Dialoogcafé 18/04/2010 PGSP mobiliteit
Ingesproken tekst deel 1: AUTOBEREIKBAARHEID

(Deze tekst geeft de nodige informatie om buurtbewoners en handelaars rond Gent-Sint-Pieters MEE TE LATEN DENKEN rond mobiliteit.
De tekst hoort bij een beeldpresentatie die op 18 april 2010 is geprojecteerd tijdens het dialoogcafé van het Project Gent Sint-Pieters (om participatie te organiseren) over mobiliteit.
Dezelfde presentatie is ook voorgelegd aan buurtbewoners en – handelaars tijdens de grote werfwandeling met 800 mensen dd. 25 april 2010 die deelpresentatie is getoond
Tot 27 april 2010 kunt u ook via de website www.projectgentsintpieters.be uw mening geven rond de aangekaarte mobiliteitskwesties.)

DIA 1
Welkom. Dit is de eerste van twee presentaties van het Project Gent Sint-Pieters die handelt over mobiliteit anno 2010. Meerbepaald gaat het hier over de bereikbaarheid van de stationszone in de nabije toekomst, te voet, per fiets, per bus of tram, maar vooral ook per auto. Eind 2010 staan we voor de ingebruikname van de eerste bouwwerken van het Project Gent Sint-Pieters. Dat betekent dat één en ander zal wijzigen.

DIA 2
Ten eerste is er einde 2010 een nieuwe verbindingsweg klaar tussen het station en het knooppunt van de R4 aan Flanders expo. De verbindingsweg is 500 meter lang en heet Valentin Vaerwyckweg. Het auto- en fietsverkeer kan dan zowel vanaf de buitenring als de binnenring R4 via een extra rotonde naar Gent- Sint-Pieters raken en terug.

DIA 3
OP de Valentin Vaerwyckweg bevindt zich ook een nieuwe toegang voor al het verkeer dat van en naar de Hogeschool Gent rijdt. (Op dat T-kruispunt komen er verkeerslichten.)

DIA 4
De huidige rechtstreekse afrit vanaf de R4 binnenring naar de Hogeschool (als je vanaf Merelbeke komt) wordt afgeschaft. Die is gevaarlijk, te kort en heeft ook geen zin meer door de komst van de Valentin varwyckweg.

DIA 5
Ook de in- en uitrit naar de R4 binnenring ter hoogte van de Sint-Denijslaan gaat dicht als de Valentin Vaewyckweg in gebruik is. Ook hier zijn de invoegstroken gevaarlijk, te kort en ligt de inrit te dicht bij andere R4-inritten. Ook hier kan je maar enkel één richting van de R4 kiezen.

DIA 6
Aan de toegangen van de R4 vanaf de Oudenaardse steenweg en de Kortijksesteenweg (richting Sterre) verandert er voorlopig niets.

DIA 7
Er zijn nog andere bouwwerken van het Project Gent Sint-Pieters klaar in 2010. De Timichegtunnel bijvoorbeeld. Dat is een tunnel voor auto's en fietsen die op het gelijkgronds niveau onder de treinsporen doorgaat en die de Valentin vaerwyckweg verbindt met de nieuwe ondergrondse pendelparking naast het station Gent-Sint-Pieters.

DIA 8
Het kruispunt met de Sint-Denijslaan ter hoogte van de Timichegtunnel wordt een gelijkgronds lichtengeregeld kruispunt. De fietsers krijgen zowel langs de Valentin Vaerwyckweg als in de tunnel een breed tweerichtingsfietspad aan één kant van de weg.

DIA 9
Ook het eerste en grootste deel van de ondergrondse pendelparking is eind 2010 klaar om in gebruik te worden genomen. 2100 van de 2700 ondergrondse parkeerplaatsen komen dan ter beschikking.

DIA 10
De pendelparking heeft 2 toegangen. De belangrijkste gaat via de Valentin Vaerwyckweg en de Timichegtunnel. Een tweede helling bevindt zich aan de kant van de Fabiolalaan: langs daar zullen er bewoners kunnen binnen en buitenrijden.

DIA 11
Voor het openbaar vervoer en voor de fietsers en voetgangers verandert de situatie ook eind 2010: De huidige Voskenstunnel en de huidige tramtunnel worden buiten gebruik gesteld om de feitelijke werken aan het stationscomplex te beginnen. Onder de perrons zal een grote open zone worden uitgegraven.

DIA 12
De trams, de bussen en ook de gewone voetgangers en fietsers kunnen de sporen vlakbij het station kruisen via een tweede nieuwe tunnel die eind 2010 in gebruik komt: de zogenaamde "voorlopige tramtunnel". Hij ligt schuin in het verlengde van de Voskenslaan.

Dia 13
Deze tunnel zal gedurende de langdurige stationswerken garanderen dat het openbaar vervoer van de Voskenslaan naar het Maria-Hendrikaplein kan en terug. Later, ongeveer in 2018, wordt één wand van deze tunnel verwijderd en wordt deze tunnel dus een deel van de grote nieuwe stationshal onder de perrons.

DIA 14
Eind 2010 krijgen de Lijnbussen het eerste deel van het nieuwe busstation in gebruik. De ligging van de bus én de tramhaltes zal dan wijzigen voor een langere maar tijdelijke periode.

Dia 15
Eind 2010 starten tenslotte de feitelijke werken aan het station van Gent Sint-Pieters. Spoor per spoor, of beter, twee sporen per twee sporen zullen de bulldozers de volle grond onder de perrons weghalen om de open hal te creëren, met daaronder nog een kelderverdieping. Dit zijn werken van lange adem: de graafwerken tot 2018 worden strikt gefaseerd om het dagelijkse treinverkeer niet te hinderen.

Dia 16
Maar het is dus vandaag, in 2010, dat er enkele belangrijke mobiliteitskwesties op tafel liggen. Er moet met name een keuze gemaakt worden in verband met de tijdelijke rechtdoorverbinding voor auto's tussen de Timichegtunnel en de Fabiolalaan. Met het woord tijdelijk bedoelen we hier 'voor een jaar of 4': tussen 2010 en 2015.

DIA 17
Dit behoeft wellicht wat meer uitleg. Wij vertellen u zometeen hoe de bereikbaarheid na beëindiging van het Project Gent-Sint-Pieters zal zijn. We doen uit de doeken welke grote mobiliteitsprincipes er aan de basis hebben gelegen en liggen van de definitieve situatie. En we geven de reden waarom er voor 2015 een tijdelijke oplossing moet gezocht worden.

Eerst de principes. Die zijn verankerd in de vergunningen en overeenkomsten tussen de projectpartners: NMBS-Holding, Infrabel, De Lijn, het Agentschap Wegen en Verkeer van het Vlaams Gewest en de Stad Gent.

DIA 18
Eerste principe: Er is gekozen om een autoverbinding onder de sporen mogelijk te maken in de onmiddellijke nabijheid van het station. Maar niet meer op de plaats van de huidige Voskenstunnel.

DIA 19
Dat wordt de reeds beschreven corridor – de Valentin Vaerwyckweg- vanaf het R4 knooppunt aan Flanders expo, via een rotonde, voorbij het T-kruispunt dat de Hogeschool Gent ontsluit, achter de hogeschool en de Hogeschoolsporthal langs, het kruispunt Sint Denijslaan over, de Timichegtunnel door, en zo naar de voorkant van het station.

DIA 20
Tweede principe: Het Project Gent Sint-Pieters beschouwt de auto als een complementair vervoermiddel om naar het station te komen. Er is dus gekozen om een ondergrondse parkeergarage te bouwen voor circa 2700 auto's en 10.000 fietsen, naast alle andere investeringen voor het openbaar vervoer.
De nieuwe ondergrondse parking is vooral bedoeld voor de treinreizigers, de werknemers en bezoekers van de toekomstige kantoren, en voor wie gaat wonen in de nieuwe wooneenheden op de ondergrondse parking.

DIA 21
Derde principe: De Valentin Vaerwyckweg tussen de R4 en het station wordt een efficiënte snelle verbinding naar de pendelparking. De parkerende treinreizigers en de toekomstige nieuwe kantoorwerkers en –bezoekers zullen via de Timichegtunnel aan- en afrijden naar de pendelparking. Niet vanaf de centrumkant van het station, zeg maar de Fabiolalaan.

DIA 22
Vierde principe: Eens autobestuurders de sporen hebben gekruist via de Timichegtunnel, zullen ze vanaf 2015 ook kunnen doorrijden naar de Fabiolalaan, en wel via een weg die alleen een lokale verbinding tussen de stationswijken beoogt, deze Boentweg.

Het mag niet de bedoeling zijn om doorgaand verkeer naar de stad toe te trekken via deze Boentweg.

De Boentweg loopt langs een deel van de nieuwe kantoor- en woongebouwen en bevat heel wat vertragende effecten in zijn aanleg : bochten, verkeersdrempels, versmallingen..

De beschreven nieuwe autocorridor verandert dus eigenlijk van karakter ter hoogte van de treinsporen

DIA 23
Om er zeker van te zijn dat er voornamelijk lokaal bestemmingsverkeer op de Boentweg terecht komt, zal er voortdurend worden gemonitord. Als zou blijken dat de Boentweg toch doorgaand verkeer van en naar het stadscentrum aantrekt, én dat er in de Rijsenbergbuurt sluipverkeer ontstaat dan ligt er al een verkeerscirculatieplan klaar waarin steeds strengere beschermingsmaatregelen zijn opgenomen: eenrichtingsverkeer instellen in die straten die uitkomen op de Fabiolalaan, het doorknippen van rijrichtingen, enz. Over dit zogenaamde verkeerscirculatieplan is al gecommuniceerd in oktober 2007.

DIA 24
Vijfde principe: Het echte doorgaand verkeer vanaf het zuidwesten van Gent naar het centrum van de stad, dus voor auto's die niet aan het station of in de stationswijken moeten zijn, loopt in de toekomst via de R4-afslag Kortrijkse steenweg/ Oudenaardse steenweg naar de Sterre en verder door via de Kortrijksesteenweg. Of via de R4-afslag Drongensesteenweg aan de Blaarmeersen.

DIA 25
Zesde principe: Zoals reeds gezegd is er voor de trams en bussen aan Gent-Sint-Pieters een aparte corridor via de tijdelijke tramtunnel, en later via de nieuwe open hal onder de perrons. Voor voetgangers en fietsers zijn er in beide nieuwe tunnels comfortabele veilige paden.

DIA 26
In de toekomstige open hal onder de perrons is er geen autodoorgang meer mogelijk. Het enige wat daar voor auto's is gepland is, aan beide zijden van het station, is een goed ingerichte en ruime Kiss & ride zone.

DIA 27
Tot daar de grote principes.

Nu iets over de tijdelijke bereikbaarheid via de corridor tussen de R4, het station en de Fabiolalaan. In de tussenperiode tussen eind 2010 en het jaar 2015 IS er nog geen definitieve Boentweg. Dat komt omdat er in die zone voorlopig nog niet kan gebouwd worden. .

Vanaf de Timichegtunnel tot aan de Fabiolalaan wordt er voorlopig een rechtdoorverbinding aangelegd. Die zal klaar zijn eind 2010.

Alleen is de vraag of we die 80 meter lange rechtdoorverbinding voor alle verkeer moeten openstellen, als we tegelijk bovengenoemde principes willen waarmaken.

DIA 28
Moeten we de auto's 5 jaar toelaten om relatief snel rechtdoor vanaf de Timichegtunnel naar de Fabiolalaan te rijden en dan rechts naar de Albertlaan of links naar de Snepkaai ?

DIA 29
Of moeten we juist overwegen om de rechtdoorverbinding tussen Timicheg en Fabiolalaan dicht te houden voor autoverkeer, en daar bijvoorbeeld alleen werfverkeer en in uitzonderlijke omstandigheden een Lijnbus toe te laten ? In feite is dit de situatie van vandaag: geen doorsteek voor auto's onder de sporen ter hoogte van het station. De huidige Voskenslaantunnel is zoals u weet sinds april 2009 gesloten voor autoverkeer, wegens de werfsituatie op het Maria-Hednrikaplein.

DIA 30
Aan een keuze ja of nee, een rechtdoorverbinding open of dicht voor autoverkeer tot 2015 zijn er voor- en nadelen. Voor de bewoners, handelaars en scholen in de wijken aan beide zijden van het station zullen er ook andere gevolgen zijn.
Wij geven u hier een eerste opsomming van gevolgen en argumenten. Maar wij vragen straks dat u zelf de pro's en contra's afweegt.

DIA 31
Eerst willen we u nog vertellen dat bussen van De Lijn slechts in geval van nood, door de Timichegtunnel zullen moeten rijden, want zij hebben hun eigen nieuwe bus- en tramtunnel. Busvoertuigen kunnen eventueel aan de Timichegtunnel een zogenaamde vrachtwagensluis over, als we die daar zouden installeren.

Dia 32

Stel dat we vanaf eind 2010 de rechtdoorverbinding vanaf de Timichegtunnel naar de Fabiolalaan OPEN maken voor alle autoverkeer:
Dan krijgen de buurten aan beide kanten van de sporen opnieuw, een autoverbinding in de directe stationsomgeving: De lokale verbinding tussen de stationswijken wordt hersteld.

Handelaars krijgen een betere lokale autobereikbaarheid voor hun zaken. In feite komt de oorspronkelijk situatie terug: de ontsluiting via de Voskenstunnel wordt vervangen door de ontsluiting via de Timichegtunnel.

DIA 33
Zwaar verkeer raakt met minder hinder voor de buurt van de Fabiolalaan naar de R4 en terug. Dat is niet onbelangrijk want met de stedelijke ontwikkelingen (de kantorenbouw, de nieuwe woningen, de aanleg van het openbaar domein…) langs de Fabiolalaan is er de komende jaren heel wat zwaar werfverkeer te verwachten.

Dia 34
Als we de rechtdoorverbinding openen voor autoverkeer bestaat het gevaar is dat er dan meer dan alleen bestemmingsverkeer gebruik maakt van de tunnelverbinding. Ook doorgaand verkeer tussen de R4 en het stadscentrum zou deze route kunnen kiezen. Dat strookt niet met de uitgangsprincipes. Wellicht kan het dan noodzakelijk zijn om meteen vrij drastische verkeersingrepen te doen in de Rijsenbergbuurt om het sluipverkeer er buiten te houden. De bewoners moeten in dat geval zelf grotere omwegen maken in de wijk om thuis te raken.

DIA 35
Als de rechtdoorverbinding open is dan is er mogelijkerwijze meer verkeer te verwachten

a. op heel de Fabiolalaan. Hier moeten we wel opmerken dat de verkeerstroom naar het tijdelijke bovengrondse pendelparkeergebouw van de NMBS-groep wegvalt. Dat gebouw wordt eind 2010 gesloopt.

DIA 36

b. Er komt mogelijks meer verkeer op het kruispunt van de Albertlaan met het Maria- Hendrikaplein. Daar passeert meerdere malen per minuut een tram of een bus en het autoverkeer van de Fabiolalaan naar de Albertlaan zal die openbare vervoerscorridor moeten kruisen. Het kruispunt is tegelijk een zeer drukke corridor voor

fietsers en voetgangers. Ook die verkeersstroom kruist met het autoverkeer.

DIA 37

c. Er is op het Maria Hendrikaplein eigenlijk ook maar een smalle rijstrook beschikbaar tussen de inrit naar de ondergrondse K&R en de tramsporen. Mogelijk ontstaan hier structurele files.

DIA 38

d. Tenslotte komt er mogelijks ook drukker verkeer dan eerst berekend, op de nieuwe Valentin Vaerwyckweg. Deze zou niet alleen door treinreizigers richting pendelparking, én door werknemers en bezoekers van de Hogeschool Gent worden gebruikt, maar ook door extra auto's die richting Rijsenbergwijk en eventueel verder rijden.

DIA 39

Als de rechtdoorverbinding tussen tunnel en Fabiolalaan OPEN wordt gesteld verwachten we juist iets afnemend verkeer

a. in het westelijk deel van de St- Denijslaan (de kant van de R4 en M. Dupuislaan). Nu is er een verkeersstroom die vanaf de Rijsenbergwijk richting Sterre rijdt via de Snepkaai, de Sint-Denijslaan (west) en de Voskenslaan, in plaats van de aangewezen Kortrijksesteenweg te kiezen.

DIA 40

Als we de rechtdoorverbinding tussen Timichegtunel en Fabiolalaan openen voor autoverkeer zou dat mogelijks minder drukte geven op

a. .de Kortrijksesteenweg
b. op de Voskenslaan
c. in alle straten waar nu parkeerzoekend verkeer rondrijdt, voordat de bestuurder ervan naar zijn trein gaat.

DIA 41

Nog een gevolg van de rechtdoorverbinding tussen timichegtunnel en Fabiolalaan is dat er een conflict kan ontstaan tussen de auto's die komen uit de tunnel en de fietsers op het tweerichtingsfietspad op de Fabiolalaan.

DIA 42

Tot daar de mogelijke gevolgen als we de rechtdoorverbinding tussen tunnel en Fabiolalaan openen.

Een andere mogelijkheid is dat we vanaf eind 2010 tot 2015 de rechtdoorverbinding vanaf de Timichegtunnel naar de Fabiolalaan sluiten, maar alleen voor autoverkeer.

Dat hoeft NIET te betekenen dat het zware vrachtverkeer dan ook mee omwegen moet maken. Via aangepaste technische ingrepen (bv een vrachtwagensluis) kunnen we er voor zorgen dat werfverkeer en bussen van De Lijn wel, en personenwagens er niet door kunnen rijden.

DIA 43
Door het sluiten van de rechtdoorverbinding bestendigen we in feite de drukke en minder drukke zones zoals ze zich sinds midden 2009 in de buurten voordoen.

Op de Fabiolalaan zal, zoals gezegd, de stroom van parkerende pendelaars richting tijdelijk parkeergebouw van de NMBS opdrogen.

DIA 44
Ziezo. Tot hier de achtergrondinformatie. Wij willen graag uw mening en uw argumenten horen rond de vraag of de rechtdoorverbinding tussen Timichegtunnel en Fabiolalaan tot het jaar 2015 beter opengesteld wordt voor autoverkeer. Of vindt u dat hij beter dicht blijft voor auto's. En vooral, waarom vindt u dat ? !