

Verslag informatievergadering: 3^e spoor tussen Brugge en vertakking Dudzele

Maandag 4 oktober 2010, 19.30 uur
Magdalenazaal, Magdalenastraat 27.

Panel

- De heer Patrick Moenaert, Burgemeester
- De heer Dirk Michiels, Adjunct-Stadssecretaris
- De heer Bram Cornelis, Projectleider TUC RAIL
- De heer Luc Martens, Zoneleider Infrabel
- De heer Wim Raemdonck, Burgerlijk ingenieur Infrabel
- Mevrouw Kristin Berckmans, Communicatie buurtbewoners Infrabel

Zaal: Magdalenazaal

Verslag: Kirsten Willem, Communicatiedienst Stad Brugge

Een 350-tal aanwezig.

1. Inleiding

Moderator Hugo Marijnissen verzorgt de inleiding.

- *Verwelkoming*

Deze vergadering gaat uitsluitend over het derde spoor tussen Brugge en de vertakking Dudzele en niet over het project Lissewege. De Stad Brugge zal hierover later nog communicatieacties ondernemen.

- *Voorstelling panel*
- *Informatie over het verloop van de avond.*

Op het einde van de avond zal iedereen de getoonde powerpointpresentatie mee naar huis krijgen. Op het gratis telefoonnummer van Infrabel (0800 55 000) kunnen geïnteresseerden steeds terecht met vragen.

2. Toelichting door Burgemeester Patrick Moenaert

De Burgemeester heet iedereen welkom op deze informatie avond. Hij duidt op het belang van het project. De enorme toename van het treinverkeer, zowel voor reizigers als voor goederen, werd tot op heden nog niet gecompenseerd met een capaciteitsverhoging van het spoor.

De aanleg van dit derde spoor wil een antwoord bieden op de toename van het treinverkeer. Er wordt een derde spoor aangelegd over een afstand van 7,4 kilometer op Brugs grondgebied. Dit vanaf het station van Brugge tot in Dudzele langs het industrieterrein Pathoekeweg, ongeveer ter hoogte van de brandweerkazerne.

Voor de werken in Brugge is het de bedoeling om nog dit najaar de stedenbouwkundige vergunning aan te vragen. De start van de werken zou dan in de loop van volgend jaar kunnen gebeuren en het einde is voorzien voor 2015. De totale kostprijs wordt op niet minder dan 150 miljoen euro geschat. De ingrepen zullen zeer zichtbaar zijn.

Communicatie hierover is uitermate belangrijk, vandaar deze info-avond. Voor de communicatie hebben de Stad, Infrabel en het studiebureau TUC RAIL de handen in elkaar geslagen.

De Burgemeester hoopt op een rustige en vruchtbare gedachtenwisseling over wat één van de grootste openbare infrastructuurwerken in Brugge voor de komende 5 jaar zal worden.

3. Presentatie Kristin Berckmans, Communicatie buurtbewoners Infrabel

- Film: Het derde spoor tussen Brugge en Dudzele.

Deze film zal beschikbaar gesteld worden op de website www.brugge.be

- Het ontwerp derde spoor Brugge – Dudzele

De powerpoint gebruikt bij deze presentatie zal beschikbaar gesteld worden op www.brugge.be

De powerpointpresentatie wordt overlopen. Het traject wordt in verschillende stukken opgedeeld en aan de hand van duidelijke plannen toegelicht.

Brugge station – Korte Vesting

Derde spoor komt langs de oostkant (kant centrum)

Korte Vesting – Molenwallen

Derde spoor komt langs de oostkant (kant centrum)

Brug Gistelse Steenweg

Deze brug wordt verbreed aan de oostkant. Er wordt gewerkt met hellende geluidsschermen.

Brug Gistelse Steenweg, steunmuur t.h.v. Villa Maria

Brug Legeweg

Bijkomende brug naast de bestaande brug

Molenwallen – Bevrijdingslaan

Derde spoor komt langs de westkant.

Brug Peter Benoitlaan

Bijkomende brug naast de bestaande brug

Brug Bevrijdingslaan

De belangrijkste toegangspoort tot Brugge.

De bestaande brug wordt geïntegreerd in de nieuwe.

Bevrijdingslaan – Kanaal Brugge – Oostende

Derde spoor komt langs de westkant.

Brug over kanaal Brugge-Oostende

Start werken burgerlijke bouwkunde was in februari 2010.

De brug zou moeten klaar zijn tegen juli 2012.

Kanaal Brugge-Oostende – Oostendse Steenweg

Derde spoor komt langs de westkant

Tunnel onder spoor (Stopplaats Brugge-Sint-Pieters)

Verlengen en vernieuwen van de bestaande onderdoorgang: project Infrabel.

Verlengen perrons en toegangsconstructies: project Infrabel.

Stopplaats Brugge – Sint-Pieters

Project van de Stad Brugge: Bijkomende onderdoorgang voor voetgangers en fietsers.

Burgemeester Patrick Moenaert: In het kader van dit dossier wordt, ten laste van Infrabel, de bestaande tunnel onder het spoor ter hoogte van de Sint-Pietersstatiedreef gerenoveerd en verlengd tot aan de andere kant van het talud met directe fiets- en voetgangersverbinding naar de Oostende Steenweg. Men zal dus hier van beide kanten van het talud naar de perrons van het station Sint-Pieters kunnen.

Het College van Burgemeester en Schepenen besliste dan ook om over te gaan tot de verwerving van de gronden gelegen tussen de spoorweg en de Waggelwaterstraat voor de realisatie van een rand- en pendelparking. In de praktijk zou deze eveneens kunnen gebruikt worden als gratis overloopparking voor de parkeerproblemen op de socio-medische site Molenerf, in het bijzonder voor de bij momenten overvolle parking van het AZ Sint-Jan.

Geïntegreerd in dit dossier zou een nieuwe ondertunneling voor fietsers en voetgangers onder de sporen voorzien worden die centraal de verbinding maakt van het AZ Sint-Jan en het station met de Rustenburgwijk. In de tunnel kunnen ook trappen en toegangshellingen naar de bovenliggende perrons voorzien worden.

Infrabel is hiervoor geen vragende partij. De Stad is wel vragende partij en er worden hierover nog gesprekken met de NMBS gevoerd.

Oostendse Steenweg – Blankenbergse Steenweg

Derde spoor komt langs de westkant

Brug Oostendse Steenweg

Brug Tempelhof

De bestaande brug is hetzelfde type als deze van de Peter Benoitlaan.
Er komt een bijkomende brug naast de bestaande brug.

Oostendse Steenweg – Blankenbergse Steenweg

Sportvelden Daring Brugge: Het talud wordt gedeeltelijk omgevormd tot tribune om de velden te kunnen behouden.

Tunnel onder spoor – Blankenbergse Dijk

Burgemeester Patrick Moenaert: In het kader van het dossier 'Veldgebied Brugge – groene fietslinken' werd reeds een actiepoint voorzien om een tunnel voor fietsers en voetgangers onder de sporen te bouwen in het verlengde van de Blankenbergse Dijk. Op deze wijze zal de herwaardering van de Blankenbergse Dijk voltooid worden, kan het historisch tracé helemaal hersteld worden en eindigen/beginnen aan het Sint-Pieterspleintje.

Ook hier deelt Infrabel mee dat zij geen vragende partij zijn voor deze tunnel. De kosten zouden dan ook ten laste zijn van het Stadsbestuur. De uiteindelijke financiële regeling dient ook hier nog vastgelegd te worden.

Herinrichting oude spoorwegbedding Sint-Pieters

De Stad heeft plannen om de buiten gebruik gestelde spoorwegbedding langs de Sint-Pietersgroenestraat en de Palingstraat over een lengte van iets meer dan anderhalve kilometer herin te richten tot een natuurlijk groen lint met spelinfrastructuur voor kinderen van alle leeftijden. De inrichting kadert binnen de uitvoering van het speelruimtebeleidsplan. De Stad wil ook van de gelegenheid gebruik maken om er een veilig en aangenaam wandel- en fietstracé op aan te leggen. Ook dit fietspad zal aansluiten op de Gentelebrug die een veilige fietsaansluiting biedt over de N31 richting kust.

Brug Blankenbergse Steenweg

Blankenbergse Steenweg – Parkgebied:

Derde spoor komt langs de oostkant.

Vertakking Blauwe Toren

- Maatregelen voor de leefbaarheid
 - Oude plannen tracé zijn grondig aangepast
 - Beperkte onteigeningen – voorbesprekingen met betrokken eigenaars
 - Plaatsbeschrijvingen van woningen voor start werken
 - Nieuwe brug Blankenbergse Steenweg maakt minder lawaai
 - Minder trillingen door betere funderingen
 - Geen wissels maar spoorverschuivingen
- Geluidsmilderende maatregelen

Inplanting van de geluidsschermen zorgen voor minder lawaai ondanks toenemend spoorverkeer

Maatregelen tijdens de werken:

- Goede communicatie met de buurt
- Minimum aan nacht- en weekendwerken
- Regelmatig reinigen van de wegenis
- Stofhinder maximaal beperken

Verwachte Timing 3^e spoor Brugge- Dudzele

- Aankopen in der minne en onteigeningsprocedure: start najaar 2010
- Indienen bouwaanvraag: januari 2011
- Start van de werken derde spoor: najaar 2011
- Indienststelling: midden 2015

De eerste twee jaar zullen vooral bouwkundige werken plaatsvinden: plaatsen van de geluidsschermen, plaatsen accordeonstructuur,...

Na afloop van die werken komen de afwerkingswerken: aanleg bovenleiding, aanleg derde spoor, spoor verleggen,... dit zorgt in principe voor minder last!

Eén aanspreekpunt: Info buurtbewoners: 0800 55 000 & info.projecten@infrabel.be

4. Vraagstelling

4.1 De werken aan de Waggelwaterbrug zorgen voor heel wat hinder. Het transport zorgt voor veel beschadiging aan het wegdek. Er is ook heel wat zwaar (werf-)verkeer door onze straten op dit moment. Kan hier iets aan gedaan worden? Bovendien krijgen de bewoners van de Karel Mestdaghstraat een 'eilandgevoel' doordat ze omsloten zijn door werken.

Burgemeester Patrick Moenaert: Als er 's nachts veel overlast is door machines en werfverkeer moet hier iets aan gedaan worden. De werken aan de Scheepsdalebrug hebben vertraging opgelopen doordat de grond vervuild was. De grond moest dus eerst gesaneerd worden, wat voor vertraging heeft gezorgd. Het einde van de werken is voorzien op 18 mei 2011. De werken die de overlast creëren waarover de bewoner zijn ongenoegen uit zijn de verantwoordelijkheid van het Vlaams Gewest.

4.2 Het wegdek van het rond punt Blankenbergse / Oostendse Steenweg en omgeving Scheepsdalebrug is zwaar beschadigd door werfverkeer.

Luc Martens: Voor alle werken die wij zullen uitvoeren proberen we zo weinig mogelijk grond aan te voeren en zo nauwkeurig mogelijk te werk te gaan. Voor zware transporten gebruiken we zoveel mogelijk hoofdwegen. Het gebruikte wegdek wordt ook regelmatig gereinigd om modderstromen te vermijden. Hier zal streng op worden toegezien, er zijn zelfs boetes voorzien voor aannemers die hier niet aan voldoen. Indien er toch nog klachten zijn raad ik aan het groene nummer te contacteren.

4.3 Wat houdt het opnemen van de staat van de woning juist in?

Bram Cornelis: We maken een volledige plaatsbeschrijving van de woning. Dit gaat dan vooral over de aanwezigheid van scheuren. Een onafhankelijke landmeter komt ter plaatse en beschrijft heel de woning, er worden foto's genomen vanuit verschillende hoeken. Na de werken wordt dit opnieuw gedaan. Via een vergelijking van de twee toestanden kan bepaald worden of er schade is berokkend door de werken. Indien dit het geval is wordt een oplossing en eventueel vergoeding voorzien. Deze procedure zal enkel plaatsvinden bij de meest aanpalende woningen. Indien u niet spontaan gecontacteerd wordt en toch vreest voor schade, kan u het groene nummer contacteren. Er zal dan kort op de bal gespeeld worden voor uw specifieke situatie.

4.4 Bewoners Molenwallen 17(vertegenwoordigd door schoondochter): Er wordt gesproken van de afbraak van onze garage om de nieuwe berm aan te leggen. Kan u daar wat meer uitleg over geven?

Bram Cornelis : Er is geen onteigening voorzien, maar we hebben wel ruimte nodig om de fundering te leggen. Er is dus een tijdelijke inname van grond nodig om deze fundering te plaatsen. Hiervoor moet de garage afgebroken worden. Infrabel zorgt voor de plaatsing van een nieuwe garage. Het gaat dus wel degelijk om een tijdelijke inname van de grond.

4.5 Op de lijn 51a is ook voorzien om de overweg Lentestraat – Sint-Pietersstraat te sluiten. Blijft de Spie bereikbaar?

Dirk Michiels: Het is de bedoeling om daar een bedrijven KMO-zone aan te leggen. Dit op relatief korte termijn. Deze plannen zijn opgenomen in het voorlopig vastgesteld RUP voor de afbakening regionaal stedelijk gebied. WVI zal normaal eind dit jaar nog starten met alle mogelijke besprekingen zodat de afsluiting van de overweg volledig past in de aanleg van de KMO-zone. Dit past eveneens in de ongelijkgrondlegging van de vertakking van het spoor. Het gebied 'de Spie' verdwijnt om plaats te maken voor een bedrijvenzone.

Om de doorgang intussentijd te garanderen kan men via de Zeelaan terug naar het viaduct van de Lentestraat. Alles wordt gecoördineerd en afgesproken met Technum (referentieontwerp AX) die als voorwaarde meekregen dat een normale doorgang te allen tijde moest gegarandeerd blijven.

4.6 De huidige brug aan het Waggelwater, waar de werken al gestart zijn, verdwijnt die op termijn?

Dirk Michiels: De toekomst van de huidige brug is nog in bespreking met het Vlaams Gewest. Er is hierover voorlopig nog geen beslissing genomen. Deze brug staat op een lijst van gebouwen met merkwaardige structuren, waardoor extra overleg nodig is. Er moet een beslissing genomen worden in de loop van volgend jaar.

4.7 Korte Vesting: Kunnen wagens in de straat blijven parkeren en kunnen de garages blijvend gebruikt worden tijdens de werken?

Bram Cornelis: Dit zal geen enkel probleem zijn. Tijdens de werken zullen de garages gebruikt kunnen blijven worden. Er zal wel werfverkeer zijn in de Korte Vesting. Parkeren aan de kant 'spoorwegberm', waaraan gewerkt wordt, kan moeilijker zijn, maar de andere kant blijft zeker beschikbaar.

4.8 Is er al geweten waar de nieuwe fietstunnel aan de Blankenbergse Dijk zal uitkomen? Wat is de termijn voor de beslissing?

Dirk Michiels: De Groendienst van de Stad Brugge is dit nog aan het bekijken. Er is nog geen definitief ontwerp. Er wordt gekeken naar de beste oplossing om dit fietspad door te trekken naar de Sint-Pieterskerk. Eind volgend jaar mag hierover een beslissing verwacht worden.

4.9 Ook bij ons wordt de garage afgebroken en een stuk van de tuin als werf gebruikt. Ofwel moet Infrabel dit opnieuw opbouwen, ofwel moeten wij dit zelf doen. Hebben wij een bouwvergunning nodig als we deze garage zelf opnieuw bouwen?

Patrick Moenaert: Als het om dezelfde garage gaat, is er geen bouwvergunning nodig. Als het om een andere garage gaat zal dit wel nodig zijn.

4.10 Is er een budget voorzien voor het onderhoud van de taluds? Groenbeplanting heeft toch wat onderhoud nodig. Als ik het me goed herinner is het reeds 23 jaar geleden dat de taluds aan de Blankenbergse Steenweg gekuist zijn.

Luc Martens: Voor de meeste taluds zijn er budgetten voorzien. Het gaat wel om een selectief onderhoud, rekening houdend met de beplanting zodat het uitzicht behouden blijft.

4.11 Over de Blankenbergse Steenweg: Als men kijkt van de brug van de Blankenbergse Steenweg richting centrum, staan de huizen zeer dicht bij de sporen. Het spoor ging oorspronkelijk aan de andere kant liggen, maar dit is nu veranderd. Ik heb schrik dat de inwoners geen licht meer zullen hebben. Is de mogelijkheid van een spoor onder de grond reeds bekeken?

Bram Cornelis: Aan de Blankenbergse Steenweg komt de verschuiving van het spoor, van de westelijke naar de oostelijke kant. Aan het kerkhof beginnen we met de verschuiving, en we komen daar inderdaad kort bij de huizen. Er komt een steunmuur zodat we geen onteigeningen aan die kant moeten doen. Er komt een volledig nieuwe brug om de inname zo beperkt mogelijk te houden, we gaan echt zeer weinig moeten opschuiven.

4.12 Een vraag over de taluds aan de Korte Vesting: Deze zijn hoog en zorgen voor goede demping van de trillingen. Anderzijds zal dit afgewerkt worden met terrassen. Volgens mij zullen deze terrassen geen kracht genoeg hebben om de trillingen op te vangen. Een terras kan die trillingen toch niet opvangen? Komt hier nog een muur achter?

Luc Martens: Men mag zich niet laten misleiden door het uitzicht. Er is geen enkel probleem om deze lasten te dragen. We gebruiken speciale technieken. Een muur, achter de terrassen, vangt alle trillingen goed op. Er komen bovendien verschillende lagen in de wand en een nieuw spoor, met nieuwe aanlegtechnieken. Naast een speciale steensoort gebruiken we ook speciale dwarsliggers en langgelaste rails zodat het geluid en de trillingen sterk ingeperkt worden. Ervaring leert zelfs dat gebouwen weinig tot geen hinder ondervinden.

Bram Cornelis: Waar we met terrassen werken aan de Korte Vesting, komen ook schuine trekankers zodat de terrassen zeker stevig staan.

Luc Martens: Deze trekankers zorgen voor de bewaring van het evenwicht en verhogen zeker niet het trillingsniveau.

4.13 Eerst en vooral een compliment met de uitstekende communicatie en mooie presentatie. Ik vroeg mij af of er extra voor de veiligheid gezorgd wordt. Veel vragen gaan over de trillingen maar hoe zit het met de veiligheid? En waar zal de wissel elektrische- diesellocomotief gebeuren? (Dhr. Alex Kinnet)

Luc Martens: Het goederenverkeer zal vooral op het middelste spoor rijden. De andere sporen zullen ook gebruikt worden voor goederenverkeer maar de nadruk ligt toch op het middelste spoor. Risico's naar spoorverkeer op zich, zijn door huidige technieken van seinverkeer zeer beperkt. Er wordt zeker geen hoger risico verwacht naar botsingen, aanrijdingen of ontsporingen toe.

Over het uitwisselen van de locomotieven: Sinds de splitsing van de NMBS in aparte vennootschappen, beheert Infrabel enkel de infrastructuur. We beschikken dus niet over gedetailleerde info over locomotiefwissels enz. Het is wel de bedoeling om zoveel mogelijk met elektrische locomotieven naar Zeebrugge te rijden omdat daar een vormingsstation is. Ook in het station Brugge kunnen zo'n wissels gebeuren. De keuze van de locomotief ligt bij de operatoren.

4.14 Ter hoogte van het Sint-Pietersstation wordt een wandel- en fietspad gelegd. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat indien dit fietspad aan de andere kant zou liggen, het veel goedkoper zou uitkomen.

Burgemeester Patrick Moenaert: Het fietspad ligt aan die kant omdat het de bedoeling is om een verbinding met Rustenburg te maken.

Dirk Michiels: Als men aan beide kanten van de sporen in het station zal kunnen afstappen (Rustenburgwijk en site Sint-Jan) dan moet ook aan beide kanten een fietspad komen. Aan de kant Sint-Jan komt bovendien een nieuwe, grote fietsenstalling.

Burgemeester Patrick Moenaert: Alles zal een mooi geheel vormen met de nieuwe randparking aan het Sint-Jan.

4.15 Wij wonen op de Oostendse Steenweg en het derde spoor komt aan onze kant te liggen. Waarom is hier geen geluidsmuur voorzien en wel aan de andere kant, kant Tempelhof?

Wim Raemdonck: De geluidsstudie is in de laatste fase en we zullen dit nog eens bekijken. We nemen hiervoor nog contact op.

4.16 Welke factoren hebben mee gespeeld om het spoor toch aan de kant van de Korte Vesting, waar u bijna tegen de huizen aan zit, te leggen? Dit terwijl er aan de andere kant een ruim fietspad is, een tweevaksbaan, dan nog een fietspad, een voetpad, voortuintjes,... Bovendien zal de geluidsmuur al onze zon afnemen. Kunt u ons vertellen hoe hoog die muur komt?

Luc Martens: Op de schets die je ziet zie je verschillende spoorlijnen. De linkse spoorlijn gaat richting Oostende (50a) en moest behouden worden. Het verleggen hiervan is onbetaalbaar. Daarnaast zie je lijn 51 naar Blankenberge/Knokke. Hiernaast komt inderdaad het 3^e spoor aan deze kant. Dit om vlot in het station binnen te kunnen rijden. Het heeft vooral te maken met niveauverschillen. De lagere perrons zijn hiervoor geschikt terwijl de hogere perrons dienen voor de lijn richting Oostende. Deze kant was de enige haalbare en betaalbare optie.

De tweede vraag over de geluidswand: De eerder genoemde 3m20 is vanaf de grond gerekend als het spoor gelijkvloers loopt. Indien dit niet het geval is, rekenen we vanaf de dienstweg. In grote lijnen start die 3m20 dus vanaf het spoor. Indien dit niet het geval is, zal de geluidsmuur niet efficiënt zijn. Alles samen, talud + geluidswand kan dit om 8 meter gaan.

4.17 U vertelt dat u met langgelaste rails werkt en met een nieuwe spoorwegbedding tegen het geluid. Maar dan vertelt u ook dat het goederenverkeer vooral op het middelste spoor zal plaatsvinden en sterk zal toenemen. Zorgt dit dan niet voor meer overlast?

Luc Martens: Er zal zeker ook gebruik gemaakt worden van de andere sporen. Alles hangt af van doorgang Blauwe Toren enz. De geluidswerende muren zullen de overlast sterk beperken.

4.18 Hoe ver loopt de geluidswerende muur aan de Duivenkeet? Waar is het eindpunt? In percentage van het huidige aantal decibels, hoeveel minder lawaai zal er zijn met de muren?

Bram Cornelis: We hebben pas vorige week de resultaten van de geluidsstudie gehad, dit moet dus allemaal nog in detail bekeken worden. We hebben gedurende 4 tot 5 dagen permanente metingen gedaan op bepaalde plaatsen en daarna ook nog enkele bijkomende metingen. Op basis hiervan heeft een onafhankelijk bureau een simulatie gemaakt van de toestand op vandaag, de toestand met scherm en de toestand zonder scherm. Met het geluidsscherm kan het lawaai met gemiddeld 4 à 5 decibel gereduceerd worden, op bepaalde plaatsen zelfs tot 10 db.

Deze simulatie, samen met heel het rapport van de geluidsstudie zal in het bouwaanvraagdossier zitten.

We kunnen nog niet exact zeggen tot waar de geluidsmuur zal komen, dit moet nog bekeken worden.

4.19 Stopt de muur aan de wijk Duivenkeet of neemt u nog de 2 extra woningen iets verder mee?

Bram Cornelis: Ik neem deze vraag mee voor de geluidsexperten.

4.20 U zegt dat het talud richting Boeveriepoort zo mooi begroeid is. Mogen wij er van uit gaan dat zoveel mogelijk groen behouden wordt? (kant Buiten Boeverievest, tussen Boeveriepoort en buitenvesting)

Bram Cornelis: Er wordt een schuine steunmuur voorzien in het verlengde van de bestaande steunmuur. De waterloop zal gewoon blijven zoals hij nu is. Meer richting station Brugge komt er een talud. We proberen zoveel mogelijk groen te bewaren.

4.21 Mijn buurman sprak u daarnet aan over de verdrievoudiging van het goederenverkeer. U vertelt dat het goederenverkeer zich vooral overdag afspeelt. 's Nachts tussen 4 en 5u passeert er op dit moment enorm veel goederenverkeer. Als u in het achterhoofd houdt dat er een vertiendubbeling verwacht wordt in de komende jaren, welk effect zal dit hebben op de trillingen?

Luc Martens: Er is een te verwachten verdubbeling binnen 10 à 15 jaar voorzien. Ook het nachttransport zal blijven gebeuren. Dit zijn dezelfde goederentrafieken als in Lissewege. Een vertiendubbeling is absoluut niet aan de orde.

4.22 Aan de Stationslaan zijn vorig jaar en tien jaar terug alle bomen op het talud gekapt. We hebben nooit een verklaring gehad over het waarom en deze zijn ook nooit vervangen. Kan hier geen deftige beplanting komen? Op dit moment is hier echt wildgroei. Wat met de nieuwe geluidsmuren?

Luc Martens: Hoge bomen in een talud zorgen altijd voor veel risico. Zo'n bomen mogen er sowieso niet staan, dit is waarschijnlijk de oorzaak van die kapping. We kunnen wel lagere beplanting voorzien. Dit kan samen met de Groendienst bekeken worden .

Bram Cornelis: Voor de nieuwe geluidswanden komen er terrassen met beplanting en het bovenste stuk, het geluidsscherm zelf, zal groen van kleur zijn. Dit zijn geluidsabsorberende panelen.

4.23 Bewoonster Korte Vesting: Tot waar komt de geluidswand?

Bram Cornelis: Ik kan u straks op het grondplan tot in detail tonen waar het komt. Iets achter de garages begint de constructie van de Gistelse Steenweg. De aanloop begint al achteraan de garages zelf. Ook de wand van de accordeonmuur start achter de garages.

4.24 Aan de Pieter De Conincklaan, aan de Molenwallen staan op dit moment bomen. Is de geluidsmuur vergelijkbaar van hoogte?

Bram Cornelis: De geluidsmuur is 2 meter hoog ten opzichte van de spoorrails. Dit is 3.20 meter als je het voetpad aan de buitenkant neemt.

4.25 Bewoners Blankenbergse Dijk nummer 8: Enkele jaren terug kochten we een woning. Hier was geen riolering aanwezig en dus moesten we een waterzuiveringsstation kopen. Dit station komt uit in de gracht. Er is echter zodanig veel verontreiniging in de gracht, vooral van groenafval dat ons station verstopt. Het groenafval blijft ook vaak op de berm liggen en valt dan na enige tijd in het water. Kan hier iets aan gedaan worden?

Burgemeester Patrick Moenaert: We noteren uw vraag en zullen de Groendienst opdracht geven dit te onderzoeken.

4.26 Het fietspad aan de Stationslaan wordt vaak gebruikt als voetpad. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties. Kan hier iets aan gedaan worden? Eventueel een nieuw voetpad op het talud ofzo?

Burgemeester Patrick Moenaert: Er waren reeds heel wat inspanningen om de situatie in de Stationslaan, ter hoogte van de Magdalenastraat te verbeteren. We zullen uw suggestie noteren.

4.27 Welke hinder kunnen de treinpendelaars in de ochtendspits verwachten? (trein uit Oostende naar Antwerpen/Gent)

Luc Martens: De hinder voor het treinverkeer zal zoveel mogelijk beperkt worden. Er zal 1 of 2 minuten extra reistijd moeten voorzien worden (zoals dit ook het geval was bij de werken in het stuk Brugge-Gent). Dit is onvermijdbaar. Dit wordt wel geprogrammeerd in de uurregeling zodat men exact weet wanneer je trein zou moeten vertrekken. Het aanbod van treinen blijft wel volledig behouden.

Ook voor het verkeer over de weg zal de hinder tot een minimum beperkt worden.

Extra vragen na de vergadering (Patrick Anthone, buurtwerken Sint-Pieters)

1. Toegangsweg Tempelhof: blijkbaar financiert Infrabel een nieuwe toegangsweg tot jeugdlokalen-vzw Meulentje. Die weg lijkt nu via de achterkant van het gebouw meulentje (oude kantine Daring) naar de site jeugdterreinen te gaan. Goed, want geen andere optie mogelijk.

Maar misschien toch meteen aandacht vragen voor een bijkomende parkeerzone langs die kant in functie van de toegankelijkheid? De zondagmiddag zal het enorm druk zijn langs deze smalle weg vermits het aanvoeren door ouders van kinderen naar jeugdbewegingen dan plaats vindt. En wordt er een 'draaipunt' voor dat aan- en afverkeer voorzien?. En misschien meteen ook aandacht om (de hoognodige) ontsluiting Tempelhof langs deze zijde naar uitbreiding Molenwijk? En misschien vooral de aanleg van deze toegangsweg nog eens bespreken met de gebruikers van het terrein. Jeugdbewegingen en vzw Meulentje geven aan dat ze telkens voor voldongen feiten staan bij ingrepen op het domein Tempelhof...(mits wat goede wil kunnen we ook hier het comfort voor deze organisaties verhogen...)

2. De geluidsschermen langs Duivekete zijn een goede zaak, en meteen is het gevaar van overlopende jeugd daarbij ook gedaan. Ik merk evenwel dat tussen Oostendse Steenweg en Blankenbergse Steenweg enkel langs de oostzijde geluidsschermen komen. In functie van de bewoning begin Blankenbergse Dijk én de uitbreiding Sint-Pietersmolenwijk (hoe dicht komen die woningen -ook al omdat er daar hoogspanningskabels zijn- tegen de spoorweg?) is het zeker te overwegen om ook aan dat gedeelte geluidsschermen te voorzien.

5. **Slotwoord**

Publiek en panel worden bedankt voor hun aanwezigheid. Het publiek wordt vriendelijk uitgenodigd om de plannen in detail te komen bekijken en krijgt de mogelijkheid om hun vragen persoonlijk en rechtstreeks aan de betrokken ingenieurs te stellen.