



## **Opschrift**

Vergadering van 6 december 2022

Nummer: 2022\_MV\_00658

Onderwerp:

**Mondelinge vraag van raadslid Stephanie D'Hose: Toeritdosering Kortrijksepoortstraat**

Raadslid(-leden):

Stephanie D'Hose - Open Vld

Bevoegd: Filip Watteeuw

## **Omschrijving van de vraag**

**Toelichting:**

De toeritdosering aan de Kortrijksepoortstraat is de voorbije jaren wel vaker het gespreksonderwerp geweest in deze commissie en dan vooral het feit dat deze al geruime tijd buiten werking is.

De bedoeling is om de verzadiging van de Kortrijksepoortstraat als invalsweg naar het stadscentrum (en enkele ondergrondse parkings) te vermijden. Dit is er in de eerste plaats gekomen om de doorstroming van tramlijn 1 - als één van de drukste tramlijnen van ons land - te garanderen op piekmomenten. De komende eindejaarsperiode zal ongetwijfeld ook enkele van die piekmomenten kennen.

De activering van het systeem gebeurt dus in de eerste plaats door De Lijn wanneer zij signalen krijgt - hetzij via de tramchauffeurs op lijn 1 zelf, hetzij via camerabeelden - dat de verkeerdruk in de Kortrijksepoortstraat een vlotte doorstroming van tram 1 hindert. Dat is lange tijd niet mogelijk geweest door technische problemen.

Als antwoord op een parlementaire vraag die ik over deze problematiek stelde, engageerde Vlaams minister Lydia Peeters zich om de technische problemen te laten oplossen en dit zou ondertussen ook gebeurd zijn. Het toeritdoseringstoestel van De Lijn is opnieuw operationeel en communiceert zoals het hoort met de verkeersregelaar onder beheer van AWW. Die verkeersregelaar activeert aangepaste groentijden van de verkeerslichten en stuurt het verbodsbord aan op de Charles De Kerckhovelaan om het rechtsaf slaan naar de Kortrijksepoortstraat richting centrum te verhinderen.

De laatste ontbrekende schakel in dit verhaal is echter het verkeersgeleidingssysteem van de Stad Gent. Hiervoor worden momenteel nieuwe digitale verkeersgeleidingsborden uitgerold die veel flexibeler kunnen worden ingezet dan de oude installatie. Het is dan ook logisch dat het autoverkeer via deze nieuwe borden toegeleid wordt naar alternatieve routes op momenten dat de toeritdosering naar de Kortrijksepoortstraat geactiveerd is.

**Vraag:**

1. Hoever staat het ondertussen met de installatie van de nieuwe borden voor het verkeersgeleidingssysteem en wat is de timing om deze volledige operationeel in gebruik te nemen?
2. Zijn ook binnen het verkeersgeleidingssysteem ondertussen alle technische obstakels weggewerkt zodat het autoverkeer tijdig geïnformeerd wordt én alternatieve routes gesuggereerd krijgt naar het stadscentrum op momenten dat de Kortrijksepoortstraat door de toeritdoseringsafsluiting afgesloten wordt als invalsweg?

**Antwoord**

Bijna alle nieuwe borden voor het nieuwe Verkeersgeleidingssysteem werden midden oktober geplaatst en zijn volledig operationeel.

Er zijn enkele uitzonderingen die door wegenwerken nog niet plaatsbaar zijn, en nog een tweetal locaties waar er nog aan de elektriciteitsaansluiting gewerkt wordt.

De borden tonen nu al de relevante verkeersinformatie. De boodschappen zullen de komende maanden nog verder uitgewerkt en verfijnd worden.

Wat de koppeling tussen het nieuwe verkeersgeleidingssysteem en de toeritdoseringsafsluiting betreft moet ik toch iets verduidelijken. Het Mobiliteitsbedrijf heeft budget voorzien om die koppeling uit te voeren. Maar, AWV geeft aan niet verder in de toeritdoseringsafsluiting te willen investeren. Voor we die technische aanpassing uitvoeren en ervoor betalen, willen we toch wat zekerheid voor de komende jaren. Voor alle duidelijkheid, De Lijn én de stad zijn vragende partij om de toeritdoseringsafsluiting te behouden. Ik stel voor dat De Lijn en AWV eens samen aan tafel gaan zitten hierover.

Maar het toeritdoseringsafsluitingssysteem werkt nu dus wel, maar niet automatisch. Het wordt manueel aangeschakeld door De Lijn en het is ook niet gekoppeld aan het VGS.

Los van de koppeling met de toeritdoseringsafsluiting, geeft het nieuwe VGS nu al op ruime afstand van het centrum aan dat de parkings al dan niet vol zijn. Ter hoogte van de B401, maar ook op de toegangswegen ter hoogte van de R4 wordt al aangegeven of de parkings vol zijn. Hierbij houdt het systeem ook rekening met wagens die reeds onderweg zijn naar de parkings. Er zit dus een buffer op. Het VGS werkt dus goed.

---