



Infomoment Verapazbrug: vraag en antwoord

Dinsdag 8 december 2015

Ik ben verheugd over de autovrije zone langs Dok Noord. Twee vragen daaromtrent.

Krijgt de tram een eigen bedding in het stuk tussen de Doornzelestraat en de Dampoort?

De Lijn: we streven altijd naar een eigen bedding als het kan. Nog te bekijken dus.

Hoe vermijden we dat de auto's de Sint-Salvatorstraat richting Doornzelestraat zullen nemen (sluipverkeer)?

Kabinet Watteeuw: de circulatie in de binnenstad wijzigt in het voorjaar van 2017. Je zal niet langer zomaar van het ene deelgebied naar het andere kunnen rijden. Er kan bijvoorbeeld een aangepaste rijrichting worden ingevoerd.

Is er ooit aan gedacht om ook de tram mee over de brug te laten rijden? Op andere plaatsen volgt de tram de binnenring.

De Lijn: het grootste potentieel voor de tram bevindt zich aan de zijde van de stad. Logisch dus om hem daar te houden. Aan de andere kant zijn er busverbindingen.

Kabinet Watteeuw: de brug is er op voorzien dat de tram erover kan. Mocht de context later wijzigen, dan hoeven we geen hele nieuwe brug te bouwen om de tram naar de overkant te laten rijden.

Maat: de haltes van de tram komen wellicht vlak bij de bruggen voor fietsers en voetgangers te liggen. Zo sluit ook de oostzijde van het dok goed op de tram aan.

Er komen extra wagens op de Afrikalaan, er is veel verkeer van Christeyns en Triferto... Wat betekent dat op het vlak van geluid, lucht, oversteekbaarheid?

Kabinet Watteeuw: dit is wat de project-MER onderzoekt. Ook in kader van de heraanleg van de Afrikalaan en de ongelijkgrondse kruising met de Vliegtuiglaan worden deze zaken bekeken.

Worden de appartementsblokken aan de Scandinaviëstraat vergeten?

Kabinet Watteeuw: zeker niet. De MER-studie kijkt veel meer dan louter de brug. Ook de impact op de Scandinaviëstraat, Voormuide, Sassekaai, ... wordt bekeken.

Het verkeer zal toch toenemen op R40 en Afrikalaan?

Kabinet Watteeuw: we willen inderdaad de binnenstad leefbaar en beter bereikbaar maken voor wie er moet zijn. De R40 zal dan ook een belangrijke rol spelen in de stedelijke ontsluitingsstructuur.

Daarnaast is het ook de bedoeling om het verkeer dat eigenlijk niet op de R40 moet zijn te geleiden naar R4.

Kan het aspect sluikstort mee bekeken worden?

Bova Enviro+: niet evident, maar we gaan na wat daarrond in een MER mogelijk is.

Waarom is er geen rekening gehouden met het advies van de procoro dat geluidswerend materiaal voor de brug voorschreef? Ook die open structuur zal voor veel lawaai zorgen.

Maat: de project-MER zal geluidskaarten maken op basis van het huidige ontwerp. Die moeten zeker verduidelijking scheppen.

Daarnaast is er nu al met heel wat bezorgdheden rekening gehouden bij het ontwerp.

- er komt fluisterasfalt op de brug
- er wordt geen staal gebruikt, maar beton (wat massiever is en veel minder trillingen veroorzaakt)
- er zijn slechts twee voegen (veel minder dan gemiddeld)

Uit dit project-MER kunnen nog extra maatregelen volgen.

Niet te vergeten: de huidige R40 langs Dok Noord brengt vandaag uiteraard ook geluid voort. De bedoeling van een MER is een en ander te objectiveren.

Zijn 4 rijstroken noodzakelijk?

AWV: 2 x 1 rijstrook zou het positieve effect voor de Muide weer teniet doen.

Door het circulatieplan wordt de R40 drukker. We willen toch niet dat het verkeersplein op de Afrikalaan een tweede Dampoort wordt? Je hebt nu de kans om dit aan te pakken met een ondergrondse doorgang voor fietsers en voetgangers.

AWV: we willen zeker geen nieuwe Dampoort maken, vandaar dus ook geen rotonde. Op het verkeersplein (dat we met lichten kunnen regelen) kunnen fietsers en voetgangers conflictvrij oversteken.

Kabinet Watteeuw: van aan het Houtdok zal je trouwens ook onder de Verapazbrug door naar de Dampoort of Bataviabrug kunnen fietsen.

Wat met de Koopvaardijlaan? Dat wordt een trechter richting Dampoort.

AWV: we zullen eerst enkele tijdelijke maatregelen treffen: de twee rijstroken worden er drie ter hoogte van de aansluiting met de Dampoort. Deze aansluiting wordt met lichten geregeld. Ook de oversteek voor voetgangers en fietsers zal mee in de lichtenregeling zitten (de huidige oversteek op Dok Zuid zonder lichten is één van de redenen van de files op de Dampoort). Op lange termijn volgt de heraanleg van de Dampoortknoop. Eén optie houdt in dat een tunnel langs het spoor wordt gebouwd, waardoor de Koopvaardijlaan uit de R40 verdwijnt. In een ander scenario moeten we de Koopvaardijlaan herinrichten.

De Lijn: we doen er alles aan om de herinrichting van de Dampoort te stimuleren.

Wat gebeurt er intussen met de Dampoort?

AWV: begin 2016 start de opmaak van een MER, en intussen werkt de Stad ook aan een RUP. In het MER worden twee scenario's onderzocht: een tunnel en een kruispunt.

Opmerking van een bewoner: er zal veel tijd tussen de aanpak van de brug en de Dampoort zitten. Misschien moeten we het verkeer dat van de brug komt in de tussentijd gewoon verplicht naar de R4 sturen.

Wat bepaalt welk voorstel van aansluiting van de Verapazbrug op de Afrikalaan wordt gekozen?

AWV: Op het vlak van mobiliteit zijn het twee volwaardige voorstellen. In het MER worden nu zaken als lucht, geluid, gebruiksvriendelijkheid voor fietsers en voetgangers... bestudeerd. Die resultaten zullen mee de keuze bepalen.

Hoe ga je om met het logistiek verkeer van de firma Christeyns?

AWV: vrachtwagens die uitrijden, komen op het kruispunt of verkeersplein terecht. Wanneer er een melding is dat er een vrachtwagen aankomt, zal er in de lichtenregeling een korte periode groen worden voorzien voor het oprijden van het kruispunt of verkeersplein.

Wordt er rekening gehouden met fietsers?

Maat: fietsers zijn in elke simulatie opgenomen.

AWV: binnenkort staat er een speciale klankbordgroep Oude Dokken op de agenda, die louter over fietsmobiliteit draait en waar we alle fietsassen in de buurt in kaart brengen en bespreken. Er is dus heel wat aandacht hiervoor.

Kan het aanzicht van de brug slanker?

Maat: we hebben bij de uitwerking van de brug ook gefocust op aangename passages onder de brug, onder meer via de grindbakken en in het verlengde van de Schipperskaai. Om voldoende licht en hoogte onder de brug te kunnen krijgen, is de brug opgebouwd met balken die boven de rijweg uitsteken. Deze balken dragen de brug en vormen mee het aanzicht van de brug.

Waarom wordt het groen niet doorgetrokken over de brug?

Maat: Er is voor gekozen om de middenzone tussen beide bruggen open te houden. Dit vonden we onder meer belangrijk om een aangename onderdoorgang te krijgen, die niet donker is, die geen sluikstort aantrekt...

De Verapazbrug en de Dampoort zijn 2 belangrijke punten. Je kunt niet het ene aanpakken zonder het andere. Je zou het tracé langs de huidige R40 nog even kunnen laten liggen, tot ook de Dampoort klaar is.

Kabinet Watteeuw: we onthouden de bezorgdheden maar stap per stap moeten we zeker vooruit. Dat zou bijvoorbeeld willen zeggen dat we ook moeten wachten met de tram van aan het Neuseplein tot aan de Dampoort te leiden.

De Lijn: We willen vooruit met dit project. We mogen dit niet laten afhangen van de andere ontwikkelingen.