

Infovergadering werfverkeer kant Sint-Denijslaan - 29/09/2011: verslag

Aanwezig Patrick Boes (kabinet burgemeester), Tonny Vande Wege (Infrabel), Dirk Evenepoel (Eurostation), Ilse Bortels (Dienst Mobiliteit), Griet Van Cutsem (Eurostation), Dirk Van Dorpe (Infopunt), Gisèle Rogiest (Infopunt)
Bewoners uit de Ganzendries (4), Voskenslaan (1), Reigerstraat (5), Tuinwijklaan (7), Sint-Denijslaan (2), Leeuwerikstraat (2), bewoners die geen straat hebben vermeld (2)

**Veront-
schuldigd** Burgemeester Daniël Termont, Schepen Martine De Regge, Karen Geysens (kabinet schepen De Regge) Ann Manhaeve (Dienst Stedelijke Vernieuwing en Gebiedsgerichte werking)

**Wurfverkeer -
route** Tonny Vande Wege (Infrabel) en Dirk Evenepoel (Eurostation) bespreken de aanpak van de werken aan het station (zie ook presentaties op www.projectgentsintpieters.be in de rubriek Communicatie / Infomomenten).

Doordat het station in gebruik moet blijven, kunnen telkens slechts 2 sporen tegelijk uit dienst worden genomen. De sporen en perrons worden afgebroken en weer opgebouwd voor men aan de volgende sporen begint.

- De werf is gestart op 8 november 2010
- Spoor 11 en 12 zijn afgebroken
- Volgens de planning komt eind september 2012 spoor 12 terug in dienst
- Vervolgens wordt er gestart met de bouw van het viaduct van spoor 11 en 10

Het volledige stationsproject zal klaar zijn rond 2021.

De verkeerssituatie ter hoogte van de (inmiddels gesloten) Voskenstunnel is eind vorig jaar drastisch gewijzigd: tramlijn 1, de tijdelijke bushaltes, de doorgang voor reizigers naar het station en de hoofdingang van de werf bevinden zich allemaal vlak bij elkaar. Daarom werd er geopteerd om de doorgang vanuit de Sint Denijslaan te onderbreken tijdens de werken aan spoor 12.

Om de drukke stroom aan reizigers te verwerken tijdens de ochtend- en avondspits werd er geopteerd om 2 toegangen tot het station te creëren:

- Toegang 1: een overdekte passerelle die de verbinding maakt met de bestaande reizigerstunnel
- Toegang 2: via de oude tramtunnel

Op deze wijze kan werf- en reizigersverkeer maximaal van elkaar gescheiden worden wat de veiligheid en het comfort van de reizigers ten goede komt.

Ten gevolge van deze toegangen tot het station wordt de werf in 3 delen gesneden, namelijk:

- Werfzone 1: van Kortrijksesteenweg tot Ganzendries
- Werfzone 2: vanaf de reizigerstunnel tot aan de oude tramtunnel
- Werfzone 3: vanaf de oude tramtunnel tot de nieuwe tramtunnel.
-

Vanuit elk van die werven rijdt het werfverkeer via een andere weg naar R4 of Sterre. De aan- en afvoer van materialen komende uit Werfzone 1 dient te gebeuren via Sint-Denijslaan, Ganzendries, Reigerstraat en Tuinwijklaan. **In de volgende fase** (vanaf eind 2012) zal de werfinrichting worden herbekeken.

**Werkverkeer:
gebruik van
traktoren**

De keuze voor het inzetten van traktoren voor de afvoer van grond heeft vooral te maken met het feit dat de werfzone zeer beperkt is en er vaak steile hellingen moeten worden genomen. Traktoren zijn dan de beste oplossing en zijn ook toegelaten door het verkeersreglement.

De projectleiders brengen regelmatig de veiligheid onder de aandacht van de chauffeurs en vragen aan de bewoners om aan het Infopunt te signaleren als er roekeloos wordt gereden.

Er is op de werf nu ook een borstelmachine ter beschikking waarmee regelmatig wordt geveegd.

Voor spoor 12 is inmiddels de meeste grond afgevoerd, waardoor de inzet van zware traktoren het komende jaar drastisch zal minderen.

Trillingen

Damplanken worden ingetrild. Bij de werken werden permanente trillingsmetingen uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de trillingen steeds onder de norm van de SBR-richtlijnen bleven, en dus geen schade aan huizen veroorzaken, maar ze zijn tot op zekere afstand wel voelbaar en kunnen een onaangenaam gevoel creëren. Het intrillen van damplanken is voor de bouw van spoor 12 beëindigd.

**Schade-
procedure**

Als iemand schade ondervindt door de werken, kan dit worden gemeld aan het Infopunt zodat de werfleiding ter plaatse kan komen indien noodzakelijk (vb bij onveilige toestanden).

Er dient altijd een **aangetekend** schrijven te worden gericht aan:

Projectmanagement Eurostation, t.a.v Dirk Evenepoel
Fabiolalaan 20, 9000 Gent.

De expertise gebeurt pas **na** het aangetekend schrijven.

Tuinwijklaan

Het werkverkeer rijdt o.a door de Tuinwijklaan. Naast het werkverkeer zijn er ook klachten over te hoge snelheden en het stijgend aantal wagens.

Ilse Bortels (Dienst Mobiliteit) heeft op 7 juni 2011 een delegatie van bewoners ontvangen en heeft hun voorstellen ondertussen bekeken. Die voorstellen waren volgende:

- lussen maken zodat de Tuinwijklaan geen doorgaand verkeer meer zou krijgen
- alle verkeer via Leeuwerikstraat (westelijke lus) of Zieklien (oostelijke lus) naar de Maaltebruggestraat afleiden
- Maaltebruggestraat in 2 delen in enkele richting

Uit **de metingen van de Dienst Mobiliteit** blijkt dat het autoverkeer effectief is gestegen maar nog binnen de normen van een woonstraat blijft.

De voornaamste reden voor dit extra verkeer moet gezocht worden in de afsluiting van de Sint-Denijslaan ter hoogte van de Ganzendries. Veel mensen zetten iemand af aan de achterkant van het station aan Ganzendries. Dit is een omleidingssituatie die niet de normale situatie weerspiegelt. Dit wordt beschouwd als bestemmingsverkeer en niet als doorgaand verkeer. De snelheid is ook gemeten en ongeveer 85% reed onder de 41 km/u.

Op basis van de voorstellen en de metingen is de Dienst Mobiliteit tot volgende conclusies gekomen:

- er zijn reeds weinig oost-west verbindingen tussen de Kortrijksesteenweg en

- de Voskenslaan en aangezien de Tuinwijklaan het breedste straatprofiel heeft, is het logisch dat de omleidingen via die weg verlopen
- de voorgestelde circulatieroutes lopen door kleinere straten, waardoor die nog extra zouden belast worden
- in de Maaltebruggestraat bevindt zich bovendien een school en het wegdek bestaat er uit kasseien. Extra verkeer moet daar vooral voor die school vermeden worden

Die problemen stellen zich zowel voor de westelijke als oostelijke lus. Bovendien betekent dit ook dat veel bewoners zouden moeten omrijden

Er was ook een vraag van de bewoners naar **andere verkeersremmers**:

- De beste verkeersremmers zijn plateaus en drempels, maar uit ervaringen in andere straten blijkt dat er dan vaak klachten zijn over geluidshinder en trillingen. Rijbaankussens zijn in principe te combineren met vrachtwagens, maar er zijn hierover ook vaak klachten
- Een asverschuiving is een alternatief, maar dit is aan bepaalde voorwaarden onderworpen (niet in een bocht, geen zijstraten of opritten in de buurt, voldoende lengte). Een probleem is het verlies aan parkeerplaatsen, vooral omdat een aantal vrije beroepen in de straat zijn gevestigd die 's avonds patiënten hebben. De druk op de rest van de straat zal dan stijgen. Een ander probleem is het werfverkeer waardoor de lengte tussen de asverschuiving te groot wordt om nog effect te hebben.

Acties die wel zullen genomen worden gezien de gegeven omstandigheden:

- Snelheidsindicatieborden
- regelmatige politiecontrole op snelheid.
- Een hertelling in de verschillende straten van de wijk

Vragen • De aanwezigen vinden dat het werfverkeer via de Sint-Denijslaan naar Voskenslaan en naar Vaerwyckweg moet rijden en niet via een woonbuurt

Antwoord: er zijn verschillende alternatieven overwogen, vooraleer de werf werd ingericht:

- een viaduct over de werfzone in de Sint-Denijslaan zodat voetgangers niet tussen het werfverkeer moesten lopen. Op die manier zou de Sint-Denijslaan vrij blijven voor de doorgang van werfverkeer. Dit is niet weerhouden omdat mensen met een handicap het station dan niet via die zijde kunnen bereiken en omdat het drukke fietsverkeer (vooral door de fietsenstallingen op die locatie) dan tussen het werfverkeer zouden rijden. De oplossing is de reizigerstunnel, maar die verdeelt de werfzone wel waardoor een gedeelte van het werfverkeer via de Ganzendries het terrein moet verlaten
- afvoer via de Sint-Denijslaan naar de Kortrijksesteenweg. Deze optie is niet weerhouden omdat de aanvoer dan via de Ganzendries moest komen, wat op hetzelfde neerkomt. Nu komt de aanvoer vooral via de Kortrijksesteenweg. Bijkomende voorwaarde was ook dat de rijrichting dan moest worden omgedraaid. De weg is te smal om vrachtwagens en tractoren in beide richtingen via de Sint-Denijslaan te laten rijden.

- Het voetpad in de Sint-Denijslaan is in slechte staat – wanneer wordt dit heraangelegd?

Antwoord: dit is momenteel in bespreking bij de Stad Gent

- Er zijn dagelijks fietsers in de reizigerstunnel – wie gaat die stoppen

Antwoord: Dit wordt doorgegeven aan de Politie, maar zij moeten reeds op verschillende punten controleren. De signalisatie wordt dagelijks gecontroleerd, maar

dit houdt bepaalde weggebruikers niet tegen. Regelmatige controle is dus nodig

- De Reigerstraat is in steeds slechtere staat – wanneer wordt die hersteld? Bovendien nemen sommige vrachtwagens of tractoren vanuit de Reigerstraat een bocht naar links is de Voskenslaan (verboden), er is nu al schade aan het talud.

Antwoord: De Stad Gent houdt alle straten en hun toestand bij en beslist aan de hand van objectieve criteria om een weg te heraanleggen. Bovendien heeft het weinig zin om nu een nieuw wegdek te leggen zolang er nog zwaar verkeer doorheen rijdt.

- De verkeerslichten op de Voskenslaan zijn gevaarlijk voor fietsers en alle verkeer
- Antwoord:** dit is een voorlopige situatie. Die lichten worden binnenkort vervangen door definitieve lichten

- De formule van infovergadering zou moeten worden aangepast: er zijn verschillende mensen met ideeën voor de verkeerssituatie in de wijk en die zouden in groepjes rond de tafel moeten kunnen gaan zitten om die te bespreken.

Antwoord: Dit is een infovergadering met de bedoeling om uit te leggen hoe de werf wordt uitgevoerd en waarom het werfverkeer op die manier verloopt en om iedereen de gelegenheid te geven om vragen te stellen. Het voorstel om op een actievere manier deel te nemen, zal zeker besproken worden

- Er wordt te beperkt uitgenodigd en zaken worden niet globaal besproken: de hele stationsbuurt hangt op het vlak van mobiliteit aan elkaar. Er is blijkbaar geen globale visie op en mensen krijgen ook niet de gelegenheid om samen over dit probleem te praten?

Antwoord: Er is wekelijks een Minder Hinder-vergadering waarin zowel het Infopunt, projectmanagement, Politie, Dienst Mobiliteit, enz. deel van uitmaken om problemen rond mobiliteit en veiligheid in de stationsbuurt te onderzoeken en maatregelen nemen.

Er worden ook initiatieven genomen om samen met de stationsbuurt na te denken over de mobiliteit:

- 3 maart 2011 wordt een mobiliteitsdebat georganiseerd voor de volledige stationsbuurt.
- Op 18 april 2010 was er ook een dialogocafé over mobiliteit in de stationsomgeving.

We zullen met de Stad bekijken wanneer we met de hele buurt rond deze problematiek verder zullen werken.
