

---

## OPSCRIFT

Vergadering van 4 februari 2016

Nummer: 2016\_MV\_00042

**Onderwerp:**

**Mondelinge vraag van raadslid Filip Van Laecke: Verlenging tramlijn 21/22 Zwijnaarde**

**Raadslid(-leden):**

Filip Van Laecke - CD&V

**Bevoegd:**

Filip Watteeuw

---

## OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

**Toelichting:**

De tramverlenging naar Zwijnaarde nadert (eindelijk) stilaan haar eindpunt. Tegen april zou alles rond moeten zijn.

Toch blijven er nog een aantal grote vragen:

**Vraag:**

1. Zoals eerder besproken, wijkt De Lijn af van de goedgekeurde plannen doordat wordt afgestapt van de groene bedding aan de eindhalte. Naar verluidt zou door De Lijn een regularisatie-aanvraag worden ingediend. Wat is de stand van zaken? Hoe rijmt de schepen een eventuele regularisatie met de ambitie van het stadsbestuur om meer groen in het straatbeeld te brengen? De Lijn heeft immers een stuk park weggekapt voor de plaatsing van de eindhalte en het dienstgebouw, maar werd niet verplicht om dat groen te compenseren en legt nu ook de verplichting van een groene berm naast zich neer.
2. Bij de heraanleg van de Heerweg-Noord werd geen gescheiden rioleringsstelsel aangelegd. Nochtans is dat een verplichting die wel aan de burgers wordt opgelegd. Kan de schepen toelichten waarom de Stad en De Lijn niet aan die verplichting gehouden zijn?

3. Intussen werd vastgesteld dat de betonverharding reeds barsten vertoont. Er werd een expert aangesteld om de oorzaak van dit probleem te bepalen. Die zou tegen 20 januari bepalen wat er moet gebeuren. Welke vaststellingen heeft die expert gedaan? Wat zal er worden ondernomen, en wie zal dat betalen? Indien blijkt dat de barsten in de betonverharding veroorzaakt zijn door een menselijke fout (zoals een gebrek aan voorzorg, voorzichtigheid of kwaliteit), welke stappen zullen dan worden ondernomen tegen de aannemer?
4. De eindhalte in Zwijnaarde zal door vele pendelaars worden gebruikt als 'park&ride'. Hoe zal de bijkomende parkeerdruk worden opgevangen? Wordt er bijkomende parkeergelegenheid voorzien? Buurtbewoners, ook van andere haltes op het traject, vrezen dat de beschikbare plaatsen door pendelaars zullen worden ingenomen en dat zij zelf hun wagen niet meer zullen kwijtgeraken. Hoe zal dat worden vermeden?
5. De tram zal passeren aan de achterkant van het Technologiepark en schept mogelijkheden voor de duurzame ontsluiting van de site, die nu lijdt onder een grote autodruk. Hoe wordt, in overleg met de UGent, werk gemaakt van de sensibilisering van de werknemers op de site?

## ANTWOORD

5 februari 2016

Om te beginnen: we willen zeker zijn dat de tram kan stoppen, en dat de veiligheid voor de passagiers niet in het gedrang komt.

1. Naar aanleiding van een ingekomen klacht van een burger werd in samenspraak met de dienst toezicht en de projectleider bij de dienst wegen, bruggen en waterlopen bekeken welke acties we hier als Stad moeten ondernemen. Teneinde geen extra vertraging op te lopen bij het afwerken van het dossier werd voorlopig geen actie ondernomen om de werken stil te leggen.

De plannen met de groene bedding aan de eindhalte zijn ontworpen in 2008. Voortschrijdend inzicht leerde dat groen onder tramhaltes NIET werkt: de tramstellen zijn te heet als ze halteren, zodat het gras verschroeit. Daarnaast treedt er ook verzanding op van de bedding, wegens het strooien van zand bij het remmen. Vandaar de regularisatie van de bedding van gras naar beton.

1. Bij de start van het ontwerpproces van het project m.b.t. de verlenging van de tramlijn 21/22 naar Zwijnaarde werd vertrokken van het principe van een gescheiden stelsel.

*Wat nu volgt is een technische uitleg, die precies weergeeft waarom gebleken is dat een gescheiden rioleringsstelsel niet haalbaar is:*

Bij de intekening van de toegangsputten van dit gescheiden stelsel i.f.v. de ligging van de tramsporen en het ruimtebeslag van de nutsleidingen bleek dat de inplanting van de deksels van

deze putten technisch enkel mogelijk was binnen de centrale zone van de dubbelgewapende cementbetonverharding tussen de twee tramsporen.

Gelet op de gewapende cementbetonverharding werd er i.f.v. de latere exploitatie van dit stelsel gekozen voor een mantoegankelijke buis met een minimumdiameter van 1,20 m.

De dimensionering van de buis en de inplanting van de toegangspuiten hield in dat de aanleg van slechts één buis voor de afvoer van het regenwater en afvalwater mogelijk was.

Voor de afwijking tot de aanleg van een gemengd stelsel in de Heerweg Noord en Heerweg Zuid werd een motiveringsnota opgemaakt en overgemaakt aan de VMM.

De VMM ging akkoord met deze motivering onder de voorwaarde dat de afvoer van het regenwater van het opwaarts gebied t.o.v. de as van de Heerweg niet in het gedrang kwam.

Daarom werden op de kruispunten de nodige rwa-strengen voorzien die de afvoer van het regenwater van de opwaartse gebieden mogelijk maakt.

1. De aannemer heeft aangifte gedaan onder de ABR-polis die afgesloten is in overeenstemming met de eisen die opgelegd werden in het bestek. In het kader van die polis is een expert aangesteld. Hij is ter plaatse geweest en heeft zich akkoord verklaard met de herstelmethod. Er werden al herstellingen uitgevoerd op één helft van de rijweg terwijl er verkeer toegelaten werd op de andere helft van de rijweg. De resultaten van deze herstellingen voldeden niet. Daarom zal de rijweg nu volledig afgesloten worden om de herstellingen de kans te geven uit te harden zonder invloeden van langsrijdend verkeer.

Er zijn veel factoren die een invloed kunnen hebben op de schade. Aangezien er al haarscheurtjes waarneembaar zijn in de herstelde stukken, vermoeden wij dat de invloed van een of meerdere factoren onderschat/verkeerd ingeschat wordt. Daarom zal De Lijn een derde opinie (\*) vragen aan een expert van het OCW.

Er worden voorlopig geen herstellingswerken meer uitgevoerd.

*(\*): tweede opinie = opinie van de expert aangesteld door de verzekeringsmaatschappij. Deze was namelijk akkoord met de voorgestelde herstellingsmethode.*

1. De parking van sporthal Hekers werd recent heringericht en geoptimaliseerd, en uitgebreid met een 'overloopdeel' dat multifunctioneel als buitensportruimte en parking kan gebruikt worden. Deze parking wordt voornamelijk gebruikt tijdens evenementen, en heeft bijgevolg geen hoge gemiddelde bezettingsgraad. Overdag op weekdays is hier veel ruimte beschikbaar. Bijgevolg zou deze parking kunnen gebruikt worden als P&R voor de tramreizigers. Het gebruik van de sporthal door individuele sporters of bij wedstrijden valt steeds buiten de klassieke werkuren. Bijgevolg is meervoudig gebruik van deze parking perfect mogelijk.

We onderzoeken momenteel hoe we dit het best aanpakken. Na invoering van de tramlijn wordt een parkeerbezettingsonderzoek ingepland. De resultaten hiervan zullen duidelijk maken of hier extra maatregelen nodig zijn om eventuele parkeerproblemen van buurtbewoners langs de tramlijn op te vangen.

1. Het klopt dat de tram mogelijkheden biedt voor de UGent en het Technologiepark. Er zijn al verkennende gesprekken geweest over hoe dit aan te pakken:
  - UGent zal de werknemers van het Technologiepark sensibiliseren via hun geijkte kanalen (o.a. de mobiliteitswebsite van Technologiepark).
  - Met hun bedrijfsvervoersplan, doet UGent vele inspanningen om zoveel mogelijk te streven naar duurzame vormen van mobiliteit.

Daarnaast zorgen ze ervoor dat er tegen maart een wandel -en fietspad wordt aangelegd van het bedrijventerrein naar de tramhalte.

---