

## Verslag klankbordgroep 29 van 18 oktober 2011

### Agenda:

- 29.1. Beeldkwaliteitsplan zone A
- 29.2. Opvolging vorig verslag
- 29.3. Buslijn 9 in de Fabiolalaan
- 29.4. Communicatie- en inspraaktraject 2012
- 29.5. Stand van zaken werken
- 29.6. Stand van zaken en planning communicatieacties
- 29.7. Volgende vergadering: 10 januari 2012 om 19u30

### Enkele mededelingen en voorstellen van de voorzitter:

- We streven ernaar om zoveel mogelijk documenten op voorhand door te sturen naar de leden van de KBG.
- Om de vragen tijdig te kunnen beantwoorden, wordt gevraagd om de vragen langer op voorhand door te sturen. Een tweetal weken voor de KBG vindt een voorbereidende vergadering plaats. Als we de vragen één week voor die voorbereidende vergadering ontvangen, kunnen ze vlotter worden beantwoord.

### 29.1. Beeldkwaliteitsplan zone A

Er werd een toelichting gegeven door het bureau Poponcini & Lootens & Lieve De Cock (General Manager Euroimmostar).

De NV Sofa is eigenaar van de gronden voor de gebouwen A1 tot A5 en B1, de Sofa-zone.

Voor het gebouw van het VAC schreef de NV Sofa een architectuurwedstrijd uit. Het Antwerpse architectenbureau Poponcini & Lootens (POLO) kwam daarbij als winnaar uit de bus.

NV SOFA heeft ook aan POLO gevraagd om mee te waken over de kwaliteit van de hele Sofa-zone.

POLO maakt daarvoor een **beeldkwaliteitsplan (BKP)** op. Dat is een leidraad voor toekomstige ontwerpers en architecten. Een handleiding die als toetssteen zal worden gebruikt om de ontwerpen te beoordelen

Het BKP moet beantwoorden aan de zorg om zone A een zekere coherentie en samenhang te geven. Het is de bedoeling om architecten van goede kwaliteit uit te nodigen. Maar dan nog is er coördinatie nodig om voldoende coherentie en samenhang van het geheel te bekomen.

De stedenbouwkundige randvoorwaarden in het RUP geven veel info over de stedenbouwkundige aspecten, maar zijn geen garantie voor kwaliteitsvolle architectuur. Het BKP is een bijkomend instrument om kwaliteitsvolle architectuur te garanderen. Voor de openbare ruimte is wel al veel werk geleverd door A. Marguérít.

Een BKP bestaat uit sleutelwoorden, tekst en zogenaamde 'referentiebeelden'. Elke architect zal een autonoom project kunnen uitwerken. Een kleine commissie (waaraan ook Stad Gent deelneemt) zal dan de projecten beoordelen a.d.h.v. het BKP.

### **Een beeldkwaliteitsplan (BKP) bevat volgende hoofdstukken**

- 1) Inleiding: doelstellingen, kwaliteitsteam en communicatie, werkwijze
- 2) Situering: relatie met de omgeving, kopgebouw, functiekaart
- 3) Ambities: laan vs esplanade, 'dikke' grens met de stad,...
- 4) Toetsstenen

Vragen en bedenkingen:

- 1) Kleurgebruik De Link. De plannen voorzien nu bakstenen in een lichte (groenbruine) tint, met een mengeling van verwante kleuren voor de Link. Op die manier wil men een zekere levendigheid bekomen. Ook op gebied van textuur (gladdere en ruwere stenen) wil men levendigheid brengen.  
Het kleuren- en materialenpalet is zeer belangrijk in discussies met architecten en ontwerpers.
- 2) Zal de architectuur nog kunnen ingrijpen op keuzes voor het openbaar domein?  
De voorzet van A. Marguérít werd al een hele tijd geleden gegeven. Met de opmaak van het BKP is het de bedoeling om een gesprek op gang te brengen over de impact

van de architectuur en de ontwerpen op het openbare domein. De publieke ruimte kan immers nog wat worden aangepast. Hiervoor deed POLO enkele suggesties, maar het gesprek moet nog worden aangevat.

- 3) Aan de zijde van de K. Fabiolalaan lijken de keuzes goed te zitten. De vrees bestaat dat er aan de kant van de esplanade een eerder steriel beeld ontstaat, een soort blokkendoos.  
Aan de Fabiolalaan is de textuur eerder korrelig, met reliëf en eenvormige volumetrie. Aan de zijde van de esplanade is de textuur bij voorkeur eerder vlak met weinig reliëf, maar met variatie op gebied van volumetrie. Hierdoor zal de indruk niet steriel zijn. De architecten zullen autonoom een keuze kunnen maken over hun materiaalkeuze, maar die zal wel moeten aangepast worden aan de richtlijnen van het BKP.
- 4) Een BKP kan niet dwingend worden gemaakt. Het is de bedoeling dat het een aanzet vormt voor een discussie, maar tegelijkertijd een kader vormt om goede kwaliteit te bekomen en eventuele mindere ontwerpen te weigeren.
- 5) Tegen de zomer van 2012 wil SOFA een bouwvergunning kunnen indienen, om te beginnen bouwen tegen eind 2012. Een tiental geïnteresseerde promotoren hebben het dossier opgevraagd. Daarvan zijn er nog een zestal 'in de running'.
- 6) Kan het materiaalgebruik van het openbaar domein mee bewaakt worden? Kan er nu voor materiaal gekozen worden dat aangepast is aan de huidige mobiliteitsnoden?(geen glad materiaal voor fietspaden en trottoirs bv).

## 29.2. Opvolging vorig verslag

Verslag wordt goedgekeurd.

Opmerkingen: Er wordt gevraagd om timings te noteren en de zaken over Interbuild aan te vullen.

### Verkeerslichten in de tramtunnel:

De lichten waren voorzien tegen half november. Doordat bij afbraakwerken de stuurkasten werden beschadigd, is de planning onduidelijk. De Lijn wacht nog op een expertise.

**Herstellingen trambusbaan in de Prinses Clementinalaan:** Samen met het OCW (onderzoekscentrum wegen) onderzoekt De Lijn welke oplossingen mogelijk zijn. De Lijn verwacht op korte termijn een uitspraak voor een definitieve oplossing.

**Proefproject Lijnspotters:** Het proefproject is positief geëvalueerd en wordt verdergezet. In september werden dagelijks mindervaliden begeleid. De Lijn zal vragen dat de lijnspotters de exacte opstap- of afstapplaats noteren, want die is niet steeds duidelijk. Wanneer bijstand op voorhand wordt aangevraagd, is er altijd begeleiding mogelijk.

**Overleg tussen De Lijn, ATO en Enter en stad Gent** vond half september plaats. Hieruit volgden een aantal actiepunten voor De Lijn, zoals de verbetering van de werfsituatie aan het station GSP. De meeste van de voorgestelde maatregelen kunnen op korte en middellange termijn worden gerealiseerd. De verkeerd geplaatste ribbellijnen – bijvoorbeeld - worden weggenomen en vervangen door vlakke tegels.

### 29.3. Buslijn 9 in de Fabiolalaan

Op een vorige klankbordgroep deed De Lijn een voorstel voor een alternatieve route voor lijn 9.

1. De loopafstanden zijn daarbij korter dan bij de huidige omleidingsroute
2. Het kan binnen dezelfde rittijd.
3. De bussen rijden in dezelfde richting door die straten, dus geen gevaar voor kruisende bussen. Dit is zeer belangrijk, want de straten van de Rijsenbergbuurt zijn meestal te smal voor kruisende bussen.

Het is niet mogelijk om op korte termijn bussen rechtstreeks van de K. Fabiolalaan naar het busstation te laten rijden wegens de bouw van de kolommen voor De Link. We kunnen ook niet toelaten dat bussen vanuit de K. Fabiolalaan langs het Koningin Maria-Hendrikaplein het busstation oprijden wegens veel te onveilig voor fietsers.

Buitensporig laat weten dat zij veel en bijna uitsluitend negatieve reacties hebben gekregen op het voorstel. Alle reacties werden doorgestuurd naar De Lijn.

Opmerkingen voorzitter: De vraagstelling was niet neutraal en het was niet duidelijk dat dit een voorstel voor een tijdelijke situatie betrof. Het Infopunt kreeg ook enkele positieve reacties op dit voorstel.

Opmerking De Lijn: Bussen kunnen rondrijden wanneer een speelstraat of straatfeest plaats vindt. Dit gebeurt ook elders.

De vraag naar bussen door de K. Fabiolalaan gaat ook over een betere bereikbaarheid van het ziekenhuis en de Rijksdienst voor Pensioenen. Is het mogelijk om aan te koppelen aan een bestaande lijn die op de K. Fabiolalaan zijn eindpunt heeft zodat beide bestemmingen kunnen bediend worden?

Om te kunnen keren moeten bussen altijd door de wijk rijden en daar zit het probleem.

De meeste klachten komen uit de Duifhuisstraat.

Voorstel alternatieve route: Aaigemstraat - Fabiolaan - Sportstraat - Albertlaan. Dit betekent een bijkomende reistijd van 3 minuten. De Lijn weet uit ervaring dat een te grote omrijfactor leidt tot een verlies van het aantal reizigers. Bovendien vormt die route geen stabiele reisweg. Door toekomstige bouwwerken verwachten we daar doorstromingsproblemen.

TTB merkt op dat enkele maanden geleden veel bussen door de Sportstraat reden. Dit botste op veel protest. En na een (volgens hen te beperkte) bevraging, werd beslist om het aantal bussen door de Sportstraat te verminderen. TTB stelt voor om de bussen door de Rijsenbergstraat te laten rijden omdat het daar veel minder druk is en de bus daar minder tijd verliest. TTB betreurt dat de werfsituatie het niet toelaat om het station 'normaal' te bedienen met bussen. Dit was niet af te leiden op de plannen, anders hadden zij daartegen geprotesteerd.

**De Lijn is bereid om de voorstellen opnieuw te bestuderen** op voorwaarde dat de reisweg stabiel is.

- Om te voorkomen dat de bus in de file moet staan, werd gekozen voor een route door de Aaigemstraat, weg van de Albertlaan.
- De voorgestelde route is mogelijk met standaardbussen, zelfs met aan weerszijden geparkeerde wagens.

– De voorgestelde route is een compromis binnen de huidige reistijd.

Schepen De Regge stelt voor om samen met enkele geïnteresseerden de voorgestelde routes uit te testen.

Een dergelijke test gebeurt best tijdens de daluren. De Lijn zal een voorstel van datum doorgeven aan het Infopunt.

#### 29.4. Communicatie- en inspraaktraject 2012

Zie eerder doorgestuurde documenten.

#### 29.5. Stand van zaken werken

(onder voorbehoud van wijzigende planning, bv omwille van weersomstandigheden)

In het najaar van 2012 zal spoor 12 opnieuw in gebruik worden genomen.

De verdieping -1 zal bijna over de hele oppervlakte van het station worden doorgetrokken: voor fietsenstallingen, technische ruimtes, stockageruimtes voor de concessies ...

De werken voor De Link (de aanzet van de kolommen) zijn gestart. Het is de bedoeling dat de toren klaar is tegen juni 2013. Het derde niveau van het VAC is gerealiseerd. De klimbekisting van de toren zal één verdiep per week stijgen, maw de kern van de toren wordt met één verdiep per week gebouwd. Daarna wordt de toren rond die kern gebouwd.

In 2012 zal de parking verder afgewerkt worden. Momenteel is BESIX bezig met het laatste deel van de dakplaat, waarvoor een belangrijk betonstort zal gebeuren eind oktober 2011.

In de onderdoorgangpromenade kant Snekkaai zal gestart worden met de natuursteenelementen en de watergoot.

Tweede fase van het busstation zal starten vanaf januari 2012, om klaar te zijn voor het bouwverlof van 2012.

De hekwerken zullen verlengd worden binnen de voorlopige tramtunnel, zodat men het oneigenlijke gebruik van die tunnel kan beperken.

Opstart fase 2 inrichting parking en fietsenstalling start in januari 2012.

De doorgang voor voetgangers aan de tijdelijke Voskenstunnel is versmald tot 2 meter, met vlakbij uitwijkmogelijkheden, bv in de tunnel. Dit had als voordeel dat de route voor voetgangers op dezelfde plek kon worden behouden.

De Fabiolalaan is afgewerkt tot de Aaigemstraat. De rest van de Fabiolalaan zal later worden aangelegd, volgens hetzelfde profiel als de nieuwe straat. Volgens de huidige timing is dit voorzien tegen 2020. Er wordt wel onderzocht of het mogelijk is om voordien al het fietspad aan te leggen. Daarvoor moet eerst het talud worden afgegraven. Dat kan pas vanaf het moment dat zone B wordt vrijgegeven, in 2015. De breedte van de Fabiolalaan blijft 19 m van het MHplein tot de Snepkaai. De riolering werd al tot in de Snepkaai gelegd. Momenteel voorziet het plan om de bestaande bomen te behouden en nieuwe bomen te planten aan de rechterkant. De bomen op het nieuwe stuk Fabiolalaan zullen worden aangeplant eind november 2011.

Ondanks versperringen en verkeersborden blijven auto's doorrijden tussen de Timichtunnel en de Fabiolalaan.

#### Vragen:

#### **Is al geweten hoe de bussen en trams zullen rijden tijdens de bouw van de zijarm?**

Er is een overeenkomst afgesloten met de bouwheren.

Het busstation zal in die fase kleiner zijn. We zullen daarom de bussen tijdelijk door de oude Voskenslaantunnel laten rijden zodat de doorgaande beweging richting Voskenslaan kan worden behouden. Er zal ook een onderbreking zijn voor tramlijn 1 tussen het station en Flanders Expo. Tijdelijk wordt dan een pendelbus ingelegd. Tijdens die periode zijn er ook werken aan de Rozemarijnbrug waardoor tram 4 niet kan

doorrijden tot aan het station. Tramlijn 1 kan daardoor op de plaats van tramlijn 4 halteren.

**Vraag om gebruikers (zeker blinden en slechtzienden) voldoende vroeg op de hoogte te brengen van die veranderingen.** Het is inderdaad de bedoeling om veranderingen tijdig te communiceren.

Vorbereidende werken LCI (vooral in het spoorgebied, bv voor realisatie van de funderingen) starten september 2012.

**Bouw van De Link zorgt voor grote stroom fietsers door de Timichegtunnel.** Dit zal voor grote conflicten zorgen, wanneer die fietsers een hoek van 90° moeten maken om de tunnel in/uit te rijden naar/van het station. Het verkeerslicht staat daar op een ongelukkige plaats EN in de weg voor fietsers indien die in grote aantallen moeten passeren. Dit zal worden bekeken met AWW.

**Verslag werfverkeer Sint Denijslaan:** De aannemer die aan het werk is aan spoor 12 respecteert niet altijd de nodige 'veiligheidsmaatregelen'. Enkele voorbeelden: Tijdens het spitsuur met een klark over het trottoir rijden – aan te hoge snelheid. Met tractoren achteruit de straat inrijden. Er wordt afgesproken dat de aannemer hierop zal worden aangesproken.

Schepen De Regge heeft gevraagd dat men de routes van het werfverkeer zou 'kanaliseren' door verbodsborden (verboden boven 3,5 ton).

## 29.6. Stand van zaken en planning communicatieacties

### Proefproject sociale media

We wilden een nieuwe vorm van participatie uittesten via sociale media. Dit werd opgezet als een vervolg op de workshop van mei 2011. Het proefproject sociale media had onder meer de bedoeling om meer jongeren te bereiken.

Via facebook- google-advertenties en 'gekende twitteraars' (zoals de burgemeester) werden mensen warm gemaakt om hun mening te geven over gewenste activiteiten en sferen voor de projectontwikkeling en de motivatie waarom zij die wensten. Er hebben al meer dan 400 mensen gereageerd, vooral jongere mensen. Mensen konden ook anoniem reageren, maar moesten hun leeftijd, geslacht en bewoner stationsbuurt / Gentenaar / niet Gentenaar opgeven. De meeste respondenten gaven hun contactgegevens op, zodat we ze op de hoogte kunnen houden van het resultaat van de bevraging. Opvallend is ook dat een aantal blogs / sites het bericht snel opnamen: bv Skyscrapercity, Gentblogt, ZITA (telenet), de site van het Nieuwsblad. Na een tussentijdse evaluatie werd het contactformulier aangepast omdat cijfers aangaven dat een aantal mensen afhaakte na het openen van het formulier. We hadden beloofd om tussentijdse resultaten te publiceren, maar door problemen met de export van de gegevens is dat niet gelukt. Mensen willen vooral groen en rust, en vragen vaak een originele invulling. Ann Manhaeve zal de reacties verwerken tot een rapport. Tegen midden 2012 zal de Stad Gent bestekken voor de projectontwikkeling voor zone B en C opmaken. De resultaten van die bevraging zullen mee input geven voor die bestekken.

De website van het project werd aangepast: het aantal 'blokjes' op de hoofdnavigatiebalk werd verminderd

Op zondag 9 oktober was er een groot werfbezoek. Niettegenstaande de regen werden ongeveer 400 mensen rondgeleid, waarvan vele nieuwe gezichten. Het infopunt kreeg naderhand meerdere positieve reacties.

Tijdens de voorbije weken waren er weinig vragen en klachten. Het grootste aantal vragen ging over werfverkeer kant Sint-Denijslaan.

Buitensporig en de Milieugroep Sint-Pieters Aaigem gaven meerdere vragen door. De nu al gekende antwoorden werden schriftelijk bezorgd. Ontbrekende antwoorden zullen later worden aangevuld. De voorzitter roept nog eens op om eventuele vragen zo snel mogelijk door te sturen naar het Infopunt.

In verband met de heraanleg van het voetpad Sint-Denijslaan aan de achterzijde van het station (aan de fietsenstalling) wordt meegedeeld dat dit tijdelijk in asfalt wordt aangelegd en dat er paaltjes worden geplaatst. Dus geen herstelling in tegels. Opmerking: Het fietspad ligt daar op straatniveau, en het trottoir ligt hoger. Het is voor blinden en slechtzienden belangrijk dat de boordstenen blijven liggen als gidslijn.

### **29.7. Volgende vergadering: 10 januari 2012 om 19u30**