

Vraag nr. 13
van 8 november 1995
van de heer JOHAN DE ROO

Dampoort Gent – Verkeersproblematiek

Het doorgaand verkeer op de R40 verloopt momenteel over een stalen viaduct (fly-over), gebouwd in 1973, dat in zeer slechte staat verkeert en zo snel mogelijk moet worden gesloopt.

Derhalve werd door de toen bevoegde minister Kelchtermans beslist de nodige werken te programmeren (80 miljoen frank in het reserveprogramma 1994), teneinde te voorzien in de aanleg van de overwelving van de Schutsluis (Kasteelsluis) en in de aanleg van een verkeersplein rondom de zwaaikern. Deze werken maken het mogelijk het viaduct (fly-over) buiten dienst te stellen.

Nochtans werd er onlangs een technische en administratieve werkgroep samengesteld die de opdracht heeft de hele Dampoortproblematiek in een ruimer perspectief te bekijken. Onder meer samen met de aanleg van een verkeersplein en een overbrugging van de Schutsluis als voorlopige oplossing ; een tunnel aan het Octrooiplein ; of een tunnel aan het Octrooiplein met al dan niet een verbinding tot de Koopvaardijlaan ; Aquafinwerken ; een tunnel voor de verbinding Kasteellaan-Dok Zuid ; de Eurostation-voorstellen ; een eventuele noordelijke aansluiting met de Muidelaan na een overbrugging ter hoogte van het Handelsdok, enzovoort. Kortom, voor honderden miljoenen projecten worden overwogen en bestudeerd, maar essentieel is dat het viaduct nog steeds niet kan worden gesloopt, met alle daaraan verbonden risico's om stabiliteitstechnische redenen.

Ook wordt gesproken over de circulatie van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld trolleybussen in de Hagelandkaai die in twee richtingen kunnen ingehaald worden, over de bouw van een ondergrondse parking met circa 300 plaatsen, een onderzoek naar boven- of ondergrondse aansluitingsmogelijkheden naar de perons van het NMBS-station, de al dan niet veilige toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers en over de eventuele heraanleg van de autobusstations in relatie met het spoorwegstation.

Waarschijnlijk steken in al deze projecten heel mooie en goede ideeën, zonder dat men zich natuurlijk zorgen maakt over de financiële haalbaarheid, en vermoedelijk kan men nog jaren discussiëren tussen alle mogelijke betrokkenen, onder meer de Vlaamse Gemeenschap, de Lijn, de NMBS, Aquafin, de stad Gent, vooraleer er een consensus ontstaat over het project. Ook mogelijke onteigeningen en de ontsluiting van de aangelanden op de Koopvaardijlaan, zullen bij deze grootschalige projecten nog voor problemen zorgen.

Ondertussen gebeurt er weer niets en kan de in het reserveprogramma 1995 uitgetrokken 80 miljoen frank al worden overgeheveld naar volgend jaar of naar de volgende jaren, in de hoop dat intussen het viaduct wel overeind zal blijven uit gewoonte, met zijn gewichtsbeperking tot 1,5 ton, en wetende dat de voorbij vijf jaren al zeker voor 20 miljoen frank onderhoudswerken nodig zijn geweest om dit stalen wrak recht te houden.

1. Voor wanneer is de aanbesteding gepland van het verkeersplein rondom de zwaaikom en van de overwelving van de Schutsluis ? Hoeveel gaat dit kosten ? Wanneer wordt dit gerealiseerd ?
2. Voor wanneer is het slopen van het stalen viaduct nu eigenlijk gepland ?
3. Wat is de stand van het onderzoek dat loopt met bovenvermelde instanties, begeleid door de studie-bureaus Tritel en SWK, en voor wanneer is de definitieve oplossing ?

Antwoord

1. De aanbesteding voor de aanleg van de rotonde rondom de zwaaikom en van de overbrugging van de Schutsluis te Gent is gepland voor begin 1996. De totale kostprijs van het project is geraamd op 194 miljoen frank (inclusief BTW), te verdelen tussen de betrokken partijen als volgt :

Vlaams Gewest :	107 miljoen
NV Aquafin :	65 miljoen
Stad Gent :	9 miljoen
De Lijn :	13 miljoen
	194 miljoen

De realisatie is gepland vanaf het voorjaar 1996 tot eind 1997 (300 werkdagen).

2. De uitvoering der werken wordt opgesplitst in een vijftal opeenvolgende fasen, teneinde de doorgang van het verkeer door het Dampoortknooppunt op elk ogenblik te kunnen verzekeren. De afbraak van de stalen fly-over is gepland in de loop van de fase 2, met name op het ogenblik dat de plaatbrug over de Kasteelsluis wordt gebetonneerd. De fase 2 situeert zich tussen de 4de en de 8ste maand van de uitvoeringstermijn. Het stalen viaduct dient dus uiterlijk 8 maanden na de start der werken te worden afgebroken, met andere woorden normaliter einde 1996 begin 1997.
3. Wat de verdere afwerking van het definitief ontwerp betreft, bespreekt de Technische Werkgroep op dit ogenblik enkele voorstellen uitgewerkt door Stedebouw stad Gent en waarbij, rekening gehouden met de afbraak van het goederenstation Oost en het ter beschikking stellen van de gronden NMBS langs de Kasteellaan, wordt gestreefd naar een globale oplossing voor het Dampoortknooppunt Octrooiplein-Antwerpplein en dit in de vorm van een lus. De huidige stopplaatsen van de Lijn zouden via roltrappen worden verbonden met de hooggelegen spoorperrons. Verder wordt gedacht aan de inrichting van een bovengrondse parking op de plaats van het vroeger station kant Antwerpse Steenweg.

Over de constructie van een tunnel in het traject van de te verplaatsen Kasteellaan richting Koopvaardijlaan daarentegen bestaat meer eensgezindheid.

In een voorafgaande fase wordt de brug over het Handelsdok in de verbinding Muidenlaan-Afrikaan gebouwd, aangezien dit kunstwerk niet wordt

gehypothekeerd door de besprekingen met de NMBS.

De administratieve werkgroep buigt zich thans over het probleem van de financiële inbreng van de betrokken partijen. Het Vlaams Gewest is bereid de kosten voor de bouw van de brug over het Handelsdok voor haar rekening te nemen.

Gezien de moeilijkheidsgraad van het definitief ontwerp, kan de realisatie ervan niet vóór het jaar 2000 worden verwacht.