

## **Verslag 061017/3 - Klankbordgroep 17 oktober 2006**

**Aanwezig:** Filip De Rynck (voorzitter), buurtcomité Buitensporig (Luc Lavrysen, Dirk Van Gijsegheem), Milieugroep Sint-Pieters-Aaigem (Piet Dedecker), Taxistop (Jan Klussendorf), Buurtcomité Rijsenbergwijk (Vermaercke Peter), Parochie Sint-Paulus (Michel De Beer), Katholieke basisscholen (Peter De Corte), Stedelijke Scholen (basisschool Van Monckhovenstraat, Luc Coryn), Gaspard de Coligny (Lieven Thys), Hogeschool Gent (Steven Provoost), Fietsersbond (Jan Cnops), Bond trein-, tram- en busgebruikers (Firmin Criel), handelaar (Michel Claeysens), Bond trein-, tram- en busgebruikers (Luc Desmedt), NMBS-Holding (Eric Van Thuyne), Eurostation (Hilde Weemaes), Stad Gent – departementshoofd RUMODO (Reginald Claeys), De Lijn (Marc Feys), kabinetschef schepen van Stedenbouw en Mobiliteit (Patrick Ysebie), Stad Gent - Milieudienst (Rudi Neiryck), Stad Gent - Dienst Mobiliteit (Peter Vansevenant, Ilse Bortels), studiebureau Tritel (Wim Michiels), Stad Gent - Gebiedsgerichte Werking (Katelijne Van den Brande, Ann Manhaeve), Project Gent Sint-Pieters (Tania Fierens),

**Verhinderd:** schepen van Openbare Werken - Stad Gent (Geert Versnick), schepen van Stedenbouw en Mobiliteit – Stad Gent (Karin Temmerman), schepen van Milieu, Groen en Gezondheid – Stad Gent (Lieven Decaluwe), burgemeester Stad Gent (Frank Beke), Hilde Ballegeer (voorzitter werkgroep communicatie), Voetgangersbeweging (Maggy Dries), Katholieke secundaire scholen (Marc Willems)

### **Verslag vorige vergadering**

Er zijn geen opmerkingen op het verslag.

### **Toelichting van de verschillende mobiliteitstudies door Peter Vansevenant (directeur Dienst Mobiliteit Stad Gent)**

Peter Vansevenant geeft een overzicht van alle studies rond mobiliteit die in het kader van het Project Gent Sint-Pieters door Tritel werden uitgevoerd. Vervolgens gaat hij dieper in op de belangrijkste studies. De besproken powerpointpresentatie kunt u terugvinden op de projectwebsite [www.projectgentsintpieters.be](http://www.projectgentsintpieters.be) bij de rubriek bibliotheek/studies en bestuurlijke documenten/klankbordgroep/Mobiliteitstudies – Peter Vansevenant.

### Vraag naar de impact van de ontwikkelingen op Flanders Expo

De impact van Flanders Expo op de stationsomgeving is bestudeerd bij 'normale situaties', dwz wanneer daar geen grote evenementen plaatsvinden. Op het terrein van Flanders Expo zorgt de voorziene interne ringvormige weg voor buffercapaciteit.

Als er een sterke ontwikkeling komt op Flanders Expo zijn daar in elk geval extra maatregelen noodzakelijk, die noodzakelijke randvoorwaarden zullen vormen voor verdere groei.

### Vraag naar uitbouwen van een voorstadsnet:

Het is zeker de bedoeling hier inspanningen voor te doen. Een globaalplan heeft NMBS hiervoor nog niet beschikbaar. Ook de haalbaarheid is nog niet aangetoond. Wel zijn op korte termijn een aantal ingrepen mogelijk: een aantal kleinere stations zullen beter worden gebruikt (heropenen, hogere frequentie van de treinverbindingen voorzien, ...). Het eerste station dat zal heropend worden is het station van Evergem (2007). Aan het station van Drongen komt ook een (beperkte) uitbreiding van de bestaande parking om het gebruik van dit station te stimuleren.

Een voorstadsnet komt echter niet in de plaats van een parkeergarage, maar moet gezien worden als een mogelijk middel om de beoogde groei van het aantal opstappende reizigers te realiseren rekening houdend met de beoogde stand-still van het absoluut aantal treinreizigers/autogebruikers.

### Praktische vragen van de handelaars ten zuiden van het station

- Blijft tweerichtingsverkeer in de Voskenslaan behouden? Antwoord is JA
- Zal men vanuit de Voskenslaan naar de R4 kunnen? Antwoord is JA, via de link
- Zal men vanuit de Voskenslaan naar de Sterre kunnen? Antwoord is JA
- Zal men vanuit de Voskenslaan naar de toekomstige parking kunnen? Antwoord is JA

- Zal men vanuit de Voskenslaan naar de Groot-Brittanniëlaan kunnen? Voor de lokale bevolking JA, voor de grote verkeersstromen: NEEN
- Zal men van de Voskenslaan naar de Kortrijksesteenweg kunnen? Antwoord is JA; in de Sint-Denijslaan, in het deel tussen de Voskenslaan en de Kortrijksesteenweg, zal in de toekomst de rijrichting omdraaien.

### **Visie van deelnemers in verband met fundamentele keuzes betreffende mobiliteit**

- **Buitensporig door Luc Lavrysen**

De powerpointpresentatie met de visie van Buitensporig vindt u terug op de projectwebsite [www.projectgentsintpieters.be](http://www.projectgentsintpieters.be) bij de rubriek bibliotheek/studies en bestuurlijke documenten/klankbordgroep/Bijdrage Buitensporig – Luc Lavrysen.

Buitensporig pleit voor een beperkte parking en tegen de geplande verbindingsweg. Buitensporig is voor beter uitgebouwd openbaar vervoer (uitbouw voorstadsnet en stedelijk openbaar vervoer) maar ook voor veilige fietsroutes, met fietsvoorzieningen zoals bijvoorbeeld een fietsherstelplaats (bestaat al in Nederland).

Patrick Ysebie laat weten dat hier in Gent het project Maxmobiel is gestart. Dit project plant een bewaakte fietsenstalling met fietsherstelplaats dichtbij het station Gent-Sint-Pieters.

Peter Vansevenant geeft info over de telling van fietsen. Het aantal fietsen aan het station wordt momenteel om de 6 maand geteld. Tijdens het weekend staan er nu ongeveer 5.300 à 5.500 fietsen rond het station. Daarvan zijn ongeveer 10% fietsen, die er (te) lang staan. Het project plant momenteel 6.800 plaatsen voor fietsen. Er is ook ruimte voorzien om de fietsenstallingen uit te breiden indien 6.800 plaatsen onvoldoende zou blijken te zijn.

Buitensporig stelt vast dat het aantal reizigers in Gent-Sint-Pieters sterk is toegenomen. Nochtans komt die toename na de invoering van parkeermaatregelen, waardoor het aantal parkeerplaatsen voor pendelaars in de nabijheid van het station afnam. Hierdoor namen meer pendelaars de trein in kleinere stations rond Gent (vb De Pinte). Dit bewijst

volgens Buitensporig dat je pendelaars met wagen kan stimuleren om openbaar vervoer te gebruiken vanuit perifere stations door aan het station Gent-Sint-Pieters weinig parkeerplaatsen te voorzien.

De projectmedewerkers wijzen er op dat ook de kleinere stations autonoom moeten groeien en niet door een verschuiving van Gent St-Pieters op te vangen.

- **Milieugroep Sint-Pieters Aaigem door Piet Dedecker**

Er werd geen powerpointpresentatie gebruikt tijdens de toelichting. Maar de standpunten van de Milieugroep Sint-Pieters Aaigem kunt u terugvinden op hun website <http://www.geocities.com/sintpietersaaigem/>

De Milieugroep Sint-Pieters Aaigem is voorstander van de herinrichting van het station en de verbetering van het openbaar vervoer. Twee belangrijke punten bezorgen hen echter kopzorgen. Ten eerste is er vanuit de wijken ten zuiden van het station veel protest tegen de verbindingsweg R4 en ten tweede vindt men de capaciteit van de ondergrondse pendelparking veel te groot.

(a) De verbindingsweg R4

Piet De Decker wijst erop dat er momenteel al veel geluidshinder is door het verkeer op de R4. De milieugroep vreest dat de geluidshinder nog in sterke mate zal toenemen door de aanleg van de verbindingsweg naar de parking en dat dit de leef- en luchtkwaliteit in ernstige mate zal aantasten. Volgens het MER is de luchtkwaliteit nu al vrij slecht in het gebied.

Hij citeert een aantal vroegere uitspraken van politici en administraties die pleiten voor het behoud van het volledige natuurgebied. Zo is er in 1994 onder andere gezegd dat het natuurgebied Overmeers in zijn geheel moet behouden blijven om als geluidsbuffer te kunnen fungeren tussen de R4 en de woonwijken. Gecoro (Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening) heeft een negatief advies gegeven over de verbindingsweg omdat er dan waardevolle natuur verloren gaat. Piet Dedecker deelt ook mee dat er in het stukje natuur dat dreigt verloren te gaan, het Vosservaat is gelegen. Dat is een natuurgebied van het Atheneum dat werd ingericht met verschillende subsidies.

Het kruispunt van de verbindingsweg en de Sint-Denijslaan zal lichtengeregeld zijn, maar met voorrang voor de verbindingsweg. Veel mensen uit de wijk gaan te voet of met de fiets naar het station en zullen te lang moeten wachten aan dit kruispunt.

De Milieugroep Sint-Pieters-Aaigem pleit voor het prioritair uitbouwen van een voorstadsnet en beter openbaar vervoer (onder meer vrije bedding voor openbaar vervoer).

#### (b) De grootte van de parking

De Milieugroep pleit ook voor een stationsparking met een veel kleinere capaciteit. Om aan te tonen dat grootschalige ontwikkelingen in een stationsomgeving mogelijk zijn in combinatie met een veel kleinere parking, verwijst hij naar voorbeelden uit het buitenland. De stationsparking in Berlijn bijvoorbeeld heeft slechts een capaciteit van 900 parkeerplaatsen, terwijl het aantal bezoekers veel hoger ligt dan in Gent Sint-Pieters.

#### **Een reactie hierop**

##### (a) De verbindingsweg R4

- Een andere administratie, de Vlaamse Commissie voor Ruimtelijke Ordening (VLACORO) pleit er net voor om de verbindingsweg zo snel mogelijk aan te leggen, zodat het werfverkeer via de link R4 snel en met zo weinig mogelijk hinder voor bewoners weg kan.
- De verkeerslichten aan het kruispunt van de verbindingsweg met de Sint-Denijslaan zullen voldoende tijd geven om over te steken in de as van de Sint-Denijslaan. Er komt ook geluidssignalisatie voor slechtzienden.

##### (b) De grootte van de parking

Hierop is geantwoord dat de situatie aan Gent Sint-Pieters niet vergelijkbaar is met die van Berlijn. De situatie in Berlijn zou eerder vergelijkbaar zijn met die van Brussel-Centraal. Berlijn Hbf is een typisch bestemmingsstation, dat in het centrum ligt van een metropool, verbonden door metrolijnen.

## Discussie over fundamentele keuzes

- **Verhoging van de druk op de wijk Sint-Pieters Aaigem?**

Volgens Luc Lavrysen en Piet Dedecker zou de druk op de wijk verhogen door bijkomend autoverkeer, lawaai en milieuvuiling.

(a) verhoging van het autoverkeer:

Volgens de projectmedewerkers moeten de nieuwe verbindingsweg én een aangepaste verkeerscirculatie er juist voor zorgen dat het autoverkeer niet toeneemt.

Momenteel worden auto's geparkeerd in de buurt (tot de Watersportbaan). De parking voor pendelauto's én het beheer van deze parking door het Parkeerbedrijf moeten ervoor zorgen dat pendelaars hun wagen niet meer in de woonstraten parkeren.

De nieuwe parking is nodig voor die automobilisten die niet met het openbaar vervoer naar het station Gent Sint-Pieters kunnen komen.

Ook de Stad wil het gebruik van openbaar vervoer zo veel mogelijk stimuleren, en is vragende partij voor de uitbouw van een voorstadsnet.

Hierbij is ook de ontwikkeling van een Park&Ride-systeem met parkings in de buurt van de R4 belangrijk. Vanaf deze parkings zou het openbaar vervoer naar het centrum van de stad moeten worden uitgebouwd.

(b) geluidsoverlast

Bijkomende geluidsoverlast zal worden tegengegaan door geluidsschermen. De detailstudies zullen hier meer informatie over kunnen geven.

(c) Antwoord ivm fijn stof

De problematiek van fijn stof moet bekeken worden in Vlaamse context. Het uitbouwen van het knooppunt voor openbaar vervoer zoals Gent-Sint-Pieters bevordert het openbaar vervoergebruik en heeft dus een globaal positief effect op de fijnstofproblematiek. Op een grotere schaal kan worden aangenomen dat indien meer mensen het openbaar vervoer nemen in plaats van de wagen dit een gunstig effect zal hebben. Op het niveau van het project zijn de effecten afhankelijk van de nieuwe verkeerssituatie zoals ingeschat in het Mobiliteitseffectenrapport (MOBER)..

Er werden bijkomende studies uitgevoerd door VITO voor de aanleg van de weg en van de parking. Hieruit blijkt dat de impact van de emissies relatief klein zal zijn op de bewoning na realisatie van het project (2015):

- Met het project worden een aantal verkeerstromen geheroriënteerd. Er komt inderdaad meer fijn stof op die assen waar er meer verkeer komt. In de Voskenslaan zal de hoeveelheid fijn stof sterk dalen, o.m. in de Kortrijksesteenweg en langs de nieuwe weg ter hoogte van het natuurgebied zal het stijgen.
- Zelfs zonder de nieuwe projectontwikkeling zullen in de toekomst de normen voor fijn stof nog regelmatig worden overschreden, maar in het algemeen neemt dit sterk af doordat op termijn de wagens milieuvriendelijker zullen worden gebouwd en de kwaliteit van de brandstoffen ook nog zal verbeteren.
- Er is ook een detailstudie gemaakt over de fijnstofuitstoot aan de ventilatiemonden van de parking. Ook hier is de impact gering.

(d) Antwoord wat betreft bijkomende druk door werfverkeer

Het werfverkeer zal zo veel mogelijk langs de nieuwe weg gebeuren. VLACORO vraagt ook om de verbindingsweg zo snel mogelijk te realiseren zodat het werfvervoer langs die weg kan geleid worden.

In afwachting van de bouw van deze weg werden enkele routes vastgelegd. Er wordt contractueel opgelegd aan de aannemers welke werfweg ze zullen moeten volgen. Het werfverkeer zal daarbij zo veel mogelijk op de werfzone van de eigen terreinen aan de Fabiolalaan geleid worden.

Het gebruik van de Sint-Denijslaan voor werfverkeer zal minimaal zijn.

Daarnaast werden ook de alternatieven per spoor en via het water bestudeerd:

- Via het spoor: is om technische redenen enkel mogelijk voor de ombouw van de sporen voor de aanvoer van materiaal. De hoeveelheden grond die moeten vervoerd worden voor de andere werken zijn immers zo groot dat werfvervoer via de spoorweg niet

haalbaar is om technische redenen, om reden van gebrek aan afzetmogelijkheden langs het spoor en om reden van incompatibiliteit met het drukke reguliere treinverkeer op die plek.

- Via het water: biedt geen oplossing want dit vraagt ook werfverkeer naar het water, bouwen van laad- en loskade, uitbaggeren van de Leie (waterdiepte slechts 1,6m); en laat enkel schepen met beperkte capaciteit toe.

### **De visie van deelnemers over de concrete projectuitwerking**

Er waren bijdragen voorzien van de Bond van Trein-, tram- en busgebruikers (BTTB) en de Dekenij Sint-Pietersstation. De uitgeschreven nota zal aan de deelnemers van de vergadering worden bezorgd. Gezien de tijdsdruk is er beslist deze punten in een latere vergadering opnieuw op de agenda te plaatsen. Een precieze datum hiervoor moet nog worden afgesproken.

Verkeersafwikkeling Koningin Maria Hendrikaplein komt eveneens op een later tijdstip aan bod.

### **Volgende bijeenkomst**

Dinsdag 7 november 2006 om 20 uur. De vergadering vindt plaats in Zaal Thalys, Districtsgebouw NMBS-Groep, Koningin Maria Hendrikaplein 2, 9000 Gent. Het thema van de vergadering is dan stedenbouw en openbaar domein.

### **Bij wie kan men met reacties, opmerkingen of suggesties terecht?**

Reacties, opmerkingen of suggesties kunnen rechtstreeks gestuurd worden naar Filip De Rynck, [filip.de.rynck@pandora.be](mailto:filip.de.rynck@pandora.be) of naar het Infopunt (Tania Fierens, [info@projectgentsintpieters.be](mailto:info@projectgentsintpieters.be)) of naar de Gebiedsgerichte Werking van de Stad Gent (Katelijne Van den Brande, [katelijne.vandenbrande@gent.be](mailto:katelijne.vandenbrande@gent.be))

*Verslag: Tania Fierens (Infopunt Project Gent Sint-Pieters) en Katelijne Vandenbrande (Gebiedsgerichte werking Stad Gent)*