



## **Opschrift**

Vergadering van 25 mei 2021

Nummer: 2021\_MV\_00320

### **Onderwerp:**

**Mondelinge vraag van raadslid Joris Vandenbroucke: De kritiek van GMF en Fietsersbond op herinrichting Dampoort-kruispunt**

### **Raadslid(-leden):**

Joris Vandenbroucke - Vooruit

**Bevoegd:** Filip Watteuw

## **Omschrijving van de vraag**

### **Toelichting:**

Het GMF en de Fietsersbond Gent maakten een kritische analyse van de herinrichtingsplannen voor het Dampoort-kruispunt, waarvoor de werken eerstdaags van start gaan en twee jaar zullen duren.

Hun kritiek is fundamenteel wat de veiligheid tijdens bepaalde werffases betreft en o.a. met betrekking tot de breedte van de te realiseren fietspaden. Zo vragen zij om bij minister van Mobiliteit Gilkinet bredere fietspaden voor het stationsgebouw te bepleiten.

Samengevat is het oordeel van GMF en Fietsersbond dat de geplande herinrichting van Dampoort niet future-proof is qua capaciteit en veiligheid van de fietsinfrastructuur.

### **Vraag:**

Wat is de reactie van de schepen op deze analyse en ziet hij nog mogelijkheden om via de bevoegde ministers de plannen bij te sturen?

## **Antwoord**

Het zit allemaal wat genuanceerder in mekaar dan het persbericht liet uitschijnen.

In 2024 is de Verapazbrug klaar. De brug zal de Muidelaan met de Afrikalaan verbinden. Dit zal ervoor zorgen dat de verkeersstromen aan de Dampoort grondig wijzigen. De

werken die nu gestart zijn moeten de Dampoort en de nutsleidingen onder Dampoort klaar maken voor de gewijzigde verkeersafwikkeling.

De huidige herinrichting van Dampoort is dus een relatief beperkte ingreep in functie van de aanleg van de Verapazbrug. Het project is niet future-proof, omdat er nog niet beslist is hoe de Dampoort op langere termijn ten gronde aangepakt zal worden. We weten nog niet of er een tunnel zal komen, dan wel of er een gelijkgrondse aanleg komt.

Het project voorziet wel reeds een aantal zaken die fiets- en busreizigers op korte termijn wat vooruit gaan helpen. Ik ben het dus eens met de Fietsersbond en het GMF dat dit geen volledig toekomstgerichte oplossing is voor de vele fietsers aan Dampoort, maar het is wel al een behoorlijke verbetering.

Er komt eindelijk een dubbelrichtingsfietspad tussen de Oude Antwerpsesteenweg en de Kleindokkaai. Dit is een traject dat veel fietsers vandaag reeds in tegenrichting gebruiken, hoewel het eigenlijk nog niet mag. Dit fietspad wordt 3m breed. Een nog breder fietspad is daar inderdaad wenselijk, maar dat kan pas gerealiseerd worden als het busstation verplaatst wordt naar de westzijde van de sporen, dus voor het NMBS-station. En dat kan pas gebeuren na de beslissing 'tunnel of gelijkgronds'.

De grote boog van het fietspad rond het busstation verdwijnt, zodat er zonder omwegen van de oude Antwerpsesteenweg (N70a) richting zwaaihoek gefietst kan worden.

Om ruimte te maken voor fietsers moet ook het busstation herschikt worden. Voor busreizigers worden er veel bredere perrons voorzien, wat toch ook een belangrijke verbetering is tov de huidige situatie. Op langere termijn is het de bedoeling om alle busperrons, dus ook die bij de Dendermonsesteenweg, naar het NMBS station te verhuizen.

Aan de kant van het Dampoortstation wordt er de komende jaren niet aan de inrichting gewerkt. Uiteraard pleit ook de stad voor de aanleg van bredere fietspaden voor het stationsgebouw in het langere termijn project voor de Dampoortknoop.

Bij de organisatie van de huidige werken van de Dampoort is er aandacht gegaan naar de veiligheid van de vele fietsers en voetgangers die daar elke dag passeren en de voetgangers- en fietsbereikbaarheid van de omgeving. Zo is ervoor gekozen om tijdens de werken één rijstrook rond de zwaaihoek tijdelijk te schrappen om ruimte te maken voor een dubbelrichtingsfietspad rond de werf.

Hetgeen nu wordt voorgesteld is dus zeker aanvaardbaar, meer dan aanvaardbaar, maar de écht goede oplossing kan pas na de beslissing over tunnel dan wel gelijkgronds.

---