



Opschrift

Vergadering van 11 april 2023

Nummer: 2023_MV_00211

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Sven Taeldeman: Inrichting knips

Raadslid(-leden):

Sven Taeldeman - Vooruit

Bevoegd: Filip Watteeuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

6 jaar geleden werd het Circulatieplan voor de binnenstad ingevoerd. In straten waar een knip gerealiseerd werd tussen ‘sectoren’, werd de knip ingericht met tijdelijke inrichting met rode belijningen (‘micado’), met versmallingen met betonnen ‘duplo’blokken, signalisatie e.a. belijningen. Ook werd de rijbaan versmald met zitelementen, bv. thv Bargiebrug Brugse Poort.

Er zou werk gemaakt worden van een definitieve inrichting van deze knips.

Vraag:

- Hoe wordt deze inrichting d.m.v. deze tijdelijke elementen geëvalueerd?
- Wordt er werk gemaakt van een definitieve inrichting? Welke zijn de ‘bouwstenen’ (incl belijningen), worden er bestaande ‘bouwstenen’ overgenomen in de definitieve inrichting, en wanneer komt de nieuwe inrichting er op terrein?

Antwoord

Bedankt voor uw vragen naar het circulatieplan. De invoering van het circulatieplan is inderdaad al 6 jaar geleden en intussen een gevestigde waarde in onze stad. Met ons mobiliteitsbeleid bouwen we aan een stad voor mensen. Het circulatieplan is ook in vele Europese steden opgemerkt.

De tijdelijke inrichtingen van het openbaar domein (TIOD) werden voorzien op plekken waar de verkeerssituatie ingrijpend werd gewijzigd en om het karakter van verblijfsruimte te accentueren. In de jaren volgend op de invoering van het circulatieplan kwamen er ook elementen in een rode kleur bij aan de belangrijkste toegangswegen tot de

autovrije gebieden. Deze elementen zouden 5 à 10 jaar blijven staan. Deze herkenbare elementen vind je aan een toegangspoort tot een autovrij gebied (bv. Gouvernementstraat), een verkeersfilter (bv. Bargiebrug) of op plaatsen waar een meer autoluwe situatie ontstond door in te grijpen op de verkeerscirculatie (bv. Sint-Pietersnieuwstraat). De rode elementen benadrukken dat de verkeerssituatie bijzonder is, maar kunnen niet bepalen wat het toegangsregime is. Daarvoor blijven weggebruikers vanzelfsprekend aangewezen op de officiële signalisatie.

Voor de definitieve inrichting van deze verkeersfilters zijn vaak ingrijpende aanpassingen nodig: boordstenen verplaatsen, voetpaden en rijwegen opnieuw aanleggen, extra ruimte voor zitbanken, bijkomende vergroening of voor de actieve weggebruiker. De definitieve heraanleg wordt daarom zoveel mogelijk gekoppeld aan heraanlegdossiers voor de ruimere omgeving, straat of as.

Er werden verschillende projecten opgestart die zorgen dat de tijdelijke inrichting wordt vervangen door een definitieve aanleg. Ik som de lopende projecten even op:

- Een aantal straten van de autovrije gebieden werden opnieuw ingericht: bv. de Savaanstraat, de Ketelvest en de Overpoortstraat.
 - Het ontwerp voor het Hippoliet Lippensplein wordt heraangelegd in de zomer van 2023.
 - De autovrije gebieden aan het Koophandelsplein en de Verlorenkost maken deel uit van de integrale aanleg van de Petercelle-as. De vermoedelijke start is voorzien voor voorjaar 2026 met voorbereidende werken die vroeger kunnen starten.
 - Er werd een concept opgemaakt voor de Sint-Pietersnieuwstraat waarin de straat als erf wordt vormgegeven. De bestaande toestand is opgemeten en plannen worden verder uitgewerkt met het oog op uitvoering in de volgende legislatuur.
 - De verkeersfilter op de Bargiebrug maakt deel uit van een ruimer project dat voorziet in een nieuwe aanleg van de Elyzeese Velden en de Bargiekaai. Daarin worden ook de doelstellingen voor de groenklimaatas meegenomen in het ontwerp. De studiefase voor dit project is lopende.
 - Voor de verkeersfilter Ottogracht (i.e. Beverhoutplein) werden nog geen plannen opgemaakt. De cluster Beverhoutplein, Bij Sint-Jacobs en Vlasmart zouden samen worden aangepakt in één heraanlegdossier. Dit dossier werd te complex; maar ik heb het daar vroeger al over gehad. Op dit moment wordt verder gewerkt aan een nieuw ontwerp voor de Vlasmart.
-