

## Verslag klankbordgroep (61) van 27/09/2018

19.30 uur – Infopunt, Prinses Clementinalaan 215

---

### Agenda

#### Algemeen gedeelte

1. Goedkeuring vorig verslag
2. Bespreking voorstel evaluatie klankbordgroep
3. '10 jaar Project Gent Sint-Pieters': stand van zaken
4. Stand van zaken van de werken

#### Thema Projectontwikkeling

5. Stand van zaken dienstgebouw Infrabel en omgevingsaanvraag Rinkkaai

#### Thema Mobiliteit

6. Buslijn 19
7. Vragen uit de klankbordgroep
8. Volgende vergadering

#### Aanwezig

- |                             |                                      |
|-----------------------------|--------------------------------------|
| 1. Claeys Reginald          | Stad Gent – Dep. Publieke ruimte     |
| 2. Cliquet An               | Werkgroep Sint-Pieters-Buiten        |
| 3. De Paepe Sophie          | Infopunt PGSP                        |
| 4. Dierckx Geert            | NMBS                                 |
| 5. De Beer Michel           | Parochie Sint-Paulus                 |
| 6. De Bruyckere Yves        | Fietsersbond                         |
| 7. Desmedt Luc              | Reizigersbond en voetgangersbeweging |
| 8. Figeys Wine              | Eurostation                          |
| 9. Hondekeyn Filip          | Bewoner                              |
| 10. Maes Caroline           | De Lijn                              |
| 11. Reynaert Herwig         | UGent (voorzitter)                   |
| 12. Rogiest Gisèle          | Infopunt PGSP                        |
| 13. Soenen-Timmerman Benoît | Klimschool                           |

GR-Infopunt – kbg20180927

14. Taeldeman Sven	schep en Stadsontwikkeling, Ruimtelijke Planning en Wonen
15. Vandegheuchte Maurits	Stad Gent – Strategische Coördinatie
16. Van Lancker Koen	NMBS
17. Van Den Eeckhout Myriam	Bewoner
18. Van Gijseghe Dirk	Buitensporig
19. Van Steertegem Guy	Buurt Suzanne Lilarstraat
20. Verbeke Charlotte	Infrabel
21. Vertriest Linde	Stad Gent – Dep. Publieke Ruimte

### Verontschuldigd:

1. Blomme Kristof	De Lijn – Centrale Diensten
2. Bortels Ilse	Mobiliteitsbedrijf
3. Caulier Herman	VEOMT
4. Coddens Rudy	schep en van Seniorenbeleid, Werk, Armoedebestrijding en
Openbaar Groen	
5. Dedecker Piet	Werkgroep Sint-Pieters-Buiten
6. De Kuyper Jozef	Bewoner
7. De Ceunynck Rudy	TreinTramBus
8. Dries Maggy	Voetgangersbeweging
9. Heyse Tine	schep en Milieu, Klimaat, Energie, Noord-Zuid
10. Jacobs Pieter	sogent
11. Lavrysen Luc	Buitensporig
12. Manhaeve Ann	Beleidsparticipatie Stad Gent
13. Termont Daniël	burgemeester
14. Theys Lieven	Buitensporig
15. Van Oostveldt Patrick	Bewoner
16. Vandenstein Herman	Bewoner
17. Watteuw Filip	schep en van Mobiliteit en Openbare werken

## ALGEMEEN GEDEELTE

### 1. Goedkeuring vorig verslag

**Herwig Reynaert (voorzitter):** Er zijn geen opmerkingen meer bij het verslag. Dit wordt hierbij goedgekeurd.

### 2. Evaluatie Klankbordgroep: voorstel tot nieuwe aanpak

Zie Bijlage2\_20180927\_AU\_Evaluatie Klankbordgroep PGSP (43 kB)

**Gisèle Rogiest (Infopunt) :** Ann Manhaeve zou dit voorstel presenteren maar is verontschuldigd wegens ziekte.

Het document met het nieuwe voorstel is eerder al aan alle leden van de klankbordgroep bezorgd.

Algemeen kan gesteld worden dat de leden nog achter de doelstellingen van de klankbordgroep staan. Ze zijn tevreden over de informatieverstrekking, maar vooral het punt 'mogelijkheid tot discussie' wordt als niet goed ervaren, noch bij de leden, noch bij de partners. Een van de redenen is dat er na het geven van informatie te weinig tijd is. Bovendien komen de voorbereidende teksten vaak laat, waardoor het moeilijk is om een discussie of vragen voor te bereiden. De onderwerpen zijn goed, maar ze komen vaak terug omdat de oplossingen te lang aanslepen. Qua organisatie wordt de samenstelling van de klankbordgroep als een sterk punt gezien met de aanwezigheid van politici, een neutrale voorzitter, de projectpartners en belangengroepen. De klankbordgroep is ook een forum waar de verschillende deelprojecten verbonden worden.

De verbeterpunten zijn dat er meer ruimte moet zijn voor discussie, dat ook presentaties vanuit de leden zelf mogelijk moeten zijn, dat voorbereidende documenten eerder worden doorgestuurd.

Voorstel

- De klankbordgroep zou best focussen op grote dossiers waar grondige discussie nodig is en waarvoor we dan de nodige tijd uittrekken. Voorwaarde is dat vooraf de nodige info wordt geven. Dit kan gebeuren op bijvoorbeeld infoavonden waar niet alleen de leden van de klankbordgroep, maar ook alle geïnteresseerden naartoe kunnen komen. Door tijd te laten tussen het infomoment en de vergadering van de klankbordgroep is er voldoende tijd voor de leden om de discussie voor te bereiden.
- De deelnemers aan zo'n infomoment zouden ook kunnen aanwezig zijn op de klankbordgroep als ze dat wensen.
- De infoverstreking wordt meer gebundeld, bijvoorbeeld op twee momenten per jaar, afhankelijk van de thema's. Daarnaast blijven specifieke inspraaktrajecten voor deelprojecten mogelijk.
- Aangezien dit een nieuwe werkwijze is, is het wel nodig om na één of twee jaar een evaluatie te doen.

**Herwig Reynaert:** zijn hier bedenkingen bij?

- **Yves De Bruyckere (Fietzersbond):** zijn er referenties van andere klankbordgroepen in binnen- of buitenland voor dergelijke werkwijze?

GR-Infopunt – kbg20180927

**Gisèle Rogiest:** neen, andere klankbordgroepen in Gent zijn verbonden aan projecten die minder lang lopen en een duidelijk einde hebben. Ze verschillen daarin van deze klankbordgroep. Ik heb er ook met mensen uit Nederland over gesproken, maar dit voorstel is eigenlijk ook niet echt te vergelijken.

**Luc De Smet (voetgangersbeweging):** je kan dan geen vragen stellen?

**Gisèle Rogiest:** de vragen moeten zoveel als mogelijk schriftelijk verlopen via 'de vragen en antwoorden'. Die vragen komen momenteel teveel weer terug op de vergadering, waardoor we weinig tijd hebben om andere zaken te bespreken. Daarnaast bestaan er ook digitale platformen. Er is op dat vlak een hele evolutie de laatste jaren, we denken dat we de digitale kanalen zeker kunnen inschakelen.

**Dirk Van Gijseghem (Buitensporig):** ik kijk even terug naar de evaluatie. De vaststelling was dat er in bepaalde workshops maar weinig mensen zijn. Ik denk dat voor een aantal onderwerpen de mensen in de wijk ook kijken naar Werkgroep Sint-Pieters-Buiten en Buitensporig om hun belangen te verdedigen. Die vertrouwen ons, en als die verenigingen aanwezig zijn, dan geloven ze dat het wel goed zal verlopen. Dat mogen we niet zomaar niet naast ons neerleggen. Er is ook een gevaar van digitale platformen: je krijgt daar ook antwoorden van mensen die hier niet in de buurt wonen of zich zouden kunnen organiseren en massaal een bepaalde mening geven.

**Gisèle Rogiest:** Het is zeker niet de bedoeling om de buurtverenigingen geen plaats te geven. Op de discussieplatformen van de Stad ben je trouwens geregistreerd. We kunnen ook zorgen dat mensen moeten aangeven tot welke categorie ze horen (pendelaar, bewoner...)

**Myriam Vandeneekhout (Buitensporig):** door het feit dat je al die groepen mengt (studenten, bewoners, pendelaars) kan je een vertekend beeld krijgen. Dat beïnvloedt de visie.

**Gisèle Rogiest:** daarom hebben we bij de digitale enquête de resultaten ook hebben opgesplitst zodat je een duidelijk zicht krijgt wie een bepaald antwoord geeft. Bovendien zitten we hier in een stationsbuurt waar ook de mening van pendelaars en andere groepen belangrijk is.

Ik zou even willen terugkeren op het voorstel voor de vernieuwing van de klankbordgroep.

**Dirk Van Gijseghem:** als de klankbordgroep wordt opengetrokken naar iedereen die geïnteresseerd is, moet je er op letten dat alle stakeholders nog betrokken blijven. Ik weet niet welke dynamiek er dan in de klankbordgroep gaat komen. Je zou ook hevige reacties kunnen krijgen.

**Gisèle Rogiest:** het is evident dat de aanwezigheid van belanghebbenden nodig blijft. Bij een thema als mobiliteit bijvoorbeeld gaan we zeker TreinTramBus of Fietsersbond nodig hebben. Maar het geeft ruimte aan andere mensen om hun mening te geven. Het voorstel heeft als voordeel dat de informatieverstrekking op een ander moment plaatsvindt dan de vergadering van de klankbordgroep waardoor er tijd is voor discussie.

**Koen Van Lancker:** het blijft steeds belangrijk om te kaderen wat er kan veranderen en wat er niet meer kan veranderen. Als bijvoorbeeld bewoners zouden willen dat er geen treinen meer rijden omwille van de rust, dan kan dit natuurlijk niet. Het is nodig om de randvoorwaarden mee te geven, maar er moet ook ruimte zijn om aanpassingen te doen.

**Dirk Van Gijseghem:** is er een poging gebeurd om scholen, dekenijen, winkeliers te betrekken. Want door deze manier van werken verwacht je meer een engagement van mensen. Er zijn nu al mensen uitgestapt. Er moet meer moeite gedaan worden om mensen te enthousiasmeren.

**Gisèle Rogiest:** wij hebben een goed contact met scholen, maar zij hebben ook niet altijd de tijd om naar infomomenten te komen. Bovendien belangen bepaalde onderwerpen hen ook niet aan. We zijn voor de werken van de Lijn ook langs geweest bij hen, net als bij de handelaars. Dan hoor je ook wat de bezorgdheden zijn.

**Herwig Reynaert:** dit voorstel wordt aanvaard. Mochten jullie nog opmerkingen hebben, geef ze door aan het Infopunt.

**Dirk Van Gijseghem:** als jullie voor het moment in december al die voorstellen willen opnemen, dat zal toch teveel worden. En een klankbordgroep met 8 thema's...

**Gisèle Rogiest:** we zullen prioriteiten moeten stellen.

### 3. '10 jaar Project Gent Sint-Pieters: opvolging

**Maurits Vandegheuchte (Stedelijke Vernieuwing)** zie Bijlage3\_20180927\_KBG\_OpvolgingEvaluatie

We hebben de verbeterpunten opgelijst en gekeken hoe we die gaan aanpakken.

#### Tram en bus

Wat het openbaar vervoer betreft, zijn er twee zaken:

1. Het herdenken van het stadsregionaal openbaar vervoernet.  
Dit wordt binnen De Lijn bekeken, dit speelt een belangrijke rol voor omvorming naar vervoersregio's
2. Het onderzoek naar een geschikte indeling van het tramstation. Dit maakt deel uit van het masterplan publieke ruimte met het mobiliteitsluik. De Lijn voorziet geen wijzigingen aan busstation.

**Caroline Maes (De Lijn):** de herwerking van het stadsnet en de installatie van de vervoersregio's zijn gepland voor 2019. Ook het digitaal overzichtsbord is gepland, maar we hebben nog geen concrete data. We kunnen momenteel nog niet zeggen of het dit jaar is, maar zeker wel binnen de komende maanden. Wat de realtime info betreft: we hebben nu aan de haltes een verbeterde info die reeds voor 90% juist is. Aan het busstation blijft het huidige systeem nog even behouden. We zitten daar in een overgangsfase. Aangezien we daar met verouderde technieken zitten, gaan we wachten tot volgend jaar om het meteen met de meest recente techniek te installeren.

**Myriam Vandeneeckhout:** sommige infopanelen zijn niet leesbaar als de zon erop zit.

**Caroline Maes:** ik ga die vraag doorgeven, ik weet niet of er iets aan kan veranderd worden.

**Yves De Bruyckere:** het was de ambitie van De Lijn om de verkeerslichten professioneel te regelen. Bussen van de pachters zouden niet allemaal systeem hebben om in die regeling mee te gaan. Komt dat in 2019?

**Caroline Maes:** Dit is inderdaad nog steeds niet waterdicht geregeld, er zijn nog steeds bussen van pachters waarbij de BDI (busdetectie) niet werkt. Dit is een aandachtspunt voor De Lijn, waar er zeker nog aan gewerkt zal worden.

**Koen Van Lancker:** kan De Lijn ons contacteren in verband met de informatieborden, zodat we ook informatie over bussen en trams in het station kunnen aanbrenge want reizigers weten momenteel niet waar ze naartoe moeten.

**Luc Desmedt:** dit is terecht. Vooral toeristen nemen de eerste de beste tram die ze zien om naar het centrum te gaan. Het moet duidelijk zijn waar de tram naar het centrum stopt. Ik denk dat informatie een heel belangrijk aspect is als public transport center.

**Maurits Vandegheuchte:** zoals jullie al vernomen hebben komt er een nieuwe buslijn 19 die ook de Koningin Fabiolalaan aandoet. Caroline Maes zal dit straks verder toelichten.

#### Socio-ruimtelijke studie

**Maurits Vandegheuchte:** Wat de socio-ruimtelijke studie betreft, die heeft als doelstelling om in kaart te brengen wat de huidige en gewenste socio-economische functies in de stationsomgeving zijn en hoe deze op elkaar afgestemd kunnen worden. Welke gewenste socio-economische functies kunnen een plaats krijgen in de projectontwikkeling? Welke hefboomen kunnen toegepast worden om een samenhangende gemeenschap

op te bouwen? De UGent zal die studie uitvoeren, samen met AWB (architects workroom Brussels) waarvoor Els Vervloesem werkt en die sommigen van jullie kennen van de themawandelingen waarop ze als expert aanwezig was. Zij was ook aanwezig op de vorige vergadering van de klankbordgroep. Een 150- tal studenten van de UGent zullen worden uitgestuurd in de stationsbuurten om mensen te bevragen. In een tweede fase worden focusgroepen voorzien. Nu zitten we in de fase om te bepalen welke vragen en welke methodiek worden ingezet. Het is dus nog maar het begin van het traject. Als er nog aspecten zijn die jullie relevant vinden, bezorg ze ons zeker.

**Dirk Van Gijsegheem:** het is interessant dat we dit aan de buurt kunnen laten weten. Ik hoop dat die studenten ook in het weekend willen bevragingen doen.

**Maurits Vandegehuchte:** dat moet zeker mogelijk zijn. Er zal trouwens ook een bewonersbrief worden bezorgd aan de ruime buurt zodat mensen op de hoogte worden gebracht.

### Actualisatie Masterplan

De actualisatie van het Masterplan en bijbehorende mobiliteitsstudie zal door Linde Vertriest vanuit de stadsdiensten worden getrokken.

**Linde Vertriest (Stad Gent):** de perimeter beslaat een groot gebied (zie kaart in de presentatie) met de projectontwikkeling aan de K. Fabiolalaan en het K. Mathildeplein, maar ook tot aan de K. Astridlaan die naar het Citadelpark loopt. Een aantal plekken zal intensiever worden bekeken, maar het gehele gebied moet worden meegenomen. Wij zijn bezig met de opmaak van een plan van eisen. Het mobiliteitsluik zal zeer belangrijk zijn. Er is een update nodig van de vroegere mobiliteitsstudie. Er is een link naar de sociaalruimtelijke studies, participatietrajecten, jeugdwerk, groen, hoe we omgaan met openbare ruimte. Hoe krijgen we daar een logica in en een samenhang in het ontwerp. Er zijn een aantal zaken ontworpen, maar ook hier moeten we nog eens kijken of hier nog zaken moeten aangepast worden. Het Masterplan moet bepaalde zaken oprispen en met nieuwe inzichten verder werken. Sociale veiligheid en verkeersveiligheid zijn hierin belangrijk. Bij historische elementen zoals bijvoorbeeld uit het station, moeten we ons afvragen hoe we die kunnen inzetten in het publiek domein. En dan is er ook nog de technische en de financiële haalbaarheid. Er zijn een aantal aspecten die wij al in beeld hebben, maar als jullie nog vragen of zaken hebben die nog in het masterplan moeten komen, mogen jullie mij dat altijd laten weten

**Maurits Vandegehuchte:** Linde heeft de bedenkingen die jullie hebben opgeschreven in de laatste klankbordgroep al opgenomen, maar bijkomende ideeën zijn welkom.

**Dirk Van Gijsegheem:** het Stadsgebouw DBFM gaat nu al vastgelegd worden, hoe kan dan via een participatietraject beslist worden hoe de invulling zal verlopen?

**Maurits Vandegehuchte:** het was beter geweest als we hadden kunnen wachten, maar de DBFM loopt en we moeten momenteel beslissen wat de juiste locatie zal zijn.

**Dirk Van Gijsegheem:** ik denk dat de locatie ook belangrijk is: ligt het dicht tegen het Rijsenbergpark of ergens anders. Dat is ook bepalend voor de invulling. Anders heeft het geen zin om hierover te praten.

**Linde Vertriest:** je zit in een traject dat al lang loopt, er zijn een aantal zaken die al vast liggen.

**Dirk Van Gijsegheem:** we moeten goed weten in welk proces we stappen, waar we staan. Als die studie nu loopt tot februari, waarom dan in december zeggen dat het stadsgebouw al vast ligt?

**Maurits Vandegehuchte:** op basis van die analyse kunnen we terugkoppelen wat de redenen zijn die achter de keuze van die zone voor het stadsgebouw zitten.

### Windhinder

Eurostation heeft een expert gecontacteerd voor het probleem van de windhinder aan het VAC. Voor het definitieve scenario blijkt er op basis van de windstudie die destijds is 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.

vanuit Eurostation heeft men een expert gecontacteerd. De vraag was hoe we kunnen komen tot een concreet voorstel om in de tussenperiode een oplossing te realiseren. Voor het definitieve scenario blijkt er geen probleem van windhinder te zijn, maar momenteel is die er wel zolang niet alle bouwvelden zijn gerealiseerd en dat moet worden opgelost. We nemen dit probleem heel ernstig, maar er bestaat geen eenvoudige oplossing voor.

**Dirk Van Gijsegem:** is die windstudie ook ter beschikking van de klankbordgroep?

**Koen Van Lancker:** een windstudie is een bijzonder technische aangelegenheid en wordt vaak verkeerd gelezen. Het document kan een eigen leven leiden, en dan worden er verkeerde conclusies getrokken. Om dat op een site te zetten is geen goed idee, maar het kan wel gepresenteerd worden zodat er de nodige toelichting bij kan gegeven worden.

**Schepen Sven Taeldeman:** een windstudie is inderdaad anders dan een schaduwstudie die redelijk goed interpreteerbaar is op een plan.

**Regi Claey's (Stad Gent):** de studies zoals we ze nu gezien hebben, gaan bovendien niet ver genoeg. Ze gaan niet tot het VAC of het busstation. Bovendien zal de eindtoestand er niet zo uitzien als oorspronkelijk voorzien. We moeten werken in verschillende stappen. We hebben oplossingen nodig voor de tussenperiode tot alles is gebouwd.

**Maurits Vandegheuchte:** We moeten er ook over waken dat als je ergens een maatregel neemt, we het niet erger maken op een andere locatie.

**Herwig Reynaert:** we kunnen deze windstudie op een volgende klankbordgroep presenteren.

**Yves De Bruyckere:** het zou ook goed zijn om dit op een heldere, niet-technische manier op de website te zetten. Zo creëer je vertrouwen.

#### 4. Stand van zaken van de werken – zie Bijlage4\_20180927\_KBG\_GSP080\_aanpassingen

**Wine Figeys (Eurostation):** Er worden momenteel een aantal maatregelen uitgewerkt om besparingen door te voeren. De offertes lagen ver boven het budget dat de NMBS had voorzien op basis van de eerdere werken die waren uitgevoerd.

Welke ingrepen worden gepland?

We willen besparen door de grote overkapping niet verder te bouwen. De perrons zullen overkapt worden met de kleine overkapping zoals we die nu kennen op het uiteinde van de vernieuwde perrons.

**Yves De Bruyckere:** wat staat er nu al? Als ik het goed begrijp, kunnen die gele elementen gewoon weg?

**Wine Figeys:** er is nu gebouwd tot halverwege perron 7-8. Dit deel van de huidige overkapping zullen we verder afwerken. De geel-zwarte structuur hebben we nu nog nodig omdat de kolom scheef zou gaan hangen. Als we de grote overkapping afwerken, kunnen we die tijdelijke constructie inderdaad weghalen. Straks zal een beeld dat toelichten Ook de kleine overkapping die aan perron 8-7 is gestart, zal verder gebouwd worden. Pas vanaf de volgende perrons zullen we kleine overkappingen krijgen.

De lichtstraten willen we verkorten en beperken tot de centrale reizigershal.



Een andere maatregel is aan de kant van het busstation. De bus zou in de toekomst onder het treinspoor uit het busstation rijden. Het probleem is dat bussen een brede uitzwaai hebben waardoor we in die zone geen kolommen kunnen plaatsen. Daarom moest er een nieuwe dragende structuur komen. Aangezien de lichtstraten niet meer zover komen, is dat niet meer nodig. Er kunnen goedkopere oplossingen worden gevonden in de plaats van de geplande staalstructuur.

Een volgende ingreep is om de helling in het station te versmallen. Ook de winkels worden herschikt.

Spoor 1 rijdt over het stationsgebouw. De zogenaamde 'Catacomben' willen we zoveel mogelijk recupereren waardoor we één viaduct minder bouwen.

De perronschalen zijn zeer duur wegens de esthetische vereisten en we zullen die niet verder laten doorlopen tot in fietsenstalling.

In de kelder wordt bespaard door de technische kelder niet uit te voeren. Er wordt daar ook een concessie geschrapt en een deel van de uitgraving niet uitgevoerd. We voorzien wel een fietshelling.

Wat de buitenmaatse fietsen betreft: die komen in een middengang of in een zone waarin geen dubbele rekken kunnen geplaatst worden omwille van de hoogte.

**Koen Van Lancker:** de gele gang die op het plan staat is bedoeld om het tramstation te kruisen als je van de tram stapt en naar het treinstation wil gaan.

**Yves De Bruyckere:** hoeveel fietsenstallingen verdwijnen er dan?

**Wine Figeyts:** we weten dat het aantal fietsen blijft groeien, dus het aanbod aan fietsenstallingen vermindert niet. We kunnen in de oostelijke fietsenstalling naar vierdubbeldeks fietsenstallingen gaan, met een plafond tussen twee etagerekken. Die zullen bereikt worden met een helling en niet met een trap. Er is ook een zone voor buitenmaatse fietsen.

De consensus tussen de projectpartners is altijd 13.500 fietsplaatsen geweest. Daar komen nog 2.000 fietsplaatsen bij, en ongeveer 950 reserveplaatsen, onder het busstation.

**Yves De Bruyckere:** waar is bewaakte stalling en wat met de Bluebikes?

**Wine Figeyts:** hierover is nog geen beslissing gevallen. Er was vroeger gezegd dat de bewaakte fietsenstalling in de oostelijke fietsenstalling zou komen, maar dit is nog niet beslist. Ook voor de Bluebikes is er nog geen beslissing.

**Koen Van Lancker:** het voordeel van de oostelijke fietsenstalling, is dat je, nadat je je fiets gestald hebt, via die helling naar station kan. Voor het beheer van de fietsenstallingen hebben we een contract met Fietspunt, en ondertussen zijn we ook aan het kijken naar werken met detectie voor het comfort van de klanten.

**Yves De Bruyckere:** volgen jullie de evolutie in Brugge? Er is nu al een tekort. Hoe groot is die groei en hoe kan je dat extrapoleren naar Gent?

**Koen Van Lancker:** In Brugge zijn er nu 2.000 bijgeplaatst. Er is hier in Gent een studie gebeurd waarmee het aantal fietsenstallingen bepaald is op 13.500. We evalueren dit regelmatig, maar het is soms moeilijk om maatschappelijke evoluties in te schatten.

**Schepen Sven Taeldeman:** stadsbreed hebben we een opmerkelijke groei van fietsers.

**Yves De Bruyckere:** momenteel zegt het Vlaams gewest nog dat voor hen het station geen centraal punt moet zijn voor fietsverkeer. Het moment waarop alle fietsroutes en -snelwegen naar het station lopen, zullen de fietsparkings snel vol staan. De evolutie gaat ook naar elektrische fietsen, maar die krijg je niet in een etagerek.

**Regi Claeyts:** vroeger was er een reserve waar de concessies nu liggen. Nu snijden we die meteen aan wat de mogelijkheden voor uitbreiding beperkt.

**Yves De Bruyckere:** als we nu zien hoeveel parkeerplaatsen er in de autoparking leeg staan, dat is een grote ergernis in de buurt.



**Geert Dierckx (NMBS):** die staat vol, behalve de -3 maar die is verkocht aan de projectontwikkelaars voor de gebouwen die erboven nog gezet moeten worden.

**Schepen Sven Taeldeman:** ik wil nog even terugkeren op het voorstel om de hoge overkappingen niet uit te voeren. U bent op de hoogte dat we daar als stadsbestuur niet achterstaan, dat we in de gemeenteraad een motie hebben goedgekeurd om meer middelen te voorzien vanuit de hogere overheid. We willen een comfortabel station, zoals ook andere steden dat gekregen hebben. We zijn hier één van de grootste gebouwen van Gent aan het zetten. Deze aanpassingen gaan niet alleen stedenbouwkundig, maar ook voor het comfort van de reiziger absoluut negatief zijn.

Wat is de mening hierover in de klankbordgroep?

De leden van de klankbordgroep stemmen hiermee in.

**Koen Van Lancker:** de inschrijvingsprijzen van de aannemers zitten 45% hoger dan aanbesteding. We moeten ook dezelfde besparingen doorvoeren in andere stations zoals Kortrijk of Mechelen.

**Reginald Claeys:** het ergste is ook dat dit zaken zijn die niet te corrigeren zijn. Dat is definitief.

**Yves De Bruyckere:** kan niet een deel van de werken worden uitgevoerd en het volgende deel als de markt gekalmeerd is en de prijzen van de aannemers opnieuw zakken?

**Koen Van Lancker:** Dit betekent telkens kleine werven en je verliest dan het schaalvoordeel.

**Herwig Reynaert:** de personen die dit hier presenteren kunnen dit niet oplossen, maar ze kunnen deze opmerkingen meenemen naar de hogere instanties.

**Dirk Van Gijsegheem:** als het station kleiner wordt, kan het dan sneller?

**Wine Figeys:** de planning is zeer krap, dus veel sneller kan het niet worden. We zijn alle plannen aan het verwerken en de start is nu voorzien in 2020. 2027 is nu de einddatum.

**Regi Claeys:** er wordt voor deze besparingen vaak verwezen naar prestigeprojecten zoals Luik, maar het concept hier was altijd al bescheiden ten opzichte van andere. Het is een sober, mooi en efficiënt concept en het is dus erg dat hierop moet bespaard worden.

**Dirk Van Gijsegheem:** moet de bouwvergunning van het station goedgekeurd worden door de Stad?

**Wine Figeys:** dit moet gebeuren door het Gewest maar de Stad heeft hier natuurlijk ook zijn zeg in. Voor de huidige fase zitten we aan de voorlopige oplevering.

Aanvulling 3/10/2018: Vanaf december 2018 zal de nieuwe dienstregeling voor de treinen in werking gaan. Vanaf dat moment zullen de treinen die in de richting van de luchthaven rijden, stoppen aan perron 10 in plaats van perron 8 (met uitzondering van vier treinen: om 07u00, 08u00, 15u00 en 18u00). Reizigers met zware bagage moeten op die manier niet meer de trap nemen, maar kunnen gebruik maken van roltrap en lift.

## STAND VAN ZAKEN VAN DE PROJECTONTWIKKELING

### 1. LCI

**Charlotte Verbeke (Infrabel):** wij zijn vanuit Infrabel begonnen met de selectieprocedure om een projectontwikkelaar aan te stellen voor de bouw van een nieuw dienstgebouw op de locatie waar het LCI zou komen. Het is een dienstgebouw en geen kantoor, dus de vorm zal anders zijn dan het eerste ontwerp van het LCI. Volgend jaar volgt er meer informatie en zal ook de communicatie worden opgestart.

### 2. Zone C

**Gisèle Rogiest:** het openbaar onderzoek van Rinkkaai zal lopen van 29/09 tot 28/10. We organiseren in het Infopunt een infoavond op 17/10. Iedereen kan tussen 16 uur tot 20 uur doorlopend de plannen komen bekijken en uitleg vragen aan de projectontwikkelaar Rinkkaai en aan de projectverantwoordelijke van sogent. Het is een vergunning voor het geheel, dus de 6 gebouwen.

GR-Infopunt – kbg20180927

## THEMA MOBILITEIT

### 6. Plannen en werken van De Lijn - zie bijlage Bijlage1\_20180927 presentatie KBG GSP lijn 19 (773 kB)

**Caroline Maes (De Lijn):** eind juni hebben we bericht gekregen van minister Weyts dat hij extra budget ter beschikking stelt voor De Lijn. De helft van het geld gaat naar exploitatiebudgetten en naar meer capaciteit. In 2018 is dit extra budget vooral bestemd voor de grootstedelijke regio's. In 2019 krijgen ook andere regio's extra budget.

We hebben een nieuwe Lijn 19 ingelegd naar het Arteveldestadion, maar belangrijk voor u is dat hij de K. Fabiolalaan opnieuw bedient en daar was al lang vraag naar, vooral ook met het vooruitzicht van de toekomstige ontwikkelingen op K. Fabiolalaan.

Voorlopig volgt de buslijn nog niet zijn definitieve route door de werken aan het K. Maria-Hendrikaplein.

**Luc Desmedt:** we zijn daar heel tevreden mee. Wordt de folder ook in de buurt gebust? We zien vaak een te beperkt gebruik door mensen omdat ze het aanbod niet kennen.

**Caroline Maes:** Er werden geen individuele flyers voorzien in de brievenbussen, wel zijn er in de buurt affichekaders aangekocht voor de campagne.

### 7. Vragen en volgende vergadering

**Gisèle Rogiest:** er waren slechts enkele vragen, maar ik zal die schriftelijk beantwoorden. De antwoorden waren nog niet binnen. De rode coating op het fietspad in de Sint-Denijslaan zit in de planning, maar een exacte datum is nog niet doorgegeven.

**Dirk Van Gijseghem:** wat zijn de plannen voor de werken in de Aaigemstraat?

**Gisèle Rogiest:** die zijn volgens mij nu net begonnen.

**Yves De Bruyckere:** wat is de huidige timing voor de ingebruikname van de ondergrondse fietsenstalling aan het Koningin Mathildeplein?

**Wine Figeys:** we nu gaan normaal in oktober opleveren dus die zijn nog voor dit jaar gepland. Met de huidige situatie van de bussen die daar rijden is het niet het ideale moment om die fietsenstallingen open te zetten. Op 9 november zijn die werken gedaan.

**Herwig Reynaert:** de volgende vergadering wordt zo snel als mogelijk vastgelegd.