



KENNISCENTRUM  
VLAAMSE STEDEN

interlokale vereniging

# COMPLEXE STADSPROJECTEN

*draaiboek*

## **Naam website KCVS**

MINDER HINDER

## **Oorspronkelijke naam document**

Minder hinder

## **Project**

Omgeving Sint-Pietersstation Gent

U bent hier: [Home](#) > [Voorstelling project](#) > Minder Hinder

## Minder Hinder

Ook in België is het de gewoonte om bij grote infrastructuurprojecten - met een aanzienlijke impact op het dagelijks leven in de buurt - een Minder Hinder beleid uit te tekenen.

De stationsomgeving van Gent Sint-Pieters wordt intensief gebruikt door pendelaars, tram- en busgebruikers, fietsers, voetgangers, bewoners, handelaars, scholieren en studenten, werknemers, enz.

De werken aan het Sint-Pietersstation en omgeving in Gent hebben een zeer grote invloed op de buurt, op de gebruikers van het station en zijn omgeving, op de verkeersstromen van en naar het station en op de doorgaande verkeersstromen in de buurt van het station.

Gedurende de ongeveer 14 jaar dat de werken zullen duren, zal zeer regelmatig een verandering in de situatie optreden voor de verschillende (weg)gebruikers en zullen verkeersstromen anders worden georganiseerd. Dit is eveneens het geval voor de organisatie van de openbaar vervoerhaltes, de parkeerplaatsen voor auto's en de fietsenstallingen.

Een aantal van die veranderingen zijn van korte duur, andere van behoorlijk langere duur en hebben een bijna semi-permanent tot permanent karakter.

Het is daarom van groot belang de hinder in al zijn aspecten te beheersen en te minimaliseren enerzijds en anderzijds adequate informatie te geven over de wijzigingen.

Wat betreft de minimalisatie van de (verkeers)hinder moeten hier een groot aantal maatregelen voor zorgen in o.a. de sfeer van werforganisatie, fasering van werken, e.d. Een belangrijk aspect is echter ook een goede verkeerskundige organisatie van omleidingen, een goede lay-out van kruispunten, enz. Inderdaad, een uitgekend ontwerp van kruispunten waar de verkeerscirculatie verandert, kan het verschil maken tussen zeer zware moeilijkheden enerzijds en anderzijds een doorstroming die gezien de omstandigheden nog redelijk te noemen is. Daarbij komt het er dus op aan het kruispunt te herontwerpen (aantal rijstroken, al dan niet afslag stroken, positie voetgangers en fietsers) om binnen de bestaande ruimte toch te zorgen voor een maximale verkeersafhandeling in consistentie met de uitgangsprincipes. Verder kan ook een aanpassing van de verkeerslichtencycli (ook opnieuw aangepast aan het moment van de dag) zorgen voor een verbeterde doorstroming van het verkeer of een verkeersverwerking die de bestaande uitgangspunten versterkt. Tenslotte kan ook expertadvies er voor zorgen dat kleinere maatregelen worden genomen die de bereikbaarheid van de site en de doorstroming van het verkeer verbeteren.

In tweede instantie komt het er op aan de veranderingen op een optimale manier te communiceren. Dit gebeurt via verschillende middelen en kanalen. Een belangrijk hulpmiddel hierbij zijn goede kaarten die de veranderende verkeersstromen weergeven, al dan niet per afzonderlijke modus. Deze kaarten vormen de basis voor allerlei communicatieproducten (affiches, bewonersbrieven, websitepagina, folders, ...).

Verder worden omleidingen, veranderende verkeerssituaties duidelijk aangegeven op het terrein door op een doordachte manier zowel de op til zijnde veranderingen vooraf mee te delen als de uiteindelijke wijzigingen adequaat te signaleren. Het gaat hier niet alleen om signalisatie voor het (doorgaand) verkeer, maar ook signalisatie naar de verschillende functies (bv. Kiss & Ride, haltes openbaar vervoer, ...); zelfs een adequate signalisatie van bv. overstaprelaties valt hieronder.

Dat de verschillende aannemers van elk van de deeldossiers van het Project Gent Sint-Pieters hun planning en werking op elkaar afstemmen is noodzakelijk. Daarnaast zijn er ook andere bouwerven en openbare werken, die niet rechtstreeks met het Project Gent Sint-Pieters vandoen hebben. Een verkeersinfarct, een totaal onbereikbare, onexploiteerbare, onleefbare

zone wordt vermeden door de specialisten van het Minder Hinderbureau, die nauw samenwerken met het Infopunt en met het management van het Project. De aansturing van het Minder Hinderbeleid is een zaak van elke projectpartner: tweewekelijks op dondernamiddag stippelen de leden van de werkgroep "Beperkt Overleg Fasering (BOF)" het gezamenlijk beleid uit. In de BOF zetelen vertegenwoordigers van elke partner, samen met het Minder Hinder team, het Infopunt, de politie, en het management. Op de agenda staat telkenmale de zo optimaal mogelijke organisatie van het openbaar verkeer en de verkeersstromen rond de projectzone.

Concrete voorbeelden van Minder Hindercommunicatie vindt u op deze website terug via het hoofdstuk [NIEUWSARCHIEF](#) (kijk even bij bewonersbrieven en bij nieuwtjes). Omleidingen en andere ingrepen op het openbaar domein worden altijd tijdig meegedeeld aan de belanghebbenden.

*Heeft u vragen of problemen bij het raadplegen van de documenten? Bel [09 241 24 11](tel:092412411) of mail [info@projectgentsintpieters.be](mailto:info@projectgentsintpieters.be)*