

Vragen klankbordgroep 10 januari 2012

ALGEMEEN

1. Goederen- verkeer

Een buurtbewoner uit de Clementinalaan merkt het volgende op: “Bij het begin van de werken aan de sporen is door de NMBS beloofd om zoveel mogelijk de hinder te beperken. Zo ging men ervoor zorgen dat het goederenverkeer zoveel als mogelijk over de middelste sporen zou verlopen. Bron: antwoorden m.b.t. aanpassingen en milderende maatregelen m.b.t. masterplan Gent-SP en omgeving – stationsbuurt noord en zuid; document van 9 juli 2010; vraag 1 en vraag 5 zie <http://www.projectgentsintpieters.be/communicatie/inspraak/antwoord-op-vragen-van-bewoners>.”

- goederenvervoer is toegenomen op spoor 1
- de wissel ter hoogte van Clementinalaan 177 maakt enorm veel lawaai en geeft trillingen
 - a. “Bij welke instantie kan deze buurtbewoner met zijn klacht terecht?”
 - b. Dringend verzoek om de beloofde milderende maatregelen toe te passen.

a. Bij vragen over goederenverkeer kan men terecht op het groene nummer van Infrabel 0800 55 000 of info.projecten@infrabel.be. Voor alle andere vragen over het project Gent-Sint-Pieters kan men terecht bij het Infopunt 09 241 24 11.

- b. We verwijzen naar het antwoord dat Infrabel op de klankbordgroep van 29 juni 2010 heeft gegeven. Infrabel heeft bevestigd dat die informatie nog altijd actueel is:

Op dit moment is de spoorlijn tussen Gent en de kust verzadigd. De goederentreinen worden zo ingepland dat ze het reizigersverkeer zo weinig mogelijk verstoren om vertragingen tot een minimum te beperken. Daarom rijdt het goederenverkeer zoveel mogelijk op daluren, dus 's nachts of overdag buiten de spitsuren.

Met de komst van een 3de en 4de spoor tussen Gent en Brugge (de aanleg is reeds begonnen – klaar eind 2016) en een 3^{de} spoor tussen Brugge en de vertakking Dudzele (deze werken starten volgens de huidige planning in 2012 tot 2015) zal de capaciteit op de spoorlijn vergroten waardoor de treinen vlotter zullen kunnen rijden en er misschien een betere spreiding mogelijk is. Maar garanderen om meer goederentreinen overdag door het station te laten rijden in plaats van 's nachts is onmogelijk om economische en organisatorische redenen.

Nu al streeft Infrabel ernaar om zoveel mogelijk goederentreinen over de middelste sporen te laten rijden, met name sporen 3, 4, 5 en 6. “Zo veel als mogelijk” betekent voor zover de fasering van de stationsvernieuwing (er zullen tijdens de werken steeds 2 sporen buiten dienst zijn) of onderhoudswerken op het spoornet (losstaand van het project Gent-Sint-Pieters) dit toelaat.

Ook na de stationsvernieuwing zal Infrabel hier zoveel mogelijk naar streven. Het

permanent opnemen in de planning om goederentreinen altijd over sporen 3, 4, 5 of 6 te laten rijden, is echter een belofte die ze niet kunnen waarmaken. Door allerlei redenen waaronder bijvoorbeeld buitendienststellingen voor werken op het spoornet of overbelasting van het spoornet, kan het altijd zijn dat er goederentreinen op spoor 1 en 2 rijden.

Verder dient opgemerkt te worden dat de sporen 1 en 2 een logische verbinding vormen voor de treinen die van Merelbeke of Gent-Zeehaven komen en naar Zeebrugge rijden of omgekeerd. Dit om volgende redenen:

- Er moeten minder wissels genomen worden waardoor de goederentreinen aan een constante snelheid het station kunnen binnenrijden en dus het minst geluidshinder veroorzaken.
- Indien de treinen niet verspoord moeten worden rijden ze economischer. Ze dienen niet af te remmen of op te trekken.

Goederentreinen vanuit Dendermonde-Mechelen naar de kust en omgekeerd sluiten dan weer logisch aan op de middelste sporen in het station Gent-Sint-Pieters.

Maatregelen

De NMBS-groep ijvert voor het beperken van het geluid op de plaats waar het wordt geproduceerd. Het geluid beperken aan de bron is immers veel efficiënter gebleken dan het plaatsen van geluidsschermen, zowel akoestisch als economisch. Er worden daarom volgende technische maatregelen voorzien om het geluid te beperken:

- **Herschikking sporen en wissels**
Het MER geeft aan dat de vervanging en de herschikking van de sporen en de wissels het geluid in belangrijke mate reduceert in vergelijking met de huidige situatie.

- **Vermindering van het aantal wissels**

Het aantal wissels in Gent-Sint-Pieters wordt gereduceerd met 1/3. De wissels worden bovendien volledig aan elkaar gelast. Bijgevolg zijn er minder voegen waardoor de wissels minder geluid en trillingen veroorzaken. De uitvoering gebeurt gefaseerd samen met de werken aan de perrons.

- **Langgelaste spoorstaven**
De perronsporen worden voegloos gemaakt, wat een belangrijke reductie van het geluid betekent.
- **Perronboorden**
De zijkanten van de perronboorden worden uitgerust met geluidsabsorberende panelen.
- **Nieuwe perronoverkapping**
De nieuwe overkapping van het centrale gedeelte van de perrons zal een geluidsafschermend effect hebben.
- **Windscherm aan de kant van de Sint-Denijslaan.**
Dit windscherm zal fungeren als geluidsscherm.
- **Geluidsschermen**
Uit het MER blijkt dat in de projectzone Gent-Sint-Pieters (vanaf het

wisselcomplex voor de brug Kortrijkse Steenweg tot het begin L50A) het spoorverkeerslawaaï niet zal toenemen. Er worden dus geen negatieve geluidseffecten verwacht. De MER-deskundigen achten geluidsschermen ter hoogte van het station bijgevolg niet noodzakelijk.

Aan de kant van de Fabiolalan zegt het MER dat er wel geluidsschermen moeten voorzien worden. Hier komt immers nieuwe bebouwing.

RIJSENBURGBUURT

2. Verkeers- circulatieplan Rijsenberg

Wat is er reeds gebeurd in het kader van het verkeerscirculatieplan zoals voorgesteld in de werktekst "Mogelijke verkeersmaatregelen voor de Rijsenbergwijk" van oktober 2007?

Zijn er, om het doorgaand verkeer te meten, tellingen geweest die als 'nulmetingen' kunnen gelden?

Zal men in de toekomst tellingen doen?

Er zijn inderdaad tellingen geweest voor de werken die dienen als nulmeting. Nieuwe metingen zullen pas worden uitgevoerd nadat de werken in deze zone voltooid zijn, dus na de aanleg van de Boentweg, en als er geen omleidingen meer geldig zijn. Er is steeds duidelijk uitgelegd, zoals op de infobeurs in 2009, dat tijdens de verschillende werffases omleidingen noodzakelijk zijn, en dat dit plaatselijke overlast met zich mee zal brengen. Een nieuw circulatieplan heeft in deze tijdelijke fase dus geen zin.

3. Snelheid vrachtverkeer

In het verslag van het Wijkdebat rond "Mobiliteit en openbaar vervoer" (jan. en maart 2011) antwoordde men op een klacht i.v.m. t  zware vrachtwagens door de Aaigemstraat dat er tussen 20 en 28 april snelheidscontroles werden uitgevoerd waaruit bleek dat bijna een derde te snel reed en dat de politie zou overgaan tot 'flitsen'.

Heeft men ooit geflitst ?

Weet men hoe de situatie i.v.m. t  zwaar en t  snel verkeer nu is in de Aaigemstraat?

Hierbij de cijfers voor de metingen in 2010:

- Periode : 20 - 28 april 2011
- Regime : 30 km/h
- aantal gecontroleerde voertuigen : 4.671
- V85 : 36 km/h (dit betekent dat 85% minder dan 36 km. reed)
- Gemiddelde snelheid : 26 km/h
- **Overtredingsgraad : 32,53%**

In de Aaigemstraat vonden repressieve snelheidscontroles plaats op volgende momenten.

10.01.2012 tussen 18u35 en 20u58 : 28 voertuigen gecontroleerd, 17 overtredingen

17.01.2012 tussen 15u47 en 17u47 : 73 voertuigen gecontroleerd, 16 overtredingen

Er is nog een repressieve snelheidscontrole gepland voor het eind van deze maand.

4. Sint- Denijslaan

De Sint-Denijslaan is door vier recente maatregelen een drukke(r) verkeersader

geworden:

- het afsluiten van de oprit R4 – Dupuislaan;
 - het afsluiten van de verkeersader Voskenslaan - Albertlaan zonder alternatief (tenzij via de St. Denijslaan);
 - het openstellen van de parking Station, uitsluitend te bereiken via de St. Denijslaan;
 - het openstellen van de verbinding E40/E17/R4 via Vaernewijkweg en dus ook via de St. Denijslaan.
- Vandaar de vraag om de oprit R4 – Dupuislaan terug open te stellen.

De Dienst Mobiliteit heeft op 8 december 2011 tussen 7.30 uur en 8.30 uur een verkeerstelling uitgevoerd. Daarbij werden ook het aantal vrachtwagens geteld. Uit vergelijking met de cijfers van februari 2011 blijkt dat er in de Sint-Denijslaan gevoelig meer verkeer is komende vanaf de Sneppebrug.

Het autoverkeer op de Valentin Vaerwyckweg steeg van 281 naar 604 wagens. 173 wagens waren bestemd voor de pendelparking, 127 wagens kwamen vanaf de Sneppebrug naar de Pégoudlaan. 143 wagens reden naar de Voskenslaan. Een kleiner aantal gebruikt de Sint-Denijslaan om naar de parking te rijden. Wat de vrachtwagens betreft ging het om in 9 vrachtwagens die van de Sneppebrug naar de Pégoudlaan reden en 5 naar de Voskenslaan. 12 vrachtwagens kwamen van de richting Voskenslaan (werf achterkant station) naar de Valentin Vaerwyckweg.

Veel heeft te maken met de werken die plaatsvonden aan de R40 en de Kortrijksesteenweg. Het verkeer zoekt zich dan een andere weg en ook nu de werken gedaan zijn, kan dit nog even aanhouden. De Dienst Mobiliteit gaat in elk geval een bijkomend onderzoek doen in het voorjaar met een nummerplattendetectie om te weten van waar de wagens komen. Op die manier kan men gepaste maatregelen nemen. In 2013 zullen er werken gebeuren in de Sint-Denijslaan en daarin zitten een aantal bijkomende snelheidsremmende maatregelen. Het aangepaste plan voor de Sint-Denijslaan wordt in maart opnieuw aan de klankbordgroep voorgelegd.

De oprit aan de Dupuislaan zal echter niet terug worden opengesteld. De R4 is een weg voor doorgaand verkeer. Het Agentschap Wegen en Verkeer streeft ernaar om het aantal op- en afritten te beperken om de veiligheid en doorstroming optimaal te houden (aangewezen tussenafstand 3 à 5 km). Om die reden moeten de op- en afrit van de R4 aan de Dupuislaan sluiten. Dat is nu al het geval voor de oprit, op termijn volgt ook de afrit. De oprit ligt namelijk vlak na de op- en afrit Vaerwyckweg. Twee opritten zo kort op elkaar zijn niet nodig voor de capaciteit. Bovendien was de oprit aan de Sint-Denijslaan bijzonder kort en daardoor niet veilig. Het nieuwe complex aan de Vaerwyckweg is een veiliger alternatief en maakt bovendien de aansluiting met de buitenring, E40 en E17. De V. Vaerwyckweg geeft een goede aansluiting met de pendelparking vanaf R4 en E40 zonder dat dit de Sint-Denijslaan moet belasten. Op termijn gaat ook de afrit aan de Dupuislaan dicht zodat er zeker geen verkeer vanuit de R4 naar de parking zal rijden via de Sint-Denijslaan'.

Wat het afsluiten van de route Voskenslaan- Albertlaan betreft, daar zijn de alternatieven de Kortrijksesteenweg, de Drongensesteenweg en Zuiderlaan aan de Watersportbaan.

-
- 5. In een mail van 09/06/2010 deelde het infopunt mij het volgende mee i.v.m. het Lumatgarage gebruik van de Lumat garage als werfkeet. 'De ene aannemer zou in theorie klaar moeten zijn einde 2011; de andere einde 2012. Voorlopig zijn er geen**

andere plannen m.b.t. de Lumatgarage.

Zal die ene aannemer klaar zijn einde 2011 ? Zo ja dan wordt de werfkeet nog gebruikt door één aannemer tot einde 2012. Of zijn er ondertussen andere plannen? Zo ja, welke?

De bewoners van de Aaigemstraat wensen ingelicht te worden over toekomstige plannen omtrent de Lumatgarage.

De ene aannemer is inderdaad weg uit de Lumat en de andere blijft daar nog tot einde 2012.

Momenteel zijn er nog geen andere plannen met de Lumatgarage. Van zodra daarover meer gekend is, zullen de bewoners worden ingelicht.

6. Buslijn 9 Kunnen de projectpartners er op toezien dat alle informatie correct, zo volledig mogelijk en steekhoudend is en dat ze tevens tijdig wordt meegedeeld ?!

- **geen informatie over waarom nieuw traject nodig was, geen cijfers over aantal klanten,**
- **verkeerd tijdstip, namelijk vlak voor de zomervakantie**
- **in tegenspraak met eerdere communicatie dat verkeerslast in de betrokken straten beperkt zou worden**
- **geen duidelijk standpunt van de projectpartners**
- **het gebrek aan informatie leidde tot ongerustheid bij de buurt**

Tot welke conclusie zijn De Lijn en de stad Gent na de testrit gekomen?

Op de herhaalde vraag dat buslijn 9 opnieuw Jan Palfijn en de Rijksdienst voor Pensioenen zou aandoen, is tijdens de klankbordgroep van 18 oktober spontaan het idee gerezen om alle pistes samen met de klankbordgroep te onderzoeken onder de vorm van een testrit. Voor de testrit was er nog geen beslissing genomen over de eventueel nieuw te volgen route, vandaar dat er toen ook geen communicatie hierover is gebeurd.

Als er consultaties worden georganiseerd, moeten die kunnen gebeuren op basis van volledige informatie. De communicatie moet in die zin inderdaad verbeterd worden.

Bij dergelijke beslissingen zijn het niet alleen de bewoners, maar ook de klanten (in dit geval de patiënten en bezoekers van Jan Palfijn en Rijksdienst voor Pensioenen) en organisaties als TreinTramBus in dit dossier betrokken partij en moeten argumenten pro- en contra voor de verschillende doelgroepen afgewogen worden.

De conclusie van de testrit is dat het traject van lijn 9 behouden blijft zoals hij momenteel verloopt. Lijn 9 kan immers niet via de Fabiolalaan van en naar het busstation: bij het inrijden ligt het voorlopige perron van de tram in de weg om het busstation te bereiken. Dit perron zal verdwijnen zodra de definitieve haltes onder treinsporen aangelegd zijn. Lijn 9 kan ook niet rechtstreeks van het Maria-Hendrikaplein naar de Fabiolalaan: ofwel moet er tegen het verkeer in gereden worden, ofwel mee met het autoverkeer, maar daarvoor is de weg te smal.

Er wordt wel naar oplossingen voor de klanten van de Rijksdienst voor Pensioenen en Jan Palfijn gezocht.

7. Bus Kortrijksesteenweg Er is geen bediening meer aan de Kortrijksesteenweg / Pacificatielaan door De Lijn tijdens de werkzaamheden aan het stationsproject. Dit wordt door veel bewoners aangeklaagd. Is het mogelijk een collectieve taxi of minibus te

organiseren?

Eerst en vooral willen we nog even toelichten waarom de bus die route niet meer kan volgen:

Vanaf de Sterre zijn er maar 2 mogelijkheden om naar het station Gent-Sint-Pieters te geraken: langs de Voskenslaan en langs de Sint-Denijslaan. Dat betekent dat wanneer iets gebeurt op de ene route, de bus langs de andere route moet rijden. Hierdoor werden momenteel al wijzigingen doorgevoerd. Ook in de toekomst zullen nog wijzigingen gebeuren.

Vroeger reden vooral 'gewone' bussen, nu meestal gelede bussen. Wanneer bussen langs de Voskenslaan rijden, hebben ze langs het grootste deel een eigen tram- en busbedding tot aan het station en verder langs de Clementinalaan.

Wanneer een bus dus komt van Sint-Denijs-Westrem en de Sterre, heeft die vanaf de Maaltebruggestraat een eigen bedding.

Een route langs de Kortrijksesteenweg zou veel nadelen hebben.

- de bus moet de Krijgslaan dwarsen. Een gelede bus is 18m lang, zodat die daar dus altijd moet stoppen.
- aan de halte Pacificatielaan zou de bus tramlijn 2 moeten dwarsen. Tram 2 (momenteel lijn 4) heeft echter een veel hogere frequentie en voorrang waardoor de bus weer moet wachten.
- de trambedding in de Kortrijksesteenweg is te smal om er bussen op te laten rijden, waardoor de bus op de rijweg moet rijden. Op de Kortrijksesteenweg is er echter vaak fileverkeer (oa door het sluiten van de Voskenstunnel). De bus zou dus ook in de file staan.
- de halte aan de spoorwegtunnel is geschikt voor één enkele hermelijntram. Van zodra er een bus zou moeten halteren, zou die al het verkeer blokkeren.
- de lichtenregeling van het kruispunt van de Kortrijksesteenweg met de Clementinalaan zou moeten worden aangepast. Een bus komende uit de Clementinalaan die naar de Kortrijksesteenweg rijdt, zou ook fietsverkeer kruisen.
- bewoners van de Clementinalaan zouden dan ook last hebben van een dubbele beweging (heengaande en terugkerende bussen). Op de Clementinalaan passeren is er nu al heel veel verkeer.
- de reisweg wordt langer, en dus minder betrouwbaar.

Conclusie: zo lang tram 4 via de Clementinalaan de Kortrijksesteenweg inrijdt, kan de bus niet langs de Kortrijksesteenweg laten rijden. Dit kan pas wanneer het busstation volledig af is (2018). Wanneer dit verandert, kan De Lijn alles opnieuw bekijken.

De suggestie voor **alternatieven** is door De Lijn en schepen De Regge onderzocht. Er wordt geen alternatief vervoer of een alternatieve route voorzien voor de Pacificatielaan om volgende redenen:

- De afstand naar de dichtstbijzijnde halte voor tramlijn 4 aan de Sint Pietersaalstraat bedraagt maar 400 meter en dit is binnen de normen waaraan De Lijn moet voldoen
- Door verschillende werken in Gent, maar ook in andere steden in Vlaanderen moet het busverkeer vaak worden omgeleid. Voorbeeld hiervan is de Rozemarijnbrug. Daarvoor wordt evenmin een vervanging voorzien. Als er alternatieven worden voorzien, moet dit overal gebeuren en dit is niet haalbaar, noch financieel, noch organisatorisch.

8. Verlichting **Vraag vanwege de Fietsersbond om de omgeving van het station hoog op de agenda te plaatsen, niet alleen voor de buurtbewoners maar ook voor de**

tienduizenden stationsgebruikers.

Mogen we vragen dat Eandis cfr de beloftes uit november 2010 wekelijks de verlichting rondom het station nakijkt?

Armatuuren die momenten niet branden/gebrek aan verlichting:

- Voskenslaan, vlakbij kruispunt Sint-Denijslaan, nog 3 nieuwe armaturen aan te sluiten
- Kruispunt Boudewijnstraat / Maria-Hendrikaplein, defecte armaturen (matige hinder)
- Kruispunt Albertlaan / Maria-Hendrikaplein, defecte armaturen (matige hinder)
- Kruispunt Elisabethlaan / Maria-Hendrikaplein, defecte armaturen (grote hinder)
- Fabiolalaan, alle armaturen kant projectontwikkeling (beperkte hinder)
- Tussen Timichegtunnel en Fabiolalaan, armaturen in opbouw (zeer grote hinder)
- de fietsstalling op de Sint-Denijslaan is deels TOTAAL onverlicht.

Wanneer worden al die problemen opgelost?

- Voskenslaan/Sint-Denijslaan: de armaturen waren aangesloten op 16/12 en sinds 24 januari branden alle lichten
- De defecte armaturen op het Koningin Maria Hendrikaplein zijn in de week van 23 januari gerepareerd.
- De aansluiting in de Fabiolalaan (kant ontwikkeling) is gebeurd op 19 en 20 januari.
- Voor de aansluiting tussen Timichegtunnel en K. Fabiolalaan is er op 24 januari een bijkomende elektriciteitskast geplaatst. Er is ondertussen licht langsheen dit traject en er worden eerstdaags nog bijkomende armaturen aangesloten.
- Er is opdracht gegeven aan Eandis om tijdelijke verlichting te voorzien aan de fietsstalling aan het Prinses Mathildeplein. Er wordt nu gewacht op een offerte en indienstneming.

9. Verkeerslicht tramtunnel

Het verkeerslicht in de tramtunnel kon nog niet worden geplaatst omdat de lichtkasten door een ongeval beschadigd waren en er moest gewacht worden op expertise. Ondertussen is dit gebeurd en is de kast geplaatst. Na de test van de apparatuur door Siemens, kan De Lijn testen uitvoeren en kan het verkeerslicht in dienst worden genomen.

10. Fietsenstalling en

Zijn er vervangende stallingen voor de reeks stallingen die op 16 december verdwenen op het Maria-Hendrikaplein?

De fietsenstallingen zijn verplaatst:

- deels in de binnencirkel van het K. Maria-Hendrikaplein (tot aan de paasvakantie)
- deels in de K. Fabiolalaan

Het totaal aantal fietsenstallingen is gelijk gebleven.

Eind 2012 worden de eerste ondergrondse stallingen voor ongeveer 1.700 fietsen en 50 bromfietsen in gebruik genomen.

11. Beplanting In opvolging van eerdere vragen hierover: er zijn klimplanten geplant tegen de

geluidsmuur geluidsmuur in de Valentin Vaerwyckweg aan de kant van de bewoning.
