



Infovergadering Handelsdokbrug - donderdag 2 februari 2012 - De Centrale

VERSLAG

Op donderdag 2 februari vond er een informatievergadering plaats over het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) Handelsdokbrug.

Nadat een panel de plannen had toegelicht, kon het publiek vragen en opmerkingen formuleren. De presentatie van de sprekers en de folder met meer uitleg over het PRUP vindt u op de website www.oudedokken.be > Bibliotheek > Communicatiemateriaal. Een neerslag van de vragen en antwoorden vindt u hieronder. Dit deel is niet 'letterlijk' neergeschreven. Het is de bedoeling de vragen en antwoorden zo duidelijk mogelijk samen te vatten.

Het panel:

- Marc De Buck, gedeputeerde Provincie Oost-Vlaanderen
- Tom Balthazar, schepen van Milieu, Stadsontwikkeling en Wonen, Stad Gent
- Tanja Vanhove, ruimtelijk planner, Provincie Oost-Vlaanderen
- Bart Crombez, Agentschap Wegen en Verkeer

Vragen van het publiek

V. De Afrikalaan is vandaag al vaak een 'racebaan'. Zal dat probleem niet nog groter worden als de R40 naar daar verhuist? Blijft het wel leefbaar voor de bewoners van de Afrikalaan?

A. Tom Balthazar: Het staat vast dat het drukker zal worden in de Afrikalaan. We moeten er voor zorgen dat iedereen deze weg veilig kan oversteken. Een eerste maatregel daarvoor is de aanleg van een lichtengeregeld kruispunt op de plaats waar de Handelsdokbrug landt op de Afrikalaan. We zullen nog bestuderen of er ook lichten mogelijk zijn op andere plaatsen, maar heel vaak zullen we de Afrikalaan uiteraard niet onderbreken met lichten, gezien het een ringweg is.

Voor de bewoners van de Scandinaviëstraat zal er niet zoveel veranderen, gezien de afstand tussen hen en de Afrikalaan. Vooral voor de bedrijven wordt het drukker.

V. Worden er maatregelen genomen om geluidshinder tegen te gaan?

A. Tom Balthazar: Uiteraard moet de toegelaten snelheid gerespecteerd worden. En als dat problemen geeft, zullen we strenger controleren. Het is bijvoorbeeld mogelijk om camera's te installeren.

Bart Crombez: Het klopt dat de Afrikalaan vandaag soms een racebaan is. Dat komt mede doordat er geen enkele 'stop' zit in een lang tracé (van aan de Dampoort tot aan de Vliegtuiglaan). Het nieuwe lichtengeregeld kruispunt zal de situatie op dat vlak zeker doen verbeteren. De lichten komen ongeveer in het midden van de Afrikalaan, die op die manier 'geknipt' wordt. Het worden twee kortere stukken in plaats van één lang stuk.

In het deel van de Afrikalaan tussen het kruispunt met de Handelsdokbrug en de Dampoort wordt de maximum toegelaten snelheid 50 km/u (in plaats van 70 km/u vandaag). Het zal ook iets drukker worden, waardoor men minder zal kunnen racen.

Nog even over de oversteekbaarheid van de Afrikalaan: naast het lichtengeregeld kruispunt aan de Handelsdokbrug is het op termijn de bedoeling om ook onder de toekomstige brug over de spoorweg aan de Weba een veilige oversteek te voorzien.

Voor de aanleg van de baan gebruiken we nooit nog beton, maar altijd asfalt. Dat is veel stiller dan de betonplaten van vroeger.

V. De hoek Voormuide - Muidebrug is momenteel onleefbaar. Hopelijk komt de Handelsdokbrug er zo snel mogelijk!

V. Momenteel loopt het openbaar onderzoek rond het PRUP Handelsdokbrug. Er is dus nog bezwaar mogelijk. Is daartoe een reële kans? Wie zou de plannen nog kunnen tegenhouden?

A. Tom Balthazar: Dat weten we uiteraard niet. Iedereen kan opmerkingen en bezwaren indienen, die dan door de Provinciale Commissie voor Ruimtelijke Ordening (PROCORO) onderzocht zullen worden. Vervolgens zal de deputatie beoordelen in hoeverre er rekening moet worden gehouden met die bezwaren. En daarna is er nog altijd de mogelijkheid om naar de Raad van State te stappen. Ik hoop en ik denk dat dit niet zal gebeuren. Maar we hebben al meerdere rare zaken meegemaakt, dus ik weet het niet.

Met de firma Christeyns hebben we recent een interessante overeenkomst bereikt over een grondenruil. Een grond die eigendom was van het AG SOB wordt daarbij geruild met grond van de firma Christeyns, waardoor het bedrijf een distributiecentrum kan bouwen. Daarenboven is met de firma Christeyns een intentieovereenkomst gesloten met daarin een aantal afspraken voor de toekomst: over het T-kruispunt, over de bereikbaarheid van het bedrijf, enzovoort. En ook de private ontwikkelaar van Dok Noord is tevreden met deze situatie. Leveringen kunnen vlot verlopen, en de kant van het water komt er veel mooier uit te zien.

V. De as Dok Noord – Dok Zuid wordt autoluw, maar de vraag blijft of er een veilige oversteek zal zijn van de Bataviabrug naar de Doornzelestraat. Dat is vandaag een zeer onveilige oversteekplaats, zowel voor voetgangers als voor fietsers.

A. Bart Crombez: Het is de bedoeling dat we tegen de Gentse Feesten een oversteekplaats realiseren ter hoogte van de bocht. Dat zal gebeuren met behulp van middeneilanden, zodat men in twee keer kan oversteken en maar één rijrichting tegelijk moet kruisen. Er komen geen extra lichten op die plaats, omdat er vlakbij al lichten staan.

V. Ook na de bouw van de Handelsdokbrug blijft de as Dok Noord - Dok Zuid de kortste route naar de Dampoort. Hoe kan je ervoor zorgen dat automobilisten die weg niet blijven nemen?

A. Bart Crombez: Op aangeven van de Stad zijn we momenteel aan het kijken om bij de bouw van de Handelsdokbrug meteen al een paar maatregelen in te bouwen die het verkeer ontmoedigen nog langer langs Dok Noord te rijden. Het kan bijvoorbeeld een mogelijkheid zijn om al een deel van de spoorinfrastructuur of een perron aan te leggen. Deze pistes worden onderzocht.

V. De Handelsdokbrug wordt in 2017 opgeleverd. Loopt de aanleg van de brug over de sporen aan de Vliegtuiglaan parallel? Anders zullen er wellicht files ontstaan tot op de Handelsdokbrug.

A. Bart Crombez: We doen het een na het ander. Eenmaal we met de bouw van de Handelsdokbrug bezig zijn, maken we ook een studie over de bouw van de brug over de Vliegtuiglaan. De Weba-tunnel ligt vandaag al klaar als aanzet voor die brug. In alle geval zullen we deze brug meteen aansluitend op de Handelsdokbrug aanpakken. Een concreet jaartal kunnen we hier nu nog niet opklappen.

V. Waar komt het distributiecentrum van Christeyns precies te liggen?

A. Tom Balthazar: Dat komt ten westen van de Afrikalaan te liggen. De productie blijft ten oosten. Het vrachtverkeer verloopt maximaal langs de Afrikalaan (R40).

V. Zijn dat de gronden van Van den Bogaert die nu in de grondenruil betrokken zijn?

A. Tom Balthazar: dat zullen we moeten opzoeken. [aanvulling: het vermoeden is dat dit niet het geval is, maar dat zal pas kunnen bevestigd worden nadat de dienstdoende notarissen hun onderzoekswerk rond de 'oorsprong van eigendom' hebben verricht.]

V. In de presentatie zie ik woonblokken staan op de voormalige gronden van Gentse Metaalwerken, waar nu ons bedrijf zit [dia 30]. Moeten we ons zorgen maken?

A. Bart Crombez: Aan de kant van de Muidelaan zijn geen bijkomende verwervingen nodig. Daar werken we volledig binnen het bestaande openbaar domein.

A. Agnieszka Zajac, projectleider Oude Dokken: Alles blijft daar bij het oude. Op de schets zijn de gebouwen ingetekend om duidelijk de randen van de bebouwing aan te geven. Dat zijn dus geen geplande nieuwe woningen.

V. Blijft de buurt goed bereikbaar tijdens de werken?

A. Bart Crombez: Aan de Muidelaan hebben we vrij veel ruimte om het verkeer in beide richtingen te blijven verzekeren, al zal het in die periode uiteraard iets minder vlot verlopen. De fasering van de werken moeten we nog opstellen.

V. In de presentatie werd vermeld dat de mogelijkheid van een tunnel in plaats van een brug werd onderzocht. Ik zou toch graag een betere argumentatie horen over het afvoeren van dat idee.

A. Tanja Vanhove: Het studie bureau van AWV heeft de tunnelvariant uitgetekend. Omwille van een aantal redenen hebben we er niet voor gekozen. Een tunnel met een normale hellingsgraad maakt een aansluiting op de Afrikalaan onmogelijk. Daarnaast kan je met een tunnel de Acec-site niet langer ontsluiten via de R40 en blijft er onvoldoende ruimte over voor de tram.

A. Bart Crombez: Dat klopt, een tunnel past er gewoon ruimtelijk niet in. Een tunnel heeft veel grond nodig, en moet dus diep onder het water worden geboord, wat maakt dat de hellingen zeer lang worden. Dat is ook een stuk minder aangenaam voor fietsers, want dan wordt het eigenlijk een lange konijnenpijp. Bovendien is een tunnel een stuk duurder.

V. Waarom zijn de beide rijrichtingen van de brug gescheiden door een open middenberm? Dat zorgt voor nog meer geluidsoverlast.

A. Bart Crombez: Door een open middenberm (van 5 à 6 meter) tussen de 2x2 rijstroken te leggen krijg je niet meer of niet minder lawaai voor de omgeving.

V. Kan de tram niet naar de oostzijde van het water verhuizen om zo een vlotte verbinding naar Oostakker te kunnen realiseren?

A. Tom Balthazar: De verbinding met Oostakker en Lochristi is ook onze droom. Maar het is De Lijn die deze beslissing moet nemen. In alle geval is het logischer om deze verbinding van aan de Dampoort te laten vertrekken omdat je daar sowieso een knooppunt van openbaar vervoer hebt. Dat kan ook als de tramlijn langs Dok Noord en Dok Zuid rijdt.

V. Op de simulatiebeelden zie ik de fietspaden kronkelen. Was het niet de bedoeling de kaaien recreatief te houden?

A. Tom Balthazar: Inderdaad, dat zal ook het geval zijn in de grootste delen van de Oude Dokken, bijvoorbeeld aan Handelsdok Oost. Net hier loopt het fietspad dicht tegen het water om onder de Handelsdokbrug door te gaan.

V. Klopt het dat het aantal bouwlagen in de Oude Dokken weer is afgebouwd? De Stad zou een hoogbouwstudie hebben uitgevoerd, die aantoont dat men bij de Stad effectief nadenkt over hogere woningbouw, maar blijkbaar mag die onder politieke druk niet publiek gemaakt worden. Hoe wordt dit behandeld?

A. Tom Balthazar: De hoogtes van de gebouwen aan de Oude Dokken zijn vastgelegd in het RUP Oude Dokken. Er komen 2 echte hoogte-accenten: één tot 65 meter aan de Dampoort, en één tot 80 meter aan het Houtdok. De rest is een goed compromis tussen hoogbouw en een verlangen van veel mensen om daar op een redelijke maat te bouwen. En er is inderdaad een hoogbouwstudie, maar er bestaat geen enkele politieke druk om die geheim te houden.

V. Staat de doorvaarthoogte van de Handelsdokbrug al vast? Ik verneem dat dat 4,80 meter is, maar sommige spitsen en kempenaars hebben 5,20 meter nodig om te kunnen passeren. Zeker als het water stijgt, kunnen ze er niet meer onderdoor, terwijl dat moet mogelijk zijn om naar de werf te varen.

A. Bart Crombez: De doorvaarthoogte wordt inderdaad 4,80 meter. Dat hebben we als randvoorwaarde meegekregen van Waterwegen en Zeekanaal NV. Dat is ook de hoogte van de latere fietsbruggen. Dat betekent wel dat de heel grote cruiseschepen er niet onderdoor kunnen.

A. Tom Balthazar: Oorspronkelijk dachten we aan 7 meter, maar daarvoor heb je veel meer plaats nodig op het land. Gezien het niet langer de bedoeling is zeescheepvaart onder de Handelsdokbrug te laten passeren, moet dat volstaan. Tot voor kort was dat nog nodig voor de bevoorrading van de SPE-centrale, maar ook daarvoor is een oplossing gevonden. Grotere jachten kunnen aan het Houtdok aanmeren en cruiseschepen kunnen aanleggen aan de Rigakaai. Het zou te duur zijn om de doorvaarthoogte onder deze omstandigheden te verhogen.

V. Het is de bedoeling dat er ook recreatie komt onder de brug. Zal die geen last hebben van geluidsoverlast? Wie wil daar recreëren?

A. Bart Crombez: Het recreëren zelf zal niet meteen onder de brug zijn, maar er wordt wel een verbinding gemaakt tussen de groenzones ten noorden en ten zuiden van de brug. De brug mag vooral geen knip vormen in de assen langs de Oude Dokken. Bovendien maakt de brug gewoon deel uit van de stadsring. Dat zorgt voor lawaai, maar dat valt best mee. Het is in geen geval te vergelijken met het lawaai dat de snelweg bijvoorbeeld met zich meebrengt.

V. In 2017 is de brug klaar en vanaf dan wordt het verkeer via de Koopvaardijlaan afgeleid naar de Dampoort. De Koopvaardijlaan heeft maar 1 rijstrook, terwijl het verkeer vandaag via Dok Zuid (met 2 rijstroken) naar de Dampoort rijdt. Hoe wordt dit opgevangen?

A. Bart Crombez: Na de bouw van de Handelsdokbrug duurt het nog een paar jaar vooraleer de brug aan de Weba wordt gebouwd, waardoor het verkeer in die periode vooral nog naar rechts, richting Dampoort, zal afslaan. Het is zaak in die tussenliggende periode de aansluiting van de Koopvaardijlaan op de Dampoort vlotter te maken. Dat moeten we nog ten gronde bekijken, maar er komt zeker een oplossing daarvoor.

V. Op eerdere plannen werd de verbinding Voormuide - Sint-Salvatorstraat onderbroken voor doorgaand verkeer. Hoe zit dat nu?

A. Bart Crombez: Gezien de lagere brug nu vóór dat kruispunt landt, wijzigt daar niets.

V. Welke concrete maatregelen worden er genomen om de geluidshinder te beperken?

A. Bart Crombez: Er volgt nog een soort MER (Milieu-effectenrapport) voor de Handelsdokbrug waarin die worden bestudeerd. Dat moet er zijn tegen de indiening van de bouwaanvraag, gezien het tegelijk moet worden ingediend. Het onderzoek zal dus nog dit jaar worden gevoerd.