

## OPSCHRIFT

**Nummer:** 2013\_MC\_00065

### Onderwerp

*Verkeerssituatie Tweekapellenstraat - Gert Robert*

### Op voorstel van raadslid(-leden):

Gert Robert - N-VA

---

## OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

### Toelichting

De verkeerssituatie in de Tweekapellenstraat is nog altijd verre van ideaal. De vorige schepen voor openbare werken, mevrouw De Regge, heeft in haar antwoord op een vraag van mijn collega, mevrouw Isabelle De Clercq, zelf erkend dat het tweerichtingsverkeer door de bussen van De Lijn zeker nog altijd nadelen heeft, ook na het invoeren van een kruisingszone voor de bussen. De vorige schepen beloofde in augustus om te bekijken of er nog optimalisaties mogelijk waren.

### Vraag

1. Welke optimalisaties werden ondertussen gerealiseerd? Welke zijn er eventueel nog gepland?  
2. Bent u bereid in overleg met De Lijn te werken aan een structurele oplossing, zodat de hoe dan ook nog steeds verkeersonveilige situatie in de Tweekapellenstraat definitief weggewerkt geraakt? Dit uiteraard zonder de verkeersonveiligheid en –overlast te exporteren naar naburige straten.  
3. Biedt de toekomstige omvorming van het Sint-Jozefziekenhuis tot polykliniek en/of rusthuis eventueel kansen? Het omvormen van de ziekenhuisparking tot buurtparking zou de parkeerdruk in de Tweekapellenstraat verminderen en zo mogelijkheden scheppen voor een herbekijken van het busverkeer in de straat.

---

## ANTWOORD

**12 februari 2013 15:10**

*Antwoord van Frank Vanden Bulcke - directeur IVA Mobiliteitsbedrijf -*

1. Welke optimalisaties werden ondertussen gerealiseerd? Welke zijn er eventueel nog gepland?

Zoals u weet zijn in de Tweekapellenstraat vorig jaar 3 “kruiszones” ingericht, die met behulp van gepaste signalisatie werden afgebakend (gele belijning, stilstaan- en parkeerverbod). Met De Lijn werd afgesproken om deze kruiszones ook daadwerkelijk te respecteren en de Tweekapellenstraat niet in te rijden bij doortocht van een bus of vrachtwagen uit de

tegenovergestelde rijrichting. De politie zou ook een oogje in het zeil te houden wat betreft de naleving.

Ondanks deze sensibilisering vanuit de politie en naar de chauffeurs van De Lijn bleek deze maatregel in de praktijk onvoldoende te functioneren. Grootste boosdoener is niet zozeer het rijgedrag van de chauffeurs maar wel het foutparkeren thv de kruiszones. Dit heeft voor een deel te maken met de hoge parkeerdruk in de buurt, maar vooral ook met een algemene nonchalance rond respecteren van parkeerverboden. Het is voor de politie uiteraard geen haalbare kaart permanent toezicht uit te oefenen.

Los van een verhoogde sensibilisatie waren in dit concept geen verdere optimalisaties mogelijk.

2. Bent u bereid in overleg met De Lijn te werken aan een structurele oplossing, zodat de hoe dan ook nog steeds verkeersonveilige situatie in de Tweekapellenstraat definitief weggewerkt geraakt? Dit uiteraard zonder de verkeersonveiligheid en –overlast te exporteren naar naburige straten.

Voorafgaand aan het invoeren van de kruiszones zijn alle alternatieve routes grondig onderzocht. Zoals eerder door schepen De Regge aangegeven kwam destijds slechts één mogelijk tracé in aanmerking en dat is de route langs het Gentbruggeplein en de Kerkstraat. Deze alternatieve route voor stadinwaartse bussen werd door De Lijn in eerste instantie afgewezen omdat de nodige infrastructuur ontbrak.

Het belangrijkste knelpunt op het alternatief tracé is immers de zeer scherpe bocht Kerkstraat – Blockstraat. Op dit kruispunt moet de bus richting Blockstraat een heel eind over het tegenvak uitdraaien. Dit is niet altijd veilig of evident op deze drukke interne verbindingsweg naar Gentbruggebrug.

Daarnaast bleek het ook onmogelijk om bus en fiets veilig te laten kruisen in de bocht ter hoogte van Gentbruggegaard.

De stad heeft er uiteindelijk voor gekozen om deze 2 belangrijkste knelpunten integraal weg te werken, ook al vereist dit de nodige investeringen. Zo zal het kruispunt aan de Blockstraat gedeeltelijk worden heringericht. Er komen op dit punt ook verkeerslichten, waarbij het verkeer komende van Gentbruggebrug wordt opgehouden bij overdraaien van een bus. Daarnaast zal ook de gevaarlijke bocht voor fietsers aan Gentbruggegaard worden weggewerkt en komen er nog een aantal kleinere aanpassingen elders op de route.

Ik ben mij ervan bewust dat deze oplossing ook nadelen heeft, niet in het minst voor de bewoners op de nieuwe route, die nu worden belast met de hinder van een buslijn. Hier wordt echter voor een integrale en structurele oplossing gekozen, die vanuit globaal perspectief sowieso veel beter scoort.

3. Biedt de toekomstige omvorming van het Sint-Jozefziekenhuis tot polykliniek en/of rusthuis eventueel kansen? Het omvormen van de ziekenhuisparking tot buurtparking zou de parkeerdruk in de Tweekapellenstraat verminderen en zo mogelijkheden scheppen voor een herbekijken van het busverkeer in de straat.

Het eerdere concept met de kruiszones heeft aangetoond dat in de Tweekapellenstraat ofwel alle parkeren moet worden gesupprimeerd, ofwel er voor een andere route moet gekozen worden. Naar bewoners toe is het niet haalbaar om het profiel van de Tweekapellenstraat te wijzigen en

deze straat volledig parkeervrij te maken. Dit laatste kan ook nooit worden opgevangen door een regeling te treffen met de private parking van het ziekenhuis.

---