

Aanwezig	Fabienne Blavier, voorzitter Christiaan Backx, Catherine François, Tom Kestens, Melikan Kucam, Indrani Muyltermans, Frank Nobels, Jan Verbergt, commissieleden
Aanwezig niet- commissieleden (raadsleden)	
Verslaggever	Erik Depré
Ambtenaren	
Externen	
Verontschuldigd	Greet Geypen, Marina De Bie, Stefaan Deleus, Bart De Nijn, sche- penen, Wesley Doms, Karel Geys, Glenn Nason, Magda Van Loon, com- missieleden.
Datum	20 december 2018 – van 20.00u tot 21:35 uur

1. Verslag vergadering 14 november 2018.

Het verslag van 14 november 2018 wordt zonder opmerkingen goedgekeurd.

2. Stationsproject: nieuw stationsgebouw (toelichting door R. Van Camp, Mechelen in Beweging en E. Depré, projectmanager Igemo).

Er werd eerst een toelichting gegeven en foto's getoond over de huidige werkzaamheden :

- Bypass : plaatsing bovenleidingspalen
- Uitbraak en vervanging wissels
- Plaatsing panelen
- Ontmanteling oude werfoverweg
- Verbindingsweg Boutersemstraat naar parking
 - *Hierop zijn er opmerkingen van de commissie betreft de huidige te volgen weg voor fietsers en voetgangers over de terreinen van de IHAM.*
- Afwerking hHelicoïdalen
- Afwerking ingang CW
- Alsook werd er een uitleg verschaft over de gevelaanzichten (staalbogen) aan de Raghenozijde.
 - Aannemer van deze werken is Blaton NV, de onderaannemer welke de Staalbogen maakt is Ferro-Construct uit Meulebeke.

Nieuw Stationsgebouw

De parking werd geopend op 31 augustus 2018 en is in gebruik genomen. Dagelijks parkeren +/- 800 auto's op niveau -1 en -2.

Reden voor het indienen van een bouwaanvraag voor het nieuwe station is vanuit financiële overwegingen. Huidige aannemingsprijzen in dit project en Station Gent blijkt

dat deze veel hoger zijn dan initieel is gebudgetteerd. Deze verhoging bedroeg 40%. NMBS heeft daarop beslist om een nieuw stationsontwerp te maken rekening houdend met een besparing van 40%.

De besparing heeft geen betrekking op de bovenbouw maar op de machine. De grootste besparing bestaat erin dat er veel minder zal worden uitgegraven onder de sporen zodat er minder grondwerken en betonwerken moeten worden uitgevoerd.

Op maaiveldniveau zal zich het station bevinden. De sporen zullen toegankelijk zijn via (rol)trappen en liften.

Vraag van de commissie is ofdat de trappen wel breed genoeg zullen zijn voor de treingebruikers daar dit een heikel punt is op dit moment. Antwoord:

Computersimulaties hebben aangetoond dat de trappen voldoende capaciteit bezitten.

Op niveau -1 bevindt zich de doorgang tussen de stadszijde en Ragheno-zijde. Rond deze doorgang bevinden zich de fietsenstallingen. Deze fietsenstallingen hebben een capaciteit van 5000 fietsen, kan uitgebreid worden naar 7500 mits dubbelrekken.

Vraag van de commissie : hoeveel fietsenstallingen zijn er op dit moment ? Antwoord 2500.

Zowel vanuit de parking en K&R is het station toegankelijk met trappen en liften.

Vanuit de fietsenstallingen is het mogelijk om zowel naar het station of de perrons te bereiken in 1 bewegingen met liften. (behalve perron 11 en 12).

Het busstation aan de Ragheno zijde is totaal gewijzigd tov het vorig ontwerp. Dit is dynamischer geworden en biedt ook ruimte voor verdere ontwikkelingsprojecten.

Omtrent de diagonaal (verbinding tussen Colomabrug en Koning Albertplein) is het project tot inzicht gekomen om geen gemengd verkeer toe te laten maar gescheiden enkelfietspaden en busbaan te realiseren. Deze diagonaal zou geen donkere tunnel worden maar wordt er gezorgd voor lichtinval tussen de sporen.

Het Koning Albertplein zal worden ingericht zonder een bushalte op het plein. De bussen zullen worden geconcentreerd op de Ragheno-zijde.

Vraag van de commissie : Er worden veel vragen gesteld met de verschillende oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers. Er wordt duidelijk aan het project gevraagd om hierover meer duidelijkheid en visie te verschaffen.

Als laatste punt wordt de Arsenaaltunnel besproken. Vanuit het project is dit nog steeds een noodzakelijkheid. Doch is hierover nog niet veel concrete info.

Verslaggever: Erik Depré