



Opschrift

Vergadering van 14 mei 2024

Nummer: 2024_MV_00289

Onderwerp:

**Mondelinge vraag van raadslid Tom De Meester: Evaluatie, impact en bijstellingen
wijkmobiliteitsplan Dampoort - Oud Gentbrugge**

Raadslid(-leden):

Tom De Meester - PVDA

Bevoegd: Filip Watteuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Op 29 april werd het wijkmobiliteitsplan Dampoort - Oud Gentbrugge ingevoerd. Buurtbewoners waren, al voor de invoering ervan, zeer verdeeld hierover. Er werd veel kritiek gegeven over de inspraak bij het plan en een beperkt draagvlak bij de buurt. Nu het plan is ingevoerd, ervaren diverse weggebruikers onduidelijke en zelfs gevaarlijke situaties. De situatie aan de Gentbruggebrug wordt door zowel fietsers, automobilisten en vrachtwagenchauffeurs als zeer chaotisch, onvoorspelbaar en gevaarlijk omschreven. De PVDA-fractie heeft daarover volgende vragen:

Vraag:

Wat is de huidige evaluatie van het stadsbestuur over het ingevoerde wijkmobiliteitsplan? Zowel op vlak van verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en doorstroom van verkeer? Hoe evalueert de schepen de situatie aan de Gentbruggebrug sinds de invoering van het plan? Zijn er reeds bijstellingen die het stadsbestuur overweegt om de doorstroom, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid te verbeteren in de wijk? Zo ja, hoe en wanneer zullen deze bijstellingen worden doorgevoerd?

Antwoord

Het wijkmobiliteitsplan was een project, en liep een traject van 2019 tot nu, dat werd besproken en werd goedgekeurd door hele college.

Wat vooral opvalt, zijn de gelijkenissen met de invoering van het circulatieplan in 2017. Reacties waren toen idem: er waren files, mensen voelden zich tweederangsburgers, is dit wel voorbereid, er werd een referendum voorbereid enz. Dat heeft een hele tijd geduurd. Sommige punten, zelfs met zeer duidelijke signalisatie (doorgang thv tweebruggen), drongen pas na 1,5 jaar, 2 jaar door dat de situatie was veranderd. Zo'n zaken hebben tijd nodig. Maar blijkbaar leren we daar niet uit...

We zijn nu 2 weken ver. Mensen hebben tijd nodig om zich aan te passen.

Mobiliteit is geen exacte wetenschap. We hebben modellen, maar die dienen vooral om het denkproces op gang te brengen. In realiteit kunnen de zaken anders lopen. Dat blijkt nu ook zo.

Mobiliteit is emotie. Mensen moeten hun gewoontes aanpassen. Dat is moeilijk. Daar is geen probleem mee. Politici die dat gebruiken om te polariseren...dat is iets anders.

Eerst en vooral is het belangrijk te zeggen dat het nog te vroeg is voor een evaluatie. Ik hoor verschillende raadsleden vragen voor een evaluatie, maar dat kan nog niet de bedoeling zijn. Veel mensen zijn nog zoekende, moeten zich aanpassen, gewoontes doorbreken, moeten zich nog informeren. De evaluatie volgt dus later.

Het opvolg- en evaluatiesysteem is reeds uitgebreid toegelicht op de commissie begin dit jaar. Ook de meetpunten bij voormetingen zijn nadien aan de commissieleden bezorgd.

Na 6 maanden evalueren we, waarbij bewoners, bezoekers en doelgroepen zoals handelaars betrokken zullen worden. We proberen om elke doelgroep zo goed mogelijk te bereiken.

(indien nodig kunnen we de presentatie en overzicht meetpunten opnieuw meesturen).

Criteria die we hanteren bij de evaluatie zijn: verkeersveiligheid, leesbaarheid/duidelijkheid van de verkeerssituatie en bereikbaarheid.

Betreffende vinger aan de pols kunnen we meegeven dat daar waar de stewards staan ook observaties plaatsvonden, uitgevoerd door meerdere collega's van het Mobiliteitsbedrijf. Daarnaast werd steeds feedback aan de stewards gevraagd dat dagelijks aangevuld werd met voorstellen om de situatie te verbeteren.

Wat betreft eerste impressies en vinger aan de pols-reflecties:

Als je het globaal bekijkt, loopt het plan grotendeels zoals verwacht. Er zijn inderdaad pijnpunten waar heel hard de focus op gelegd wordt. We zijn ervan op de hoogte en zijn er ook mee bezig maar hou er rekening mee dat we een goeie 2 weken ver zijn. Een plan op dit niveau moet je tijd geven.

Dringende zaken pakken we onmiddellijk aan of we bekijken wat mogelijke korte termijn oplossingen kunnen zijn.

Naast de kritische en vaak ook luide reacties horen we ook positieve reacties, maar die zijn minder luid aanwezig. Harde reacties krijgen meer airplay.

In totaal hebben we de voorbije 10 dagen ongeveer een 250-tal vragen ontvangen n.a.v. het wijkmobiliteitsplan Dampoort/Oud-Gentbrugge.

Het is normaal dat mensen veel vragen hebben de eerste dagen, de vragen verdelen we over verschillende medewerkers zodat we iedereen zo snel mogelijk kunnen antwoorden.

We merken wel dat nu, dus een tiental dagen na invoering, er minder vragen binnenkomen.

Wat Destelbergen betreft: er is een gesprek geweest met de burgemeester en een aantal schepenen waar ze hun ongenoegen geuit hebben en aangekondigd hebben dat ze ons in gebreke gingen stellen. 1 werkdag later hebben we de ingebrekestelling ontvangen. Het

was dus duidelijk dat het niet de bedoeling was om nog te overleggen en tot een consensus te komen. Hun intentie was vanaf het begin duidelijk. We maakten vooraf enkele afspraken, zo werd de rechtsaf ingevoerd, Destelbergen zou geen rechtszaak aanspannen. Dat gebeurde dan nadien toch.

We kregen ook nog een gebundelde reactie van de Verenigde straten Dampoortwijk – die toch heel wat bewoners vertegenwoordigen: Zij vragen om plan tijd te geven en nu vooral de dringende situaties aan te pakken. Ze horen en zien ook veel goeie signalen.

Over de inzet van de stewards:

De stewards zijn op voorhand gebriefd over de locaties, over wat en wel nog mag en niet meer mag, en wat de alternatieven zijn. Veel van de stewards voor Dampoort en Oud-Gentbrugge stonden ook bij de invoering van Zwijnaarde. En het moet gezegd: ze hebben dit schitterend gedaan! Kalm blijven in dergelijke stresserende situaties met soms zelfs verbaal geweld: dat is niet iedereen gegeven. Ik wil ze hierbij oprecht bedanken.

Ook op locaties waar geen stewards stonden, vonden observaties plaats. De komende dagen/weken worden nog meerdere observaties gepland, in het bijzonder op de aandachtspunten die tijdens de eerste dagen werden gesignaleerd. Ook van de politie, die op bepaalde ochtend- en avondspitsen mee aanwezig waren op een aantal punten ontvingen we feedback en suggesties.

Wat politie betreft, hier hebben we op dezelfde manier gewerkt als in Zwijnaarde. We hadden dezelfde afspraken en voorbereidingen. Het Mobiliteitsbedrijf was verrassend over de eerste ochtend en avond, maar dit werd nadien snel rechtgezet.

De eerste weken beperken we ons tot de observaties om verkeersveiligheid te monitoren. We doen dus in principe nog geen tellingen. Enige uitzonderingen daarop zijn de Dendermondsesteenweg en Nijverheidskaai, daar zijn wel tellingen ingepland.

En dan de vraag over de bijsturingen:

Daar waar echt nodig, worden aanpassingen doorgevoerd en wachten we dus de evaluatie niet af. Er zijn 3 specifieke probleemzones waar ofwel al maatregelen zijn uitgevoerd of nog worden uitgewerkt de komende weken.

1 - Gentbruggebrug.

De situatie is inderdaad niet goed. Normaal zou er op zijn Engels worden gekruist, waardoor er thv de blokken geen auto verkeer zou komen. Er zou op die manier een zone ontstaan aan de voet van Gentbruggebrug waar auto's elkaar niet kruisen. Met C3's kon die zone worden aangegeven en handhaving kon door camera's, cfr autovrijgebied.

Op vraag van Destelbergen is er een rechtafbeweging onderaan Gentbruggebrug (kant Dampoort) toegevoegd. Hierdoor ontstond een zeer complexe structuur. Dit heeft het plan verzwakt. Handhaving is zeer moeilijk geworden. Controle via camera's cfr autovrijgebied is daardoor niet meer mogelijk.

De aanpassingen die we hebben gedaan onder politiek, juridische druk waren geen goede aanpassingen en hebben het plan verzwakt. Handhaving is erg moeilijk en er zijn momenteel veel overtredingen. Dat gaat eruit, maar duurt lang, te lang. We monitoren het gedrag op de brug en houden nauwlettend het aantal overtredingen in het oog. Maar in dit geval zijn er teveel overtredingen. Vandaag zijn er in het spitsuur 100 overtredingen geteld aan de voet van Gentbruggebrug. We kijken hoe we dit snel kunnen aanpakken. Wat de blokken betreft. Ze staan nu, zoals goedgekeurd in het college. Oorspronkelijk was een goede structurele oplossing voorgesteld met een groenbuffer. Maar deze

oplossing werd stilgelegd owv het afsluiten van de brug tijdens de werf. De oplossing met de blokken was een aangepaste oplossing.

- op Gentbruggebrug werd een bypass voorzien tussen de blokken voor fietsers die van de brug komen en richting Nijverheidskaai afslaan. Hierdoor verloopt voor hen de bocht iets gemakkelijker. Er werden deze ochtend ook de noodzakelijke fietsuggestiestroken geschilderd. Dat hadden we liever eerder gedaan, maar het weer en beschikbaarheid van aannemer leidde tot wat vertraging.

- ook werd een extra bord 'verplicht linksaf' voorzien voor verkeer komende van Dendermondsesteenweg richting Nijverheidskaai

- we bekijken om het linksafverbod komende van de Jan Delvinlaan richting Nijverheidskaai beter af te dwingen.

2 – nieuwe sluiproutes

De meesten hier zijn akkoord om sluipverkeer te weren in woonwijken. Doorgaand verkeer moet de verbindingswegen gebruiken: Dendermondsesteenweg, R40, Land Van Waaslaan, Antwerpsesteenweg. Dat betekent dat het aantal in- en uitgangen in een zone moeten worden beperkt (cfr super blocks in verschillende steden in Spanje). Bewoners hebben dan uiteraard ook niet meer alle mogelijkheden om de wijk in en uit te rijden. Met veel in- en uitgangen blijft het verkeer er door rijden. Op bepaalde plaatsen zijn er nog ongewenste sluiproutes. Met een beter doorstroming op de steenwegen zullen die normaal gezien afnemen.

Rond Wolterslaan is een kleine aanpassing gedaan om te zorgen dat er meer in/uitritten zouden zijn, dat zorgt nu voor sluipverkeer.

Mobiliteitsbedrijf onderzoekt mogelijke aanpassingen om deze te ontraden.

Maar aantal wagens is in veel straten sterk gedaald. Enkele cijfers:

Stijgende intensiteiten in Wolterslaan (van 350 wagens/dag naar 750/dag),

Bouwmeesterstraat, Scheldestraat (+380/dag), Sint-Baafskouter (+450/dag, komt van 650/dag)

Maar ook sterke dalingen:

Delvinlaan van 7000, nu naar 5000...=2100 autos minder

Nijverheidskaai: voor WMP 3700, nu 1600 minder

O vanderlinden van 5100 naar 1300

C Cautermans: voor WMP 2500, nu bijna 2000 auto's minder

A Baeyens: voor WMP 3300, vandaag 1650 minder

Toekomststraat is verder gestegen ipv gedaald en ook in de Burvenichstraat moeten we zeker ingrijpen.

Vergelijking is gemaakt tss week van 15 april (ma-di-woe), week van 22 april en week van 6 mei. Tendens is dalende (ook op Wolterslaan). Congestie op steenwegen kent dalende trend. Te verwachten dat sluiproutes ook nog dalen.

3 – files

- Dendermondsesteenweg: hierover is er al veel gezegd. Er zijn ondertussen al 3 bijstellingen gedaan aan lichtenregelingen op de Dendermondsesteenweg. 2 keer zijn er aanpassingen gebeurd aan de lichten ter hoogte van de Gentbruggestraat en 1 aanpassing ter hoogte van Cecile Cautermansstraat. Deze aanpassingen hebben al effect - de fileopbouw is al flink verminderd. Lichten waren nog niet aangepast owv de bus (risico op vertraging).
- Piekvertragingen

1. Dendermondsesteenweg +10' extra
 2. Land van Waaslaan: pieken van meer dan 20 minuten
 3. Cijfers kunnen bezorgd worden
- Nog steeds impact van werken Verapazbrug (vnl op Land Van Waaslaan en Antwerpsesteenweg).
 - WMP zal zeker ook impact hebben.
 - De Land van Waaslaan en de Antwerpsesteenweg in de richting van de Dampoort kent een veel grotere file-opbouw. Vanuit Sint-Amansberg is het elke dag aanschuiven om met de auto de rotonde op te raken. Deze verkeerslichten zijn in beheer van het Vlaamse agentschap Wegen en Verkeer. Na het afwerken van de werken aan Dampoort moeten de lichten nog 'juist' gezet worden. Deze lichten worden komende vrijdag aangepast. We hadden dit liever vroeger gezien, maar ook voor AWW is het zoeken naar een optimale regeling in een nieuwe situatie. Ikzelf heb nog gebeld met de regio-verantwoordelijke van AWW om deze lichtenregeling sneller aan te passen, maar dat bleek niet mogelijk. Belangrijk is om te weten dat wegrijdende bussen uit het nieuwe busstation aan de Dampoort de lichtenregeling kunnen beïnvloeden en mogelijk een effect hebben op de autodoorstroming.

Verminderen files zal zeker impact hebben op sluipvrekeer doorheen de wijk. Beide zijn gekoppeld.

En verder nog wat kleinere dingen die worden opgevolgd:

- er is extra signalisatie geplaatst door Destelbergen (op vraag van ons op grondgebied Destelbergen) om vrachtverkeer niet door Galgenberglaan en Scaldisstraat te sturen
 - er komt een aanpassing aan circulatie Oude Brusselseweg (deze week gepland) om het vracht- en busverkeer makkelijker te laten ontsluiten (specifieke vraag rond kindje dat vervoerd werd met bus voor bijzonder onderwijs)
 - er kwam een aanpassing van vrachtwagenbewegwijzering op Dendermondsesteenweg (om te vermijden dat vrachtverkeer onbedoeld naar GB-brug rijdt)
 - een 20-tal minder dringende kleinere vragen tot aanpassingen die we plannen komende weken (voorsignalisatie, toevoeging bromfietser A op bepaalde onderborden, verlichting, afslagverbod bij bepaalde straten om eenrichtingsverkeer beter kenbaar te maken,...)
- Ik wil nog even een beschouwing maken over het tijdsverlies. Hier wordt veel over gezegd.

Toch even dit ter vergelijking: In dezelfde week van de invoering van het WMP ontspoorde in het centrum in volle avondspits een tram. Het openbaar vervoer was ontregeld gedurende een volledige avondspits en ochtendspits. Dit betekent dat openbaar vervoergebruikers plots geconfronteerd worden met een vertraging van minstens 15 minuten, en afhankelijk van je bestemming (buitengebied), vertragingen van meer dan een uur. Ook deze mensen moeten naar ziekenhuizen of dokters, moeten kinderen ophalen in crèches, hebben dringende afspraken op hun werk. Net zoals wanneer er een bus- of tramrit wegvalt. Het viel op dat communicatie hierrond veel serene verliep. Hoe dan ook, zoals jullie horen, de zaken lopen zoals verwacht, natuurlijk zijn er zaken die wat moeilijker verlopen, maar die volgen we nauwgezet volgen op en sturen we bij indien nodig.
