



Opschrift

Vergadering van 25 oktober 2021

Nummer: 2021_MV_00522

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Sven Taeldeman: Belgacomtoren - afvoer Puin

Raadslid(-leden):

Sven Taeldeman - Vooruit

Bevoegd: Filip Watteeuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

In de gemeenteraadscommissies van de maanden mei en september werd de situatie van de aangekondigde afvoer van de 125.000 ton puin van het Belgacomgebouw via het water aangekaart.

Bij die afvoer was een tussenbehandeling van puinbreken voorzien, waarvoor een installatie noodzakelijk zou zijn op de projectsite in de stad. Hiervoor werd de vergunning geweigerd (wat een mogelijkheid was). Hierdoor dreigt het puin niet te kunnen worden afgevoerd per binnenschip. Dit betekent potentieel 15.000 vrachtwagenbewegingen in een uitermate kwetsbare stedelijke omgeving (dichte woonwijken en vele schoolomgevingen). De grond zou wel al kunnen worden afgevoerd per binnenschip, en de aanvoer van bouwmaterialen ook in belangrijke mate. Dat is een goede zaak. Maar de afvoer van de 'laatste' 25.000 ton puin per binnenschip blijft problematisch, bleek uit de commissie en een recent persbericht. Dit zou nog steeds potentieel een 3000 vrachtwagenbewegingen kunnen betekenen. 3000 vrachtbewegingen, of 1500 vrachtwagens laden (incl. geluidsoverlast) betekent nog steeds een paar maanden dag en nacht ernstige hinder voor de buurt (zelfs als dat buiten de schoolspitsuren zou zijn).

Bij de afvoer over het water is een van de bezorgdheden dat de schepen beschadigd zouden kunnen geraken. Maar dat kan opgevangen worden door een bepaalde manier van zorgvuldig laden toe te passen. Ook laden van vrachtwagens moet met de nodige zorg gebeuren. En schepen kunnen grotere brokstukken puin afvoeren. Het aantal handelingen in beide scenario's (afvoer per schip, of afvoer per vrachtwagen) verschilt m.i. niet veel. Maar het spreekt voor zich dat afvoer per schip pakken veiliger en leefbaarder is voor de omgeving.

Vraag:

- Gebeurt er in alle transparantie met de stad een kosten-baten-afweging van beide afvoerscenario's? Graag korte duiding.
- Worden er nog stappen gezet om tot een volledige afvoer per binnenschip te komen? Zo ja, welke?
- Welk scenario van afvoeren wordt gekozen, waarom, en welke minder hinder maatregelen worden daarbij genomen? Graag een korte duiding erbij.
- Wanneer is de afvoer voorzien?

Antwoord

De afvoer van het afbraakpuin en grondverzet van het project site AC-Portus werd door de dienst Economie en de afdeling IPR van DWBW reeds eind 2019 besproken met de bouwheer en De Vlaamse Waterweg. Verschillende scenario's, met je bijhorende kosten-baten-afweging werden onderzocht. Dit is in alle transparantie gebeurd, en het is duidelijk: transport via water is nog steeds duurder dan transport via de weg. Uiteindelijk werd door de stad Gent, samen met de bouwheer en De Vlaamse Waterweg beslist om de volledige afvoer (bouwpuin en grondverzet) via het water te organiseren. Hiervoor werd er een samenwerkingsovereenkomst opgesteld, met de bouwheer en met De Vlaamse Waterweg (goedgekeurd door de Gemeenteraad van januari 2021). In het scenario van volledige afvoer is door de experts van De Vlaamse Waterweg en de bouwheer echter ten alle tijden gesteld dat voor een veilig transport via schip, het bouwpuin tot voldoende kleine granulaten moet worden gebroken. Men vertelt mij dat dit is om de schepen niet te beschadigen of uit balans te brengen, en om ze op een veilige manier te kunnen laden. Grote stukken bouwpuin kunnen immers de bodem van een schip beschadigen. Ze maken gecontroleerd laden en het spreiden van gewicht ook veel moeilijker. Een vrachtwagen op vier of zes wielen op beton staat veel steviger dan de soort boot die op ons niet zo diepe binnenwater kan varen. In het scenario waar we op mikten, waarbij alles afgevoerd wordt over water, is het breken van het puin op de site noodzakelijk. Door de negatieve beslissing rond het afleveren van de breekvergunning, is dat scenario onmogelijk uit te voeren en is de afvoer van het bouwpuin per binnenschip niet mogelijk. Door de VLAREM-wetgeving is dit niet mogelijk. De afvoer van het bouwpuin zal daarom helaas [en dik tegen mijn zin] via vrachtwagens uitgevoerd moeten worden. Hiervoor werden met de bouwheer en de afbraakaanemer een aantal afspraken rond Minder-Hindermaatregelen gemaakt. Zo komt er een inname in de Doornsteeg, om op de meest veilige manier weg te rijden naar de Gebroeders van Eyckstraat en de Keizer Karelstraat. Bovendien worden er strikte speruren opgelegd waarbinnen geen vrachtwagentransporten mogen gebeuren: 's ochtends is dit tussen 7.30 en 8.30 uur, in de namiddag tussen 15.30 en 16.30 uur, en tussen 11.30 en 12.30 uur op woensdag. Er moeten ook minstens twee stewards ingezet worden die de vrachtwagens op een veilige manier over de kruispunten Doornsteeg/Gebroeders van Eyckstraat en Gebroeders van Eyckstraat/Keizer Karelstraat zullen begeleiden. De afvoer van het bouwpuin is voorzien vanaf 2 november en zal vermoedelijk 3 à 4 maanden in beslag nemen.

De afvoer van het grondverzet, en dit is toch zo'n 70% van wat er in totaal afgevoerd moet worden, zal wél over water gebeuren. Dit zal vermoedelijk voor het najaar van 2022 zijn.
