

Verslag klankbordgroep 49 van 5 maart 2015

19.30 uur - Infopunt, Prinses Clementinalaan 215

Agenda

19u30: Algemeen gedeelte

1. Goedkeuring vorig verslag
2. Vragen uit de klankbordgroep
3. Stand van zaken werken
4. Stand van zaken en planning communicatieacties

20u25: Thema projectontwikkeling

5. Stand van zaken aanleg K. Mathildeplein
6. Stand van zaken andere bouwdoossiers

20u40: Thema mobiliteit

7. MOBER K. Fabiolalaan
8. Mobiliteitsstudie zuidelijke stationsbuurt
9. Proefproject verkeerscirculatie
10. Plannen voor fietsroutes naar het station

Aanwezigen:

- | | |
|-----------------------|---|
| 1. Blomme Kristof | De Lijn |
| 2. Bortels Ilse | Mobiliteitsbedrijf |
| 3. Claeys Reginald | Departementshoofd Stadsvernieuwing en Openbaar Domein |
| 4. Coutuer Greet | Infopunt PGSP |
| 5. De Bruyckere Yves | Fietsersbond Gent |
| 6. De Ceunynck Rudy | TreinTramBus |
| 7. De Kuyper Jozef | bewoner |
| 8. De Vriese Eric | bewoner |
| 9. Duportail Veerle | Eurostation |
| 10. Evenepoel Dirk | Eurostation |
| 11. Dooijewaard Fokke | Buurtcomité Buitensporig |
| 12. Hendrix Gwijde | KLIM-school |
| 13. Hostens Joseph | buurtbewoner |
| 14. Lavrysen Luc | Buurtcomité Buitensporig |
| 15. Manhaeve Ann | Gebiedsgerichte werking Stad Gent |

16. Pisman Ann	Buurtwerkgroep Sint-Pieters-Buiten
17. Plas Ann	Stad Gent
18. Reynaert Herwig	Voorzitter - UGent
19. Rogiest Gisèle	Infopunt PGSP
20. Van Camp Rudy	Eurostation
21. Van Cutsem Griet	Eurostation
22. Van Den Eeckhout M.	Bewoner
23. Van Dorpe Dirk	Infopunt PGSP
24. Van Gijsegem Dirk	Buurtcomité Buitensporig
25. Van Oostveldt Patrick	bewoner
26. Vandersteen Herman	Bewoner
27. Vandermaelen Hans	Bewoner
28. Vansevenant Peter	Mobiliteitsbedrijf Stad Gent
29. Watteeuw Filip	schepen mobiliteit en openbare werken
30. Weemaes Hilde	Eurostation

Verontschuldigd:

1. Avraam Marie-Andrée	Toegankelijkheidsambtenaar
2. Balthazar Tom	schepen van Stadsontwikkeling, Wonen
3. Busschaert Dirk	directeur De Lijn Oost-Vlaanderen
4. Cliquet An	Werkgroep Sint-Pieters-Buiten
5. De Bock Veerle	project Gentse Kanaalzone
6. Feys Marc	De Lijn
7. Fierens Tania	De Lijn
8. Heyse Tine	schepen Milieu, Klimaat, Energie en Noord-Zuid
9. Hondekyn Filip	buurtbewoner
10. Jacobs Pieter	soagent
11. Reinhard Laroy	Bewoner
12. Schelfaut Anke	De Lijn
13. Termont Daniël	burgemeester en voorzitter Stuurgroep PGSP
14. Theys Lieven	Buurtcomité Buitensporig
15. Verstichel Beatrijs	bewoner
16. Van Ostaeyen Jan	De Lijn
17. Van Walle Albin	De Lijn

Algemeen gedeelte

49.1 Goedkeuring verslag van 3/11/2014

Algemeen: de voorzitter vraagt dat iedereen zijn naam en hoedanigheid zegt wanneer hij/zij een vraag stelt of opmerkingen maken. Er is namelijk een nieuwe verslaggever, Greet Coutuer van het Infopunt. Hij benadrukt ook om zeker niet te vergeten om de aanwezigheidslijst te tekenen.

Het verslag wordt goedgekeurd. De opvolging van punten uit het verslag is opgenomen in de agenda en wordt dus op de vergadering besproken.

49.2 Vragen uit de klankbordgroep

Gisèle Rogiest overloopt de vragen die voor de vergadering zijn toegestuurd. Er is een vraag wanneer er een ticketautomaat en een beeldscherm aan de zuidkant van het station komt. Als men nu van het Koningin Mathildeplein komt, moet men ver doorlopen in het station. De antwoorden op deze vragen zijn opgenomen in de volgende presentatie over de stand van zaken van de werken.

Er was ook een vraag over het aantal m2 commerciële ruimte in het station en in de zone van de projectontwikkeling en een economische studie daarover. Er ontbreken nog gegevens om deze vraag volledig te kunnen beantwoorden. Deze vraag zal dus schriftelijk worden beantwoord.

49.3 Stand van zaken werken

Dirk Evenepoel, projectleider van Eurostation, licht de stand van de werken aan het station toe en gaat in op een aantal vragen die door leden van de klankbordgroep zijn gesteld

- Kunnen de werken versneld worden?
- Kan de uitgang voor voetgangers in het station kant K. Mathildeplein rechtdoor getrokken worden?
- Kunnen er ticketautomaten/beeldschermen in de buurt van spoor 11/12 geplaatst worden?

A. Fasering werf

We zijn aan het einde van fase 2: spoor 10 is geplaatst en in de komende periode wordt het perron 10 geplaatst. Spoor en perron 9 zijn ondertussen uit dienst en de bovenleidingen en alle andere perroninfrastructuur wordt weggenomen.

Zo komt er voldoende ruimte om de perronschaal van spoor 10 te kunnen vervolledigen en het perron te bouwen. Dit perron zal eind dit jaar in gebruik kunnen worden genomen. Het perron krijgt een breedte van 3m en 1 lift, aan de kant zone tramtunnel. Dit is vergelijkbaar met de eerste fase van spoor en perron 12. Er

worden ook voorlopige luifels voorzien. Het perron zal aan de kant Brussel wel al over de volledige breedte gebouwd worden (dus perron 10 en 9), inclusief kleine overkapping.

De toegangen tot het nieuwe perron zal opnieuw via tijdelijke trappen gebeuren. De 3 trappen zijn volgens de reglementering gebouwd. De balustrade is vervangen door een gesloten omheining om dieptezicht weg te nemen. De trappen staan in een compacte ruimte, om links en rechts maximaal de bouw te kunnen uitvoeren.

In de komende fase moet opnieuw grond worden afgevoerd. Dit gaat om een volume van rond de 5.000 m³ op een totaal van 130.000 m³ in het volledige dossier 70 (tot en met perron en spoor 8). De afvoer gebeurt via de parallelle werfweg naar de Voskenslaan of V. Vaerwyckweg. Uitzonderlijk zal dit via de achterliggende wijk gebeuren. Dit gebeurt alleen als er tegelijkertijd veel afvoer en leveringen zijn en de vrachtwagens elkaar niet kunnen kruisen.

Na de huidige fase 2bis start aansluitend fase 3. Er wordt een gelijkaardig viaduct gebouwd voor spoor 8 en 9. Dit is dan het einde van dossier 70 en de aanneming Blaton. Daarna volgt de bouw van de volgende 4 viaducten, waarvan 3 dubbelsporig en 1 enkelsporig.

Er worden nog beelden getoond van het nieuwe perron 11 & 12 (breedte 11m50) met 2 liften, trappen en roltrappen dat sinds eind januari 2015 in dienst is.

B. Versnellingsmaatregel

Er is gevraagd naar maatregelen om de werken te versnellen. Er is een achterstand in de planning van 330 kalenderdagen die vooral te wijten is aan het feit dat de werkwijze moest worden aangepast om het bestaande perron 9 breed genoeg te kunnen houden. Dit was nodig zowel voor de veiligheid als het comfort van de reizigers. Daarbij moet gezegd dat er in 2014 veel ondergronds is gewerkt en dit is minder zichtbaar voor het publiek.

Er is een oefening gemaakt om de achterstand in te halen.

De oplossing is deels gevonden in:

- De werken aan fase 2bis (huidige fase) zou initieel pas op 30 mei 2015 starten omwille van onderhoudswerken aan de sporen 1-4 en het plaatsen van een extra wissel kant Brussel. Dat wordt uitgesteld waardoor fase 2bis wel aansluitend uitgevoerd wordt. Dit betekent dat er 3 maanden worden ingelopen.
- De fase 2bis wordt ingekort met bijna 30 dagen.
- Fase 3 blijft binnen vooropgesteld bestek. Er was een oefening om de voorziene 610 kalenderdagen in te korten, maar dat bleek technisch moeilijk haalbaar en te duur.
- Er volgt nog 5 maand afwerking, inclusief test waterdruk

- De wijze van bouwen in fase 3 is identiek aan deze van fase 2: bouwen in stross met baretten en een vloer op de volle grond waarna tegelijkertijd de ondergrond kan worden uitgegraven en het perron en de overkapping kunnen worden gerealiseerd.

GSP080 (sporen 7 tot 1) zal eerder starten, al in de eindfase van aanneming 070, om achterstand in te halen.

De voorziene einddatum is 2024.

Dossier 90 (bouw tramstation en vervolledigen busstation), 110 (aanleg Koningin Maria-Hendrikaplein) en de 120 (Koningin Mathildeplein) worden gelijktijdig in eindfase 080 uitgevoerd, in plaats van aansluitend. Vooraleer dossier 90 op te starten, is het wel nodig dat het viaduct van spoor 1 er staat.

C. Uitgang Sint-Denijslaan

Er was een vraag of de uitgang aan de reizigerstunnel rechtdoor kan getrokken worden richting K. Mathildeplein in de plaats van afgeleid te worden richting Ganzendries.

De huidige situatie is bedoeld om pendelaarsverkeer en werfverkeer duidelijk en veilig van elkaar af te sluiten. Er bestaat een variante uitgang rechtdoor, maar die wordt niet veel gebruikt omwille van veiligheidsoverwegingen. De werfzone – interne doorsteek via de werfweg – is nodig en is afgesloten omwille van veiligheid. Een dubbele kruising in de werfzone met twee werfpoorten is te vermijden omdat de zichtbaarheid niet goed is. Dit is ook het werkgebied van de torenkraan die over het spoor rijdt. Die rijdt niet snel, en als de poorten moeten worden opengezet om de kraan te laten doorrijden bestaat er meer risico dat mensen op de werf terechtkomen. De loopafstand is iets langer maar onvermijdelijk.

Op termijn – als de aannemer dieper in de werf zit in fase 3 - wordt bekeken om een bijkomende rechtstreekse doorgang tussen de oude tramtunnel en de reizigerstunnel te realiseren.

❖ **Yves De Bruyckere, Fietzersbond:** kan in minder intense periodes van werfverkeer de rechte doorgang wel opengesteld worden?

Antwoord: de werfweg is effectief minder intens gebruikt in de maand januari, maar momenteel start weer een intensieve periode wat tot gevaarlijke situaties zou leiden. Het tijdelijk veranderen van de doorgang vraagt ook aangepaste signaletica. We nemen de suggestie om de rechte doorgang open te stellen bij minder intensieve periodes mee.

❖ **Luc Lavrysen , Buitensporig:** wordt de ruimte onder de nieuwe sporen gebruikt als de voorlopige tunnel wordt doorgeschoven?

Antwoord

- De concessies worden ten vroegste pas aangelegd in dossier 080, in 2018.
- Er zijn verschillende geïnteresseerden partners om deze tussenzone in te vullen. Er loopt momenteel een onderzoek om daar fietsen te huisvesten. Er is de vraag

om daar een afvaleiland te voorzien, en ook de spoorwegpolitie vraagt naar ruimte.

- Er blijft ook een ruime werfzone nodig om alle materiaal te kunnen leveren en aanwenden. De gehele zone is al erg beperkt om dergelijke werken te kunnen uitvoeren. Momenteel wordt er trouwens 's nachts materiaal geleverd – zie de bewonersbrief die is verspreid.

- ❖ **Eric De Vriese, buurtbewoner:** de fietsers rijden in het station naar de Sint-Denijslaan. Daar wordt niet tegenop getreden. Staan er voldoende borden om fietsen te verbieden?

Fokke Dooijewaard, Buitensporig: Als je met de plooi-fiets van de trein stapt, staat nergens aan de perrons aangeduid dat je niet mag fietsen.

Antwoord

- De Politie heeft in de tijdelijke tramtunnel een actie gedaan, maar het is een terechte opmerking, misschien moet de actie herhaald worden. Het Infopunt zal contact met de Politie opnemen.
- Aanvulling Infopunt: we zullen zeker bekijken of het mogelijk is om aan elk perron verbodsbordjes te hangen. De signalisatie moet wel overzichtelijk blijven.

- ❖ **An Pisman, Sint-Pieters-Buiten:** wat met de invulling van het Koningin Mathildeplein, kan dit vroeger worden aangelegd of is er een tussentijdse invulling mogelijk?

Dit onderwerp komt later in de vergadering aan bod.

- ❖ **Yves De Bruyckere, Fietsersbond en pendelaar:** de tijdelijke trappen zijn een probleem voor bejaarde mensen. Het gekozen materiaal is niet optimaal. Het is niet zo evident om de lift te vinden als je het station niet kent.

Antwoord: de trappen zijn conform de reglementering. Ze zijn ook minder steil dan destijds in Brugge. Een grotere helling voorzien, vraagt meer plaats en grijpt in op de werf. Er is wel een lift een eindje verder. Maar de opmerking over de trap wordt meegenomen naar de aannemer.

- ❖ **Rudy De Ceunynck, TreinTramBus:** TreinTramBus is ontgoocheld dat de tijdelijke trappen niet worden verbeterd. De mensen gaan trager naar beneden omdat in die richting de treden te smal zijn. Oudere mensen hebben problemen met die trappen. Bovendien beweegt de trap lichtjes. Ik heb bij volle dubbeldektreinen een periode om van boven naar beneden te geraken gemeten van 7 minuten, dat duurt te lang en daardoor missen pendelaars hun aansluiting en geraken opstappende reizigers niet tijdig op de trein. Door het nieuwe vervoersplan van de NMBS zijn er ook meer overstapbewegingen. Dergelijke trap is dus geen goede oplossing voor de treinreizigers. De vraag is daarom om aan te dringen bij de NMBS om dubbeldektreinen te vermijden op dit perron omdat die trappen de massa mensen niet kan verwerken.

Antwoord: er worden camera's geïnstalleerd in de nieuwe situatie. Als trein te laat is, wordt de volgende trein geïnformeerd via het seinhuis. Voor de huidige situatie, neemt het Infopunt contact op met NMBS/Infrabel om nog eens te

benadrukken dat drukke treinen moeten vermeden worden op een spoor met een smal perron en steile trappen.

Laden en lossen van uitzonderlijk vervoer tijdens de piekuren is erg hinderlijk voor de reizigers. Dit moet vermeden worden.

Antwoord: Dit punt wordt eveneens meegenomen naar de werf

D. Ticketautomaat

Er is een vraag gekomen naar het voorzien van ticketautomaten dichtbij spoor 11-12. Momenteel moet men het station te ver ingaan om een ticket te kunnen kopen.

Er is een ticketautomaat voorzien meteen op de definitieve plaats waar de bekabeling ligt. Op die plek ligt echter de passerelle voor de reizigers waardoor het nog niet mogelijk is om die daar aan te sluiten. De passerelle waardoor de reizigers lopen, zal verschuiven in fase 3, bij de indienstname van spoor 10 (begin 2016). Op dat moment zal de ticketautomaat geplaatst worden.

Van zodra perron 10 in dienst komt, komt er trouwens een extra trap vanuit centrale doorgang wat een verbetering zal betekenen voor de doorstroming.

❖ **Patrick Van Oostveldt, buurtbewoner:** is het mogelijk om de containertoegang te verbreden?

Antwoord:

- De containerdoorgang past door de vorm van de oude tunnel maar net die ruimte, het kan dus niet breder. Hij is trouwens 4,8 meter, maar op dit moment wel met een knik erin.
- Er wordt nagekeken om een verbinding te maken tussen de oude tramtunnel en de reizigerstunnel. Dat zal de doorstroming naar de sporen verbeteren.

In oude tramtunnel zit ook een knik op het einde. Die is zo ontworpen om maximaal uit het gecontracteerde werfgebied van Blaton te blijven. Eind 2015 schuift de werf op en zal die vernauwing verdwijnen.

❖ **Yves De Bruyckere, Fietzersbond:** is het mogelijk om aan de twee uitgangen Sint-Denijslaan overzichtsschermen hangen?

Antwoord: er komen twee overzichtsschermen tegelijkertijd met de ticketautomaat.

❖ **Patrick Van Oostveldt, buurtbewoner:** het nachtwerk wordt aangekondigd maar de aannemers moeten zich ook aan de geluidsnormen houden. De vraag is dan ook om 's nachts alarm en veiligheidsgeluid van de hoogtewerkers uit te zetten. Er zouden bij de toelating van nachtwerk ook instructies moeten worden meegegeven dat meer dan 90 decibel niet wenselijk is.

Antwoord: dit is meegegeven aan de aannemer, maar we zullen dit nog eens benadrukken. Het uitschakelen van een alarm kan echter enkel als de reglementering dit toelaat.

Wie nog vragen heeft over de werf, mag dit doorgeven aan het Infopunt.

49.4 Stand van zaken en planning communicatieacties

(zie website PGSP Klankbordgroep: bijlage kbg 49 van 5 maart 2015 (PDF -))

Gisèle Rogiest geeft toelichting - zie presentatie

- Er was een Dialogocafé op 10/01/2015 waar de voorstellen van drie geselecteerde projectontwikkelaars zijn voorgesteld.
 - Op de infomarkt van 04/03/2015 over het verkavelingsplan en A2 zijn ongeveer 65 personen langs geweest.
 - In april 2015 vindt de Wijk van de Maand in de stationsbuurt plaats. In dat kader vindt op 2 april 2015 een infomarkt en een gesprek over mobiliteit plaats met schepen Watteeuw en een exclusief werfbezoek voor bewoners op 26 april 2015 met een ontmoeting met de burgemeester.
 - Op 16 maart 2015 vindt een rondgang op het Koningin Maria-Hendrikaplein plaats in het kader van de verbetering van de loop- en fietslijnen. De projectpartners, de leden van de klankbordgroep, handelaars en experts zullen de knelpunten in kaart brengen.
 - De eerstvolgende nieuwsbrief verschijnt in april 2015 en gaat vooral in op perron 11-12 en de tuin in helling.
 - Er verschijnt ook een artikel over het project Gent Sint-Pieters in het Stadmagazine van mei 2015
 - Naast het werfbezoek voor bewoners op 26 april is er ook een werfbezoek op 07/06/2015 voor het groot publiek en een werfbezoek op 22 en 24/09/2015 voor socio-culturele verenigingen.
 - Het Infopunt lanceert een nieuwe website op 20/04/2015. Die zal ook zijn aangepast aan smartphone.
- ❖ **Fokke Doijewaard, buurbewoner:** kan de RSS-feed ondertussen hersteld worden?
- Antwoord:** dit wordt zeker nagekeken.
- Het Jaarverslag communicatie 2014 is beschikbaar op de website.

Thema Projectontwikkeling

49.5 Stand van zaken aanleg K. Mathildeplein

Toelichting door Reginald Claeys, departementshoofd stadsvernieuwing en openbaar domein.

Het S-gebouw wordt gebouwd door sogent die momenteel een bestek opmaakt. Daarnaast is vastgesteld dat 10.000 fietsenstallingen onvoldoende zullen zijn. Men streeft naar 13.500 plaatsen. Er worden momenteel analyses gemaakt om extra plaatsen onder het Koningin Mathildeplein te voorzien. De bouwwerken voor de fietsenstalling en die voor het S-gebouw zullen op elkaar worden afgestemd. Daarbij stelt zich de vraag of deze fietsenparking op hetzelfde moment moet worden gebouwd als het S-gebouw, in 2017. Er zijn ook veel randvoorwaarden: er liggen nutsleidingen, er moeten toegangshellingen komen.

De haalbaarheidsstudie wordt uitgevoerd door Eurostation. Die moet indicaties geven over wat bouwfysisch mogelijk is, in welke mate de fietsenstalling de bouw van het plein beïnvloedt en wat de kostprijs zal zijn. De vraag is ook gesteld of die fietsenparking verbonden kan worden met de fietsenparking onder het station. Alle mogelijkheden zullen afgewogen worden. De haalbaarheidsstudie is nu gestart. Dit moet leiden tot een besluit. Daarbij moet ook gekeken worden wie de fietsenparking gaat financieren. Volgens de samenwerkingsovereenkomst van 2004 zou het K. Mathildeplein zelf gefinancierd worden door 3 partners: 20% NMBS, 20% De Lijn en 60% Stad Gent. Volgens deze verdeelsleutel gaat het in die richting: NMBS zal het voorportaal zijde stationsgevel betalen, De Lijn het gedeelte van de tramsporen, en de Stad de rest.

Ook de pleinaanleg boven de fietsenparking is nog te bepalen.

Na de haalbaarheidsstudie zal ook de start worden gegeven voor een ontwerp oefening van het plein, door Eurostation. Die kreeg hiervoor de opdracht in 2004 en dit wordt nu geconcretiseerd.

Er komt wellicht een vervroegde aanleg van een deel van het Koningin Mathildeplein (de voorziene werfzone moet gerespecteerd worden). Waarschijnlijk zal dit in 2018 zijn.

Ondertussen wordt ook een oplossing gezocht voor de fietsen die er nu geparkeerd staan in de verschillende fasen.

❖ **Jozef De Kuyper, buurtbewoner:** bij een vorige ontmoeting met het schepencollege werd gezegd dat in het S-gebouw een kindercrèche zou komen.

Antwoord

- Het plein zou oorspronkelijk maar in 2020 aangelegd worden. Dit wordt nu vervroegd.

- De kindercrèche zit niet langer in het programma van het S-gebouw, maar wel in de projectontwikkeling aan de K. Fabiolalaan, zone B. Timing: het studiewerk start nog deze legislatuur, de uitvoering is voor later.

❖ **An Pisman, Sint-Pieters-Buiten:** De druk op het openbaar domein ten zuiden van het station is groot. Het is dan ook goed dat het plein vroeger zal worden aangelegd. Kunnen buurtbewoners ook betrokken worden bij aanleg van het plein? Buurtbewoners willen mee nadenken over het deel van het plein dat niet verhard wordt, welk deel door kinderen of ouderen in de buurt kan worden gebruikt. We zouden hiervoor graag meerdere participatie-initiatieven nemen. Een enkele inspraakactiviteit vinden we onvoldoende.

De Werkgroep Sint-Pieters-Buiten wil hierop al anticiperen door bijvoorbeeld scholen te betrekken.

Antwoord

- Er is al eerder toegezegd dat de buurt betrokken zou worden. Op dit moment is het nog te vroeg voor inspraak. Eerst moet de haalbaarheid van de fietsenparking worden onderzocht, dit bepaalt de mogelijkheden. Eurostation zal het ontwerp maken. Ze hebben ook bewoners betrokken bij het ontwerp van het K. Paolaplein.
- Men mag ook niet vergeten dat dit geen groot plein is en dat er trams over rijden.

❖ **Eric De Vriese, buurtbewoner:** stopt de Sint-Denijslaan aan de Ganzendries of loopt die door? In eerdere plannen liep de Sint-Denijslaan door over het K. Mathildeplein. Vroeger ging daar een baan doorlopen. Wat in het geval van calamiteiten als er geen doorgang meer mogelijk is? Deze buurt wordt meer en meer afgesloten.

Antwoord:

- Het zal een verkeersluw plein worden, met meer belevingswaarde en beperkt verkeer.
- Er zal omgereden moeten worden.
- De modaliteiten zijn nog te bepalen i.v.m. laden en lossen, maar in elk geval moet de doorgang mogelijk zijn bij noodgevallen.
- De verkeerscirculatie zal eigenlijk niet anders zijn dan vandaag, men rijdt nu ook niet over het plein.
- Het stuk van de verkeerscirculatie komt later nog aan bod.

Yves de Bruyckere vult aan dat deze wijk evolueert naar een wijk die gericht is op openbaar vervoer

49.6 Stand van zaken andere bouwdoSSIERS Zone A

Toelichting door Rudy van Camp, verantwoordelijke communicatie Eurostation zone A

Er is een bouwvergunning voor het kantoorgedeelte van gebouw A2, maar er is een bezwaar aangetekend. Het is nu wachten op de uitspraak. A3 en A4 zitten in de ontwerpfase. A5 zit in een juridische procedure.

Het verkavelingsplan voor zone A is ingediend. Dit is een technisch document, gebaseerd op het inrichtingsplan dat eerder werd goedgekeurd door het college en voorgesteld aan de buurt.

Het openbaar onderzoek over het verkavelingsplan loopt tot eind maart.

Het participatietraject voor het Koningin Paolaplein met buurtbewoners werd begeleid door architecten Jacques Voncke en Patrick Lootens. Dit gebeurde in twee workshops waar op creatieve manier een basisontwerp werd uitgetekend dat de goedkeuring van de aanwezigen meekreeg.

De resultaten daarvan zijn verwerkt in een ontwerp van Eurostation.

Dit ontwerp is op 4 maart 2015 voorgesteld op de infomarkt; de reacties waren erg positief.

Zone C

Pieter Jacobs, sogent, is verontschuldigd maar heeft volgende stand van zaken meegegeven.

- Het verslag van de beoordelingscommissie wordt de eerstkomende dagen/weken gefinaliseerd (formele goedkeuring sogent eind maart). Het verslag legt een rangorde vast van de geselecteerde kandidaten waarmee sogent de onderhandelingen zullen voeren; enkel de rangorde zal bekend gemaakt worden (niet het projectvoorstel).
- De onderhandelingen zullen gefaseerd verlopen. In stap 1 zal de eerst gerangschikte kandidaat de kans krijgen om een Verbeterd Projectvoorstel op te maken. Met het Verbeterd Projectvoorstel moet de kandidaat tegemoet komen aan een aantal opmerkingen die de beoordelingscommissie heeft geformuleerd. Indien deze stap niet tot het verwachte resultaat leidt, zal sogent de onderhandeling op dezelfde wijze opstarten met de 2^{de} gerangschikte kandidaat, etc.
- In stap 2 wordt verder onderhandeld over de contractuele bepalingen van de Samenwerkingsovereenkomst.

De volledige onderhandelingsprocedure kan naar schatting zo'n 6 maand in beslag nemen. Pas bij de ondertekening van een SWO kan de opdracht als definitief toegewezen beschouwd worden.

Indien de onderhandelingen naar wens verlopen zal het projectvoorstel evenwel bekend gemaakt worden – altijd onder voorbehoud van de ondertekening van een definitieve SWO.

Luc Lavrijsen, Buitensporig: zal dit aangepaste ontwerp gebaseerd zijn op het ontwerp dat is voorgesteld?

Antwoord: dit is inderdaad zo.

Thema mobiliteit

49.7 Stand van zaken MOBER K. Fabiolalaan

Ilse Bortels, Mobiliteitsbedrijf Stad Gent, geeft toelichting bij de presentaties 'MOBER project ontwikkeling zone B (exclusief B1) en zone C' en 'Studie zuidelijke stationsomgeving'. Het gaat om 2 studies: enerzijds de MOBER zones B-B1 en C, die dient voor de projectontwikkeling langsheen de K. Fabiolalaan, en anderzijds de 'studie zuidelijke stationsomgeving'.

Bij de eerste voorstelling van de MOBER werd er door de buurt gevraagd om hun problemen, namelijk de verkeersdrukke in het middendeel van de Sint-Denijslaan en de fietsveiligheid die men daar toen ervoer, mee te bestuderen. Bijgevolg werd een tweede document opgemaakt over de zuidelijke stationsomgeving. Het betreft dus twee duidelijk verschillende documenten, waarbij het tweede meer een 'work in progress' is. Het is een evaluatie van de toenmalige toestand in 2013, en het zoeken naar oplossingen. De tellingen werden in 2015 herhaald om zich te kunnen baseren op het meest recente cijfermateriaal en om een evolutie in de verkeersstromen te kunnen zien.

❖ **Fokke Dooijewaard, Buitensporig:** waarop zijn veronderstellingen gebaseerd dat mensen in de buurt minder met de wagen zouden rijden?

Antwoord: uit elk onderzoek blijkt dat mensen in het centrum en in een stationsbuurt zich minder met de wagen verplaatsen dan in de rand. In deze studie wordt uitgegaan van een worst case-scenario en wordt het gemiddelde voor de hele stad gebruikt.

❖ **Jozef De Kuyper, buurtbewoner:** op een vorig overleg is duidelijk gesteld dat De Lijn geen intenties heeft om lijn 9 aan te passen en dus de K. Fabiolalaan toegankelijk te maken. De zetel voor pensioenen is daardoor moeilijk bereikbaar.

Antwoord: Dit is zo in de huidige situatie, maar ondertussen zijn er voorstellen om een nieuwe halte te installeren. Een halte aan het busstation zal wellicht niet mogelijk zijn, maar wel in de onmiddellijke buurt van het station. Er zou openbaar vervoer moeten zijn tegen dat de projectontwikkeling gerealiseerd is. De Lijn zal dus de mogelijkheden onderzoeken.

- ❖ **Myriam Van Den Eeckhout, buurtbewoner:** in verband met het parkeren: wat te doen bij werken aan een woning in de zone waar parkeertickets gelimiteerd zijn tot 3 uur? Bestaat er een dagkaart voor dergelijke situaties?

Antwoord

- Er kan een aanvraag gedaan worden voor inname openbaar domein.
- Indien een aannemer wenst te parkeren, moet hij zich houden aan het parkeerregime, net zoals iedereen. We hebben ondervonden dat een uniform systeem het beste werkt. Uitzonderingen zorgen vaak voor problemen.

- ❖ **Luc Lavrijsen, buurtbewoner:** de cijfers afgeleid voor autoverkeer aan de buurtschool zijn vrij laag. Terwijl de scholen zoals Sint-Pieters-Instituut veel verkeer genereren. Ik veronderstel dat het daarom om een buurtschool gaat?

Antwoord: de cijfers zijn inderdaad gebaseerd op een buurtschool voor lager onderwijs.

49.8 Mobiliteitsstudie zuidelijke stationsomgeving

Ilse Bortels legt uit dat dit document een evaluatie is van de problemen die zich voordoen in de zuidelijke stationsbuurt met de bedoeling bij te sturen. Het is een 'work in progress, dus dit is geen definitief document'.

De eerste cijfers dateren van 2013. Er waren toen werken in de omgeving die elkaar heel snel opvolgden. Die vonden niet plaats op het moment van de telling, maar veel mensen bleven nog een tijdje de omleidingsweg gebruiken. Er waren wel werken met een grote torenkraan aan het VAC. Hierdoor was de tijdelijke tramtunnel afgesloten en moesten fietsers omrijden. Daarom zijn er onlangs bijkomende tellingen gedaan om op basis van correcte gegevens voorstellen te kunnen doen.

49.9 Proefproject verkeerscirculatie

- ❖ **Yves De Bruyckere, Fietsersbond:** de voorgesteld fietssuggestiestroken in de Sint-Denijslaan zijn onvoldoende. De parkeerstrook die zou moeten sneuvelen, dient nu als gratis parkeerplaats in een blauwe zone die onvoldoende wordt gecontroleerd.

Antwoord: het gedeelte van de Sint-Denijslaan tussen Voskenslaan en V. Vaerwyckweg wordt nog niet volledig heraangelegd. Daarom waren fietspaden nog niet mogelijk. Fietssuggestiestroken zijn een eerste belangrijke stap. Als de

heraanleg van dit deel van de Sint-Denijslaan wel aan beurt is, wordt opnieuw bekeken.

De fietssuggestiestroken zijn dus geen definitieve oplossing.

- ❖ **An Pisman, Sint-Pieters-Buiten:** kan er in het document duidelijker vermeld worden dat de fietssuggestiestroken een oplossing zijn op korte termijn? Hetzelfde geldt voor het fietspad over lange afstand dat in de MOBER Fabiolalaan wordt vernoemd. Kan men aangeven dat dit over een plan op de lange termijn gaat?

Antwoord: dit wordt opgenomen.

- ❖ **Jozef De Kuyper, buurtbewoner:** aan de optimalisatie van de verkeerslichten einde Voskenslaan is niets te merken.

Antwoord: er is een betere autodoorstroming, maar het volledige kruispunt wordt herbekeken.

- ❖ **Fokke Dooijewaard, Buitensporig:** wat is de termijn?

Antwoord: dit zal nog voor de zomer aangepakt worden.

- ❖ **Patrick Van Oostveldt, bewoner:** voetgangers worden amper vermeld in het rapport. Vroeger waren er goede wandelverbindingen. Het voetpad tussen V. Vaerwykweg en Voskenslaan wordt nu gebruikt door fietsers. Er zijn meer voetgangers dan andere weggebruikers rond het station en dat wordt vergeten.

Antwoord:

- Door de buurt werd de auto en fiets als probleem geformuleerd, niet de voetgangers. De studie is gemaakt n.a.v. de signalen over de probleemstelling die gegeven werd.
- Er zal een toevoeging gemaakt worden over voetgangers.
- Zowel aan de zuid- als noordkant zal de doorstroming van voetgangers uit het station en over de pleinen nog bekeken worden.

- ❖ **Jozef De Kuyper, buurtbewoner:** Het proefproject in verband met de verkeerscirculatie voorziet het doorknippen van de Reigerstraat. Voor de werken PGSP zal soms nog de Ganzendries gebruikt worden om werfmateriaal af te voeren. In hoeverre is dit gegeven afgestemd op de beslissing om deze straat door te knippen? Timing?

Antwoord:

- Binnen de werken PGSP verloopt het werfverkeer via de Sint-Denijslaan. De aannemer zal geïnformeerd worden dat de Reigerstraat geen optie is.
- Het proefproject is nog niet ingevoerd omdat IVAGO eerst moest uittesten of ze een draaibeweging konden maken gezien de hoge boordsteen in de Voskenslaan. Na een test blijkt dat dit wel kan. Daarom kan de proefperiode in april (na paasvakantie) starten.

- ❖ **Jozef De Kuyper, buurtbewoner:** de bereikbaarheid wordt niet verbeterd. We moeten extra omrijden om uit de buurt te geraken. De drukte aan het einde van de Maaltebruggestraat zal nog erger worden.

Antwoord:

- Het is een proefproject, we zullen tellingen organiseren en de bewoners bevragen.
- De Stad heeft duidelijke signalen gekregen vanuit deze woonbuurt en daarom wordt dit proefproject opgezet. Als de situatie geen verbetering oplevert, gaan we terug naar de vorige situatie.

- ❖ **Erik De Vriese, buurtbewoner:** zal de boordsteen ook een hindernis voor personenwagens vormen? Er moeten fietspaden en verschillende verkeersstroken worden gekruist, dit is gevaarlijk

- ❖ **Ann Pisman, Sint-Pieters-Buiten:** het aantal wagens dat linksaf draait, zal dalen, vermits het enkel om buurtbewoners gaat.

Antwoord: de verkeersveiligheid zal deel uitmaken van de evaluatie.

49.10 Plannen voor fietsroutes naar het station

Dit punt op de agenda wordt gezien het late uur doorgeschoven naar het volgend overleg op 21 april 2015

49.11 Volgende vergaderingen

- Dinsdag 21 april 2015 om 19.30 uur
- Woensdag 24 juni 2015 om 19.30 uur