



Opschrift

Vergadering van 16 januari 2024

Nummer: 2024_MV_00020

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Joris Vandembroucke: Duur vernieuwing Petercelle-as

Raadslid(-leden):

Joris Vandembroucke - Vooruit

Bevoegd: Filip Watteeuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Op 14 december ontvingen we het heuglijke nieuws dat er een definitief plan is afgeklopt voor de vernieuwing van de Petercelle-as. Het betreft een totale make-over van de boven- en ondergrond. De andere kant van de medaille is de toch wel zeer lange duur van de werken, luidens het persbericht "van februari 2024 tot zeker 2029" ofwel 5 jaar. Uiteraard vergt de combinatie van nutswerken, heraanleg van openbaar domein en vernieuwing van tramsporen diverse ingrepen die niet allemaal tegelijk kunnen worden aangevat en uitgevoerd.

Vraag:

Maar graag had ik toch meer duidelijk gekregen over hoe men tot een dergelijk lange uitvoeringstermijn komt en of er alternatieven bekeken zijn met een kortere uitvoeringstermijn

Antwoord

Antwoord: Frank De Groot; revisie SDB

Vooreerst wil ik vermelden dat we meermaals aan de Lijn hebben gevraagd om tram 1 over een gedeelte van het traject langer in dienst te houden. Dit bleek niet mogelijk. De tramsporen zijn zo versleten en dun geworden dat zij niet meer veilig zijn en niet langer hersteld kunnen worden met bvb. opas- en slijpwerken. Anders zouden we in eerste periode langer hebben kunnen rijden, maar dat kan gewoon niet meer.

Hoe komt het nu dat deze werken zolang zullen duren?

Het project bestaat uit twee delen:

1. de noord-zuid as: Veldstraat-Koophandelsplein-Nederkouter-Kortrijksepoortstraat en
2. de west-oost as: Koophandelsplein-Zonnestraat.

De noord-zuid-as en de west-oost-as worden niet samen uitgevoerd, omdat we telkens 1 tramlijn in dienst willen houden.

Binnen deze as is er te weinig ruimte om rioleringswerken en nutswerken gelijktijdig uit te voeren én voldoende ruimte voor veilige passage te voorzien.

De voorbereidende nutswerken zullen ruim 2 jaar duren. Dit is zeer uitzonderlijk, en anders dan in 1989. Voor vergelijkbare straten duurt dit meestal maar een half jaar.

Waarom duurt dit hier nu zoveel langer?

Het betreft hier de vernieuwing van de ruggengraat van de telecom-, gas- en watervoorziening van een groot deel van de stad. Iedereen wil performante elektriciteit, proper water, goede telecomverbindingen. Dit is een rechte as tussen Korenmarkt en R40 met alle belangrijke leidingen aan deze kant van de Leie. Er zijn binnen de R40 geen vergelijkbare zones met dergelijke belangrijke nutsleidingen. De nutswerken hebben dus een zeer groot aandeel in de totale werken. Als je vergelijkt met 40 jaar geleden wat er nu ondergronds ligt van leidingen, dat is niet te vergelijken.

De nutswerken kunnen niet gelijktijdig met de riolering aangelegd worden. De nutsleidingen worden dus eerst allemaal verlegd zodat ze niet onder de trambedding liggen en worden overgekoppeld.

Na de nutswerken kan gestart worden met de aanleg van de riolering en de bovenbouw.

Op het moment dat in de eerste zones gestart wordt met de riolering zullen nog steeds nutswerken in bvb. de Kortrijksepoortstraat bezig zijn. Gedeeltelijk overlapt dit dus. Daarna volgt 2 jaar (voor 1,5 km) voor het volledig vernieuwen van de riolen, tramsporen, rijweg en voetpaden én de renovatie van de Ketelbrug. Ter vergelijking: de vernieuwing van de Brabantdam duurde meer dan 2 jaar voor 370 lm (18/05/2015-30/9/2017).

Deze timing is al zeer krap, ik ben ook een beetje verbaasd over dit woord, maar blijkbaar krap, en zal enkel mogelijk zijn als de riolen van de Ketelvest naar het noorden en de riolen van de Ketelvest naar het zuiden simultaan kunnen aangelegd worden.

De straat is smal, en er moet gewerkt worden aan tramsporen in twee richtingen. Om de toegang te verzekeren moet er dus telkens riolering, tramsporen en beton gegoten worden op één rijweg. Pas wanneer het beton van de rijweg is uitgehard kan men starten aan de rijweg voor de andere richting.

Er zal gestart worden op het diepste punt met de riolering, de Ketelpoort waarbij men met 2 ploegen zal werken. 1 ploeg werkt naar het noorden toe richting Koophandelsplein en Veldstraat en een 2^e ploeg werkt richting het zuiden naar Nederkouter en Kortrijksepoortstraat.

Na de vernieuwing van de N-Z as kan tram 1 weer in gebruik genomen worden. Op dat moment kan gestart worden met de heraanleg van de west-oost as: Koophandelsplein-Zonnestraat. Het vernieuwen van deze as zal 1 jaar duren. Samen betekent dit dus een totale duurtijd van 5 jaar. Die totale duurtijd van 5 jaar mag u dus niet vertalen naar tram 1. Tram 1 komt na 4 jaar.

Het betreft hier zeer omvangrijke en complexe werken waarbij we met veel rekening moeten houden:

- Knooppunt van 2 tramlijnen: lijn 1 en lijn 4 thv Koophandelsplein

- Ketelbrug wordt samen met alle leidingen eronderdoor vernieuwd
- De noord-zuid as is niet alleen een belangrijke verkeersas voor het centrum van de stad maar ook de ruggengraat van de telecom-, gas- en watervoorziening van een groot deel van de stad (een deel dat groter is dan enkel het centrum van de stad).
- een zeer drukke as tussen station en het stadscentrum met veel centrumfuncties en wandelaars: scholen, woningen, handelszaken, horeca, ...
- bereikbaarheid parkings Kouter, Savaanstraat en Center Parking

We werken eraan dat de bereikbaarheid gegarandeerd wordt. Alles opengooien en alles tegelijkertijd doen zou het korter doen duren, maar dat zou betekenen dat de parkings niet bereikbaar zijn, de handelaars niet bereikbaar zijn... Het kan dus korter maar dat heeft wat consequenties.

Op de as wonen heel wat bewoners zijn er veel functies die bereikbaar moeten blijven (woningen, scholen, handelszaken, parkings, ...). We moeten rekening houden met de leefbaarheid voor de bewoners en de handelszaken enz. We weten uit ervaring dat nachtwerk in deze buurt bvb. heel fel gecontesteerd is. We moeten dus echt wel rekening houden met de leefbaarheid voor de bewoners en gebruikers (scholieren, winkelaars, ...) van deze as.

Daarom wordt gewerkt in fases en met twee ploegen. Over de verschillende segmenten zullen de werken dus minder lang duren. Maar het is natuurlijk zo dat de tram pas opnieuw kan rijden als alles is aangelegd, de Ketelbrug is vernieuwd enz. Zo kom je dus uit op de lange duur.
