

Verslag informatievergadering: Aanleg fietsers- en voetgangerstunnels Boeveriepoort

9 november 2015

Panel

- de heer Renaat Landuyt, burgemeester
- mevr. Annick Lambrecht, schepen voor mobiliteit
- de heer Philip Pierins, schepen voor openbaar domein
- de heer Bjorn Cool, Verkeersdienst Politie
- de heer Vincent Catry, Wegendienst
- de heer Peter Vanhollemeersch, projectleider studie bureau Grontmij
- de heer Luc Maes, program manager bij TUC RAIL
- mevr. Charlotte Verbeke, projectleider info buurtbewoners Infrabel
- de heer Jonathan Nowakowski, diensthoofd Communicatie & Citymarketing (moderator)



Verslag

de heer Jean-Pierre Van Looke, Communicatie & Citymarketing

Publiek

een 140-tal aanwezigen.

Verwelkoming

Jonathan Nowakowski verwelkomt het publiek en stelt het panel voor.

Inleiding door Renaat Landuyt

2,5 jaar geleden organiseerden we een infovergadering over de werkzaamheden aan de balkonrotonde. We zijn daar zonder te veel kleerscheuren doorgeraakt, al hebben we na de infovergadering nog een aantal correcties moeten doorvoeren, doordat de werkzone meer plaats in beslag nam dan oorspronkelijk voorzien en we het autoverkeer van het fietsverkeer wilden scheiden.

Voor de volgende fase hebben we een drastische keuze gemaakt. Op aanraden van aannemers en technici hadden wij oorspronkelijk voorzien om gedurende 2 jaar de Boeveriepoort in 1 rijrichting af te sluiten (nl. voor het inkomend verkeer dat naar de binnenstad gaat). Maar rekening houdend met de ervaringen van de vorige keer, toen we in der haast oplossingen hebben moeten zoeken om een verkeersveilige doorgang te hebben voor voetgangers en fietsers, hebben we nu besloten om de grote werkzaamheden geen 2 jaar te laten duren, maar slechts 4,5 maanden, van 1 maart tot juli 2016. In die periode zullen we de Boeveriepoort afsluiten voor alle gemotoriseerd verkeer. Voetgangers en fietsers zullen evenwel ten allen tijde doorkunnen.

Het voordeel hiervan is dat de aannemer meer ruimte heeft en er bijna geen kans is op vertraging. Een ander voordeel is dat de mensen die van buiten Brugge komen als het ware gedwongen zullen worden om via de Bevrijdingslaan Brugge binnen te rijden, en daar als het ware aan gewoon kunnen worden gemaakt. Want ook in de toekomst willen we dat het zo is.

Op die manier winnen we anderhalf jaar tijd en zullen we anderhalf jaar eerder genieten van het eindresultaat van de enorm grote verandering aan die kant van Brugge.

De werkzaamheden aan de balkonrotonde werden bekostigd door de Vlaamse overheid. Dit is nu ook weer zo, maar wij doen er als Stad nu de coördinatie van. Naast een fietsersbrug onder de Koning Albert I-laan, komt er ook een fietsers- en voetgangerstunnel onder het spoor die zal worden doorgetrokken over de vestingen naar de Boeveriestraat en zo Sint-Michiels dichterbij de binnenstad zal brengen.

Toelichting project (door Peter Vanhollemeersch)

De werkzaamheden die nu op stapel staan, maken deel uit van een groter project, waarvan er al een en ander gerealiseerd is, met:

- module 1: de Balkonrotonde, met de kiss & ride zone, de toegang tot de parking en het stationsplein.
- module 2: de aanleg van een fietsers- en voetgangerstunnel onder de Koning Albert I-laan en de fietsers- en voetgangerstunnel onder het spoor met aansluitend fietsbruggen over de vestinggrachten.

- module 3: een ovonde langs de Spoorwegstraat

Module 2 zal worden uitgevoerd in 3 delen:

- 1) aanleg van de fietsers- en voetgangerstunnel onder de Koning Albert I-laan
- 2) doorsteek onder het spoor
- 3) voetgangers- en fietsersbruggen over de vestinggrachten.

1) Voetgangers- en fietserstunnel onder Koning Albert I-laan

- de aanleg van de tunnel gebeurt in de eerste helft van het jaar 2016
- De hellingsgraad wordt zo klein mogelijk gehouden, nl. 4 % (hetzelfde als onder de balkonrotonde richting Rijselstraat of Barrièrestraat).
- De tunnel zal binnenin 6 meter breed zijn: 2 meter voor het voetgangersgedeelte en 4 meter voor het fietsersgedeelte
- Om het ruimtegevoel binnenin de tunnel te vergroten, zullen de wanden naar buiten hellen.



Verkeer boven de tunnel

- Boven de tunnel behoudt het verkeer dat de binnenstad verlaat 2 rijstroken; het verkeer dat de binnenstad inrijdt krijgt ook 2 rijstroken: 1 voor het autoverkeer en 1 voor de bus (aparte busbaan).
- Ook in de Stationslaan komt er een aparte busbaan, wat maakt dat de bus van in de Stationslaan aan de Boeveriepoort naar links zal kunnen afslaan om naar de voorkant van het station te rijden. Daartoe komen er beïnvloedbare verkeerslichten, die het verkeer in de Koning Albert I-laan zullen doen stoppen om De Lijn de mogelijkheid te geven om op een veilige manier in de Boeveriepoorttunnel te kunnen rijden.

Rioleringswerken

Daarbij gebeuren er ook werkzaamheden onder de bestaande Boeveriepoort en rioleringswerken:

- o aanleg van een gescheiden rioolstelsel in de Stationslaan
- o verplaatsen van de collector
- o Het water dat nu stroomt naar de buitenvestingsgracht, zal moeten worden gesifonneerd onder de tunnel.
- o Ook de verouderde rioolleiding onder de Boeveriepoort wordt vervangen.

Werkzaamheden in fasen

- de werkzaamheden aan de nutsleidingen zijn al voltooid
- de opbraak van de Stationslaan en de werkzaamheden daar zijn al voor een deel verwezenlijkt (die gebeurden tot nog toe in hoofdzaak in functie van de voorbereidende werkzaamheden van de nutsleidingen). Op 23 november 2016 heeft de aannemer de Stationslaan afgesloten en start hij met de rioleringswerken en de aanleg van een nieuw voetpad aan de westzijde.
- Vanaf 1 maart tot aan het bouwverlof 2016 start dan de volgende fase waarin de tunnel wordt gebouwd, het graven van de toegangssleuven naar de tunnel, de rioleringswerken onder de Boeveriepoort, en alle wegeniswerken.
- Daarna wordt er verder gewerkt aan de sleuven en wordt ook het stationsplein verder afgewerkt. De opening van de fietsers- en voetgangerstunnel is voorzien op 31 december 2016.
- In een volgende fase gebeurt dan de groenaanleg, de aanleg van wandelpaden

Fietsers kunnen altijd door

De fietsers zullen altijd door kunnen op een ruime brede strook (van minstens 3 meter), maar het kan wel zijn dat de oversteek aan de Boeveriepoort wat wordt verlegd.

2) Doorsteek onder het spoor

- De ruwbouw van de doorsteek onder het spoor zal ook starten in het voorjaar van 2016

- Ook hier zal de nuttige breedte 6 meter zijn
- Er zal hier nauwelijks een hellingspercentage zijn.

3) Bruggen over vestinggrachten

De aanleg van bruggen over de vestinggrachten is dan voor nadien. Die zijn nu nog in ontwerp.

Module 3: Ovonde in de Spoorwegstraat

Die wordt aangelegd om de toegang tot het Kamgebouw te verbeteren en om een breder fiets- en voetpad te creëren naar het plein toe.

Voetgangers- en fietsersdoorsteek onder het spoor (door Charlotte Verbeke)

Wie is Infrabel?

Infrabel is de infrastructuurbeheerder van het Belgisch spoorwegnet. Wij onderhouden, vernieuwen, beheren de spoorweginfrastructuur in België. Wanneer je vragen hebt, mag je die aan ons melden via het groen, gratis contactnummer (t 0800 55 000), dat van 7.00 tot 22.00 uur bemand is of via ons mailadres info.projecten@infrabel.be

Stad Brugge is financierder

Het project van de spoorwegdoorsteek maakt deel uit van het project voor het derde spoor tussen Brugge en Dudzele. De spoorwegdoorsteek is een opdracht van de Stad Brugge, die er ook de financierder van is.

Voetgangers- en fietsersdoorsteek onder het spoor (door Luc Maes)

De bouw van de doorsteek gebeurt in opdracht van de Stad Brugge. Infrabel en haar dochteronderneming TUC RAIL staan in voor de ruwbouw, de verdere afwerking gebeurt door de Stad Brugge.

De mond van de fietsers- en voetgangerstunnel komt ter hoogte van de poort naar het Sint-Lodewijkcollege. De tunnel zal 35 m lang zijn en een nuttige hoogte hebben van 2,7 meter. De nuttige breedte wordt zoals al aangegeven 6 meter.

Aan weerszijden van de tunnel komen een aantal toegangsconstructies. Wij zorgen ook voor voorlopige steunmuren (darmwanden) voor de bouw van een toegangsweg en om de werfzone bereikbaar te houden. Die voorlopige steunmuren komen aan de kant van het centrum van Brugge, tussen de Koning Albert I-laan en de toekomstige fietstunnel.

Kant Stationslaan zullen we eerst een toegangsconstructie maken met 2 vleugelmuren aan weerszijden die goed verankerd zitten in de taluds. Aan de kant van het centrum maken we ook een uitloopconstructie, maar die zal overdekt zijn (verbrede tunnel), om daar later het derde spoor op te kunnen leggen. Dit derde spoor is gepland tussen het station van Brugge en de vertakking van het spoor in Dudzele.

De manier van werken is heel anders dan bij de aanleg van een tunnels onder een weg voor autoverkeer. Het spoorverkeer kan je niet zomaar omleiden. Om geen hinder te veroorzaken voor het treinverkeer, maken we gebruik van een speciale techniek, met een buizendak: daarbij worden grote stalen buizen onder het spoor geperst. Dat zal gebeuren vanaf de Buiten Boeverievest. Om dat te doen bouwen we daar een damwand, een perswand, vanwaar de buizen in het spoortalud worden geperst. Daarbij brengen we eerst de bovenste buizen in die geleid worden door een grote wand vooraan te plaatsen met grote gaten erin. Daarna worden de wanden gemaakt eveneens met persbuizen. Vervolgens wordt alles stukje per stukje uitgegraven en wordt een betonsegment (vloerplaat) van ca. 1 meter breedte aangebracht. Daarop komen er dan stalen kolommen (telkens 2 heel dicht bij mekaar), die op de buizenwand worden aangebracht met bentoniet-ondersteuning. Dan worden alle wanden dichtgebetonneerd en wordt een dakplaat aangebracht. Tot slot wordt het geheel opgeperst met bentoniet, zodat alles netjes dicht zou zijn. Tussen de buizen worden verankeringsmechanismen aangebracht, zodat er nooit water of grond kan ontsnappen en er geen verzakkingen gebeuren van het spoor.

Aan de andere kant van de tunnel, aan de Stationslaan, komt ook een tijdelijk portiek om de buizen op te steunen. Die buizen blijven allemaal zitten, maar ze zullen niet zichtbaar zijn. Er komen trouwens ook nog front- en vleugelmuren aan weerszijden van de tunnel.

De aankleding van de tunnel behoort niet tot de opdracht van Infrabel; dit zal gebeuren in een afzonderlijke opdracht door de Stad Brugge. Wel nadien, wanneer het derde spoor er komt, zal Infrabel ook nog de definitieve steunmuren bouwen, die vlak voor de voorlopige steunmuur zullen komen. Eens dit gebeurd is, tegen eind 2017, kunnen de metalen fietsers- en voetgangersbruggen gebouwd worden over de beide stadsgrachten.

Een eenvoudige situatie is het niet. We zitten hier niet alleen met sporen, maar ook met spoorwissels, seinketen,... Vandaar dat Infrabel bewust de keuze maakte om met een ondergrondse techniek te werken, ook al om het kostprijsplaatje te kunnen bewaken.

Wij zullen ervoor zorgen dat er zo weinig mogelijk hinder is voor de buurtbewoners door zo weinig mogelijk geluidshinder te produceren en zo weinig mogelijk werfverkeershinder te creëren. Zoals in de bouwvergunning opgelegd zal het werfverkeer niet via de Singel en de Buiten de Boeverievest gebeuren, maar via hoofdzakelijk de tijdelijke werfweg langs de Koning Albert I-laan en ten dele ook via de Stationslaan. Ook de hinder voor het treinverkeer zal minimaal zijn en de fasering wordt zo strak mogelijk gehouden, zodat de tunnel zo snel mogelijk in gebruik kan worden genomen.

Timing

De aanbesteding van de fietstunnel gebeurt morgen, op 10 november 2015. Rond 4 februari 2016 hopen we dan de aannemer te kunnen aanstellen, zodat er in de loop van maart 2016 kan worden gestart. De werkzaamheden zullen ongeveer 1 jaar duren. Daarna moet nog de aankleding gebeuren en moeten de fietsers- en

voetgangersbruggetjes worden gebouwd, waardoor het realistisch is te zeggen dat de verbinding in de loop van 2018 zal kunnen worden opengesteld.



Verkeersverloop tijdens de werkzaamheden (door Björn Cool)

Fase 1a: rioleringswerken in Stationslaan en stukje Koning Albert I-laan richting OLV-ziekenhuis

- start op maandag 23 november 2016 met volledige afsluiting van de Stationslaan tussen de Koning Albert I-laan en de Magdalenastraat voor gemotoriseerd verkeer.
- Fietsers en voetgangers kunnen wel nog door in beide richtingen
- De bewoners van de Stationslaan zullen wel nog aan hun woning kunnen geraken komende van de Magdalenastraat (en niet van de Koning Albert I-laan)
- Aannemer legt ook een stukje riolering aan in de Koning Albert I-laan: tussen de ingang van het OLV-ziekenhuis en de Boeveriepoort. Hierdoor zal het verkeer daar in beide richtingen telkens op 1 vak moeten rijden. Het verkeer richting Brugge rijdt dan op de al aangelegde busbaan, het verkeer komende uit de binnenstad zal op de rijstrook rijden waar je nu de binnenstad binnenrijdt.

Fase 1b: rioleringswerken in Stationslaan en Koning Albert I-laan richting Unescorotonde

- Start onmiddellijk na het winterbouwverlof en duurt tot 1 maart 2016
- Voor uitvoering van rioleringswerken in de Stationslaan en in de Koning Albert I-laan vanaf de Boeveriepoort richting Unescorotonde

- Gevolg hiervan is dat er daar ook maar 2 rijvakken ter beschikking zullen zijn: in elke rijrichting 1.
- In de Hendrik Consciencelaan zal de aansluiting met de Koning Albert I-laan dicht zijn. Wie dan daar moet zijn, zal via 't Zand en de Smedenstraat moeten rijden.

Fase 2: afsluiten van de Boeveriepoort voor 4,5 maanden

- Van 1 maart tot 15 juli 2016
- Fietsers en voetgangers kunnen nog steeds onder de Boeveriepoort, in beide richtingen
- Specifiek voor de bewoners van Sint-Michiels en Steenbrugge komen er flankerende maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren. Welke dat zullen zijn, weten we nog niet. Mogelijkheden zijn het invoeren van eenrichtingsverkeer, het openstellen van de Vaartdijkstraat in 1 rijrichting (richting binnenstad)...
- In elk geval zullen we geen maatregelen nemen om het verkeer dat van buiten Brugge komt met bestemming station of omgeving langs Sint-Michiels of Sint-Andries te sturen. Al deze mensen zullen omgeleid worden via de Expresweg naar de Bevrijdingslaan. Dit wordt ook de hoofdweg voor het verkeer dat de binnenstad verlaat en naar het binnenland moet. Voor wie uit het oosten komt, zal er een omlegging zijn via de Maalse Steenweg naar de E40. Sowieso proberen we het doorgaand verkeer zo veel mogelijk te weren uit Sint-Michiels en Sint-Andries.

Fase 3: afwerken van de tunnelhellingen

- Begint na zomerbouwverlof
- Stationslaan blijft afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

Vraagstelling

1. Horst Lamote: Ik woon in Sint-Michiels en gebruik elke dag die fietsroute. Kan je wat meer info geven over de fietsersbruggen?

Peter Vanhollemeersch: De breedte van de bruggetjes zal 6 meter zijn. Het zal een heel lichte constructie zijn (in metaal). De bodem zal ongeveer 30 cm dik zijn en zal op 2 palen steunen met een diameter van ongeveer 16 cm. Meer details hebben we er niet over. Daar zijn we nog volop mee bezig.

2. Horst Lamote: De Vaartdijkstraat is heel smal en wordt door vele fietsers gebruikt. Als je die openstelt voor fietsers, lijkt me dat een heel gevaarlijke situatie.

Björn Cool:

De Vaardijkstraat is inderdaad niet breed. De Wegendienst zal die op bepaalde plaatsen breder maken. Het is niet de bedoeling om daar verkeer aan te zuigen. We

zullen die route dus niet bewegwijzeren. De weg zou alleen bedoeld zijn voor de bewoners van Sint-Michiels om geen grote omlegging te moeten volgen om naar het centrum te geraken. We denken dat het mogelijk moet zijn om dat op een veilige manier voor die korte periode zo te gebruiken.

3. Mijnheer: Ik heb hier niets gehoord over De Lijn. Wanneer de Boeveriepoort afgesloten is, hoe zullen de bussen dan rijden naar/van Sint-Andries en Sint-Michiels?

Björn Cool:

De Lijn ging akkoord met de fasering van de werken en is nu volop bezig met het uitwerken van hun omleidingsroutes. We zullen daarover nog met hen samenzitten om te kijken hoe we zoveel mogelijk kunnen ondersteunen. U krijgt hierover nog informatie via o.a. een bewonersbrief en andere communicatiekanalen.

Jonathan Nowakowski:

Aanvullend is het zo dat vanavond pas een startmoment is. We communiceren nu over dit project en zullen dat nog doen, bij elke nieuwe belangrijke fase zult u geïnformeerd worden.



4. Geert Loose, Ten Hove: Ik ben bezorgd over de verkeersveiligheid aan de toegang tot de ingang van de tunnel in de Stationslaan. Het verkeer dat van de Boeveriepoort komt en de Stationslaan inrijdt, rijdt daar nogal snel.

Peter Vanhollemeersch: Ter hoogte van de uitgang van het Sint-Lodewijkscollege, waar de doorsteek komt onder het spoor, zal er een zebrapad zijn voor voetgangers. Dat is al een eindje weg van de hoek met de Koning Albert I-laan en dat is waar de helling naar boven komt. Er is ook een afspraak om het fietspad te laten doorlopen tot aan de ingang van het psychiatrisch ziekenhuis. De fietsers zullen daar kunnen oversteken, maar zullen wel voorrang moeten verlenen. De voetgangers krijgen een zebrapad. Als fietser kan je er, als je slim bent, oversteken met de fiets aan de hand.

5. Mijnheer: Ik wil nog eens terugkomen op de Vaartdijkstraat. Die is ooit afgesloten voor autoverkeer, omdat die veel te gevaarlijk was en er te veel verkeersongevallen gebeurden met fietsers en auto's die voortdurend in conflict waren. Er gebeurden zelfs dodelijke ongevallen. Maandag zaten we met een aantal buurtbewoners daarover samen en klonk unaniem dat niemand wil dat de Vaartdijkstraat wordt opengesteld. Morgen wordt dan ook het fietspad aan Ten Briele opengesteld, dat aansluiting geeft op de Vaartdijkstraat, een straat die heel gevaarlijk wordt. Hoe valt dat te rijmen?

Burgemeester Renaat Landuyt: We nemen dit in overweging. Of de Vaartdijkstraat opengesteld wordt, valt nog te bezien. We hebben hier iedereen opgeroepen om te komen luisteren naar het voorstel om de Boeveriepoort volledig af te sluiten, terwijl we eigenlijk al maandenlang bezig waren met een ander scenario. Ondertussen kwamen we te weten dat we een te groot risico namen. We hebben dan teruggekoppeld en het engagement gekregen dat de tunnel veel sneller kan worden gebouwd, nl. in 4,5 kalendermaanden. Ondertussen was de uitnodiging voor de infovergadering al verstuurd. Dit had voor gevolg dat ons huiswerk voor vanavond, voor dit nieuwe scenario, nog niet helemaal af is. Wat we zeker zijn, is dat we het verkeer van buiten Brugge kunnen wegduwen van Sint-Michiels en Sint-Andries. Veel moeilijker is het om een goede service te kunnen geven aan de mensen van Sint-Andries en Sint-Michiels. Daar zoeken we nu alle mogelijke technieken om door verandering van wegenstelsel (bv. andere rijrichting) de bewoners maximaal te bedienen om van en naar de binnenstad te kunnen gaan. De Vaartdijkstraat komt daarbij ook in beeld, omdat die ooit al eens daarvoor opengesteld is omwille van werkzaamheden in de buurt. We zijn er toen in geslaagd om met begeleidende maatregelen de veiligheid te garanderen. Toen was dat heel tijdelijk. Nu gaat het om een langere periode, een spanningsveld van 4,5 maanden. De eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid berust in dit geval hier op de

burgemeester. Ik zal hier zeker geen risico's nemen. Neem dat maar van mij aan. Ik zit ook alle dagen op de fiets.

6. Bert Moerman: Ik juich toe dat de Bevrijdingslaan straks wordt gepromoot als primaire invalsweg, maar straks zijn ook daar werkzaamheden gepland om het kruispunt aan te passen. Zal dat niet in het vaarwater komen van de werkzaamheden aan de Boeveriepoort? En is er al zicht op de timing van die werken?

Burgemeester Renaat Landuyt: Er is een timingsprobleem ontstaan door een of andere procedure, maar we zullen in elk geval de werkzaamheden langs de Bevrijdingslaan niet laten plaatsvinden tijdens de 4,5 maand dat de Bevrijdingslaan is afgesloten. Het zal wel drukker dan anders zijn op de Bevrijdingslaan. Daar zal er dus een knelpunt zijn dat we niet kunnen vermijden.

We zullen er niet het probleem van de verkeersdruk op de Expresweg oplossen. De A11 die binnen 2 jaar klaar zal zijn, zal daar wel zorgen voor een ontlasting.

7. Pieter Matthijs: Mijn ouderlijk huis staat in de Stationslaan 44. Is er bij de dimensionering van de fietsersbrug ooit een inschatting geweest van hoeveel fietsers en voetgangers daar zullen passeren? Op piekmomenten is het daar héél druk. Is er rekening gehouden met deze piekmomenten voor wat de breedte van de tunnel betreft? 2 x 2 meter lijkt me toch wel weinig.

Peter Vanhollemeersch: Vroeger hebben we op een infoavond een spaghettitekening getoond met de verschillende verkeersbewegingen en tellingen op dat kruispunt. Wat de dimensionering betreft, is met dezelfde breedte rekening gehouden als van de bestaande tunnel aan de Boeveriestraat. Daar heb je ook 4 meter voor fietsers. Bij de nieuwe tunnel zal de context anders zijn. De verkeerslichten die de fietsers en voetgangers doen samenstromen, zullen er niet meer zijn. Er zal dus een continue stroom zijn voor fietsers die doorrijden, net zoals ook onder de balkonrotonde. Ik had ook gedacht dat daar visueel veel meer fietsers zouden zien doorrijden, maar het is niet zo, omdat er geen verkeerslichten staan. Op de spits zal het drukker zijn, maar het zal vloeiender gaan dan nu. Je zal niet moeten stoppen en dan met 50 fietsers gelijktijdig door de tunnel moeten rijden.



8. Pieter Matthijs: Eens de werken gedaan zijn, zal er dan niet opnieuw een aanzuigeffect komen voor auto's die langs de Boeveriepoort de stad in en uit zullen willen rijden, vooral omdat de lichten er verdwijnen? Welke maatregelen nemen jullie om dat te verhinderen?

Björn Cool: De Stad en AWV zullen in elk geval de Koning Albert I-laan niet promoten als invalsweg, ook niet infrastructureel. Boven de tunnel komt er een 4^{de} rijvak, maar dat rijvak zal niet voor auto's zijn, maar voor de bus. Het is dus niet de bedoeling om de capaciteit van de Koning Albert I-laan te vergroten. Met de bouw van de balkonrotonde is ook geen aanzuigeffect gecreëerd, want ook daar sta je tijdens de piekmomenten aan te schuiven. De Bevrijdingslaan wordt wel blijvend als invalsweg gepromoot. Om dat kracht bij te zetten, starten daar begin 2016 ingrijpende werkzaamheden die ongeveer anderhalf jaar duren en waarbij de Bevrijdingslaan slechts gedurende een 3- à 4-tal weken onderbroken zijn.

Peter Vanhollemeersch: Er zullen daar nog verkeerslichten staan voor het gemotoriseerd verkeer, want de busbaan die in de Stationslaan wordt aangelegd voor het busvervoer uit Sint-Andries, zal vanuit de Stationslaan linksaf kunnen inslaan in de Koning Albert I-laan om rechtstreeks naar de voorkant van het station te kunnen rijden. De lichten zullen daar beïnvloed worden door de chauffeurs van De Lijn. Daardoor zullen er nog wachttijden zijn voor het verkeer en zal het verkeer vnl. tijdens het spitsuur niet heel vlot kunnen doorrijden.

9. Jürgen Vantonghe/Vantomme, Barrièrestraat: De bestaande fietsers- en voetgangerstunnel aan de Boeveriepoort is voor vele mensen niet te vinden. Aan de kant van de Boeveriestraat is ze overwoekerd door groen. Ik rij beroepshalve veel 's nachts en zie daar vele mensen over de omegahekkens kruipen of zelfs erdoor kruipen om de gevaarlijke Koning Albert I-laan over te steken. Anderen steken zelfs over dwars over de Unescorotonde. Is het niet beter om de omegahekkens te laten overgroeien met groen en het teveel aan groen weg te nemen, zodat de tunnel beter zichtbaar is? En kunnen jullie daar ook zorgen voor goeie bewegwijzering? Nu staan daar 2 bordjes, maar die zijn nauwelijks zichtbaar.

Burgemeester Landuyt: Het nachtelijk gedrag van mensen hebben we zelf niet in de hand. Maar je hebt hier zeker een punt. Het vervelende is dat je een kleine omweg moet maken om naar het station te geraken. Dit zal een stuk verbeterd worden met de nieuwe tunnel.

Jürgen Vantonghe/Vantomme: Waar ik het over heb, is over de toeristen die met hun valies van 't Zand komen en over het fietspad lopen en niet weten dat er ernaast in het park een wandelpad is. Aan de Unescorotonde denken ze dan de rotonde te moeten oversteken om aan het station te geraken.

10. Jürgen Vantonghe/Vantomme : Kunnen jullie het fietstraject Rijselstraat – Barrièrestraat – Stationslaan verbeteren? Er ligt daar tarmac, betontegels zoals voor een voetpad, rode tegels voor een fietspad. Voor mensen die daar hun weg niet kennen, is het een groot kluwen. Misschien kan dat met beschildering voor fietsers verbeterd worden.

Schepen Annick Lambrecht: We proberen daar iets aan te doen. Voor het fietsverkeer dat van de Spoorwegstraat komt, hebben we onlangs samengezeten met AWW om hen daar te leiden, zodat er geen onduidelijkheid zou zijn. In de fietserstunnel die er komt, willen we ook dat er via belijning heel duidelijk wordt aangegeven waar de fietsers en de voetgangers moeten rijden of gaan. We hebben daarover al heel duidelijke directieven doorgegeven en vragen daarbij meer fietspictogrammen op de grond, zodat er zeker geen conflict kan ontstaan tussen de zwakke weggebruikers onderling.

11. Hans Delrue: Wat voorzien jullie op deze wegen voor bromfietsers klasse B?

Björn Cool: Dat is een goede vraag, maar we hebben daarover nog geen beslissing genomen. In principe mogen bromfietsers klasse B zowel de rijweg als het fietspad volgen. Zij zullen dan ook in de fietserstunnels toegelaten worden. Als we dan

zouden vaststellen dat dat voor gevaarlijke situaties zorgt, zouden we een verbod kunnen opleggen, maar dit is op dit moment nog niet aan de orde.

12. Arthur Ameel, Stationslaan: Eens alle werken achter de rug zijn, wordt de Stationslaan dan eenrichtingsverkeer of opnieuw verkeer in beide richtingen?

Björn Cool: De Stationslaan zal dan weer in beide rijrichtingen opengesteld worden.

Slot

Jonathan Nowakowski rond de avond af. Wie nog vragen heeft, mag gerust nu nog langskomen. De panelleden blijven hier nog een poosje. De bar is ook nog open. Tot slot een woord van dank aan alle aanwezigen voor de interesse voor het project en om hier vanavond aanwezig te zijn.

De vergadering wordt afgesloten omstreeks 21.15 uur.