan er gestart worden met een participatietraject ivm het K. Mathildeplein?

De eerste haalbaarheidsstudie gaat donderdag 2/7/2015 naar het college. De stuurgroep heeft intussen opdracht gegeven om een haalbaarheidsstudie II te lanceren voor een verdichtingsstudie en de impact daarvan op het K. Mathildeplein. Die moet voor eind 2015 klaar zijn zodat het ontwerp van het K. Mathildeplein kan worden opgestart. Het bestek van het S-gebouw wordt momenteel opgemaakt dus de contouren moeten snel duidelijk zijn. De eerste opdracht aan Eurostation om het plein te ontwerpen is gegeven in 2004, detail opgave kan gegeven worden als alle elementen gekend zijn, eind 2015. Het K. Mathildeplein zal minder harde randvoorwaarden hebben dan oorspronkelijk gedacht doordat er geen bak met fietsenparking onder het plein komt. Evenwel blijven de mogelijkheden voor participatie beperkt, gezien de complexiteit zijn er immers weinig vrijheidsgraden, maar fijnstelling is mogelijk. Op dit moment kunnen we hier niet op vooruit lopen.

53. KBG 53 - 07/03/2016

M.b.t. de inplanting van de groenzones, vragen we ons af waar er groenzones voorzien worden? Welke hiervan publiekelijk toegankelijk zijn (bijv. Groendaken en de nmb's loods) en wanneer de buurtbewoners gebruik zullen kunnen maken van deze groenzones?

Er zijn volgende groenzones gepland aan de K. Fabiolalaan:

- Het K. Paolaplein, ongeveer tegenover de F. De Potterstraat. Beelden daarvan zijn te vinden op de website <http://www.projectgentsintpieters.be/info-en-inspraak/inspraak/koningin-paolaplein-2014>
- Een groen plein tegenover de Aaigemstraat
- Een groen plein tegenover Sportstraat –Verpleegsterstraat
- Tussen de zone B en C komt er een wijkpark ongeveer tegenover de zone voorbij Suzanne Lilarstraat en het Moerasbosje

De timing voor de pleinen hangt af van de projectontwikkeling. De gebouwen moeten zijn opgetrokken eer de pleinen kunnen worden aangelegd. Het park zal ongeveer gelijktijdig klaar zijn met de ontwikkeling van zone C in 2020-2021.

Wat de loods betreft, daar zijn nog geen plannen van. In het RUP staat het volgende: "de bedoeling is om een noord-zuidgericht doorsteek te voorzien van de K. Fabiolalaan naar Aaigemstraat via een groene ruimte centraal in het bouwblok van minimum 1200 m². Twee bouwvolumes plooiën zich om vanaf de straat naar het binnengebied. Hierdoor krijg je telkens een doorsteek zonder bovenbouw, wat de toegankelijkheid en zichtbaarheid van het binnengebied vergroot. Binnen het bouwblok wordt een beperkte groene zone gecreëerd."

54. KBG 53 - 07/03/2016

Een aantal buurtbewoners willen tijdelijk tuintjes aanleggen (het gaat over een tiental buurtbewoners) op de braakliggende gronden in de B-zone vlak naast de A-zone.

De eerste voorgestelde optie (oprit naar de vroegere tijdelijke parking) is eigendom van de NMBS en leidt naar de zone B die op dit moment nog wordt gebruikt door Infrabel. Deze zone kan daarom niet worden ingenomen voor tuintjes.

Zone B1 is verkocht aan Global Lifetree NV. Eurostation is niet op de hoogte van de stand van zaken. Men moet zich wenden tot de nieuwe eigenaars.

Op de plaats van het K. Paolaplein is Eurostation bereid om te praten over een tijdelijke invulling onder de vorm van tuintjes, op voorwaarde dat het om verplaatsbare tuintjes gaat. De vraag is echter wanneer deze zone ter beschikking kan worden gesteld. Dit hangt af van de timing van de juridische procedure. Van zodra dit gekend is, kan er verder gekeken worden.

55. KBG 53 - 07/03/2016

De erg gevaarlijke valwinden op de fiets- en wandelroute van de K. Fabiolalaan naar de tijdelijke tramtunnel (= onder het Virginie Loveling gebouw) zijn gevaarlijk voor fietsers. Persoonlijk ken ik al twee fietsers die daar gevallen zijn. Meer studies zijn heus niet nodig, maar wel een adequate reactie...

Eurostation kan niet spreken voor het VAC, maar bij de verdere ontwikkeling van zone A is een windstudie besteld bij Daidalos. Daar zouden op korte termijn de resultaten moeten bekend zijn. Het resultaat wordt zo snel als mogelijk mee gedeeld evenals de maatregelen om windhinder zoveel mogelijk te beperken.

56. KBG 53 - 07/03/2016

Vraag naar de staat van het betonnen plafond onder het auditorium van het VAC, boven de tramhalte; ook meerdere waterinsijpelingen in de fietsparking onder het busstation, met zelfs vorming van stalactieten?

Zwarte vlekken zijn vaak het gevolg van achtergebleven bekistingsolie maar vormen geen probleem voor het gebouw.(zie foto's)

57. KBG 54 - 31/05/2016

Gelet op de uitspraken van de Raad voor vergunningsbetwistingen, het intrekken van de bouwaanvraag voor het gebouw A5 door EUROSTATION en de verkoop van de bouwgrond voor het gebouw B1, hadden we graag vernomen wat de plannen zijn op korte (dit jaar) en middellange (2 jaar) van de Projectpartners en EUROSTATION in het bijzonder voor de verdere ontwikkeling in zone A en B1.

Gebouw A5: de voorwaarden uit de verkavelingsvergunning worden bestudeerd en een nieuwe bouwaanvraag zal ingediend worden. Gebouw B1 behoort niet meer toe aan Eurostation omdat het project verkocht is aan de NV Global Life Tree. Voorlopig is hier nog geen nieuwe bouwaanvraag voor ingediend.

LCI: NMBS heeft beslist om het nieuwe LCI-dienstgebouw NMBS/Infrabel bij het station Gent-Sint-Pieters niet te bouwen. NMBS moet zwaar besparen en wil met haar beperkte middelen prioriteit geven aan investeringen met een directe impact voor de klanten. Er wordt gezocht naar een oplossing om deze kavel een nieuwe invulling te geven binnen de ruimtelijke ontwikkeling van de Fabiolalaan. Infrabel bekijkt nog of zij eventueel op deze plaats wel een nieuw dienstgebouw zullen realiseren. Het NMBS-personeel in Gent blijft in de toekomst gehuisvest in het Flandria-gebouw en het station Gent-Sint-Pieters. Het Flandria-gebouw is samen met het station Gent-Sint-Pieters gebouwd in 1913 en beschermd als monument. NMBS zal het Flandria-gebouw renoveren.

58. KBG 54 - 31/05/2016

Wij worden sinds kort weer heel vaak aangesproken over de fluittoon. Buitensporig dringt aan dat de door wind veroorzaakte irritante fluittoon van op het VAC ernstig en finaal wordt aangepakt.

Dit probleem leek opgelost te zijn door de ingrepen die een aantal maanden geleden zijn uitgevoerd. De FM-verantwoordelijke van het VAC laat dit opnieuw nakijken en vraagt naar meer concrete informatie indien mogelijk, zoals de tijdstippen waarop dit voorvalt. Het tijdstip en de locatie is ondertussen aan het VAC doorgegeven.

59. KBG 54 - 31/05/2016

De erg gevaarlijke valwinden op de fiets- en wandelroute van de K. Fabiolalaan naar de tijdelijke tramtunnel (= onder het Virginie Loveling gebouw) zijn gevaarlijk voor fietsers. Persoonlijk ken ik al twee fietsers die daar gevallen zijn. Meer studies zijn heus niet nodig, maar wel een adequate reactie...

Dat werd als volgt beantwoord:

Eurostation kan niet spreken voor het VAC, maar bij de verdere ontwikkeling van zone A is een windstudie besteld bij Daidalos. Daar zouden op korte termijn de resultaten moeten

bekend zijn. Het resultaat wordt zo snel als mogelijk mee gedeeld evenals de maatregelen om windhinder zoveel mogelijk te beperken.

Opvolgingsvragen:

a. Wie kan dan wel voor het VAC spreken en/of zijn/haar verantwoordelijkheid opnemen?

b. Is de windstudie besteld bij Daidalos, waarvan volgens het antwoord van maart "op korte termijn de resultaten moeten bekend zijn", bekend?"

a. Gezien dit een vergund, gebouwd en verkocht project is, verwijst Eurostation naar de eigenaar (AGRE) en/of de huurder (Vlaamse overheid)

b. Het finaal rapport van de windstudie wordt afgerond. Dit zal bij nieuwe bouwvergunningen voor de zone A gevoegd worden.

60. KBG 54 - 31/05/2016

Graag meer info over de projectontwikkeling in de Koningin Fabiolalaan (SO-Gent?).

De start van de bouw op de zone C (tegenover de zone ongeveer tussen Verpleegsterstraat en Snepkaai) in de K. Fabiolalaan wordt verwacht eind 2018 als alles verloopt zoals momenteel gepland. Er zullen regelmatig infomomenten en informele contacten met de buurt georganiseerd worden om de bewoners op de hoogte te brengen van de fasering.

61. KBG 55 - 13/12/2016

K.Mathildeplein

Het eerste deel van het participatietraject bestond uit een enquête en een participatieplatform (beide afgesloten op 2 oktober). De resultaten worden momenteel verwerkt en voorgesteld in de klankbordgroep van 13 december. Op 10 oktober volgde nog een workshop waar deelnemers in 3D hun ideale plein konden ontwerpen.

62. KBG 55 – 13/12/2016

S-gebouw

de jury stelt binnenkort een verslag op voor de selectie van de kandidaturen die zijn ingediend voor het S-gebouw. Drie geselecteerde projectontwikkelaars zullen een ontwerp opmaken tegen voorjaar 2017.

63. KBG 55 – 13/12/2016

Terugkoppeling participatietraject K.Mathildeplein

*Het inspraaktraject voor het K. Mathildeplein liep tussen eind augustus en begin oktober 2016. Het werd bekend gemaakt via een bewonersbrief aan alle omwonenden, facebook (van project Gent Sint-Pieters en van de stationsbuurten) en een flyeractie in het station Gent-Sint-Pieters tijdens de ochtendspits en de avondspits van dinsdag 27/9/2016 (tweede dag van het academiejaar 2016-2017).

*Men kon men ideeën voor het K. Mathildeplein doorgeven via een online enquête. Enkelen stuurden ook een mail met suggesties en opmerkingen.

- -Wie dat wenste kon ook een beeld, tekening ... doorgeven via het zogenaamde participatieplatform (<https://ookmijn.stad.gent/k-mathildeplein/>).
- *Tijdens een buurtwandeling1 van het K. Mathildeplein, via de Voskenslaan naar de Sterredachten een vijftiental bewoners na 95:95over hoe deze as kon worden vergroend.
- *Tot slot organiseerde de Stad Gent een 3D-workshop. In een 3D-workshop kregen mensen een inleiding in sketchup en konden daarna aan de slag om hun ideale plein te ontwerpen.
- *In totaal ontvingen de Stad Gent 247 reacties, waarvan 223 antwoorden op de online enquête, 6 mails, en 18 inzendingen voor het participatieplatform. Ook tijdens een buurtwandeling gaf men suggesties over het K. Mathildeplein.

*De grote lijnen die in deze reacties naar voor kwamen, maken duidelijk dat men een groen, gezellig en (verkeers)veilig plein wil voor jonge en oudere pendelaars, buurtbewoners, scholieren, studenten... Op het K. Mathildeplein wil men kunnen zitten (op een bankje, een trappenpartij, een terrasje), elkaar ontmoeten en in een aangename omgeving op de trein wachten. Enkelen zoeken ook naar manieren om het S-gebouw in het plein te integreren, via groene wanden, publieke ruimtes in het gebouw of een groen en/of toegankelijk dak.

64. KBG 56 – 08/03/2017

Stand van zaken bouwaanvraag gebouw A2

Op 30 september 2016 diende Philadelphus NV een bouwaanvraag in voor het tweede gedeelte van het A2-gebouw aan de K. Fabiolalaan. De invulling daarvan zijn eveneens kantoren. De Stad Gent heeft de bouwaanvraag geweigerd. Philadelphus NV gaat in beroep. Deze procedure is momenteel lopende bij de Deputatie.

65. KBG 56 – 08/03/3017

Op het plan voor het Mathildeplein staat nog steeds een weg voor auto's getekend, cfr de plannen uit de roze brochure en cfr deze rendering uit 2005.

- **Blijft dit het plan qua openbaar domein?**
- **Zo ja, hoeveel m² plein blijft er over?**
- **Zo ja, hoe breed wordt die weg?**

Citaat uit de klankbordgroep van 31 mei: Pieter Jacobs: Alle partners zijn het erover eens dat gemotoriseerd verkeer over het plein maximaal dient te worden geweerd. Alleen trams, bussen en laden en lossen voor het station (en eventueel het S-gebouw, naargelang de voorgestelde invulling) zouden worden toegelaten.

- **Wordt dit een weg voor vrachtwagens en bussen?**
- **Zo ja, hoe ziet men deze fietsas?**
- **Indien geen aparte weg, hoe ziet men deze fietsas in combinatie met een plein?**

Dit beeld is geen plan, maar een voorstel van landschapsarchitect Alain Maguerit uit 2005 hoe het plein er zou kunnen uitzien. Ondertussen zijn de inzichten in mobiliteit gewijzigd en is het niet de bedoeling om auto's op het plein toe te laten.

Een plan voor het plein bestaat er momenteel nog niet. De Stad heeft aan Eurostation de opdracht gegeven om een voorontwerp voor het plein te maken. Het ontwerp van het Koningin Mathildeplein

zal maximaal afgestemd worden op het ontwerp voor het S-gebouw. De private partner, alsook het schetsontwerp voor het S-gebouw, zal pas in mei-juni 2017 gekend zijn.

Voor de uitwerking van het K. Mathildeplein loopt een participatietraject dat gestart is in september 2016. Voor het S-gebouw wordt een dialoogcafé voorzien op 20 april 2017 waar het ontwerp van de drie geselecteerde projectontwikkelaars zal worden voorgesteld. De aanwezigen kunnen hun pro's en contra's voor elk ontwerp aan de jury meegeven.

De concrete uitwerking van het plein is dus momenteel nog niet gekend.

De vraag of er een fietsas over het K. Mathildeplein zal lopen en de vraag over de wijze waarop de verschillende verkeersmodi op het plein georganiseerd moeten worden, zal opgenomen worden in het programma van eisen voor het ontwerp van het plein.

66. KBG 57 -31/05/2017

Gaat de Stad in beroep tegen de beslissing van de Deputatie om een bouwvergunning voor het tweede deel van A2 te geven?

de Stad Gent gaat in beroep tegen de vergunning van de Deputatie voor de bouw van het tweede gedeelte van gebouw A2 dat hoofdzakelijk zou worden ingevuld met kantoren

67. KBG 59 – 06/02/2018

We hoorden dat er een lawaaiërige ventilatie op het dak van de Diamant wordt gezet. Klopt dit?

Bouwheer Global Estate Group laat weten dat ze een ingenieur akoestiek hebben aangesteld die conform de geldende normen en regelgeving een studie heeft opgemaakt onder meer voor de positionering (toestellen gemonteerd op het dak in buitenomgeving bevinden zich alle aan de spoorwegzijde) en de montage van technische installaties om hinder te vermijden. Deze instructies werden verwerkt in alle uitvoeringsstudies voor technieken, waaronder ventilatie. Het gebouw zal ook het certificaat 'BREEAM VERY GOOD' dragen, hetwelk o.m. ook akoestisch comfort noodzakelijk stelt. De ongerustheid is dan ook niet nodig.

68. KBG 59 – 06/02/2018

Kan er iets gezegd worden van de stand van zaken van de selectie voor het S-gebouw?

De selectie voor het S-gebouw is nog niet gemaakt. Het ontwerp van het plein hangt nauw samen met het ontwerp van het S-gebouw, beide ontwerpen zullen op elkaar afgestemd worden. Het blijft ook de bedoeling om de buurt en andere geïnteresseerden verder bij het ontwerp te betrekken. Volgens de huidige planning zou dat in het voorjaar van 2018 gebeuren.

69. KBG 59 – 06/02/2018

Ik meen mij te herinneren dat ergens in het najaar een infoavond zou plaatsvinden over het Koningin Mathildeplein (het ontwerp van het plein, niet het S-gebouw). Ik vind dit nergens terug. Wanneer gaat dit door en waar?

Op 24 februari 2018 gaan we naar aanleiding van 'een stand van zaken van het project Gent Sint-Pieters na 10 jaar' geïnteresseerden uitnodigen voor een themawandeling in verband met beide

stationspleinen (Koningin Mathildeplein en K. Maria-Hendrikaplein), onder begeleiding van de Gentse bouwmeester en andere experts. We hopen daar ook ideeën en voorstellen bijeen te brengen voor de aanleg van beide pleinen. Op diezelfde dag wordt ook een themawandeling over de projectontwikkeling in zone B georganiseerd.

70. KBG 59 – 06/02/2018

Als werkgroep hebben we al heel veel energie gestoken in het dossier van het S-gebouw. Al meermaals hebben we vragen gesteld over dit dossier, maar de laatste tijd werden we steeds met een kluit in het riet gestuurd. We stellen vast dat het ook in dit dossier onmogelijk bleek - ondanks onze steeds weerkerende vragen - om een vertegenwoordiger van de buurtcomités in de selectiecommissie te laten opnemen. Reeds 15 jaar vragen we als bewoners van de stationsbuurten participatie: inzicht én inspraak. Waarom worden blijkbaar op een voor ons totaal ondoorzichtige manier "beleidsbepalers" geselecteerd, maar is men bang om de burgers die in de onmiddellijke buurt wonen te betrekken?

Waarom werd het ons verboden na het dialogocafé over het S-gebouw onze voorkeur voor een bepaald voorstel kenbaar te maken "omdat dit voor juridische problemen zou kunnen zorgen"? Waarom moesten wij als betrokken buurtbewoners "absoluut vermijden dat er publiek een oordeel wordt geveld over de voorstellen, vooraleer de procedure tot rangschikking is doorlopen"?

In tal van kranten moesten we de laatste dagen lezen dat er in dit dossier heel wat discussie was over belangenvermengingen van de juryleden die de voorstellen moest beoordelen. Waarom moesten we dit via de pers vernemen en werden wij als betrokken partij helemaal niet op de hoogte gebracht van de recentste ontwikkelingen in dit verband?

We dringen er op aan dat ook de beslissingen in het kader van het andere grootschalige project in onze buurt, met name RINKKAAI, aan dezelfde doorlichting te onderwerpen en dat de resultaten van de doorlichting bekend gemaakt worden. De projectpartners moeten aan de buurt volledige duidelijkheid en transparantie geven in deze beide dossiers, de impact van deze werven is te groot om er ook nog maar een zweem van belangenvermenging bij te vermoeden.

(antwoord al eerder op 21/12/2017 aan de leden van de klankbordgroep bezorgd via mail) In de pers zijn er artikels verschenen over interne problemen bij sogent en werd er gesproken over belangenvermenging. Het is bijzonder jammer dat de goede werking van sogent in twijfel wordt getrokken. Het is inderdaad zo dat er bij sogent interne problemen waren op directieniveau. Daarom heeft de Raad van Bestuur van sogent, voorgezeten door schep en Sven Taeldeman, schep en van Stadsontwikkeling, Ruimtelijke Planning en Wonen, in juni beslist dat het nodig was om een grondige doorlichting te laten voeren door een onafhankelijk advocatenkantoor. Dit alles heeft tot gevolg dat de gunningsprocedure voor het S-gebouw aan het Koningin Mathildeplein tijdelijk werd opgeschort.

Het advocatenkantoor is tot volgende conclusies gekomen:

- Er waren aantijgingen dat er sprake was van belangenvermenging bij een jurylid voor de selectie van het S-gebouw. Dit bleken valse en onterechte beschuldigingen.
- Er zijn geen strafrechterlijke daden gesteld.

- De selectieprocedure voor het S-gebouw is correct verlopen en er zijn geen onregelmatigheden vastgesteld.

Sogent heeft steeds beoogd om zo transparant mogelijk te werken. Bij de selectie van het S-gebouw werden zowel adviserende stadsdiensten, de klankbordgroep van Gent Sint-Pieters als de bewoners geïnformeerd over de selectieprocedure. Er werd op 24 april 2017 een dialoogcafé ingericht voor de buurtbewoners waar ze hun argumenten voor en tegen elke offerte konden uitspreken. De beoordeling van deelnemers van het dialoogcafé werd mee in overweging genomen door de jury, samen met de adviezen van stadsdiensten en experts.

Momenteel wordt verder juridisch onderzocht hoe de gunningsprocedure rond het S-gebouw kan worden verdergezet.

71. KBG 59 – 06/02/2018

TER INFO: Ruimte Vlaanderen heeft in augustus 2017 een verkavelingsvergunning verleend aan Rinkkaai. Ondertussen werd daartegen een beroep ingediend bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Sogent treft de nodige voorbereiding om de procedure te kunnen voeren. Het project loopt hierdoor met zekerheid vertraging op. Ook de timing van de projecten die onlosmakelijk verbonden zijn met Rinkkaai, zoals de voetgangers- en fietsbrug en het Rijsenbergpark wordt onzeker.

72. KBG 59 – 06/02/2018

Welke houding gaat het stadsbestuur aannemen nu gestart is met de bouw van deel 2 van gebouw A2. Eind juni besliste de stad tegen de verleende bouwvergunning beroep aan te tekenen bij de RvvB, het lijkt aangewezen dat ook de schorsing van deze bouwvergunning wordt gevraagd. Deze vraag is ook al gesteld aan de heer Burgemeester, schepenen Taeldeman en schepenen Heyse, maar nog niet beantwoord.

De Stad Gent heeft onderzocht of ze in een spoedprocedure of via een andere juridische procedure een schorsing kon vragen van de bouwvergunning van het tweede deel van A2, maar heeft op basis van dit onderzoek beslist om geen bijkomende procedure in te zetten. Ondertussen loopt de procedure voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen verder.

73. KBG 59 – 06/02/2018

Wat is de planning voor het opstarten van de werkzaamheden in zone B? We vernamen dat de plannen klaar zijn, kunnen deze worden voorgesteld op de volgende Klankbordgroep?

Een voorstel van inrichtingsplan voor de zone B is in voorbereiding. Zoals hierboven al vermeld, zullen we op 24 februari 2018 een themawandeling over de projectontwikkeling op zone B organiseren naar aanleiding van 'een stand van zaken van het Project Gent Sint-Pieters na 10 jaar'. Ook deze themawandeling zal begeleid worden door de Gentse stadsbouwmeester en andere experts. Alle geïnteresseerden zullen hiervoor worden uitgenodigd. We hopen daar ook ideeën en voorstellen bijeen te brengen voor de projectontwikkeling op zone B.

In maart volgt er dan een interne workshop waar de betrokken stadsdiensten en partners bekijken op welke manier die inbreng kan verwerkt worden in de zone B. Pas nadien kunnen de plannen worden gefinaliseerd. Het duurt dus zeker nog een paar jaar eer de werken in de zone B starten. Verwacht wordt dat de zone pas ten vroegste begin 2019 vrij zal zijn van gebruik. De zone wordt vandaag nog gebruikt door Infrabel voor tijdelijke kantoorinrichting, opslag van spoorwegmateriaal en als werkplaats.

74. KBG 59 – 06/02/2018

Waarom zijn de plannen voor het Institut Moderne nooit ter sprake gebracht in de Klankbordgroep? Het gebouw sluit nauw aan bij de projectontwikkeling en de ontwikkeling heeft impact op de mobiliteit in de Fabiolalaan. De stadsdiensten waren op de hoogte.

het is niet de bedoeling van de klankbordgroep van het Project Gent Sint-Pieters om alle plannen in de stationsbuurt te bespreken (Redemptoristen, bouwwerken aan de Sint-Denijslaan...). De bouwvergunning van Institut Moderne is trouwens niet afgeleverd door de Stad Gent, maar wel door de Provincie. De Stad was niet op de hoogte wanneer de bouwwerken zouden starten.

75. KBG 59 – 06/02/2018

Er zijn recent al twee bouwerven opgestart (Diamant en A2). Waarom vond niemand van de projectpartners het nodig ons hierover in te lichten, maar werd koudweg meegedeeld dat er geen agendapunten waren?

Het project Diamant is architecturaal toegelicht op een klankbordgroep op 28 juni 2012. Het project is sindsdien door Eurostation verkocht aan Global Life Tree. De huidige projectontwikkelaar voert het project uit zoals ontworpen door Asymptote Architecture. De A2 is de verkocht aan bouwheer MG Real Estate.

De Stad Gent wordt er niet van op de hoogte gesteld wanneer bouwerven starten. Ze speelt alleen een rol in de vergunningen en in het goedkeuren van de werfinname. Eurostation heeft ook geen enkele rol meer in deze bouwprojecten aangezien ze verkocht zijn. De betrokkenheid van de projectpartners bij deze bouwprojecten beperkt zich tot de Minder Hinder en de communicatie hierover.

76. KBG 59 – 06/02/2018

Verwijzend naar vraag 8 (van Klankbordgroep 59 schrift. opvolg. van de vragen). Tweede gedeelte A2. De Stad deed een onderzoek en besliste om geen bijkomende procedure in te zetten. Wat is de precieze reden van de stad om geen bijkomende procedure in te zetten?

De Stad heeft in juni 2017 beslist om de vernietiging van de door de Deputatie verleende vergunning aan te vragen bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. De Stad heeft niet de gewoonte om naast de vernietiging van een beslissing ook nog eens de schorsing te vragen, gezien de rechtspraak daar over.

De juridische dienst formuleert het als volgt:

Een schepencollege (als vergunning verlenend orgaan) heeft in principe enkel belang bij een vordering tot nietigverklaring. Het vorderen van een schorsing werd in het verleden meestal afgewezen bij gebrek aan een “moeilijk te herstellen ernstig nadeel” (intussen “hoogdringendheid”).

De Raad voor Vergunningsbetwistingen (sinds 2010) kent in het Algemeen ook veel moeilijker een vordering tot schorsing toe dan de Raad van State voordien. Heel uitzonderlijk werd een schorsing aan een schepencollege toegekend, als dat college kon aantonen dat haar stedenbouwkundig beleid door het deputatiebesluit onmogelijk (ernstig bemoeilijkt) werd gemaakt. Deze overwegingen hebben er tot nu toe dus toe geleid dat de Stad in normale omstandigheden enkel de nietigverklaring vordert bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

77. KBG 59 – 06/02/2018

Wat is de rol van de stad nog in de “minder hinder” als de stad al niet meer op de hoogte wordt gesteld wanneer de werven starten? Bijkomende concrete vraag: Welke afspraken zijn er i.v.m. minder hinder gemaakt voor de bouw van de A2?

Vergunningen voor inname openbare weg, signalisatie en parkeerverbod worden bij insi@stad.gent aangevraagd. Dit geldt zowel voor bouwerven, een stelling, een puincontainer, een verhuislift, een parkeerverbod, een horecaterras, een stoepbord aan een winkel enz., voor particulieren, bedrijven, verenigingen en overheden.

De Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen- Afdeling Innames Publieke Ruimte behandelt de aanvraag, vraagt advies aan andere diensten zoals VTT (Mobiliteitsbedrijf) Brandweer ...en reikt de vergunning uit, controleert de inname op de openbare weg en onderzoekt eventuele klachten. Er wordt gevraagd dat een inname 21 dagen van tevoren worden aangevraagd. Concreet voor A2 zijn de maatregelen in de bewonersbrieven beschreven die op 20 en 26 september 2017 zijn verspreid.

[www.projectgentsintpieters.be/frontend/files/userfiles/files/170908_startbouwA2_tweede-deel%20\(2\).pdf](http://www.projectgentsintpieters.be/frontend/files/userfiles/files/170908_startbouwA2_tweede-deel%20(2).pdf)

78. KBG 59 – 06/02/2018

Verwijzend naar de vorige vragenlijst “Eurostation heeft ook geen enkele rol meer in de bouwprojecten aangezien ze verkocht zijn.” Graag ontvangen wij een ophijsting van de kopers van alle bouwprojecten (de A3, de A4 en de A5).

De zin moet genuanceerd worden: Eurostation en NMBS doen niet meer aan dergelijke projectontwikkeling en zullen de gebouwen niet zelf verder ontwikkelen. De projecten worden dus inderdaad verkocht. Aanvulling: De onderhandelingen voor A3 en A5 lopen nog. In deze fase kunnen er geen namen worden genoemd. Voor A4 zijn er nog geen concrete plannen.

79. KBG 59 – 06/02/2018

Waarom worden er geen vertegenwoordigers van de buurtcomités in de selectiecommissies opgenomen?

We vernamen op 21 december 2017 dat er absoluut geen sprake is van belangenvermenging bij een jurylid voor de selectie van het S-gebouw. Wanneer mogen we de beslissing nu verwachten?

We gaan er dus van uit dat één van de drie projecten zoals voorgesteld op het dialoogcafé van 24 april 2017 binnenkort uitgevoerd wordt, aangepast aan de regels van het RUP en rekening houdend met de suggesties die eertijds gegeven zijn.

We blijven er op hameren dat de realisatie het S-gebouw -dat nu al een vertraging van vele jaren heeft opgelopen- binnenkort van start kan gaan rekening houdend met onze

opmerkingen en de voorwaarden die de stad zelf heeft opgesteld. Dit moet kunnen, zeker nu ons duidelijk werd gemaakt dat de selectieprocedure feilloos is verlopen.

Er bestaan wellicht geen andere voorbeelden waar bewoners voorafgaand aan de jury de wedstrijdvoorstellen te zien krijgen op een dialoogcafé en hun argumenten pro en contra kunnen meegeven aan een jury. Die jury houdt rekening met alle adviezen, zowel degene die op de dialoogcafés worden gegeven als die van de stadsdiensten.

Verdere procedure S-gebouw: Sven Taeldeman, schepen van Stadsontwikkeling, Ruimtelijke Planning en Wonen, kreeg in zijn hoedanigheid van voorzitter van sogent klachten van twee directeurs van sogent over de gang van zaken bij drie projecten. Daarom is er opdracht gegeven aan een advocatenkantoor om een onafhankelijke audit uit te voeren. De procedure rond het S-gebouw is toen ook tijdelijk opgeschort. In februari is er raad van bestuur bij sogent waar bepaald wordt hoe en op welk moment de procedure voor het S-gebouw wordt verder gezet. Het is nog steeds de intentie om de lopende procedure verder te zetten.

80. KBG 60 – 29/05/2018

In de vorige vergadering heeft de voorzitter aan Eurostation gevraagd een overzicht te geven van de partijen met wie contracten zijn afgesloten in zone A. Deze werden nog niet bezorgd aan de klankbordgroepleden.

Hierbij het overzicht:

- A2: MG Real Estate
- A3: Eurostation
- A4: Eurostation
- A5: Groep Caenen
- B1: Global Estate group
- LCI: Infrabel

81. KBG 60 – 29/05/2018

Zijn er sinds begin dit jaar aanvragen voor omgevingsvergunningen ingediend voor gebouwen in de projectzone? Zo ja voor welke projecten? Met welke projectontwikkelaars werd de voorbije maanden door de dienst Stedenbouw overlegd voor verder ontwikkelingen?

Er zijn geen nieuwe omgevingsvergunningen aangevraagd. De aanvraag voor de omgevingsvergunning voor zone C wordt eind augustus verwacht en wordt gevolgd door een openbaar onderzoek.

Orde en netheid

1. KBG 27 - 29/06/2011

Onlangs werd op de St-Denijslaan een elektriciteitskabine gezet. De keermuur is opgekuist, de strook langs de bomen eindelijk opgekuist en een nieuwe mooie definitieve muur (met ingebouwde elektriciteitskabinen) gebouwd. We hoorden dat die kabine is gezet omdat men een foutje gemaakt had met de lengte van de kabels. Laat de bevoegde (verantwoordelijke) dienst aub de fout rechtzetten (ook al hebben ze er kosten aan), de ingemetselde elektriciteitskabinen gebruiken en de 'varkensstal' verwijderen. De ruimte erachter is bovendien een openbaar urinoir geworden.

De elektriciteitskabine in de Sint-Denijslaan dient voor de werken aan de zuidzijde van het station (aannemer Blaton) en wordt ten laatste in 2016 verwijderd.

2. KBG 36 - 06/11/2012

Het stuk braakliggende grond naast nr 235 is één en al verwildering wat nogal wat ongedierte met zich meebrengt en een schoon zicht is het zeker niet. Kan de stad daar iets aan doen?

"De persoon die de vraag heeft gesteld, kan daarvoor via mail, telefoon of brief een klacht indienen bij de Dienst Milieutoezicht, Braemkasteelstraat 4, 9050 Gentbrugge. Tel. 09 268 23 26 of milieutoezicht@gent.be

Er wordt dan een controleur voor dit dossier aangesteld die dit opvolgt. Indien nodig wordt ook de Gezondheidsdienst ingeschakeld. De eigenaar kan na vaststelling worden aangemaand om zijn stuk grond te onderhouden. "

3. KBG 36 – 06/11/2012

Het groenstuk onder de bomen langs de spoorwegberm wordt nooit opgekuist. Volgens een bewoner beweerde een straatveger dat zij daar niet moeten vegen omdat het van de spoorweg is. Maar de bomen zijn toch stadseigendom volgens de groendienst? Wie kan het op zich nemen om dit geregeld schoon te maken?

Het stuk tussen de spoorwegberm en de bomen is momenteel nog eigendom van de NMBS-Holding/Infrabel maar wordt binnen enkele maanden overgedragen aan de Stad ivm de heraanleg van de Sint-Denijslaan. Momenteel moet de reiniging gebeuren door Infrabel. De vraag is aan hen gesteld. De Dienst Wegen zal met de NMBS-Holding en IVAGO afspraken maken in verband met de reiniging na de overdracht naar de Stad.

4. KBG 36 – 06/11/2012

Er worden geen borden met parkeerverbod meer geplaatst om de straat te vegen. Kan Ivago weer het oude systeem invoeren? Ook greppel en rioolputje kuisen. Er is ook veel stof.

Dit probleem is eind september aan IVAGO doorgegeven. Ze gaan dit intern opnemen en in de werkplanning steken zodat dit opnieuw gebeurt.

5. KBG 36 – 06/11/2012

Tijdens de werken heeft men de openbare vuilnisbakken verwijderd, nochtans is het voetgangersverkeer (toenemend aantal studenten Hoge School) alleen maar vergroot Graag vuilnisbakken aan Hotel Trianon (lieft om te sorteren) en bij de uitgang van de Hoge School? Kunnen er ook dergelijke vuilbakken geplaatst worden aan de K&R bij de uitgang van de nieuwe tramtunnel. Daar is nu niets en belandt alles op de grond.

Er zijn op verschillende plekken al vuilnisbakken bij geplaatst. De projectpartners hebben opdracht gegeven aan het Minder Hinderbureau om een plan voor alle vuilnisbakken in de omgeving van het station te maken. Dit plan is ondertussen overgemaakt aan de Stad die dit met IVAGO bekijkt voor de definitieve opstelling. De gegeven voorstellen zijn daar mee in opgenomen.

6. KBG 40 - 29/04/2013

De talud van de spoorwegberm van de Sint-Denijslaan blijft vol liggen met haksel. Wanneer wordt dit opgeruimd? Kan de berm worden schoongemaakt? er werd een 'kaalkap' uitgevoerd, niettegenstaande dat een biologische waardevol stuk was. Ook het hakselhout werd achtergelaten. Deze hoop hout trekt ondertussen ook vuil aan.

Infrabel heeft laten weten dat de berm machinaal is opgeruimd. Wat er nu nog ligt, zal niet worden weggehaald maar dient als compost.

7. KBG 52 - 10/12/2015

De netheid rond de gestalde fietsen is allesbehalve

Netheid blijft een continu aandachtspunt van de NMBS en Max Mobiel. De netheid hangt sterk af van de locatie. De ondergrondse fietsenparking en het K. Mathildeplein vallen relatief makkelijk te onderhouden. Het K. Maria-Hendrikaplein echter niet en dit is inherent aan de manier waarop fietsen daar staan geparkeerd.

8. KBG 59 – 06/02/2018

De Timichegtunnel is al zeer lang niet meer gekuist. Is het mogelijk deze tunnel regelmatig eens te onderhouden?

Dit is doorgegeven aan de Stad Gent. Ondertussen heeft IVAGO laten weten dat de Timichegtunnel wordt meegenomen in de veegronde. Er zal manueel worden geveegd wekelijks op dinsdag en machinaal op woensdag.

Natuur en milieu

1. KBG 25 - 08/02/2011

Er wordt steeds verder geknaagd aan het groen in de buurt. Het natuurpark Overmeers biedt hiervoor geen compensatie.

In zone C langs de Fabiolalaan, grenzend aan de Snepkaai, komt op termijn (2012 – 2015) een nieuw park (Rijsenbergpark) met een oppervlakte van ongeveer 1,4 ha. En een lengte van ongeveer 400 meter. De eerste 200 m zijn onbebouwd met een breedte van 40 tot 50 meter. Het tweede deel is minder breed en bevindt zich tussen de gebouwen. Ook in zone B is er ruimte voor nieuwe publieke ruimte die gedeeltelijk verhard, gedeeltelijk groen zal zijn.

2. KBG 31 - 13/03/2012

Wat houdt de groene as in en wanneer wordt die gerealiseerd?

"Het pad van stad naar land – het Rinkhoutpad'- wordt gerealiseerd bij de uitwerking van de projectontwikkeling langs de Fabiolalaan. 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. Wat betreft zone B en C wordt dit op sommige punten verder geconcretiseerd in het ontwikkelingsplannen"

3. KBG 31 - 13/03/2012

Vermijd fijn stof uit de parking. Het afzuigstelsel 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.

"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."

4. KBG 36 – 06/11/2012

Er is beloofd dat die niet zouden verwijderd worden. Maar nu rond het Miljoenenkwartier gekapt wordt, is iemand daar niet meer zo zeker van. We nemen aan dat de intentie blijft om ze te behouden?

"Het is inderdaad de bedoeling om de paardenkastanjes te behouden. De Groendienst kan echter nu niet vaststellen hoe de bomen er binnen enkele jaren zullen uitzien. Volgens de eerste gegevens van een de bomeninventaris in de Sint-Denijslaan zouden er toch een aantal bomen verder moeten worden onderzocht. Ze plannen dit zo vlug mogelijk in. Als de veiligheid van de weggebruikers in het gedrang zou komen dan zullen ze maatregelen moeten nemen, daarop hebben ze momenteel echter

nog geen zicht. De bomen in het Miljoenenkwartier zijn omwille van ziekte en gevaar voor passanten geveld. "

5. KBG 36 – 06/11/2012

Voor de werken waren de twee plantsoenen mooi beplant. Tijdens één van de vele keren dat het trottoir werd opengegoid, heeft een aannemer alles op de beplanting geworpen. Nadien is het daar nooit meer goed gekomen. Regelmatig maken fietsers hun fiets vast aan de palen die er middenin staan en auto's die op de oprit tussen de twee plantsoenen keren, rijden steeds de hoeken plat. Kan er nieuwe beplanting worden voorzien en kunnen paaltjes die veilig stellen?

De Groendienst bekijkt dit eveneens in het kader van de heraanleg

6. KBG 36 – 06/11/2012

Verskillende aannemers na elkaar hebben het openbaar domein onder de bomen volledig kapot gemaakt. Bovendien liggen er nog ongebruikte buizen. Vlakbij de Timichegtunnel staat alleen maar onkruid. Moet dat zo blijven?

De Groendienst zal onderzoeken wat hier kan gebeuren maar ze moet wel rekening houden met de nog geplande werken na de winter van 2013. Op dat moment zullen alle groene perkjes worden opgekuist en zal er worden gekeken of er een meer duurzame oplossing kan worden gegeven. Ondertussen zal waar kan wel al opruiming gebeuren.

7. KBG 40 - 29/04/2013

Kan er aan de oostkant langs de Vaerwyckweg een bomenrij kon worden geplant?

"Dit is technisch niet mogelijk omdat er teveel leidingen onder die strook liggen. Op het terrein van de hogeschool zal beplanting worden aangebracht, het is nog niet duidelijk wanneer dat zal gebeuren. Die beplanting zal efficiënter zijn dan een bomenrij. "

8. KBG 41 - 27/06/2013

"Op 21 februari 2013 verleende de bestendige deputatie een milieuvergunning voor 20 jaar aan de NMBS voor exploiteren en veranderen van een inrichting voor onderhoud, herstelling en schoonmaak van rollend spoorwegmaterieel gelegen in de zone B en C. Over welke activiteiten gaat het en welke veranderingen worden voorzien? Wat is de impact van deze verleende milieuvergunning voor de verdere ontwikkeling van zone B en C? "

Dat is een verlenging van de bestaande milieuvergunning. Dit heeft geen impact op de geplande werken.

9. KBG 53 - 31/05/2016

Aandacht voor het 'natuurgebied' aan de Koningin Fabiolalaan, iets voorbij de Suzanne Lilarstraat. Er ligt meer en meer vuil en de stadswachten willen het schijnbaar niet noteren (Ivago zou met een container moeten komen, maar daarvoor liggen er 'te weinig' blikjes, huisafval, ...). Wordt dit niet toegankelijk gemaakt voor de bewoners, bv. van de Lilarstraat? 'Groene wandel en fietsboulevard' naar de Blaarmeersen, dat was toch wat ze van de Fabiolalaan wilden maken?

"IVAGO veegt enkel de verharde openbare weg. Parken en natuurgebieden vallen niet onder hun bevoegdheid. Openbaar groen wordt opgeruimd door de Groendienst en indien de groenzone eigendom is van derden valt het logischerwijs onder hun bevoegdheid.

In dit geval is de Stad eigenaar en is aan de Groendienst gevraagd wanneer dit zal opgeruimd worden. De Stad zal geen actieve stappen ondernemen om de toegankelijkheid van het zogenaamde Moerasbosje te realiseren. Op het moment dat er vergunningsplichtige werken noodzakelijk zouden zijn, zal er bekeken worden op welke manier de toegankelijkheid best wordt gerealiseerd."

10. KBG 55 - 31/05/2016

Wat is de timing van het parkje rechtover de Suzanne Lilarstraat? Ook hier, slechter dan een stort voor de NMBS kan het moeilijk worden. De plastic ligt regelmatig op de straat en het voetpad/fietspad is helemaal stuk ter hoogte van hun 'oprit'. Wat mij betreft wordt de nieuwe wijk best snel aangelegd. Lelijker dan het reeds bestaande 'administratief centrum' kan het immers moeilijk en de stad en de NMBS lijken vast besloten hun wil door te drukken.

"Het park tegenover de Lilarstraat wordt mee aangelegd met de bebouwing van zone C. Dit zal in 2021 klaar zijn. De afval op straat wordt opgeruimd door IVAGO. De afval op het terrein dient te worden opgeruimd door Infrabel die deze zone nog gebruikt."

11. KBG 55 - 31/05/2016

"Waarom staan die aardestroken ter hoogte van achterste deel St-Denijslaan vol onkruid? Zal de stad nog iets netjes komen planten? Het loopt de spuigaten uit... er kwamen twee werkmannen van de stad toen ik toevallig nog even thuis was, en die begonnen met 2 meter netjes te wieden, dan wat prutsen en weg waren zij... We hebben hen tot nu toe niet terug gezien. Alle lof voor de stedelijke boompjesplanters, de eikjes werden professioneel geplant, en proper gedaan ook, dat ging wel goed vooruit. Zal de einddatum van eind mei voor die lastige werken die al begin augustus vorig jaar begonnen zijn, gehaald worden? Als ik de trage voortgang zie, dan vrees ik van niet? Voor wanneer is het dan wel? "

Antwoord van de Groendienst wordt nog verwacht

12. KBG 57 - 31/05/2017

Ondertussen loopt het project al een hele tijd en met het huidige droge weer vroeg ik me af of het peil niet aan het zakken is? Worden de peilputten eigenlijk nog wel gecontroleerd? De MER was opgemaakt voor 10 jaar, maar het worden er 20.

de Groendienst heeft de gevolgen van de bemaling opgevolgd die nodig was om de ondergrondse parking aan het station te bouwen. Na afwerking van de parking werd de toestand van de platanen op het K. Maria-Hendrikaplein als goed beoordeeld. Er wordt al sinds verschillende jaren geen water meer gegeven en de bomen zijn gezond. De enige plaats waar bomen staan met een minder goede conditie is aan de Koningin Fabiolalaan tegen de Gordunakaai. De essen groeien daar slecht en een aantal daarvan moet vervangen worden. Dit heeft wellicht eerder met de soort te maken, want ook op andere plaatsen in Gent zijn de bomen aangetast. Andere boomsoorten in die buurt vertonen geen conditieverlies.

13. KBG 61 – 27/09/2018

De bewoonster van de Sint-Denijslaan 423 contacteerde me en vroeg me te melden dat er op het pad dat van de Sint-Denijslaan naar het natuurgebied Overmeers loopt een boom gevallen is op de afsluiting. Ze zou graag dit hek hersteld zien. Kan je aan de bevoegde dienst vragen?

De groendienst is gecontacteerd en dit probleem zou ondertussen opgelost moeten zijn.

Hinder

1. KBG 30 - 10/01/2012

Wanneer wordt de geluidsmuur beplant?

Er zijn inmiddels klimplanten geplant tegen de geluidsmuur in de Valentin Vaerwyckweg aan de kant van de bewoning.

2. KBG 30 - 10/01/2012

"Een buurtbewoner uit de Clementinalaan merkt het volgende op: "Bij het begin van de werken aan de sporen is door de NMBS beloofd om zoveel mogelijk de hinder te beperken. Zo ging men ervoor zorgen dat het goederenverkeer zoveel als mogelijk over de middelste sporen zou verlopen. Bron: antwoorden m.b.t. aanpassingen en milderende maatregelen m.b.t. masterplan Gent-SP en omgeving – stationsbuurt noord en zuid; document van 9 juli 2010; vraag 1 en vraag 5 zie

<http://www.projectgentsintpieters.be/communicatie/inspraak/antwoord-op-vragen-van-bewoners>.

- goederenvervoer is toegenomen op spoor 1

- de wissel ter hoogte van Clementinalaan 177 maakt enorm veel lawaai en geeft trillingen

a. "Bij welke instantie kan deze buurtbewoner met zijn klacht terecht?" b. Dringend verzoek om de beloofde milderende maatregelen toe te passen."

"Nu al streeft Infrabel 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. Er zijn bijkomende maatregelen die het geluid op termijn zullen verminderen:- 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. 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.
- Langelaste 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. De 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 eveneens een geluidsafschermend effect hebben.

Geluidsschermen: 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."

3. KBG 31 - 13/03/2012

We vragen dat de buurt tijdens de werken leefbaar blijft, zowel op het vlak van verkeershinder, lawaai, nachtwerk...

"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. 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."

4. KBG 31 - 13/03/2012

Wat met het booggeluid van de trams?

Op het vlak van het booggeluid is technisch alles gedaan wat mogelijk is (een systeem voor railkopsmering & wielflensmering). 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.

5. KBG 31 - 13/03/2012

Kan het goederenverkeer via de middelste sporen rijden om zoveel mogelijk hinder te beperken?

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 heeft op een klankbordgroep een expert afgevaardigd die het systeem van het regelen van goederenverkeer heeft uitgelegd. http://www.projectgentsintpieters.be/userfiles/files/klankbord/kgb_120508_versl_32.pdf

6. KBG 31 - 13/03/2012

het geluid van de R4 is storend tot in de Sint-denijslaan. Kan daar een geluidsmuur worden geplaatst?

Een geluidsmuur is 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. Er komt geen geluidsmuur langs R4, wel geluidsmuur aan west-kant van V Vaerwyckweg maar niet aan oost-kant

7. KBG 31 - 13/03/2012

Kunnen er geluidsschermen komen om het geluid van de treinen te dempen?

"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."

http://www.projectgentsintpieters.be/userfiles/files/klankbord/kgb_120628_33_3_P_Spoorgeluid_WB_w.pdf

8. KBG 31 - 13/03/2012

er is veel (werf)verkeer in Sint-Pieters-Aaigem. De bewoners willen ook een workshop rond mobiliteit in sint-Pieters-Aaigem

"In de Minder Hinderbesprekingen wordt het werfverkeer nauwlettend opgevolgd. Werfinnames en werfverkeer moeten telkens worden voorgelegd aan het bureau Verkeerstechniek 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 bij de plannen betrokken. Er worden bijkomende verkeersmaatregelen bekeken voor het stuk tussen Snekkaai 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."

9. KBG 31 - 13/03/2012

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"

10. KBG 33 - 28/06/2012

"Sedert enige tijd wordt in de Suzanne Lilarstraat de nachtrust ernstig verstoord door het 's nachts opstarten van locomotieven ter hoogte van deze straat."

De NMBS-Holding heeft zijn aanpak tegen geluidsoverlast toegelicht op de klankbordgroep van 28 juni. Piepende locomotieven: er waren klachten over locomotieven waarvan de ventilatie een sterk piepend geluid maakten. De NMBS-Holding heeft aan leverancier Siemens opdracht gegeven om dit op te lossen.

11. KBG 33 - 28/06/2012

Er is een gebrek aan ruimte voor leveranciers op K. Maria Hendrikaplein. Kan dit worden opgelost?

De laad- en loszones worden dikwijls ingenomen door geparkeerde wagens. Omdat de geparkeerde wagens vaak eigendom zijn van de handelszaken op het plein zal er een brief aan hen worden gericht om hen te sensibiliseren. Daarnaast wordt de politie verwittigd zodat die kan optreden waar nodig. Bij de toekomstige heraanleg wordt er rekening gehouden met de nood aan ruimte voor leveringen.

12. KBG 36 – 06/11/2012

We merken een steeds groter wordende groep zwervers/dronkaards/drugsverslaafden die voor het station hangen en zitten en voorbijgangers aanklampen. Iemand meldt dat er soms gedeald wordt bij de garages. Kan de politie assertiever optreden?

Er is regelmatig overleg tussen de NMBS, de politie en de Dienst Straathoekwerk hierover. Er ontbreekt een wettelijk kader om de daklozen effectief te verplaatsen, maar er is wel afgesproken met de Politie en Securail dat er doortastend kan worden opgetreden indien de daklozen regels overtreden of reizigers lastig vallen. Elke klacht wordt geregistreerd een aan de projectpartners doorgegeven zodat er een beeld kan worden gevormd van de graad van overlast. De straathoekwerkers van de Stad leggen contact met de daklozen. Het probleem is dat dit een zeer wisselende groep is.

13. KBG 36 – 06/11/2012

Er is een enorme penetrante urinestank in en rond de oude tramtunnel. Absolute controle op het verhinderen van deze toestand is natuurlijk onmogelijk, maar kan via reiniging die geur niet geregeld bestreden worden?

De gang wordt zeer regelmatig gereinigd, maar vaak is de dag nadien de geur weer aanwezig. Er worden extra inspanningen gedaan door onder andere een nachttoilet voor daklozen ter beschikking te stellen.

14. KBG 36 – 06/11/2012

Sinds deze lente worden we geplaagd door het door merg en been gaand geluid van de nieuwe locomotieven. Men belooft ons nochtans constant dat het geluid van het spoorwegverkeer zal afnemen en dat het dus stiller zal worden in onze straat. Maar het omgekeerde gebeurt. Kan daartegen opgetreden worden?

De NMBS-Holding heeft dit onderzocht samen met constructeur Siemens. Ondertussen is een oplossing gevonden en zijn alle locomotieven opnieuw geprogrammeerd en is het fluitgeluid weg.

15. KBG 36 – 06/11/2012

Kan er gezorgd worden voor een verkeerssituatieplan op lange termijn?

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).

16. KBG 34 - 04/09/2012

Overdag veel vrachtvervoer, nl. tractors die zand wegvoeren vanuit het station. Ze manoeuvreren in alle richtingen, terwijl daar steeds een hoop voetgangers en fietsers passeren. Heel gevaarlijk! Ze rijden ook de hele straat uit in de verboden richting. Voetpaden worden stuk gereden.

Tot voor kort reed opnieuw werfverkeer door de Ganzendries, Maaltebruggestraat ... Nu is de interne werfweg aangelegd, waardoor het werfverkeer nu (vooral) langs deze interne werfweg zal rijden. Er kan nog werfverkeer door de woonstraten rijden maar dit wordt tot een minimum beperkt.

Update juni 2013: door de werken aan de Sterre kunnen de tractoren niet weg via werfweg/Voskenslaan/Sterre. Zij mogen de R4 niet gebruiken en moeten dus wegrijden via

binnenwegen (Tuinwijklaan, Maaltebruggestraat...). Ze vermijden daarbij wel de Ganzendries en Reigerstraat. Er is afgesproken met de projectleiding dat de buurt wordt verwittigd bij grote hoeveelheden aan- of afvoer. De politie voert regelmatige controles uit op het gebruik van tractoren. De werken aan de Sterre zijn gepland tot bouwverlof zomer 2014.

17. KBG 40 - 29/04/2013

"Betreft snelheid R4 en geluidshinder: De maximum snelheid is inderdaad beperkt tot 90 km/u. Iedereen weet dat hier sneller gereden wordt ; als je 90 km/u rijdt op de R4, wordt je zelfs ingehaald door vrachtwagens. De gemiddelde snelheid ligt hier zeker op 110 km/u. Bijkomend heeft het afsluiten van de oprit voor gevolg dat er niet meer vertraagd wordt ter hoogte van het Vijvermeerspark en er dus geen vermindering is van het lawaai als gevolg van een lagere snelheid. Gelieve dit mee te nemen in de vraag naar geluidsschermen R4 – Vijvermeerspark."

Dit is overgemaakt aan AWV. De metingen zijn op een doorsneedag gebeurd, dus ook met wagens die wellicht te snel reden. De normen werden slechts licht overschreden waardoor dit stuk R4 niet op de prioriteitslijst komt te staan voor geluidsschermen. Bovendien ligt de bebouwing te ver van de R4 waardoor het effect van geluidsschermen onvoldoende zou zijn. Dit werkt vooral juist achter de geluidsschermen. AWV stelt politiecontroles voor om snelheid te beperken.

18. KBG 44 - 10/03/2014

"Gelieve het thema geluidsschermen terug op te nemen a.u.b. De reden/excuus dat er langs de R4 aan het Vijvermeerspark geen geluidsschermen geplaatst kunnen worden, was het gegeven dat er langs de R4 in Oostakker ook geen geluidsschermen geplaatst werden. Dit excuus is dus achterhaald en heeft ons de motivatie om ook voor het Vijvermeerspark - St. Denijslaan West geluidsschermen te eisen."

"Zoals eerder toegelicht op de klankbordgroep van 11 maart 2013, werd er voor heel Vlaanderen een prioriteitenlijst opgesteld voor het nemen van geluidswerende maatregelen. Hierbij werd gekeken naar woonzones gelegen binnen de 250 meter van een hoofdweg of primaire weg en worden de geluidsdrukken ter hoogte van de woningen berekend. Voor de zone van het Vijvermeerspark wordt een score van 79,2 behaald, wat plaats 114 betekent op de prioriteitenlijst. Voor Oostakker is de score 87,9 wat plaats 4 betekent op de prioriteitenlijst Oost-Vlaanderen. Voor St-Kruis-Winkel is de score 84,3 wat een plaats 22 betekent. De Vlaamse Regering heeft zich geëngageerd om de 20 meest prioritaire locaties zelf te financieren. Voor de overige locaties moet de lokale overheid bijdragen in de kosten (aanvulling dd. 11 maart 2014).

Je vindt de presentatie op de website van het project Gent Sint-Pieters bij Communicatie/Inspraak/Klankbordgroep. "

http://www.projectgentsintpieters.be/userfiles/files/klankbord/kbg_130311_39_p_AWV_geluidswaarden.pdf

Het verslag is eveneens te vinden op de website

http://www.projectgentsintpieters.be/userfiles/files/klankbord/kbg_130311_39_v_ok130429.pdf

Voor de volledigheid: De vraag naar geluidsschermen maakte ook deel uit van de eisenbundel die Buitensporig en de Werkgroep Sint-Pieters-Buiten aan het college overhandigden. Je vindt dit onderwerp op pag. 16

http://www.projectgentsintpieters.be/userfiles/files/klankbord/KBG_20120313_eisen_antwoorden.pdf

19. KBG 44 - 10/03/2014

"(Onaangekondigd) Gedreun en zware trillingen in omgeving Sint-Denijslaan ten gevolge van aanwalsen van ballast voor sporen 9 en 10

2. (Onaangekondigde) Gevaarlijke verkeerssituaties bij het leveren van ballast voor dezelfde sporen (hoek Kortrijksesteenweg- Sint-Denijslaan) en lawaaihinder bij het overladen van deze ballast

3. Donkere zone in de Sint-Denijslaan door wegnemen straatverlichting tussen Ganzendries en Poelsnepstraat."

"1. De aannemer had effectief het Infopunt moeten verwittigen zodat die informatie tijdig aan de omwonenden kon worden meegedeeld. Er is afgesproken met de projectleiding dat dit in de gaten wordt gehouden.

2. Van zodra dit probleem gekend was, is een veiligheidsverantwoordelijke van de aannemer ter plaatse gegaan om de verkeerssituatie in goede banen te leiden

3. Er wordt in mei 2014 bijkomende verlichting geplaatst op het K. Mathildeplein waarbij de hoek met Sint-Denijslaan/ Ganzendries beter verlicht zal worden. De Stad zal aan Eandis vragen om het probleem van gebrek aan verlichting tussen Poelsnepstraat en Ganzendries te bekijken."

20. KBG 46 - 18/06/2014

Er is sluipverkeer over de projectsite tussen Sint-Denijslaan en K. Fabiolalaan en omgekeerd. Is dit gekend en worden er acties gepland?

Het is gekend dat er sluipverkeer is. Het probleem is gesignaleerd aan de politie die niet kan optreden omdat het privéterrein is. De werfweg moest open blijven omdat Interbuild en zijn onderaannemers nog tot recent gebruik moesten maken van de weg om het VAC Virginie Loveling te bereiken. Er zijn ook verhuizers van de Vlaamse overheid die via die weg het gebouw moesten bereiken. Eenmaal de site A5 wordt bebouwd, zal echter gekeken worden of men kan werken met een slagboom.

21. KBG 46 - 18/06/2014

Bij regenweer moet je door een grote waterplas waden om via de fietsenparking naar de K. Fabiolalaan te kunnen stappen. De afvoer van water is blijkbaar niet ideaal?

Ondertussen is dit bekeken. Er is een aannemer aangesteld om de rioleringen te ontstoppen. Daarmee zou het probleem moeten opgelost zijn.

22. KBG 52 - 10/12/2015

De werf Sint-Denijslaan voor de tractiekabels van de Lijn was een prototype van hoe het niet moet. Voetgangers en fiets-infrastructuur werd véél te lang onderbroken of gehinderd. Was hier een minderhinderplan? Zo ja, hoe liep de opvolging?

"Er is bij deze werken gekozen om zo veel als mogelijk te werken met gestuurde ondergrondse boringen om te vermijden dat het voetpad/fietspad over de volledige lengte zou moeten worden opengelegd. Het volledige traject liep namelijk van de Blankenbergestraat, de Oostendestraat, naar het Parkplein, onder de Musschebrug en door de Sint-Denijslaan. Dezelfde werkwijze is gekozen voor het gedeelte St-Denijslaan, Ganzendries, Reigerstaat en Voskenslaan. De hinder was dus geconcentreerd op bepaalde plaatsen.

Op de hoek Ganzendries – Sint-Denijslaan waren er werken van de Stad geweest om het voetpad te herleggen. Op de plaatsen waar Fabricom moest boren, zijn daar in gezamenlijk overleg op dat moment geen nieuwe tegels gelegd, om dubbel werk te voorkomen.

In de Voskenslaan was er geen andere mogelijkheid dan dit drukke voetpad/fietspad tijdelijk te versmallen. Dit was zeker geen ideale situatie, maar er was steeds iemand van Fabricom aanwezig om fietsers te helpen. "

23. KBG 52 - 10/12/2015

Idem voor de werf aan de spoortunnel Kortrijksesteenweg (september 2015), waar het fietspad lompweg geblokkeerd werd

Er waren aan de Kortrijksesteenweg werken van Infrabel (spoorbrug) waarbij De Lijn betrokken was. Infrabel heeft op een bepaald moment de leidingen voor de tram moeten afkoppelen en moest daartoe een paal voorzien. Er waren afspraken gemaakt tussen beide partijen om de hinder zo beperkt mogelijk te houden, maar door een verschuiving in de planning zijn de zaken niet verlopen zoals voorzien en hebben ze langer geduurd. Er is geprobeerd om het probleem zo snel als mogelijk op te lossen maar dit bleek niet evident.

24. KBG 52 - 10/12/2015

Wanneer worden de "tijdelijke" betonblokken van de Lijn onder het VAC weggehaald? Die staan er al meer dan een jaar te koekeloeren. Een van de twee staat deels op het fietspad.

De bovenleidingsmasten zijn in de week van 14 december afgebrand en de betonblokken worden na nieuwjaar opgehaald.

25. KBG 52 - 10/12/2015

Leveringen per auto aan het VAC (post, anderen) gebeuren af en toe via het fietspad (koeriers, de Post). Hoe kan dit vermeden worden? Waar is de officiële laad- en loszone van het VAC?

Dit gebeurt inderdaad af en toe aan de officiële ingang aan de Koningin Fabiolalaan. Dit is vooral bij levering en ophaling van de post en is beperkt in tijd. Er wordt gekeken hoe dit beter kan. De laad- en loszone voor goederen bevindt zich aan de andere zijde, te bereiken vanaf het seinhuis.

26. KBG 54 - 31/05/2016

"Bewoner vlakbij de Sint-Denijslaan: "Ik zie weer veel mammoettractoren met grote aanhangwagens rijden op St-Denijslaan naar achterzijde station om zand weg te voeren. Die mammoettractoren roepen heel wat vragen op

- veiligheid gezien smalle weg, veel zwakke weggebruikers en onaangepaste snelheid
- schade aan voetpaden want ze rijden met hun grote wielen gewoon overal over
- rij- en rusttijden? want hebben geen tachograaf
- gewicht van de lading? geen controle op
- diesel of mazout in tank?
- chauffeur + of - 18j? (16 jaar is voldoende)

**Het lijkt een mooie besparing om tractoren in te zetten.
De trein is blijkbaar nooit een optie geweest, logisch als je aan het station werkt ..."**

"Er is tijdens de voorstudie (2006) onderzocht of het werfverkeer via het spoor kon verlopen. Dit bleek niet mogelijk omdat er gedurende de volledige duur van de werken reeds twee sporen uit dienst dienen te worden genomen. Extra goederenverkeer gedurende de dag zou het reguliere treinverkeer verstoren en nachtwerk mag eerder uitzonderlijk worden gebruikt. De aannemer brengt de verkeersregels regelmatig onder de aandacht van de onderaannemers."

27. KBG 12/10/2016

Windhinder VAC

Aan de uitgang van de tijdelijke tramtunnel, kant busstation, was al een eerste ingreep gebeurd door de NMBS, namelijk aan de nooduitgang tussen VAC en tramtunnel. Die blijkt onvoldoende te zijn. De Stad gaat na welke (tijdelijke) oplossingen mogelijk zijn.

28. KBG 55 – 13/12/16

Windhinder aan het VAC ter hoogte van de tijdelijke tramtunnel

"Eurostation heeft destijds aan de firma Peutz een opdracht gegeven om een windstudie uit te voeren. De studie was echter uitgevoerd uitgaande van een volledige bebouwing van de zone A, waardoor de windeffecten in de huidige toestand anders zijn dan de resultaten die uit de studie kwamen. Naar aanleiding van eerdere klachten, heeft NMBS in 2014 een verticaal scherm geplaatst aan de doorgang ter hoogte van de tijdelijke tramtunnel, tussen spoorlichaam en VAC om te windval te breken. De wind die door de grote opening onder het VAC richting busstation waait is momenteel technisch nauwelijks op te lossen, vooral omdat het een tijdelijke situatie betreft tot de gebouwen op zone A zijn gerealiseerd.

Om de tramreizigers van Lijn 1 meer comfort te geven, zal de Stad samen met De Lijn onderzoeken of een schuilhuisje op het voorlopige tramperron (richting Flanders Expo) mogelijk is. De windstudie(s) waarnaar verwezen wordt in de klankbordgroep van maart (bij de verdere ontwikkeling van zone A is een windstudie besteld bij Daidalos), worden telkens aangevraagd in het kader van een concrete bouwaanvraag. Vermits Eurostation op de zone A geen nieuwe bouwaanvragen heeft gelanceerd, zijn er ook geen nieuwe studies meer gebeurd."

29. KBG 55 - 13/12/2016

Hinder door werfverkeer op de hoek van de Sint-Denijslaan/Ganzendries. Vraag om een begeleider te voorzien als een vrachtwagen op de werf draait of om minstens het

vrachtverkeer tijdens de spits te vermijden. Ook is een van de kegels inmiddels stuk gereden.

"De paaltjes zijn ondertussen hersteld. De aannemer is bereid verdere stappen te nemen om de veiligheid te verhogen. Er zal nog voor de kerstvakantie samen met Minder Hinder, het Mobiliteitsbedrijf en de aannemer worden gekeken hoe bijkomende maatregelen kunnen worden genomen.

De afvoer van grond zal in de komende periode trouwens merkkelijk verminderen. Een deel van het transport gaat ook ter hoogte van de Poelsnepstraat op de werf. Tijdens de kerstvakantie wordt er niet gewerkt. Het transport na de kerstvakantie zal hoofdzakelijk uit betonmolens bestaan."

Begin jan/2017 zijn er naast de kegels ook betonblokken geplaatst op het voetpad.

30. KBG 59 – 06/02/2018

Zonder enige waarschuwing of voorafgaande mededeling terzake denderde hier enkele dagen geleden een zware graafmachine op rupsbanden over de hele afstand vanaf de stationswerf tot tegen aan de Kortrijksesteenweg (in tegengestelde richting!!!) om de helling tegen aan de spoorwegberm weg te graven (ipv zich te laten vervoeren met een oplegger). Gevolgen: vervuiling, eventuele schade aan het wegdek, gevaar voor het NORMALE verkeer en trillingen aan huizen onderweg.

In aansluiting hiermee van 's morgens vroeg hogervermelde graafwerken met enorm veel lawaai (geschraap van de stalen graafbak op harde bodem) en gedreun door het gebonk van de graafbak waardoor vaak trillingen in de huizen (ook weer zonder waarschuwing of informatie)

Deze klacht is aan de projectleider voor deze werf overgemaakt om te vermijden dat dit in de toekomst nog gebeurt. Als er klachten zijn, vragen we dat die telefonisch of per email meteen aan het Infopunt worden overgemaakt zodat er snel kan worden opgetreden.

31. KBG 59 – 06/02/2018

Al anderhalf jaar vragen wij op de klankbordgroep actie i.v.m. de gevaarlijke valwinden bij het fiets/voetgangerspad onder het VAC. Dit resulteert steeds in ontwijkende antwoorden en in geen actie. Mogen wij antwoord op twee heel concrete vragen:

- **Kunnen er gewoon "tijdelijk" twee glazen windschermen geplaatst worden, die de voorbijgangers beschermen én geschrinkt opgesteld doorgang toelaten. Het feit dat er ooit bebouwing komt verder op (en die zéker ook gevolgen zal hebben voor windhinder) wordt nu steeds als excuses gebruikt om niets te doen. Maar de extreem lange tijdelijkheid van het gevaar, staat daarmee niet in verhouding. Een goede werf wordt afgeschut. De projectpartners kunnen hierin toch verantwoordelijkheid opnemen (zelfs als daar een investering tegenover staat die misschien 'slechts' twee jaar dagelijkse veiligheid biedt aan de zwakke weggebruiker op deze erg drukke doorgang)?**
- **- Wie is juridisch verantwoordelijk als zich hier een ongeluk voordoet?**

Er is enige tijd geleden een windscherm tussen het VAC en de tijdelijke tramtunnel geplaatst om de valwind daar tegen te gaan. Verdere maatregelen worden nog bekeken.

32. KBG 60 – 29/05/2018

We krijgen meer en meer meldingen binnen van onderlopende kelders van buurtbewoners (uit de Sint-Denijslaan, Voskenslaan en Poelsnepstraat), die vroeger nog nooit blank hebben gestaan. Experts van verzekeringsmaatschappijen spreken van een nieuwe toestand door een niveauverandering van het grondwater. Uiteraard wordt daarbij in de eerste plaats naar het Project Gent-Sint-Pieters gekeken. Wat zijn de meest recente studies over de gevolgen van de project Gent-Sint-Pieters - en vooral het uitgraven van de gigantische bak voor de ondergrondse parking - op de grondwaterstand? Tot wie kunnen gedupeerden zich rechtstreeks richten om concrete klachten in te dienen?

Wordt nog onderzocht.

33. KBG 61 – 27/09/2018

Hoever staat het met de maatregelen tegen de windhinder aan het VAC?

Eurostation heeft een expert gecontacteerd. Voor het definitieve scenario blijkt er op basis van de windstudie destijds opgesteld in opdracht van Eurostation voor zone A geen probleem van windhinder te zijn op de probleemlocatie onder het VAC, uitgaande van een volledig gerealiseerde projectontwikkeling. Intussen moeten we tot een concreet voorstel komen om in de tussenperiode een oplossing te realiseren. Dit wordt momenteel onderzocht, maar heeft nog niet geleid tot een concrete oplossing. De studie van de windhinder wordt op een volgende klankbordgroep door Eurostation toegelicht. Zie ook opvolging van '10 jaar Gent Sint-Pieters.

Veiligheid

1. KBG 30 - 10/01/2012

"Vraag vanwege de Fietsersbond om de omgeving van het station hoog op de agenda te plaatsen, niet alleen voor de buurtbewoners maar ook voor de tienduizenden stationsgebruikers. Mogen we vragen dat Eandis cfr de beloftes uit november 2010 wekelijks de verlichting rondom het station nakijkt?"

Armaturen die momenten niet branden/gebrek aan verlichting:

- Voskenslaan, vlakbij kruispunt Sint-Denijslaan, nog 3 nieuwe armaturen aan te sluiten
- Kruispunt Boudewijnstraat / Maria-Hendrikaplein, defecte armaturen (matige hinder)
- Kruispunt Albertlaan / Maria-Hendrikaplein, defecte armaturen (matige hinder)
- Kruispunt Elisabethlaan / Maria-Hendrikaplein, defecte armaturen (grote hinder)
- Fabiolalaan, alle armaturen kant projectontwikkeling (beperkte hinder)
- Tussen Timichegtunnel en Fabiolalaan, armaturen in opbouw (zeer grote hinder)
- de fietsstalling op de Sint-Denijslaan is deels onverlicht "

- Voskenslaan/Sint-Denijslaan: de armaturen waren aangesloten op 16/12 en sinds 24 januari branden alle lichten
- De defecte armaturen op het Koningin Maria Hendrikaplein zijn in de week van 23 januari gerepareerd.
- De aansluiting in de Fabiolalaan (kant ontwikkeling) is gebeurd op 19 en 20 januari.
- Voor de aansluiting tussen Timichegtunnel en K. Fabiolalaan is er op 24 januari een bijkomende elektriciteitskast geplaatst. Er is ondertussen licht langsheen dit traject en er worden eerstdaags nog bijkomende armaturen aangesloten.
- Er is opdracht gegeven aan Eandis om tijdelijke verlichting te voorzien aan de fietsenstalling aan het Prinses Mathildeplein. Er wordt nu gewacht op een offerte en indienstneming.

2. KBG 40 - 29/04/2013

Wat mij de laatste tijd opvalt is: totale duisternis s'avonds op St-Denijslaan achterzijde station tot kruispunt met Kortrijksesteenweg

De straatverlichting op de Sint-Denijslaan werkten niet (tussen Kortrijksesteenweg en Voskenslaan). Nu werken de lichten ter hoogte van het kruispunt van de Krijgslaan niet. Dit probleem wordt telkens doorgegeven aan Eandis, maar geraakt niet opgelost. In principe heeft PGSP niets met deze verlichting te maken. Het probleem is gesignaliseerd bij de Stad zodat ze dit kunnen aankaarten bij Eandis. Oproep om dergelijke problemen te melden bij de lampentelefoon. Aan deze telefoon is een opvolgingssysteem gekoppeld, waarbij dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen van de Stad betrokken is. De contactgegevens van de lampentelefoon zijn bij nuttige links op de website PGSP geplaatst.

Update (juni 2013): ondertussen werkt de straatverlichting terug.

3. KBG 40 - 29/04/2013

Vorige week ontstond een incident, waarbij treinreizigers van spoor 12 'vast' kwamen te zitten in de voorlopige tramtunnel. De huidige trappen zijn gevaarlijk (te steil en met

verschillende bochten). De laatste tijd stopten meerdere overvolle treinen op spoor 12 toe. Hierdoor missen vele reizigers hun aansluiting met andere treinen.

Vraag om zo weinig mogelijk spitsuurtreinen te laten toekomen op spoor 12 én beter te communiceren op de trein zodat reizigers weten welke uitgang ze moeten nemen om op hun bestemming te geraken. Normaal gezien wordt een signalisatieplan gemaakt bij veranderingen.

Update (april 2013) Infrabel heeft laten weten dat spoor 12 wel wordt gebruikt nu er een derde trap is. De spitsuurtrein van 17u03 wordt wel verplaatst naar spoor 9 (dat is dichter voor mensen met een aansluiting).

4. KBG 41 - 27/06/2013

Wanneer men buiten het station komt (kant Sint-Denijslaan) en de loopbrug verlaat, is er geen enkel oriëntatiepunt dat een blinde naar de Ganzendries leidt.

Er komt een richel die mensen met een visuele beperking zal begeleiden langsheen de fietsenstalling

5. KBG 41 - 27/06/2013

Wanneer mensen met een visuele beperking van de Kortrijksesteenweg komen, nemen ze als oriëntatie de muur van het station. Vaak zitten daar daklozen tegen de muur. Vraag is of er iets aan te doen is want zij sturen mensen met visuele beperking naar het midden waar ze de oriëntatie verliezen

Er is contact opgenomen met de straathoekwerkers die dit zullen opnemen. Er zijn ondertussen ook besprekingen tussen NMBS-Holding en politie om het probleem van de daklozen aan te pakken.

6. KBG 41 - 27/06/2013

Er ligt een looplijn voor blinden tussen de grote hal en de oude tramkoker. Er ligt ook een looproute naar de perrons. Net voorbij perron 1 stopt deze. Waarom trekt u die niet door tot aan de loopbrug? Het gevaar is denkbeeldig dat blinden naast die brug terecht komen.

Men kan niet naast de brug terechtkomen: als men de muur volgt komt men automatisch op de brug terecht. Men kan dus niet vanuit de tunnel op de werf of naast de overdekte voetgangerstunnel terechtkomen. Er wordt binnen de Minder Hinder wel bekeken of de looplijnen die door de werken zijn verstoord opnieuw kunnen worden gelegd.

7. KBG 46 - 18/06/2014

De mast aan de kant van de keringmuur op het busstation is weggehaald, maar op de grond komen er nog stukken uit waarover men kan struikelen. Zouden die kunnen worden weggehaald?

Dit probleem is gekend en werd door Minder Hinder opgevolgd. De Lijn is reeds op de hoogte gesteld en heeft ervoor gezorgd dat de stukken werden verwijderd.

"Het nieuwe, verhoogde tramperron Gent-Sint-Pieters lijn 1 richting stadscentrum vertoont een forse versmalling daar waar de toegangshelling voor voetgangers-tramreizigers afloopt richting Maria-Hendrikaplein. Van bij de ingebruikname van dit perron en tot begin juni werd er, ter plaatse van

deze versmalling, op het perron zelf een verplaatsbare oranjekleurige gevaarkegel geplaatst, tussen de noppentegels en de perronboordsteen. Zeker bij duisternis - er is geen rechtstreeks verlichting boven het tramperroneinde - maar ook overdag is er aldaar risico dat zowel blinde als ziende reizigers van het perron vallen (ca. 30 cm) en zich verwonden. Waarom?

Hetzij doordat zij, meelopende in de reizigersdrukte (bij het verlaten van de tram richting stationsgebouw), niet opmerken dat het perron versmalt.

Hetzij doordat er geen 'bufferruimte' is tussen de drie evenwijdige rijen noppentegels in de langsrichting en de haaks op de tramrails staande boordsteen aan de versmalling. Gevolg: het gevaar te laat opmerken of te laat met de blindenstok voelen?

7 Bis: "Bij gelijkaardige (hellingen naar en van) tramperrons in o.m. Groot-Brittannië worden systematisch hekken aangebracht, in contrasterende (vaak gele) kleur, om alle reizigers veilig te geleiden.

Mogen wij u vragen om ook hogergenoemde plaats - zowel de eigenlijke toegangshelling (kant tramrails) als het korte stukje perron dat haaks staat op de tramrails (aan de perronversmalling) met hekken uit te rusten? Als model kunnen misschien de zwarte hekken dienen, zoals al in gebruik op halte Van Monckhovenstraat en Van Nassaustraat, zeker indien op de helling naar het tramperron ook (gekleefde) ribbellijnen de door blinden en slechtzienden te volgen route aangeven.

De Lijn zal deze vraag binnenkort beantwoorden.

8. KBG 52 - 10/12/2015

Maandagavond 16 november 2015 brandde de verlichting niet onder het VAC, ook niet aan de tramhaltes

Dit was ook meteen opgemerkt door de projectpartners en hier is actie voor genomen want dit is een belangrijk punt voor zowel tramreizigers als fietsers. Het probleem is opgelost.

9. KBG 52 - 10/12/2015

Wanneer wordt de nutteloze verlichtingspaal op het fietspad Fabiolalaan door Eandis weggehaald? (we zijn al een aantal jaar na de eerste melding... in de lijst op de website: vraag mo/010 juni 2013)

De lichtarmatuur werd in het voorjaar (april-mei 2015) door Eandis verwijderd (foto links tov foto rechts). De bovenleidingspaal is van De Lijn maar doet geen dienst meer en wordt voor het einde van dit jaar weggehaald.

10. KBG 53 - 07/03/2016

Maria-Hendrikaplein: geen sporen van enige beterschap. Er is nog altijd NIETS gebeurd ten behoeve van de veiligheid vooral van de voetgangers, noch op het plein zelf, noch in de zone van het busstation.

"Het is de bedoeling is om de taxi's nog voor de zomer te verhuizen naar de overdekte kiss & ride en om bepaalde maatregelen op korte termijn uit te voeren. De voorstellen liggen in lijn met het uiteindelijke ontwerp van het plein. Eenmaal de taxi's verhuisd zijn, zal de zone voor het stationsbuffet heringericht worden. De oversteekplaatsen over tram-bus-banen worden uniform gemarkeerd met 'tram' in het rood, overeenkomstig een dienstorder van AWW. De noordelijke ventweg wordt voorzien van een visuele aanduiding voor fietsers aan beide zijden van de weg door middel van fietssymbolen.

Om de verkeersveiligheid zone K. Albertlaan – ventweg Maria-Hendrikaplein – ventweg cinema Rex – Smidsestraat te verbeteren, is dit kruispunt verder bestudeerd. Het huidige voorstel is gebaseerd op een rotonde waarbij fietsers rond kunnen fietsen, maar auto's de rotonde niet als keerpunt kunnen gebruiken. Voor fietsers wordt dit verder bekeken door het Mobiliteitsbedrijf. Zie verder ook in het verslag van de Klankbordgroep van 7 maart 2016."

11. KBG 54 - 31/05/2016

"De rotonde aan de Europabrug (kant Watersportbaan) is erg gevaarlijk door de onduidelijkheid die er heerst van wie daar nu uiteindelijk voorrang heeft? Komende van de brug is er geen wegmartering die dit duidelijk maakt. Het verkeer op de rotonde denkt voorrang te hebben ... en het verkeer komende van de Europabrug eveneens? Veel ligt natuurlijk aan de inrichting van de twee rotondes aan de Watersportbaan. Geen enkele is reglementair en overzichtelijk. Gevolg iedereen neemt zijn ""voorrang"" ..."

Bij een klassieke rotonde heeft het verkeer dat zich op de rotonde bevindt steeds voorrang op het andere verkeer. Gezien naar verkeerssignalisatie is dit geen klassieke rotonde, maar moet het verkeer komende van de Verenigde-Natieslaan en van de Europalaan voorrang verlenen, en heeft het verkeer komende van de Europabrug voorrang.

12. KBG 54 - 31/05/2016

Er is géén oversteek gemarkeerd voor voetgangers komende uit de Boudewijnstraat die zich naar de tramhalte (lijn 1 bvb richting centrum) willen begeven. Dit is een uiterst onduidelijke situatie. Kan daar geen onmiddellijke oplossing aan gegeven worden? het volstaat een breed zebepad aan te leggen aan het begin van de Fabiolalaan.

"De projectpartners zijn het ermee eens dat er een zebepad ontbreekt om de beweging van de K. Boudewijnstraat naar de tramhalte vlot te kunnen maken als voetganger.

Er is een ontwerp gemaakt om het K. Maria-Hendrikaplein herin te richten en veiliger te maken voor alle weggebruikers. Dit is gebeurd op basis van een workshop en er is ook feedback van de klankbordgroep gevraagd. Een van de maatregelen is dat de zebapaden worden herschilderd met symbolen die de voorrang voor de tram extra onder de aandacht brengen. De datum voor uitvoering zal binnenkort gekend zijn. Ook aan de K. Boudewijnstraat zal dergelijke oversteek worden geschilderd.

Het plein zal later nog volledig worden heraangelegd, maar de tijdelijke herinrichting moet zorgen voor meer veiligheid en comfort voor alle weggebruikers. "

13. KBG 54 - 31/05/2016

Wanneer komt er een herziening van de verkeersstroom voetgangers/fietsers voor het volledige M. Hendrikaplein?: De schoolverlofperiode is daar een ideale gelegenheid toe. Men kan toch niet wachten tot het nieuwe station klaar is?

Zie ook vraag 10

14. KBG 54 - 31/05/2016

"Blinden moeten op een gelijkwaardige manier de trein opgeraken. Dit wil zeggen, zonder begeleiding. Ik vind perron 11 en 12 niet meer. Kunnen er voorlopige ribbellijnen naar de trap gelegd worden? Dit kan je bekomen bij Christian Van Canop www.viacan.be. "

De NMBS heeft deze vraag bekeken en aan Minder Hinder de opdracht uitgegeven om dit verder uit te werken zodat blinden op een veilige manier de nieuwe perrons kunnen bereiken.

15. KBG 54 - 31/05/2016

Op het kruispunt van de Sint-Denijslaan met de Timichegtunnel/Valentin Vaerwyckweg blijven de lichten voor de voetgangers die de Sint-Denijslaan willen oversteken vaak op rood staan, terwijl de lichten voor de fietsers altijd automatisch op groen springen. Waarom springen ook de lichten voor de voetgangers niet automatisch op groen? Nu zie ik vaak voetgangers wachten omdat ze net te laat of niet goed op de drukknoppen gedruwd hebben. Bovendien was er onlangs een autobestuurder die -tegen hoge snelheid van het station komende- nog net kon stoppen terwijl hij de Vaerwyckweg wilde inrijden en ik de Sint-Denijslaan met de fiets wou oversteken. De bestuurder maakte zich boos en wees op de rode verkeerslichten voor de voetgangers, terwijl het licht voor de fietsers wel degelijk op groen stond (maar dat kon die bestuurder niet zien).

"De voetgangers op beide oversteeken over de Sint-Denijslaan hebben altijd standaard groen samen met de (dubbelrichtings)fietsoversteek. De drukknoppen dienen eigenlijk alleen maar voor het activeren van de akoestische signalen voor slechtzienden.

De voetgangersoversteek over de Vaerwyckweg (kant R4) werkt wel verschillend naargelang het tijdstip. Overdag (7u30 – 19u30) hebben de voetgangers standaard groen samen met de fietsers. 's Avonds en 's nachts moeten zij groen 'aanvragen'. Dit heeft te maken met de langere uitlooptijd voor voetgangers, waardoor – bij vermoedelijk quasi onbestaand voetgangersverkeer – de ondergeschikte richting (Sint-Denijslaan) 'te lang' groen zou krijgen, c.q. de totale verliestijd op het kruispunt te veel zou oplopen."

16. KBG 55 – 13/12/2016

ingrepen - stand van zaken

"De projectpartners en de stadsdiensten hebben een akkoord over ingrepen op het Koningin Maria-Hendrikaplein. Die zijn ook al tijdens de klankbordgroep van 7 maart 2016 voorgesteld.

Een aantal zaken zijn uitgevoerd zoals:

- het verplaatsen van de taxi's naar de overdekte K&R/taxizone

- het aanpassen van de signalisatie op het kruispunt K. Maria-Hendrikaplein/Albertlaan/Koningin Fabiolaan zodat taxi's vlot uit de overdekte zone naar de P. Clementinalaan kunnen rijden en linksaf kunnen rijden komende van de K. Elisabethlaan.
- het aanpassen van de reglementering door het Vlaams gewest voor de aanduiding van oversteekplaatsen op een trambaan.

Voor de andere ingrepen stelt de Dienst Wegen momenteel een timing op. Dit gaat om het aanleggen van een beperkte voetgangerszone voor het station, het schilderen van de uniforme oversteekplaatsen, de heraanleg van de vroegere taxizone voor het station met een fietspad tussen overdekte fietsenparking en P. Clementinalaan, de heraanleg van het kruispunt aan de K. Albertlaan/Smidsestraat. Voor al deze ingrepen liggen de goedgekeurde ontwerpplannen klaar. Van zodra meer duidelijkheid is over de timing wordt dit gecommuniceerd. "

17. KBG 55 – 13/12/2016

Looplijnen voor mensen met een visuele beperking ter hoogte spoor 11 en 12

"Eurostation heeft eerder een plan voor looplijnen tussen reizigerstunnel en spoor 11 en 12 opgemaakt en overgemaakt aan de NMBS. De NMBS heeft met een expert van Licht en Liefde een bezoek gebracht aan het station om na te gaan wat de best mogelijke manier is om die looplijnen aan te brengen in de huidige werfsituatie, met als bedoeling dit systeem ook verder door te trekken als spoor 8 en 9 en andere sporen in gebruik worden genomen. Uit dit overleg zijn geen direct bruikbare voorstellen gekomen, waardoor er nu een nieuw overleg wordt gepland met de toegankelijkheidsambtenaar van de Stad Gent. Wordt verder opgevolgd. "

18. KBG 56 - 8/03/2017

Looplijnen voor mensen met een visuele beperking ter hoogte van perron 11 en 12

"Er is op 17 januari 2017 een rondgang geweest met de toegankelijkheidsambtenaar van de Stad Gent, NMBS en Infopunt. Op basis daarvan is een plan uitgewerkt. De firma TG Lining is gecontacteerd om een offerte op te maken. TG Lining is een Nederlands bedrijf dat gespecialiseerd is in geleideroutes voor blinden en slechtzienden, specifiek voor het openbaar vervoer, het openbaar domein en openbare gebouwen. De offerte is momenteel nog niet aangeleverd. Er moet ook onderzocht worden of er eventueel aanpassingen aan de vloer moeten gebeuren om ervoor te zorgen dat de belijning gehecht kan blijven in de huidige werfsituatie.

Ondertussen heeft de aannemer van de stationswerf laten weten dat er begin maart een deel van de containerdoorgang aan de kant reizigerstunnel wordt ingekort. Ook de container aan de kant tramtunnel wordt verplaatst. Dit zal een wijziging in de looplijnen met zich meebrengen. Het plan wordt daarop eerst aangepast."

19. KBG 56 - 8/03/2017

de oversteek komende vanuit de Boudewijnstraat naar het bus- en tramstation is helemaal onbeveiligd (géén zebraad!), en wie naar de halte tram 1 richting centrum wil, laveert tussen de bussen door naar het perron. Dit kan geen blijvende aanleg zijn?

"Vanuit de Boudewijnstraat wordt er niets extra voorzien. Voetgangers hebben nu al, net om de hoek op de westelijke ventweg, een zebepad richting station. Dit zebepad komt net voor het begin van het perron van tram 1 richting centrum uit. Zij hebben hier dus al een veilige looproute.

Wat vroeger ook nog ter sprake gekomen is, is een fietsoversteek voor de fietsers uit de Boudewijnstraat richting tramtunnel. Hier hebben we geoordeeld dat men gewoon loodrecht de straat kan oversteken om op het dubbelrichtingsfietspad uit te komen. Dit gebeurt met een perfecte zichtbaarheid. Je kunt in een zone 30 niet iedere mogelijke beweging geleiden door middel van allerlei oversteeken. "

20. KBG 56 – 8/03/2017

Wanneer starten de maatregelen Maria-Hendrikaplein (met verf)? In het verslag: Ilse Bortels: voor de kleine werken zoals belijning is het de bedoeling dat de Wegendienst dit met eigen personeel zal uitvoeren. Hopelijk kunnen op die manier toch voor de zomer enkele zaken worden gerealiseerd. Dat is duidelijk geen prioriteit voor de stadsdiensten, die in februari elders in Gent wèl (niet dringend nodige) parkeerstrepen konden schilderen.

Een aantal zaken zijn uitgevoerd, zoals het verplaatsen van de taxizone en het aanpassen van het parkeerregime. De rest van de werken, zoals het schilderen van de oversteekplaatsen, het creëren van een gemengde voetgangers/fietszone voor het station, het beter geleiden van de oversteekbewegingen aan de K. Albertlaan, staat in zijn finale vorm geagendeerd op IKZ van 9 maart 2017 en zal zo spoedig mogelijk uitgevoerd worden. We hopen dat men reeds voor de zomer minimaal een deel van de schilderwerken zal kunnen realiseren.

21. KBG 56 – 8/03/2017

Wanneer krijgen we inzicht in de studie van Grontmij over de verkeerslichten? (verslag 31 mei 2016: De resultaten van de studie zullen op de klankbordgroep meegegeven worden. Peter Vansevenant (Mobiliteitsbedrijf) volgt de studie op. De einddatum van de studie kan opgenomen worden in het verslag.)

De evaluatie van de bestaande verkeerslichtenregeling heeft uitgewezen dat met de huidige installatie er geen verdere optimalisatie van de lichtenregeling kan gebeuren. De enige mogelijkheid is dat het huidige starre systeem gewijzigd wordt in een gestuurd systeem waarbij de voertuigen gedetecteerd worden. Aangezien dit om ingrijpende werken en investeringen gaat, bekijkt De Lijn dit verder.

22. KBG 57 – 31/05/2017

Vorige week zaten we op een vergadering van het expertisecentrum voor slechtziende en blinde mensen en kwamen het gebrek aan ribbellijnen ter sprake. Er zou daar een Nederlandse firma maatregelen nemen, maar die zijn er nog niet? We vinden dat discriminatie van mensen met een visuele beperking omdat ze niet zelfstandig naar de sporen 10 tot en met 12 kunnen gaan.

De offerte voor de looplijnen is binnen en de NMBS is die aan het bekijken. Verder nieuws wordt binnenkort verwacht.

23. KBG 59 – 06/02/2018

Hoe gaat de veiligheid van fietsers en voetgangers op en rond het M Hendrikaplein verbeterd worden. Het zware verkeersongeval vorige week, noopt tot snelle ingrepen. De doorgang van de fietsers vlak voor het station is heel gevaarlijk, de geschilderde wegmarkeringen van begin dit jaar zijn bijna verweerd, ...Wanneer mag een echte oplossing worden verwacht?

We betreuren dit spijtige ongeval. Er zal bijkomende signalisatie worden geplaatst zodat het duidelijk is dat er een oversteek is waar zowel fietsers als voetgangers voorzichtig moeten zijn. Momenteel was er al het volgende voorzien op de plaats van het ongeval:

- verkeersborden fietsers/voetgangers
- het fietsgedeelte wordt van het voetgangersgedeelte visueel en fysisch gescheiden door een aaneengesloten rij noppentegels
- het fietsgedeelte is voorzien van gemarkeerde, witte fietslogo's.
- Dit wordt er nog extra voorzien:
- Er komt bijkomende signalisatie: zowel komende vanuit de richting van het seinhuis, als vanuit de tijdelijke tramtunnel komen verkeersborden met uitroepingstekens en onderbordje 'kruispunt fietsers voetgangers'
- Er zal een rode coating worden aangebracht op het deel van het fietspad aan het VAC waar voetgangers het fietspad kruisen richting busstation.
- De fietsroute voor het station is uitgevoerd in overleg tussen de verschillende partners en met inbreng van externen. De doorsteek voor fietsers naar de overdekte fietsenstalling was een vraag van veel fietsers die deze route ook al in de praktijk gebruikten. Door een woonerf te maken voor de luifel, moet elke gebruiker van het openbaar domein daar rekening houden met de andere. Diezelfde waarschuwborden zullen ook worden aangebracht bij de uitgang van het station, aan de luifel, waar nu een fietsroute ligt vanuit P. Clementinalaan richting ondergrondse fietsenparking. Dit is een woonerf, maar we merken dat dit zowel voor voetgangers als fietsers niet altijd even duidelijk is.
- Er worden nog bijkomende fietssymbolen voorzien komende vanuit de K. Fabiolalaan richting Albertlaan.
- Er komt ook nog rode coating op de voetgangersoverstekens. Die was eerder al voorzien maar wacht nog op uitvoering.

24. KBG 59 – 06/02/2018

Verwijzend naar de rondgang in 2014, vragen wij wanneer het Maria Hendrikaplein echt leesbaar, echt overzichtelijk zal worden gemaakt? Wij merkten al wat schilderwerken op. Wat volgt nog en wanneer?

- **Het kleine eilandje voor voetgangers ter hoogte van café "De Drij Zinne" (kruispunt plein – Smidsestraat): gevaarlijke en verwarrende chaos voor voetgangers blijft.**
- **Nog steeds geen verlichting voor het voetpad aan de bomengordel rond het plein (vaak versperd door fietsen).**

De rode coating wordt in april aangebracht. De tijdelijke witte schilderingen worden overschilderd met definitieve thermoplast in de loop van het voorjaar. Extra verlichting wordt niet voorzien.

25. KBG 59 – 06/02/2018

De coating van de draagstructuur van het infocentrum en de Timichegtunnel vertoont dezelfde blaasvorming en afbladdering als de vakwerken aan spoor 12-11, vermoedelijk is dit ook brandwerende verf, verplicht om de stabiliteit bij brand te garanderen. Wordt dit euvel aangepakt?

De projectleiding is op de hoogte van het probleem en volgt dit verder op.

26. KBG 60 – 29/05/2018

Al bijna twee jaren vragen wij op de Klankbordgroep actie i.v.m. de gevaarlijke valwinden bij het fiets/voetgangerspad onder het VAC. We hebben nog steeds geen antwoord gekregen op deze vraag en er is nog steeds geen actie ondernomen. Nu de omliggende gebouwen afgewerkt worden, resulteert de bebouwing nog meer in een trechter voor de westenwind op deze plaats, met nog hardere en nog gevaarlijkere windstoten voor de fietsers. Volgende twee vragen werden vorige keer op de agenda aangebracht en niet beantwoord, graag nu antwoord en vooral actie:

Kunnen er gewoon "tijdelijk" twee glazen windschermen geplaatst worden, die de voorbijgangers beschermen én geschrinkt opgesteld doorgang toelaten richting de fietsparking bij het seinhuis.

Wie is juridisch verantwoordelijk als zich hier een ongeluk voordoet door de valwind?

Moet het gevaar niet met borden worden aangekondigd?

Zie als voorbeeld foto op Facebook van een dame die door de wind tegen een betonnen drager van het VAC geblazen wordt.

Ondanks de maatregelen die er al werden genomen, blijft er een windhinderprobleem voor fietsers en busreizigers bestaan in de omgeving van het busstation. De projectpartners maken een concreet plan van aanpak voor de windhinder in de omgeving van het busstation op. Er wordt in eerste instantie nagegaan welke maatregelen op korte termijn kunnen voorzien worden om de windhinder te beperken, dit op basis van de beschikbare windstudies en eventueel bijkomende windstudies. Dit is momenteel in voorbereiding. Op langere termijn dient een omvattende analyse van de verwachte windhinder + mitigerende maatregelen bepaald te worden voor de gehele ontwikkeling.

27. KBG 60 – 29/05/2018

Er is enkel signalisatie voor de fietsers die voorlangs het station rijden. (F12a en F12b) Wie te voet rechtdoor in of uit het station gaat, zien geen enkel verkeersbord, blijft dus in het ongewisse over een verkeerssituatie die voor de voetganger zowel rechten als plichten inhoudt. Voor wie dagelijks de trein neemt, zal dit ondertussen duidelijk zijn, maar voor de honderdduizenden toeristen en dagjesmensen per jaar, die met de trein naar Gent komen, is dit totaal onduidelijk en eigenlijk gevaarlijk, want aan assertiviteit ontbeert het de fietsers niet.

De erfzone vlak voor de stationsuitgang is een zone waar fietsers en voetgangers gemeenschappelijk en met wederzijds respect gebruik van kunnen maken. Enkel in de zone voor leveringen (de oude taxizone) is een toeleidend fietspad voorzien. Deze verbinding is de meest logische verbinding tussen de Prinses Clementinalaan en de ondergrondse fietsenstalling, en deze connectie wordt in de praktijk al jaren gebruikt door fietsers. Vroeger gebruikten fietsers de tramzone om deze verbinding te maken, maar aangezien hier vaak een tram stopt, is dit alles behalve veilig. De zone voor de

stationsuitgang is dus nu een erfzone geworden waar voetgangers en fietsers zich allebei met respect voor elkaar kunnen begeven. De erfzone moet eerst en vooral gevrijwaard worden van straatmeubilair (op dit moment staan er vuilnisbakken), en de volledige situatie wordt opnieuw geëvalueerd in functie van leesbaarheid.

Mobiliteit

1. KBG 30 - 10/01/2012

Wat is er reeds gebeurd in het kader van het verkeerscirculatieplan zoals voorgesteld in de werktekst ""Mogelijke verkeersmaatregelen voor de Rijsenbergwijk"" van oktober 2007? Zijn er, om het doorgaand verkeer te meten, tellingen geweest die als 'nulmetingen' kunnen gelden? Zal men in de toekomst tellingen doen?

Er zijn inderdaad tellingen geweest voor de werken die dienen als nulmeting. Nieuwe metingen zullen pas worden uitgevoerd nadat de werken in deze zone voltooid zijn, dus na de aanleg van de Boentweg, en als er geen omleidingen meer geldig zijn. Tijdens de verschillende werffases zijn omleidingen noodzakelijk zijn en dit zal plaatselijk overlast met zich meebrengen. Een nieuw circulatieplan heeft in deze tijdelijke fase dus geen zin.

Update: ondertussen wordt een MOBBER opgemaakt om de effecten van de projectontwikkeling zone B en C, op de buurt in kaart te brengen en milderende maatregelen te voorzien waar nodig

2. KBG 30 - 10/01/2012

Verkeerslicht tramtunnel

Het verkeerslicht in de tramtunnel kon nog niet worden geplaatst omdat de lichtkasten door een ongeval beschadigd waren en er moest gewacht worden op expertise. Ondertussen is dit gebeurd en is de kast geplaatst. Na de test van de apparatuur door Siemens, kan De Lijn testen uitvoeren en kan het verkeerslicht in dienst worden genomen.

3. KBG 36 - 6/11/12

De verkeerstellingen van de Stad tonen aan dat er tijdens de spits evenveel tot meer verkeer via de St-Denijslaan het kruispunt passeert als er richting de parking rijdt. Met andere woorden: de huidige lichtregeling bevoordeelt de (private) parking nodeloos. Bovendien veroorzaakt hij onnodige files op de St-Denijslaan. Deze bevoordeling van de parking werkt ook niet ontradend voor het ander verkeer, omdat de mensen die via de St-Denijslaan rijden geen alternatief hebben, dan dit kruispunt. De lichtregeling stroomlijnt dus geen verkeer, maar stoort het eerder via extra onnodige files. Graag dus de wachttijd gelijk verdelen.

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

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

Tijdens de telling moesten alle wagens maximaal 2 roodfases wachten tot ze konden doorrijden. het gebruik van de parking zal toenemen. Daar moet ook rekening mee worden gehouden.

Er is wel bekeken met AWV om de lichtenregeling aan te passen zodat er buiten de spits en in het weekend wagens niet nodeloos voor het rood licht staan."

4. KBG 36 - 6/11/12

Lichten-regeling Vaerwyck-Timicheg

AWV laat weten dat op het kruispunt Vaerwyckweg - St-Denijslaan volgende aanpassingen worden uitgevoerd :

- de paal op de hoek van de tunnel zal worden verplaatst zodat die de fietsers niet meer hindert.
- de lichtenregeling zal zodanig worden aangepast dat er buiten de spitsuren langer groen wordt gegeven aan de Sint-Denijslaan. De minimale groentijd voor het autoverkeer wordt ook bepaald door de voetgangers. Eenmaal aan hun oversteek begonnen, moeten zij immers voldoende tijd hebben om de overkant te bereiken vooraleer de dwarse richting groen krijgt (de zogenaamde uitlooptijd). Anderzijds is het ook zo dat de groenfase op de Sint-Denijslaan met een aantal seconden wordt verlengd wanneer de camera's en detectielussen in het wegdek nog voldoende wagens waarnemen. Een regeling waarbij al het autoverkeer rood heeft en alle fietsrichtingen groen wordt niet toegepast. Statistisch gezien levert dit geen voordeel op voor de fietser. Wanneer een fietser op het kruispunt toekomt als het net rood is geworden voor hem, moet immers wel lang wachten vooraleer hij opnieuw groen krijgt: eerst moeten de 2 fasen voor het autoverkeer nog lopen, intussen is er dus geen enkele fietsbeweging mogelijk.

De aanpassingen zullen voor eind 2012 worden aangebracht. Na enige tijd worden die aanpassingen opnieuw geëvalueerd. Bijkomend: de lichten volledig weglaten zou tot gevaarlijke toestanden kunnen leiden omdat men niet op alle plaatsen voldoende zicht heeft of een bus of tram uit de tramtunnel komt. Dit is de voornaamste reden waarom die verkeerslichten zijn geplaatst. De lichtenregeling zal worden aangepast zodat zeker buiten de spits het verkeer vlot kan door rijden.

Update: zie vraag 7

5. KBG 36 - 6/11/2012

"Het tweerichtingsfietspad is (zoals een studie aantoont over alle tweerichtingsfietspaden) gevaarlijk. Bovendien zorgt de bevreemdende huidige situatie voor verwarring en onnodige wachttijden aan de lichten voor fietsers. Dit werkt het niet opvolgen van deze vreemde signalisatie in de hand.

Daarom zowel aan west- als oostkant van de tunnel een fiets-en voetpad krijgen."

In de huidige, tijdelijke fase kan er langs beide kanten worden gewandeld en gefietst (aan de oostelijke doorgang slechts in 1 richting). Dit wordt echter weer naar de oorspronkelijke toestand hersteld op het moment dat de tijdelijke tramtunnel terug open gaat – dus voetgangers op het oostelijk pad en fietsers op het westelijk pad. De tunnel is namelijk te smal om beide langs elke kant toe te laten. Het mengen van fietsers en voetgangers zorgt nu al herhaaldelijk voor klachten van voetgangers. Het tweerichtingsfietspad takt dan aan op het tweerichtingsfietspad in de Vaerwyckweg. Bovendien wordt ook een grotere voetgangersstroom verwacht door de

projectontwikkeling en het open stellen van het natuurpark (2013). De Stad zal dit echter opvolgen en de toestand over een jaar evalueren. Indien het nodig blijkt, kan de situatie worden aangepast.

Update (juli 2013). De verkeerssituatie is in zijn oorspronkelijke toestand hersteld, maar de situatie zal worden geëvalueerd

6. KBG 40 - 29/04/2013

Verkeerslichten aan de Timichegtunnel: zou pas kunnen worden aangepast na de werken aan de Sterre. Bussen rijden in alle richtingen door die verkeerslichten. Vorige week waren er lange files op de Sint-Denijslaan. Men vraagt om toch de lichtenregeling aan te passen, zodat er langer groen kan gegeven worden aan de Sint-Denijslaan.

De groentijd voor de St-Denijslaan varieert tussen 17 en 22 seconden (al naar gelang er een voetganger op de drukknop duwt om de Vaerwyckweg over te steken). Voor de lichtenregeling is er van in het begin voor gekozen om de richting van en naar de R4 het meest groentijd te geven. Ook nu met de werken aan De Sterre en het feit dat er daarvoor een omleiding via de Vaerwyckweg loopt, wil AWV dit zo houden.

Update (april 2013): AWV heeft laten weten dat de lichten voorlopig niet worden aangepast zolang de werken aan de Sterre lopen

7. KBG 40 - 29/04/2013

Wie was de verkeersdeskundige die ooit het verkeersplan / toekomstvisie opgesteld heeft voor het project Gent Sint-Pieters?

Kan dit document gelezen worden?

Kan die persoon de klankbordgroep dat plan/visie uit het verleden komen uitleggen?

Wat waren hierin de krachtlijnen voor fietsers?

En hoe zal men in de toekomst hierop verder bouwen?

De opmaak van een MOBER is verplicht sinds een tweetal jaar. Een expert zal in één van de volgende klankbordgroepen een toelichting komen geven over de vroegere mobiliteitsstudie. Die studie is ook opgenomen in een managementsamenvatting die op de website van PGSP staat (bij 'officiële documenten').

Stand van zaken (okt 2013): de datum voor toelichting is voorlopig ingepland voor de KBG van december 2013

8. KBG 40 - 29/04/2013

"Verkeerslichten aan de voorlopige tramtunnel werken niet: zie verslag vorige keer. Die verkeerslichten werken niet goed, waardoor 5% van de buschauffeurs moet uitstappen om die te bedienen. Daarvoor wordt naar een oplossing gezocht.

Sinds de tijdelijke tramtunnel weer open is, treden weer gevaarlijke situaties op op dat kruispunt."

Er stellen zich opnieuw problemen met de lichten. Dit wordt verder opgevolgd door Siemens en De Lijn

9. KBG 41 - 27/06/2013**Stand van zaken van de MOBER? Voor 2e maal geen vordering**

Het mobiliteitsrapport wordt in de komende maanden gefinaliseerd. Rekening houdend met de toekomstige ontwikkelingen werd de verkeersgeneratie berekend en werden toekomstige knelpunten zo accuraat mogelijk ingeschat. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan een aantal scenario's of voorstellen van ingrepen – de zgn. milderende maatregelen, die antwoord kunnen bieden op de negatieve effecten. In het najaar 2013 zullen alle relevante scenario's met pro's en contra's aan de KBG en buurt gepresenteerd kunnen worden. Nadien zal het beleid een keuze maken

10. KBG 41 - 27/06/2013

Wanneer verdwijnt de paal met straatverlichting midden op het fietspad naast het L-gebouw? (Fabiolalaan) Die paal was "de enig mogelijke plaats voor de kabels van de tram". Nu de tramkabels (sinds november) aan het L-gebouw hangen hadden we verwacht dat die paal tijdens de werf zou verdwijnen. Zie:

<http://fietsbult.wordpress.com/2013/03/29/heropening/>

Het wegnemen van de paal is inmiddels in de planning van Eandis opgenomen. Er moet minstens 6 weken worden geteld vanaf het moment dat dit in de planning zit.

11. KBG 41 - 27/06/2013

In de klankbordgroep werd ooit uitepakkt met een omleidingsroute voor fietsers om zo een deel van de Sint-Denijslaan te vermijden (om Dupuislaan te vermijden). Er is echter geen oprit. Kan de boordsteen worden verlaagd?

Dit gaat samen met de herinrichting van de Sint-Denijslaan.

12. KBG 42 - 14/10/2013

Als fietser komende van de Fabiolalaan word je aan je lot overgelaten. In feite is er geen enkel bord dat je duidelijk maakt waar je heen moet. Je kan op drie manieren langs het plein rijden zoals ik het interpreteer. Is dit wel degelijk zo? 1. zoals aangegeven door de streepjeslijn op het plan, dan kruis je wel de rijbaan en dus het autoverkeer 2. zie plan nr. 2, enkel verbodsteken inrijden voor auto's, maar uitgezonderd fietsers 3. zie plan nr. 3, maar dan mag je enkel naar links afslaan, want je krijgt dan een witte pijl met blauw bord voor je neus (plan nr. 4), terwijl de streepjeslijn op het plan wel aangeeft dat je naar rechts mag

Op de website www.projectgentsintpieters.be zijn altijd de meest recente kaartjes te vinden. De signalisatie op de hoek K. Boudewijnstraat/fietspad wordt herbekeken door de Verkeerstechnische afdeling van de Politie. Momenteel wordt de verkeersstromen op het K. Maria-Hendrikaplein binnen Minder Hinder herbekeken.

13. KBG 42 - 14/10/2013

Op de Sint-Denijslaan staan enkel verkeerslichten voor het verkeer van de Sint-Denijslaan t.h.v. de nieuwe tramtunnel. De automobilisten en fietsers die naar de Voskenslaan willen staan te wachten voor een rood licht. Plots wordt het groen en denken dat het voor de voetgangers rood wordt, maar er is geen licht voor de voetgangers. Dus die blijven

voorrang hebben? Het verkeer uit de Sint-Denijslaan krijgt groen maar moeten toch nog kunnen wachten om voetgangers en fietsers die gebruik maken van de tunnel voorrang te verlenen?

Sinds begin september 2013 is de definitieve lichtenregeling voor de doorstroming van het openbaar vervoer van en naar de tramtunnel operationeel. Bij indienstname werd dit doorgenomen met de partners, zijnde Eurostation en Stad Gent. Voor de fietsers is er geen aparte fase voorzien, maar ze volgen de algemene voorrangregels van voetpaden in een bebouwde kom. Verder moet er worden opgemerkt dat de auto's geen groen licht krijgen, maar een oranje knipperlicht, wat hen wijst op een "gevaarlijk punt, voorzichtigheid geboden". Dit heeft een andere betekenis dan een klassiek groen licht. Het is zowel bij Stad Gent als De Lijn opgevallen, dat door de vele overstekende voetgangers, voornamelijk tijdens de spits, zich hier mogelijks files gaan opbouwen. In de Minder Hinder-vergadering van 17 oktober 2013 is er afgesproken dat er eerst een testfase komt met een langere groentijd voor de Sint-Denijslaan. Tegelijk zal er tijdens de spits politie aanwezig zijn om de overstekende voetgangers te begeleiden. Dit moet de doorstroming van wagens verbeteren. In tweede instantie zal de passage van voetgangers en fietsers een eigen groen/rood fase bekommen. Hiervoor werd aan de leverancier gevraagd om deze mogelijk te onderzoeken, om deze in het systeem in te bouwen. Een timing van installatie is nog niet gekend.

14. KBG 44 - 10/03/2014

In de Stationsbuurt Zuid, meer bepaald tussen de Voskenslaan en de Kortrijksesteenweg is er ongenoegen en ongerustheid over het feit dat de Valentin Vaerwyckweg onderbroken wordt/blijft ter hoogte van de aansluiting met de Fabiolalaan. Dit was blijkbaar niet voorzien in de bouwvergunning. Het niet verbinden van Stationsbuurt Zuid en Noord genereert heel wat sluipverkeer en ongemak in deze buurt. Hoe en waarom is die beslissing tot stand gekomen, en wat mogen we verwachten voor de toekomst? Zijn de belangen van deze buurt ondergeschikt aan die van de Rijsenbergwijk?

Momenteel worden verschillende scenario's onderzocht in het kader van het MOBER K. Fabiolalaan zone B (-B1) en C. Hier wordt later zeker op teruggekomen.

15. KBG 44 - 10/03/2014

Herhaaldelijk is gebleken dat aannemers zich niet houden aan afspraken en toch met tractoren en betonvrachtwagens door de woonwijken rijden. De politie kan het naleven van deze afspraken niet afdwingen omdat ze los staan van het verkeersreglement. Hoe zal de overheid deze afspraken afdwingen?

1. Er is de recente wetwijziging waardoor tractoren die als werfverkeer worden ingezet aan strengere eisen moeten voldoen. De Stad Gent laat die voertuigen regelmatig door de politie controleren 2. Op federaal vlak is er een werkgroep samengesteld die de problematiek van inzet van tractoren als werfverkeer opvolgt en hier maatregelen wil tegen nemen. De Stad Gent is een van de trekkers van deze werkgroep en wordt ook ingezet als casestudy. 3. De Stad Gent gaat onderhandelingen aan met aannemers om op die manier tot afspraken te komen om geen tractoren in te zetten op de werven. In een aantal gevallen heeft dit positieve gevolgen. 4. Op de eigen werven van de Stad worden geen tractoren gebruikt. 5. De wettelijke middelen zijn beperkt maar er wordt momenteel ook onderzocht of tractoren binnen de bebouwde kom kunnen worden geweerd

16. KBG 44 - 10/03/2014**Waarom wordt geen gebruik gemaakt van het logistiek potentieel van de spoorweg om bouwmaterialen aan en puin af te voeren?**

Het gebruik van de sporen wordt aangemoedigd in het bestek maar is in de praktijk vaak moeilijk haalbaar, door werken elders op het spoornet of ten gevolge van de bovenleidingpalen en rijdraad die hinderlijk in de weg zitten bij laden en lossen. Transport van grote materialen doen we steeds buiten de spits. Dit thema (werfverkeer, onderzoek mogelijkheid gebruik van spoorweg) werd reeds grondig bekeken ten tijde van opmaak MER- rapport: zie volledige argumentatie waarom dit werkelijk heel moeilijk zo niet ondoenbaar is in het MER deel V § 2.6 (pag 61 tem 63)

17. KBG 44 - 10/03/2014**Wordt er bij de bouw van A5 en B1 rekening gehouden met het verhinderen van sluipverkeer tussen Timichegtunnel en Rijsenbergwerk over de werf?**

De werf zal volledig afgesloten kunnen worden. Fietsenverkeer blijft dan mogelijk, autoverkeer niet. Het werfpad dat opengehouden moest worden voor de doorgang naar werf VAC en zo de connectie naar de weg van het seinhuis, is niet langer nodig vanaf einde werf VAC. De komende maanden zal INTERBUILD wel nog willen gebruik maken van deze "werfweg" over zone A5 om de resterende opleveringspunten op te lossen; zolang blijft deze werfweg wel nog nodig.

18. KBG 44 - 10/03/2014**Er ontbreekt duidelijke aanduiding voor de voetgangers o.a. aan het busstation, maar ook komende van de Boudewijnstraat om naar het station te stappen**

De projectpartners hebben zich geëngageerd tot een onderzoek om klaarheid te scheppen in de voetgangersbewegingen, fietsersbewegingen en openbaarvervoer bewegingen op en rond het Maria Hendrikaplein. In afwachting van definitieve oplossingen is besloten om de oude oversteken op het Hendrikaplein over de tram- en busbaan tijdelijk te herschilderen met een markering op het wegdek die ook een waarschuwing ten aanzien van de tram inhoudt. Voor de Boudewijnstraat zou dit inhouden dat ter hoogte van de rijweg een zebepad aangebracht zou worden en ter hoogte van de tram/busbaan een rode markering met een specifieke waarschuwing ten aanzien van de tram. Dit voorstel is in bespreking met alle projectpartners.

Rond Pasen 2014 zullen de haltes van tramlijn 1 verplaatst worden. Dit in functie van de komst van de nieuwe tramrijtuigen in Gent. De verplaatsing zal – zeker voor de halte richting Korenmarkt - ook een positief effect hebben op de loopstromen van voetgangers.

Op het bus- en tramstation is door de projectpartners gekozen om geen markeringen aan te brengen. In een dergelijke omgeving is het belangrijk het onderlinge respect tussen voetgangers, trams en bussen te bewaken. Geen van de gebruikers (met uitzondering van het tramvoertuig omwille van de verkeerscode en de lange remafstand) willen we hierbij voorrang geven. Voetgangers willen we de mogelijkheid geven om hun eigen looplijn te kiezen (meestal de kortste). Het aanbrengen van markeringen brengt territoriumgedrag en risicogedrag met zich mede. Deze filosofie is niet nieuw en wordt op veel bus- en tramstations toegepast (denk bijvoorbeeld aan Gent Zuid).

19. KBG 44 - 10/03/2014

"Verkeerslichten Sint-Denijslaan/Voskenslaan

1. Fietsers uit de Voskenslaan krijgen bij groen licht niet genoeg tijd om veilig voorbij de kruising met de tijdelijke tramtunnel de Sint-Denijslaan in te rijden. Alvorens zij daar zijn, krijgen trams/bussen al het signaal dat ze veilig de tunnel kunnen uitrijden. Daarbij komen ze in conflict met die fietsers.

2. Fietsers die uit de tijdelijke fietsenstallingen op het K. Mathildeplein komen en richting westelijk deel van de Sint-Denijslaan rijden, passeren geen verkeerslicht dat aangeeft of zij veilig de tijdelijke tramtunnel kunnen kruisen of niet. Dat verkeerslicht staat immers op de Voskenslaan bij MaxMobiel.

Dit punt is toegelicht op de klankbordgroep van 10 maart 2014. Zie hieronder de link naar de presentatie.

http://www.projectgentsintpieters.be/userfiles/files/klankbord/kbg_140310_44_p_AanpassingVerkeerslichtenVTT.pdf

20. KBG 44 - 10/03/2014

Er wordt veel te snel gereden in de Patijntjestraat, Rijsenbergstraat en Sportstraat waar 30 km/u als maximum snelheid geldt. Eens de ambtenaren naar het Lovelinggebouw komen werken zal het verkeer nog toenemen. Er zouden best verkeersremmers voorzien worden met een nog betere aanduiding van de 30 km/u. Nog beter zou zijn dat de rijrichting in de Patijntjestraat (vanaf de Sportstraat naar de Europabrug) éénrichting wordt ! Met een duidelijk fietspad voor de studenten.

Deze vraag is niet specifiek voor het Project Gent Sint-Pieters. Momenteel voorziet het Mobiliteitsbedrijf geen nieuwe circulatiemaatregelen voor deze straten. Eenrichtingsverkeer of snelheidsremmers moeten trouwens doordacht worden ingevoerd: eenrichtingsverkeer werkt vaak snelheidsverhogend en aan alle snelheidsremmers zijn voor – en nadelen verbonden. Er kunnen wel steeds snelheidsindicatieborden worden aangevraagd bij het Mobiliteitsbedrijf. Die meten de snelheid en hebben ook een sensibiliserend effect.

21. KBG 46 - 18/06/2014

Sedert enkele dagen zijn de files aan de Sint-denijslaan vooral richting Voskenslaan nog langer dan anders. Buurtbewoners zitten urenlang in de uitlaatgassen en het is een gevaar voor fietsers. De verkeerslichten zijn niet goed afgesteld. Waarom geen verkeerslicht voor voetgangers?

De verkeerslichten zijn ondertussen aangepast en in werking. Er is langer groen voor de wagens waardoor er een betere doorstroming is. Er zijn ook voetgangers- en fietserslichten aan de uitgang van de tramtunnel en aan de Voskenslaan waardoor die veilig kunnen oversteken of doorrijden. Op de website van het project Gent Sint-Pieters is een bericht verschenen om de fietsers en voetgangers attent te maken dat de verkeerssituatie gewijzigd is. Er komt ook bijkomende signalisatie.

22. KBG 47 - 28/08/2014

Wanneer verdwijnt de verlichtingspaal op het fietspad nast het VAC en de foute strepen onder het VAC?

De belijning zal worden aangepakt door de Dienst Wegen. Een exacte timing is nog niet gekend. De paal zal wellicht niet hoeven te worden weggenomen aangezien die op de grens tussen voet- en fietspad komt te liggen.

Update: belijning is uitgevoerd

23. KBG 47 - 28/08/2014

Het verkeerslicht aan de Timicheg zou verplaatst worden na de werken aan de Sterre. Die zijn achter de rug. Wat is de timing?

Een van de voorstellen van de werkgroep Sint-Pieters Buiten was om de linksafbeweging vanaf de V. Vaerwyckweg op de Sint-denijslaan richting Dupuislaan te verbieden. Deze maatregel wordt voorlopig niet verder onderzocht, maar het lussenplan tussen Voskenslaan en Kortrijksesteenweg wordt bij wijze van proef wel al in het najaar ingevoerd. Dit plan wordt na 6 maanden geëvalueerd. In afwachting van de evaluatie worden geen andere maatregelen doorgevoerd. AWW zal voorlopig de verkeerslichten niet verplaatsen zolang er geen duidelijke beslissing is voor de verkeerscirculatie in de staitonsbuurt-zuid om op die locatie niet twee maal een ingreep te doen.

24. KBG 47 - 28/08/2014

Iemand stuurde dit door:

http://www.nieuwsblad.be/article/detail.aspx?articleid=BLTDA_20100915_002 Wat is het verhaal achter de wijziging van dit streefbeeld (fietspad aan beide kanten van de tunnel)?

Het beeld dat die krant heeft gebruikt was een eerste ontwerpbeeld. De keuze voor een tweerichtingsfietspad langs een kant van de Timichegtunnel is er gekomen omdat het tweerichtingsfietspad langs de V. Vaerwyckweg op die manier aansluit op het tweerichtingsfietspad in de Timichegtunnel. Op die manier vermijden we dat fietsers komende van de R4 in de richting van de K Fabiolalaan het kruispunt Sint-Denijslaan/V. Vaerwyckweg /Timichegtunnel twee maal moeten kruisen. De andere zijde van de tunnel is voorzien voor voetgangers waardoor conflicten tussen fietsers en voetgangers kunnen vermeden worden. Eenmaal de projectontwikkeling is gerealiseerd, zal dit voetpad ook meer intensief worden gebruikt.

25. KBG 47 - 28/08/2014

Wat gebeurt er verder met de mobiliteitsvoorstellen van de werkgroep Sint-Pieters-Buiten?

Het voorstel voor het lussensysteem van de werkgroep Sint-Pieters-Buiten wordt nog dit najaar op proef ingevoerd. Door dit systeem zullen chauffeurs niet meer via de tussengelegen woonstraten van de Kortrijksesteenweg naar de Voskenslaan of omgekeerd kunnen rijden. Op 29 september vindt hierover een infobeurs plaats in de Sterre-spits. Na een proefperiode van 6 maanden zullen deze maatregelen door het Mobiliteitsbedrijf samen met de bewoners worden geëvalueerd. Ondertussen onderzoekt het Mobiliteitsbedrijf ook de andere maatregelen die de bewonersgroep heeft voorgesteld.

Update juli 2015: het proefproject loopt en de bewoners konden tot 7 juli een enquête indienen om hun mening te geven. Het project wordt dan geëvalueerd en al dan niet verdergezet.

26. KBG 47 - 28/08/2014

Hogeschool Gent verhuist een paar richtingen voor enkele jaren naar the Loop (zie de kranten). Hoe zal de fietstrafiek daarheen opgevolgd/georganiseerd worden? Zal dit een intense trafiek tussen Hogeschool en the Loop genereren? Of enkel tussen het station en de Loop?

Dit bericht klopt niet. Het gebouw A van de Hogeschool is effectief gesloten, maar de Hogeschool heeft het kunnen oplossen door de lessen te spreiden over de diverse gebouwen van de Hogeschool in de stad.

27. KBG 47 - 28/08/2014

Graag op de klankbordgroep tekst en uitleg bij de onbegrijpelijke verkeerslichten kruispunt Voskenslaan/Sint-Denijslaan.

De lichten zijn enkele maanden geleden bijgesteld waardoor de auto's langer groen krijgen en er minder kans is op fileopbouw. Ondertussen is er ook beslist om het fiets- en autoverkeerslicht op de Voskenslaan aan het Fietspunt buiten dienst te stellen. Fietsers en auto's rijden daardoor naar het verkeerslicht in de bocht voorbij de oude tramtunnel waar ze door een rood licht worden tegengehouden als trams en bussen in of uit de tunnel rijden. Door de eerste lichten uit dienst te nemen kunnen fietsers ook vlot van de Voskenslaan naar de fietsenstalling op het Koningin Mathildeplein rijden. Het Mobiliteitsbedrijf onderzoekt momenteel hoe het kruispunt kan geoptimaliseerd worden en waar oversteekplaatsen eventueel moeten verplaatst worden.

28. KBG 47 - 28/08/2014

Kom je van de fietsstalling Mathildeplein, dan heb je geen aanduiding van sporen, en kan je de eerste trap naar rechts beklimmen om een leeg perron 12 aan te treffen. Kortom: als men de toegang tot het station nog lang aan de kant Ganzendries houdt, dan is daar ook een TV-scherm met vertrekkende treinen nodig.

Er wordt een TV-scherm voorzien op het moment dat het perron volledig klaar is en dat de containertunnel een stuk is opgeschoven zodat men het direct op de definitieve plaats kan hangen. Dit zal wellicht eind 2015 zijn. Tot zolang zijn de TV-schermen ter hoogte van spoor 9 de meest dichtstbij. Hetzelfde geldt voor een ticketautomaat.

29. KBG 47 - 28/08/2014

Perron spoor 12 daar zijn noppentegels die goed liggen, doch, ik merkte geen ribbellijnen die naar de trappen leiden. Is daar een verklaring voor?

In de definitieve toestand zijn er op perron 11/12 ribbel-, noppen- en rubbertegels voorzien volgens de geldende richtlijnen en de afspraken tussen NMBS en de Nationale Raad voor personen met een beperking. Tijdens een werffase wordt geprobeerd om al zoveel mogelijk hiervan te realiseren, maar dit kan niet volledig worden afgewerkt.

De toegankelijkheidsambtenaar Marie-Andrée Avraam heeft op het werfbezoek van 20 januari 2014, de stalen van de noppen- en ribbeltegels die werden voorgelegd goedgekeurd. Als aandachtspunt werd meegegeven dat het uitgefreesd deel van de tegels gelijk moet komen met de afgewerkte vloer waarin de tegels worden geplaatst om de noppen of ribbels bovenop te laten uitsteken. Noppen- en

ribbeltegels worden altijd achteraf aangebracht omdat het patroon van de vloer nooit overeenstemt met de plaats waar de tegels moeten komen.

Het huidige perron 12 is een deel van het perron 11/12 dat momenteel nog wordt aangelegd. Dit is dus nog een tijdelijke werfsituatie. Nog niet alles kon daarom worden gerealiseerd. De werken zijn voorzien in het najaar (tijdens een buitendienststelling van perron 12). Het is de bedoeling dat alles is afgewerkt tegen dat het perron 11-12 volledig in dienst wordt genomen.

Update feb 2015: de sporen en perrons 11-12 zijn inmiddels open

30. KBG 47 - 28/08/2014

- **Vraag om aanduiding looproute voor blinden en slechtzienden tussen hoofdingang stationsgebouw en tramperron lijn 1 richting stadscentrum.**
- **Het nieuwe, verhoogde tramperron Gent-Sint-Pieters lijn 1 richting stadscentrum vertoont een forse versmalling daar waar de toegangshelling voor voetgangers-tramreizigers afloopt richting Maria-Hendrikaplein. Bij gelijkaardige (hellingen naar en van) tramperrons in o.m. Groot-Brittannië worden systematisch hekken aangebracht, in contrasterende (vaak gele) kleur, om alle reizigers veilig te geleiden. Kan dit ook hier gebeuren?**

In het oorspronkelijk ontwerp waren er balustrades voorzien aan de zijkant van de helling(en). Op vraag van stad Gent (IKZ 30 januari 2014) werden deze geschrapt. Ter hoogte van de eerste dubbele deur (rubbertegels 1,0m x 1,0m) worden de reizigers door middel van de ribbeltegels naar de keermuur geleid die als natuurlijk geleidingslijn dient. Er werd bijgevolg geen bijkomende tactiele geleiding op de helling voorzien.

31. KBG 52 - 10/12/2015

De lichtenregeling stadinwaarts (door de Lijn) op de Voskenslaan is ifv fietsers zinloos èn is fietsonvriendelijk. Wie als fietser aan het rode licht thv Max Mobiel op groen licht wacht komt bij het volgende verkeerslicht gegarandeerd weer voor rood te staan. Bovendien loopt bij rood licht de fietsersstroom vanuit de Sint-Denijslaan verder. De functionaliteit van het verkeerslicht voor fietsers ontbreekt. Kan dit licht aub afgekoppeld worden? Ook voor andere weggebruikers, zelfs trams en bussen, zit er geen logica in. Aan het laatste licht zag ik al trams en bussen die aanzetten bij groen voor fietsers. Gans deze situatie is ook nefast voor de aantrekkingskracht van de stallingen op het Mathildeplein!

Uit vroegere studies bleek dat het niet mogelijk is om met detectielussen te werken in deze zone. Daarom is destijds tussen de Stad Gent en De Lijn overeengekomen om een vaste-tijden principe toe te passen, wat voor elk gewoon klassiek kruispunt ook wordt toegepast. Hierbij hebben de trams/bussen gedurende een bepaalde periode doorgang, terwijl in het ander deel van de cyclus de auto's en fietsers doorgang hebben.

De lichten aan Max Mobiel hebben tot doel, bij gebruik van perron 22/23, om de bussen toegang te verlenen tot deze zone, waarbij dan de auto's en fietsers tegengehouden worden. Dit wegnemen geeft een mogelijk gevaar bij dit manoeuvre. Bussen gebruiken perron 23 nog als afstapperron en moeten vanop de tram/busbaan over de rijweg en het fietspad naar perron 23. Dit kan gaan tot maximaal 14 dergelijke busbewegingen in het spitsuur. Als de verkeerstechnische dienst van het

Mobiliteitsbedrijf stelt dat dit verkeerslicht niet meer nodig is en er geen risico is voor ongevallen, gaat De Lijn akkoord om dit af te dekken of uit te zetten. De VTT van het Mobiliteitsbedrijf onderzoekt dit momenteel.

De Lijn heeft inmiddels een test gedaan om de verkeerslichten op het kruispunt uit te zetten tijdens de spits, waarbij er een piek is zowel bij het openbaar vervoer als bij fietsers en voetgangers. Dit leidde tot chaos: bussen konden niet uitrijden, trams werden gehinderd en hinderden dan op hun beurt het verkeer ... Verder zijn er, ten gevolge van het uitzetten van de lichten, een paar bijna-ongevallen gebeurd.

De Lijn is van oordeel dat dit nog eens testen tijdens een kalm moment nutteloos is, gezien een systeem moet gedimensioneerd worden op deze piekmomenten.

Uitgaande van bovenstaande, is het voor De Lijn dan ook niet nuttig om nog bijkomende testen te organiseren. Tenzij er voorstellen voor een wijziging zijn met een fundamentele en gegronde onderbouw, lijkt dit voor De Lijn een afgesloten punt. De Stad Gent wil eventueel een bijkomend onderzoek doen om de lichten te optimaliseren.

32. KBG 52 - 10/12/2015

Wat is de huidige planning voor het verkeersplan K. Maria-Hendrikaplein? Wie trekt dit dossier?

Dit dossier wordt getrokken door het Mobiliteitsbedrijf. De betrokken stadsdiensten – Stedenbouw, Mobiliteitsbedrijf, Groendienst, Wegendienst, Minder Hinder, het Infopunt en de projectpartners hebben hierover al een aantal keren rond de tafel gezeten om de mogelijkheden te bekijken en verschillende scenario's te onderzoeken op basis van de vaststellingen van de gebruikers (rondgang van de klankbordgroep) en van de betrokken diensten. Ondertussen is de Vlaamse overheid bezig met nieuwe normen voor voetgangersoversteken over de trambaan.

In de loop van het voorjaar zal een plan van te nemen maatregelen aan de klankbordgroep worden voorgesteld. Een eerste stand van zaken wordt op de klankbordgroep van 10 december 2015 gegeven.

33. KBG 53 - 7/03/2016

Hoe wordt in de nabij toekomst de ontsluiting van het plaatselijk autoverkeer geregeld van de buurt nr de Timichegtunnel/R4? Komen er paaltjes die met een badge naar beneden zakken vr het plaatselijk autoverkeer? (Zoals bijv. In Lissabon) Of enige andere oplossingen?

Autoverkeer kan via de Snepkaai van de Rijsenbergbuurt naar de R4 rijden (of omgekeerd). Het is niet de bedoeling om via de Timichegtunnel een rechtstreekse doorsteek van de Rijsenbergbuurt naar de R4 te creëren. Er is in 2010 een participatietraject georganiseerd over de mobiliteit in de stationsbuurt waarbij de politieke beslissing is genomen om deze weg niet open te stellen op basis van grondige argumenten.

In het kader van de verdere ontwikkeling op de site (zone B en C) wordt gekeken om de doorsteek, de zogenaamde Boentweg, te voorzien van alle mogelijke maatregelen om ervoor te zorgen dat dit

geen sluiptegeweg wordt van het zuiden van Gent naar het stadscentrum doorheen de woonbuurten. Het is ook niet de bedoeling om de bewoners uit de Rijsenbergbuurt over de site te laten rijden. De doorsteek van noord naar zuid of omgekeerd via de Timichegtunnel zal met andere woorden fysisch onmogelijk gemaakt worden. Op welke wijze zal later bepaald worden.

34. KBG 53 - 7/03/2016

In de nasleep van de stationswerken wordt nu al van vorig jaar de sint-denijslaan volledig vernieuwd... weet men tegen wanneer dit klaar is? Zal onze straat volledig afgesloten worden? Zo ja, is er al geweten wanneer en voor hoe lang dat gaat gebeuren?"

De werken in de Sint-Denijslaan maken geen deel uit van het project Gent Sint-Pieters maar passen in de verbetering van de wegen op het Gentse grondgebied.

De Dienst Wegen heeft een bewonersbrief opgemaakt die ondertussen aan deze bewoners is overgemaakt en in de buurt is verdeeld. De werken duren tot eind mei 2016. Dit is langer dan voorzien wegens een aantal dagen werkverlet, maar vooral ook omdat er aan de aannemer opdracht is gegeven om een paar bijkomende werken uit te voeren zoals de vernieuwing van de volledige rijweg tussen de Maurice Dupuislaan en de Sint-Denijslaan nr. 132, de vernieuwing van 2 extra parkeerstroken en de vernieuwing van de kantstroken tussen huisnr. 4 en 132.

Gedurende één week zal het nodig zijn om de Sint-Denijslaan tussen de Maurice Dupuislaan en Roosakker voor alle verkeer af te sluiten. Volgens de huidige planning is dat van maandag 18 april tot vrijdag 22 april 2016.

35. KBG 53 - 7/03/2016

Als ik het goed begrijp zal er straks geen enkel rechtsreeks zebrapad meer zijn van het K. Maria-Hendrikaplein naar de omliggende trottoirs, en bovendien zal al het taxiverkeer vanaf de nieuwe ondergrondse stelplaats naar het centrum, twee oversteekplaatsen (aan de Drie Zinnen, en aan de Rambler) voor voetgangers kruisen, zonder voorrang te moeten verlenen?

De oversteekplaatsen op en rond het Koningin Maria-Hendrikaplein worden allemaal aangepakt maar de zebrapaden zullen niet doorlopen over de trambanen. Volledig doorlopende zebrapaden over een trambedding zijn immers niet reglementair want de tram heeft altijd voorrang. Dat wordt door voetgangers niet altijd begrepen wanneer er doorlopende zebrapaden zijn. Dit leidt tot een dualiteit en een vals veiligheidsgevoel. Door een nieuw dienstorder van de Vlaamse overheid kunnen er nu op een uniforme manier oversteken worden gecreëerd op het K. Maria-Hendrikaplein. Het niet-doortrekken van de zebrapaden geeft geen vrijgeleide aan taxi's of bussen om de oversteekzones niet te respecteren. De volledige zone voor het station is trouwens zone 30. Dit betekent dat alle weggebruikers rekening moeten houden met elkaar. Er zullen initiatieven worden genomen om zowel taxi- als buschauffeurs op deze nieuwe signalisatie te wijzen. Daarnaast zal de situatie geëvalueerd worden om de veiligheid van alle modi, maar vooral van voetgangers en fietsers te garanderen. Doordat de taxi's verhuizen naar de overdekte zone, de zone K&R, zullen de taxi's van en naar het centrum geen gebruik maken van de tram- en busbaan, maar aan- en afrijden via de K. Albertlaan.

36. KBG 53 - 7/03/2016

Het verwijderen van de drempel in de Sint-Denijslaan heeft in één klap de zone 30 de doodsteek gegeven. We vragen dringend een even sterk alternatief als de verdwenen drempel!

Het Mobiliteitsbedrijf onderzoekt dit en volgt dit op.

37. KBG 53 - 7/03/2016

Verkeerslichten einde/begin Voskenslaan//Sint-Denijslaan (achterzijde station) en bijbehorend zebepadprobleem: er is nog steeds NIETS gebeurd. Er is een groot verschil tussen de doorgangstijd voor De Lijn (+/- 50 sec.) en voor het gewone verkeer (15 sec.). Hierdoor kunnen er slechts 3 wagens per beurt passeren van de Voskenslaan naar de Sint-Denijslaan (west) terwijl het aantal trams en (vooral) bussen aan de achterkant vrij beperkt is. Dit wordt nog meer beperkt doordat de verkeerslichten die (komende uit de Voskenslaan) juist voorbij lijnperron 23 staan volledig dezelfde fasering hebben als die in de Voskenslaan. Tevens is er nog steeds een kafkaiaans zebepad tussen de verkeerslichten van de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan(west) zonder zicht voor de daar overstekende voetganger op de stand van die verkeerslichten. Dit probleem werd al diverse malen aangekaart.

De Lijn heeft een proef uitgevoerd, maar stelde vast dat het uitzetten van de lichten te gevaarlijk is en leidt tot het vastlopen van de verkeersstromen. Het gaat niet alleen om dat kruispunt. De lichtenregeling aan de zuidzijde van het station is immers gekoppeld aan de lichtenregeling aan de noordzijde (tram/busdoorgang, voorlopige tramtunnel) dus een dubbel kruispunt. Gezien de busdetectie niet feilloos is, is er gekozen voor het beste alternatief, zijnde 2 kruispunten op vaste tijden.

In opdracht van het Mobiliteitsbedrijf zal de firma Grontmij deze verkeerslichtenregeling onderzoeken.

38. KBG 55 – 13/12/2016**Lichtregeling Sint-Denijslaan/Voskenslaan/tijdelijke tunnel**

Sweco heeft in opdracht van de Stad Gent een studie uitgevoerd naar de optimalisatie van de lichtenregeling op het kruispunt. Daaruit blijkt dat de huidige statische lichtenregeling niet verder kan geoptimaliseerd worden. De enige optie is de installatie van een detectiesysteem zodat er een dynamische lichtenregeling kan toegepast worden. Dit gaat gepaard met investeringen en werken aan het kruispunt. De studie spreekt zich niet uit over welk detectiesysteem hier het meest geschikt is. Daar is verder studiewerk voor nodig.

39. KBG 56 – 08/03/2017**Sluipverkeer tussen Timichegtunnel en K. Fabiolalaan**

Op 31 januari 2017 zijn NMBS, VTT (Mobiliteitsbedrijf) en het Infopunt ter plaatse gaan kijken welke alternatieven er zijn voor de breekpalen die telkens opnieuw worden stuk gereden door autobestuurders die een verkorte weg willen nemen van en naar Sint-Denijslaan/Koningin Fabiolalaan door de Timichegtunnel.

VTT heeft het voorstel gedaan om:

- een bijkomend verkeersbord te plaatsen aan de kant K. Fabiolalaan dat inrijden verbiedt
- houten paaltjes te plaatsen die met een sleutel kunnen neergeklapt worden zodat de Brandweer er door kan

Dit voorstel is door de VTT met de Brandweer besproken, maar het voorstel is afgewezen: het geeft teveel tijdsverlies om houten paaltjes neer te leggen. Een tractorsluis is eveneens niet aanvaardbaar omdat ambulances daar niet door kunnen.

Er worden daarom, naast het verkeersbord, opnieuw breekpalen geplaatst, op meer plaatsen, en waar mogelijk vaste paaltjes. Er wordt met de Politie bekeken of controle daar mogelijk is; het gaat namelijk om een privéterrein. De toestand wordt in de gaten gehouden.

40. KBG 56 – 08/03/2017

Snelheidsmetingen in de Sint-Denijslaan, naar aanleiding van het wegnemen van de drempels.

Het Mobiliteitsbedrijf heeft bij de vorige klankbordgroep laten weten dat er snelheidsmetingen op de Sint-Denijslaan zijn uitgevoerd, tussen V. Vaerwyckweg en Voskenslaan van 14 tot 27/9/16. Men heeft de rijrichting naar het station gemeten. De gemiddelde snelheid was 31 km/u, 45% van de bestuurders hielden zich aan de snelheid van 30 km/u, de V85 40 km/u. De situatie kent een positieve evolutie tegenover eerdere metingen maar wordt verder opgevolgd.

Als reactie en wedervraag:

We zijn natuurlijk verbijsterd - maar helemaal niet verwonderd - dat 55% van de bestuurders in snelheidsovertreding zijn. We begrijpen niet dat dit blijkbaar als OK beschouwd wordt, alhoewel ""verdere opvolging"" gemeld wordt. Met de burens vragen we nadrukkelijk dat er gewoon dezelfde soort drempels geplaatst worden zoals die vorig jaar geplaatst werden 500 meter verder op in de Sint-Denijslaan. Niemand (bewoners, De Lijn,...) heeft daar klachten over en het remt effectief om psychologische redenen de snelheid af. Wij begrijpen de halsstarrigheid niet om diezelfde drempels niet in dit deel van de straat te willen plaatsen dat zo onder de ontwikkelingen van het stationsproject te lijden heeft: de invalsweg die gehaaste kiss&rides doet op en af racen naar het station in een woonwijk met zone 30. Het zou voor ons zoveel verschil betekenen, een teken van respect zijn voor de veiligheid van onze kinderen en het kon verder op in onze straat probleemloos gerealiseerd worden.

Antwoord:

De Sint-Denijslaan is in het deel tussen de Vaerwijckweg en de R4 (hierboven op de foto) breder dan in het deel tussen V. Vaerwyckweg en het station. Niet alleen op het vlak van de effectieve rijbaanbreedte, maar ook wat betreft de afstand naar de huizen. Hoe breder deze tussenruimte, hoe kleiner de kans op trillingen. In het deel tussen V. Vaerwyckweg en station zal de afstand tussen deze rijbaankussen en de woningen kleiner zijn, met meer risico op overlast. Het Mobiliteitsbedrijf is er geen voorstander van op deze locatie, want ze verwachten klachten.

Bovendien heeft men bij rijbaankussens een niet-overrijdbare zone van minimaal 10 meter nodig. Door het feit dat deze rijbaankussens door een volle witte lijn van elkaar gescheiden moeten worden, kan men ze nooit leggen ter hoogte van inritten of garages. Dat wil zeggen dat er in dit deel van de straat niet veel plaatsen zijn waar ze zouden kunnen gelegd worden aangezien verschillende woningen een garage hebben.

Om de rijbaankussens stabiel te kunnen leggen, moet de straat lokaal opengefreesd worden om betonnen elementen te kunnen plaatsen, zoals ook in het andere deel van de straat gebeurd is. Rubber elementen op straat verlijmen en boulonneren, zoals dit vroeger gedaan werd, gaf zeer snel aanleiding tot klachten aangezien deze elementen los kwamen. Bijgevolg impliceert dit een aanzienlijke verkeershinder omwille van de aanleg. Om al deze redenen is het Mobiliteitsbedrijf momenteel wat terughoudend voor rijbaankussens in dit deel.

41. KBG 59 – 06/02/2018

Het probleem van de verkeerslichten ter hoogte van de Timicheg is al aangekaart in 2016. We kregen toen als antwoord: De drukknoppen voor voetgangers staan er omdat de ontruimingstijd voor voetgangers (te) veel intergroentijd consumeert, wat de rest van het verkeer – fietsers, bussen en auto's - te lang nodeloos doet stilstaan". Verder werd meegedeeld dat "een meer uitgebreid antwoord nog verwacht wordt van AWV die verantwoordelijk is voor de lichtenregeling". Graag zouden we vernemen waarom de projectpartners van oordeel zijn het STOP-principe op dit kruispunt niet moet toegepast worden. We zouden ook een verduidelijking willen bij het argument dat "de ontruimingstijd voor voetgangers (te) veel intergroentijd zou consumeren". Tot slot zouden we graag te weten komen of AWV intussen al een uitgebreid antwoord heeft voorzien.

Vraag: de wagens die van de R4 of de snelwegen t.h.v. Flanders Expo naar de parking van het station rijden, krijgen opvallend langer groen licht dan voetgangers of fietsers richting station. Dit strookt niet met het STOP-principe.

Het STOP principe is een mooi uitgangspunt, maar de wegcode moet altijd worden gevolgd. De fietsoversteek langs de westzijde heeft exact even lang groen als het autoverkeer, de voetgangersoversteek die daar lag ook (maar de stad heeft deze voetgangersoversteek weggenomen). De voetgangersoversteek langs de oostzijde krijgt inderdaad korter groen dan het autoverkeer. Dit komt door de langere oversteeklengte (3 rijstroken) waardoor de verplichte ontruimingstijd langer is. Het verschil in groentijd kan verminderd worden door de verkeerslichtenregeling volledig star te maken. De Vlaamse Regering zet echter in op "slimme verkeerslichten".

42. KBG 59 – 06/02/2018

De lichten voor de voetgangers die de Sint-Denijslaan hier willen dwarsen springen niet automatisch op groen.

Deze verkeerslichten geven standaard groen aan de Valentin Vaerwyckweg. Dit werd vastgelegd door de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid. De commissie, waarvan de Stad ook deel uitmaakt, was van oordeel dat het autoverkeer en fietsverkeer langs de Valentin Vaerwyckweg voorrang moet krijgen ten opzichte van de Sint-Denijslaan. Alle weggebruikers van de Sint-Denijslaan dienen dus een aanvraag te doen om groen te krijgen. Bij het wegverkeer is dat met detectoren, bij voetgangers en

fietsers met een drukknop. Het is wel zo dat een voertuig in de Sint-Denijslaan tussen 7u30 en 19u30 automatisch een aanvraag doet voor de voetgangers en fietsers. Overdag moet een voetganger of fietser dus enkel op de knop drukken indien er geen voertuigen zijn in de Sint-Denijslaan.

43. KBG 61 – 27/09/2018

Heeft de invoering van het circulatieplan geleid tot een hoger fietsgebruik aan het station?

NMBS telt zeer frequent het aantal fietsen aan de stations van Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort. In geen van beiden kan een opmerkelijke stijging vastgesteld worden door de invoering van het circulatieplan. NMBS merkt wel elk jaar een stijging in het fietsgebruik. Blok- en examenperiodes, net als vakantieperiodes voor studenten zijn wel zeer duidelijk waarneembaar in de bezettingen van de fietsenstallingen. Dit is een element waar we als NMBS zeker op gaan werken.

Heraanleg straten en pleinen

1. KBG 25 – 08/02/2011

Wanneer wordt er een voetpad aangelegd achter de bomenrij in de Sint-Denijslaan?

Dit maakt deel uit van de volledige heraanleg van de Sint-Denijslaan van fietspaden en voetpaden. Die zit momenteel in de studiefase. De werken zullen gefaseerd worden aangepakt (per deel van de Sint-Denijslaan) en de timing is nog niet gekend.

2. KBG 27 – 29/06/2011

heraanleg Sint-Denijslaan

De vraag om bewoners te betrekken bij de heraanleg van de Sint-Denijslaan werd doorgegeven aan de betrokken dienst.

Update (2012): de bewoners worden betrokken via overleg bij heraanleg

3. KBG 31 – 13/03/2012

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

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.

Update (mei 2013): voorlopige timing: De uitvoering van de fietspaden en voetpaden (+ fietssuggestiestroken) zijn voorlopig gepland onmiddellijk na bouwverlof 2014. Er moet nog coördinatie komen met de nutsbedrijven om hen de mogelijkheid te bieden voorafgaandelijke verplaatsingswerken uit te voeren. Dit kan wel vertragend werken indien de werken omvangrijk zouden zijn. Het deeltje tussen Voskenslaan en Valentijn Vaerwijckweg (fietssuggestiestroken) zou eventueel vooraf kunnen gebeuren, maar wel na de Sterre. Het valt echter te overwegen om het te combineren met bovenstaand aanbestedingsdossier.

4. KBG 31 – 13/03/2012

Kunt u ons meer informatie geven over de verdere heraanleg van de K. Fabiolalaan?

De Koningin Fabiolalaan werd heraangelegd tussen het Maria Hendrikaplein en de Aaigemstraat. De heraanleg van de Fabiolalaan vanaf de Aaigemstraat tot de Snepkaai (wat betreft zone B en C) van de K. Fabiolalaan van de Aaigemstraat tot aan de Snepkaai zal echter pas worden uitgevoerd 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.

5. KBG 36 – 6/11/2012

De verkeerssituatie voor fietsers die van de lichten aan de Timichegtunnel richting station rijden is erbarmelijk, na enkele tientallen meters is er plots geen sprake meer van een fietspad. Zij worden daar bovendien door de trottoirrand naar links richting auto's geduwd. Dit komt de veiligheid van de fietsers niet ten goede! Kan dit pijnpunt worden weggewerkt?

Er zullen fietssuggestiestroken worden aangebracht. De straat is daar te smal voor echte fietspaden, maar uit eerdere ervaringen in de stad blijkt dat fietssuggestiestroken de toestand voor fietsers toch wel veiliger maken omdat een visuele versmalling het autoverkeer vertraagt.

6. KBG 36 – 6/11/2012

Er is door de Hoge School een duidelijke toename van het fietsverkeer. Heel wat fietsers gebruiken het voetpad als fietspad, omdat het aan de lichten te smal is om door te kunnen als er wagens staan. Kan er geen fietspad of fietssuggestiestrook worden voorzien?

Bij de heraanleg van de Sint-Denijslaan is volgende voorzien:

- (her)aanleg van trottoirs en fietspaden tussen de V. Vaerwyckweg en de Dupuislaan
- Fietssuggestiestroken tussen Vaerwyckweg en Voskenslaan (te smal voor afzonderlijke fietspaden)

7. KBG 36 – 6/11/2012

De straat, de parkeerstrook en het voetpad zijn de laatste jaren meermaals opengelegd. Dit is de laatste keer slordig gebeurd. Kan daaraan iets gebeuren?

Dit zal samengaan met de heraanleg van de Sint-Denijslaan. Een delegatie van bewoners is bij de plannen betrokken. Van zodra een definitieve timing en planning is gekend, zal hierover worden gecommuniceerd.

8. KBG 41 – 27/06/2013

Zal de herinrichting van de Sint-Denijslaan nog lang op zich laten wachten? Indien dit zo zou zijn, kunnen er dan al tijdelijke maatregelen worden genomen om het verkeer af te remmen?

Infopunt zal nagaan wat de timing is voor de werken aan de Sint-Denijslaan. Indien die herinrichtingswerken nog lang op zich laten wachten, vraagt men om voorlopige maatregelen te treffen om het verkeer op de Sint-Denijslaan af te remmen.

Update: zie vraag 3

9. KBG 41 – 27/06/2013

"Deze vraag overstijgt mogelijk het project.

Ik woon in de Distelstraat en heb sinds de werken aan het station, veel last van barsten in het bezetsel van plafond en muren.

Dit komt door, vooral in het begin, het zware verkeer en de slechte staat van de rijweg (nog verslechterd sinds ze de loden waterbuizen in de straat hebben vervangen).

Dat ze de straat niet herleggen tot daar aan toe, maar dan is mijn vraag kan men zwaar verkeer niet bannen uit die straat? Mijn vraag is; weten jullie tot wie, ik me hiervoor, moet richten? "

Tenderstraat, Verpleegsterstraat, Distelstraat staan gepland voor integrale heraanleg (zowel riolering als een volledige herinrichting van de straat). De concrete planning is echter nog niet gekend.

10. KBG 48 – 28/08/2014

Graag een timing voor de herinrichting van de Sint-Denijslaan

Er is nog geen gedetailleerde timing gekend. Er moet nog onderzoek gebeuren in functie van de nutsmaatschappijen. Dan pas kan de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen een planning opstellen. De werken zullen ten vroegste starten eind februari 2015. Van zodra hierover meer informatie beschikbaar is, zal dit aan de klankbordgroep en de bewoners worden meegedeeld.

11. KBG 52 – 10/12/2015

We zien hoe er momenteel op de Sint-Denijslaan (tussen Voskenslaan en Timichegtunnel) boordstenen verplaatst worden. Een gemiste kans voor fietspaden? Tezelfdertijd blijft de parkeerstrook kant spoorweg een blauwe parkeerzone zonder controle. Gemiste kans? Wat is hier het verhaal? Wachten op 2024?

Op het stuk Sint-Denijslaan tussen de V. Vaerwyckweg en de Voskenslaan werd een kleine ingreep uitgevoerd: de K&R aan de kant van de huizen werd vervangen door een strook fietspad, zodat fietsers niet meer zouden moeten wachten voor dit verkeerslicht, doch er achterdoor geleid kunnen worden. Een volledige herinrichting van dit stuk straat – al dan niet met fietspaden – komt pas ter sprake op het moment dat dit deel volledig kan heraangelegd worden. De parkeerstrook kant spoorweg wordt bij de invoering van het nieuwe Parkeerplan opgenomen in de 'stationszone' met bijbehorend betaalsysteem (max. 3 uur parkeren). Dit wordt ingevoerd wanneer het Parkeerplan op straat geïmplementeerd wordt, wat in de loop van 2016 zal gebeuren.

12. KBG 53 – 07/03/2016

Het nieuw aangelegde fietspad in de Sint-Denijslaan net voor de tijdelijke tramtunnel is helaas niet bruikbaar omdat die constant door auto's voor kiss&ride wordt gebruikt (zie foto in de bijlage). Visueel springt het er ook niet uit dat die strook geen parkeerstrook, maar een fietspad is. Enkele simpele fietspictogrammen spuiten op die strook zou misschien al wat kunnen helpen.

Het Mobiliteitsbedrijf bekijkt hoe deze zone beter kan gemarkeerd worden en of hier schilderingen op het wegdek kunnen worden aangebracht.

13. KBG 55 – 13/12/2016

Sint-Denijslaan: de geschilderde pictogrammen op het fietspad hebben niets veranderd. Auto's blijven op het fietspad staan om voor K&R. Graag de reeds zo lang gevraagde paaltjes zetten. Dit kan perfect zonder de garage van de bewoners te blokkeren, maar zal visueel de straat en het fietspad afscheiden.

Het Mobiliteitsbedrijf heeft de vraag naar paaltjes bekeken, maar die bieden daar geen meerwaarde.

- *Paaltjes zijn niet fietsvriendelijk – er is steeds een risico op aanrijding.
- *Er zijn teveel in- en uitritten op dat gedeelte van de Sint-Denijslaan waardoor paaltjes niet in een rij kunnen worden gezet en auto's er toch tussen zullen gaan staan
- *Paaltjes mogen niet te dicht bij de rijweg staan, noch in een goot en ook niet te ver op het fietspad. Dit beperkt de mogelijkheden daar heel erg

14. KBG 56 – 08/03/2017

Fietspad gebruikt als K&R – Sint-Denijslaan

"De geschilderde pictogrammen op het fietspad hebben niets veranderd. Auto's blijven op het fietspad staan voor K&R. Op de vraag van de buurtbewoners om paaltjes te zetten heeft het Mobiliteitsbedrijf aangegeven dat dit niet mogelijk is om diverse redenen.

Vraag: kan dan MINSTENS de verf die voor de fietssuggestiestrook in de straat gebruikt is, doorgetrokken worden over dit fietspad. Zo is het fietspad meteen visueel als fietspad te herkennen voor autobestuurders die een parkeerplaats zoeken. De situatie blijft inmiddels tergend

Het Mobiliteitsbedrijf zal de vraag om de coating door te trekken over de voormalige K+R-strook onderzoeken, doch de eventuele uitvoering kan zeker niet op korte termijn. Er moet namelijk een nieuw bestek uitgeschreven worden voor coating, waardoor de eerste werkzaamheden niet voor het najaar zullen kunnen plaatsvinden.

15. KBG 57 – 31/05/2017

Fietspad gebruikt als K&R – Sint-Denijslaan

De geschilderde pictogrammen op het fietspad hebben niets veranderd. Auto's blijven op het fietspad staan voor K&R. Op de vraag van de buurtbewoners om paaltjes te zetten heeft het Mobiliteitsbedrijf aangegeven dat dit niet mogelijk is om diverse redenen.

De buurtbewoners vragen of dan minstens de fietssuggestiestrook die in de straat is gebruikt, kan worden doorgetrokken over dit fietspad. Zo is het fietspad meteen visueel als fietspad te herkennen voor autobestuurders die een parkeerplaats zoeken.

Het Mobiliteitsbedrijf heeft de vraag om de coating door te trekken over de voormalige K+R-strook onderzocht. De dienst is akkoord met het voorstel, maar de uitvoering kan niet op korte termijn gebeuren. Er moet namelijk een nieuw bestek uitgeschreven worden voor coating. De werken staan nu ingepland tijdens jaar een van het bestek, maar dit is nog in opmaak. De coatings zijn voorzien in het voorjaar van 2018.

16. KBG 59 – 06/02/2018

Wat is stand van zaken in de aangekondigde heraanleg van de straten in de Rijsenbergwijk (Aigemstraat, Tenderstraat, Verpleegsterstraat, Rijsenbergstraat)? Hoe zal de impact van het afsluiten van deze straten worden geredimeerd, gelet op het afsluiten van de Fabiolalaan voor werf A2?

De K. Fabiolalaan is niet afgesloten voor het verkeer. Er is over een korte afstand een rijvak ingenomen, dus wagens en voetgangers kunnen door. Fietsers hebben een omleiding via het seinhuis gekregen.

Stand van zaken van de geplande werken:

- Dit dossier omvat volgende straten: Aaigemstraat, Tenderstraat, Verpleegsterstraat, Rijsenbergstraat, Distelstraat en kruispunt Patijntjesstraat-Aaigemstraat
- Het overleg met betrokken diensten (IKZ) is rond
- Het uittekenen van de riolering is bezig

Timing:

- De nutmaatschappijen starten in de tweede helft van 2018.
- Rioleringswerken en heraanleg van de straten is gepland voor de eerste helft van 2019
- Fasering van de verschillende straten/werken is nog niet gekend.

De werken overlappen niet met de werken aan A2

17. KBG 59 – 06/02/2018

De sporen van de werfkransen op de Sint-Denijslaan zijn opgebroken. Wat wordt het vervolg van deze zone? Krijgen voetgangers en fietsers meer ruimte en toegangen?

De kraansporen zijn inderdaad weggebroken. De aannemer is gestart met het proper maken van het terrein. In overleg tussen Stad Gent, NMBS en rekening houdend met de volgende werf zal er ruimte gecreëerd worden voor: een werfweg voor de volgende aannemer, een kleine fietsparkeerstrook, een breder voetpad en een breder fietspad. In functie van de opstart van de werf van het S-gebouw zal dan ook de rest van het plein herschikt worden. Deze besprekingen lopen nog.

18. KBG 60 – 29/05/2018

In de Commissie Openbare werken werd door schepen Watteeuw meegedeeld dat er gewerkt wordt aan een Masterplan Publieke ruimte voor het Project Gent Sint Pieters en dit in opvolging van de plannen van A. Marguerit. Graag hadden we een toelichting gekregen over inhoud en verloop van dit Masterplan.

Doorheen de projectontwikkeling wordt nieuwe publieke ruimte gecreëerd en bestaande publieke ruimte opnieuw ontworpen, zowel op het openbaar domein als in de (plinten van) gebouwen. Het is belangrijk dat dit een samenhangend en afgestemd geheel vormt waarbij op voorhand wordt nagedacht over:

- De verwachte verkeersstromen en hoe deze best te organiseren;
- Welke functies er wenselijk zijn en waar deze best worden voorzien, rekening houdend met lokale en bovenlokale noden;
- De relatie met economische sfeergebieden en de reeds aanwezige commerciële functies, S-gebouw, stadsgebouw en de concessies in het station;
- De mate waarin kan onthard/vergroend worden;
- Het aantal parkeerplaatsen dat op het publieke domein nodig is;

Specifieke aandacht hierbij gaat naar de twee stationspleinen en hoe deze kwalitatief kunnen ingericht worden gezien de verkeersstromen die er verwacht worden.

Het project Gent Sint-Pieters wil een masterplan publieke ruimte stationsomgeving realiseren dat de basis vormt voor de verdere aanleg en invulling van het openbaar domein.

Om deze doelstelling te realiseren dient onderzoek gevoerd te worden naar de verschillende verkeersstromen op beide stationspleinen en de meest geschikte indeling ervan. Op basis van dit onderzoek, een sociologisch onderzoek en de mogelijkheden van inrichting voor bus- en tramstation dient een omvattend masterplan publieke ruimte te worden uitgewerkt dat de basis vormt voor het concrete ontwerp van de verschillende onderdelen van deze publieke ruimte.

Als er meer informatie beschikbaar is, zal die worden gecommuniceerd en de buurt zal bij de opmaak van dat plan worden betrokken.

Signalisatie

1. KBG 36 – 6/11/2012

Tijdens de werken heeft men aan de bermkant richting Timichegtunnel een oranje paal gezet voor een tijdelijk verkeersbord. Het bord is al lang weg, maar die paal staat er nog doelloos lelijk te wezen. Kan die weg?

Er is opdracht gegeven om die weg te halen.

2. KBG 36 – 6/11/2012

De verkeerssituatie aan het kruispunt V. Vaerwyckweg is ondertussen voldoende "definitief" om daar eindelijk eens duidelijke en definitieve wegwijzers te plaatsen, in het bijzonder voor bestuurders die richting R4/E40/E17 moeten.

De bewegwijzering wordt uitgevoerd door de Vlaamse Overheid (Agentschap Wegen en Verkeer). Die heeft de vraag gekregen om de borden te plaatsen. De vraag is op een overleg op 2 oktober 2012 door de projectpartners aan AWV (Wegen en Verkeer) opnieuw gesteld. AWV neemt dat op in zijn planning.

3. KBG 53 – 7/03/2016

Perron 23 (achterzijde station): er staat hier nog steeds een verkeersbord dat in theorie alle verkeer verbied vanaf dat punt van de Voskenslaan in de richting van de Sint-Denijslaan (west)

Dit wordt bekeken door de verkeerstechnische afdeling van het Mobiliteitsbedrijf.

4. KBG 57 – 31/05/2017

aan de tijdelijke trap naar spoor 7 hangt een bordje in meerdere talen, behalve het Nederlands

Het bordje in meerdere talen aan de trap is weggehaald. De signalisatie aan spoor 7 wordt in beide richtingen opgehangen

5. KBG 60 – 29/05/2018

In dezelfde Commissie werd aangekondigd dat dit voorjaar de wegmarkeringen en de oversteekzones in en rond het Maria Hendrikaplein/busstation worden geschilderd. Is er zicht op timing?

De witte wegmarkeringen zijn ondertussen aangebracht. De rode markeringen aan de tramsporen zijn normaal gezien voor deze week ingepland. *Update (6/06/2018): ondertussen zijn deze werken uitgevoerd.*

6. KBG 61 – 27/09/2018

Wanneer komt de reeds héééééél lang beloofde verf op de parkeer/fietsstrook?

Dit zit in de planning van de Dienst Wegen, maar de uitvoeringsdatum is nog niet gekend.

Parkeren

1. KBG 25 – 08/02/2011

Wat zijn de plannen voor het bewonersparkeren in de buurt, verwijzend naar verslag van vorige klankbordgroep waar staat dat ‘de Stad Gent onderzoekt of het mogelijk is om de toekomstige bewoners een parkeerkaart voor bovengronds parkeren te weigeren’

Dit slaat op de bewoning in zone B en C, dus de nieuw te ontwikkelen zone. Er wordt daar gerekend op parkeerplaatsen voor minder dan 1 wagen per woning en er zal daar ook ondergronds kunnen worden geparkeerd. Vandaar dat een bewonerskaart voor nieuwe bewoners van zone B en C niet wenselijk zal zijn, vooral omdat zij dan in de omliggende straten zouden parkeren.

2. KBG 25 – 08/02/2011

Wordt de noordelijke toegang tot de pendelparking opengesteld?

De toegang wordt pas opengesteld als de Boentweg af is (2015) volgens een akkoord tussen Stad Gent en B-holding. Na 2015 zal hij beperkt worden opengesteld (geen bewegwijzering naar die toegang) om sluipverkeer in de buurt te vermijden. Hij zal dus vooral dienen voor bewoners. De bewegwijzering naar de parking gebeurt alleen vanaf de R4 en dus ook niet vanuit het centrum en dit opnieuw om sluipverkeer te ontmoedigen.

Update: momenteel is er nog geen overeenkomst over het openstellen van die toegang

3. KBG 27 – 29/06/2011

Tijdens de zomer zijn zowat alle bewonersparkeerplaatsen benomen van vrijdagavond tot en met zondagavond. Dit door mensen die op weekend trekken of voor een dagje naar zee gaan. Eénmaal per week controle tijdens de weekdays op kantooruren is niet voldoende. Elk uur controle is natuurlijk ook niet mogelijk, maar de drukste parkeerzone van de Stad Gent mag niet vergeleken worden met een achterafstraatje, waar je éénmaal per week eens komt piepen. Dagelijkse controle op steeds andere uren (ook in het weekend) is zeker nodig.

Update (juni 2013): ondertussen in aan de ene zijde van de Sint-Denijslaan bewonersparkeren ingevoerd en aan de andere kant parkeren met schijf. Het Mobiliteitsbedrijf controleert om de twee dagen, ook in het weekend. Mensen die daar toch parkeren riskeren een retributie van 50 euro.

4. KBG 27 – 29/06/2011

Reeds maandenlang wordt niet opgetreden tegen de foutparkeerders die zich op het voetpad, op het fietspad, op het gras (!), op de openbare weg,... parkeren. Zij brengen voetganger en fietsers tijdens hun manoeuvres in gevaar en eens geparkeerd dwingen zij voetgangers en fietsers om gevaarlijke toeren uit te halen om hen te passeren. Een daar logerende agent (die nochtans zijn loon zou kunnen uitschrijven aan boetes) is niet wat we vragen, maar een dagelijkse voorbijkomende patrouille die overtredingen uitschrijft op elke dag een ander moment, moet toch mogelijk zijn op de werf van de eeuw bij het grootste station van onze regio...

De politie kon niet optreden tegen alle foutparkeerders in de ventweg omdat er nog geen belijning was. Alleen dwars geparkeerde auto's konden weggetakeld worden. De belijning is nu in orde. De politie laat weten dat ze dagelijks zullen controleren aan de K&R.

Er wordt nog steeds regelmatig gecontroleerd, maar men kan niet overal en voortdurend politiemensen inzetten.

5. KBG 29 – 18/10/2011

"Nog niet zo lang geleden, nl. vòòr de heraanleg van het kruispunt Boudewijnstraat/Fabiolalaan, Hendrikaplein, werden er, richting Boudewijnstraat, volgende verkeersborden geplaatst :
 - een verkeersbord zone 30
 - een verbodsteken + 3,5 ton
**Na de heraanleg werden geen van beide borden teruggeplaatst.
 Deze punten werden op de agenda van het recentste Minder Hinder overleg gezet. Is het mogelijk terug te koppelen?"**

De verkeersborden zone 30 komen terug. Ze zijn door Minder Hinder aangevraagd bij de Stad Gent aangezien het om definitieve borden gaat. Het verbod op werfverkeer komt voorlopig niet terug. Wurfverkeer wordt in die straat wel vermeden. Er wordt gevraagd dat het werfverkeer via de K. Fabiolalaan komt.

Update: de zone 30 borden zijn terug geplaatst

6. KBG 29 – 18/10/2011

Langs de kant van de woningen wordt betalend parkeren ingevoerd (parkeermeters). In afwachting van die parkeermeters, kan met blauwe kaart geparkeerd worden. Er komt bewonersparkeren aan de kant van de projectontwikkeling. Waarom geen bewonersparkeren voorzien aan de kant van de woningen? Eén reden die hiervoor wordt aangehaald is dat er aan de kant van de projectontwikkeling nog werfzones komen en dat parkeermeters daar dan in de weg zouden staan.

De vraag is bekeken door het Parkeerbedrijf (ondertussen Mobiliteitsbedrijf). Er is blijkbaar verwarring tussen bewonersparkeren en voorbehouden plaatsen voor bewoners. In een regime met parkeerdurbeperking (blauwe zone of, zoals hier, betalend parkeren) kunnen bewoners met hun bewonerskaart altijd gratis parkeren. Op voorbehouden bewonersplaatsen kunnen enkel bewoners staan. Dit laatste doet het Parkeerbedrijf echt als de parkeerdruk zeer hoog is. Hoe is de situatie nu in de Fabiolalaan?

1. Er is betalend parkeren. Dat betekent dus dat bewoners overal met hun bewonerskaart gratis en onbeperkt kunnen parkeren.
2. Er is dus geen onderscheid tussen de ene of de andere zijde van de Fabiolalaan en er is ook geen sprake van blauwe zone
3. Het Parkeerbedrijf vindt het momenteel niet opportuun om parkeerautomaten te plaatsen aan de zijde van de projectontwikkeling, omwille van de werfsituatie. Dit betekent dus dat men even de straat moet oversteken om een ticket te halen. Dit is evenweeen zone betalend parkeren, dus

automobilisten moeten weten dat ze ook moeten betalen als ze staan aan de kant van de projectontwikkeling.

4. Dit is overigens geen unieke situatie: er zijn verschillende straten waar parkeerautomaten slechts aan één zijde van de straat staan.
5. Momenteel zijn er nog enkele straten waar een gedeelte van de straat voorbehouden plaatsen voor bewoners heeft. In die straten is er ook een bijkomende parkeerduurbepanking tot 2 uur (dus in afwijking van het halve dagtarief). Vraag is of dit nog zin heeft, met de invoering van het halve dagtarief begin dit jaar. Dit zal deel uitmaken van de evaluatie van dit systeem, evaluatie die wij zullen voorleggen aan de klankbordgroep in januari.

Update (2012): ondertussen is het halvedagparkeren ingevoerd

7. KBG 36 – 06/11/2012

Iemand meldt dat wegens het ontbreken van de vermelding “uitgezonderd bewoners” de bewoners met hun bewonerskaart in principe nu ook fout parkeren.

De huidige borden zijn niet foutief en de bewoners staan dus niet in overtreding. De regeling m.b.t. bewonerskaarten (wie waar mag parkeren) wordt gedefinieerd in de betrokken reglementen en is door de gemeenteraad goedgekeurd. Er hoeft hier niet op te staan “uitgezonderd bewoners”. Vroeger is die melding inderdaad gebruikt, maar al snel merkte het Mobiliteitsbedrijf dat dit tot meer verwarring leidde dan de huidig gebruikte signalisatie. Ook bij betalend parkeren staat de vermelding er niet op.

8. KBG 36 – 06/11/2012

De overzijde van de straat is een beetje gek aangelegd. Zo kunnen de auto's er wel parkeren, maar hebben de mensen geen voetpad om effectief tot aan hun geparkeerde auto te geraken. Het gevolg is dat iedereen over het gras loopt en daar nu enkel en alleen modder overblijft. Indien er geen voetpad of zo komt, zou een onderhouden groene strook ook al meegenomen zijn.

De Stad zal de uitstapstrook langs de sporen heraanleggen met eigen personeel- dus niet met de aannemer die de heraanleg van de Sint-denijslaan zal uitvoeren. Dit zal op korte termijn gebeuren.

Update (juni 2013) Alle heraanleg gebeurt na de werken aan de Sterre (zie bij heraanleg straat).

9. KBG 36 – 06/11/2012

Door de invoering van de blauwe zone kunnen autobestuurders op zondag en 's avonds gratis in de straat kan staan. Door de ligging vlak bij het station trekt dit mensen aantrekken die daar de hele dag staan en er met de trein op uit trekken waardoor bewoners geen plaats meer hebben.

In de Sint-Denijslaan wordt het bewonersparkeren opnieuw ingevoerd langs de kant van de huizen. Dit moet vermijden dat 's avonds en op zondag de straat vol staat met wagens die gratis in de stationsbuurt komen parkeren. Het voorstel wordt voorgelegd in de Gemeenteraad van december 2012 en kan nadien in uitvoering gaan.

10. KBG 36 – 06/11/2012

Parkeerplaatsen zouden beter afgebakend worden met witte lijnen om foutparkeren en twee plaatsen in beslag te nemen te ontmoedigen

Het aanduiden van parkeervakken leidt niet automatisch tot meer efficiënt parkeren. Deze parkeervakken worden namelijk vaak genegeerd

11. KBG 36 – 06/11/2012

Waarom is er geen betalend parkeren zoals in de rest van veel straten in de stationswijk?

In de blauwe zone kan men maximum 2 uur parkeren, in een betalende zone (tarief rond het station) maximaal 5 uur. De blauwe zone is m.a.w. meer geschikt om de parkeerrotatie te verhogen dan betalend parkeren. Veel hangt natuurlijk af van de controle (zie vorig punt).

12. KBG 36 – 06/11/2012

Vroeger was er dagelijkse controle wat heel effectief was. Sedert de omschakeling van parkeersysteem is er nog geen enkele controle gebeurd. Op éénmaal na dat er briefjes met een 'waarschuwing' achter de ruitenwissers werden gestoken. De totale afwezigheid van controle zorgt er voor dat er geen gerespecteerd parkeerbeleid is.

Op basis van de parkeerstatistieken blijkt dat de Sint-Denijslaan wel degelijk (meer dan) frequent meegenomen wordt in de controlerondes. In augustus bijvoorbeeld werden op 13 verschillende dagen controles uitgevoerd; voor september (tot 24 september) zijn er al 9 controles geweest. Aangezien deze frequentie zeker voldoet aan het voorgeschreven aantal, zullen hier geen verdere extra maatregelen worden voor getroffen.

13. KBG 40 – 29/04/13

De bouwvergunning voor de ondergrondse parking werd aangepast. Graag hadden we vernomen welke aanpassingen werden geregulariseerd.

1. Wijzigingen in de toegangshelling in de parking.

i. De positie in- en uitritstelling thv B1 is 1 travee opgeschoven. In het bijzonder bevindt deze helling zich niet meer aan de rand van de bouwlijn van het parkeergebouw, maar is een 12m naar binnen toe opgeschoven.

Deze verschuiving garandeert niet alleen een betere interne omsluiting in het parkeergebouw, doordat er lusbewegingen gegarandeerd kunnen worden, maar draagt ook bij tot de veiligheid op maaiveldniveau. De uitrit bevindt zich immers niet meer op de hoek van het op te richten projectontwikkeling B1.

ii. De herinrichting van de in- en uitritzones op verdieping -1 inclusief de verschuiving van kern II en het verplaatsen van de interne parkeerhellingen. De grootte van de in- en uitritzones is aangepast om eventuele filevorming in de Timichegtunnel te ondervangen. De kern II is opgeschoven zodat de in- en uitritzone als filebuffer fungeren en zodoende een vlotte verkeersafwikkeling garandeert.

Door de helling tussen -1 en -2 en de helling tussen -2 en -3 in elkaars verlengde te positioneren (zone 5, 8, 17, 22, 23 en 25) verhoogt niet alleen de verkeersveiligheid (minder onnodige verkeersbewegingen), maar komt ook de operationele veiligheid ten goede.

De parking is immers opgedeeld in diverse zones die opgesteld in functie van de wijzigende exploitatiebehoefte.

iii. Aanpassing verkeersafwikkeling in de Kiss & Ridezone.

Het rondpunt in de Kiss & Ridezone is aangepast om het aantal taxistandplaatsen te verhogen.

14. KBG 54 – 31/05/2016

"Door de ontwikkelingen rond het station en aanpassingen in de Sint-Denijslaan tussen Voskenslaan en V. Vaerwyckweg gelden er nu 4 parkeerregimes op 150 meter afstand. Helaas lijkt het er op dat géén enkele ervan nog via controle in stand wordt gehouden.

- **Verboden stilstaan of parkeren door de nieuwe fietsstrook aan de huizenkant bij het station.**
 - Zie eerdere vraag.
- **Enkel stilstaan (= Kiss&Ride) aan de tegenoverliggende kant.**
 - Langparkeerders worden er nooit gecontroleerd en zijn er standaard (want gratis...). Gevolg: kiss&ride is meestal volzet met wagens zonder chauffeur, de kiss&ride gebeurt veelal op straat en er zijn kwade toeterende Flibco-chauffeurs.
- **Bewonersparkeren aan de huizenkant verderop van het station.**
 - Vroeger zowat dagelijkse controle, nu niet meer. De controleurs die uit de tijdelijke tramtunnel naar de Voskenslaan stappen, kwamen vroeger altijd even voorbij. Nu consequent niet meer. Gevolg: weg vrije plaatsen voor bewoners.
- **Parkeerschijfparkeren aan de tegenoverliggende kant.**

Buurtbewoners kunnen zich niet herinneren dat daar ooit een controle is geweest, waardoor men gratis parkeert op 100m van het station. Misschien dat dit wel zal gebeuren als het betalend parkeren wordt? Waarom nu nog niet gecontroleerd?

Probleem is eigenlijk dat niet één dienst alle vier de parkeerregimes (fietspad, kiss&ride, bewonersparkeren én parkeerschijfparkeren) in eens kan/mag controleren.

Kunnen ze daarover nog eens geresponsabiliseerd worden en in ""hun ronde"" opnemen?

Het parkeerregime in de Sint-Denijslaan wordt vanaf 12 juli 2016 aangepast. Zie ook <https://stad.gent/mobiliteitsplan/digitale-kaarten/webkaart-parkeerplan>. Er worden in de loop van de week van 30 mei hierover bewonersbrieven verdeeld. De controle zal stelselmatig worden opgevoerd. Die controles gebeuren niet op vaste momenten, maar kunnen de ene week elke dag gebeuren en dan weer maar twee keer in de week zodat er geen regelmaat in zit.

15. KBG 55 – 13/12/2016

De parkeercontroleurs die dagelijks de wijk doen, vertellen eerlijk dat ze in onze straat (=100m van het station) maar één keer per week komen???

"Het Mobiliteitsbedrijf is dit nagegaan bij G4S. In de week van 5 december waren er 3 teams in de wijk en werd de route minstens om de drie dagen gelopen en zelfs met nog minder dagen ertussen. In de week van 12 december was dit maar om de 3 dagen. In de weken van 19 en 26 december is de controle om de 2 dagen ingepland. Het Mobiliteitsbedrijf heeft gevraagd dat deze straat zeker heel regelmatig wordt gecontroleerd.

16. KBG 57 – 08/03/2017

Parkeerregime Sint-Denijslaan, tussen Voskenslaan en V. Vaerwyckweg

Vroeger waren er:

- 13 bewonersparkeerplaatsen
- ongeveer evenveel parkeerplaatsen voor parkeerschijfparkeren (= maximaal 2 uur) waar bewoners zonder boete konden parkeren
- ongeveer evenveel parkeerplaatsen kiss&ride

Nu:

- de parkeerplaatsen voor parkeerschijfparkeren zijn omgevormd tot ""maximum 15 minuten parkeren met ticket""
- de parkeerautomaat staat totaal uit de richting van het station (200-tal meter onzichtbaar verder op)
- men kan onmogelijk parkeren, ticket gaan halen, in de auto achter de voorruit steken, naar het station iemand gaan ophalen én terugkeren in die 15 minuten
- bewoners uit de 99 wooneenheden (die te weinig parkeerplaats hebben op de 13 bewonersparkeerplaatsen) worden nu plots beboet wanneer ze noodgedwongen op deze plaatsen parkeren
- voor bezoekers van deze 99 wooneenheden is het werkelijk onmogelijk nog op bezoek te komen

Wij vragen dringend:

- het parkeerregime van die nieuwe ""maximum 15 min met ticket""-strook zoals elders rond het station aan te passen tot maximaal 3 uur met ticket
- zo bezoekers aan de 99 wooneenheden toe te laten, maar te verhinderen dat pendelaars misbruik maken (een pendelaar is nooit op 3 uren terug)
- bewoners vanzelfsprekend vrij te stellen van die contributie (13 bewonersparkeerplaatsen voor 99 wooneenheden is onder elke norm)

Men stelt het hier voor alsof 99 wooneenheden slechts 13 parkeerplaatsen zouden hebben. In deze 99 wooneenheden zijn niet enkel de huizen van dit deel Sint-Denijslaan vervat, doch ook de achterliggende appartementsgebouwen van het Vina Bovypark. Het Vina Bovypark heeft echter ook eigen parkeerplaatsen.

Qua aantal bewonersparkeerplaatsen tegenover aantal huizen is er geen norm. Men zoekt steeds naar een strategisch evenwicht tussen voorbehouden plaatsen voor bewoners en plaatsen die door iedereen kunnen gebruikt worden. Specifiek in de stationsomgeving komt hier ook nog het kortparkeren 15 min bij, ter vervanging van de Kiss & Ride. Deze Kiss & Ride-functie is hier nu nog nodig – eenmaal de definitieve K+R aan deze zijde van het station gerealiseerd zal zijn zal dit zeker wijzigen.

Het is een illusie om te veronderstellen dat de meerderheid van de woningen een bewonersplaats zouden kunnen hebben. Dit kan nergens in Gent. 's Nachts zijn in veel wijken gewoon alle parkeerplaatsen ingenomen door bewoners, of het nu voorbehouden bewonersplaatsen zijn of niet. Bijgevolg mogen bewoners zowel op de voorbehouden bewonersplaatsen als op de andere betalende plaatsen parkeren. Enkel de kortparkeerplaatsen 15 minuten zijn hiervan uitgesloten aangezien hier anders geen roulatie kan gegarandeerd worden.

Alle types parkeerplaatsen worden ook verdeeld over de hele wijk. Dat impliceert dat men niet steeds in de eigen straat kan parkeren. Zowel bewoners als hun bezoekers moeten in een aantal gevallen een straat verder gaan parkeren. Dit is het gevolg van de verdeling die aan de beschikbare parkeerplaatsen toegewezen is.

De vraag of enkele kortparkeerplaatsen die nu het verst van het station af gelegen zijn kunnen wijzigen naar betalende parkeerplaatsen wordt, zoals alle vragen, onderzocht. De volledige rij kortparkeerplaatsen aanpassen doen we momenteel niet, aangezien deze plaatsen hier nodig zijn voor Kiss & Ride.

Maar men moet zich realiseren dat men nooit 'voldoende' bewonersparkeerplaatsen noch betalende parkeerplaatsen zal kunnen voorzien om aan de wens van de bewoners te kunnen voldoen.

17. KBG 57 -31/05/2017

Parkeerregime in de Sint-Denijslaan, tussen Voskenslaan en V. Vaerwyckweg, aanpassen en zelfde systeem maken als op andere plaatsen rond station. Op die manier kunnen bezoekers van de bewoners ook parkeren.

Het Mobiliteitsbedrijf heeft de parkeersituatie aan de Sint-Denijslaan opnieuw bekeken. Momenteel zijn de aanpassingen al door het college goedgekeurd en zullen die snel kunnen worden uitgevoerd.

18. KBG 59 – 06/02/2018

Ik zou ook nog willen weten hoeveel wagens de dag van vandaag gemiddeld in de parking staan. Tot slot zou ik ook graag vernemen hoeveel de parkeergarage aan het station Gent-Sint-Pieters de NMBS al opgebracht heeft.

NMBS deelt geen cijfers met derden, dit in het kader van de toekomstige liberalisering van het spoor.

19. KBG 59 – 06/02/2018

Op onze vraag hoeveel wagens de dag van vandaag gemiddeld in de parking staan en hoeveel de parkeergarage aan het station Gent-Sint-Pieters de NMBS al opgebracht heeft, vinden de projectpartners het niet nodig daarover uitleg te geven op de klankbordgroep, maar moeten we het volgens de projectpartners doen met volgend zeer verhelderend antwoord: "NMBS deelt geen cijfers met derden, dit in het kader van de toekomstige liberalisering van het spoor". Is dit de manier waarop de projectpartners ons in de toekomst info willen verschaffen? Mogen wij dus bv. niet te weten komen of we in de toekomst nog meer autoverkeer door onze woonwijk mogen verwachten op weg naar de grootste ondergrondse parkeergarage van de Benelux?

De pendelparking is voorzien op in totaal 2.700 wagens. Een groot deel van de parking is al in gebruik, dus het aantal bijkomende wagens is beperkt. Aangezien dit een pendelparking is, wordt hij vooral druk gebruikt in de week en minder in het weekend. De eerste en tweede verdieping zijn volledig in gebruik, de derde verdieping is slechts gedeeltelijk in gebruik omdat die is voorzien voor de projectontwikkeling. Een deel wordt reeds ingenomen door het VAC Virginie Loveling (vooral voor dienstwagens) en een aantal plaatsen wordt gebruikt door de NMBS. De NMBS zet volop in op duurzaamheid door de reizigers aan te moedigen zoveel mogelijk met de fiets of het openbaar vervoer naar het station te komen. Een voorbeeld hiervan is de lancering van de City Pass Gent in samenwerking met De Lijn.

Kiss & ride

1. KBG 27 – 29/06/2011

K&R St.-Denijslaan

Dit is geen Park en Ride, maar een Park en Stay... De 6 plaatsen zijn constant benomen door wagens zonder chauffeur. Met andere woorden: (gratis) langparkeerders. Dit zorgt er voor dat wagens die wel een P&R willen doen, moeten dubbelparkeren of op de tramsporen stilstaan. Een P&R organiseren aan het grootste station van Oost-Vlaanderen zonder dagelijkse controle van de naleving heeft geen zin. Naast sanctioneren, kan ook een bordje 'wagens zonder chauffeur = in overtreding' helpen.

De politie voert daar regelmatige controles uit

2. KBG 29 – 18/10/2011

Ondanks de opheffing van de tijdelijke zoenzone Boudewijnstraat, blijven K&R aan het eind van de Boudewijnstraat mensen afzetten, oppikken of met draaiende motor wachten. De recente plaatsing van 'parkeerpaaltjes' heeft hier niets aan veranderd.

Te overwegen mogelijkheden :

- een goed aangeduide K & R route (borden), én op afstand, én ter plaatse
- éénrichtingsverkeer richting station vanaf kruispunt
Boudewijnstraat/Aaigemstraat/Patijntjestraat

Er is een K&R aan de Ventweg, te bereiken via de Albertlaan. Eenrichtingsverkeer is hier echter niet aangewezen voor een vlotte doorstroom van het verkeer. Er zal in de MinderHinder-vergadering worden bekeken of K&R vanop grotere afstand kunnen worden aangeduid.

Update (juni 2013): op 5 augustus gaat de ondergrondse K&R open. Er zal op verschillende manieren hierover gecommuniceerd worden. Er wordt ook aan de Politie gevraagd om op te treden bij niet-correct gebruik

3. KBG 36 – 6/11/2012

Een belangrijk deel van de K&R tijdens de spits, bestaat uit ouders die hun kinderen komen afzetten die naar school gaan in het St-Pieters en in het St-Paulusinstituut aan de andere kant van de spoorweg. Dit brengt extra verkeer mee en vertraging (in- en uitstappen gebeurt op de weg en niet op de parkeerstrook). Een K&R op de lus van het einde van de Timichegtunnel en een stevige 'reclame-campagne' daarover richting ouders zou een goede oplossing zijn.

Dit is zeker een waardevol voorstel. Dit wordt nog besproken op de Minder Hinder-vergadering. Er wordt dan contact opgenomen met de scholen om dit mee te promoten.

4. KBG 36 – 6/11/2012

De parkeerstrook voor de bewoners is daarom één grote kiss & ride geworden tijdens piekuren. Kan daar iets aan gebeuren?

De enige manier is om politiecontrole te laten uitvoeren. Het probleem is aan de politie gesignaleerd zodat ze er rekening kunnen mee houden. De politie is dikwijls ter plaatse, maar het is niet mogelijk om elke dag controle tijdens de spits te laten uitvoeren.

5. KBG 36 – 6/11/2012

Inrijden naar garages, naar Vina Bovy wordt bemoeilijkt door K&R en stilstaande wagens voor verkeerslicht. Graag andere plek voor K&R

Een K&R moet zo dicht mogelijk bij de bestemming liggen (reizigers voor het station). Indien niet, zullen mensen zich tijdelijk voor opritten en garages zetten. Op het moment dat de voorlopige K&R zijn aangelegd zijn alle mogelijke alternatieven onderzocht. Die plek op de Sint-Denijslaan bleek het meest geschikt.

6. KBG 36 – 6/11/2012

De huidige K&R (ST.Denijslaan) ligt nu aan garages en hotel. Waar komt de toekomstige?

De toekomstige K&R langs deze zijde van het station komt onder de treinsporen te liggen. Het plan is op de klankbordgroep van 19 december 2012 voorgesteld. Het zal daarna ook op de website www.gentsintpieters.be worden gezet. Zie onderstaande link naar het verslag en de presentatie pag, 4,

http://www.projectgentsintpieters.be/userfiles/files/klankbord/kgb_121219_37_v_v2.pdf

7. KBG 44 – 10/03/2014

Wordt er iets gedaan aan de bekendheid van de ondergrondse Kiss& ride? Er zijn vaak foutparkeerders/dubbelgeparkeerde auto's in buurt van busstation en Koning Boudewijnstraat tijdens avondspits.

Kan de signalisatie naar de K&R vanop een wat grotere afstand van het station, aangeduid worden? Men zou de alternatieve K+R ook onmogelijk kunnen maken door b.v. de Boudewijnstraat éénrichting te maken.

Er zijn volgende punten gepland: 1. Er is aan de Stad Gent gevraagd om 15-minuten parkeren (met parkeermeter) in te voeren langs de Ventweg. Dit moet vermijden dat daar overdag wagens parkeren op een zone die overdag eigenlijk voor laden en lossen moet dienen. Daardoor hebben bestelwagens of vrachtwagens geen reden meer om op het fiets- of voetpad te laden en lossen 2. Er wordt opdracht gegeven om schilderingen voor laden en lossen op die zone aan te brengen zodat dit duidelijker zichtbaar is. 3. Het Infopunt zal ter plaatse flyers verdelen aan K&R-ers die langs K. Boudewijnstraat of op de Ventweg staan om hen te verwijzen naar de ondergrondse K&R. Er zal hiervoor worden samengewerkt met de Politie. Een datum wordt nog gezocht. Als deze acties zijn uitgevoerd, zal er een evaluatie volgen om te kijken of nog bijkomende maatregelen nodig zijn.

8. KBG 47 – 28/08/2014

Er zijn bussen die de hele Kiss&Ride bezetten en vooral blokkeren ze bovendien de ingang tot de zijstraat van de Vina Bovy, van de oprit van het hotel,...Ook de bussen die hier in de winter skitoeristen ophalen en in de zomer een vertrekplaats zoeken voor busreizen en kampen, blokkeren op regelmatige wijze de straat.Hoe kunnen jullie daarop reageren?

Het probleem wordt ruimer bekeken. Er zijn momenteel immers ook nieuwe manieren van collectief vervoer die vanaf het station Gent-Sint-Pieters worden geregeld zoals pendeldiensten naar verschillende bedrijventrazen in de rand van Gent met kleine busjes. Ook die moeten een plaats

krijgen rond het station aangezien het grootste deel van hun klanten met het openbaar vervoer in Gent aankomen.

Er is aan De Lijn gevraagd om na te gaan hoe groot hun bezetting is op de bushaltes 23 en 24 op de hoek Voskenslaan/Sint-Denijslaan en of er eventueel een uitwijkmogelijkheid is voor die bussen en busjes. Andere mogelijkheden zoals verder buiten de stad mensen ophalen, worden ook onderzocht.

9. KBG 53 – 07/03/2016

Kiss & Ride zone (ondergronds): toegang voor mensen met een beperking?

De K&R-zone is voor mensen met een beperking vanuit het station te bereiken via de tuin in helling. Het slingerpad is zodanig ontworpen dat het toegankelijk is voor mensen met een rolstoel. Het voldoet bijgevolg aan de stedenbouwkundige voorschriften betreffende toegankelijkheid. Later komt er ook een zachte helling in het station die toegang geeft tot de overdekte K&R-zone.

10. KBG 57 – 31/05/2017

V-tax staat regelmatig op het trottoir aan het Infopunt, ook de bussen van Deswaef, kan waarschijnlijk de bedoeling niet zijn.

Dit probleem is gekend en ook al doorgegeven aan de taxisector. Bij de herinrichting van het Koningin Maria-Hendrikaplein worden de paaltjes die daar vroeger stonden, teruggeplaatst.

Autoverkeer

1. KBG 30 – 10/01/2012

De Sint-Denijslaan is door vier recente maatregelen een drukke(r) verkeersader geworden:

- het afsluiten van de oprit R4 – Dupuislaan;
- het afsluiten van de verkeersader Voskenslaan - Albertlaan zonder alternatief (tenzij via de St. Denijslaan);
- het openstellen van de parking Station, uitsluitend te bereiken via de St. Denijslaan;
- het openstellen van de verbinding E40/E17/R4 via Vaerwyckweg en dus ook via de St. Denijslaan.

Vandaar de vraag om de oprit R4 – Dupuislaan terug open te stellen.

Veel heeft te maken met de werken die plaatsvonden aan de R40 en de Kortrijksesteenweg. Het verkeer zoekt zich dan een andere weg en ook nu de werken gedaan zijn, kan dit nog even aanhouden. De Dienst Mobiliteit gaat in elk geval een bijkomend onderzoek doen in het voorjaar met een nummerplatedetectie om te weten van waar de wagens komen. Op die manier kan men gepaste maatregelen nemen. In 2013 zullen er werken gebeuren in de Sint-Denijslaan en daarin zitten een aantal bijkomende snelheidsremmende maatregelen. Het aangepaste plan voor de Sint-Denijslaan wordt in maart opnieuw aan de klankbordgroep voorgelegd. De oprit aan de Dupuislaan zal echter niet terug worden opengesteld. De R4 is een weg voor doorgaand verkeer. Het Agentschap Wegen en Verkeer streeft ernaar om het aantal op- en afritten te beperken om de veiligheid en doorstroming optimaal te houden (aangewezen tussenafstand 3 à 5 km) . Om die reden moeten de op- en afrit van de R4 aan de Dupuislaan sluiten. Dat is nu al het geval voor de oprit, op termijn volgt ook de afrit. De oprit ligt namelijk vlak na de op- en afrit Vaerwyckweg. Twee opritten zo kort op elkaar zijn niet nodig voor de capaciteit. Bovendien was de oprit aan de Sint-Denijslaan bijzonder kort en daardoor niet veilig. Het nieuwe complex aan de Vaerwyckweg is een veiliger alternatief en maakt bovendien de aansluiting met de buitenring, E40 en E17. De V. Vaerwyckweg geeft een goede aansluiting met de pendelparking vanaf R4 en E40 zonder dat dit de Sint-Denijslaan moet belasten. Op termijn gaat ook de afrit aan de Dupuislaan dicht zodat er zeker geen verkeer vanuit de R4 naar de parking zal rijden via de Sint-Denijslaan'.

Wat het afsluiten van de route Voskenslaan- Albertlaan betreft, daar zijn de alternatieven de Kortrijksesteenweg, de Drongensesteenweg en Zuiderlaan aan de Watersportbaan. [samenvatting antwoord]

Update: de werken aan de Sint-Denijslaan zijn uitgesteld tot na het bouwverlof 2014 (na de werken aan de Sterre)

2. KBG 30 – 10/01/2012

In het verslag van het Wijkdebat rond ""Mobiliteit en openbaar vervoer"" (jan. en maart 2011) antwoordde men op een klacht i.v.m. t^è zware vrachtwagens door de Aaigemstraat dat er tussen 20 en 28 april snelheidscontroles werden uitgevoerd waaruit bleek dat bijna een derde te snel reed en dat de politie zou overgaan tot 'flitsen'.

Heeft men ooit geflitst ?

Weet men hoe de situatie i.v.m. t^è zwaar en t^è snel verkeer nu is in de Aaigemstraat?

"Hierbij de cijfers voor de metingen in 2010:

- Periode : 20 - 28 april 2011
- Regime : 30 km/h
- aantal gecontroleerde voertuigen : 4.671
- V85 : 36 km/h (dit betekent dat 85% minder dan 36 km. reed)
- Gemiddelde snelheid : 26 km/h
- Overtredingsgraad : 32,53%

In de Aaigemstraat vonden repressieve snelheidscontroles plaats op volgende momenten:

10.01.2012 tussen 18u35 en 20u58 : 28 voertuigen gecontroleerd, 17 overtredingen

17.01.2012 tussen 15u47 en 17u47 : 73 voertuigen gecontroleerd, 16 overtredingen

Er is nog een repressieve snelheidscontrole gepland voor het eind van deze maand.

3. KBG 33 – 28/06/2012

Wat zijn de resultaten van de snelheidscontroles en de verkeerstelling. Welke maatregelen zullen er worden genomen?

Er werden verkeerstellingen uitgevoerd om:

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

Die tellingen werden op verschillende momenten tijdens de ochtendspits tussen 7u30 en 8u30 uitgevoerd. Er werd ook een kentekenonderzoek uitgevoerd om de herkomst van de wagens na te gaan (tussen 7u en 8u).

Conclusies:

- Afsluiting oprit R4: de oprit is verplaatst naar V. Vaerwyckweg
- Werken op Kortrijksestwg in Sint-Denijs-Westrem hebben duidelijk invloed gehad
- Aandeel verkeer uit Rijsenbergwijk is beperkt tot 15%. Veel auto's komen van de kant Sint-Denijs-Westrem

Er zullen in elk geval maatregelen worden genomen voor het veiliger maken van de Sint-Denijslaan. Dit zal gebeuren in overleg met de bewoners van die straat die ook een aantal voorstellen hebben gedaan.

4. KBG 36 – 6/11/2012

De aanleg van de verbindingsweg zorgt er voor dat er op een strook van 50 meter drie kruisingen zijn (Vina Bovy, oprit Hoge school en verbindingsweg). Tijdens de spits zorgt dit voor chaos. Auto's die aanschuiven aan de lichten blokkeren de doorgang voor wie uit de twee andere straten komt. Dit probleem zal nog toenemen door de plannen om ook de Redemptoristensite te ontsluiten langs deze wegen én door de bouw van de extra sporthal. Kan er niet voor gezorgd worden dat de oprit van de Hoge School aansluit op de verbindingsweg en niet op de St-Denijslaan? Als andere oplossing wordt de aanleg voorgesteld van een rond punt waar de twee hoofdassen op aansluiten samen met de oprit naar de Hoge School. Is over dit probleem al een studie gebeurd en wat gaat men doen?

In de MOBER voor de site Redemptoristen werd dit kruispunt bekeken. De hoeveelheid autoverkeer die hier op een ochtendspits bij zou komen is niet groot, waardoor geen problemen verwacht

worden. Een ontsluiting naar de Vaerwyckweg wordt niet nodig geacht. De situatie wordt echter geëvalueerd en indien er toch problemen zouden ontstaan, kan er een steunlicht worden geplaatst op de Sint-Denijslaan. Dit licht wordt dan gekoppeld aan de lichten van het Timicheg-kruispunt zodat de uitrijzone steeds vrij blijft voor enkele auto's.

Update: Plannen redemptoristen zijn nog niet uitgevoerd dus een evaluatie is nog niet mogelijk

5. KBG 36 – 6/11/2012

Tijdens de ochtendspits is er zowat steeds stilstaand verkeer en heel wat chaos op de hoek Voskenslaan/Sint-Denijslaan. Kan dit structureel worden aangepakt?

De projectpartners hebben een oplossing gezocht om tijdens de huidige situatie de toestand te verbeteren, maar er bestaat geen perfecte oplossing. Er is een gesynchroniseerd lichtensysteem met prioriteit voor trams en bussen. De auto's krijgen, naast een rood licht, alleen een oranje knipperlicht om duidelijk te maken dat ze een gevaarlijk kruispunt naderen. Het is echter niet mogelijk om de lichten aan te passen voor fietsers en/of voetgangers. Een voetgangerslicht zou immers continu op rood staan in periodes wanneer er geen bussen rijden. De uitleg hiervoor zal gegeven worden op een volgende klankbordgroep en dan in het verslag worden opgenomen dat op de website www.projectgentsintpieters.be wordt geplaatst.

6. KBG 36 -6/11/2012

Er is een heel duidelijke toename van het autoverkeer en er wordt bovendien sneller gereden dan vroeger. Alleen de verkeersdrempel houdt nog enigszins de snelheid onder controle. Er is sprake geweest om die voor de werken te verwijderen, maar dat willen de bewoners niet (één iemand klaagt wel over trillingen wanneer de bussen er over rijden).

Omdat er bussen rijden in de Sint-Denijslaan kunnen enkel zachte drempels worden aangebracht. Voor het remmen van de snelheid van gewone wagens is dit onvoldoende. Rijbaankussens, trottoiruitstulpingen en het versmallen van het wegbeeld door bijvoorbeeld fietssuggestiestroken moeten snelheidsremmend werken. De Stad test momenteel in een aantal wijken verschillende vormen van snelheidsremmers uit (asverschuivingen, enz.) die zullen worden geëvalueerd en ook in andere wijken worden toegepast. Er worden ook regelmatig tellingen en snelheidscontroles uitgevoerd om de toestand te monitoren.

Update: Dit is meegenomen in de heraanleg van Sint-Denijslaan en in MOBER K. Fabiolalaan zone C meegenomen. Update: zie KBG van 10 mrt.2014. Zie presentatie via link:

http://www.projectgentsintpieters.be/userfiles/files/klankbord/kgb_140310_44_p_Mober.pdf

7. KBG 54 – 31/05/2016

Het stoort ons ook dat de werfweg van het nieuwe gebouw (van Electrabel?) als sluike weg wordt gebruikt voor het autoverkeer. Ook hier wil de politie niet ingrijpen en wijst ze op de verantwoordelijkheid van de bouwheer? Veel wagens staan op hun 'parking' langs het fietspad, ook 's nachts? Regelmatig staan er vrachtwagens midden op het fietspad.

Eurostation deelt mee dat dit geen sluike weg mag zijn en werkt aan maatregelen. Eerst A1 en daarna A2 hadden een verplichte werftoegang via die weg. Zij konden de werf niet permanent afsluiten

waardoor die oneigenlijke verbinding is ontstaan. Na deze werken kunnen maatregelen worden genomen.

8. KBG 54 – 31/05/2016

De gemiddelde automobilist rijdt op de K.Fabiolalaan sneller dan toegelaten. Dit is ook niet onlogisch, de inrichting van de laan nodigt echt uit om eens flink op de gaspedaal te duwen met alle gevolgen van dien : gevaar voor fietsers, spelende kinderen en ook geluidsoverlast hoorbaar tot in de Sportstraat. De Sint-Denijslaan is nu recent heraangelegd met verkeersdrempels. Komen die ook op de Fabiolalaan ? Ik las dat die maar zou aangepakt worden vanaf 2018. Komen er voorlopige maatregelen om de snelheid in te perken?

De Koningin Fabiolalaan werd reeds voor een stuk heraangelegd. De rest van de straat zal in de toekomst met een soortgelijk profiel heraangelegd worden. De detailplannen hiervoor moeten nog verder uitgetekend worden.

9. KBG 54 – 31/05/2016

Het blijft gissen naar een écht verkeersafwikkelingsplan voor de Rijsenbergwijk. Het valt op dat bijvoorbeeld de Sportstraat meer en meer verkeer te slikken krijgt door werken in de buurt. De beloofde studie of overwegend om bepaalde stukken van de Sportstraat éénrichtingsverkeer te maken om zo het teveel aan doorgaand verkeer te vermijden zijn tot nu dode letter gebleven.

Zoals vroeger gesteld wordt de evolutie van het verkeer in de Rijsenbergwijk opgevolgd en zal de situatie voor de werken aan de stationsomgeving vergeleken worden met erna. De huidige omleiding die via de Sportstraat loopt geeft inderdaad een tijdelijke verhoging van de verkeersdruk, doch dat is aan de omleiding te wijten. Werken geven altijd een tijdelijke hinder. Op dit moment zijn er geen structurele indicaties dat men hier naar een systeem van tegengestelde eenrichtingsstraten zou moeten gaan. Dit was actueel ten tijde van de discussie over het al dan niet openstellen van de Boentweg voor alle verkeer, maar aangezien besloten werd deze niet open te stellen voor gemotoriseerd verkeer, is de aanleiding voor dat plan weggevallen.

10. KBG 54 – 31/05/2016

Bij de werken aan het einde van de Rijsenbergstraat (Europabrug) gebeuren rare dingen... Ik heb mij steeds afgevraagd waarom er een voor-sorterings-strook nodig is op deze plaats? Als men van op de Europabrug de Rijsenbergstraat neemt, wordt men plots met een absurd fietspad geconfronteerd dat noch door de fietser nooit veilig kan worden gebruikt. Bij de nieuwe werken heeft men dit nog beklemtoond door het opnieuw aan te leggen ... op dezelfde plaats. Wat is daarvan de bedoeling? Hoe zal de nieuwe inrichting van dit kruispunt er gaan uitzien?

Er loopt momenteel een studie over de Europabrug

11. KBG 54 – 31/05/2016

Het verwijderen van de drempel in de Sint-Denijslaan heeft in één klap de zone 30 de doodsteek gegeven. We vragen dringend een even sterk alternatief als de verdwenen drempel!

Omdat er bussen rijden in de Sint-Denijslaan kunnen enkel 'zachte' drempels worden aangebracht. De bussen worden namelijk teveel beschadigd door de gewone verkeersdrempels. Ze veroorzaken ook klachten van geluidshinder door omwonenden. Voor de reductie van de snelheid van gewone wagens zijn zachte drempels echter ondoeltreffend. Daarom wenst de Stad enkel drempels te behouden aan kruispunten, om deze visueel te accentueren. Wegversmallingen en het visueel versmallen van de rijbaan door fietssuggestiestroken werken ook snelheidsremmend.

12. okt 2016

De niet toegelaten doorgang aan de Timichegtunnel richting Fabiolalaan was tot kort afgesloten met 2 verkeersremmers. Een ervan is weggehaald, de andere dringend aan vervanging toe. We stellen immers vast dat deze doorgang veelvuldig wordt gebruikt (in beide richtingen), met gevaarlijke situaties voor fietsers, voetgangers en auto's aan de Fabiolalaan voor gevolg. Best worden ze vervangen door steviger exemplaren.

Er is aan de Stad gevraagd om de paaltjes terug te zetten. Sinds de zone A beter is afgesloten om sluipverkeer en wildparkeren tegen te gaan, wordt er meer verkeer vastgesteld op de doorsteek tussen de Timichegtunnel naar de K. Fabiolalaan. De plooibare paaltjes worden moedwillig omver gereden en de betonblokken worden verplaatst.

De plooibare paaltjes mogen echter niet worden vervangen door steviger paaltjes. Al van bij de eerste besprekingen heeft de Brandweer deze doorgang gevraagd met het oog op de hoogbouw die zal worden gerealiseerd. Er is opnieuw contact opgenomen met de Brandweer, maar die blijft deze doorgang vragen. Zij suggereren om meerdere plastieken paaltjes te plaatsen op verschillende afstanden naast én na elkaar om verder sluipverkeer te weren.

De paaltjes zijn inmiddels teruggeplaatst. Dit wordt verder opgevolgd en er worden alternatieven onderzocht.

13. KBG 55 – 13/12/2016

Snelheidsmetingen in de Sint-Denijslaan, naar aanleiding van het wegnemen van de drempels

Er werd een SIB opgesteld in het deel Sint-Denijslaan tussen V. Vaerwyckweg en Voskenslaan van 14 tot 27/9/16. Men heeft de rijrichting naar het station gemeten. De gemiddelde snelheid was 31 km/u, 45% van de bestuurders hielden zich aan de snelheid van 30 km/u, de V85 40 km/u. De situatie kent een positieve evolutie tegenover eerdere metingen maar wordt verder opgevolgd.

14. KBG 57 – 31/05/2017

Veel bestuurders, V-taks, Ivago...houden zich niet aan de nieuwe éénrichtingssituatie ten zuiden van het station. Ook de afgeschafte Kiss & Ride zone aan Petit Ami blijft in gebruik, vooral dan voor permanent parkeren door de uitbater van voornoemd rendez-vous hotel.

Dit wordt doorgegeven aan de Politie.

15. KBG 59 – 06/02/2018

Sommige autobestuurders die –vaak tegen hoge snelheid- van het station komen en zien dat de lichten voor de voetgangers rood blijven, gaan er ten onrechte van uit dat ook de fietsers op dat moment niet door mogen rijden.

Het is jammerlijk om vast te stellen dat sommige mensen een rijbewijs blijken te hebben en toch de wegcode onvoldoende kennen. Zoals u zelf opmerkt is een fiets geen voetganger.

16. KBG 60 – 29/05/2018

Deze klachten over snelheidsovertredingen werden al bijna twee jaren opgenomen op elke volgende KBG, maar leidden toen en ook nu nog niet tot maatregelen.

De voorstellen van de buurtbewoners worden als niet goed aangegeven. De problematiek is echter veroorzaakt door het (tegen de zin van de buurtbewoners) wegnemen van de bestaande verkeersdrempel (en door hem niet op dat moment te vervangen door een geschiktere). De metingen van het Mobiliteitsbedrijf toonden aan dat nu 55% van de bestuurders te snel rijdt in deze straat. Welke actie zal men nu nemen? Graag concrete voorstellen die de buurt weer het verkeersveiligheidsniveau van vroeger brengen.

Het plateau in de St Denijslaan was compleet verzakt en kapotgereden, waardoor de wegdienst dit uiteindelijk heeft moeten verwijderen. Er is gekozen om geen nieuw plateau te leggen aangezien dit te hinderlijk was voor de bussen. Er is eerder al gekeken naar andere snelheidsremmers, maar de straat is niet breed en de parkeerstrook is uitgevoerd in kasseien. Een asverschuiving is dan niet goed wegens rolgeluiden op kasseien en ook niet comfortabel voor de fietsers. Het impliceert ook dat de parkeerstrook lokaal zal verdwijnen. Dit werd vroeger al eens voorgelegd aan de bewoners, die de parkeerstrook willen behouden.

Sinds enkele jaren legt het Mobiliteitsbedrijf in vergelijkbare straten haast geen snelheidsremmers meer. De huizen staan vrij dicht tegen de straat, wat maakt dat alle trillingen heel snel doorgegeven worden aan de huizen, en hier overlast kunnen veroorzaken.

Het Mobiliteitsbedrijf zal opnieuw snelheidsmeting uitvoeren om te vergelijken of er iets gewijzigd is aan de situatie. Uit de vorige metingen bleek dat de snelheidsgrens werd overschreden, maar in beperkte mate. Er zal een SIB (snelheidsindicatiebord) opgehangen worden dat 2 weken blijft hangen. Een datum hiervoor is nog niet bepaald.

17. KBG 61 – 27/09/2018

Wanneer gebeurt er iets structureels aan de overdreven snelheid in het stuk Sint-Denijslaan tussen station en invalsweg?

Er is een snelheidsindicatiebord aangevraagd om een actueel beeld te krijgen van de snelheid waarmee de bestuurders door de Sint-Denijslaan rijden. Momenteel wachten we op de resultaten van die snelheidsmetingen.

Bus & tram

1. KBG 30 – 10/01/2012

Er is geen bediening meer aan de Kortrijksesteenweg / Pacificatielaan door De Lijn tijdens de werkzaamheden aan het stationsproject. Dit wordt door veel bewoners aangeklaagd. Is het mogelijk een collectieve taxi of minibus te organiseren?

Eerst en vooral willen we (De Lijn) nog even toelichten waarom de bus die route niet meer kan volgen:

Vanaf de Sterre zijn er maar 2 mogelijkheden om naar het station Gent-Sint-Pieters te geraken: langs de Voskenslaan en langs de Sint-Denijslaan. Dat betekent dat wanneer iets gebeurt op de ene route, de bus langs de andere route moet rijden. Hierdoor werden momenteel al wijzigingen doorgevoerd. Ook in de toekomst zullen nog wijzigingen gebeuren. Vroeger reden vooral 'gewone' bussen, nu meestal gelede bussen. Wanneer bussen langs de Voskenslaan rijden, hebben ze langs het grootste deel een eigen tram- en busbedding tot aan het station en verder langs de Clementinalaan. Wanneer een bus dus komt van Sint-Denijs-Westrem en de Sterre, heeft die vanaf de Maaltebruggestraat een eigen bedding. Een route langs de Kortrijksesteenweg zou veel nadelen hebben.

Conclusie: zo lang tram 4 via de Clementinalaan de Kortrijksesteenweg inrijdt, kan de bus niet langs de Kortrijksesteenweg laten rijden. Dit kan pas wanneer het busstation volledig af is (2018). Wanneer dit verandert, kan De Lijn alles opnieuw bekijken.

De suggestie voor alternatieven is door De Lijn en schepen De Regge onderzocht. Er wordt geen alternatief vervoer of een alternatieve route voorzien voor de Pacificatielaan om volgende redenen:

- De afstand naar de dichtstbijzijnde halte voor tramlijn 4 aan de Sint Pietersaalstraat bedraagt maar 400 meter en dit is binnen de normen waaraan De Lijn moet voldoen
- Door verschillende werken in Gent, maar ook in andere steden in Vlaanderen moet het busverkeer vaak worden omgeleid. Voorbeeld hiervan is de Rozemarijnbrug. Daarvoor wordt evenmin een vervanging voorzien. Als er alternatieven worden voorzien, moet dit overal gebeuren en dit is niet haalbaar, noch financieel, noch organisatorisch. [samenvatting antwoord]

2. KBG 30 10/01/2012

Kunnen de projectpartners er op toezien dat alle informatie correct, zo volledig mogelijk en steekhoudend is en dat ze tevens tijdig wordt meegedeeld ?!

- geen informatie over waarom nieuw traject nodig was, geen cijfers over aantal klanten,
- verkeerd tijdstip, namelijk vlak voor de zomervakantie
- in tegenspraak met eerdere communicatie dat verkeerslast in de betrokken straten beperkt zou worden
- geen duidelijk standpunt van de projectpartners
- het gebrek aan informatie leidde tot ongerustheid bij de buurt

Tot welke conclusie zijn De Lijn en de stad Gent na de testrit gekomen?

"Op herhaalde vraag dat buslijn 9 opnieuw Jan Palfijn en de Rijksdienst voor Pensioenen zou aandoen, is tijdens de klankbordgroep van 18 oktober het idee gerezen om alle pistes samen met de klankbordgroep te onderzoeken onder de vorm van een testrit. Voor de testrit was er nog geen beslissing genomen over de eventueel nieuw te volgen route, vandaar dat er toen ook geen communicatie hierover is gebeurd.

Als er consultaties worden georganiseerd, moeten die kunnen gebeuren op basis van volledige informatie. De communicatie moet in die zin inderdaad verbeterd worden.

Bij dergelijke beslissingen zijn het niet alleen de bewoners, maar ook de klanten (in dit geval de patiënten en bezoekers van Jan Palfijn en Rijksdienst voor Pensioenen) en organisaties als TreinTramBus in dit dossier betrokken partij en moeten argumenten pro- en contra voor de verschillende doelgroepen afgewogen worden.

De conclusie van de testrit is dat het traject van lijn 9 behouden blijft zoals hij momenteel verloopt. Lijn 9 kan immers niet via de Fabiolalaan van en naar het busstation: bij het inrijden ligt het voorlopige perron van de tram in de weg om het busstation te bereiken. Dit perron zal verdwijnen zodra de definitieve haltes onder treinsporen aangelegd zijn. Lijn 9 kan ook niet rechtstreeks van het Maria-Hendrikaplein naar de Fabiolalaan: ofwel moet er tegen het verkeer in gereden worden, ofwel mee met het autoverkeer, maar daarvoor is de weg te smal.

Er wordt wel naar oplossingen voor de klanten van de Rijksdienst voor Pensioenen en Jan Palfijn gezocht.

3. KBG 31 – 13/03/2012 wat gebeurt er met buslijn 9?

Er is een testrit gedaan van buslijn 9 maar er bestaat geen mogelijkheid om de oude route (via Fabiolalaan) te behouden. Dat komt omdat de bus niet kan inslaan richting halte aan het station omdat de tijdelijke tramhalte in de weg staat. Men is bezig met oplossingen te zoeken voor het bereiken van 3 organisaties op de Fabiolalaan die nu niet meer bediend worden door buslijn 9. Het is de bedoeling dat die 3 organisaties het aanspreekpunt vormen. Zij vragen aan hun patiënten en klanten of ze vlot op bestemming geraken.

Indien niet, beschikken ze over een fiche die wordt geleverd door de Minder Mobielen Centrale (MMC) met alle mogelijkheden (MMC, Mutas, B-mobiel) en de kostprijs voor de klant. B-mobiel werkt bijvoorbeeld voor de hele regio. Voor klanten van de hulpkas kan dit wel een probleem zijn. MMC vormt het aanspreekpunt voor de organisaties als ze geen oplossing vinden. MMC en Infopunt maken eind april een afspraak met de organisaties en gaan die fiche voorstellen. Er wordt ook nagegaan of er alternatieven zijn – moeten mensen zich zelf gaan aanbieden bij vb. de Rijksdienst voor Pensioenen of zijn daar andere mogelijkheden? De kosten (die wellicht niet hoog zullen oplopen) worden zoals de huidige afspraken verdeeld over de Stad en De Lijn.

In september volgt er evaluatie om te zien of er mensen zijn die niet geholpen zijn geworden en waarvoor een alternatief moet komen. Dit alternatief kan de uitbreiding van de MMC zijn als die groep niet te groot is of taxicheques.

Update: Update: voor de drie organisaties bieden de aangeboden alternatieven niet echt een antwoord voor hun medewerkers en al hun klanten. De dichtstbijzijnde bushalte ligt in de Sportstraat.

4. KBG 42 – 14/10/2013

Aan het station stopt bus 9 (richting Mariakerke) aan de Clementinalaan. De halte is aan het voetpad dat met moeite 1 meter breed is. Voetgangers die niet op de bus wachten moeten maar op de straat lopen om verder in de Clementinalaan te komen. Op die plaats is een ruim perron, met schuilhok, aanwezig dat alleen dient voor tram 4. Is er een zinnige uitleg waarom bus 9 niet stopt aan dat perron?

Er wordt zoveel mogelijk gekozen om de buslijnen op het busstation te laten stoppen. Het busstation is echter nog niet op zijn volledige grootte waardoor niet alle bussen daar kunnen stoppen. Daarom stopt Lijn 9 aan perron 19. Aan perron 20 is dit niet mogelijk omdat de tram 4 anders wordt gehinderd.

5. KBG 44 – 10/03/2014

De tramperrons onder het Virginie Lovelinggebouw zouden heraangelegd worden. Klopt dit ? Zo ja kan dat op de klankbordgroep toegelicht worden ?

Dit klopt inderdaad. Dit is toegelicht op de vergadering van de klankbordgroep van 10 maart 2014. Zie de presentatie op

http://www.projectgentsintpieters.be/userfiles/files/klankbord/kbg_140310_44_p_AanpassingenTramhaltesFlexitytrams.pdf

6. KBG 53 – 07/03/2016

perron 22 én 23 worden maar spaarzaam gebruikt door De Lijn. Suggestie: laat de bus naar Charleroi en Eurolines daar ook stoppen. Niemand zal daar last van hebben.

Perrons 22 en 23 zijn voorbehouden voor De Lijn voor enerzijds afstappende reizigers van eindigende lijnen, en anderzijds om pauzes op te nemen. Hier worden geen privémaatschappijen op toegelaten.

7. KBG 55 -13/12/2016

Buslijn 9 omgeving station (bediening Fabiolalaan)

De Lijn heeft gezocht naar een alternatieve route voor buslijn 9. Die buslijn had vroeger een halte in de K. Fabiolalaan, voor de site Jan Palfijn II. Die lijn is door de werken rond het station Gent- Sint-Pieters voor jaren omgelegd. Lijn 9 kan momenteel immers niet via de Koningin Fabiolalaan van en naar het busstation omdat daar het voorlopige perron van tramlijn 1 ligt. Dit perron zal verdwijnen van zodra de definitieve tramhaltes onder de treinsporen zijn aangelegd.

De Lijn heeft een aantal pistes onderzocht om opnieuw een halte te voorzien in de K. Fabiolalaan, maar daar zijn geen goede oplossingen gevonden. De Rijsenbergbuurt blijkt immers niet geschikt om bussen door te laten rijden en andere routes betekenen een te grote omweg voor de reizigers en dus ook een aanpassing van het uurrooster.

Momenteel kunnen de gebruikers van buslijn 9 naar de dichtstbijzijnde halte aan de Sportstraat of gaan ze te voet van het station naar hun bestemming. TreinTramBus heeft enkele alternatieve denkpistes en heeft die op de klankbordgroep voorgesteld. De projectpartners zullen de mogelijkheden bekijken in de WG2 (Werkgroep Mobiliteit).

8. KBG 57 – 31/05/2017

In een artikel van het Nieuwsblad (zie volgende link onderaan) staat vermeld dat De Lijn van plan is om een extra tramhalte te plaatsen aan de vroegere ingang van het UZ langs De Pintelaan. Een goed initiatief. Om de doorstroming te verzekeren en zo weinig mogelijk tijd te verliezen zal dit echter ten koste gaan van de tramhalte aan de Sint-Denijslaan. Is dat in overleg gebeurd met De Stad, de wijk, ... ? Is berekend hoeveel reizigers in- en uitstappen aan de halte aan de Sint-Denijslaan? De kans dat kinderen van De KLIM daar de tram nemen om naar de school te gaan is groot. Zeker op natte of koude dagen als het te slecht weer is om de fiets te nemen of te voet naar school te stappen. Vandaar de oproep om deze tramhalte te behouden. http://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20170607_02916125

De Lijn heeft met de tramverlenging naar het UZ vorig jaar een snelle verbinding gerealiseerd tussen het station Gent-Sint-Pieters en het UZ. Uit recente tellingen blijkt dat de nieuwe eindhalte UZ dagelijks 3 600 op- en afstappers te verwerken krijgt, wat erg goede cijfers zijn voor een eindhalte. Ze willen dan ook de grootste en comfortabelste voertuigen inzetten op dat traject, om het aanbod nog te verbeteren.

De ligging van de halte Sint-Denijslaan en de inrichting van het kruispunt maken het echter onmogelijk die halte te bedienen met een Albatrostram. De tram zou het verkeer op dat kruispunt te zeer ophouden, en reizigers zouden niet een veilige manier kunnen op- of afstappen. Als ze de reizigers op het traject UZ-Muide meer kwaliteit willen aanbieden door de nieuwste trams in te zetten, kan de huidige halte Sint-Denijslaan niet behouden blijven. Het dichtstbijzijnde alternatief is de halte Sint-Pieteraalststraat, op 350 meter.

9. KBG 59 – 06/02/2018

Op AVS was er een bijdrage over 2 miljoen euro voor werken door de Lijn. Waar gaat dit over, binnen welke planning?

Dit is geen nieuw budget, maar een bijdrage die al jaren geleden was afgesproken in het kader van het Project. Concreet dient dit bedrag voor de ruwbouw van het nieuwe tramstation.

Fiets

1. KBG 27 – 29/06/2011

Dit is het geval op het Maria Hendrikaplein op het tweerichtingsfietspad tussen de hoek met de Boudewijnstraat en de Albertlaan. Voetgangers denken dat dit een voetpad is. Het voetpad is trouwens bijna volledig ingenomen door terrasjes. Dit misverstand kan opgelost worden door twee maatregelen. Mooie paaltjes (eventueel met een passende ketting) daar waar het fietspad overgaat in terras/voetpad. Met verf een fiets en pijl in beide rijrichtingen op het fietspad schilderen.

Het fietspad heeft een andere soort ondergrond dan voetpad. Toch lopen nog mensen op fietspad en rijden fietsers op het voetpad.

Update: de loop- en fietsroutes op het K. Maria Hendrikaplein worden ondertussen herbekeken, ook naar aanleiding van het openstellen van de promenades die naar de fietsenparking lopen,

2. KBG 27 – 29/06/2011

De plannenmakers van het Project Gent-Sint-Pieters hebben een onverklaarbare liefde voor het uittekenen van 90°-bochten voor fietsers. Het is ons een raadsel hoe zij kunnen denken dat fietsers al rijdend over een strook van 2 meter breed in staat zijn om 90° te draaien mét tegenverkeer. Daarom twee concrete vragen. Eén: neem aub alle toekomstige plannen opnieuw tegen het licht, schrap deze gevaarlijke fratsen en teken er veilige alternatieven. Twee: doe iets aan de reeds gebouwde 90°-bochten (niet om ons een plezier te doen, maar vanuit verantwoordelijkheidszin). Bijvoorbeeld die op de hoek van de Albertlaan met het Maria Hendrikaplein waar wie uit de Albertlaan komt 90° moet draaien naar rechts mét tegenliggers (wie dit getekend heeft, kan onmogelijk ooit zelf op een fiets gereden hebben). Daar kan de draaihoek verbreed worden ten nadele van het voetpad. Bijvoorbeeld ook de hoek Fabiolalaan naar voorlopige tramtunnel. Daar worden fietsers die van het Maria Hendrikaplein komen verondersteld om een verlaagde trottoirrand op te rijden en er meteen 90° naar links te draaien mét tegenverkeer. Zeker hier is er massa's ruimte om op één van de belangrijkste en drukste fietsassen van het stad (de doorgang onder het station) een mooi fietsbocht te maken. De situatie is hier ronduit gevaarlijk en vraagt geen 'denkprocessen' maar acties.

Waar mogelijk worden aanpassingen voorzien. Er wordt hier ook rekening mee gehouden bij definitieve aanleg.

3. KBG 30 – 10/01/2012

Zijn er vervangende stallingen voor de reeks stallingen die op 16 december verdwenen op het Maria-Hendrikaplein?

De fietsenstallingen zijn verplaatst:

- deels in de binnencirkel van het K. Maria-Hendrikaplein (tot aan de paasvakantie)
- deels in de K. Fabiolalaan

Het totaal aantal fietsenstallingen is gelijk gebleven. Eind 2012 worden de eerste ondergrondse stallingen voor ongeveer 1.700 fietsen en 50 bromfietsen in gebruik genomen.

Update: sinds eind 2012 is de ondergrondse fietsenparking met 1.700 plaatsen open. Ook op het Mathildeplein is er bijkomende ruimte. Ondertussen wordt er ook een strenger beleid gehanteerd waarbij fietsen die te lang blijven staan, worden weggehaald. Ook hinderlijk en foutief gestalde fietsen worden verwijderd.

4. KBG 36 – 6/11/2012

Een betonwagen morste stortbeton op het fietspad op de strook die fietsers van het kruispunt met de invalsweg naar het station brengt. Kan dat worden verwijderd?

Dit is doorgegeven aan de Dienst Wegen van de Stad. Dit gaat mee met de heraanleg.

5. KBG 42 – 14/10/2013

Hoe geraak je reglementair aan de ingang van de ondergrondse fietsenparking als je van de Burggravenlaan komt?

Als je van de Burggravenlaan komt moet je rond het plein rijden: Via Clementinalaan naar het K. Maria-Hendrikaplein en rechts meevolgen, oversteken aan de fietsuggestiestrook richting horecazaken, dan links oversteken richting ventweg en fietspad nemen. Ter hoogte van K. Boudewijnstraat oversteken, Er wordt momenteel wel door de projectpartners binnen Minder Hinder gekeken naar een verbetering van de fietsroute.

6. KBG 42 – 14/10/2013

De fietsenparking is nu al te klein. Wat nu? Vooraan is er ondercapaciteit.

Aan de kant P. Mathildeplein zijn er nog heel wat plaatsen over. De omrijtijd is heel beperkt (via Kortrijksesteenweg of tijdelijke tramtunnel) en voor reizigers met een abonnement richting Brussel of de kust liggen de gebruikte sporen dicht tegen het P. Mathildeplein dan tegen het K.M-Hendrikaplein.

Het aantal fietsenstallingen zal ook aan de kant K.M-Hendrikaplein verder worden uitgebreid tot 6.000 stallingen en er komt ook een fietsenstalling voor 4.000 fietsen aan de P. Clementinalaan. Dit is echter pas voorzien naar 2018-2020 toe.

Voorlopig is een uitbreiding van het aantal tijdelijke fietsenstallingen aan het K.M-Hendrikaplein niet mogelijk. Bij elke verandering van de werf, wordt echter opnieuw bekeken waar bijkomende fietsenstallingen mogelijk zijn.

7. KBG 42 – 14/10/2013

Kunnen er geen tijdelijke overdekte fietsenstallingen komen? In Brugge kon dit wel.

Er is een overleg geweest tussen de NMBS-Holding, de Stad Gent en Max Mobiel in verband met het beheer van de fietsenstallingen. Daarin is afgesproken dat de Stad Gent een aantal zaken onderzoekt om het P. Mathildeplein comfortabeler te maken voor de fietser. De drie pistes die momenteel

worden onderzocht zijn de mogelijkheden om bijkomende verlichting te plaatsen, de ondergrond te verbeteren zodat er zich geen plassen vormen en het plaatsen van modulaire dakbedekkingen.

8. KBG 42 – 14/10/2013

Een aantal vragen over de ondergrondse fietsenparking:

- **Met de fiets via K&R inrijden wordt bemoeilijkt door de glazen wand.**

Het is verboden om met de fiets de K&R in te rijden. Deze doorgang was alleen tijdelijk voorzien zolang de esplanades niet af waren. Die inrit is alleen bedoeld voor auto's en brommers

- **De glazen wand bemoeilijkt ook dat je te voet naar het station kunt vanuit de fietsenparking.**

De glazen wand is doorgetrokken om diefstal te vermijden: teveel open ruimte zou ertoe kunnen leiden dat dieven fietsen in een bestelwagen zouden laden op de K&R

- **Naar de esplanade oversteken vanaf Boudewijnstraat is gevaarlijk door kruising met auto's, bussen en trams en er is geen geschilderde oversteekstrook.**

Er wordt momenteel een volledig nieuw plan met oversteken uitgetekend door de projectpartners zodat de verkeersstromen beter kunnen verlopen

- **De rekken zijn mooi genummerd met lichtbakken maar die zijn niet leesbaar als je te voet van het station komt. Kunnen er geen cijfers op de kolommen worden geschilderd?**

Dit wordt niet voorzien. In de toekomst zal je trouwens via een andere weg de fietsenparking binnenwandelen, namelijk rechtstreeks vanuit het station langs een zachte helling die in het verlengde ligt van de nu reeds bestaande esplanade waarlangs de lichtbakken zijn geplaatst.

9. KBG 42 – 14/10/2013

Als er geen plaats is in de fietsenparking, ben je verondersteld om naar de achterzijde te rijden. Dat kost tijd en dan moet je vroeger vertrekken. Dan vervalt de reden om met de fiets te komen. Kan men niet wachten om fietsen te verwijderen tot er genoeg plaatsen zijn aan de voorkant? Wanneer komen die er?

Kort na de opening van de ondergrondse fietsenstalling werd bijgevoegd reglement uitgehangen. Dit reglement is een aantal keer in de ondergrondse fietsenstalling op A0-formaat aangebracht. Hierin staat duidelijk vermeld dat een fiets die geplaatst wordt buiten de voorziene fietsparkeerplaatsen mag verwijderd worden. Ook zijn er stickers aangebracht aan de fietsrekken om te melden dat verkeerd gestalde fietsen worden verwijderd. Om chaos en wanorde in de ondergrondse fietsenstalling te vermijden, heeft de NMBS-Holding, Max Mobiel aangesteld om de verkeerde en gevaarlijk gestalde fietsen dagelijks te verwijderen. Ook gebeuren er regelmatig acties om fietsen die meer dan 3 weken gestald staan, te verwijderen. Dit om ervoor te zorgen dat er voor de dagelijkse gebruiker meer plaatsen beschikbaar zijn. In de toekomst komt er een overdekte – westelijke – fietsenparking voor 6000 fietsen en een overdekte – oostelijke – fietsenparking voor 4000 fietsen.

Een deel van de westelijke fietsenparking is al gerealiseerd en op dit moment is daar al plaats voor 1700 fietsen. Een uitbreiding is pas mogelijk nadat de treinsporen zijn ondergraven. Hierop moeten we vermoedelijk nog wachten tot 2020. Een overzicht van de fietsenstallingen en fietsroutes is te vinden op de website van het project.

Update maart 2014: er zijn 700 bijkomende fietsenstallingen in de overdekte fietsenparking. In totaal zijn er nu 7.630 plaatsen, 4.093 aan noordzijde, 3.537 aan zuidzijde.

10. KBG 42 – 14/10/2013

Kunnen er meer bewaakte fietsenstallingen komen? Momenteel staan er zo'n 300 mensen op de reservelijst.

De NMBS-Holding heeft dit onderzocht. Dit blijkt foute informatie te zijn. Er zijn namelijk voldoende badges te verkrijgen voor de bewaakte fietsenstalling.

11. KBG 44 – 10/13/2014

Kan het verlies van fietsplaatsen op het K. Mathildeplein opgevangen worden als daar wordt gebouwd?

Het S-gebouw wordt ten vroegste in 2017 gebouwd. Er worden momenteel verschillende pistes onderzocht om de fietsenstallingen te verplaatsen. Van zodra daar meer is over geweten, zullen de mogelijkheden op de klankbordgroep worden toegelicht.

12. KBG 52 – 10/12/2015

Wij blijven klachten horen over het onvoldoende aantal overdekte stallingen aan de voorkant van het station. Mensen komen voor het eerst per fiets naar het station, duiken de overdekte stalling in, en vinden geen plaats. Daar is geen correcte of gepaste communicatie. Wij blijven merken dat velen de achterkant niet kennen of zelfs weten te vinden. Al is dat voor mensen die een treinticket willen kopen geen optie: achteraan is géén verkooppunt of automaat. Wat is het stappenplan voor de stallingen voor 2016? Wordt de achterkant actief gepromoot bij studenten? (al hebben ook de weekendtreingebruikers vaak een treinticket nodig) Ter info: net deze week kwam ook een verzoek binnen (van regelmatige treingebruikers) om hieromtrent actie te voeren.

"Het Infopunt, Max Mobiel en de studentenambtenaar komen regelmatig samen om campagnes op te zetten naar studenten. Dit is ook de vorige jaren gebeurd. Er is momenteel een campagne waarbij magenta-labels aan de fietsen worden gehangen met verwijzing naar de fietsenstalling aan het Koningin Mathildeplein en een QR-code die doorlinkt naar het overzicht van fietsenstallingen op de website van project Gent Sint-Pieters. Verder zijn er ook flyers bezorgd aan een aantal (hoge)scholen.

Er zal ook nog een filmpje worden gemaakt dat via de studentenambtenaar naar hogescholen/UGent wordt verspreid om het K. Mathildeplein bij studenten te promoten. Het zal ook door het Infopunt en de partners op de Facebookpagina worden gepost.

In de week van 14 december is er een ticketautomaat geplaatst aan de kant van het K. Mathildeplein onder de sporen 11 en 12. Dit zal die zijde van het station voor de treinreizigers een stuk aantrekkelijker maken.

Ondertussen maakt Eurostation op vraag van de NMBS en de Stad Gent een studie naar een verdere verdichting van de fietsenparking zodat meer fietsen kunnen worden gestald zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde van het station. Dit voor de periode vanaf nu tot het einde van de werken. De nadruk ligt daarbij op voldoende capaciteit aan de noordzijde in combinatie met promotie van de zuidzijde. Daarbij wordt ook gekeken om de kwaliteit van de tijdelijke stallingen aan de zuidzijde te verbeteren (overdekt, verharding...).

13. KBG 52 – 10/12/2015

Het betonpad rechtdoor tussen de reizigerstunnel en de fietsstallingen Mathildeplein ligt er al pakweg 6 maanden ongebruikt bij. De kranen zijn zelfs afgebroken. Er is zo goed als géén werfverkeer. Het is jammer dat -ondanks de vragen hieromtrent in de klankbordgroep- deze shortcut naar de stallingen niet “tijdelijk” (een paar maand dus) open gezet wordt want het zou de populariteit van de stallingen achteraan het station opkrikken. Kan dit a.u.b nogmaals bekeken worden?

"Dergelijke afweging is bij aanvang van elke fase van de werf samen met de aannemer en de veiligheidscoördinator gemaakt. Het is naar aanleiding van deze vraag opnieuw bekeken. Vanuit Minder Hinder wordt er geopteerd om situaties voor een langere periode stabiel te houden. Ervaring leert dat het telkens wisselen voor verwarring en onduidelijkheid zorgt bij de reizigers. Ook daar komen klachten over. Er wordt ook steeds een afweging gemaakt tussen voor- en nadelen, en dit zowel voor de aannemer als voor de stationsgebruikers. De werfinrichting moet dan grotendeels worden aangepast en er zijn veiligheidsrisico's. Vanaf eind januari zal er immers meer werfverkeer op die zone zijn omdat de afbraakwerken begin januari starten. De torenkranen komen in maart-april terug. De periode is te kort om reizigers via een nieuwe route te laten lopen om daarna opnieuw de route aan te passen.

Ondertussen is er wel een onderdoorgang tussen beide tunnels – oude tramtunnel en reizigerstunnel gemaakt om de reizigers een zo kort mogelijk traject te geven in verschillende richtingen.

14. KBG 52 – 10/12/2015

Op de stalling K. Mathildeplein zijn x aantal fietsrekken type Gent verschoven. Kunnen deze a.u.b weer opgelijnd worden en –waar mogelijk- vastgemaakt aan de betonvloer? (we horen dat NMBS en Stad hierover pingpong spelen)

Er staan inderdaad 2 modules niet meer in de rij. Het Mobiliteitsbedrijf zal ze samen met Max Mobiel terug op hun plaats zetten. Ze staan echter op verharde grond (en niet op beton) en kunnen dus niet worden vastgemaakt.

15. KBG 52 – 10/12/2015

We horen klachten over de geringe verlichting aan de weesfietsen in de oude tramtunnel. De verlichting loopt maar langs een deel van de fietsen. Kan dit aub opgelost worden?

De verlichting in het publiek gedeelte van de oude tramtunnel is vernieuwd. Dit is niet het geval voor de verlichting in de zone van de weesfietsen. In de uiterste zone is er weinig verlichting, maar dat is een tijdelijke situatie. De werfzone zal immers nog worden verschoven. Dit wordt verder opgevolgd

16. KBG 52 – 10/12/2015

We horen klachten over de openingsuren van het weesfietsendepot. Die zijn niet aangepast aan de werkuren van pendelaars. We vragen minstens 1 dag openingsuren tot 20u, liefst niet de woensdag.

Max Mobiel heeft hier zelf al vragen over gekregen. Daarom zullen ze vanaf januari 2016 de openingsuren aanpassen. Op maandag en donderdag blijft het depot open tot 19u in de plaats van tot 18u. Zo hopen ze meer fietsen terug te kunnen bezorgen en tegemoet te komen aan de vraag van klanten.

17. KBG 52 – 10/12/2015

De verf van de (oude) fietssuggestiestrook op de Sint-Denijslaan is versleten, het wordt er oncomfortabel fietsen.

Men zal eerst zien welke wijzigingen hier opportuun geacht worden in het kader van de verkeerscirculatie van de zuidelijke stationsbuurt. De opmerking wordt in elk geval meegenomen.

18. KBG 52 – 10/12/2015

Hoeveel weesfietsacties houdt Max Mobiel op jaarbasis en per locatie? Hoeveel fietsen zijn hiervan gemerkt?

Elke zone van de fietsparking wordt minstens 3x/jaar gelabeld. Alle aanwezige fietsen worden van een bandje voorzien, en fietsen die dan langer dan 3 weken blijven staan, worden verwijderd. Zo verwijderde Max Mobiel dit jaar al ± 1.530 fietsen. Exacte cijfers van het aantal geregistreerde fietsen hebben ze niet. Het is wel een minderheid.

19. KBG 52 – 10/12/2015

Het verkeerslicht op het fietspad aan de Timichegtunnel staat er nog steeds, ook x aantal jaar na de eerste melding. Laatste belofte van AWW was dat dit zou verplaatst worden na de werken aan de Sterre, klopt? Het item komt niet voor in het overzicht op de site, of vergis ik me? In ieder geval: de huidige werf is (was) het ideale moment om ook dit aan te pakken.

Reeds enige jaren terug werden een aantal verkeerslichten op dit kruispunt verplaatst, maar omwille van technische omstandigheden konden deze toen niet optimaal worden gezet. Om die reden zullen er nu lokaal structurele aanpassingen aan de fietspadbestrating worden uitgevoerd. Concreet houdt dit in dat het fietspad zal worden verbreed zodat de doorgang groter wordt.

20. KBG 52 – 10/12/2015

Het tweede deel van de fietscorridor tussen het seinhuis en de kantoorgebouwwerf (aannemer Willy Naessens) is door de aannemer vernauwd. (de afsluiting werd verschoven)

Er is zowel vanuit Minder Hinder, vanuit het Infopunt als vanuit Eurostation een vraag aan de aannemer gestuurd om dit fietspad voldoende breed te houden. Soms kunnen de vrachtwagens geen draaibeweging maken waardoor de werfhekkens tijdelijk verplaatst moeten worden, maar zij zijn verplicht om die hekkens opnieuw op de juiste plaats te zetten. Dit wordt nauwgezet opgevolgd en

telkens overgemaakt aan de aannemer indien er niet tijdig (lees op het einde van de dag) actie genomen wordt door de aannemer.

21. KBG 54 – 31/05/2016

Voor fietsers die uit de Boudewijnstraat komen en het fietspad op willen langsheen het M. Hendrikaplein is het slalommen tussen de auto's en de hoek ter hoogte van het café waar een terras alle zichtbaarheid verhindert. Er is zelfs geen oversteek aangeduid. De meeste fietsers rijden dan maar liever de tram- en bussporen over, wat niet de bedoeling mag zijn. Onnodig te herhalen dat er verder steeds auto's geparkeerd staan op deze hoek en er een kiss-and-ride-zone van maken..

Dit past ook in de heraanleg van het plein (zie vraag 13)

22. KBG 54 – 31/05/2016

Het nieuw aangelegde fietspad in de Sint-Denijslaan net voor de tijdelijke tramtunnel is helaas niet bruikbaar omdat die constant door auto's voor kiss&ride wordt gebruikt (zie foto in de bijlage). Visueel springt het er ook niet uit dat die strook geen parkeerstrook, maar een fietspad is. Enkele simpele fietspictogrammen spuiten op die strook zou misschien al wat kunnen helpen.

In de week van 9-16 juni zullen er schilderingen op de heraangelegde Sint-Denijslaan worden uitgevoerd. De fietssymbolen worden daarin meegenomen. Er zijn er drie voorzien op die strook.

23. KBG 54 – 31/05/2016

Systematisch wordt gefietst onder spoor 12,11,10, vanuit de Ganzendries/Sint-Denijslaan rijden fietsers aan volle snelheid het station binnen, ondanks correcte signalisatie.

1 kan hier geen sluis voorzien worden met tijdelijke hekkens, die groot genoeg is voor rolstoelgebruikers (d150, b90) maar te kort van bocht voor fietsers? Hekkens die naar buiten wegdraaien ingeval paniek/evacuatie.

2 kan de fietsersbond, altijd duidelijk aanwezig op de vergaderingen, haar leden ook eens op hun plichten wijzen hieromtrent? Straks moeten voetgangers in het station een valhelm dragen om zich tegen wildfietser te beschermen.

<http://www.pol.nl/sluishekkens/nl/page/237/>

"De projectpartners zijn het erover eens dat er niet mag gefietst worden in het station. Daarom is er signalisatie geplaatst. De NMBS erkent ook dat het probleem zich voordoet, maar dat dit niet leidt tot zeer veel misbruik.

De oplossing die hier wordt voorgesteld, is voor de NMBS niet aanvaardbaar omdat dit niet goed is voor de goede doorstroming van de duizenden reizigers in het station.

Het is een goede suggestie om de Fietsersbond te vragen om haar leden op te roepen om niet te fietsen in het station en zich te houden aan de signalisatie.

24. KBG 56 8/03/2017

**"we vragen dat het fietspad Voskenslaan (stadinwaarts) haaks komt op de tramsporen. (zowel om geen wielen in de tramsporen te hebben als om een kruispunt te creëren met voor fietsers een 90°beeld, want trams hebben voorrang = stoppen niet)
Hoe zal men dit kruispunt fietspad / tramsporen veilig maken?
Is er voldoende wachtruimte voor véél fietsers? (want trams hebben voorrang, en worden steeds langer)**

Hoeken van 90° worden nooit toegepast in een doorlopend fietspad, aangezien dit niet alleen oncomfortabel doch ook gevaarlijk is voor de fietsers. Het is intussen genoegzaam bekend dat spoorvoertuigen steeds voorrang hebben. Omwille van deze voorrang een hoekig ontwerp maken voor fietsers wordt nooit gedaan.

Soms kunnen kruisingen van fietspaden met tramsporen vrij haaks gebeuren, soms niet. Dat hangt van de lokale situatie af. Het fietspad op zich moet een logische lijn volgen, anders snijden fietsers de hoeken toch maar af. Daarnaast kunnen fietsers op microniveau de tramsporen nog steeds op de best mogelijke manier kruisen, afhankelijk van de lokale situatie. Het is niet overal mogelijk om elke oversteekbeweging over tramsporen theoretisch ideaal te organiseren.

25. KBG 56 – 8/03/2017

- **We zijn na de klankbordgroep van 31 mei 2016 over de uitbreiding van de fietsstallingen met 2100 eenheden een zwangerschap ver. Wanneer start de bevalling van de nieuwe stallingen?**
- **Ter info: in het station van Brugge zijn de nieuwe stationsstallingen nu al ontoereikend.: http://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20161024_02536803 Ook daar was er van bij aanvang extra capaciteit gecreëerd, maar blijkbaar onvoldoende.**
- **Wat met de Blue Bikes? Is er een beslissing? (zie vraag op 31 mei 2016)**

De installatie van de nieuwe etagerekken start in de paasvakantie (eerste twee weken van april 2017). Daarbij zullen de huidige rekken in de overdekte fietsenstalling in 3 fases worden verplaatst. Er zijn drie locaties: op de promenade naar het K. Maria-Hendrikaplein, op de brede middengang en op de dakplaat, vlak achter het VAC. Daar is reeds betegeling voorzien zodat de fietsen daar op een comfortabele manier kunnen gestald worden. De volledige verhuisbeweging en nieuwe installatie zal tot begin juni duren om zo de minst mogelijke hinder voor de parkerende fietsers met zich mee te brengen. Er zal de nodige communicatie gebeuren om ervoor te zorgen dat de fietsers hun geparkeerde fiets tijdig kunnen verplaatsen.

Voor Blue Bikes verandert er momenteel niets

26. KBG 57 – 31/05/2017

Er wordt nog vaak gefietst in het nieuwe gedeelte van de stationshal. Fietsend aan 15km/h heb je 10 maal meer kinetische energie dan iemand die stapt, voor bejaarden kan een aanrijding dramatisch zijn.

Dit is doorgegeven aan de NMBS die nogmaals aan de security vraagt om hiertegen op te treden.

27. KBG 59 – 06/02/2018

Op de weg naar het seinhuis staan tegenwoordig geparkeerde wagens. Die zijn hinderlijk voor de fietsers, vooral als die door de omleiding voor de bouw van het tweede gedeelte van A2 langs die weg worden omgeleid. Twee voorstellen: de eindzone voor het niet-parkeren aanduiden zodat het duidelijk is (althoewel dit wettelijk niet noodzakelijk is) en fietssymbolen aanbrengen op de grond.

Vanuit de Minder Hinder is er opdracht gegeven om een extra bord te plaatsen om aan te duiden dat dit een zone is waar niet geparkeerd mag worden. Dit is inmiddels uitgevoerd. De Politie is gevraagd om daar controles te doen. Op 19 oktober 2017 hebben ze voor de eerste keer boetes uitgeschreven aan iedereen die daar geparkeerd stond. Dit zal nog herhaald worden. Indien dit niet helpt, kunnen er ook nog fietssymbolen worden aangebracht. Tot nu wordt nog zelden geparkeerd, ook omdat het werfverkeer voor A2 die weg gebruikt.

28. KBG 59 – 06/02/2018

Volgens een artikel in Metro (12/10/2017) werden in 2016 in ons land ongeveer 180.000 ritten gedaan met een Blue-bike (een verzesvoudiging tegenover 2013) en is een enorm groeipotentieel als je dit vergelijkt met buitenlandse voorbeelden als Nederland. Bij onze noorderburen worden bijna drie miljoen ritten gedaan met gelijkaardige fietsen. Dat leidt volgens David Geerts, spoor specialist van de sp.a tot 30% meer treinritten. Toch zou de NMBS overwegen nu zijn meerderheidsaandeel in Blue-bike te verkopen aan andere spelers. Volgens woordvoerder Dimitri Temmerman zou de NMBS zich vooral willen focussen op haar kerntaken en dat zou “mensen vervoeren” zijn. Graag zou ik vernemen waarom de NMBS het overweegt de Blue-bikes die het treinverkeer bevorderen af te stoten terwijl diezelfde maatschappij er met de projectpartners op stond de grootste ondergrondse parkeergarage van de Benelux te bouwen om extra wagens naar het station te lokken, ook als daarvoor vele duizenden m² zeer waardevol bosgebied moest verdwijnen.

De NMBS heeft niet als hoofdtaak om een vloot fietsen te beheren. In vergelijking: de NMBS beheert niet de wagens van Cambio maar is wel aandeelhouder en biedt aan een aantal parkeerplaatsen voor autodelen. NMBS heeft al meer dan 2.000.000 euro in Blue-bike geïnvesteerd. Er bestaat nu een sterk netwerk met meer dan 50 Blue-bike stations. De bedoeling is om dit netwerk te behouden maar niet te beheren. NMBS en de andere aandeelhouders (De Lijn, Fiets&Werk en SRWT) zoeken de beste oplossingen voor de toekomst van Blue-bike.

NMBS heeft altijd de fietsers ondersteund. Tegen 2020 zal NMBS 100.000 plaatsen voor fietsen in haar stations hebben. En slechts 75.000 plaatsen voor de wagens. Een andere belangrijke element: de inkomsten van de betalende autoparkings betalen de exploitatiekosten van de fietsenparkings.

29. KBG 59 – 06/02/2018

Ik betreur het dat de NMBS af wil van de vloot fietsen, ook al kan dit milieuvriendelijk vervoersysteem het treinverkeer aantrekkelijker maken. Ik zou daarom zeker een antwoord willen op de vraag waarom hier zo nodig de grootste ondergrondse parkeergarage van de Benelux moest gebouwd worden (ook al moest daarvoor duizenden m² waardevol natuurgebied verdwijnen), terwijl dezelfde NMBS dus fietsvloot liever afstoot. Na de opening van de parking hebben verschillende treinreizigers die vroeger opstapten in stations rond Gent besloten meteen naar de parking door te rijden waardoor de parking net meer autoverkeer veroorzaakte. We hadden dit in vroegere bezwaren tegen de weg en de parking voorzien, maar toch vonden de NMBS en de projectpartners het

absoluut nodig deze grootschalige parkeergarage te bouwen. De vraag blijft dus: waarom wagens aantrekken, maar tegelijkertijd de fietsvloot afstoten?

De keuze voor de grootte van de pendelparking is terug te vinden in de studies -Mobiliteitsstudie en MER- die aan de werken aan het station Gent Sint Pieters voorafgingen (2005). Die zijn te vinden op <http://www.projectgentsintpieters.be/voorstelling-project/documenten/rup>, in de bijlagen.

Uit de Mobiliteitsstudie: Voor de werken kende de buurt rond het station een zware parkeerdruk. De Stad Gent wilde dit straatparkeren beperken en reserveren voor bewoners en kortparkeren. Bovendien was er ook extra parking nodig voor de projectontwikkeling. In de studie is de **capaciteit** van de stationsparking bepaald. Aan de hand van normen voor parkeren, werd de behoefte van het aantal parkeerplaatsen begroot voor de niet-stationsgebonden functies. Om de parkeerbehoefte te kennen van pendelaars en occasionele reizigers is een enquête uitgevoerd. Daarin werd bevraagd naar het treingebruk en het voortransport. Uit deze resultaten bleek dat nagenoeg 1.900 mensen op dat moment met de wagen naar het station kwamen in de ochtendspits, voor het grote deel pendelaars. Dit gegeven, samen met de verwachte groei van 37.000 naar 60.000 reizigers per dag, samen met de gewenste modale split voor het voortransport (bepaald in de openbaar vervoerstudie uitgevoerd door TRITEL in opdracht van De Lijn in 1998) laten toe een uitspraak te doen over de toekomstig verwachte parkeervraag aan het station.

Als de **modale split** die er op dat moment was, behouden blijft in 2015, zal er een parkeerbehoefte zijn van iets meer dan 3.000 wagens voor treinreizigers alleen.

Het **duurzaam scenario** uitgewerkt in de parkeerstudie duidt een behoefte van 2.000 parkeerplaatsen aan voor treinreizigers (1.500 plaatsen voor pendelaars en 500 plaatsen voor occasionele reizigers). Men kan stellen dat: "Duurzaam is, ervoor zorgen dat er in de toekomst, met een toename van het aantal reizigers van 60% in Gent Sint Pieters, evenveel reizigers als vandaag gebruik maken van de auto om naar het station te komen."

Voor wonen en werken in het eerste deel van de projectontwikkeling: 800 tot 1.000 parkeerplaatsen.

Voor alle publieke functies samen (winkelen, occasionele treinreiziger, bezoekers van het project,...) worden 500 parkeerplaatsen voorzien. Daarmee wordt voorzien in 80% van de som van de individuele behoeften. De functies in de publieke parking zijn deels complementair in de tijd, wat deze 80% invulling verantwoord. De totale parking omvat dus 1.500 plaatsen voor pendelaars, 800 tot 1000 plaatsen voor de projectontwikkeling en 500 plaatsen voor publieke functies inclusief occasionele treinreizigers. Dit betekent in totaal een parking met 2.800 tot 3.000 parkeerplaatsen. Constructieve randvoorwaarden laten in een eerste fase de constructie van een parking van 2.810 parkeerplaatsen toe. In het MER staat uitgelegd welke de alternatieven overwogen zijn en waarom die verworpen zijn. Het is ook zo dat wanneer stations niet over voldoende en comfortabele parkeerplaatsen beschikken voor auto's en fietsen, de reizigers niet voor de trein zullen kiezen, maar hun auto zullen nemen om naar hun eindbestemming te rijden.

Wat de fietsvloot betreft: die wordt uitbested, net zoals ook het beheer van de fietsenstallingen in de stationsomgevingen wordt uitbested.

Wat is de huidige planning & plannen ivm de evolutie van de fietsstallingen voor 2018?

Informatie is binnenkort beschikbaar

31. KBG 59 – 06/02/2018

Hoe zal de transitie verlopen voor de bewaakte stalling op het Mathildeplein? Wie beheert deze evolutie / transitie?

De bewaakte fietsenstalling zal in de ondergrondse ruimte komen ten laatste tegen dat het S-gebouw in uitvoering komt. NMBS volgt dit op.

32. KBG 59 – 06/02/2018

Wat zijn de huidige en toekomstige maatregelen tegen fietsdiefstallen in de stallingen? Graag hadden we vernomen hoeveel camera's er in de parkings van het station actief zijn en of het ook in Gent zo is dat de politie de beelden slechts mag bekijken als ze zelf naar Brussel rijdt of spoort.

NMBS beschikt vandaag in alle stations over in totaal meer dan 90.000 fietsplaatsen. Het is net deze grote concentratie die ervoor zorgt dat stations een hotspot voor fietsdiefstallen zijn. Om dit probleem aan te pakken organiseert NMBS samen met de lokale partners **sensibiliseringsacties**. Zo vond op 27 april 2017 bij het station Gent-Sint-Pieters een preventieactie rond fietsdiefstal plaats op het Koningin Maria-Hendrikaplein. Deze gebeurde in samenwerking met de stad Gent, de lokale politie en het fietspunt. Tijdens deze actie konden reizigers hun fiets laten graveren en krijgen ze tips om het risico te beperken. Een fiets laten graveren is een efficiënte manier om dieven af te schrikken en om de eigenaar van een gestolen fiets terug te vinden. Gemerkte fietsen worden ook minder snel gestolen. Andere belangrijke tips zijn: parkeer je fiets altijd in een fietsenstalling (en niet zomaar ergens in de stationsbuurt) en zet je fiets goed op slot (bij voorkeur een ringslot in combinatie met een degelijk beugelslot of kettingslot). Voor NMBS zijn veiligheid en comfort van de reizigers prioritair. Daarom investeert NMBS volop in **degelijke fietsrekken, overkappingen en verlichting**. De overdekte fietsparkings in Gent-Sint-Pieters beschikken verder over **camera's** en ook het fietspunt draagt haar steentje bij aan de **netheid en veiligheid**. Indien een fiets toch wordt gestolen, doet de eigenaar steeds zo snel mogelijk **aangifte hiervan bij de politie**. Fietsdieven rekenen erop dat je geen aangifte doet en kunnen zo hun gang blijven gaan. Verdachte handelingen van personen in de fietsenstallingen bij het station kunnen worden gemeld bij het **Security Operations Center van NMBS op tel. 0800/30 230**.

De ondergrondse fietsenstalling geeft een erg veilig en open gevoel. Ze is verlicht met **834 LED-spots en twee lichtmuren**. In de parking en op de toegangshellingen hangen alles samen **14 camera's** waarvan de beelden toekomen in het **Security Operations Center (SOC)** van Securail, de interne veiligheidsdienst van NMBS. Verder is de fietsenstalling uitgerust met branddetectoren en een geluidsinstallatie. NMBS wil dat reizigers die met de fiets naar het station komen, hun fiets veilig en comfortabel kunnen stallen.

Er is een ook **samenwerkingsverband tussen NMBS, stad Gent en de politiediensten** over de veiligheid in de stationsomgeving. In dit kader worden geregeld preventieacties en campagnes georganiseerd rond fietsdiefstallen, gauwdiefstallen, etc. Met de Gentse lokale politie is er een regeling dat zij de beelden via Securail Gent kunnen ontvangen. De politie kent ook alle locaties van

de camera's. Sinds kort bestaat er een online platform waarop politiezones zich kunnen inschrijven om beelden digitaal te raadplegen. Er was hiervoor eerst een proefproject met enkele politiezones dat ondertussen positief is geëvalueerd. Dit wordt in de loop van dit jaar verder uitgerold naar alle politiezones die interesse hebben.

33. KBG 59 – 06/02/2018

We kunnen het enkel toejuichen dat steeds meer bewoners en gebruikers van de stationsbuurt gebruik maken van de fiets. De elektrische fiets is op korte tijd veruit de populairste tweewieler geworden. Ongeveer 45 procent van de aangekochte fietsen is elektrisch aangedreven. Zie: <http://www.fietsberaad.be/nieuws/Paginas/Marktaandeel-elektrische-fiets-bijna-50-procent.aspx>

Het toenemend gebruik van de fiets in het algemeen en van snelle fietsen in het bijzonder vereist zeer brede fietspaden. Houden de projectpartners rekening met deze evolutie bij het ontwerpen en aanleggen van voorlopige en definitieve fietspaden in de stationsbuurt (bv. op de ontwikkeling van de Fabiolalaan)?

In de K. Fabiolalaan wordt op termijn een dubbele fietsinfrastructuur voorzien:

- Het dubbelrichting fietspad langsheen de Fabiolalaan, zoals op vandaag aangelegd tussen het Maria Hendrikaplein en de Aigemstraat, wordt doorgetrokken over de volledige lengte van de K. Fabiolalaan tot aan de Snepkaai.
- De Drongenstationsroute en het Westerringspoor krijgen een directe verbinding naar het station en de ondergrondse fietsparking door middel van een fiets- en wandelbrug over de Leie én een fietspad langsheen het spoorwegdomein.

34. KBG 59 – 06/02/2018

Het is voor ons duidelijk dat het voorziene aantal fietsstallingen in 2030 (13.000) onvoldoende zal zijn als de huidige trend van toenemend fietsgebruik zich doorzet. Het GMF heeft namelijk via zijn recente metingen vastgesteld dat er een stijging van 11% is op 2 jaar tijd. Daarom vragen wij dat in de definitieve plannen minstens 15.000 fietsstallingen voorzien worden. Zijn de projectpartners bereid hun plannen in die zin aan te passen?

We verwijzen naar eerdere communicatie hierover (klankbordgroep van 31 mei 2016). Er wordt flexibel ingespeeld op de groeiende behoefte. Bij de uitbouw van de fietsenparking is gekeken om op een kostenefficiënte manier meer fietsen in te tekenen in de beschikbare ruimte, door dubbele hoogte te gebruiken, door fietsenstallingen in de brede gang te plaatsen. De groei van het aantal fietsen wordt regelmatig geëvalueerd.

35. KBG 60 – 29/05/2018

het fietspad aan de Sint-Denijslaan (ter hoogte van het hotel) wordt gebruikt als K&R en dit is gevaarlijk voor de fietsers. Deze vraag gaat al jaren mee en in maart 2017 werd op deze klankbordgroep aangegeven dat de oplossing voor het najaar van 2017 zou zijn. Ondertussen zijn we mei 2018.

Deze opdracht is uitgetekend door het Mobiliteitsbedrijf maar er is nog geen concrete timing van uitvoering.

36. KBG 60 – 29/05/2018

Ook een vraag/opmerking over te fietstrap+goot kant Mathildeplein; De leuning is vrijwel boven de goot geplaatst, waardoor je de fiets nogal schuin moet houden, voor zover dit mogelijk is. De leuning is uiteraard conform de toegankelijkheidsnorm, maar verhinderen een vlot gebruik door fietsers. Is deze opstelling eigenlijk uitgetest?

Het is niet de bedoeling dat die trappen met geul op lange termijn gebruikt worden om met de fiets aan de hand naar de fietsenstalling te gaan. In de toekomst van de werken komt er een helling vanuit de tijdelijke tramtunnel naar de westelijke fietsenstalling. Ook vanuit de noordzijde zal die fietsenstalling via de bestaande hellingen bereikt kunnen worden. Ook aan de oostelijke fietsenstalling komt een helling op de locatie van het huidige Infopunt en een 'luie', minder steile trap. De toegang via de trap is dus een tijdelijke oplossing, vooral om de nood aan fietsenstallingen op te vangen eens het K. Mathildeplein moet ontruimd worden voor de bouw van het S-gebouw. Dit is nu voorzien in 2020.

Werken station

1. KBG 52 – 10/12/2015

De inzichten over dieseluutstoot evolueren fel. Op de perrons van Gent Sint-Pieters word ik soms misselijk. Altijd in de buurt van een stationair draaiende dieseltrein. De misselijkheid herinnert me aan het gevoel dat ik als fietser ervoer achter de vorige generatie dieselbussen van de Lijn. Inbeelding of realiteit? Op termijn zullen deze dieseltreinen in een geslotener stationsgebouw functioneren. Zijn er al metingen gebeurd op val van uitstoot rondom dit type treinen, zowel in open als in gesloten stations?

In het vernieuwde station zijn er ventilatieopeningen in de hoge dakspanten en is er een afzuigstelsel voorzien dat in gang schiet vanaf een bepaalde CO₂ en NO_x-uitstootwaarde. Die systemen zijn momenteel nog niet operationeel omdat er momenteel voldoende luchtinstroming is in de nieuwe dakstructuur die nog maar een deel is geconstrueerd.

Meer info ivm de diesellocomotieven volgt nog.

2. KBG 52 – 10/12/2015

Onder pendelaars leeft niet de perceptie als was dit de werf van de eeuw. Het aantal actieve werkmannen lijkt laag. Enerzijds weinig volk aan de slag, anderzijds alweer een of twee weken vertraging voor de ingebruikname van spoor 10 (van eind november naar half december?) Wat is de timing anno december 2015 (graag met een vergelijking met de planning uit bv 2013)? Wat is de impact van het wegvallen van mensen bij Eurostation?

Het spoor 10 is klaar en is op 7 december 2015 in gebruik genomen. In het weekend van 5/6 december 2015 zijn de spoorinfrastructuur (bovenleiding, spoor- en seininrichting) aangebracht. Bouwtechnisch kon het spoor eerder klaar zijn, maar er is gewacht op de aangepaste dienstregeling van de NMBS die op 13 december 2015 ingaat. Door deze nieuwe dienstregeling zal de overstaptijd iets ruimer worden voor de treinen die aankomen op spoor 10. Dit is beter voor de reiziger aangezien het perron ontsloten wordt door tijdelijke trappen. De ervaringen met spoor 12, toen dit voor het eerst in dienst ging, leerden dat de overstaptijd met de voorlopige trappen groter is.

De volgende fase van de werken is het sluiten en afkoppelen van perron en spoor 8 waarna de volgende afbraakfase kan gebeuren. Tegen eind 2017 zal het volledige perron 9/10 zijn afgewerkt en zullen de nieuwe perronsporen 9 en 8 zijn aangelegd waarbij perron 8 gelijkaardig zal afgewerkt zijn zoals perron 10 nu. Vanaf 2018 kan dan een nieuwe aanbesteding starten voor de uitvoering van de perrons en sporen 7 tot en met 1.

De veranderingen bij Eurostation hebben geen invloed op de werken. De projectleider van Eurostation zal in een volgende klankbordgroep uitgebreid de planning voor de komende periode en de masterplanning toelichten zoals dit ook in 2014 is gebeurd.

3. KBG 53 7/03/2016

Perron 7 is gedeeltelijk ontmanteld maar nog steeds druk gebruikt. Geen lift, geen roltrappen (waarom toch?)... Mensen met een beperking moeten over andere sporen sukkelen...

Perron 10: nog steeds ondermatig gebruikt (een 6-tal keren per dag werkdag!). Treinen in oostelijke richting met als vertrekpunt Gent St.-P. zouden hiervan zeker gebruik kunnen maken zodat het gebrekkige perron 7 minder aan bod zou moeten komen.

Wegens de herstructureringswerken in Gent-Sint-Pieters zijn er een aantal exploitatiebeperkingen. Het treinverkeer dat aankomt / vertrekt op spoor 10 is het treinverkeer van en naar Brugge. Vanaf spoor 10 kan je bijvoorbeeld niet richting De Pinte & Kortrijk rijden. Je kunt daar ook onmogelijk treinen laten aankomen uit de richting De Pinte & Kortrijk.

Bijgevolg dient al dit treinverkeer gericht te worden naar lager liggende sporen, vanaf spoor 7. Bijkomend worden de sporen 1 tot en met spoor 6 ook reeds zwaar benut door de andere lijnen.

Conclusie: het is momenteel onmogelijk meer treinverkeer te ontvangen op spoor 10. Eenmaal het station Gent-Sint-Pieters hervormd zal zijn, zal deze mogelijkheid wel bestaan. De toestand zal wel verbeteren met het nieuwe vervoerplan in december in 2017. Een bijkomende verbetering mag men verwachten in juni 2018.

4. KBG 53 – 7/03/2016

We bezochten onlangs de informatiedag van Gent St Pieters.

De werken aan het station en de Koningin Fabiolalaan vorderen traag, maar zijn natuurlijk moeilijk. Kan u de exacte timing nog eens nakijken?

De timing is terug te vinden in de presentatie van de vorige klankbordgroep Bijlage KBG 53 – stand stationswerken op <http://www.projectgentsintpieters.be/info-en-inspraak/inspraak/klankbordgroep> en op de tijdslijn op <http://www.projectgentsintpieters.be/timeline>

5. KBG 53 – 7/03/2016

Waarom laat men een trein die via Denderleeuw van de luchthaven komt aankomen op perron 7 waar geen lift is? Met zware bagage die op zich al gevaarlijke ijzeren trap afdalen is echt zwaar. Dergelijke luchthaventreinen kunnen toch perfect op perrons toekomen waar dan wel een lift is... ik had hulp van een bereidwillige burger, maar het trekt er niet op.

Wegens de herstructureringswerken in Gent-Sint-Pieters zijn er een aantal exploitatiebeperkingen. Het treinverkeer dat aankomt / vertrekt op spoor 7 is het treinverkeer van en naar De Pinte, Kortrijk, De Panne. Vanaf de sporen 10,11 of 12 kan je niet in die richting rijden door de constellatie van de spoorbundels. Bijkomend worden de sporen 1 tot en met spoor 6 ook reeds zwaar benut door de andere lijnen.

Eenmaal het station Gent-Sint-Pieters hervormd zal zijn, zal de mogelijkheid wel bestaan om gemakkelijk te wisselen van spoor. De toestand zal wel al verbeteren met het nieuwe vervoerplan in december in 2017 en het aanpassen van de spoorbundels in juni 2018.

6. KBG 55 – 13/12/2016

Sommige treinen van en naar Zaventem stoppen op perron 7. Dat is het perron met de metalen trappen. Net daar passeren mensen met koffers. Dit is ook de lijn naar de kust waar vooral in het weekend veel mensen met koffers en buggy's gebruik van maken.

Infrabel heeft de situatie nogmaals grondig onderzocht. Vanaf 11 december 2016 gaan de treinen richting De Panne tijdens het weekend op spoor 6 ontvangen worden, in de plaats van op spoor 7. Op weekdagen is dit omwille van kruisingen met andere treinen helaas onmogelijk. Op weekdagen kan er bijgevolg voorlopig niets gewijzigd worden.

Infrabel laat weten dat ze de situatie gaat herbekijken in 2017, rekening houdend met zowel de wijzigingen aan de infrastructuur als de dienstregeling van de treinen.

7. KBG 59 – 06/02/2018

We vernamen in het nieuws op Canvas dat in Nederland straalgrit besmet met asbest gebruikt werd om verf en roest van oppervlaktes te verwijderen. Welk materiaal werd gebruikt om de verf te verwijderen van de stalen constructies ter hoogte van de werken aan spoor 12? Bestaat er kans dat ook daar verontreinigd staalgrit gebruikt werd?

De stalen dakconstructie aan perron 12 is gezandstraald. Er is geen staalgrit gebruikt.

8. KBG 59 – 06/02/2018

Wat is de timing voor het afwerken van de schilderwerken in het station aan spoor 11 en 12?

Die werken zijn ondertussen afgerond.

9. KBG 59 – 06/02/2018

Via de pers moesten we vernemen dat de NMBS bij de nieuwe opdracht voor het vervolg van de werken moet besparen “op kelders, op een stukje overkapping, op het aantal lichtstraten en technische lokalen op de perrons...”. Zijn dit geruchten of klopt dit en zo ja, is dit misschien onbelangrijk voor de buurtbewoners die al meer dan tien jaar met de werken geconfronteerd worden?

Zoals eerder gezegd loopt er momenteel een onderhandelingsfase tussen de NMBS en verschillende potentiële aannemers. De offertes die waren binnengelopen bij de eerste aanbesteding waren te hoog in verhouding tot het budget dat de NMBS had voorzien en dat was gebaseerd op de eerste fase. Tijdens de onderhandelingsfase kunnen aannemers zaken voorstellen om de kosten te drukken zoals een verkorting van de lichtstraten, het kleiner maken van kelders...Dit mag echter geen effect hebben op het comfort van de reizigers, of het aantal voorziene fietsenstallingen. Op dit moment is het uiteindelijke resultaat van die onderhandelingen nog niet gekend. Ook de einddatum van de werken hangt hiermee samen.

10. KBG 59 – 06/02/2018

Heel veel bewoners uit de buurt van het station hebben al vele nachten last gehad van lawaaihinder door de werken die verband houden met het project Gent Sint-Pieters, vaak - maar niet steeds- nadat de hinder aangekondigd werd via een brief. Begin december hebben bewoners van de stationsomgeving weer eens een brief gekregen waarin

meegedeeld werd dat de werken van 10 december tot eind januari 's nachts geluidshinder met zich mee zullen brengen o.a. omdat er regelmatig werktreinen worden ingezet. Al op 17 november hebben we aan de projectpartners volgende vraag gesteld: "In tal van kranten konden we onlangs lezen dat de railpad, een rubberen matje tussen de sporen en dwarsliggers, de geluidshinder van het treinverkeer ongeveer halveert. Volgens de pers zijn de railpads zeer goedkoop (ongeveer 1 euro per lopende meter) en zijn er al liefst 40 kilometer sporen uitgerust met deze matten. Worden deze matten die het geluid zo sterk reduceren ook gebruikt bij de sporen die momenteel in de buurt van het Sint-Pietersstation worden aangelegd of vernieuwd?" **Waarom mochten we hierop geen antwoord ontvangen? Als buurtbewoners zouden we graag weten of deze vaak stortende nachtwerken tot gevolg zouden hebben dat de geluidshinder in de toekomst blijvend fel zal verminderen door de railpads waar de NMBS zo prat op gaat. Waarom kregen we op de klankbordgroep van 5 december geen antwoord op deze vraag, maar verkozen de projectpartners wel deze geplande bijeenkomst eenzijdig te schrappen?**

Infrabel laat weten dat de railpads die reeds geplaatst zijn nog niet van het nieuwe type zijn. Bij de toekomstige werken zullen de nieuwe railpads wel worden gebruikt. Infrabel wenst echter te benadrukken dat de railpads slechts een van de vele maatregelen is die ze neemt om de hinder voor de omwonenden van de sporen te beperken.

Zo worden er heel wat inspanningen geleverd om de overlast door het treinverkeer zo veel mogelijk te beperken door een optimaal onderhoud en door de technologische evolutie in de vernieuwing van de infrastructuur en de treinen. We begrijpen immers dat het wonen langs de sporen enige hinder met zich meebrengt. Sinds 2006 gelden Europese constructienormen voor nieuwe treinen, waardoor de geluidsemissie beduidend lager is dan bij oudere treinstellen. Momenteel zijn al meer dan 40% van de reizigerstreinen van dit geluidsarme type en ook voor de bestaande goederentreinen ambiëert de Europese Unie een geluidsreductie door de modernisering of aanpassing van het wagonpark. Infrabel investeert ook in monitoringsystemen om in de toekomst treinen met een hoge geluidsemissie te identificeren en zo de hinder voor de omwonenden te verminderen. Bovendien speelt de nabijheid van het zeer drukke station Gent-Sint-Pieters een heel grote rol.

11. KBG 59 – 06/02/2018

Volgens hoogtegegevens van Geopunt is er een niveauverschil van 1,50m tussen de ingang kant Mathildeplein en Maria Hendrikaplein. Voorlopig lijkt het dat voor de nulpas gekozen is voor het lagere niveau van het Mathildeplein, waardoor

- **de kelderverdieping anderhalve meter dieper moet**
- **de trappen, liften en roltrappen 1,5m meer hoogte moeten overbruggen.**

Hoe wordt dit niveauverschil opgevangen in de 2de fase? Was het niet beter geweest het Mathildeplein met een lichte helling toegang te geven tot de ingang kant Stationsbuurt Zuid? (Wat nu te laat is natuurlijk)?

Het klopt dat er een hoogteverschil is tussen de noordzijde van het station en het K. Mathildeplein. Destijds was het station langs de zuidzijde bereikbaar via enkele trappen. In het huidig ontwerp wordt het niveauverschil overbrugd in het station door middel van een grote brede helling. Het voorstel om deze helling te situeren op het Mathildeplein is uiteraard ook een oplossing, maar zoals aangegeven is dit niet meer zinvol dit aan te passen.

12. KBG 59 – 06/02/2018

Stel dat er op 6 februari een akkoord is tussen NMBS en de aannemers, wat is dan de einddatum van de stationswerf?

De einddatum van het project Gent Sint-Pieters staat nog niet vast omdat de onderhandelingen met de kandidaat-aannemers voor de volgende fase nog lopen. Bij het opmaken van de planning van de werken, staat de klant altijd centraal. Om die reden worden maximum twee sporen tegelijk uit dienst genomen om een normaal treinverkeer te kunnen garanderen. Pas als een nieuw spoorviaduct gebouwd en in gebruik is genomen, wordt gestart met de volgende twee sporen. Om de werkzaamheden zo snel mogelijk te laten verlopen, worden ze uitgevoerd op 3 niveaus en dit terwijl het station altijd in dienst blijft. Dit doen we om de hinder voor onze klanten maximaal te beperken.

13. KBG 59 – 06/02/2018

Komt er een koffiehuis op perron 10?

Ja, zowel op perron 11-12 als op 9-10 is er een koffiehuis voorzien. Op de andere perrons niet.

14. KBG 59 – 06/02/2018

Wat wordt de oplossing voor de nonstop-reparaties (onderbrekingen) aan de roltrap naar spoor 12. Het blijvende probleem van gebrekkig werkende roltrappen in het station, zowel bij de oude trappen (spoor 1-2 heel wat dagen! Maar ook spoor 11-12!). Het feit dat dit de “verantwoordelijkheid van Kohne” is, mag niet verhinderen dat de NMBS/Infrabel als heel belangrijke klant van Kohne de nodige druk KUNNEN én MOETEN uitoefenen bij Kohne om een klantvriendelijke service (en dienstverlening tgo het publiek) te waarborgen.

De NMBS volgt de werken van de roltrappen en liften van nabij op gezien de aanhoudende problemen met Kone. We zijn hierover in overleg tussen de directie van NMBS, de directie van KONE en we worden bijgestaan door technische en juridische adviseurs.

15. KBG 60 – 29/05/2018

Buurtbewoners kregen een brief i.v.m. spoorinfrastructuurwerken in de periode april-juni 2018. In de brief van 27 maart 2018 is sprake van de uitbraak van oude wissels en de aanleg van nieuwe exemplaren. Wordt bij het aanleggen van de nieuwe wissels gebruik gemaakt van de railpad die volgens de NMBS de geluidshinder van het treinverkeer ongeveer halveert. Daar de railpads zeer goedkoop zijn (ongeveer 1 euro per lopende meter) en 10-tallen kilometer sporen reeds uitgerust zijn met deze matten, hopen we dat deze geluidswerende materialen voortaan ook in onze dichtbevolkte stationsbuurt toegepast worden.

(zie ook vorige lijst vragen en antwoorden en meer info over gebruik pads in verslag vorige vergadering). De railpads zullen inderdaad worden geïnstalleerd wanneer de nieuwe sporen worden aangelegd, dus sporen 7 tem 1.

Momenteel is Infrabel bezig met werken aan de spooraansluitingen (wissels). De railpads worden telkens op de dwarsliggers bevestigd waarboven de sporen uiteindelijk komen te liggen. Er zijn geen railpads die onder wissels worden gelegd.

16. KBG 61 – 27/09/2018

Er zijn teveel treinen op spoor 8 naar de luchthaven.

Vanaf de nieuwe treindienst van december 2018 zullen de meeste treinen van de IC-verbinding Gent – Aalst – Brussel – Brussels-Airport Zaventem – Leuven - Landen niet meer op spoor 8 worden ontvangen.

Volgende treinen zullen nog wel op perron 8 aankomen:

- IC 3628 Brussels Airport 5:24 – Gent-St-P 6:48
- IC 3629 Brussels Airport 6:24 – Gent-St-P 7:48 -> IC 3606 08:12 – Brussels Airport 9:35
- IC 3636 Brussels Airport 13:24 – Gent-St-P 14:48 -> IC 3613 15:12 – Brussels Airport 16:35
- IC 3637 Brussels Airport 14:24 – Gent-St-P 15:48 -> IC 3614 16:12 – Brussels Airport 17:35
- IC 3639 Brussels Airport 16:25 – Gent-St-P 17:48 -> IC 3616 18:12 – Brussels Airport 19:35

Varia

1. KBG 36 – 6/11/2012

Er is lang gewerkt aan de renovatie van de keermuur. Die renovatie is een goede zaak. Maar nu stellen we vast dat het cement alweer van tussen de bakstenen wegvalt op grote stukken. Is die muur al opgeleverd en kan de aannemer deze foute afwerking nog rechtzetten?

Als er zich een probleem stelt met betrekking tot de uitgevoerde werken zal Infrabel niet nalaten de aannemer hierover aan te spreken.

Hun nazicht van de keermuur bevestigt echter niet de gemelde vaststelling dat grote stukken cement (voegwerk) van tussen de bakstenen valt.

2. KBG 51 – 29/06/2015

Institut Moderne zal deze winter dienst doen voor opvang van daklozen. Kan de Stad dit verder toelichten? Wordt er gezocht naar een oplossing?

Dit hoort niet tot het project Gent Sint-Pieters, maar de vraag is aan de Stad gesteld: de Stad Gent voorziet op verschillende plaatsen opvang voor daklozen (Nieuwland, huize Triest in de Bloemekenswijk). In de winter zijn extra plaatsen nodig. Die werden voorzien in de oude Brandweerkazerne, maar die is niet meer beschikbaar omdat het gebouw verkocht is. Een nieuwe locatie moest aan een aantal vragen voldoen, zoals bereikbaarheid met het openbaar vervoer. De site Institut Moderne wordt door Jan Palfijn na de zomer ontruimd. Er zal daar later een woonproject komen (meer gegevens zijn nog niet gekend), maar ondertussen mag de Stad een of twee jaar van die site gebruik maken. Daarom is beslist om winteropvang (tussen 1 december en half maart) te voorzien. Daklozen kunnen daar alleen 's nachts terecht.

3. KBG 55 – 13/12/2016

Graag toelichting vanwege NMBS over bouwaanvraag voor uitbreidingen aan NMBS gebouw aan Snepkaai.

Het gebouw huisvest het personeel dat verantwoordelijk is voor het kleine onderhoud en reinigen van treinstellen.

De bestaande gebouwtjes worden uitgebreid met een bouwvolume dat een refter, een klein magazijn, kleedruimtes en enkele burelen huisvest.

4. KBG 58 – 05/09/2017

Ondertussen loopt het project al een hele tijd en met het huidige droge weer vroeg ik me af of het peil niet aan het zakken is? Worden de peilputten eigenlijk nog wel gecontroleerd? De MER was opgemaakt voor 10 jaar, maar het worden er 20.

De Groendienst van de Stad Gent heeft de bemaling opgevolgd bij het graven van de ondergrondse parking aan het station. Er zijn toen maatregelen genomen vooral door watergift aan de beschermde bomen op het Koningin Maria Hendrikaplein door de aannemer. Na afwerking van de ondergrondse parking werd de toestand van de platanen als goed beoordeeld. En wordt hier sinds verschillende jaren geen water meer gegeven. De bomen staan er goed bij. De enige plek in de stationsbuurt waar bomen staan met een mindere conditie is in het tweede deel van de Koningin Fabiolalaan tegen de Gordunakaai. De essen hier groeien slecht en een aantal ervan moet vervangen worden. Dit heeft vermoedelijk meer met de soort te maken en niet met de bemaling. De essenziekte breidt steeds

verder uit en ook op andere plaatsen in en rond Gent neemt de aantasting toe. Andere boomsoorten in dezelfde buurt hebben geen noemenswaardige conditieverlies.

5. KBG 59 – 06/02/2018

TER INFO: De NMBS heeft een nieuwe offerteaanvraag gelanceerd voor blindegeleiding in het station. Van zodra er meer informatie is, komen we hierop terug.

6. KBG 59 – 06/02/2018

Sinds het begin van de klankbordgroep vragen wij om in aanloop naar een vergadering ook de documenten bij een agendapunt te ontvangen zodat de discussie echt inhoudelijk kan zijn. Is het mogelijk om nog een tijdje voor de volgende vergadering van 6/02/2018 ook de stukken bij de agenda van die vergadering te ontvangen?

We proberen zoveel als mogelijk om documenten vooraf door te sturen

7. KBG 59 – 06/02/2018

Kan het recente ongeval tussen een fietser en 2 voetgangers a.u.b een agendapunt worden?

Een ongeval lijkt niet meteen een agendapunt voor een klankbordgroep. Wel de maatregelen die genomen worden om de verkeersveiligheid in de stationsomgeving te verhogen.

8. KBG 59 – 06/02/2018

Agenda nu en in de toekomst: de aanwezigheid op de klankbordgroep van iemand van Infrabel en/of NMBS lijkt ons een minimum.

De partners worden altijd uitgenodigd om aanwezig te zijn. Het is echter moeilijk om een gemeenschappelijke datum te vinden voor zowel vertegenwoordiging van het stadsbestuur als alle projectpartners. Normaal gezien is Infrabel trouwens steeds aanwezig.

9. KBG 59 – 06/02/2018

Graag zien wij de beantwoording van de vragen bij de vorige klankbordgroep ook opgenomen als agendapunt. Zo kunnen de antwoorden meteen ook worden besproken.

De vragen van de klankbordgroep worden op verschillende manieren opgenomen (afhankelijk van de vraag):

- schriftelijk beantwoord via de lijst Vragen en Antwoorden en ook opgenomen in het totaaloverzicht (Excellijst op de website)
- opgenomen in het eerste agendapunt (opvolging vorig verslag)
- als apart agendapunt behandeld in de vergadering zelf als het antwoord uitgebreid is en input kan geven aan een gesprek over het aangehaalde punt.

10. KBG 59 – 06/02/2018

Volgens informatie van Mevr Dutordoir werkt de NMBS met een eigen studiebureau, waaronder blijkbaar ook de architect ressorteert. De klassieke driehoek bouwheer/architect/aannemer speelt hier dus niet. Aangezien de werf niet vlot zoals

gewenst zou dat het gevolg kunnen zijn van conceptkeuzes, ramingen, meetstaat, lastenboeken die hiaten vertonen, opvolging van studiebureau/architect. Heeft de NMBS in dat geval verhaal tegen haar eigen studiedienst? En is het niet beter alles door een onafhankelijk raadgevend studiebureau te laten nakijken, waardoor eventuele fouten eruit gehaald kunnen worden voor ze voor problemen kunnen zorgen?

NMBS geeft aan dat het werken met een eigen studiebureau voor- en nadelen biedt. Voor werken in de onmiddellijke nabijheid van de sporen en bovenleidingen die alles behalve evident zijn en rekening houdend met de complexe spoorgebonden wetgeving zijn er in dit stadium voordelen.

11. KBG 59 – 06/02/2018

Graag hadden we vernomen wat de projectpartners van plan zijn met de resultaten van de bevraging "Zit het Project Gent Sint-Pieters op het juiste spoor?" en op welke manier en wanneer er een terugkoppeling zal gebeuren met de Klankbordgroep. Op welke manier zal de stadsbouwmeester aan de slag gaan met de resultaten van de themawandelingen en tegen wanneer? Waarom is deze enquête en de themawandelingen niet voorafgaand besproken in de KBG?

Deze tussentijdse evaluatie vormt een uitgelezen kans om het project inhoudelijk te versterken en te actualiseren. Enkele belangrijke deelprojecten, namelijk de concrete invulling van de 2 stationspleinen en van zone B, zullen immers tijdens de komende maanden en jaren worden uitgewerkt en concreet gepland.

Dit betekent dat sogent het bestek voor zone B pas zal afwerken na de tussentijdse evaluatie. Ook de geplande workshop voor het ontwerp van het K. Mathildeplein zal plaats vinden na dit reflectiemoment.

Het proces voor de aanleg van het K. Maria Hendrikaplein moet nog worden opgestart. Ook hierbij zullen de bevindingen uit de evaluatie worden meegenomen.

Zowel bij de **enquête** als bij de wandelingen vertrekken we van de doelstellingen van het Project Gent Sint-Pieters. Die doelstellingen zullen op voorhand in kaart worden gebracht en toegelicht via een **brochure**. De brochure zal informatie geven over het projectverloop tot midden 2017. Met de enquête willen de projectpartners vooral een breder publiek bereiken die zich niet kan of wil vrijmaken voor een workshop.

Na het participatieve luik volgt een **intern atelier**, waarbij de projectpartners nagaan of en hoe de resultaten van de tussentijdse evaluatie concreet in het PGSP kunnen worden geïntegreerd. Na dit atelier zal een publiek verslag worden opgemaakt. Dat verslag zal enerzijds de bemerkingen, suggesties ... van het participatieve luik beschrijven. Anderzijds zal dit verslag ook weergeven of en hoe deze bemerkingen, suggesties ... kunnen worden geïntegreerd in het project Gent Sint-Pieters.

De resultaten zouden tegen **juni 2018** moeten klaar zijn en zullen worden besproken op een klankbordgroep. Het **doel van 10 jaar Gent Sint-Pieters** is toegelicht op de klankbordgroep in mei en in de nieuwsbrief die naar de hele buurt is verstuurd en in het station ligt voor de pendelaars. Het is de **rol van de stadsbouwmeester en de andere experts** om vanuit hun vakgebied en met een 'frisse blik' te reflecteren over het Project Gent Sint-Pieters. Concreet betekent dit dat ze kritische

vragen stellen tijdens wandeling en na de wandeling een korte reflectie geven over het project en deelnemen aan het gesprek met aanwezigen.

12. KBG 59 – 06/02/2018

De Stad Gent wil trage wegen om tal van redenen promoten. We begrijpen dan ook niet waarom de projectpartners het behoud van de trage weg tussen het station en de Reigerstraat niet als een absolute voorwaarde beschouwden bij het ontwerp van het S-gebouw. Welk argument kan het mogelijk afschaffen van deze trage weg verrechtvaardigen en kan deze druk gebruikte buurtweg juridisch zomaar afgeschaft worden?

Er is op die plaats een doorgang gecreëerd in functie van de tijdelijke fietsstalling. Deze doorsteek is geen buurtweg want is niet opgenomen in de Atlas der Buurtwegen. Er bestaat ook geen erfdiensbaarheid van openbare doorgang omdat deze doorsteek pas sinds een aantal jaren feitelijk gebruikt wordt als doorgang, en dus geen 30 jaar in gebruik is. Die doorgang kan dus ook terug afgesloten worden.

De Stad vindt het niet aangewezen om hier een trage weg op te leggen aan de projectontwikkelaar van het S-gebouw. De argumenten hiervoor zijn:

- De doorsteek is slechts nuttig voor zeer lokaal gebruik. De meeste fietsers en voetgangers gaan via Voskenslaan of Ganzendries. Uit metingen bleek dat de doorsteek niet zo vaak wordt gebruikt.
- Hij is zeer smal (3m) en ligt tussen muren van woningen in.
- Een eventueel grote stroom fietsers naar die trage weg zou de verkeersstromen op het Koningin Mathildeplein nog complexer maken. De ingangen voor de overdekte fietsstallingen komen immers aan beide uiteinden van het station te liggen. Het lijkt dan ook meer aangewezen dat fietsers zoveel als mogelijk langs oostelijke of westelijke zijde van het plein blijven. Maar die trage weg enkel voor voetgangers bestemmen en fietsers verbieden, is quasi onmogelijk af te dwingen.
- Er bestaat de mogelijkheid om aan het S-gebouw een soort binnentuin te voorzien. Als je daar een openbare doorgang voorziet, worden die binnentuin ook openbaar (wat de Stad niet wil), of moet de binnentuin afgesloten worden.
- Er is de vrees dat het een steegje zal worden dat vervuiling zal aantrekken.

13. KBG 61 – 27/09/2018

Volgens de info van [Onroerendergoed.be](https://inventaris.onroerendergoed.be) zijn de leiplatanen sedert 1995 als monument beschermd en gelegen in Unesco buffergebied.

<https://inventaris.onroerendergoed.be/erfgoedobjecten/300890>

Het is helemaal niet gebruikelijk dat er toestemming gekregen wordt om iets te plaatsen onder dergelijke boomspiegels.

Die staan momenteel vol fietsrekken en losse fietsen.

Volgens Dienst Monumentenzorg is er geen advies hierover te vinden in het digitaal klassement van de vergunningen, enkel een vermoeden van een gunstig advies door agentschap Onroerend Erfgoed voor een tijdelijke fietsstalling, dat verlopen is.

Zou dit kunnen betekenen dat die fietsstallingen gewoon niet vergund zijn en daar dus niet horen te staan?

Wij hebben contact opgenomen met Agentschap Onroerend Erfgoed. Zij hebben ons meegedeeld dat er geen vergunning is voor de stalling en hebben de Stad verzocht hier een oplossing voor te vinden.

Voor de Stad is het weghalen van de fietsenstalling geen optie zolang de nieuwe fietsenstallingen onder het station nog niet zijn afgewerkt. Momenteel lopen er gesprekken met Agentschap Onroerend Erfgoed voor het verkrijgen van een tijdelijke toelating en worden de formulieren voor de aanvraag opgemaakt.

Update 27/11/2018: Vanuit Onroerend Erfgoed heeft men geoordeeld dat de bestaande fietsstallingen binnen het beschermde monument storend zijn en de esthetische waarde van het monument aantasten, doch dat de noodzaak bestaat om de fietsstallingen tijdelijk toe te staan, teneinde de stad in de mogelijkheid te stellen om een alternatief voor deze fietsstallingen uit te werken en het wildparkeren in te perken. Onroerend Erfgoed heeft hierbij beoordeeld dat een tijdelijke toelating kan gegeven worden tot en met 31 oktober 2020, om de bestaande fietsenstallingen te behouden.