

Opschrift

Vergadering van 11 april 2023

Nummer: 2023_MV_00214

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Anneleen Van Bossuyt: Protest tegen heraanlegplan Petercelle-as

Raadslid(-leden):

Anneleen Van Bossuyt - N-VA

Bevoegd: Filip Watteuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

-

Vraag:

Op 31 maart jl. vond een tweede inforegadering plaats over het Petercelle-as-project (<https://stad.gent/nl/plannen-en-projecten/project-petercelle>).

In reactie hierop schreef het 'Buurtcomité Kortrijksepoortstraat en Nederkouter' een open brief aan het stadsbestuur. Kort samengevat hebben zij volgende bezorgdheden: 1) de noden van de bewoners en handelaars worden als ondergeschikt aanvoeld ten opzichte van de te her aanleggen trambedding; 2) de parkeerdruk in de her aan te leggen straten en de omliggende straten is nu al hoog en toch worden alle parkeerplaatsen geschrapt: wat met bewoners met beperkte mobiliteit, zorgverleners en aannemers die aan huis komen, enz.?; 3) de creatie van 30 bewonersparkeerplaatsen ter compensatie van de 50 geschrapte plaatsen wordt als ongeloofwaardig bestempeld.

De bewoners vragen concreet overleg over volgende alternatieve voorstellen: 1) het herbekijken van de inplanting van tramhaltes (locaties, omvang, ...); 2) het behoud van parkeerplaatsen waar er voldoende ruimte is; 3) fietsen in twee richtingen.

Vandaar mijn vragen:

1. Wat is de reactie van het stadsbestuur op de open brief en op de bezorgdheden van deze bewoners en handelaars?
2. Is het stadsbestuur bereid een constructief overleg met de bewoners en handelaars op te starten, kwestie van te vermijden dat (ook) dit project verzandt in juridische procedures?

Antwoord

We hebben de open brief ontvangen op 3 april 2023. De bezorgdheden waren al duidelijk overgebracht tijdens de twee inloopmomenten. Ik begrijp de bezorgdheden van de buurtbewoners en de handelaars. Samen met de andere betrokken besturen, en in het bijzonder De Lijn, zullen we deze opmerkingen grondig evalueren en oplossingen onderzoeken.

Het is vandaag, 8 dagen na de ontvangst, nog te vroeg om al een formeel standpunt in te nemen hierover.

Het is een moeilijke afweging tussen het algemeen belang en het particuliere, lokale belang van de aanpalenden.

Deze as vormt de belangrijkste verbinding tussen het centrum van de stad en het station Gent Sint-Pieters. We merken in de brief dat het vaak over parkeerplaatsen gaat. De breedte van de as Kortrijksepoortstraat-Nederkouter maakt het zeer moeilijk om extra parkeerplaatsen veilig in de straat in te passen. Dit beperkt de doorstroming van de tram, de kwaliteit en de breedte voor voetgangers en de integrale toegankelijkheid. Elke bewoner, werknemer, shopper of gebruiker van het openbaar vervoer is nl. ook voetganger.

Uit onderzoek van De Lijn blijkt dat de huidige commerciële snelheid ter hoogte van de Kortrijksepoortstraat/Nederkouter maar **13 km/u bedraagt**. Parkeerplaatsen langs een tramlijn hebben door zoekverkeer en verkeerd geparkeerde wagens een grote impact op de doorstroming. We zien in onze stad regelmatig 2-3 trams, vol reizigers, achter elkaar wachten voor één wagen die het verkeer hindert. Sinds de parkeerplaatsen in de Sleepstraat zijn geschrapt werd het aantal dienstonderbrekingen gereduceerd van meer dan 50/jaar naar 0.

De Vlaamse overheid verwacht via het decreet Basisbereikbaarheid (26/04/2019) en de Beslissing van de Vlaamse Regering over basisbereikbaarheid (BVR 4 sept 2020) dat de wegbeheerder een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer garandeert. Dit om een hoge efficiëntie en betrouwbaarheid voor de reiziger te bieden.

Ook het Antwerpse stadsbestuur, u niet onbekend, maakte een gelijkaardige keuze voor heraanleg van de Ommeganckstraat waarbij alle parkeerplaatsen komen te vervallen. En eigenlijk zie je dat overal in Europa. Bordeaux is een goed voorbeeld.

Nu terug naar de Petercelle-as.

Tijdens de inloopmomenten hebben we veel geluisterd en gepraat. De wensen van de betrokkenen zijn duidelijk geformuleerd. Op basis van hun bekommernissen zullen we de plannen nogmaals kritisch bekijken en kijken of er bijstellingen en nieuwe keuzes mogelijk zijn.

Eerlijk, ik verwacht daar wel geen grote wonderen van. Het is een voorwaarde dat de doorstroming van de tram niet meer mag gehinderd worden. De rooilijnen zijn wat ze zijn, de beschikbare ruimte is beperkt. Dat is het grootste knelpunt. Om de tram ongehinderd te kunnen laten rijden is een rijloper nodig van 6,30 meter. Wetende dat er langs beide kanten nog voetpaden van minimaal 1,50 meter moeten voorzien worden en dat we ook nog eens diverse integraal toegankelijke haltes moeten voorzien. Dan begrijpt u waarom ik zeg dat er geen wonderen te verwachten zijn. Maar ik heb dus beloofd aan de bewoners om de plannen opnieuw ernstig en kritisch te bekijken.

Sowieso zullen we ook nog kijken of er bijkomende laad- en loszones kunnen worden gerealiseerd. Zo kunnen bewoners dicht bij hun woning in- en uitladen. Ook zullen we voor langparkeren (95% van de tijd staan auto's stil) uitwijkmogelijkheden in de omgeving zoeken. Dat betekent dat we extra bewonersparkeerplaatsen in de aanpalende straten zullen vastleggen.

En natuurlijk zal wie dat wenst ook kunnen uitwijken naar de nabije parkeergarages Savaanstraat en Sint-Pietersplein. Daar is nog capaciteit en kan een goedkoop bewonersabonnement worden genomen.

In ieder geval zullen we keuzes moeten maken. Een vlot doorstromende tramlijn, integraal toegankelijke haltes, brede voetpaden, groen in de straat, laad- en loszones, terrassen en volop parkeerplaatsen. Het kan niet allemaal.
