

## BEREIKBAARHEID

### Fietsverkeer

#### **1. Hoe ziet de fietsroute eruit voor fietsers die van de binnenstad (Gentpoort) naar de Generaal Lemanlaan willen rijden?**

Fietsers uit de binnenstad volgen dezelfde route zoals heden. Het gemotoriseerd verkeer zal zowel op de ring als in de "kleine" Generaal Lemanlaan voor het rode licht moeten wachten tijdens de groenfase voor fietsers, waardoor fietsers op beide kruispunten een veilige en conflictvrije oversteeek krijgen.

De fietsers vanuit de binnenstad kunnen doorrijden over de Gentpoortbrug tot aan een fietserslicht aan de rand van de ring, terwijl auto's vanuit de binnenstad vóór de Gentpoortbrug moeten stoppen aan een verkeerslicht. Enkel de fietsers krijgen eerst groen om de ring te kruisen. In een volgende fase krijgen enkel de auto's vanuit de binnenstad groen om de ring op te rijden. Dit systeem zorgt ervoor dat auto's en fietsers dus afzonderlijk groen licht krijgen zodat de kans op (dodehoek)ongevallen vermindert.

#### **2. Wat is de route voor fietsers die uit de Generaal Lemanlaan komen?**

Fietsers die uit de Generaal Lemanlaan komen en de ring willen oversteken krijgen een aparte groenfase ten opzichte van de auto's. Er is daardoor geen speciale fietsopstelstrook op de rijweg meer, maar wel een grote opstelzone naast de rijweg boven het Zuidervaartje.

#### **3. Hoe ziet de route eruit voor fietsers langs de ring die uit de richting van de Kruispoort komen?**

Deze fietsers volgen dezelfde route zoals heden. Vanaf de Gentpoort genieten de fietsers in de richting van de Katelijnebrug van het nieuwe verbrede fietspad.

#### **4. Hoe fietsen de fietsers langs de ring komende uit de Katelijnepoort?**

Het fietspad langs de ring tussen de "kleine" Generaal Lemanlaan en de Generaal Lemanlaan verdwijnt. Fietsers komend uit de richting van de Katelijnepoort rijden de "kleine" Generaal Lemanlaan in via een nieuw fietspad. Als een fietser wil oversteken van de "kleine" Generaal Lemanlaan naar de Nijverheidsstraat, dan volgen ze de verkeerslichten die in de "kleine" Generaal Lemanlaan staan op de aansluiting met de Generaal Lemanlaan.

#### **5. Hoe breed zijn de fietspaden langsheen de Generaal Lemanlaan, tussen de ring en de Daverlostraat?**

Aan de ring voorzien we een breder fietspad dat dan smaller wordt richting de bebouwing om dan aan te takken op het bestaande fietspad. Zo kunnen we de 'golf' aan fietsers, die de ring zal kruisen, beter opvangen. In Nederland is zo'n concept al ingeburgerd bij fietsoversteken en ze noemen dit principe daar 'een frietzak'.

#### **6. Kan er een fietsersbrug voorzien worden over de R30?**

De Vlaamse Waterweg heeft dit enkele jaren terug, in nauwe dialoog met de Vlaamse overheid - Agentschap Wegen en Verkeer - en Stad Brugge, onderzocht in een haalbaarheidsstudie. Kort

samengevat werd een fietsersbrug negatief geëvalueerd. Het probleem zit vooral in de hellingbanen. Rekening houdend met een hellingspercentage van 4% (fietscomfort) én de overbrugging van de R30 en kanaal is een zeer lange helling nodig. Die is niet eenvoudig inpasbaar noch aan de kant van Assebroek noch aan de kant van de binnenstad. Kant binnenstad zou je bovendien ook een grote landschappelijke impact hebben op de beschermde Vesten en zelfs een té grote negatieve impact. Tot slot zou ook de kostprijs van een dergelijke constructie zeer hoog oplopen.

## **7. Is er een fietsopstelruimte aan de Gentpoortbrug?**

- De smalle brug stelt ons voor een uitdaging. Een uitbreiding (ook van het bruggenhoofd) in functie van een brede fietsopstelzone is alleen al omwille van de budgettaire en technische implicaties niet mogelijk. Ook vergunningsmatig zou dit geen evidentie zijn omdat gewerkt wordt aan/nabij een beschermd monument.
- We werken daarom aan een verkeerslichtenregeling die zal zorgen voor een afdoende capaciteit voor de vele fietsers die staduitwaarts rijden. Het principe (dat nog verder verfijnd zal worden door verkeersexperten) is dat de groenfases voor fietsers en vervolgens auto's, die staduitwaarts rijden, elkaar meteen kunnen opvolgen (waarna pas andere takken op het kruispunt groen krijgen). Door de positie van de verkeerslichten (voor de fietsers ter hoogte van de R30, voor de autobestuurders meer stadinwaarts gesitueerd ter hoogte van de stadspoort) zal dit zorgen dat fietsers, die dus eerst groen krijgen, niet enkel het fietspad maar ook het brugdek kunnen gebruiken om zich op te stellen. Als de fietsers groen licht krijgen, steken ze allen over. Vervolgens springt het licht op rood voor de fietsers, kunnen de dan nog aankomende fietsers zich op het fietspad achter elkaar opstellen. Op dat moment krijgen de staduitwaartse auto's immers groen licht en kunnen zij kortom vlot uitrijden. Vervolgens krijgen ook de auto's rood licht. Met dat er niet als vandaag een gestremd uitrijden is (door het mengen van auto's en fietsers op de brug) is de kans van nog een voertuig op het brugdek (wat vandaag schering en inslag is) afwezig en kunnen fietsers kortom terug het vrijgekomen brugdek vullen, wachtend tot de volgende groenfase en dan begint de lichtencyclus opnieuw. Dit principe maakt wel dat we niet meer spreken over een "ofos", een opgeblazen fietsopstelstrook, die in het rood geschilderd wordt. Vandaar dat er op de simulatietekening "maar" een indicatie is van een fietspad. De bekommernis voor een afdoende staduitwaartse fietsopstelcapaciteit wordt dus door een innovatieve combinatie infrastructuur/fasering in de lichtenregeling opgevangen.
- Conclusie: binnen het voorziene verkeersconcept is het volgens de geldende verkeerswetgeving niet mogelijk om een fietsopstelruimte visueel in rood te markeren op de brug zoals op vandaag het geval is. Door een doordachte fasering in de verkeerslichtenregeling in de praktijk toch nog steeds een opstelruimte op de brug ingenomen kan worden door fietsers zolang het autoverkeer komende van het centrum voor het rode licht moet wachten.  
Fietsers vanaf het centrum, die de linksafbeweging naar de R30 willen maken (richting de fietsoversteek naar de Nijverheidsstraat) mogen het fietspad verlaten om deze beweging te nemen en begaan dus geen verkeersovertreding door zich even op de brug naast het gemarkeerde fietspad op te stellen. Als ze de ring schuin kruisen, begaan ze geen verkeersovertreding. Door dat de fietsers, komend van de Generaal Lemanlaan op dat moment ook wel groen licht hebben, moet je bij die beweging wel extra alert en hoffelijk zijn.

## **8. Kan de fietsdoorsteek naar de Nijverheidsstraat en verder naar de wijk met de heksenamen en Sport Vlaanderen, over de R30, nog gebruikt worden? Deze doorsteek is zeer smal en bevindt zich in een slechte staat.**

### **Hoe bereiken fietsers best de Nijverheidsstraat?**

Een fietser die komt vanuit de binnenstad kan best de R30 schuin links kruisen richting het bestaande fietspad langs de ring dat aantakking geeft op de fietsdoorsteek die uitgaat op de Nijverheidsstraat. Het klopt dat deze doorsteek in zeer slechte staat is. Stad Brugge voorziet dan ook om in 2024 deze doorsteek op te waarderen. Het fietspad zal uitgevoerd worden in asfalt en de fietsoversteek

op de Nijverheidsstraat wordt ook op het plateau gebracht (dat daarom heraangelegd en dus uitgebreid zal worden). Een verbreding van de fietsdoorsteek is, omwille van de situering boven de koker van het Zuidervaartje, jammer genoeg niet mogelijk daar dit een te hoge kostprijs en complexiteit kent.

### **9. Waarom is er geen 'vierkant groen' voor fietsers en voetgangers op dit kruispunt?**

Agentschap Wegen en Verkeer, de wegbeheerder, volgt een Actieplan Verkeerslichten dat gericht is op een verkeersveilige lichtenregeling. 'Vierkant groen', waarbij fietsers en voetgangers op alle takken gelijktijdig groen licht krijgen, is slechts één van de mogelijke oplossingen, maar niet in alle omstandigheden de meest wenselijke. Vanwege de complexiteit van het kruispunt (in feite een cluster van kort opeenvolgende kruispunten), de beperkingen om de kruispunten aan te passen (bebouwing, waterloop, kanaal), en het feit dat het geen klassieke kruispunten zijn (auto's kunnen niet alle rijrichtingen nemen), is er gekozen voor een andere oplossing, met een maximaal conflictvrije verkeerslichtenregeling voor fietsers.

Meer info over het Actieplan op [wegenenverkeer.be/wegen/signalisatie/actieplan-verkeerslichten](http://wegenenverkeer.be/wegen/signalisatie/actieplan-verkeerslichten).

### **10. Wordt het fietspad tussen 'kleine' Generaal Lemanlaan en Generaal Lemanlaan langs de ring geschrapt? Zullen fietsers toch niet de neiging hebben om verder te fietsen langs de ring?**

Het fietspad langs de ring tussen de 'kleine' Generaal Lemanlaan en de Generaal Lemanlaan verdwijnt. Er komt ook geen fietspad of een fietsoversteek over het kruispuntvlak R30 x 'kleine' Generaal Lemanlaan of over het kruispuntvlak R30 x Generaal Lemanlaan. Het enige fietspad zal leiden via de 'kleine' Generaal Lemanlaan en zo naar de oversteek in de nieuwe verkeerslichten richting de Nijverheidsstraat. Dit is, dankzij een conflictvrije programmatie, de meest veilige route. Door dit alternatief én de afwezigheid van fietsinfrastructuur zullen fietsers als het ware niet gaan spookrijden op de ring.

## **Autoverkeer**

### **1. Verandert de route voor de auto's die uit de Gentpoort naar de Generaal Lemanlaan willen rijden?**

Auto's kunnen **niet** meer rechtdoor naar de Generaal Lemanlaan rijden. Ze moeten na de Gentpoortbrug naar rechts afslaan op de ring en dan meteen naar links afslaan in de 'kleine' Generaal Lemanlaan. De verkeerslichten op de R30 zijn zo geprogrammeerd dat deze verkeersbeweging vlot verloopt en dat geen wachtrij van auto's zal ontstaan. Op het einde van de 'kleine' Generaal Lemanlaan staan vervolgens verkeerslichten die bepalen als je meteen mag doorrijden richting Assebroek of niet. Ook deze verkeerslichten worden zo geprogrammeerd dat auto's, komend van de Gentpoort, vlot zullen kunnen doorrijden.

### **2. Hoe rijdt het autoverkeer dat uit de Generaal Lemanlaan komt en de ring wil oprijden?**

Auto's die uit de Generaal Lemanlaan komen, hebben drie rijstroken om de ring (R30) op te rijden. Twee rijstroken leiden naar links, richting station, en één rijstrook leidt naar rechts richting Kruispoort. In tegenstelling tot de huidige situatie waarbij auto's en fietsers tegelijk groen licht krijgen (met het risico op dode hoek ongevallen), kunnen auto's nu zonder zorgen doorrijden, wat de verkeersveiligheid bevordert. Er zal dan ook geen oponthoud meer zijn door afslaande auto's die tijdens de groenfase voorrang moeten verlenen aan fietsers.

### **3. Wat is de route voor auto's op de ring met bestemming Assebroek die uit de richting van de Kruispoort komen?**

Auto's die uit de richting van de Kruispoort komen, mogen niet linksaf de Generaal Lemanlaan inrijden. Ze moeten de "kleine" Generaal Lemanlaan inrijden (zoals heden).

#### **4. Wat verandert er voor auto's op de ring met bestemming Assebroek die uit de richting van de Katelijnepoort komen?**

Auto's op de ring, die uit de richting van de Katelijnepoort komen, en die naar de Generaal Lemanlaan willen rijden, slaan de "kleine" Generaal Lemanlaan in. Op de aansluiting met de Generaal Lemanlaan wordt dit verkeer tegengehouden door verkeerslichten als deze op rood staan. Dit biedt een grotere veiligheid aan de fietsers die, komende van de Gentpoort, langs de Generaal Lemanlaan fietsen.

#### **5. Wat is de route voor auto's met bestemming Blekerijstraat?**

Het laatste stukje van de Nijverheidsstraat, tussen de Blekerijstraat en de Generaal Lemanlaan wordt eenrichtingsverkeer, in de richting van de Generaal Lemanlaan. Om de Blekerijstraat te bereiken, rijden de auto's via de Kruisboogstraat.

#### **6. Waarom wordt er geen verkeerslicht geplaatst op de rechtsafstrook van de R30 naar de "kleine" Generaal Lemanlaan ?**

Een verkeerslicht op de rechtsafstrook zou nadelig zijn voor de doorstroming van het verkeer. Bovendien is aan te stippen dat zoals vandaag autobestuurders goed zicht hebben op de aankomende voertuigen. Wat zal verschillen ten opzichte van vandaag (en wat een verbetering zal betekenen) is:

1. het schrappen van het fietspad dat doorloopt langs de R30
2. het vereenvoudigen van het kruispunt (thans zijn er twee rijstroken waarbij een rechtsafslaand voertuig, dat in feite voorrang zou moeten verlenen, het linksafslaand voertuig ongewenst kan "dwingen" om op de invoegstrook te rijden).

### **Voetgangers en koetsen**

#### **1. Wat verandert er voor de voetgangers?**

Er verdwijnen twee zebra's:

- op de Generaal Lemanlaan aan het kruispunt met de R30 (van de ene naar de andere kant van de Generaal Lemanlaan)
- op de Gentpoortbrug

Voetgangers dwarsen de ring via zebra's aan weerszijden van het kruispunt. Halverwege het zebra's kant Kruispoort worden voetgangers beschermd door middel van een middeneiland. De voetgangersoversteken over de Daverlostraat, over de Generaal Lemanlaan (ter hoogte van de Daverlostraat), over de "kleine" Generaal Lemanlaan en over de Nijverheidsstraat worden beveiligd met verkeerslichten.

Alle voetgangersoversteken aan verkeerslichten worden voorzien van rateltickers en blindengeleidetegels als ondersteuning van voetgangers met een visuele beperking.

#### **2. Welke route volgen de koetsen?**

De koetsen volgen dezelfde route als het autoverkeer. Vanaf de Gentpoort slaan de koetsen rechtsaf op de ring en rijden links de 'kleine' Generaal Lemanlaan in.

## **DOORSTROMING EN VERKEERSVEILIGHEID**

#### **1. Heeft de herinrichting invloed op de doorstroming van het verkeer?**

Er is een microsимулатie uitgevoerd om het nieuwe verkeerslichtenplan te testen.

- Over het algemeen verloopt de doorstroming tijdens de ochtendspits relatief vlot. De doorstroming op de Generaal Lemanlaan, vooral in de richting van het centrum, verbetert ten opzichte van de huidige situatie. Enkel voor de stadsuitwaartse beweging in de Gentpoortstraat kan er, zoals vandaag, wat vertraging zijn.
- Tijdens de avondspits, die de intensiteit bepaalt, is de verkeersafwikkeling acceptabel, hoewel er over het algemeen langere wachtrijen zijn dan tijdens de ochtendspits.

## 2. Waarom komt er geen tunnel onder de R30 op dit kruispunt?

In de Toekomstvisie R30 (2015) werd dit idee naar voor geschoven. Er werd hier echter van afgestapt om diverse redenen:

- omwille van de kostprijs (toen geraamd op 10 à 15 miljoen euro, wat mogelijks een onderschatting is als we kijken naar recentere tunnelprojecten en als we denken aan de aangescherpte richtlijnen naar tunnelveiligheid)
- dit is enkel een oplossing voor de doorstroming op de R30. Voor de andere knelpunten, in bijzonder verkeersveiligheid, biedt deze ingreep geen oplossing. Zo blijven de conflicterende bewegingen tussen fietsers en auto's, beide komend uit de Generaal Lemanlaan of de binnenstad, bestaan. Stad Brugge en Agentschap Wegen en Verkeer kozen dan ook voor de beste oplossing in de brede betekenis van een verdedigbare investering én om dit ook op korte termijn te realiseren én ook met een maximaal effect naar verkeersveiligheid.
- de aanleg van een tunnel zou vereisen dat het tracé van het ingekokerde Zuidervaartje over meer dan 300 m gewijzigd zou moeten worden (na onteigening van veel percelen en afbraak van enkele gebouwen).

## 3. Waarom is er geen verkeerslicht geplaatst op de rechtsafstrook van de R30 naar de 'kleine' Generaal Lemanlaan ?

Een verkeerslicht op de rechtsafstrook zou nadelig zijn voor de doorstroming van het verkeer. Bovendien hebben de autobestuurders, zoals vandaag, goed zicht op de aankomende voertuigen. Wat zal verschillen ten opzichte van de huidige situatie (en wat een verbetering zal betekenen) is:

- het schrappen van het fietspad dat doorloopt langsheen de R30, tussen de 'kleine' Generaal Lemanlaan en de Generaal Lemanlaan, kant Assebroek
- een vereenvoudiging van het kruispunt (thans zijn er twee rijstroken waarbij een rechtsafslaand voertuig dat in feite voorrang zou moeten verlenen het linksafslaand voertuig ongewenst kan "dwingen" om op de invoegstrook te rijden).



#### **4. Het verkeerslichtenplan moet goed zijn, zeker tijdens de spitsmomenten daar er nu veel verkeerslichten zullen gezet worden op een relatief korte afstand van elkaar. Is er kans op file op de R30 tijdens de spits van verkeer uit de Gentpoort met bestemming Generaal Lemanlaan? Houdt de verkeerslichtenregeling hiermee rekening?**

De verkeerslichtenregeling werd uitgetest via verkeerssimulaties. Een groot deel van de cyclus aan het kruispunt met de Nijverheidstraat/'kleine' Generaal Lemanlaan, zal het groen zijn voor 'kleine' Generaal Lemanlaan (in dezelfde fase als het autoverkeer richting Gentpoort).

De verkeerslichten voor het verkeer komende uit de Gentpoort zullen afgestemd zijn op de verkeerslichten linksaf naar de 'kleine' Generaal Lemanlaan en verder rechtsaf naar de Generaal Lemanlaan. Een groot deel van deze verkeersstroom zal in één keer de verschillende verkeerslichten kunnen passeren. De microsimulatie leert dat de doorstroming in de toekomst vergelijkbaar zal zijn met de doorstroming vandaag.

## **GENTPOORT EN OMGEVING**

### **1. Het kruispunt aan de Gentpoort (kant 't stad) is zeer chaotisch. De verdrijvingskruisen worden niet gerespecteerd. Fietsers moeten slalommen tussen aanschuivende auto's ... Kan dit niet beter?**

- Deze problematiek is gekend bij de Stad. Er is een studie lopende die zowel dit kruispunt als de aantakende Gentpoortvest en Boninvest eveneens bestudeert. Knelpunt: breedte van het fietspad in de Gentpoortvest is ondermaats voor de hoge intensiteiten fietsers. Wordt dus vervolgd.
- De complexiteit van het kruispunt Gentpoort aan de stadszijde en de aantakende Gentpoortstraat, een bochtige en smalle weg, is een gekend punt. Op korte termijn is er jammer genoeg geen ruimte voor optimalisaties (wat mogelijk was werd reeds geïmplementeerd).
- In de volgende legislatuur zal – na de werf BRUSK – normaliter het kruispunt en de Gentpoortstraat (waar de riolering bovendien in een zeer slechte staat is) heringericht worden. Ter voorbereiding werd deze legislatuur reeds een studie opgemaakt voor het kruispunt en het tracé Boninvest – Gentpoortvest (dit was een studie in het kader van de Brugse Stadsfietsroute die het idee poneerde om van deze straten fietsstraten te maken om zo ook het knelpunt van de ondermaatse fietspaden aan te pakken). Zo kan kortom begin volgende legislatuur een vliegende start genomen worden met dit project. Het ontwerp zal uiteraard dan ook aan de bewoners voorgesteld worden.

### **2. De Gentpoortstraat is zeer smal waardoor zeker fietsen in tegenrichting allesbehalve veilig aanvoelt. Kan dit beter?**

Normaliter wordt in de volgende legislatuur deze straat heraangelegd. Omwille van de slechte staat van de rioleringen is dit een noodzaak. Er wordt dan zeker onderzocht of een structurele oplossing mogelijk is. Op korte termijn is er jammer genoeg geen ruimte voor optimalisaties. Wat mogelijk was, werd reeds geïmplementeerd.

### **3. Kan er op korte termijn een verkeerslicht (knipperend oranje) rechtsaf vrij en een bijhorend voorrangsbord voorzien worden aan het verkeerslicht op de Gentpoortbrug voor de fietsers die de stad verlaten en de ring rechtsaf willen nemen (als alternatieve route voor de te smalle, hobbelige en bochtige Gentpoortvest)?**

Het aanbrengen van een bord B22 ('rechts door rood') is mogelijk.

Voor de invoering van vrij rechtsaf door rood voor fietsers wordt momenteel door de lokale politie een afwegingskader opgesteld. Met dit beleidskader zal op basis van objectieve criteria bepaald worden welke kruispunttakken in aanmerking komen voor het principe vrij rechtsaf door rood. Waar nodig zullen de voorwaarden van het Agentschap Wegen en Verkeer voor invoering van rechtsaf door rood aangescherpt worden om de verkeersveiligheid te waarborgen.

Zodra het afwegingskader is afgewerkt en goedgekeurd, zal deze locatie aan dit afwegingskader worden afgetoetst.



Een bijkomend verkeerslicht aanbrengen is niet zinvol. Jammer genoeg bleek uit het verkeersonderzoek dat er geen quick wins mogelijk zijn (anders waren deze uiteraard al meteen ingevoerd). De beste oplossing om de dominante ongevaltypes aan te pakken is om het kruispunt her in te richten zoals voorgesteld.

## MINDER HINDER EN TIMING

### 1. Wanneer starten de werkzaamheden aan dit kruispunt?

Een exacte timing is nog niet gekend. Eerst moet een omgevingsvergunning (de vroegere bouwvergunning) aangevraagd worden en daarna moet er een aannemer aangesteld worden. De ambitie is om in het voorjaar van 2025 te starten. De concrete timing wordt later gecommuniceerd.

### 2. Hoelang duurt de herinrichting?

De herinrichting heeft als eerste doel de verkeersveiligheid op dat kruispunt te verbeteren. Niet alleen de circulatie op dat kruispunt wordt aangepast maar ook nog tal van andere zaken zoals:

- het verbeteren van de weginfrastructuur en van de wegindeling
- het aanpassen van bestaande en het installeren van nieuwe verkeerslichten, met aanpassing van de sturing ervan
- het vernieuwen of het aanpassen van de nutsleidingen
- het voorzien van extra ruimte op de aansluiting Generaal Lemanlaan/ring boven het Zuidervaartje
- het verlengen van de inkokering van het Zuidervaartje dat gepaard gaat met een gedeeltelijke vernieuwing
- het uitvoeren van rioleringswerkzaamheden (invoeren gescheiden rioolstelsel met meer buffercapaciteit voor het regenwater)
- renovatiewerkzaamheden aan de Gentpoortbrug

De duur van de gefaseerde werkzaamheden wordt later gecommuniceerd

### 3. Is er al een zicht op de fasering en hoe het (fiets)verkeer zal lopen tijdens de werkzaamheden?

Momenteel kan er nog geen exacte planning gegeven worden. Vandaag liggen nog maar de grote lijnen vast. Nu staat wel al vast dat er niet in één grote fase gewerkt zal worden maar in deelfases en in verschillende deelzones om zo de hinder te beperken. De exacte planning zal bovenal ook bepaald worden door de aan te stellen aannemer op basis van de te hanteren uitvoeringstechnieken en werkorganisatie. Vanzelfsprekend worden er in het bestek enkele principes aangereikt. Bijvoorbeeld: voor fietsers en voetgangers wordt opgelegd dat de beweging Assebroek – centrum

maximaal gevrijwaard moet worden, al zal er tijdens het werken op het bruggenhoofd van de Gentpoort-brug onvermijdelijk een onderbreking zijn.

#### **4. Recent werden voor Fibernet al nutsleidingen aangepast. Kon dit niet gecombineerd worden met de geplande werkzaamheden zoals het vernieuwen van de riolering en dergelijke meer?**

Jammer genoeg was dit niet mogelijk:

- het studiewerk voor dit project is nog lopende en Proximus wou met Fibernet niet wachten op de herinrichting van het kruispunt, wat overigens ook niet "moest" van de Stad.
- de werkzaamheden voor de herinrichting van het kruispunt Gentpoort zijn meer ingrijpend. Waar Fibernet slechts onder het voetpad werkte, gebeuren de werkzaamheden aan de rioleringen onder de rijweg. Ook de werkzaamheden aan het Zuidervaartje zijn heel specifiek met een geëigende aanpak (zie presentatie project op [wegenenverkeer.be/gentpoort](http://wegenenverkeer.be/gentpoort)).
- Vanzelfsprekend zal er bij de inplanning van de werkzaamheden gewaakt worden over een goede coördinatie met eventuele andere nutswerkzaamheden. Zo zal er een coördinatieoverleg komen met alle nutsmaatschappijen om hun investeringsagenda's waar mogelijk samen te leggen zodat 2 aannemers niet voor elkaars voeten lopen of zodat geen dubbel werk (bvb tweemaal voetpad openleggen) wordt geleverd.
- waar mogelijk worden zelfs de nutsleidingen aangepast vooraleer aan de riolering gewerkt wordt. Hiermee wordt tijd gewonnen, lopen 2 aannemers niet in elkaars weg, en kan de duur van onbereikbaarheid van aangelanden tijdens de aanleg van riolering tot een minimum beperkt worden.

#### **5. Wordt er rekening gehouden met andere grote werven zoals de realisatie van de Steenbrugge-brug of de werkzaamheden in het kader van de herinrichting R30-stationsomgeving?**

Dit wordt uiteraard door het stadsbestuur, de politie en Agentschap Wegen en Verkeer grondig onderzocht. De combinatie herinrichting kruispunt Gentpoort en de realisatie van de Steenbrugge-brug zal niet mogelijk zijn (tenzij bij aanvang/einde van één van de projecten) omdat door de knip van de Baron Ruzettelaan bij de bouw van de brug er onvermijdelijk tijdelijk meer verkeer op de Generaal Lemanlaan zal zitten.

Een negatieve wisselwerking met de werkzaamheden R30-Stationsomgeving wordt wel niet verwacht omdat het Minder Hinder-plan voor dit project uitgaat van het behoud van 2 x 2 versmalde rijstroken tijdens de werffases. Kortom wel een beperkte reductie in capaciteit maar zeker geen harde reductie.

## **NIJVERHEIDSSTRAAT – KRUISBOOGSTRAAT – BLEKERIJSTRAAT – WAGNERSTRAAT**

### **1. De gewijzigde verkeerscirculatie in de Nijverheidsstraat zal een impact hebben op de Blekerijstraat en de Kruisboogstraat.**

De huidige parkeersituatie zal door de stedelijke diensten opgevolgd en in kaart gebracht worden zodat we een goed zicht hebben op de huidige noden en behoeftes. Dat zal de basis zijn voor eventuele aanpassingen bij de start van de werkzaamheden en de definitieve situatie na de voltooiing ervan.

### **2. In het ontwerp is er in de Nijverheidsstraat nu gekozen voor aanliggende fietspaden op eenzelfde niveau als de rijweg. Is het mogelijk om deze verhoogd aan te leggen?**

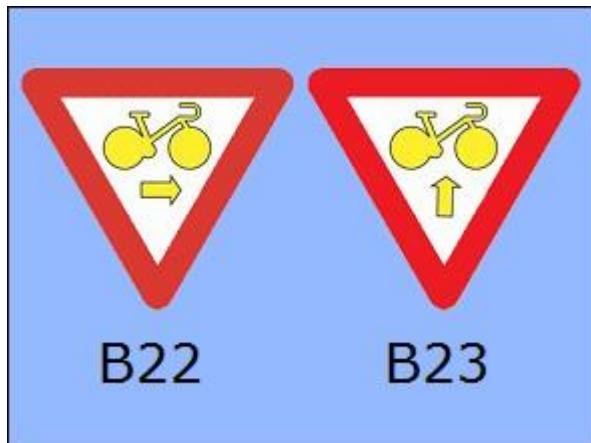


De beperkte ruimte is dermate beperkt dat in het huidige ontwerp alles tot een minimum herleid werd. Een fietspad van 1,50 m, een voetpad van 1,50 m, een rijweg (waar ook een bus of een lokale vrachtwagen op kan rijden) van 3m.

In de Nijverheidsstraat, die hier ook wat vernauwd, was dit het maximum. Werken met een verhoogd fietspad betekent werken met een schuine boordsteen waardoor je aan weerszijden 20 cm of meer verliest of hoe we van minimumafmetingen naar ondermaatse afmetingen gaan met alle problemen vandien. Voor voetgangers zou dit betekenen dat één zijde niet meer rolstoeltoegankelijk zou zijn. Voor fietsers zou dit problemen voor cargobikes kunnen opleveren. De bussen zouden met een band op de boordsteen zitten. Dit zijn allemaal niet aanvaardbare "oplossingen" vandaar dat het ontwerp op dit punt niet kan aangepast worden.

### 3. Hoe bereiken fietsers het best de Nijverheidsstraat?

- Een fietser die komt vanuit de Gentpoort kan de R30 schuin kruisen richting het bestaande fietspad langs de ring dat aantakking geeft op een fietsdoorsteek dat uitgaat op de Nijverheidsstraat (merk op: deze doorsteek zal geoptimaliseerd worden).
- Een fietser die komt van de Gentpoort kan via de Generaal Lemanlaan naar de Nijverheidsstraat fietsen door zich op te stellen in de fietsopstelstrook aan de 'kleine' Generaal Lemanlaan en daar via een drukknop groen licht aanvraagt om te kunnen oversteken.
- Een fietser die komt van de 'kleine' Generaal Lemanlaan volgt dezelfde aanpak zoals hierboven beschreven.
- Een fietser in de Nijverheidsstraat stelt zich op in de fietsopstelstrook en steekt de Generaal Lemanlaan over (om bijvoorbeeld naar de Daverlostraat of de Generaal Lemanlaan te rijden) bij groen licht.
- Fietsers langs de Generaal Lemanlaan, komende van Assebroek, met bestemming Nijverheidsstraat:
  - kunnen rechtdoor door het rood verkeerslicht rijden aan de overkant én ter hoogte van het kruispunt met de Daverlostraat (met dank aan het verkeersbord B23 "rechtdoor door de rood")
  - kunnen de Nijverheidsstraat zelf inrijden bij groen én bij rood verkeerslicht ter hoogte van die straat (met dank aan het verkeersbord B22 "rechts door rood").



- De fietsers komend van de Generaal Lemanlaan, die op hetzelfde moment groen licht zullen krijgen als het staduitwaartse fietsverkeer zullen bij het kruisen mits hoffelijkheid / oogcontact geen echt conflict veroorzaken.
- Wie komt van de Daverlostraat zal veilig met de nieuwe verkeerslichten de Generaal Lemanlaan kunnen oversteken.

**4. Het kruispunt Wagnerstraat x "kleine" Generaal Lemanlaan zal ook een knelpunt worden want er zal een file staan in de "kleine" Generaal Lemanlaan en het verkeer van**

**de Generaal Lemanlaan met bestemming Wagnerstraat zal de Wagnerstraat niet kunnen inrijden.**

**De Wagnerstraat zal een sluijstraat worden als de file in de "kleine" Generaal Lemanlaan te lang wordt.**

Bij de voorbereiding van dit project werd dit aandachtspunt, gekend bij het Stadsbestuur door eerdere meldingen, ook aangekaart. Op basis van een omstandige studie en evaluatie door de politie werd beslist om de bestaande situatie in de Wagnerstraat en omgeving te behouden. Het aanpassen van de circulatie zou meer nadelen dan voordelen kennen.

De politie en het Stadsbestuur engageren zich sowieso om na de werkzaamheden een nieuwe evaluatie te maken. Om die reden zijn er nu ook al zogenaamde nulmetingen gebeurd in de huidige situatie zodat deze kunnen vergeleken worden met de intensiteiten na de werkzaamheden.