

Verslag 31 - Klankbordgroep van 13 maart 2012

Aanwezig: aanwezigheidslijst, zie bijlage

Agenda:

31.1 Goedkeuring vorig verslag:

31.2 Opvolging vragen KBG 10/1

Na de testrit m.b.t. buslijn 9 is er overleg geweest met de verschillende betrokkenen. Volgens het ziekenhuis Jan Palfijn komen er om het uur een 10-tal mensen aan (personeel, bezoekers, patiënten), bij de Rijksdienst der Pensioenen gaat het dagelijks om een 40-tal bezoekers. Zoals eerder beslist, werd de alternatieve route door de Rijsenbergstraat niet weerhouden. Nu wordt bekeken of een samenwerking kan opgezet worden met de Minder Mobilencentrale en of er een systeem kan opgezet worden van alternatieve taxi's. Het is de bedoeling om op het overleg dat binnenkort plaatsvindt hierover een beslissing te nemen.

31.3 Evaluatie van de vragen van Buurtcomité Buitensporig en Werkgroep Sint-Pieters-Aaigem van medio 2010

- Presentatie van Buitensporig en WG Sint-Pieters-Aaigem
- Actualisering van de vragen tot aanpassing en milderende maatregelen bij het Masterplan Gent Sint-Pieters en omgeving.
- Het is een document dat in april 2010 door Buitensporig en de Milieugroep Sint-Pieters-Aaigem werd opgesteld in samenspraak met de buurtbewoners in twee buurtvergaderingen. Beide groepen zijn van oordeel - en wensen dat ook te benadrukken - dat geen enkel van die vragen inging tegen het masterplan, maar een streven is naar een betere leefbaarheid van de buurt. Naar hun aanvoelen is er defensief op de vragen gereageerd en dat betreuren ze. Zowel Buitensporig als de milieugroep Sint-Pieters-Aaigem zeggen constructief te willen samenwerken met de projectpartners om de leefbaarheid in de wijk te behouden.
- De projectpartners benadrukken dat het nooit hun bedoeling is geweest om zich te verdedigen, en benadrukken eveneens dat zij graag constructief willen samenwerken met beide groepen.

31.3.1 Stationsbuurt Zuid: 6 voorstellen voor 'milderende voorstellen'

31.3.1.1 Geluidscherm langs de spoorweg, kant Sint-Denijslaan

De milieugroep Sint-Pieters-Aaigem heeft vastgesteld dat er in het MER interessante dingen staan die – nog – niet opgevolgd werden. Zo oversteeg de geluidshinder al van voor de werken de toegelaten norm. Volgens het MER zullen sneller rijdende treinen ook voor meer geluidsoverlast zorgen. Men vindt het vreemd dat er aan de woonzones geen geluidschermen komen en aan de kant van de kantoren wel. Er wordt meer geluidsoverlast verwacht aan de zuidkant door de weerkaatsing op de hoge gebouwen langs de K. Fabiolalaan. Volgens de werkgroep is er sprake van een nieuwe situatie als gevolg van het project Gent Sint-Pieters.

31.3.1.2 Geluidscherm langs beide zijden van de verbindingsweg tot op de R4 en langs de R4

Men vindt het vreemd dat er geen maatregelen worden genomen langsheen de R4 om het natuurpark te beschermen. Het aangelegde geluidscherm kan het natuurpark onvoldoende beschermen tegen lawaaioverlast. De milieugroep Sint-Pieters-Aaigem vraagt zich af waarom geluidschermen wel kunnen aan de Bourgoyen, en niet aan het natuurpark Overmeers.

De milieugroep Sint-Pieters-Aaigem beaamt dat het inderdaad geen zin heeft om een geluidsmuur te plaatsen aan de zijde van de Hogeschool. Er wordt gevraagd om daar een bomerij te voorzien om de belevingswaarde te verhogen.

31.3.1.3 Wetenschapspark op site Hogeschool

Het wetenschapspark moet aangepast worden aan de wijk. De eerder voorgestelde plannen zijn voorbijgestreefd. De paters Redemptoristen en de Hogeschool werken nieuwe plannen uit. Er zou daarbij veel aandacht zijn voor het behoud van groen op de site van de Hogeschool. In tegenstelling tot de woonwijk waar er een tendens is tot verdichten (studentencomplex). Men vindt het verontrustend dat er geen overkoepelende studie bestaat waarin de gecumuleerde impact van alle grote projecten op de wijk tot uiting komt. (PGSP, bouw studentenkoten, masterplan Hogeschool, Redemptoristen ...). Er wordt gevraagd aan de Stad om hierin een rol te spelen. Bijvoorbeeld via de opmaak van een RUP met flankerende maatregelen.

31.3.1.4 Verkeersmaatregelen in de wijk

Er werden verschillende rijrichtingen doorgeknipt en de milieugroep Sint-Pieters-Aaigem heeft de indruk dat er vooral verkeer wordt aangezogen naar de wijk (bv door de V. Vaerwyckweg), en dat het vervolgens onvoldoende weg kan. Er wordt naar een overkoepelende visie gevraagd zowel over de verkeerssituatie tijdens de werken als over de verwachte verkeerssituatie na afwerking van het project Gent Sint-Pieters.

31.3.1.5 Nachtelijk goederenverkeer over middelste sporen

Men is bezorgd dat goederentreinen 's nachts nog meer lawaai gaan maken. De milieugroep Sint-Pieters-Aaigem vraagt garanties dat goederentreinen vooral over de middelste sporen rijden, behalve in uitzonderingssituaties (bv wegens werkzaamheden).

31.3.1.6 Prinses Mathildeplein

Het probleem van het booggeluid aan de tijdelijke tramtunnel is niet opgelost. De milieugroep vraagt een snellere voltooiing van het P. Mathildeplein omdat het nu een lelijke, onaangename plek is voor omwonenden. Men hoopt op een kwalitatieve invulling in de nieuwe projectontwikkeling (bv geen pittabars, nachtwinkels ...).

31.3.2 Stationsbuurt noord: 6 voorstellen voor 'milderende voorstellen'

31.3.2.1 verbindingsweg niet doortrekken naar Fabiolalaan

Het wordt gewaardeerd dat de projectpartners hebben geluisterd naar de buurt en de verbindingsweg niet hebben doorgetrokken van zuid naar noord.

31.3.2.2 Hoogte van de torens

De hoogte van de gebouwen blijft een belangrijk aandachtspunt. Buitensporig vraagt om van de minimumhoogte van het RUP de maximumhoogte te maken. Buitensporig betreurt dat er momenteel geen initiatieven zijn om dit aan te passen.

31.3.2.3 Gebouwen K. Fabiolalaan

BUUR en de kwaliteitskamer hebben mooi werk verricht. Het synthesesedocument gaat volgens Buitensporig in de goede richting. Er wordt gevraagd om zich effectief te houden aan wat er in het synthesesedocument is opgenomen.

31.3.2.4 Leefbaarheid van de buurt tijdens de werken

Buitensporig vraagt meer aandacht voor de leefbaarheid van de buurt tijdens de werken. Bij de bouw(methode) van De Link is dit gebeurd. Bij het afgraven van de sporen was er hiervoor te weinig aandacht. Dit moet beter in de toekomst.

31.3.2.5 Fijn stof niet de lucht in blazen

Vraag van Buitensporig om luchtzuiveringsfilters te voorzien in de parking.

31.3.2.6 Groene as naar Blaarmeersen

Het synthesesedocument geeft alvast een goede aanzet. Vraag naar een groene as aan beide zijden van de spoorlijn. De aanleg van het natuurpark Overmeers duurt lang.

Opmerking

Conclusie: Belangrijke aandachtspunt is de leefbaarheid van de buurt en milderende maatregelen om dit te regelen.

- Infopunt: er wordt onderzocht of het werfverkeer via een andere route kan rijden tijdens de volgende fase van het uitgraven van de treinsporen.
- Geluidsschermen aan de kant van de K. Fabiolalaan uit studies blijkt dat een geluidsscherm daar alleen effect heeft op het openbaar domein. Men gaat ervan uit dat de nieuwe gebouwen door aangepaste constructietechnieken beschermd worden tegen geluidsoverlast. Geluidsmuren werken slechts tot een beperkte afstand en tot op beperkte hoogte. Daarom verkiest de NMBS om het geluid te verminderen aan de bron (aangepaste sporen en wissels, nieuwe treinen ...).
- Infrabel streeft ernaar om zo veel mogelijk de middelste sporen te gebruiken. Treinen kunnen momenteel vanuit Merelbeke niet via de middelste sporen naar de kust rijden. Het is nog niet duidelijk of dit in de toekomst ook zo zal zijn. Uiterlijk tegen de volgende klankbordgroep zal Infrabel in kaart brengen: hoeveel treinen niet over de middelste sporen rijden, over welk aandeel van de treinen dit gaat, en waarom. Infrabel zal ook verduidelijken of die situatie in de toekomst zal/kan veranderen. Een aandachtspunt hierbij is dat elke te nemen wissel voor bijkomend lawaai zorgt.
- Natuurpark: het aankoopcomité is volop bezig met het verwerven van de gronden. Indien men niet tot een akkoord kan komen met sommige eigenaars, zal tot gerechtelijke verwerving worden overgegaan. De partners hopen tegen begin mei 2012 de werken te kunnen aanvatten.

- **Booggeluid:** De Lijn doet alles wat binnen haar mogelijkheden ligt om het probleem aan te pakken. Het gaat hier om een tijdelijke aanleg van tramsporen waarbij technische beperkingen een invloed hadden op de bochtstraal. Om de geluidshinder te verminderen, past De Lijn 'railkopsmering' toe (weinig toegepast in Europa) en 'wielflenssmering'. De smering kan niet worden opgedreven omdat die de sporen gladder maakt. Bij erg droog of erg koud weer is het booggeluid onvermijdelijk sterker. Om het effect van de smering te verbeteren, reinigt De Lijn ook regelmatig de sporen. Door het werfverkeer dat daarover rijdt, worden de sporen immers sneller vuil.

Hoe wordt verder omgegaan met milderende maatregelen?

De projectpartners zullen voor zover dat mogelijk is, tegen de volgende klankbordgroep een antwoord formuleren op de vragen die vandaag gesteld werden.

31.4 Parkeeronderzoek

Om te vermijden dat pendelaars in de woonstraten parkeerden, werden vorig jaar ten noorden en ten zuiden van het station parkeermaatregelen ingevoerd. Er werd onderzoek gedaan naar het effect van deze maatregelen. De resultaten van dat onderzoek worden gedetailleerd weergegeven in de presentatie. Algemeen kan men stellen dat de parkeerdruk in het centrale gebied (met halvedagparkeren) daalde met ongeveer 10%. Opvallend is een verschuiving van de parkeerdruk naar de buurten rond dit centrale gebied. Dit geldt vooral in de Sint-Denijslaan en rond het Citadelpark. In de buurt rond het Marathonplein (blauwe zone), het Miljoenenkwartier en in de buurt ten zuiden van de Tuinwijklaan is de parkeerdruk licht toegenomen. De gegevens tonen aan dat het aandeel langparkeerders sterk is gedaald. Ook de bezetting van de ondergrondse parking werd bestudeerd. De bezetting ligt nog vrij laag. Maar dat is normaal voor een eerste jaar exploitatie. Het grootste aandeel van de parkeerders in de parking zijn langparkeerders. Een deel van de parking moet ook de parkeervraag van de nieuwe ontwikkeling aan de Fabiolalaan opvangen.

De deelnemers van de klankbordgroep bevestigen dat de parkeerdruk in de Rijsenbergbuurt is afgenomen en in de Sint-Denijslaan is toegenomen.

Vragen

- Wie zijn de kortparkeerders in de ondergrondse parking? Dit gaat niet om mensen die iemand afzetten aan het station en onmiddellijk doorrijden, want die hoeven niet te betalen. Het gaat bv om mensen die naar Jan Palfijn gaan.
- Pendelaars zoeken alternatieve gratis parkeerplaatsen, bv in de stations in de omgeving van Gent. Vraag naar cijfers in verkoop: NMBS zegt dat het niet mogelijk is om cijfermatig weer te geven hoeveel extra reizigers opstappen in stations waar gratis kan geparkeerd worden. Betalend parkeren heeft grote invloed. Mensen verkassen naar kleinere stations als je daar gratis kan parkeren.
- Omdat er nog heel wat parkeercapaciteit is in de parking vraagt men om eerst niveau -1 af te werken, en ervoor te zorgen dat de fietsenstallingen eerder klaar zijn. Eurostation antwoordt dat de volledige parking wordt afgewerkt tegen 15 oktober 2012. Het is niet mogelijk om de fietsenstallingen eerder af te werken, omdat bepaalde werken elkaar moeten opvolgen.
- Ook op de site van de Redemptoristen is een ondergrondse parking voorzien. Is dat wel nodig met een ruime ondergrondse parking – waar nog veel vrije parkeerplaatsen zijn - aan het vlakbij gelegen treinstation? Dat is zeker nodig. In de toekomst komen

- er nog veel gebouwen (kantoren, bewoners) op de parking. Die zullen zeker een deel van de parking innemen. Er wordt gevraagd om in de toekomst geen andere projecten meer goed te keuren.
- Kan de wijk nog wel bijkomende projecten aan? Dit is een fundamentele discussie. De druk op de wijk is nu al groot. De partners antwoorden dat de groei van de stad moet gepland worden rond knooppunten van openbaar vervoer. Dit is de enige manier om te vermijden dat steden het groen in de rand 'opsouperen'. Het openbaar vervoer moet dan performant zijn, zodat bewoners via openbaar vervoer naar het groen en naar andere bestemmingen kunnen reizen. Het is ook logisch dat studentenhuysvesting vlakbij scholen en vlakbij het openbaar vervoer worden voorzien. Het is de bedoeling dat de grotere studentenhuysvesting de inname van gezinswoningen door studenten beperkt. Hierbij moet aandacht worden besteed aan de leefbaarheid van de buurt. Er wordt nog eens herhaald dat er nood is aan een overkoepelende visie voor de buurt ten zuiden van het station.
 - Bewoners kregen een brief van aannemer BESIX waarin staat dat de werken voorbij zijn, en dat is vastgesteld dat er geen schade is aan de woning. De brief was echter niet duidelijk. Er wordt aan het infopunt gevraagd om een verduidelijking op de website te plaatsen.

31.5 Stand van zaken werken

- Nieuwe looproute tussen tramhaltes lijn 1, busstation en treinstation. De nieuwe corridor is deels betegeld, het andere deel is in mager beton. Tussen beide delen bevindt zich een onderbroken afscheiding om van de ene naar de andere kant van het voetpad te kunnen.
- Er wordt gevraagd om na te gaan of het voetpad langs het busstation, kant sporen, toegankelijk is voor rolstoelgebruikers.
- Er wordt aandacht gevraagd voor de soms gevaarlijke werfsituatie van De Link. Er hangen soms lasten boven de hoofden van passanten. De projectpartners zullen de aannemer hierop aanspreken.
- Er wordt gevraagd naar gemengd verkeer voor voetgangers en fietsers in de Timichegtunnel. Dit wordt bekeken.
- Alle bovengrondse werken van WEGEBO moeten klaar zijn tegen het bouwverlof.
- Tweede fase busstation: ongeveer de helft van de busluifel is gebouwd en de aannemer is bezig met de afwerking van de busperrons. De laatste busperrons worden niet meer verdiept wegens problemen met de harmonicabus.
- Afwerking promenade oost: de afgegraven grond wordt verplaatst van de promenade oost naar de K&R.
- Afwerking promenade west: aanleg in chinees graniet.
- In mei 2012 starten de voorbereidende werken voor de zijarm aan De Link.
Werken met impact:
 - Het plaatsen van een extra torenkraan
 - de werfzone voor de Link breidt uit.Voorstel verkeersinrichting K. Fabiolalaan tijdens de voorbereidende werken (van mei tot augustus 2012)
 - Eenrichtingsverkeer richting station
 - De tweede rijstrook dient voor fietsverkeer in beide richtingen en voor voetgangers.Voorstel verkeersinrichting K. Fabiolalaan tijdens werken aan de zijarm ; dus vanaf augustus 2012 tot eind oktober 2012
 - Tweerichtingsverkeer K. Fabiolalaan

- Voetgangers moeten oversteken aan de kant van de huizen
- Fietsers moeten meerijden met het autoverkeer.
- Voetgangers en fietsers mogen dan niet meer door de tijdelijke tramtunnel.
- Busverkeer: aantal beschikbare busperrons tijdens die werken wijzigt.
- We maken de oude tramtunnel breder voor voetgangers.
- In de week van 19/03/12 wordt architectonisch beton geplaatst langs de trap Fabiolalaan. Hiervoor moet de aannemer een mobiele kraan plaatsen in de K. Fabiolalaan. Het deel tussen de Tenderstraat en het Koningin Maria-Hendrikaplein wordt dan afgesloten. Voetgangers en fietsers mogen wel nog door, auto's niet.
- Werken aan spoor 12. Volgens de huidige planning zal spoor 12 tegen eind september 2012 afgewerkt zijn.
- De ondergrondse pendelparking zal volledig afgewerkt zijn tegen 15/10/12. Op dat moment kunnen we daar 2000 fietsenstallingen in gebruik nemen en zal ook de inrithelling K&R kunnen gebruikt worden.

31.6 Stand van zaken en planning communicatie

Voor jaarverslag Infopunt: zie presentatie.