

Verlag

Startvergadering Belgiëlei en Van den Nestlei

26 juni 2012

Panel

Chris Anseeuw: Districtsvoorzitter district Antwerpen
Danny Lamoury: Commissaris verkeerspolitie
Johan Van Eester: Stedelijk wijkoverleg
Barbara Martens: Stedelijk wijkoverleg

Inleiding Chris Anseeuw

Vanavond kondigen we graag de heraanleg van de Belgiëlei en de Van den Nestlei aan. Ongeveer een jaar geleden stelden we jullie het voorontwerp voor. Daarop kwamen een aantal opmerkingen en suggesties waarmee bij de opmaak van het definitief ontwerp zoveel mogelijk rekening werd gehouden. Ondertussen werd er een bestek opgemaakt en werden de werken gegund en aanbesteed. Nu dat allemaal klaar is, kunnen de werken van start gaan.

De werken starten eind juli. Sommige onder jullie vertrekken misschien op vakantie. Daarom wil het district jullie in deze laatste week voor de zomervakantie nog tijdig de nodige informatie geven. Vanavond wordt het definitief ontwerp, de timing en de fasering van de werken toegelicht. In de effectieve planning is gepuzzeld om de hinder voor bewoners zoveel mogelijk te beperken. Dat proberen we door een goede fasering en zo min mogelijk omleidingen te voorzien.

Toelichting Gert De Wilde

1. Ontwerp

Inleiding en situering

De Belgiëlei en de Van den Nestlei liggen op een bovenlokale fietsroute, die deel uitmaakt van een fietsroutenetwerk. Deze as is een belangrijke as voor fietsers. In die zin is het ontwerp daarnaar opgemaakt.

Ontwerp: Nieuwe toestand van Mechesesteenweg tot ovonde

In het nieuwe concept wordt de middenberm in de Belgiëlei, tussen de Mechelsesteenweg en de ovonde, met ongeveer 1 meter verbreed:

- Zodat er voldoende ruimte ontstaat voor de bomen om te groeien.
- Zo ontstaat er voldoende opstelruimte voor overstekende voetgangers tussen tram en rijbaan.
- Zodat er ter hoogte van de tramhaltes geen asverschuivingen meer zijn, daardoor krijgt de Belgiëlei een recht profiel, waar 'slalommen' niet meer nodig is.
- Het rechte trekken van de middenberm geeft de ruimte om in de toekomst de inplanting van de tramhaltes op een efficiëntere manier te organiseren.

Verder blijft de rijbaanbreedte onveranderd, namelijk 6,10 meter aan weerszijden van de straat. Ook de parkeerstrook van twee meter blijft aan beide zijden van de Belgiëlei behouden. Tussen de parkeerstrook en het fietspad wordt een schutstrook van een halve meter aangelegd. In beide richtingen komt een fietspad van 1,75 meter breed. Het voetpad versmalt tot 2,5 meter. Het fiets- en voetpad worden op een gelijk niveau aangelegd.

Ter hoogte van de lichtgeregelde kruispunten buigt het fietspad af naar de lichten om fietsers via de fietsopstelstrook een afslagbeweging te laten maken. Op de T-kruispunten staan geen lichten. Hier loopt het fietspad rechtdoor en eindigt de parkeerstrook tien meter voor het kruispunt.

Ontwerp: nieuwe toestand Ovonde

Op de ovonde blijven de voetpaden even breed. Wel verdwijnt de boordsteen, zodat het voet- en fietspad op gelijke hoogte kunnen worden aangelegd. De parkeerstrook wordt duidelijk afgebakend. De rijbaan breedte blijft hetzelfde namelijk een dubbelde rijbaan (2 x 3 meter). Ook de middenberm blijft onveranderd.

De ovonde wordt zo aangelegd dat met een minimum ingreep van de ovonde een volledige rotonde kan gemaakt worden. Dat kan door bijvoorbeeld de parkeerstrook in te richten als derde rijvak. Zo zou een open rotonde gecreëerd kunnen worden. Het voetpad, fietspad en de boordsteen moeten dan niet meer heraangelegd worden. Dat zou een mogelijk scenario voor de toekomst kunnen zijn. Voorlopig blijft het een ovonde, met twee rijvakken en parkeerstrook.

Ontwerp: nieuwe toestand Ovonde – Mercatorstraat

In dit deel van de Belgiëlei blijft de middenberm onveranderd. De rijbaanbreedte blijft hetzelfde (2 x 3 meter). De breedte van het voetpad verandert hier niet, enkel de boordsteen verdwijnt omdat voet- en fietspad op hetzelfde niveau worden aangelegd. De parkeerstrook zal duidelijk afgebakend worden.

Ontwerp: Nieuwe toestand Van den Nestlei

Ook in de Van den Nestlei blijft de middenberm onveranderd. Aan beide zijden van de straat blijft de voetpadbreedte onveranderd. De boordsteen verdwijnt zodat het voet- en fietspad op gelijke hoogte kunnen worden aangelegd. Ook de rijbaanbreedte blijft onveranderd (2 x 3 meter).

Ontwerp: Nieuwe toestand materiaal

Over de hele as Belgiëlei en Van den Nestlei worden dezelfde materialen gebruikt:

- Boordsteen: conform de vernieuwde Leien.
 - Langs het fietspad: beton 0,50 meter.
 - Langs de middenberm: beton (getrokken glijbekisting) Dat gaat het snelste, met de minste hinder. De boordsteen wordt in één keer over hele de as getrokken.
- Rijbaan: asfalt.
- Parkeerstrook: hergebruikte straatkeien.
- Fietspad: rode asfalt.
- Voetpad: betonstraatstenen 0.22 x 0.22 x 0.08.
- Blindengeleiding wordt over heel de as aangelegd waar nodig:
 - Rubber- en noppentegels: aan alle kruispunten.
 - Nieuwe verkeerslichten: met LED-verlichting en geratel.
- Verkeerslichten: worden op de hele as vervangen. Dat moet nog technisch verder uitgeklaard worden tussen verkeerspolitie en de Stad.

Ontwerp: Nieuwe toestand straatmeubilair en verlichting

Over de hele as Belgiëlei en Van den Nestlei wordt het straatmeubilair vernieuwd. De banken en vuilnisbakken worden vervangen. Waar nodig worden paaltjes geplaatst en op de voetpadverbreding aan de hoeken fietsenbeugels om het parkeren tegen te gaan.

Over de hele as Belgiëlei en Van den Nestlei wordt de verlichting vernieuwd. In de straat wordt reguliere verlichting aan de gevel bevestigd. Op de kruispunten wordt dezelfde verlichtingsarmatuur, maar dan op een paal, voorzien. De ovonde krijgt andere verlichting.

Ontwerp: Nieuwe toestand investering en uitvoeringstermijn

- Totaal bestratingwerken: 2 300 000 euro.
- Riolering 200 000 euro.

Uit een cameraonderzoek van Riolink blijkt dat de bestaande riolering nog in zeer goede staat is. Het district zal tijdens de werken nog extra controles uitvoeren. De straatkolken worden wel vernieuwd. Waar nodig vernieuwt het district ook de huisaansluitingen.
- Uitvoeringstermijn: 300 werkdagen = +/- 1,5 jaar (voor de hele as Belgiëlei – Van den Nestlei).

2. Planning en fasering: bestratingswerken

Algemeen

De heraanleg wordt opgesplitst in acht fases.

Deze fases omvatten aanleg van het voetpad, fietspad en parkeerstrook.

- Fase 1: Van den Nestlei oneven kant.
- Fase 2: Van den Nestlei even kant.
- Fase 3: Mechelsesteenweg – Lange Leemstraat oneven zijde.
- Fase 4: Lange Leemstraat – Mercatorstraat oneven zijde.
- Fase 5: Mechelsesteenweg – Lange Leemstraat even zijde.
- Fase 6: Lange Leemstraat – Mercatorstraat even zijde.

Fase 7 en 8 omvatten de aanleg van de boordsteen ter hoogte van de middenberm en asfaltwerken van de rijweg.

- Fase 7: Asfaltwerken rijweg + boordsteen middenberm oneven zijde Belgiëlei en even zijde Van den Nestlei.
- Fase 8: Asfaltwerken rijweg + boordsteen middenberm even zijde Belgiëlei en oneven zijde Van den Nestlei.

!Onthoud dat de oneven kant van de Van den Nestlei de even kant van de Belgiëlei is.

Fase 1

- Aanleg voetpad, fietspad en parkeerstrook.
- Van den Nestlei oneven zijde.
We starten de werken in de Van den Nestlei omdat hier geen nutswerken meer moeten gebeuren. In de Belgiëlei worden dan nog een aantal nutswerken uitgevoerd, vooral door Integan.
- Van 30 juli tot half september 2012.
- Duurtijd: anderhalve maand.

Fase 2

- Aanleg voetpad, fietspad en parkeerstrook.
- Van den Nestlei even zijde.
- Na afloop fase 1, dus van half september tot begin november 2012.
- Duurtijd: anderhalve maand.

Fase 3

- Aanleg voetpad, fietspad en parkeerstrook. Belgiëlei tussen Mechelsesteenweg en Lange Leemstraat oneven zijde.
- Na afloop fase 2, dus van begin november tot eind januari 2013.
- Duurtijd: 3 maanden.

Fase 4

- Aanleg voetpad, fietspad en parkeerstrook.
- Belgiëlei tussen Lange Leemstraat en Mercatorstraat oneven zijde.
- Na afloop fase 3, dus van februari tot eind april 2013.
- Duurtijd: 3 maanden.

Fase 7A

- Boordsteen middenberm.
- Oneven zijde Belgiëlei + even zijde Van den Nestlei.
- Na afloop fase 4, dus eind april 2013.
- Duurtijd: 10 werkdagen.
- Verkeer blijft mogelijk over 1 rijstrook.

Fase 7B

- Asfaltwerken
- Oneven zijde Belgiëlei van Mechelsesteenweg tot voor Nerviërstraat.
- Na fase 7A, dus +/- begin mei 2013.
- Duurtijd: 5 werkdagen.
- Geen verkeer tussen Mechelsesteenweg en Nerviërstraat.
- Verkeer kan nog steeds via Nerviërstraat de Belgiëlei op.

Fase 7C

- Asfaltwerken
- Oneven zijde Belgiëlei + even zijde Van den Nestlei van Nerviërstraat tot Plantin en Moretuslei.
- Na fase 7B, dus begin mei 2013.
- Duurtijd: 5 werkdagen.
- Geen verkeer tussen Van den Nestlei en Nerviërstraat.
- Verkeer op fase 7A is mogelijk, ontsluiting via Lange Leemstraat.

Fase 5

- Aanleg voetpad, fietspad en parkeerstrook.
- Belgiëlei tussen Mechelsesteenweg en Lange Leemstraat even zijde.
- Na afloop fase 7B, dus van mei tot eind juli 2013.
- Duurtijd: 3 maanden.

Fase 6

- Aanleg voetpad, fietspad en parkeerstrook. Belgiëlei tussen Lange Leemstraat en Mercatorstraat even zijde.
- Na afloop fase 5, dus van augustus tot half oktober 2013.
- Duurtijd: 3 maanden.

Fase 8A

- Boordsteen middenberm.
- Belgiëlei even zijde + Van den Nestlei oneven zijde.
- Na afloop fase 6, dus half oktober 2013.
- Duurtijd: 10 werkdagen.
- Verkeer blijft mogelijk.

Fase 8B

- Asfaltwerken
- Belgiëlei even zijde + Van den Nestlei oneven zijde.
- Na afloop fase 8B., dus eind oktober 2013.
- Duurtijd: 6 werkdagen.
- Geen verkeer mogelijk op die zijde.

3. Omleidingen

- Omleidingen worden fase per fase bekeken en opgemaakt in samenspraak met de verkeerspolitie.
- De doorgang Lange Leemstraat blijft steeds gegarandeerd.
- De tram blijft over de middenberm rijden.

Organisatie tijdens de werken

- Snelheidsbeperking van 30km/u in het deel waar gewerkt wordt.
- Één rijstrook voor de machines en veiligheidszone.
- Gemengd verkeer: Fietsers rijden mee op de rijbaan.
- Voetgangers dienen over te steken naar kant waar niet gewerkt wordt.

- De kruispunten met de Baron Joostensstraat, met de Lange Leemstraat en met de Charlottalei blijven zolang mogelijk gevrijwaard, zodat men deze straten nog kan gebruiken.
- Straten die op de werf uitlopen, zijn tijdelijk doodlopend. Enkelrichtingstraten die op de werf uitlopen, zijn tijdelijk doodlopend en dubbelrichting. Aan de kant van de werf zal over een aantal meter een parkeerverbod worden ingesteld, zodat wagens hier kunnen keren.

4. Praktische afspraken

- Uitvoering volgens STOP-principe. Eerst aandacht voor de stappers, dan de trappers, dan het openbaar vervoer en tenslotte het privaat vervoer.
- De nachtelijke huisvuilophaling blijft gewoon doorgaan. Aanbieden op zondagavond tussen 18 uur en 21.30 uur. In de zone waar gewerkt wordt, plaatst men het huisvuil best in de bereikbare straatdelen of op de bereikbare hoeken.
- De aannemer wordt verplicht aangepast materiaal te gebruiken en bijvoorbeeld de stenen nat te zagen.
- De aannemer probeert in de mate van het mogelijke voor maximale bereikbaarheid te zorgen, bijvoorbeeld door het plaatsen van loopbruggetjes bij rioleringswerken.
- Minderhinder-parkeerkaart: een eigenaar of huurder van een garage kan tijdens de werken gebruik maken van een minderhinderkaart. Dat is een tijdelijke bewonerskaart waarmee u vrij mag parkeren in de buurt van uw garage. Voor meer informatie kan u terecht bij GAPA op het nummer 03 727 16 60 of via mail naar info@gapa.antwerpen.be.
- Infobrieven worden bij de start van een nieuwe fase verstuurd. U kan de infobrieven ook per mail ontvangen. Schrijf u daarvoor in via wijkoverleg.2018@stad.antwerpen.be.

Vragen en opmerkingen bewoners

De Belgiëlei is dringend aan vernieuwing toe. Het district is zich bewust van de hinder voor bewoners en handelaars. Onderhoudswerken zijn echter geen optie meer. Wanneer de straat een lappendeken wordt waar je de ene put herstelt en ernaast een nieuwe ontstaat, dan is het tijd om het ten gronden te bekijken en moeten we tot een heraanleg overgaan.

Ontwerp: stappers en trappers

De voet- en fietspaden worden over heel de Belgiëlei en in de Van den Nestlei naast elkaar en op gelijk niveau aangelegd. Enkel het voetpad, in het deel Belgiëlei tussen de Mechelsesteenweg en de ovonde, wordt versmald. Momenteel moet bij het aanleggen van een voetpad de breedte minimum twee meter zijn. In de Belgiëlei blijven de voetpaden ook na de werken overal minimum 2,5meter. Het is dus nog steeds breder dan de minimumnorm aangeeft. In het andere stuk van de Belgiëlei en de Van den Nestlei blijft de breedte van de voetpaden onveranderd. Over de ganse as worden de voetpaden uitgevoerd in betonstraatstenen en worden ze verbreed aan de straathoeken.

De voetpaden ter hoogte van de ovonde worden in het ontwerp niet smaller dan momenteel in de bestaande toestand het geval is.

Het fietspad zal een breedte van 1,75 meter krijgen en wordt over de gehele as uitgevoerd in rode asfalt. Er worden dus geen fietssuggestiestroken aangelegd. Er komen fietspaden aan

beide kanten van de as. Het wordt geen dubbelrichtingsfietspad zoals in de Isabellalei. Het verschil in materiaalgebruik tussen het voet- en fietspad maakt duidelijk wie waar thuis hoort.

Het district is zich bewust van het intensieve gebruik van de Belgiëlei en daarmee ook van het fout gedrag van fietsers. Dat kan inderdaad zeer ergerlijk zijn. Net zoals voetgangers en automobilisten wanneer zij zich niet aan de regels houden. Maar dergelijk fout gedrag wordt niet met het heraanleggen van een straat opgelost of veranderd en mag dus ook geen reden zijn om de straat niet fietsveiliger te maken.

De verbeteringen in het voorgestelde ontwerp ten opzichte van de bestaande toestand zijn de volgende:

- Voetgangers zullen in dit nieuwe ontwerp van de Belgiëlei veiliger kunnen oversteken. Door de verbreding van de middenberm zullen de opstelruimtes aan de verkeerslichten op de middenberm veiliger en comfortabeler zijn.
- Door de aanleg van een degelijk fietspad, dat duidelijk afgebakend is van de parkeerstroken en de rijbaan zal fietsen op de Belgiëlei aangamer en veiliger zijn.

Ontwerp: rijbaan & parkeren

In de Belgiëlei komen er in totaal drie parkeerplaatsen bij. Dat is het gevolg van een herschikking van de bushaltes. In het voorontwerp hebben we geprobeerd om in de Van den Nestlei extra parkeerplaatsen te creëren, door de rijbaan te versmallen en aan de middenberm parkeerplaatsen in te richten. De brandweer gaf daarop echter negatief advies. In het definitief ontwerp blijven de rijbaan, de middenberm en dus ook het aantal parkeerplaatsen in de Van den Nestlei gelijk aan de huidige situatie.

De verhoogde verdrijfvlakken (of 'middeneilandjes') op de rijbaan verdwijnen over de hele as.

De rijbaanbreedte blijft over de ganse as hetzelfde als vandaag, twee rijstroken van minimum drie meter, hetzij 6,10 meter, aan beide zijden. De rijbaan krijgt over de ganse as een nieuwe asfaltlaag.

Voor garages en inritten worden schuine boordstenen voorzien, aan beide zijden tot één meter voorbij de inrit. Dat is de overgangszone tussen de schuine en de rechte of opstaande boordstenen. Er worden geen parkeervakken gemarkeerd. De voetpadverbredingen aan de straathoeken bakenen de parkeervakken duidelijk af.

Er wordt gevraagd of na de heraanleg de mogelijkheid terug zal bestaan om de Lange Leemstraat links in te slaan en daar reeds een terugkeerbeweging te maken op de Belgiëlei. Deze mogelijkheid zal onderzocht worden, maar de vraag kan nu niet beantwoord worden.

Ontwerp: middenberm

De middenberm, tussen Mechelsesteenweg en ovonde wordt verbreed tot 6,30meter zodat:

- De bomen meer ruimte krijgen en de auto's verder van de bomen rijden.
- De gehele middenberm kan worden rechtgetrokken, waardoor er overal dezelfde breedte ontstaat en in de rijbaan geen asverschuivingen ter hoogte van de tramperrons meer voorkomen. Het noodzakelijke slalommen zal hiermee verdwijnen.
- De opstelruimte voor voetgangers en fietsers tussen tram en rijbaan ter hoogte van de oversteekplaatsen veiliger en comfortabeler worden. Het klopt dat daardoor de rijbaan

een meter dichterbij de huizen verschuift. De breedte van de rijbaan in de Belgiëlei blijft echter onveranderd.

- De tramhaltes makkelijker van plaats kunnen worden veranderd.

Om de haltes over de gehele middenberm te kunnen verplaatsen, is een minimumbreedte van 2,30 meter nodig. Het verschuiven van de tramhaltes ten opzichte van de verkeerslichten zou een grote tijdsbesparing kunnen betekenen. Over het verplaatsen van de tramhaltes werden nog geen concrete afspraken met de Lijn gemaakt. Dat gebeurt ook steeds in samenspraak met het district en de stad. Alleen als de nieuwe situatie een verbetering is, worden de plannen aanvaard. Het ontwerp dat nu zal worden uitgevoerd, houdt wel met een mogelijke verschuiving van de haltes in de toekomst rekening. De haltes kunnen dan later met een minimum aan werken worden verplaatst.

Momenteel wordt enkel de structurele omkadering (verbreding door verplaatsen boordstenen) van de middenberm aangepakt. Vooraleer de inrichting van de middenberm aanbod komt, moeten eerst nog een aantal pistes onderzocht worden (vb.: verplaatsing tramhaltes, ovonde omvormen tot rotonde, ...). Of de middenberm door middel van groen afgeschermd kan worden van de rijweg, kan dus nu niet bevestigd worden.

De middenberm tussen de tunnel en de Mercatorstraat blijft onveranderd. Bewoners vinden dat dit stuk middenberm slecht onderhouden is. De groenaanleg van deze middenberm wordt niet meegenomen in de heraanleg door de aannemer. Het district zal na de heraanleg investeren in de groenaanleg van dit stuk middenberm.

De middenberm zal niet als weg voor ziekenwagens, brandweer en bussen gebruikt worden, zoals dit ondermeer wel op de Leien het geval is. Om brandweerwagens een goede vlotte doorgang te kunnen verzekeren, moet de middenberm niet alleen verhard worden. De middenberm moet daarvoor ook breed genoeg zijn, zodat een brandweerwagen en een tram elkaar kunnen kruisen. Dat is nu niet het geval. Indien we die middenberm zo breed zouden willen maken, zouden de bomen gekapt moeten worden. In een straat als de Belgiëlei, waar de bomen mooi, groot en gezond zijn, zou dat het hele karakter van de straat teniet doen. Dat gaan we dus niet doen.

Verkeerslichten

De huidige verkeerslichten laten oversteken voor voetgangers enkel in twee bewegingen toe. Dat is een beperking van het systeem, waardoor we keuzes moeten maken. Er wordt bij het oversteken wettelijk rekening gehouden met een snelheid van 1,2 sec per meter voor een voetganger. Om een rijbaan van 10 meter in één keer te kunnen oversteken heeft een voetganger dus 12 seconden nodig. Buiten deze 12 seconden wordt ook een "veiligheidstijd" voorzien die gelijk is aan de oversteektijd. Zo kunnen voetgangers die net op het zebrapad stapten wanneer het licht rood wordt, toch nog veilig oversteken.

In dit voorbeeld zal in de verkeerslichtenregeling 24 seconden voorbehouden worden voor de voetganger om de rijbaan van 10 meter breed in 1 keer over te steken. Ondertussen moeten trams, auto's en fietsers allemaal wachten.

Nu wordt voor een kruispunt de "omlooptijd" voor alle richtingen voorzien tussen de 90 en de 120 seconden. Dat betekent dus dat binnen die volledige cyclus alle richtingen en alle vervoersmodi (voetganger, fiets, autoverkeer, bus en tramverkeer) 1 keer een groen licht hebben gekregen om het kruispunt over te steken.

Om deze reden kan het voorkomen en in het geval van de Belgiëlei is dit zo, dat de voetgangers niet in een keer kunnen oversteken omdat dit de volledige werking van het kruispunt in het gedrang brengt.

Een andere zaak zijn de tramvoorzieningen. Op de Belgiëlei zijn aan- en afmeldlussen voorzien voor de tram. Als een tram in de buurt van een kruispunt komt dan zal hij zich "aanmelden". De computer breekt dan de lichtencyclus af in het voordeel van de tram, opdat deze vlot kan blijven rijden. Als hij de halte bereikt heeft zal hij zich "afmelden" en zal de computer terug het normale patroon van lichtenregeling volgen.

Bereikbaarheid tijdens de werken

Tijdens de werken moet in het deel waar gewerkt wordt, gemengd verkeer (fietsers, auto's en bussen) over één rijstrook rijden. De mogelijkheid tot snel rijden wordt hierbij verminderd. Ook wordt de signalisatie aangepast en in het deel waar gewerkt wordt zal de toegestane maximumsnelheid 30 km/u bedragen.

Om de hinder tot een minimum te beperken is het behouden van doorgaand verkeer op de Belgiëlei één van de belangrijkste uitgangspunten. Files voorkomen is niet mogelijk. Omleidingen worden dan ook fase per fase bekeken. Als er zich onverwacht toch problemen voordoen, zal de verkeerssituatie door de verkeerspolitie herbekeken worden en brengt het district de bewoners daarover op de hoogte.

De eerste dagen na de start van een heraanleg is de verkeersafwikkeling altijd een beetje chaotisch. Iedereen zoekt voor zichzelf dan de beste weg en probeert daarbij vaak verschillende wegen uit. De politie houdt alles in het oog en past na een paar dagen waar nodig de verkeerssituatie aan.

Tijdens de werken is het in principe onmogelijk om de garages in dat deel bereikbaar te houden. De werken aan het voet- en fietspad maken dat moeilijk, omdat er boordstenen van zes cm worden geplaatst. Deze kunnen bij het in- en uitrijden van de garages stuk gereden worden. De aannemer kondigt op tijd aan dat de garages niet bereikbaar zullen zijn. Tijdens het bouwverlof zal de aannemer waar nodig steenslag storten, zodat de toegang tot de garages tijdens de vakantieperiode gegarandeerd is.

Het organiseren van de bevoorrading van de verschillende handelszaken tijdens de werken is geen eenvoudige oefening. De verkeerspolitie bekijkt hoe ze dat kunnen organiseren en wat haalbaar is. De bereikbaarheid van de scholen met de auto wordt niet gegarandeerd. Aan de ouders wordt gevraagd om op andere vervoersmodaliteiten beroep te doen.

Zijstraten die de middenberm niet doorsteken (T-kruispunten) lopen dood op de werf en worden tijdelijk dubbelrichting. Alle zijstraten die doodlopen op de werf, krijgen een parkeerverbod aan de kant van de werf zodat auto's kunnen keren. Enkelrichtingstraten worden dan voor de duur van die fase van de werken dubbelrichting.

Zijstraten die de middenberm doorsteken (lichtgeregelde kruispunten) worden zoveel mogelijk gevrijwaard. Dat zal echter niet altijd mogelijk zijn.

De verkeerslichten worden op hele de as vervangen. Als moest blijken dat het dwarsen van de Belgiëlei tijdens de werken te gevaarlijk is omdat er geen verkeerslichten zijn (trambedding in het midden) dan zal de veiligste oplossing gekozen worden. Dat kan betekenen dat op dat moment het verkeer omgeleid wordt. Veiligheid primeert!

Timing en fasering van de werken

Het district wil de werken zo kort en zo functioneel mogelijk organiseren. De timing die momenteel geraamd is op 1,5 jaar voor de totale heraanleg is echt het minimum. Indien we de werken op één jaar zou willen realiseren, dan zou de as voor de volledige duur van de werken moeten worden afgesloten en wordt de straat ineens van gevel tot middenberm heraangelegd. Door de werken gefaseerd te laten verlopen, wordt getracht de hinder voor bewoners en handelaars zoveel mogelijk te beperken. De aannemer mag de werken starten vanaf 7 uur 's morgens.

Varia

Het district bekijkt of in het kader van de heraanleg de nutskast(en) opgefleurd kunnen worden.

In het voorjaar 2013 wordt het velonetwerk uitgebreid van 83 naar circa 150 stations. Ook in de omgeving van de Belgiëlei zullen dan stations bijkomen. De exacte locaties zijn nog niet bekend.

Het district verspreidt nog een infobrief waarin de timing en de fasering van de werken duidelijk beschreven worden. Wil u de infobrieven per mail ontvangen, schrijf u dan in door een mail te sturen naar wijkoverleg.2018@stad.antwerpen.be. Verder vindt u deze planning ook online. Surf naar www.districtantwerpen.be > Openbare werken > Lopend > België.

Meer informatie

Voor meer informatie kan u steeds terecht bij de medewerkers van het stedelijk wijkoverleg op het nummer 03 338 39 65 of via wijkoverleg.2018@stad.antwerpen.be.