

ONTWERP CIRCULATIEPLAN BINNENSTAD GENT

Mobiliteitsbedrijf Stad Gent
24 oktober 2016



INHOUD

Inhoud 1

1.	Inleiding.....	6
2.	Visievorming bereikbare binnenstad	8
	2.1 R4 en R40.....	8
	2.2 Binnenstad.....	8
	2.3 Autovrije gebieden	11
3.	Participatie	12
	3.1 Participatie in het kader van het mobiliteitsplan	12
	3.2 Participatie in het kader van het circulatieplan.....	14
	4.1 Voetganger	22
	4.2 Fiets	24
	Een aantal concrete maatregelen in functie van het circulatieplan.....	27
	4.3 Openbaar vervoer.....	29
5.	Circulatie autoverkeer.....	33
	5.1 Hoofdlijnen	33
	Aanleiding.....	33
	Maatregelen	34
	BELANGRIJKSTE INGROPEN	36
	5.2 Uitwerking circulatie autoverkeer op wijkniveau	38
	Groenblauwe sector	38
	Groene sector	41
	Zalmroze sector	49
	Blauwe sector	55
	Rode sector.....	62
	Oranje sector	64
6.	Autovrije gebieden.....	66
	6.1 Autovrije gebieden vervangen voetgangerszones.....	66
	6.2 Waarom nieuwe autovrije gebieden?	66

6.3	Uitgangspunten voor nieuwe autovrije gebieden	67
6.4	Uitgangspunten voor verkeerscirculatie	67
6.5	Overzichtsplan uitbreidingen en verkeerscirculatie	69
6.6	Per gebied	70
7.	Toegangsbeleid autovrije gebieden	83
7.1	Een nieuwe toegangsregeling	83
7.2	Verkeer in de huidige voetgangerszone	83
	Verkeer op 2 locaties in kaart gebracht	83
	Vrijgestelde voertuigen	84
	Voertuigen met vergunning	85
	Naar minder verkeer	85
7.3	Een nieuw toegangsconcept voor de autovrije gebieden	86
	De huidige voetgangerszone als sluiproute	86
	Apart toegangsbeleid per gebied	86
	Vaste toegangspoorten	87
	Bewonerszones	94
7.4	Verloren voorbehouden parkeerplaatsen	95
7.5	Loopafstanden beperken	95
	Meer kortparkeerplaatsen	95
7.6	Vergunningen aanvragen	96
	Aanvraagmedium	96
	Vergunning achteraf	96
	Vergunning voor bezoekers	97
	Betalen voor de aanvraag van een vergunning	97
	Geen papieren vergunningen meer	97
7.7	Soorten vergunningen	98
	Huidig vergunningenbeleid	98
	Nieuw vergunningenbeleid	98
7.8	Tijdvensters	98

Nieuwe tijdvensters voor Gent	98
7.9 Voetgangersstraten	99
Wat zijn voetgangersstraten?	99
Welke straten worden voetgangersstraten?	99
Overzichtsplan met voetgangersstraten	100
Voorwaarden	101
Aanduiding.....	101
7.10 Categorieën van vergunningen.....	101
Bestaande situatie	101
Nieuwe situatie.....	102
7.11 Verwacht effect van de nieuwe tijdvensters en categorieën	112
7.12 Elektrische fietsen.....	112
7.13 Bromfietsen & lichte vierwielers	113
7.14 Cargofietsen / bakfietsen	113
7.15 Taxi's	114
Toegang tot de autovrije gebieden	114
Standplaatsen	114
7.16 Ruimen van vuilnis.....	114
Toegang tot de autovrije gebieden	114
Stationeren van voertuigen	115
7.17 Voertuigen van De lijn	115
7.18 Hulpdiensten	115
7.19 Handhaving toegangsbeleid	116
Hoe werkt een ANPR-systeem?	116
Implementatietraject.....	116
Waar komen ANPR-camera's?	116
8.Versterkende maatregelen	118
8.1 R40.....	118
Verkeersdruk op de R40	118

Studie kortetermijnmaatregelen R40	118
Plan van aanpak.....	119
Basisprincipes	120
Methodiek	120
timing en planning.....	121
8.2 Verkeersgeleidingssysteem – verkeerscentrum	126
Aanpassingen Verkeersgeleidingssysteem in functie van het Circulatieplan	126
Inzet van het Verkeerscentrum ifv het Circulatieplan	126
8.3 Openbaar vervoer	127
Lijnvoering: de spreiding en het bereik van het openbaar vervoer.....	127
Frequentie: hoe vaak is er openbaar vervoer en wat zijn de gemiddelde wachttijden?	127
Amplitude: wanneer is de eerste rit en wanneer is de laatste rit?	128
Kost en comfort: wat is de kost en het comfort voor de gebruiker van openbaar vervoer?	128
Doorstroming: hoe snel is het openbaar vervoer?	128
8.4 P+R.....	132
Beleidsvisie P+R	132
Bestaande P+R.....	134
nieuwe P&R tegen april 2017	136
1/reeds VERworven P+R.....	136
2/ P+R in onderhandeling	138
nieuwe P+R op middellange termijn	140
nieuwe P+R op lange termijn.....	142
overzicht P+R, capaciteit, timing, extra faciliteiten fiets	143
8.4 P+R.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
8.5 Tijdelijke inname openbaar domein	144
Ontwerp TIOD.....	144
Aanbesteding uitvoering TIOD.....	147
Uitvoering TIOD	147
Vervolgtraject en participatie van betrokken burgers (omwonenden en handelaars)	147

8.6 Communicatie.....	148
Waarom een circulatieplan?.....	148
Wat verandert er?	149
Hoe communiceren?	149
9.Monitoring/Evaluatie	152
9.1 Meten ifv te verwachten impact	152
9.2 Evolutie verkeersvolume in verschillende categorieën van straten	153
9.3 Doorgaande stromen in kaart brengen	154
9.4 Vertragingen op stadsring-R40 in kaart brengen.....	155
9.5 Verkeersvolumes naar Gent opvolgen	155
9.6 Verkeersvolumes fietsverkeer opvolgen	156
9.7 Doorstroming openbaar vervoer opvolgen	156
9.8 Evolutie modal split opvolgen	156
9.9 MONITORING LUCHTKWALITEIT EN GELUID	156
9.10 Andere effecten.....	156
9.11 Timing telcampagnes en evaluatierapport	157

1. INLEIDING

In dit document vindt u het Circulatieplan Binnenstad Gent terug. Op basis van verdere verfijningen en oplossingsgerichte dialoog werd het in februari 2016 goedgekeurde plan aangepast.

Op 3 april 2017 wordt een nieuw circulatieplan voor de Gentse binnenstad ingevoerd. Dit circulatieplan is de uitwerking van de concepten en principes inzake circulatie die vooropgesteld werden in het Mobiliteitsplan Gent – Strategische Mobiliteitsvisie, zoals goedgekeurd in de Gemeenteraad van 29 september 2015. Het zoomt heel concreet in op de verkeerscirculatie in de binnenstad, en welke ingrepen er moeten plaatsvinden om tot die verkeerscirculatie te komen.

Het Mobiliteitsplan Gent – Strategische mobiliteitsvisie zegt hierover in één van de krachtlijnen (p34):

2. *“Het historisch centrum weert het doorgaand verkeer en krijgt een groter voetgangersgebied .*

Te veel doorgaand gemotoriseerd verkeer in de binnenstad bemoeilijkt de bereikbaarheid voor fietsers, openbaar vervoer én bestemmingsverkeer per auto. De bereikbaarheid moet beter door het knippen van doorgaand verkeer. We streven naar geen doorgaand verkeer meer binnen de R40, zodat het verkeer dat in die binnenstad moet zijn, vlotter kan verlopen.

Op langere termijn kan zo gaandeweg een autoluwere zone gecreëerd worden binnen de R40.

Een uitbreiding van het voetgangersgebied en een nieuw circulatieplan is een directe aanzet om Gent nog aantrekkelijker en leefbaarder te maken voor bewoners, kantoren, onderwijs, winkels, toerisme... “

Het Circulatieplan heeft tot doel dat de binnenstad beter bereikbaar wordt, voor alle vervoersmodi: door het doorgaand autoverkeer te weren, komt er immers meer ruimte vrij voor voetgangers, openbaar vervoer, fietsers en auto's met een bestemming in het centrum. De binnenstad wordt daardoor niet alleen beter bereikbaar, maar ook veiliger, meer (economisch) leefbaar en met een positieve impact op omgevingsaspecten zoals bijvoorbeeld luchtkwaliteit en geluid. Het vormt een essentieel onderdeel op weg naar een duurzame stad.

Het circulatieplan is het resultaat van een lang voorbereidingsproces.

- Het mobiliteitsplan legde de algemene principes vast. De voorstelling van het ontwerp Mobiliteitsplan vond plaats in het najaar van 2014. Die principes hebben het voorwerp uitgemaakt van verschillende debatavonden, direct na de voorstelling van het ontwerp mobiliteitsplan in 2014. Bovendien zijn er talloze gesprekken geweest over die principes met allerhande belanghebbenden: scholen, middenstandsorganisaties, bewonersgroepen,... Tot slot zijn er vele reacties geweest op de visievorming over een bereikbare binnenstad in het kader van het openbaar onderzoek dat in het voorjaar van 2015 werd georganiseerd over het Ontwerp Mobiliteitsplan.
- In de periode eind 2014 – juni 2015 zijn de principes uit het Ontwerp Mobiliteitsplan verder uitgewerkt tot gedetailleerde circulatievoorstellen, met vele varianten. Ook die zijn in de periode juni – oktober 2015 onderworpen aan een participatieproces.
- De gemeenteraad keurde op 22 februari 2016 het Circulatieplan Binnenstad Gent goed. Tijdens deze vergadering heeft de gemeenteraad aan het college van burgemeester en schepenen gevraagd om verder in dialoog te gaan met alle Gentenaars en de Gent-gebruikers over de invoering van dit circulatieplan voor de Gentse binnenstad. Concreet worden hiervoor de volgende methodieken ingezet:

- Een oplossingsgerichte dialoog, voorafgaand aan de invoering van het circulatieplan, met als doel om het uitgewerkte plan te toetsen aan de (ingeschatte) dagelijkse realiteit van Gentenaars en specifieke (gebruikers)groepen.
- Een Burgerkabinet en kwalitatieve bevestigingen bij Gentenaars en Gent-gebruikers, na de invoering van het circulatieplan, om vanuit de dagelijkse praktijk problemen te detecteren, analyseren en voorstellen tot bijsturing te formuleren.
- De oplossingsgerichte dialoog met verschillende sectoren en bewonersgroepen heeft reeds plaatsgevonden. Ze heeft geleid tot tal van aanpassingen, die verwerkt zijn in het voorliggende plan.

Op basis van dit alles ligt nu dus een volledig uitgewerkt *Circulatieplan Binnenstad Gent 2.0* voor. Wat in deze nota beschreven wordt, is louter de uitwerking van de verkeerscirculatie, en de onmiddellijk daaraan gelinkte dossiers. Het moet duidelijk zijn dat alleen aan circulatie sleutelen, zonder het totaalplaatje van het mobiliteitsbeleid te bekijken, niet alle problemen zal oplossen. Samen met de optimalisatie van de doorstroming op de R40, de uitbouw van P+R-infrastructuur, de uitrol van het Parkeerplan, de versnelde uitvoering van een aantal maatregelen om het fietsverkeer te bevorderen, doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer, de herinrichting van publieke ruimtes,... biedt dit plan uitzicht op een beter bereikbare, duurzame binnenstad met een hogere verblijfskwaliteit.

Dit circulatieplan vertrekt vanuit de doelstelling om het doorgaand verkeer uit de binnenstad te weren. Dit betekent dat het hier niet de bedoeling is dat alle lokale interne problemen in de verschillende wijken van de binnenstad worden aangepakt. Het circulatieplan biedt wel het kader waarin in die wijken nog verder moet worden gewerkt aan de verkeersleefbaarheid in de komende jaren.

2. VISIEVORMING BEREIKBARE BINNENSTAD

We vertrokken vanuit het Mobiliteitsplan om een visie te vormen over het concept van een bereikbare binnenstad. Dat vertaalde zich dan naar het Circulatieplan. Om die visie te vatten moet het gekaderd worden op drie niveaus:

- op het niveau van de buitenring R4 en de stadsring R40
- op het niveau van de binnenstad
- op het niveau van de autovrije gebieden.

2.1 R4 EN R40

Op regionaal schaalniveau zal de R4 in de toekomst een nog belangrijkere rol moeten gaan vervullen als grootstedelijke ringstructuur. Vandaag zijn, op de Sifferverbinding na, de infrastructurele randvoorwaarden voor een grootstedelijke ring in beide richtingen vervuld. Zeker nu de zuidelijke R4 buitenring is afgewerkt kan het zuidelijke gedeelte van de R40 meer ontlast worden van stadsregionaal verkeer. Door de R4 als ringweg meer in de kijker te zetten, kan er een verschuiving van verkeerssoorten op de R40 gebeuren; randstedelijke verplaatsingen zullen meer op niveau van de R4 gebeuren, terwijl de R40 meer kan inzetten op zijn verdeelfunctie voor de Gentse kernstad.

De R40 verbindt met andere woorden de buurten van de kernstad. Diverse steen- en invalswegen verbinden daarnaast de randstad met de kernstad.

Deze tweeledige ringstructuur biedt belangrijke opportuniteiten om de binnenstad te ontlasten van overtollig verkeer.

2.2 BINNENSTAD

Het Mobiliteitsplan Gent – Strategische mobiliteitsvisie stelt (pp133-136):

“In het bestuursakkoord 2013-2018 is volgende passage opgenomen specifiek met betrekking tot de verkeersafwikkeling voor de Gentse binnenstad:

Om de verkeersleefbaarheid in de binnenstad te verhogen, onderzoeken we hoe doorrijtrajecten kunnen worden geknipt. Daarbij wordt nagegaan hoe het in- en uitgaand verkeer via de parkeergeleiding rechtstreeks naar de parkings in de binnenstad van en naar de R40 (kleine stadsring) en het hoofdwegennet (R4/E40/E17) geleid kan worden. Dit kan de mogelijkheid bieden om bijkomende gebieden in het centrum autovrij te maken.

In dit luik wensen we de vertaling te maken van hierboven geschetst principe naar een nieuw bereikbaarheidsconcept voor de binnenstad. We vertrekken vanuit een globaal concept, om dan te bekijken hoe dit concept inspeelt op:

- *de algemene probleemstelling voor het gebied binnen de R40;*
- *de wegencategorisering, en vooral de link naar de R4 toe als grootstedelijke ringweg*

Op basis van dit concept zal in de volgende hoofdstukken een concreet circulatieschema voor de binnenstad worden opgemaakt.

*Uit de onderzoeksgegevens blijkt dat een aanzienlijk deel van het verkeer in de binnenstad geen enkele bestemming heeft binnen het centrumgebied, maar gewoon dit tracé gebruikt als kortste weg. Hierdoor gaat een aanzienlijke **capaciteit verloren** ten koste van het gewenste bestemmingsverkeer.*

*Bovendien zorgt dit verkeer daardoor voor zware **doorstromingsproblemen** voor het openbaar vervoer. Die doorstroming is precies een cruciaal element in het aantrekkelijk maken van dat openbaar vervoer als alternatief voor de auto in de binnenstad.*

*Door de combinatie van het (doorgaande) verkeer en de **stijgende voetgangers- en fietsersaantallen** zal de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en dus ook de bereikbaarheid van de binnenstad blijven afnemen. Ook de kwaliteit van het openbaar domein komt hierdoor zwaar onder druk, waardoor ook de omliggende functies en handelszaken negatieve invloeden zullen ervaren.*

*Het nieuwe bereikbaarheidsconcept voor het autoverkeer voor de binnenstad vertrekt van de volgende **doelstellingen**:*

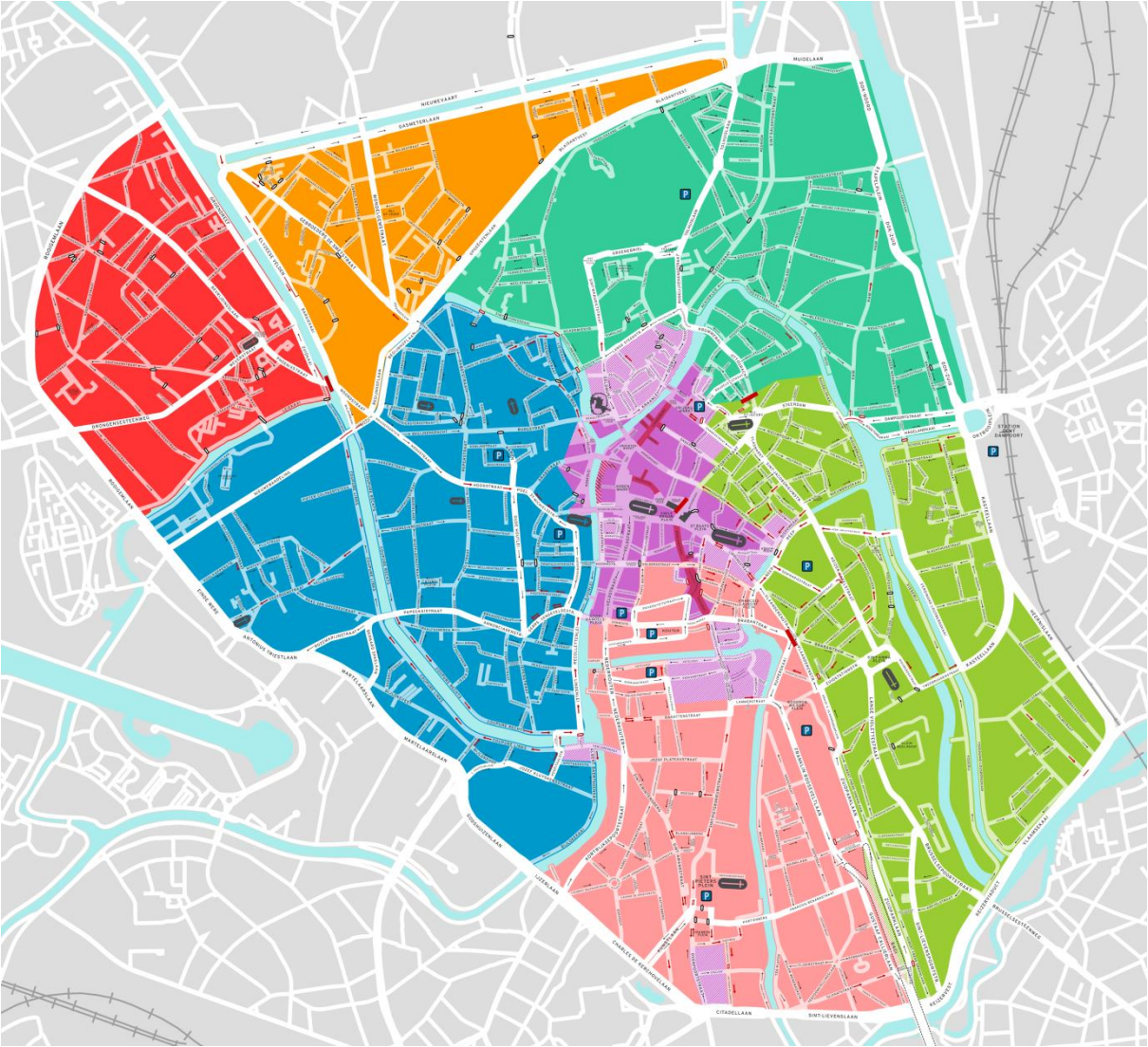
- Het concept heeft uitdrukkelijk tot doel om de bereikbaarheid van de binnenstad voor bestemmingsverkeer te verbeteren, door het weren van het pure doorgaand verkeer. De winst door de afname van de autodruk op het centrum moet de kwaliteit voor de vele voetgangers en fietsers die gebruik maken van het centrum, ten goede komen. Ook zal de doorstroming voor het bestemmingsverkeer verbeteren.*
- Tegelijk wordt hiermee ook dé basisvoorwaarde voor een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer gerealiseerd.*
- In het bereikbaarheidsconcept is de leesbaarheid van groot belang. Door de complexe structuur van de binnenstad is dit nu immers een manco. Om de leesbaarheid te verhogen wordt op sommige plaatsen teruggegrepen naar het water als natuurlijke grens tussen verschillende binnenstedelijke zones. Aanvullend wordt ook de afbakening van het voetgangersgebied als “natuurlijke” grens opgenomen.*
- In overleg met De Lijn wordt gezocht naar een bundeling van OV-assen enerzijds en bereikbaarheidsassen voor het autoverkeer anderzijds. Zo zullen bepaalde assen eerder prioritair worden toebedeeld aan het openbaar vervoer, andere dan weer aan het autoverkeer.*

De basisidee van het bereikbaarheidsconcept voor de binnenstad vertrekt van de idee dat de binnenstad wordt opgedeeld in 6 verschillende sectoren, nl. 4 sectoren in de binnenstad zelf en twee sectoren ten noorden van de N430 zijnde Brugse Poort en Rabot. De verschillende zones worden ontsloten vanaf de stadsring R40 via één of meerdere “stadspoorten” die de in- en/of uitgang kunnen zijn van een bepaalde sector.

Uitwisseling tussen de verschillende sectoren gebeurt enkel via de stadsring of via de N430, en niet meer via interne wegen in de binnenstad zelf. Hier speelt het water als scheidend element op een aantal plekken een belangrijke rol.

Het principe van de verschillende zones loopt ook voor vergunningshouders door in het voetgangersgebied, zodat het vergrote voetgangersgebied ook geen doorgaand verkeer meer te verwerken krijgt. Dit wil zeggen dat vb. voor de bereikbaarheid van het noordelijke gedeelte van het voetgangersgebied logischerwijs ook de R40 moet worden gevolgd tot aan de dichtstbijzijnde stadspoort.”

De verdere uitwerking van deze doelstellingen leidde uiteindelijk tot de onderstaande figuur.



2.3 AUTOVRIJE GEBIEDEN

Hoe controversieel en ingrijpend de invoering van het mobiliteitsplan in 1997 voor de Gentse binnenstad ook was, toch kunnen we stellen dat de Gentse Kuip een sterke heropleving gekend heeft. De stad is multimodaal bereikbaar gebleven, de economische heropleving en herprofilering van de binnenstad heeft Gent terug op de internationale kaart geplaatst en het afronden van de KOBRA-werken is het sluitstuk waarbij het openbaar domein ten dienste komt te staan van kwaliteit ten aanzien van de vele gebruikers van de Gentse binnenstad.

Het autovrij gebied, als centraal onderdeel van dat plan, kent vandaag een hoge verblijfskwaliteit en een sterke belevingswaarde. Deze aantrekkelijkheid zorgt er vandaag voor dat het succes van het autovrij gebied soms moeilijk in te dijken is binnen zijn huidige contouren en de perimeter van de oude P-route. Dit manifesteert zich acuut tijdens piekmomenten zoals grootschalige evenementen of tijdens belangrijke koopdagen. Omwille van het huidige succes en de druk op het bestaande gebied wordt het autovrije gebied uitgebreid.

Een aantal gebieden zijn logische uitbreidingen van het bestaande autovrij gebied. Het zijn gebieden die op dit moment door voetgangers gepercipieerd worden als voetgangerszone en waar ze zich er dan ook al naar gedragen. We denken hierbij aan de gebieden Patershol, Kraanlei-Oudburg, Predikherenlei – Hoornstraat – Volderstraat (gedeeltelijk), Bisdomplein – Limburgstraat, Koophandelsplein, het gebied rond de Gouvernamentstraat, Kortedagsteeg – Walpoortstraat – Sint Pietersnieuwstraat (gedeeltelijk). Ook de verbinding van de Bisdomkaai via de Oude Beestenmarkt – Veermanplein – Sint-Baafssite naar het Dampoortstation krijgt op termijn een statuut dat beter aansluit bij het werkelijke gebruik van de straten.

Verder willen we ook een zeer rustige zone creëren in het hart van de Studentenbuurt. De Sint-Pietersnieuwstraat wordt inzake circulatie een as waarop enkel nog bestemmingsverkeer zal rijden. De parkeerplaatsen in deze straat verdwijnen. Dit geeft meer verblijfskwaliteit voor voetgangers en ruimte voor fietsers. Tijdelijke innames van het openbaar domein (TIOD, zie verder) zullen het verblijfskarakter faciliteren. De Overpoortstraat wordt een met vergunningen geregeld autovrij gebied. De hele as wordt dus autoluw, en voetgangers krijgen voorrang. Het laden en lossen zal hier gebeuren tijdens bepaalde uren. .

3. PARTICIPATIE

3.1 PARTICIPATIE IN HET KADER VAN HET MOBILITEITSPLAN

GESPREKKEN MET BEWONERS EN STAKEHOLDERS

Op 19 oktober 2014 werd het ontwerp Mobiliteitsplan voorgesteld. Dit plan geeft het strategische kader weer waar het mobiliteitsbeleid zich de komende jaren zal op focussen om de enorme mobiliteitsuitdagingen waarvoor we staan, aan te gaan. Tegelijk werd het plan voorgesteld op de website van het Mobiliteitsbedrijf, www.mobiliteitgent.be, zodat het plan meteen integraal toegankelijk was voor het grote publiek. Op 22 oktober 2014 werd het ontwerpplan toegelicht aan de gemeenteraadsleden op een themacommissie.

Op 5 en 6 november 2014 vonden twee debatavonden plaats waarop burgers hun mening gaven over het nieuwe ontwerp. Aan beide avonden namen meer dan 160 deelnemers deel.

Schepen Filip Watteeuw gaf op beide avonden een toelichting over de belangrijkste onderdelen van het nieuwe Mobiliteitsplan. In het tweede deel werd in groepjes van 10 à 15 personen gedebatteerd over de krachtlijnen uit dat plan. Op die manier kreeg iedere deelnemer de kans om zijn stem te laten horen. De verschillende nuances en soms tegengestelde meningen kwamen zo duidelijk naar boven. Scherpe kritiek, stevige aanmoedigingen, bezorgde opmerkingen en creatieve voorstellen gingen in dialoog en kruidden de debatten.

De feedback van de debatavonden en de verslagen werd in extenso on line geplaatst op 8 december.

Heel kort na de voorstelling van het Parkeerplan aan de Mina-raad en de Gecoro, werden dezelfde adviesorganen geconsulteerd over het ontwerp Mobiliteitsplan. Dit gebeurde respectievelijk op 18 november en 4 november 2014.

Deze twee debatavonden vormden ook de aanzet van een aantal overlegmomenten met verschillende stakeholders:

ACOD De Lijn, Gents Milieufrent, VOKA, UNIZO, Vastgoedsector, Wijk van de maand, Scholengroep Edith Stein, Odisee - Kaho Sint-Lieven, Fietsersbond, Politie, Vzw Degage, Transport en logistiek Vlaanderen, Bewoners Sint-Pietersnieuwstraat, Etnisch-culturele minderheden, Huisartsenvereniging vzw, Brandweer, Kisp, CVO VSPW, Vzw Hotels, Bewoners uit de Kortrijksepoortstraat/Nederkouter, IVAGO, Dekenij Wondelgemstraat, Adviesraad voor etnisch-culturele diversiteit, Vertegenwoordigers uit de zorgsector (gezondheidsraad, kinesitherapeuten, ergotherapeuten,...), Havenbedrijf, ...

De verzamelde opmerkingen en ideeën werden gebruikt om waar nodig het ontwerp bij te sturen, te verduidelijken of verder te verfijnen.

OPENBAAR ONDERZOEK

Van 2 maart tot en met 5 april 2015 liep er over het overkoepelende Mobiliteitsplan een openbaar onderzoek. Alle ingediende bezwaarschriften werden grondig doorgenomen en de bemerkingen en suggesties werden behandeld en opgenomen in een eindrapport dat werd goedgekeurd door het College van Burgemeester en Schepenen op 18 mei 2015.

Veel bezwaarschriften gingen over het bereikbaarheidsconcept voor de Gentse binnenstad, de uitbreiding van het autovrij gebied, knippen en gewijzigde rijrichtingen en vraag naar meer inspraak. In de verwerking van

de vele bezwaarschriften over het Ontwerp Mobiliteitsplan zaten ook een aantal heel concrete suggesties inzake circulatie en de doorstroming op de R40. Die werden bij de verdere uitwerking van dit circulatieplan in overweging genomen.

Op basis van de ontwerpteksten, de debatavonden, overlegmomenten met stakeholders en spontane reacties van burgers, verenigingen,... werd het plan voorgelegd aan de gemeenteraad ter definitieve goedkeuring in september 2015.

3.2 PARTICIPATIE IN HET KADER VAN HET CIRCULATIEPLAN

ALGEMEEN

In het kader van het circulatieplan werd heel wat geïnvesteerd in participatie, consultatie en informatie van verschillende doelgroepen. In de teksten hieronder wordt iedere gehanteerde werkvorm verder uitgelegd. De verschillende initiatieven worden hieronder in een tijdslijn gekaderd.



GESPREKSAVONDEN

In het kader van dit circulatieplan vonden in 2015 zeven gespreksavonden plaats, voor iedere sector en de autovrije gebieden één.

- Dinsdag 9 juni: blauw (Sint-Elisabethbegijnhof, Prinsenhof, Coupure, Ekkerghem)
- Maandag 15 juni: groenblauw (Sint-Lucas, Sluizeken, Ham, Minnemeers)
- Donderdag 18 juni: groen (Visserij, Portus Ganda, Bij Sint-Jacobs, Brusselsepoort)
- Woensdag 2 september: roze (Kouter, Zuid, Muinckparkwijk, studentenkwartier, Blandijnberg)
- Maandag 7 september: rood (Brugse Poort)
- Woensdag 9 september: oranje (Rabot)
- Maandag 14 september: paars (bestaande en toekomstige autovrije gebieden)

Alle inwoners werden via een brief uitgenodigd voor de gespreksavond van hun specifieke sector of de autovrije gebieden. Op die manier konden de verschillende gebruikers van de binnenstad die er gevestigd zijn (bewoners, handelaars, bedrijven, scholen,...), kennis nemen van het circulatieplan en hierover in gesprek gaan. Aan de grote principes van het plan werd niet meer geraakt, wel werd geluisterd naar opmerkingen en suggesties over de concrete voorstellen en werd input gevraagd over een aantal circulatievarianten die voorlagen. De gebruikers van de binnenstad kennen de concrete situatie in hun onmiddellijke buurt immers het best.

Elke gespreksavond verliep volgens eenzelfde stramien

- Onthaal door de wijkregisseur
- Inleiding door schepen Watteeuw, waarin het circulatieplan gekaderd werd binnen de bredere mobiliteitsvisie van de stad.
- Een informatief luik door het Mobiliteitsbedrijf waarin de basisprincipes van het circulatieplan werden meegegeven en een overzicht van de specifieke wijzigingen voor de betreffende sector.
- Dialoogtafels waarin de plannen verder in detail werden bekeken, waar iedereen zijn opmerkingen kon meegeven en waar reacties werden verzameld betreffende de varianten die nog op de tafel lagen.
- Mogelijkheid informele babbel met drankje.

De gespreksgroepen werden geleid door een moderator van de dienst Beleidsparticipatie. Ze werden bijgestaan door een inhoudelijke expert en een verslaggever van het Mobiliteitsbedrijf.

Er waren gemiddeld 90 deelnemers per gespreksavond, zowel jong - oud, handelaar – bewoner, voor- en tegenstanders,...

Als afsluiter werd er tijdens 'Gent Autovrij' op zondag 20 september 2015 een laatste moment georganiseerd waarbij onder meer aan de mensen van buiten de binnenstad de kans werd geboden om kennis te maken met het circulatieplan en hun mening erover te geven.

De gespreksavonden verliepen overwegend in een opbouwende sfeer. Er waren heel wat positieve reacties, maar uiteraard waren er ook een aantal vragen en bedenkingen. De meeste vragen en opmerkingen gingen over de knippen, de autovrije gebieden en het vergunningenbeleid, de vrees om meer te moeten omrijden en voor meer files, vooral op de R40. Daarnaast waren er heel wat vragen over de gevolgen van het plan voor minder mobiele, voor de zorgsector, economische gevolgen, ...

Verder kwamen er veel opmerkingen omtrent zaken die los staan van het circulatieplan zoals overdreven snelheid, gevaarlijk rijgedrag van fietsers, ontbrekende fietsinfrastructuur, gebrek aan handhaving, parkeerproblemen, de slechte staat van een aantal straten,...

Er was veel onduidelijkheid en begripsverwarring tussen het 'Ontwerp Mobiliteitsplan', 'Circulatieplan' en 'Parkeerplan'.

De integrale verslagen van de gespreksavonden zijn uitvoerig besproken in de stuurgroep en het plan werd op verschillende plaatsen aangepast aan de input uit de participatie.

Ook tijdens de 'Wijk van de maand' stond het circulatieplan vaak op de agenda. Onder meer in de binnenstad werden huiskamergesprekken georganiseerd waarbij de bewoners met de schepen en het Mobiliteitsbedrijf in gesprek konden gaan over dit plan.

OVERLEG MET STAKEHOLDERS

Tijdens de gespreksavonden in 2015 waren veel vertegenwoordigers van stakeholders aanwezig. Opvallend was een ruime vertegenwoordiging van handelaars bij elke gespreksavond.

Verder waren er gesprekken met allerlei belanghebbenden, zoals Ugent, een groot aantal dekenijen uit alle zones, Unizo, Fietsersbond, vzw Scaramouch, Stedelijke adviesraad voor Personen met een Handicap, Turkse Unie, Handelaars Brabantdam, Buurtvereniging Code Oranje, School Sint-Barbara, bewonerscomité Muinkparkwijk, ...

Daarnaast zijn er ook nog gesprekken geweest over dit plan met direct betrokken diensten en organisaties, zoals De Lijn, IVAGO of de brandweer,... Anderen, zoals de politie, waren direct betrokken bij de opmaak van het plan, door deelname aan de stuurgroep.

OPLOSSINGSGERICHTE DIALOOG

De 'oplossingsgerichte dialoog' maakt deel uit van het participatietraject dat de Stad heeft uitgewerkt om aan vragen van burgers, handelaars en middenveldorganisaties tegemoet te komen binnen de vooropgestelde basisuitgangspunten van het circulatieplan. De gesprekken vonden plaats in het voorjaar van 2016 en verliepen in het algemeen constructief.

De Stad legde haar oor te luister bij vertegenwoordigers van verschillende doelgroepen: gaande van bewoners, zorgverstrekkers, minder mobiele mensen en senioren tot mensen die actief zijn in de vastgoed- of bouwsector, horeca en middenstand, het onderwijs en de culturele sector.

Tijdens de gesprekken luisterde de Stad naar de bekommernissen van de verschillende doelgroepen en nam de Stad nota van concrete vragen en bezorgdheden. De hoofdopmerkingen gingen over het vergunningenbeleid, de bereikbaarheid van de binnenstad, mobiliteit binnen de voetgangerszones, de knippen en de doorstroming van de R40.

Naar aanleiding van de resultaten van deze gesprekken werden een aantal aanpassingen doorgevoerd aan het circulatieplan.

Concrete aanpassingen

Professionele zorgverstrekkers hebben 24 uur op 24 toegang tot het autovrij gebied. Ze mogen ook door de knippen rijden. Toch wordt aan de zorgorganisaties gevraagd om de interne organisatie af te stemmen op het nieuwe Circulatieplan, door bijvoorbeeld huisbezoeken binnen een bepaalde sector te clusteren.

De **bewoners van het autovrij gebied** zullen via alle ingangen van het autovrij gebied hun woning kunnen bereiken. In het eerste voorstel moesten zij enkele poorten kiezen om binnen te rijden. Die verplichting vervalt.

Tegelijkertijd kunnen zij via een online bezoekersplatform onder bepaalde voorwaarden zelf vergunningen voor het autovrij gebied toekennen aan bezoekers.

De Dienst Economie werkt aan een stadsdistributieplatform. **Leveringen gebeuren met voertuigen van bedrijven die zijn aangesloten bij of werken onder de regierol van een stadsdistributieplatform.** Typisch zijn dit voertuigen die vanuit een centraal distributiecentrum met milieuvriendelijke voertuigen leveringen verzorgen. Deze diensten moeten geleidelijk aan meer en meer reguliere leveranciers gaan vervangen en worden de oplossing voor iedereen die tijdens een spertijd pakketten wil ontvangen of verzenden.

Aannemers die voor een lange periode werken uitvoeren in het autovrij gebied kunnen hun vergunning op een eenvoudige manier verlengen. Hun gegevens blijven gekend, zodat verlengen nog vlotter gaat.

Vrijwilligers die **minder mobiele mensen vervoeren**, kunnen een vergunning aanvragen om het autovrij gebied in te rijden. Het georganiseerd vervoer van minder mobiele personen en de taxi's hebben 24/24 toegang tot het autovrij gebied en kunnen door de knippen rijden. Minder mobiele bewoners van het autovrij gebied kunnen via een online platform bezoekers en mantelzorgers toegang verlenen tot het autovrij gebied. Uiteraard blijft ook het loket van het Mobiliteitsbedrijf bestaan voor mensen zonder toegang tot internet. Hetzelfde geldt voor de maaltijdbedeling: zowel professionele zorgverleners, mantelzorgers als cateringbedrijven kunnen - afhankelijk van hun statuut - een vergunning krijgen voor het autovrij gebied. Het parkeer-en-zorg-systeem wordt uitgebreid, zodat niet alleen officiële zorgverstrekkers, maar ook erkende mantelzorgers en erkende vrijwilligers hiervan gebruik kunnen maken. Met een zorgverstrekkerskaart kunnen vrijwilligers en mantelzorgers op betalende plaatsen gedurende 2 uur gratis parkeren.

Specifiek voor **senioren en mensen die minder goed te been zijn**, wordt de mogelijkheid onderzocht om zogeheten 'people movers' in te zetten. Dat zijn kleine en milieuvriendelijke busjes die stapvoets binnen het autovrij gebied rijden om mensen over kortere afstanden te verplaatsen. Dit zal operationeel zijn tegen de invoering van het Circulatieplan.

Er wordt ook werk gemaakt van 'parkeerhubs' voor **personen met een beperking**. Parkeerhubs zijn clusters van parkeerplaatsen aan de rand van het voetgangergebied, waardoor deze mensen zich niet zo ver hoeven te verplaatsen.

De verdere uitbouw van de **park-and-rides** was zowel voor de vastgoedsector als voor de horeca en handelaars belangrijk. Daarom breiden we op korte termijn de park-and-rideplaatsen fors uit. Op lange termijn komen er nog extra locaties bij, die nu volop worden voorbereid. De locaties hebben een vlotte verbinding via het openbaar vervoer of de fiets. Op de locaties waar er geen vlotte verbinding is met het openbaar vervoer, wordt een shuttledienst ingelegd. Ook dat dossier is in volle ontwikkeling.

Overkoepelende verfijningen

Alle aanvragen voor vergunningen zullen via een online platform verlopen dat makkelijk in gebruik is en geen papiermolen met zich meebrengt. Dit systeem wordt de komende maanden verder uitgewerkt. Zoals eerder gezegd zullen bewoners, maar bijvoorbeeld ook de hotels in de binnenstad, via dit platform zelf kunnen regelen dat hun bezoekers en klanten een vergunning krijgen voor het autovrij gebied. Uiteraard blijft ook het loket van het Mobiliteitsbedrijf bestaan voor mensen die geen toegang hebben tot internet. De vergunning kan mits volmacht ook aangevraagd worden door derden: vrienden, burens, zelforganisaties.

Daarnaast zullen de voetgangersstraten niet meer fysiek worden afgesloten tijdens de spertijd, maar zal er wel in functie van fietsers aangepaste informatie komen over alternatieve routes aan het begin en einde van deze straten.

In verschillende gebieden worden tevens nog bijkomende fietsstraten voorzien, met name aan de Coupure Links, de Bijlokekaai/Bartsoenkaai en de Molenaarsstraat. De spertijd voor beleving werd aangepast en zal niet meer van 11 tot 19u lopen, maar van 11 tot 18u.

Gesprekken met buurten en wijken

Het stadsbestuur luisterde niet enkel naar de feedback van belangenorganisaties en het middenveld. De Stad legde haar oor ook te luister bij bewoners van verschillende wijken, waaronder Rabot, Ham, Prinsenhof en Coupure.

Na overleg met verschillende bewonersgroepen en andere stakeholders zijn voor deze wijken de plannen aangepast zodat ze meer tegemoet komen aan de verzuchtingen, maar tegelijkertijd ook de principes van het Circulatieplan niet ondergraven. Deze wijzigingen zijn:

Oranje sector

- Na onderzoek in de studie R40/N430 blijft het tweerichtingsverkeer op de Wondelgembrug behouden
- Het Griendeplein krijgt eenrichtingsverkeer richting Wondelgemstraat
- Op de Elyzeese Velden wordt ter hoogte van de kruising met de Aloïs Joosstraat de middenberm toegemaakt. Hierdoor zal het staduitwaartse verkeer op de Elyzeese Velden voor lokaal verkeer zijn.

Blauw-groene sector

- In de wijk Ham verdwijnen de knippen aan de kruising van de Ham met de Kongostraat en de Kongostraat met de Blekersdijk/Blekerijstraat;
- De circulatie in de noordelijke delen van de Ham wordt enkelrichting naar het noorden;
- Reke wordt enkelrichting naar de Ham toe, met uitzondering voor openbaar vervoer. Het gemotoriseerd verkeer komende van de Steendam zal niet de Ham kunnen indraaien;
- De Baudelokaai/Baudelostraat wordt volledig enkelrichtingsverkeer, vanaf de Kongobrug.

Groene sector

- De Schepenenvijverstraat verandert terug van rijrichting, een deel wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. De Sint-Annastraat wordt omgekeerd;
- De rijrichting van de Snoekstraat wordt omgekeerd;

Blauwe sector

- De rijrichting van een deel van de Coupure Links (tussen Rozemarijnbrug en Ekkergerstraat, in die richting) wordt aangepast voor 1 jaar. In die periode wordt een alternatieve oplossing gezocht voor de beleving van de handelszaken in dit gedeelte van de straat
- De rijrichting (binnen het autovrije gebied) van de Rekelingestraat wordt enkelrichting richting Burgstraat en er komt een systeem van vergunningen voor de beleving van de handelaars van de Burgstraat.

Rode sector

- Voor de Brugse Poort werden er geen bijkomende aanpassingen voorzien;

Autovrij gebied:

- De Borreputsteeg wordt uit het autovrij gebied gehaald;
- De Zonnestraat en het oostelijke deel van het Koophandelsplein worden eveneens geen autovrij gebied meer;

- De rijrichting in de Rekelingestraat wordt gewijzigd;

Efficiënt communiceren

Uit de gesprekken blijkt dat de verschillende sectoren, belangengroepen of bewoners dikwijls nood hebben aan specifieke informatie, op maat van hun specifieke noden en bekommernissen. Daarom zal de Stad gebruik maken van de specifieke communicatietools per sector om alle betrokkenen gericht te informeren en zet de stad ook twee mobiliteitscoachen in.

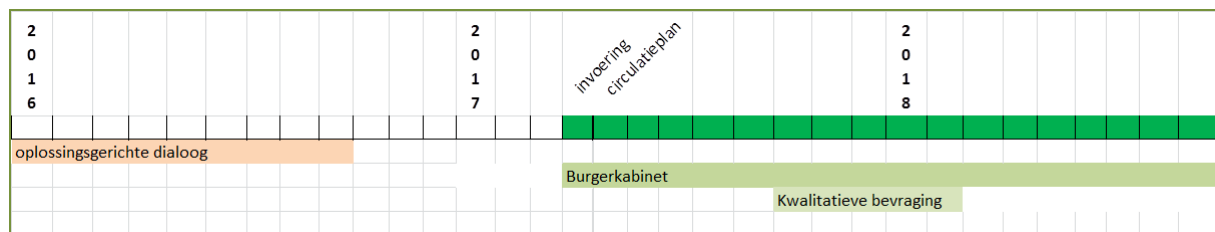
HET BURGERKABINET EN DE KWALITATIEVE BEVRAGINGEN BIJ GENTENAARS EN GENT-GEBRUIKERS

Tijdens de vergadering van 22 februari 2016 heeft de gemeenteraad aan het college van burgemeester en schepenen gevraagd om verder in dialoog te gaan met alle Gentenaars en de Gent-gebruikers over de invoering van dit circulatieplan voor de Gentse binnenstad. Met Gent-gebruikers wordt verwezen naar groepen die niet in Gent wonen of er niet gedomicilieerd zijn maar er wel werken, school lopen, winkelen, een handelszaak hebben of Gent als toerist bezoeken.

(<http://qbesluit.gent.be/do/publication/16.0223.2487.7449/detail>)

Concreet worden hiervoor de volgende methodieken ingezet:

- Een oplossingsgerichte dialoog, *voorafgaand* aan de invoering van het circulatieplan, met als doel om het uitgewerkte plan te toetsen aan de (ingeschatte) dagelijkse realiteit van Gentenaars en specifieke (gebruikers)groepen.
- Een Burgerkabinet en kwalitatieve bevragingen bij Gentenaars en Gent-gebruikers, *na* de invoering van het circulatieplan, om vanuit de dagelijkse praktijk problemen te detecteren, analyseren en voorstellen tot bijsturing te formuleren.



De verhouding met andere methodieken is als volgt:

- Het Mobiliteitsforum is een discussieplatform met als brede scope 'mobiliteit' in Gent op een strategisch niveau, breder dan het circulatieplan Binnenstad Gent.

Monitoring en evaluatie: naast het tellen, het opvolgen van verkeersvolumes en –stromen wordt ook een bestaande survey rond mobiliteitsgedrag hernomen net voor (okt 2016), net na (okt 2017), anderhalf jaar na (okt 2018) en twee en een half jaar na (2019) invoering van het *Circulatieplan Binnenstad Gent*. Informatie die door deze survey wordt geleverd zal niet herhaald worden bij de 'kwalitatieve bevragingen'.

1. Burgerkabinet

Het burgerkabinet samenstellen

Het burgerkabinet zal bestaan uit 100 à 150 onafhankelijke burgers, daarbij is het kunnen inzetten van verworven expertise rond mobiliteitsthema's geen selectie criterium. Met 'onafhankelijk' wordt onder meer bedoeld dat het niet de bedoeling is om in het Burgerkabinet aan de slag te gaan met vertegenwoordigers van diverse organisaties. Het Burgerkabinet moet verder representatief zijn voor de Gentse bevolking. Omdat de samenstelling wordt geïnitieerd via een open oproep, zullen het geïnteresseerde Gentenaars zijn die zich zullen kandidaat stellen. In die zin gaat het strict genomen niet over een representatieve samenstelling van de Gentse bevolking. Met 'representatief' wordt dan ook bedoeld dat er een selectie zal gebeuren uit de kandidaten voor het burgerkabinet, waarbij de samenstelling een goede verdeling geeft qua leeftijd, geslacht en spreiding over de verschillende wijken en deelgemeenten van Gent. Iedere Gentenaar moet zich kunnen kandidaat stellen voor het burgerkabinet en een evenwaardige kans krijgen om deel uit te maken van het Burgerkabinet. Het Burgerkabinet wordt begeleid door een externe voorzitter.

Het samenstellen van het Burgerkabinet gebeurt in nauwe samenwerking met het extern aangestelde bureau (bestek beleidsparticipatie/BK/001) met de Dienst Beleidsparticipatie en de Dienst Data en Informatie.

In functie van het aanleggen van een digitaal bestand voor de samenstelling van het burgerkabinet, werd al een aangifte ingediend bij de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.¹

Organisatie van het burgerkabinet

Het burgerkabinet is een verantwoordelijkheid van de Dienst Beleidsparticipatie. Afhankelijk van de behandelde topics wordt de werking van het Burgerkabinet ondersteund met de betreffende inhoudelijke experts vanuit het IVA Mobiliteitsbedrijf.

Minstens komt het burgerkabinet vanaf juni 2017 een viertal keer bijeen (om de 3 à 4 maanden). Te onderzoeken is of het wenselijk is of er daarvoor ook 1 of 2 bijeenkomsten georganiseerd moeten worden in functie van de kennisopbouw van de leden van het Burgerkabinet

Na elke bijeenkomst van het burgerkabinet wordt de werking ervan geëvalueerd en indien nodig bijgestuurd. Een dynamische procesarchitectuur veronderstelt ook een systeem van permanente evaluatie en bijsturing.

2. Kwalitatieve bevragingen

De Dienst Data en Informatie zal de kwalitatieve bevraging begeleiden en uitvoeren. 'Kwalitatieve bevragingen' als methodiek worden hand in hand gezien met het burgerkabinet omdat beiden hetzelfde doel beogen, nl. na de invoering van het circulatieplan, vanuit de dagelijkse praktijk problemen bij de implementatie van dit circulatieplan detecteren, analyseren en voorstellen tot bijsturing te formuleren.

Met 'kwalitatief' wordt niet gerefereerd naar het geheel van kwalitatieve onderzoeksmethoden. Met 'bevraging' wordt niet uitsluitend verwezen naar een representatieve survey. Deze kwalitatieve bevragingen zijn een instrument van het burgerkabinet in de zin dat de inhoud van wat aan wie wordt gevraagd mee bepaald wordt door het burgerkabinet, in functie van het inwinnen van informatie waar die nog ontbreekt.

¹ Volgende gegevens kunnen worden opgevraagd: samenstelling van het gezin, opleiding en vorming, lidmaatschappen, beroep en betrekking, vrijetijdsbesteding en interesse, identificatiegegevens (naam, adres, tel, ...), woningkenmerken, persoonlijke kenmerken (leeftijd, geslacht, burgerlijke staat, ...), leefgewoonten

De onderzoeksmethode die zal gehanteerd worden voor een 'kwalitatieve bevraging' is daarom nog niet definitief bepaald: dit kan bijvoorbeeld de vorm aannemen van een bevraging in een buurt aan de hand van een vragenlijst en/of het organiseren van focusgroepen rond specifieke knelpunten. De Dienst Data en Informatie zal in samenspraak met de procesbegeleiding van het burgerkabinet en de experts rond mobiliteit een voorstel uitwerken en zal dit voorleggen aan het burgerkabinet. In functie van de informatievragen die het burgerkabinet zich stelt zal de meest gepaste onderzoeksmethodiek kwalitatief en bij een gerichte groep mensen ingezet worden.

Kwalitatieve bevragingen zullen idealiter in het najaar 2017 worden georganiseerd. Vroeger bevragingen organiseren is niet wenselijk. Mensen hebben minstens 6 maanden nodig om zich aan het plan aan te passen.

Uiteraard wordt over gewaakt dat er geen overlap is naar inhoud en scope met wat aan kwantitatieve bevragingen wordt georganiseerd door de cel monitoring en evaluatie van het mobiliteitsbedrijf. Daar wordt, in opvolging van een eerdere bevraging, maar ook in functie van de implementatie van het circulatieplan, een vragenlijst afgenomen onder de Gentenaars rond verplaatsingsgedrag, waarbij een voormeting gebeurt in oktober 2016 en postmetingen gepland zijn in oktober 2017, 2018 en 2019. Doel daar is te kijken of er zich qua mobiliteit al dan niet gedragswijzigingen voordoen. De kwalitatieve bevraging is dan ook bedoeld als inhoudelijk complementair met deze bevraging. De finaliteiten zijn ook wat verschillend. Voor de kwantitatieve bevraging onder de Gentenaars wordt vooral de evolutie pre en post in beeld gebracht. De kwalitatieve bevragingen zijn gericht op zoek naar ontbrekende informatie, nodig om de werking van het circulatieplan te kunnen inschatten en bijsturen.

Aandacht voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer

Bij de uitwerking van het circulatieplan voor de binnenstad is het STOP-principe een fundamenteel uitgangspunt geweest. Een aantal voorgestelde circulatie-ingrepen zijn er precies in de eerste plaats op gericht om de stad aantrekkelijker en veiliger te maken voor minder mobiele personen, voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer (zie Mobiliteitsplan Gent –Strategische mobiliteitsvisie, p.31)

Voor we specifiek op de circulatiemaatregelen in detail ingaan, volgt hierna een korte beschrijving van die ingrepen.

4.1 VOETGANGER

Het basisuitgangspunt van het circulatieplan is een verbetering van de bereikbaarheid voor alle modi, dus ook voor voetgangers. Uiteraard is het geheel van maatregelen uit het circulatieplan op zich een uitstekende zaak voor de verblijfskwaliteit voor de voetgangers in het algemeen.

Het Mobiliteitsplan Gent voorziet uitdrukkelijk een uitbreiding van de gebieden in de binnenstad waar voetgangers als hoofdgebruikers worden bestendigd (zie Mobiliteitsplan Gent – Strategische Mobiliteitsvisie, p86-87).

Hoe deze uitbreiding concreet wordt gemaakt in het circulatieplan komt uitgebreid aan bod in een apart hoofdstuk.

De volgende figuur geeft een globaal overzicht van de bestaande voetgangerszones en de locaties waar we in de toekomst meer ruimte voor voetgangers willen creëren. Het gaat grosso modo om de volgende gebieden:

- Patershol, inclusief Kraanlei-Oudburg en Geldmunt
- Omgeving Sint-Veerleplein, inclusief de Jan Breydelstraat
- Omgeving Predikherenlei
- Omgeving Onderstraat - Hoogpoort
- Waaistraat - Garenstraat
- Koophandelsplein
- Omgeving Limburgstraat – Bisdomplein – Bisdomkaai
- Omgeving Kortedagsteeg – Walpoortstraat – Sint-Pietersnieuwstraat (tot aan Lammerstraat), incl. de omgeving van de Waalse Krook
- Omgeving Verlorenkost – Sint-Agneteburg
- Omgeving Overpoortstraat

Het statuut dat de uitgebreidere gebieden voor voetgangers zullen krijgen, komt later in dit document aan bod.

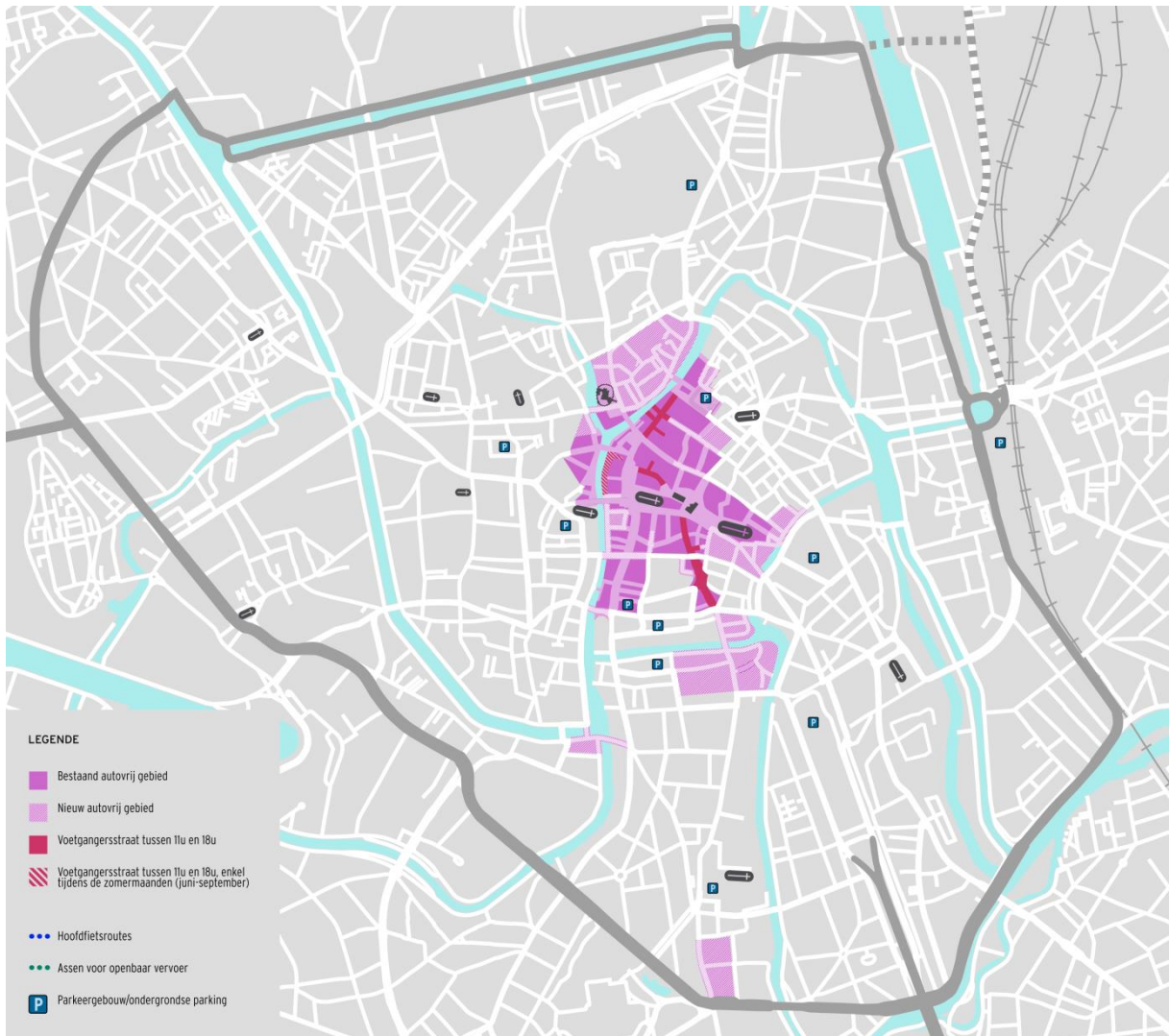
Binnen de autovrije gebieden zijn enkele straten aangeduid als “voetgangersstraat”. Onder een voetgangersstraat verstaan we een straat die exclusief is voorbehouden voor voetgangers en dit binnen een bepaald tijdvenster. Dit wil dus zeggen: geen vrachtverkeer, geen autoverkeer, dus ook geen taxi's, en geen fietsers.

Het is een regime dat we toepassen om van de drukste winkelwandel- en horecastraten tijdens de spertijd, echt verkeersvrije zones te maken zodat voetgangers er de enige en bevoorrechte weggebruikers worden.

We hebben de meest voor de hand liggende straten uitgepikt waarvan iedereen aanvoelt dat ze overdag exclusief voor voetgangers zouden moeten gereserveerd zijn:

- de Mageleinstraat,
- de Kalandestraat tot en met de Koestraat,
- de Langemunt
- de Donkersteeg
- de Graslei (enkel tijdens de zomer)

Voor deze straten geldt het verkeersvrije statuut dagelijks van 11u00 tot 18u00.



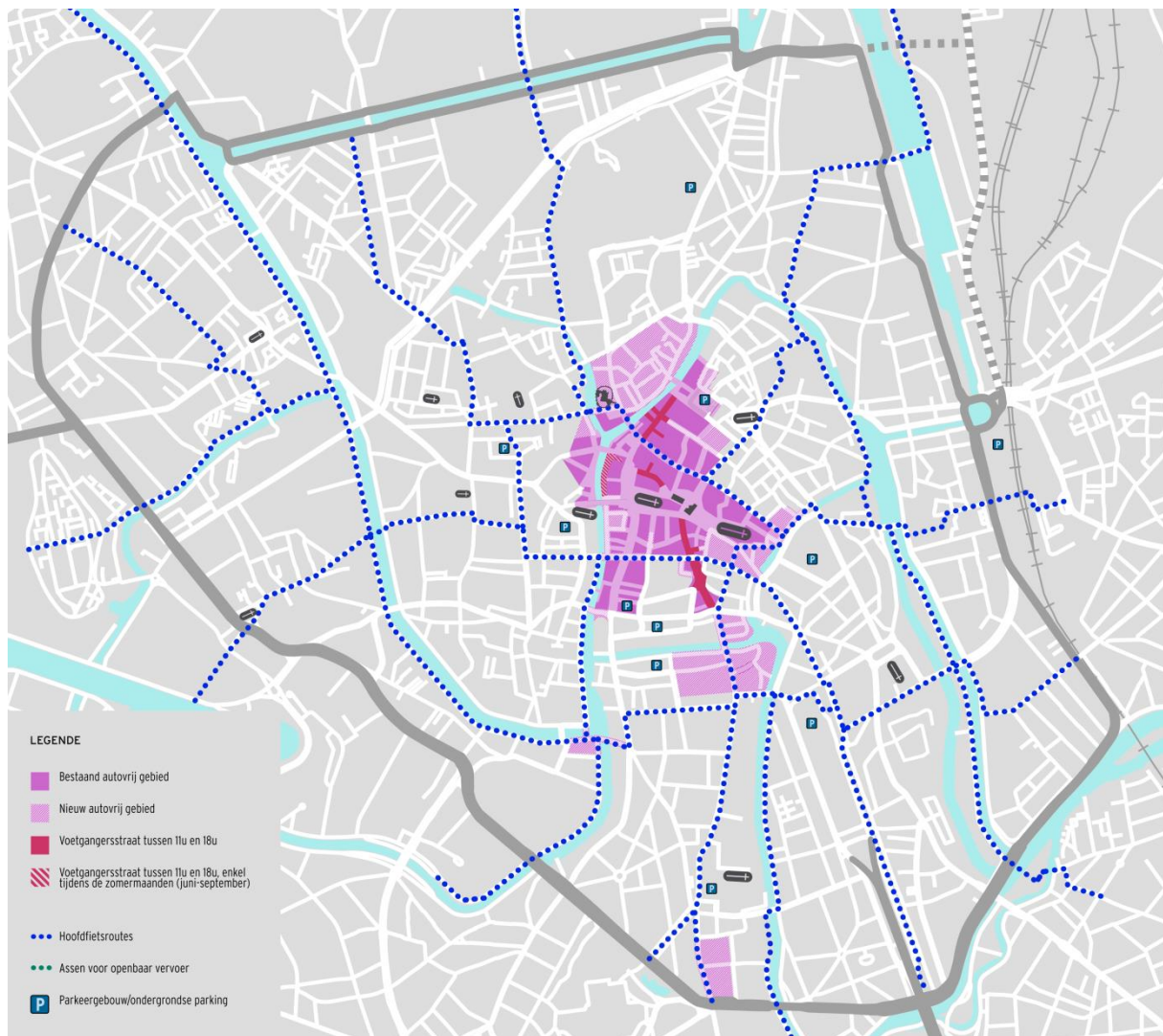
Kaart: huidige voetgangerszone, aangevuld met nieuwe autovrije gebieden en verkeersluwe straten.

4.2 FIETS

Net zoals dat voor de voetganger het geval is, zal het nieuwe bereikbaarheidsconcept voor de binnenstad, met een reductie van het doorgaande autoverkeer, in het algemeen uiteraard ook een felle verbetering voor de fietser betekenen.

In het Mobiliteitsplan Gent wordt het volgende geschreven over de ambities in het kerngebied (grosso modo de binnenstad + de schil daarrond) (zie Mobiliteitsplan Gent – Strategische mobiliteitsvisie, p97-98).

De onderstaande figuur geeft de belangrijkste hoofdfietsroutes weer.

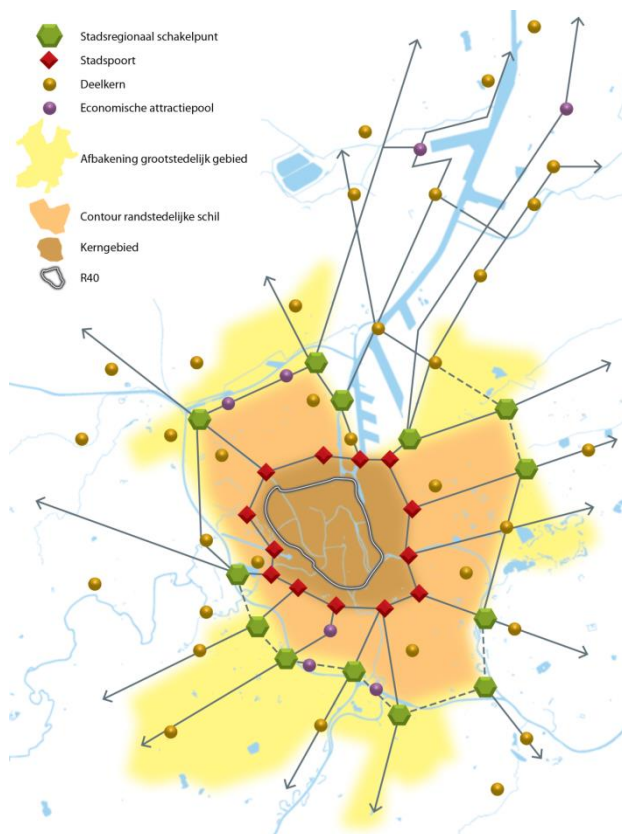


Kaart: hoofdfietsroutes in de binnenstad

De assen op deze kaart zijn een weergave van de belangrijke assen die vandaag al als fietsas gebruikt worden en een aantal gewenste fietsassen die vandaag nog niet bestaan, maar wel gewenst zijn. De komende jaren wordt er een stadsregionaal fietsroutenetwerk verder uitgewerkt. Daardoor kunnen andere assen geselecteerd worden of bepaalde assen een andere (meer gewenste) route volgen. Een aantal van deze assen maken een onderdeel uit van een ruimer geheel: zoals de Oost-Westroute, de Noord-Zuidroute of de Leiepromenade.

Deze fietsassen vallen overwegend niet samen met de primaire ontsluitingswegen voor het autoverkeer van het circulatieplan. Hierdoor wordt het aantal conflictpunten tussen auto's en fietsers beperkt gehouden. Doordat het aantal gemotoriseerde bewegingen zal dalen, in combinatie met het reeds ingevoerde snelheidsregime van 30 km/u, zal het veiliger worden en zullen bepaalde punten bijvoorbeeld beter oversteekbaar worden. Op bepaalde assen zal er meer capaciteit zijn voor fietsers, en zal de doorstroming voor fietsers verbeteren. Op een aantal assen zal het echter drukker worden qua autoverkeer. De interactie met fietsers zal moeten gemonitord worden (zie verder *Monitoring / Evaluatie*). Verder worden de bestaande fietsassen actief gescreend op knelpunten, potenties en opportuniteiten, en zal nagegaan worden waar er aanpassingen of uitbreidingen mogelijk, wenselijk of noodzakelijk zijn. Een voorbeeld hiervan is de tijdelijke maatregel met de paaltjes aan het Jan van Hembyzebolwerk (in afwachting van de nieuwe brug), en de fietsstraat in de Tweebruggenstraat, waar fietsers voorrang krijgen op het kruispunt met de Lange Violettestraat.

De komende jaren zal er een stadsregionaal fietsrouten netwerk uitgewerkt worden. De grondslag hiervoor werd reeds in het Mobiliteitsplan geschetst (p 103). Deze principes worden de komende tijd verder uitgewerkt.



Kaart. Schematische voorstelling van het stadsregionaal fietsrouten netwerk

Er wordt een onderzoek opgestart naar de afbakening van een fietsnetwerk dat een meerwaarde zal bieden voor de fietser in de volledige stadsregio. Een belangrijke randvoorwaarde hierbij is de aansluiting met de fietssnelwegen die door de provincie worden gerealiseerd, en die Gent verbinden met andere steden in Oost-Vlaanderen en met de andere provincies. Er wordt onderzocht hoe een stadsregionaal fietsnetwerk zich het beste manifesteert en welke tracés weerhouden kunnen worden om sterker te faciliteren als volwaardige fietsassen, ook in relatie met de buurgemeenten en het havengebied. Daaraan gekoppeld wordt een bewegwijzeringsconcept uitgedacht dat dit netwerk met de fietsassen zichtbaar moet maken voor de fietser.

Naast de algemene filosofie van het weren van het doorgaand verkeer, zijn een aantal heel specifieke keuzes inzake circulatie voor het autoverkeer van cruciaal belang voor fietsers. Hierna volgt een korte opsomming van een aantal van die keuzes:

- De Nederpolder – Hoogpoort is een belangrijke fietsverbinding. Maar, zeker in het smalle gedeelte van de Nederpolder, aansluitend op de Bisdomkaai, is het allesbehalve evident om als fietser in de richting van de Hoogpoort te rijden, terwijl er relatief veel gemotoriseerd verkeer de omgekeerde beweging maakt. Het opnemen van dit gedeelte in het autovrij gebied, en het wijzigen van de rijrichting in het andere gedeelte, zorgt er voor dat dit voor fietsers een veel comfortabelere situatie wordt.
- In quasi alle enkelrichtingsstraten in Gent mogen fietsers in tegenrichting rijden (beperkt enkelrichtingsverkeer). Circulatiemaatregelen maken het mogelijk om die enkelrichtingsstraten waar dit nog niet mag, om te vormen, vb.:
 - Holstraat (tussen Theresianenstraat en Hoogstraat), door een vereenvoudiging van het kruispunt Hoogstraat – Peperstraat;
 - Reep, tussen Vlaanderenstraat en Seminariestraat
 - Schoolkaai
 - Casinoplein
 - H. v Wittenberghestraat → te bepalen na evaluatie
 - Kuiperskaai → te bepalen na evaluatie

Meer ruimte voor fietsers door de knippen

Door het knippen van een aantal belangrijke invalssassen, wordt er meer ruimte gecreëerd en zal het veiliger en aangenamer fietsen zijn aan:

- Koophandelsplein
- Verlorenkost/Sint-Agnetabrug
- Laurentplein
- Ottogracht
- Lievekaai
- Bargiebrug
- Frère Orbanlaan
- In de Henegouwenstraat wordt enkelrichtingsverkeer ingevoerd, naar het Laurentplein toe. Dit verhoogt het comfort voor fietsers in deze fietsstraat nog verder, na het afsluiten van de Voldersstraat richting Veldstraat in 2013.
- De knip tussen de Frère-orbanlaan en de Willem Van Guliklaan (zie verder) zorgt voor een veel veiliger afwikkeling van de fietsers op het fietspad aan de Frère-Orbanlaan
- Het opnemen van de Overpoortstraat enerzijds en de as Korte Dagsteeg – Walpoortstraat - Sint-Pietersnieuwstraat (tot aan de Lammerstraat) anderzijds in het autovrij gebied en het autoluwer maken van de as Sint-Pietersnieuwstraat – Sint-Pietersplein zelf zorgen voor een veel aantrekkelijker en veiliger omgeving op deze bijzonder drukke fietsas.
- In de omgeving van de Sint-Agneteburg zijn er 2 belangrijke fietsroutes die elkaar kruisen, nl. de Leiepromenade, komende van Sint-Denijs-Westrem, en de Oost-Westroute (van Mariakerke naar Sint-Amandsberg). Tijdens de piekuren zijn er dubbel zo veel fietsers als auto's in deze omgeving. Het kruisen van deze routes gebeurt in een totaal onoverzichtelijke ruimte. Door van deze omgeving een autovrij gebied te maken (zie verder) wordt deze omgeving een aantrekkelijk knooppunt op die hoofdfietsroutes.

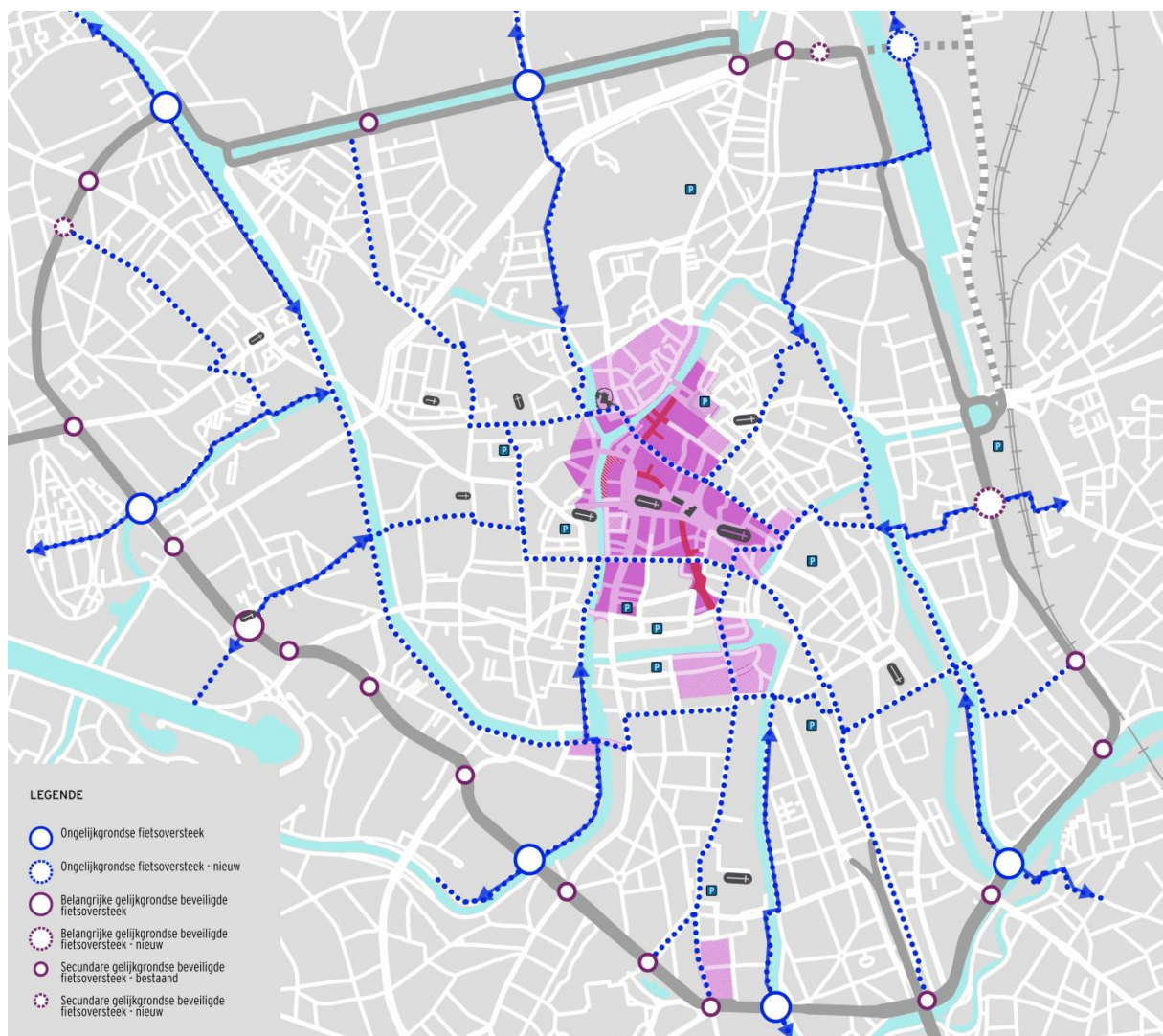
EEN AANTAL CONCRETE MAATREGELEN IN FUNCTIE VAN HET CIRCULATIEPLAN

Het uitbouwen van 'fietspoorten'

Het circulatieplan creëert de mogelijkheid om bepaalde assen om te vormen tot fietspoorten. Dit zijn fietsassen waar de fietser de stadsring op een veilige manier kan kruisen. De fietser krijgt meer ruimte en kan veiliger fietsen. De fietspoorten worden gelinkt aan zowel bestaande als toekomstige ongelijkgrondse kruisingen, en veilig oversteekbare gelijkgrondse kruisingen.

De fietspoorten zullen extra gefaciliteerd worden door de toeleidende routes extra te faciliteren, bv. door er fietsstraten van te maken.

De fietspoorten zijn hieronder grafisch weergegeven.



Acties voor 2016-2017

- De Molenaarsstraat wordt fietsstraat
- De Bijlokekaai en de Bartsoenkaai worden fietsstraat

Andere maatregelen

- De Bagattenstraat wordt fietsstraat bij de heraanleg
- Aan de Bargiekaai wordt de infrastructuur aangepast voor veiliger fietsverkeer
- Aan de Contributiebrug x Nieuwe Wandeling komt een lichtengeregelde oversteek, zodat het veel veiliger oversteken zal zijn – op langere termijn wordt daar een onderdoorgang voorzien
- Aan de Charles De Kerckhovelaan een extra fietsoversteekplaats richting Scribde reef
- Er komt een fietspad en een opstelstrook aan de lichten aan Palinghuizen (kant huizen) en 2 fietsoversteken op de N9
- Volledig conflictvrije overgang aan de Kunstlaan

De voetgangersstraten

5 straten worden voorbehouden voor voetgangers tussen 11u en 18u. Voor de fietser zal een alternatieve route aangeduid worden.

P+R^{Fiets}

Een opportuniteit van het circulatieplan is het introduceren van het concept van Parkeren en Fietsen of P+R^{Fiets}. Op alle P+R worden overdekte fietsenstallingen voorzien en op een aantal strategisch uitgekozen locaties zullen deelfietsen en eventueel fietskluisen voorzien worden.

De locaties voor P+R^{Fiets}

Locaties P+R ^{Fiets}	Afstand tot R40	Reistijd tot R40
Gentbrugge P+R	1600m	4'
Ledeberg Speurder	350 m	1'
Maaltepark	2900m	10'
The Loop	4000m	13'
Blaarmeersen	2200m	7'
Alsberghe van oost	1100m	3'
Mariakerke Post	2000m	6'
Galveston	1500m	4'
Pauwstraat	1400m	4'
Rozebroeken	1900m	6'

Fietsparkeren

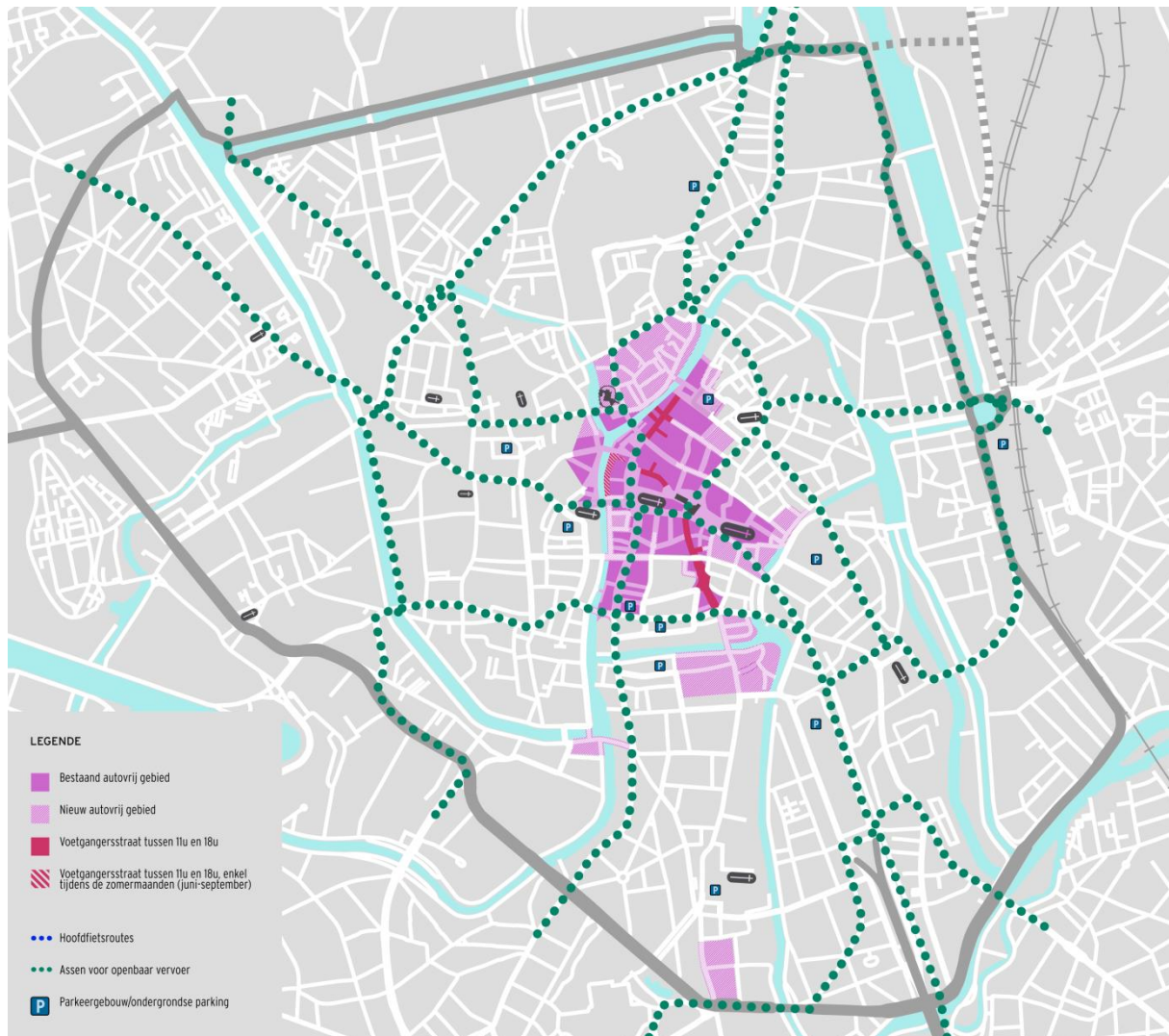
Er zal een langetermijnvisie uitgewerkt worden voor het Gentse fietsparkeerbeleid in het autovrij gebied. Er kunnen echter al een aantal kleinere maatregelen genomen worden, zodat fietsers hun fiets reglementair kunnen stallen, bv het voorzien van de nodige fietsparkeervakken op de Korenmarkt en andere pleinen.

In de fietsenparking Korenmarkt wordt een proefproject opgestart met fietsdetectie. Zo zal men kunnen zien hoeveel vrije plaatsen er nog zijn.

4.3 OPENBAAR VERVOER

Wat in de vorige paragrafen werd gesteld over voetgangers en fietsers, geldt zo mogelijk nog meer voor het openbaar vervoer: het weren van het onnodige autoverkeer in de binnenstad moet ruimte bieden om de doorstroming van trams en bussen gevoelig te verbeteren in de binnenstad.

Het Mobiliteitsplan Gent gaat uitvoerig in op deze problematiek (zie p120-122).



Kaart: Openbaar Vervoersassen in de binnenstad

In het circulatieplan worden een aantal knippen voorgesteld, om het doorgaand en semi-doorgaand verkeer te weren. Cruciaal hierbij is uiteraard dat deze knippen niet gelden voor trams, bussen en taxi's. Op die manier krijgen die voertuigen een aantal extra vrije beddingen of minstens straten waar veel minder autoverkeer kan zorgen voor vertraging.

Hierna volgt een korte opsomming van een aantal openbaar vervoersassen waar verwacht wordt dat door de voorgestelde circulatiemaatregelen de doorstroming zal verbeteren.

Lijnenbundel 1

Op Lijnenbundel 1 zijn er verschillende segmenten waar de aanvoer van auto's zal verminderen, en de doorstroming bijgevolg zal verbeteren.

- Kortrijksepoortstraat – Nederkouter – Schouwburgstraat – Kouter
 - Doordat de Verloren Kost een autovrij gebied wordt, zal er geen autostroom vanuit de richting van de Coupures naar de Kortrijksepoortstraat meer zijn. Evenmin kan er een stroom ontstaan naar andere stadsdelen of richting het hoger wegennet, wat vandaag wel gebeurt. Dit vereenvoudigt daarenboven het kruispunt Verloren Kost x Kortrijksepoortstraat.
 - Doordat de Lammerstraat enkelrichting wordt staduitwaarts, zal er ook geen aanvoer meer zijn vanuit deze richting naar de Coupures toe. Dit vereenvoudigt opnieuw de werking van het kruispunt doordat er minder auto's via de Plateaustraat op het kruispunt zullen komen.
 - De circulatiewijzigingen in de Sint-Pietersnieuwstraat maken ook deze as de facto autoluw, waardoor er geen sluipstroom hierlangs kan ontstaan.
- Sint-Veerleplein - Rekelingestraat - Burgstraat – Sint-Elisabethplein - Rabotstraat
 - Doordat de Hoogstraat enkelrichting wordt en de parkings Sint-Michiels en Ramen ontruimd worden via de Oude Houtlei zal er veel minder autoverkeer door de Peperstraat rijden richting N430. Hierdoor zal er minder interferentie zijn met de tramas op de Rabotstraat. Dit zal de doorstroming verbeteren.
 - Doordat de Geldmunt in het autovrij gebied wordt opgenomen is er eveneens geen aanvoer meer richting Burgstraat. De intensiteit op de Burgstraat in de staduitwaartse richting, en dus ook op de Rabotstraat zal hierdoor sterk dalen.
 - Doordat de circulatie op de Rekelingestraat wijzigt in een enkelrichtingsweg, en de Burgstraat geen toegangspoort meer zal zijn tot het autovrij gebied zal dus ook op de stadinwaartse richting de autointensiteit dalen, en is er dus minder interferentie met de tramlijn.
- Koophandelsplein
 - Doordat het Koophandelsplein autovrij gebied wordt, zal er geen doorgaande autostroom meer zijn van het oosten van de binnenstad naar het westen en vice versa via het Koophandelsplein.
- Griendeplein – Gebroeders De Smetbrug
 - Het Griendeplein is enkel nog staduitwaarts toegankelijk voor auto's. Wie de Gebroeders De Smetstraat van het noorden inrijdt zal dus niet meer rechtstreeks naar de binnenstad kunnen.. Dit impliceert dat de stadinwaartse stroom komende van Palinghuizen voor het openbaar vervoer veel zal verbeteren.

Lijnenbundel 2

Op Lijnenbundel 2 zijn er verschillende segmenten waar de aanvoer van auto's zal verminderen, en de doorstroming bijgevolg zal verbeteren.

- Recolettenbrug - Koophandelsplein
 - Zie Lijnenbundel 1
- Kouter – Vogelmarkt – Brabantdam – Vlaanderenstraat
 - Door het invoeren van enkelrichtingsverkeer op de Reep, van de Vlaanderenstraat naar de Seminariestraat toe, zal het autoverkeer zich niet meer via die weg (verkeer dat komt van de omgeving Sint-Jacobs) en het Laurentplein richting Brabantdam (en verder naar de Kuiperskaai) verplaatsen.
 - Door de knip op het Lippensplein moet het autoverkeer vanuit de Brabantdam verplicht naar de Kuiperskaai rijden. Dit verbetert de doorstroming voor auto's, en daarmee voor openbaar vervoer.

- Diezelfde knip zorgt er ook voor dat auto's en trams in de Brabantdam richting Kuiperskaai minder gehinderd worden door overstekende voetgangers tussen beide delen van de Vlaanderenstraat.
- Brusselsepoort
 - Doordat afslaande bewegingen onmogelijk worden voor wie de stad uitrijdt aan de Brusselsepoort, zal de doorstroming voor auto's verbeteren, en daardoor dus ook de doorstroming voor het openbaar vervoer.

Lijnenbundel 3

Op Lijnenbundel 3 zijn er verschillende segmenten waar de aanvoer van auto's zal verminderen, en de doorstroming bijgevolg zal verbeteren.

- Bevrijdingslaan – Phoenixstraat - Bargiebrug – Noordstraat
 - Door de knip aan de Bargiebrug, zal er geen stadinwaartse stroom meer zijn op de Bevrijdingslaan, en zal er ook veel minder staduitwaarts verkeer zijn.
- Brugsepoortstraat – Hoogstraat – Poel – Sint-Michielstraat - Sint-Michielsplein
 - Doordat de Hoogstraat enkelrichting wordt stadinwaarts en de parking Ramen en Sint-Michiels ontruimd worden via de Oude Houtlei kan er staduitwaarts een veel betere doorstroming zijn. Ook stadinwaarts zal er minder verkeer zijn omwille omdat doorgaande rijroutes worden beperkt.
 - Inrit P Sint-Michiels
 - Vandaag is bij een volledig volle parking op Sint-Michiels het heel vaak zo dat auto's staan aan te schuiven aan de ingang. Hierdoor staat de bus mee in de file. Door de aanrijroute voor de parking te wijzigen wordt dit probleem opgelost.
- Bij Sint-Jacobs - Steendam – Joremaaie – Rodetorenkaai – Hagelandkaai
 - Door een linksafslagverbod voor auto's ter hoogte van de Joremaaie voor wie uit de Steendam komt en naar de Ham wil, zal de doorstroming op het segment Sint-Jacobs – Steendam – Joremaaie – Rodetorenkaai – Hagelandkaai verbeteren.
- Dampoortstraat
 - Door een linksafslagverbod ter hoogte van de Joremaaie voor wie uit de Steendam komt en naar de Ham wil, zal de doorstroming in de Dampoortstraat verbeteren.

Lijnenbundel 4

Op Lijnenbundel 4 zijn er verschillende segmenten waar de aanvoer van auto's zal verminderen, en de doorstroming bijgevolg zal verbeteren.

- Limburgstraat
 - De Limburgstraat wordt opgenomen in het autovrij gebied en zal dus nog luwer worden dan vandaag.
- Vlaanderenstraat
 - Door de knip aan het Hippoliet Lippensplein wordt het kruispunt vereenvoudigd en zijn er geen kruisende bewegingen meer tussen beide delen van de Brabantdam. De intensiteit verlaagt aan deze kruising, wat de doorstroming van de tram ten goede komt.
- Sleepstraat – Sint-Salvatorstraat
 - Door de knip aan de Ottogracht zullen ook hier de autointensiteiten dalen.
- Grauwpoort - Lange Steenstraat – Geldmunt
 - Doordat de Geldmunt deel zal uitmaken van het autovrij gebied evenals Oudburg, zal er veel minder verkeer stadinwaarts op de as Geldmunt voorkomen. Hierdoor zal er ook minder

verkeer zijn op de Grauwpoort en de Lange Steenstraat. De doorstroming op deze as zal dus sterk verbeterd worden.

- Coupure Rechts

Buslijnen

Ook op verschillende buscorridors zal de doorstroming verbeteren:

- As Sint-Anna – Keizer Karelstraat- Sint-Jacobsnieuwstraat – Vlasmarkt - Bij Sint-Jacobs – Ottogracht – Krommewal – Sluizekenstraat
- Nieuwebosstraat – Tweebruggenstraat
 - Doordat deze straten enkelrichting worden verbeterd de stadinwaartse stroom.
- Lammerstraat – Sint-Pietersnieuwstraat
 - Doordat de Lammerstraat enkelrichting wordt staduitwaarts is er geen ingaande auto stroom meer. Door de circulatiewijzigingen op de Sint-Pietersnieuwstraat en het Sint-Pietersplein wordt deze as de facto autoluw.
- Verlorenkost
 - Verlorenkost wordt autovrij gebied. Zowel in het autovrij gebied als de routes daar naar toe zal de doorstroming verbeteren
- Kasteellaan
- Gebr. Van Vandeveldestraat
 - Door de knip aan het Koophandelsplein zal ook de aanvoer op dit segment dalen.
- Rodelijvekenstraat – Tolhuislaan
 - Door de knip aan de Ottogracht zal ook hier de intensiteit dalen
- Ham
 - Door het linksafslagverbod op de Joremaaie richting Reke en Ham zullen de intensiteiten sterk dalen.
 - Doordat het noorden van de Ham een staduitwaartse circulatie krijgt, wordt verhinderd dat de Ham een sluipteg wordt voor de files die aan de Dampoort staan.
- Griendeplein
 - Zie voorheen

5. CIRCULATIE AUTOVERKEER

5.1 HOOFDLIJNEN

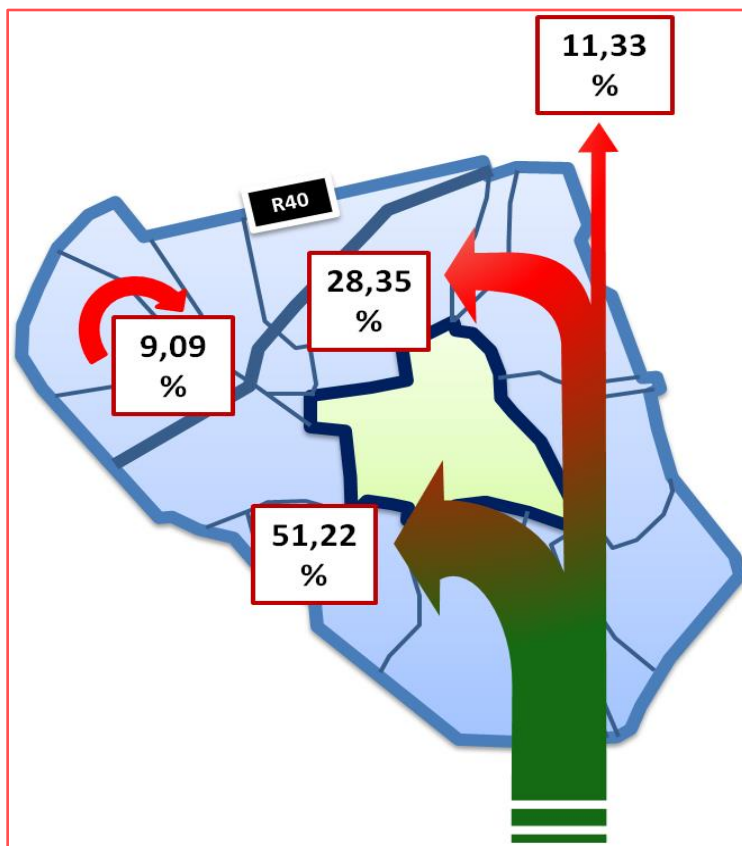
AANLEIDING

Zolang doorgaande verkeersstromen door het grote centrumgebied mogelijk zijn, biedt het bereiken van een bestemming via de R40 of stadsring dan ook geen voordeel ten opzichte van de kortste weg doorheen het centrum. Doorgaande verkeersaders in de Gentse binnenstad ondergraven het optimale functioneren van de stadsring R40, maar ook van de R4. .

De figuur hieronder geeft duidelijk aan wat het probleem is. De figuur geeft aan wat de aandelen zijn van de verschillende soorten autobewegingen in de binnenstad:

- Zuiver **doorgaand verkeer** is verkeer met herkomst én bestemming buiten de binnenstad. Het aandeel hiervan is ongeveer 11%.
- Een kleine 30% van het autoverkeer is **semi-doorgaand autoverkeer**, dit wil zeggen dat het verkeer van buiten de binnenstad komt, en aan de andere kant van de binnenstad een bestemming heeft (vb. van B401 naar AZ Sint-Lucas), maar dat hiervoor niet de R40 gebruikt maar dwars doorheen de binnenstad rijdt.
- Ongeveer 10% van het autoverkeer is **intern verkeer**, met andere woorden met start en aankomst in de binnenstad.
- Ongeveer de helft van het autoverkeer is echt **bestemmingsverkeer**, dat de R40 als verdeelweg gebruikt .

Het circulatieplan wil vooral ingrijpen op de eerste 3 categorieën.



Als we de voornaamste doorgaande assen opsommen:

- B401 – Zuid – Kouter – Papegaaistraat/Rabot en vice versa
- B401 - Zuid – St.-Anna – St.-Jacobs – Sluizeken en vice versa (via Reep, Laurentplein, Brabantdam, Kuiperskaai)
- Burgstraat – LOudburg – Ottogracht richting Dampoort en vice versa (via Lange Steenstraat en Geldmunt).

dan zien we dat die samen ongeveer die oude P-route vormen. Hoewel de officiële P-route naar de stadsring werd verlegd, blijft de oude P-route als P-route functioneren. Het nieuwe Circulatieplan wil daar iets aan verhelpen.

MAATREGELEN

Door het weren van het (semi-)doorgaand verkeer worden fiets en openbaar vervoer aantrekkelijker én wordt de bereikbaarheid gegarandeerd voor het autoverkeer dat er nog effectief moet zijn.

Concreet wordt de binnenstad opgedeeld in 6 sectoren, aangevuld met de bestaande en verruimde autovrije gebieden:

1. Groenblauw
2. Groen
3. Roze
4. Blauw
5. Rood
6. Oranje

De doorgang van regulier autoverkeer tussen de verschillende sectoren wordt onmogelijk gemaakt met verschillende maatregelen, zoals knippen, het verruimen van de autovrije gebieden of andere circulatiemaatregelen:

- Met vaste knippen bedoelen we dat doorrijden verboden is en fysiek onmogelijk. Het gaat o.a om Pauwbrug, Lievebrug, Academiebrug, Kolveniersbrug en Schepenenvijverstraat. Op andere plaatsen wordt er geknipt met cameracontrole en kan men mits (vrijstelling van) vergunning doorrijden. Het gaat om Bargiebrug, Ottogracht en Lippensplein. Voor deze twee knippen zal er een vrijstelling van vergunning zijn voor hulpdiensten (politie, brandweer, ambulances), voor openbaar vervoer, voor taxi's, voor IVAGO en voertuigen voor stadsdistributie. Het vergunningenbeleid zal een aantal bijkomende mogelijkheden bieden aan bepaalde categorieën van zorgverstrekkers (zie 7.10 Categorieën van vergunningen).
- Het autovrij gebied wordt verruimd. Dit resulteert in meerdere autovrije gebieden. Op elk autovrij gebied wordt een vergunningenbeleid toegepast, wat een wijziging in circulatiestromen met zich meebrengt: enkel wie een vergunning heeft of een vrijstelling mag in het gebied inrijden. Het gaat om een uitbreiding van het bestaande gebied maar ook om nieuwe gebieden zoals autovrij gebied Verloren Kost.
- Tenslotte zijn er andere circulatiemaatregelen. Dit houdt voor dit plan vooral in dat de rijrichting van een straat wordt gewijzigd: van een naar twee richtingen of omgekeerd, evenals het omdraaien van de rijrichting in een enkelrichtingstraat. Dit kan ook via het toezetten van een middenberm waardoor een afslagbeweging of een rechtdoorgaande beweging onmogelijk wordt, al dan niet voor bepaalde verkeerssoorten (bv. Sint-Jorisbrug en Contributiebrug in functie van het voorkomen van linksafslaan bewegingen).

Deze maatregelen zijn op strategische plaatsen gekozen in functie van:

- Het weren van doorgaand verkeer op de grote doorgaande assen, zoals die uit de probleemanalyse blijken. Zo is de as tussen de B401/Zuid en de omgeving Recolettenbrug geknipt om het oost-westverkeer over de as Kouter-Brabantdam te weren. De knip aan de Ottogracht heeft dan weer als doel om de noord-zuidas vanaf B401 of Brusselsepoort richting Sluizeken (en vice versa) doorheen de as Keizer Karelstraat/Sint-Jacobsnieuwstraat te weren. Het Veerleplein is geknipt (wordt opgenomen in het autovrij gebied) om een doorgaande as van oost naar west en omgekeerd onmogelijk te maken. De rijrichting in de Reep is dan weer omgekeerd (van de Vlaanderenstraat naar de Seminariestraat toe) om het doorgaand verkeer vanuit de omgeving van Sint-Jacobs via die weg richting Brabantdam en Kuiperskaai –B401 te weren.
- Het principe is dat het doorgaande en semi-doorgaande autoverkeer tussen de sectoren onderling steeds moet gebeuren via de R40. Ook hier is het weer de bedoeling om overtollig autoverkeer te weren. Voorbeeld hier is de knip aan de Verlorenkost.
- De doorstroming van het openbaar vervoer. De as Keizer Karelstraat-Sint-Jacobsnieuwstraat of de knip aan de Bargiebrug zijn hier duidelijke voorbeelden van.
- De uitbreiding van een kwalitatieve autovrije of auto-arme zone in het historisch centrum van de stad, (vb. omgeving Gravensteen) of de belangrijkste studentenas (Sint-Pietersnieuwstraat – Overpoortstraat)
- Een zo helder en zo leesbaar mogelijke structuur: waar mogelijk is bij de keuze van de knippen en de afbakening van de sectoren geprobeerd om een duidelijke structuur te creëren. Belangrijk hierbij is het gebruik maken van het water als grens, vb. aan de Verlorenkost, de Bargiebrug, de Recolettenbrug, de Kolveniersbrug, de Lievebrug,...
- Omwille van duidelijkheid en de blijvende effecten die de Stad nastreeft, zullen de toegangsmodaliteiten (wie kan er door en onder welke voorwaarden) die aan een knip gekoppeld worden altijd geldig zijn. Niet enkel tijdens de spits, maar ook 's avonds wil de Stad de leefbaarheid voor bewoners, bezoekers, toeristen... verhogen.

EFFECTEN

Om de impact van de knippen over heel veel straten in de binnenstad te illustreren, wordt hierna voor de knip aan de Ottogracht een gedetailleerde opsomming gegeven van die straten, die autolouwer worden door de knip:

- Tolhuislaan
- Grauwpoort – Lange Steenstraat
- Burgstraat
- Rabotstraat – Van Wittenbergestraat
- Bij Sint-Jacobs
- Vlasmarkt – Sint-Jacobsnieuwstraat
- Lange Boomgaardstraat - Seminariestraat
- Reep
- Laurentplein
- Brabantdam
- Kuiperskaai - Rooseveltlaan
- Keizer Karelstraat
- Lange Violettestraat – Brusselsepoortstraat/Sint-Lievenspoortstraat
- Dampoortstraat/Hagelandkaai
- Steendam

Een gelijkaardige impact zien we voor de andere belangrijke knippen.

BELANGRIJKSTE INGREPEN

Waar wordt fundamenteel ingegrepen?

Ottogracht

De Ottogracht maakt deel uit van een van de belangrijkste doorgaande assen doorheen de binnenstad, parallel aan het oostelijk gedeelte van de stadsring. Door centraal op die noord-zuidas te knippen wordt deze ontlast van het doorgaand verkeer en kunnen een aantal straten hun functie opnemen van ontsluiting voor een bepaalde buurt.

Reep

De rijrichtingen op de Reep wijzigen, met als doel het doorgaand verkeer vanaf de Sint-Jacobsnieuwstraat richting Kuiperskaai en verder naar de B401 toe te weren.

Recolettenbrug (begin autovrij gebied)

De Recolettenbrug is een belangrijk onderdeel van de zuidelijke oost-westas van het doorgaande verkeer in de binnenstad. Via de Recolettenbrug kan het autoverkeer via de B401 over de Vlaanderenstraat en de Kouter rechtsreeks naar het westelijke gedeelte van de binnenstad rijden, en vice versa. Dit zorgt voor heel wat vertragingen voor het openbaar vervoer (zowel de lijn 1 als de lijn 2) en heeft een negatieve impact op de leefbaarheid van de ruime omgeving van de Kouter.

Rekelingebbrug – Geldmunt (begin autovrij gebied)

De knippen aan de Rekelingebbrug en de Geldmunt zorgen voor het weren van doorgaand autoverkeer van oost naar west en vice versa ten noorden van het autovrij gebied, maar vooral voor een verbetering van de leefbaarheid en de belevingskwaliteit van de Rekelingestraat, het Sint-Veerleplein, de Geldmunt en de as Kraanlei-Oudburg. Die straten kunnen op die manier deel gaan uitmaken van het uitgebreide autovrij gebied.

Omgeving Verlorenkost – Sint-Agnetebbrug

Het knippen van deze omgeving, in combinatie met diverse wijzigingen in de rijrichtingen in de omgeving van de Coupures, zorgt ervoor dat de Coupures en de Verlorenkost worden omgevormd tot ontsluitingswegen voor de buurten errond, en niet langer fungeren als doorgaande as of als shortcut voor de R40.

Lippensplein

Het betreft hier het knippen van de relatie Brabantdam – Brabantdam: vandaag zorgt het verkeer dat vanuit de richting Kouter via de Brabantdam het Lippensplein dwarst en via het tweede deel van de Brabantdam richting Sint-Anna rijdt voor heel wat hinder op dit kruispunt. Bovendien gaat het om een doorgaande beweging tussen de roze en de groene sector.

Bargiebrug

De knip aan de Bargiebrug maakt een einde aan het grote aandeel doorgaand autoverkeer door de Brugse Poort dat via de Drongensesteenweg of de Bevrijdingslaan en de Phoenixstraat naar en van de binnenstad rijdt. Dit zal de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van deze assen sterk doen verbeteren, maar ook de doorstroming van de bussen op deze assen, in de eerste plaats uiteraard lijn 3.

Griendeplein

Het Griendeplein krijgt enkelrichtingsverkeer, staduitwaarts met uitzondering van het openbaar vervoer dat in tweerichtingsverkeer blijft. De stadinwaartse beweging voor het autoverkeer vanuit de Wondelgemstraat en de Gebroeders De Smetstraat verdwijnt dus, wat betekent dat het doorgaande verkeer vanuit het noorden van de stad meer langs de rand van de wijk wordt gestuurd.

Daarnaast zijn er nog een aantal bijkomende knippen, die uiteraard ook cruciaal zijn, maar voornamelijk noodzakelijk ter ondersteuning van de grote knippen die hierboven beschreven zijn. Op zich hebben ze een veel lokalere impact. De argumentatie van deze maatregelen wordt verder uitgewerkt bij de beschrijving van de verschillende sectoren. Voorbeelden:

- Pauwbrug
- Kolveniersbrug
- Academiebrug
- Lievebrug

Daarnaast zijn er een aantal belangrijke wijzigingen in de circulatie:

- Sint-Jorisbrug - Reke
- De Smetbrug

De invoering van een aantal nieuwe autovrije gebieden zal ook een belangrijk effect hebben:

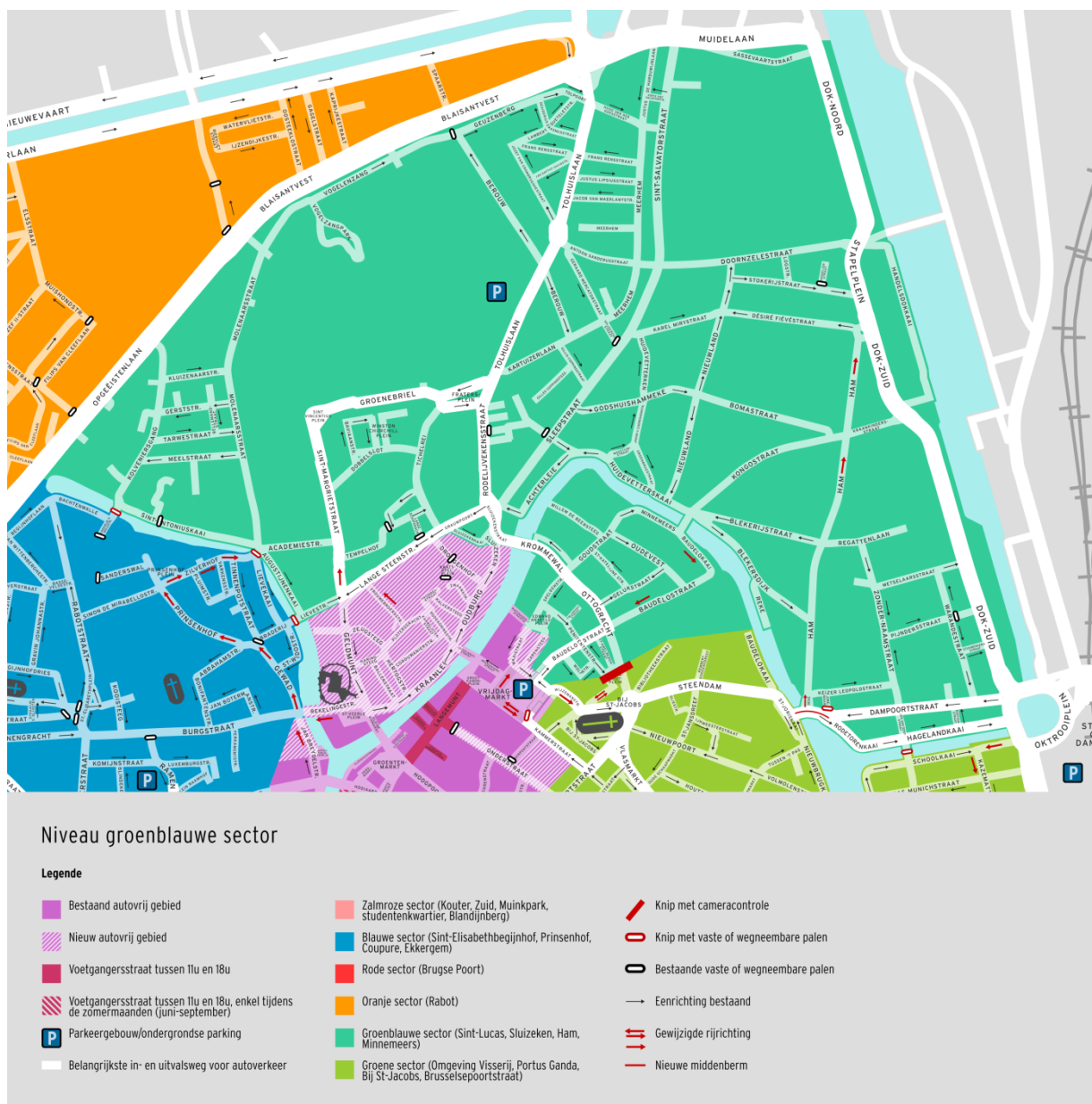
- Korte Dagsteeg (begin autovrij gebied)
- Overpoortstraat (nieuw autovrij gebied)

5.2 UITWERKING CIRCULATIE AUTOVERKEER OP WIJKNIVEAU

Hierna wordt, wijk per wijk, aan de hand van detailplannetjes en een gedetailleerde beschrijving, een overzicht gegeven van de concrete ingrepen op circulatievlak. Voor wat betreft de circulatie is het belangrijk vooraf aan te geven dat:

- Wanneer in een straat geen pijltjes zijn aangegeven, dit betekent dat het hier om straten/straatsecties met dubbelrichtingsverkeer gaat
- Een zwart pijltje enkelrichtingsverkeer aanduidt, zonder wijziging
- Rode pijlen betekenen dat er een wijziging is in rijrichtingen

GROENBLAUWE SECTOR



HOOFDONTSLUITING

Voor de ontsluiting van dit gebied is één hoofdas voorzien:

Vanuit het noorden is de Tolhuislaan de hoofdontsluitingsweg voor dit gebied. Vandaag speelt deze as nog een belangrijke rol als doorgaande as van noord naar zuid/west, dwars door de binnenstad, als alternatief voor de R40. De knip aan de Ottogracht en het opnemen van de Geldmunt in het autovrij gebied zorgen ervoor dat dit doorgaand verkeer verdwijnt. Daardoor kan deze as meer dan vandaag haar gewenste rol als ontsluitingsweg voor de groenblauwe sector opnemen.

Daarnaast zorgt ook de as Dampoortstraat/Hagelandkaai – Steendam voor de ontsluiting van de omgeving van de Ham. Deze as leidt naar Parking Vrijdagmarkt en Reep

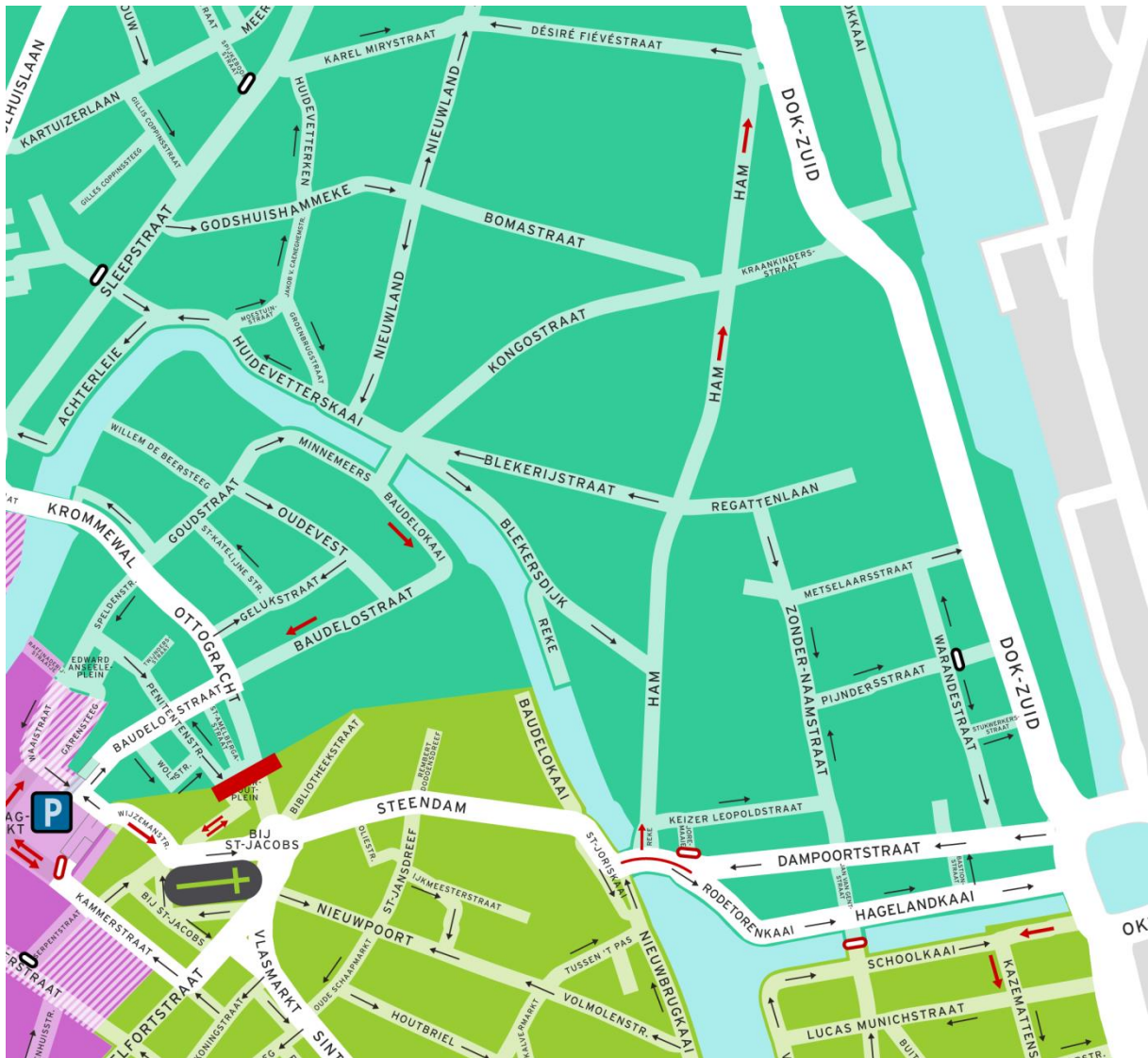
KNIPPEN

- Ottogracht – zie beschrijving hoofdlijnen
 - Tussen Baudelostraat en Beverhoutplein wordt een knip gerealiseerd om doorgaand verkeer tegen te gaan. De knip wordt gerealiseerd met een ANPR camera en wordt dus niet fysiek onmogelijk gemaakt. Dit is noodzakelijk omdat er nog bepaalde doelgroepen wel door moeten kunnen rijden.
- Kolveniersbrug
- Academiebrug
- Lievebrug
- Pauwbrug
-

CIRCULATIE

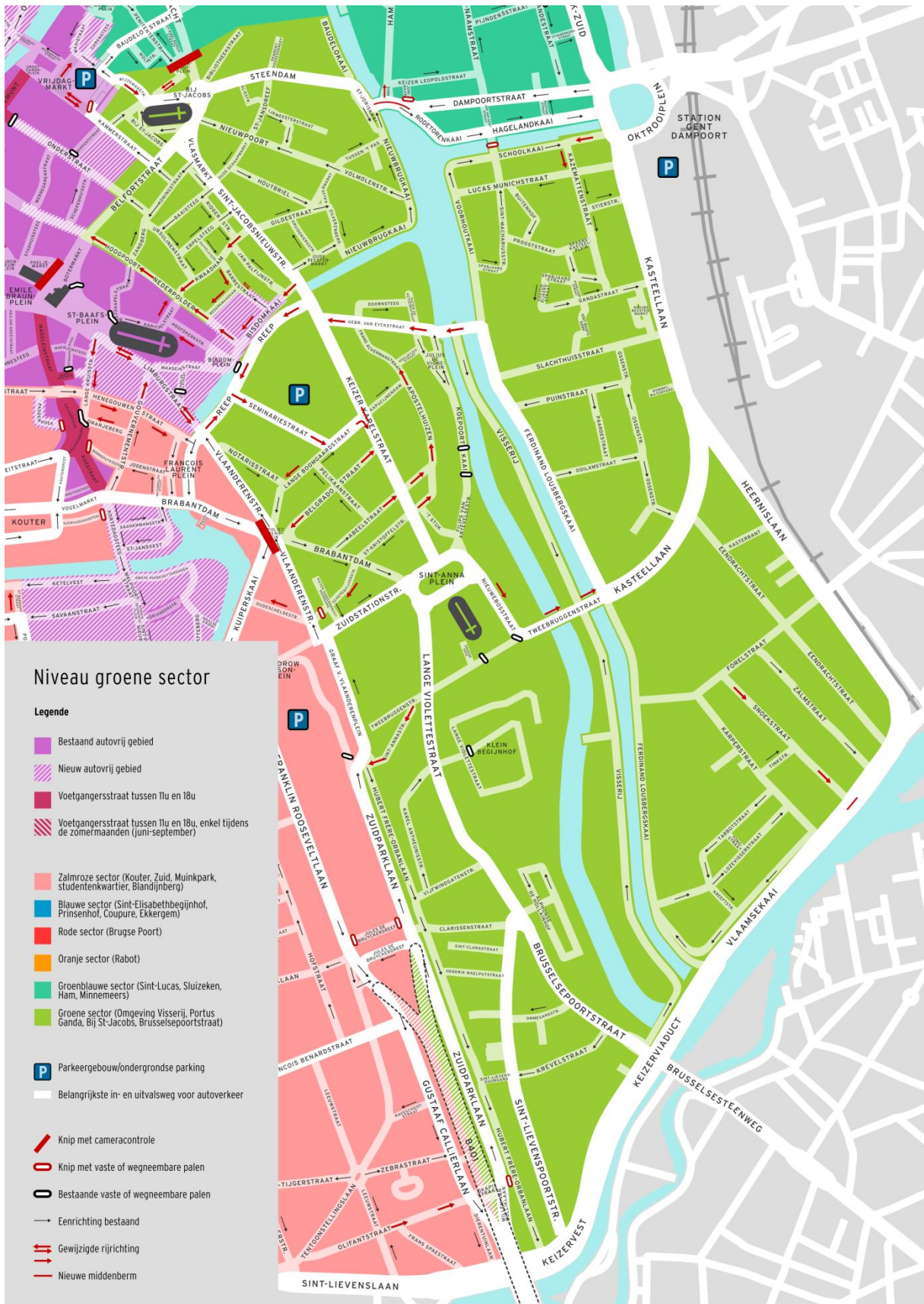
- In het noordelijke gedeelte van de Ham wordt enkelrichtingsverkeer ingevoerd, van de Blekerijstraat naar het Stapelplein toe. Deze circulatiemaatregel is ingegeven door de bekommernis om te beletten dat autoverkeer dat de files op Dok Zuid richting Dampoort wil vermijden, door de wijk rijdt.
- Wie de knip aan de Ottogracht wil vermijden kan door de wijk rijden. Het is niet wenselijk om doorgaand verkeer doorheen woonbuurten te laten rijden. Daarom wordt ingegrepen in de buurt van de Sint-Jorisbrug:
 - Autoverkeer vanuit de Steendam wordt verplicht rechtdoor te rijden richting Hagelandkaai. Er komt dus een linksafverbod naar Reke (begin Ham).
 - Met hetzelfde doel voor ogen wordt de parking Joremaaie afgesloten ter hoogte van de Dampoortstraat. Deze parking blijft wel toegankelijk langs Reke (begin Ham).
- In Reke wordt enkelrichtingsverkeer ingevoerd, naar de Ham toe. Dit om doorgaand verkeer van de groenblauwe naar de groene zone te vermijden.
- De Sint-Margrietstraat krijgt enkelrichtingsverkeer, tussen de Lange Steenstraat en de Academiestraat, in die richting. Dit is een logisch gevolg van de opname van de Geldmunt in het autovrij gebied: de beweging naar de Lange Steenstraat toe leidt nergens heen in het nieuwe concept.
- In de Baudelokaai (tussen de Kongobrug en de Baudelostraat) en de Baudelostraat wordt enkelrichtingsverkeer ingevoerd, naar de Ottogracht toe. Dit laat toe om nog wat meer ruimte te geven aan het Baudelopark, bij herinrichting. Bovendien is dit ook een oplossing voor de beleving

door grote vrachtwagens van het MIAT, die anders doorheen de wijk Nieuwland zouden moeten rijden.



De Ham wordt enkelrichting naar Stapelplein vanaf de Blekerijstraat tot de Ham. Het is mogelijk om via de Kongostraat terug naar de Ham te rijden in functie van de bereikbaarheid van garages.

GROENE SECTOR



HOOFDONTSLUITING

Voor de ontsluiting van dit gebied zijn verschillende assen voorzien.

Circulatie stadinwaarts en/of –uitwaarts :

- Dampoortstraat/Hagelandkaai – Steendam
Leiden naar Parkings Vrijdagmarkt en Reep
- Kasteellaan – Lousbergskaai – Gebr. Van Eyckstraat (krijgt enkelrichtingsverkeer en vrije busbedding).
Leiden naar Parkings Reep en Vrijdagmarkt
- Brusselsepoortstraat/Sint-Lievenspoortstraat – Lange Violettestraat
Leiden naar Parkings Reep en Vrijdagmarkt
- B401 – Van Guliklaan - Zuidparklaan – Graaf van Vlaanderenplein – Vlaanderenstraat
Leiden naar Parking Zuid – Kouter – Center Parking – Reep
- B401 – Van Guliklaan - Zuidparklaan – Graaf van Vlaanderenplein – Zuidstationstraat – Sint-Annapplein
Leiden naar Parking Vrijdagmarkt

Circulatie staduitwaarts:

- Sint-Annapplein - Nieuwenbosstraat - Tweebruggenstraat – Kasteellaan
- Sint-Annapplein – Lange Violettestraat – Brusselsepoortstraat/Sint-Lievenspoortstraat

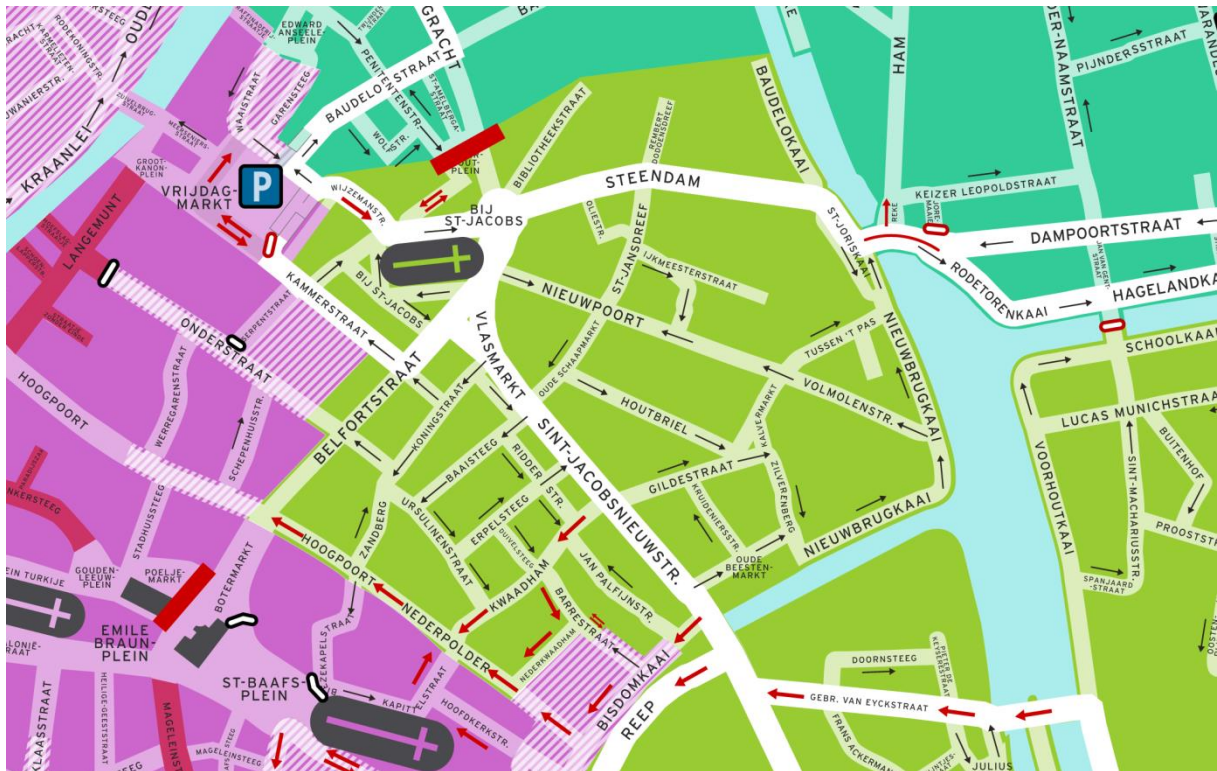
Circulatie intern:

De as Vlasmarkt – Sint-Jacobsnieuwstraat – Keizer Karelstraat blijft een belangrijke interne ontsluitingsas binnen deze zone. Vandaag heeft ze daarnaast ook een zeer belangrijke doorgaande functie, die door de knippen aan de Ottogracht en de circulatie in de Reep (verbinding vanuit Sint-Jacobsnieuwstraat naar Kuiperskaai wordt onmogelijk) verdwijnt.

KNIPPEN

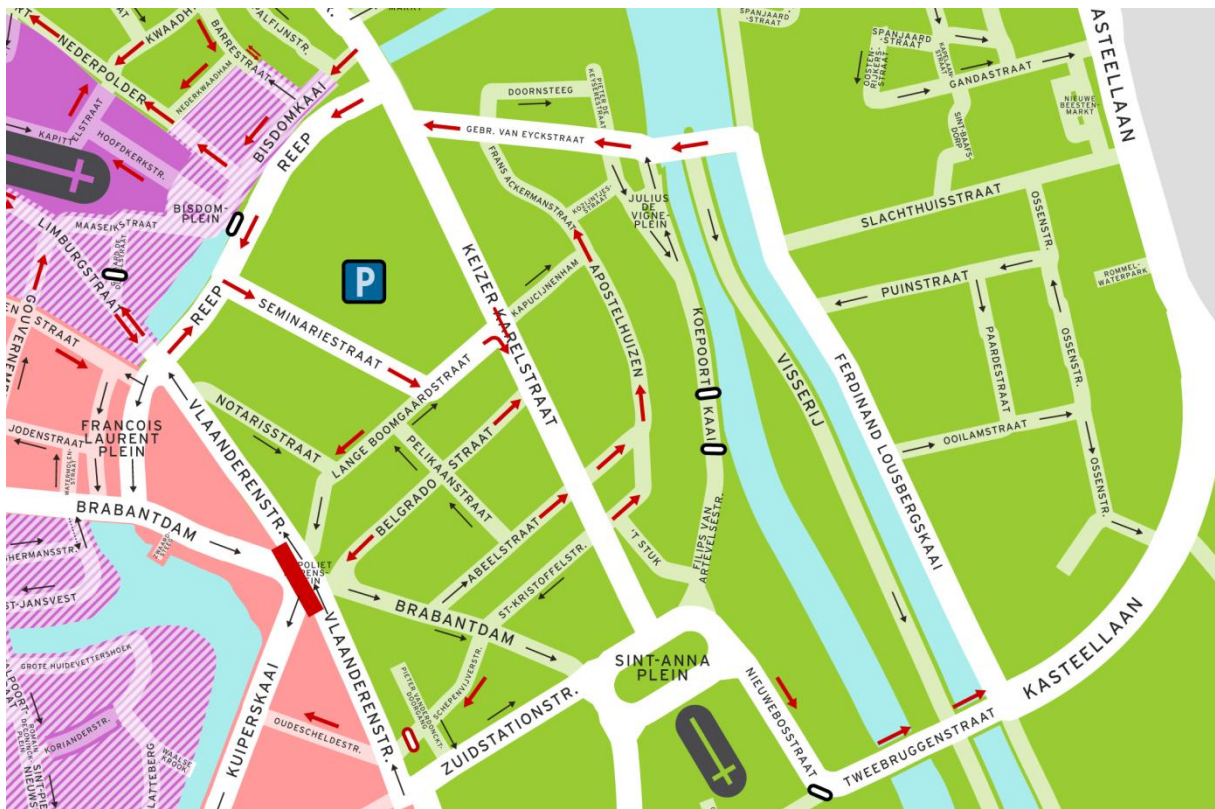
- Knip Ottogracht
 - Ondersteund met camerabewaking
- Knip Pauwbrug
 - Vaste fysieke afsluiting
- Knip Baudelokaai
 - Door aanleg Baudelopark
- Knip Schepenenvijverstraat, tussen Vanderdonckdoorgang en Vlaanderenstraat
 - C3-borden

Omgeving Sint-Jacobsnieuwstraat – Steendam



- In de Kwaadham wordt de rijrichting omgekeerd, weg van de Sint-Jacobsnieuwstraat.
 - Dit zorgt ervoor dat het kruispunt van deze straat met de Sint-Jacobsnieuwstraat eenvoudiger én veiliger wordt.
 - Bovendien wordt op die manier vermeden dat het verkeer uit de Belfortstraat nog verder een uitweg zoekt via de Hoogpoort – Nederpolder – Kwaadham.
 - Als gevolg hiervan wijzigt de circulatie in de Nederpolder en de Hoogpoort, naar de Belfortstraat toe, net zoals de circulatie in de Barrestraat en Nederkwaadham.
 - Tot slot blijft (lokaal) verkeer mogelijk in het eerste stukje van de Bisdomkaai, om de Jan Palfijnstraat bereikbaar te houden.
- In de Wijzemanstraat wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd, naar Bij Sint-Jacobs toe. Dit is nodig om te vermijden dat de knip aan de Ottogracht langs die weg via de Vrijdagmarkt en de Baudelostraat zou omzeild worden.
- Als gevolg van de knip aan de Ottogracht en het Beverhoutplein wordt dubbelrichtingsverkeer ingevoerd op een klein stukje van Bij Sint-Jacobs (aansluitend aan het Beverhoutplein), om toe te laten dat de geparkeerde wagens op het plein nog kunnen wegrijden.

Omgeving Vlaanderenstraat – Keizer Karelstraat



- De Vlaanderenstraat blijft binnen het nieuwe Circulatieplan een aanrijroute voor de parkings Kouter en Center Parking, op dezelfde manier als vandaag. Bovendien kan de parking Reep ook rechtstreeks bereikt worden via de Vlaanderenstraat. Het autoverkeer dat vanuit het zuiden komt (vnl. B401) hoeft dus niet meer rond te rijden via Sint-Anna om die parking te bereiken. Daar staat tegenover dat, door de knip aan de Recolettenbrug, het doorgaand verkeer naar het westen van de binnenstad (of verder) via de Vlaanderenstraat volledig wordt geweerd.
- De rijrichtingen op de Reep wijzigen, met als doel het doorgaand verkeer vanaf de Sint-Jacobsnieuwstraat richting Kuiperskaai en verder naar de B401 toe te weren. De Reep behoudt enkelrichtingsverkeer, telkens naar de Seminariestraat toe. De rijrichting in de Seminariestraat wordt dan ook omgekeerd. Op die manier wordt de parking Reep zowel vanuit de Vlaanderenstraat als vanuit de Reep vlot bereikbaar.
 - Dit betekent wel dat de in- en uitrit van de parking Reep moet omgewisseld worden. Bij de bouw van de parking zijn de in- en uitritten zo gebouwd dat dit mogelijk is.
- Het Lippensplein wordt ook vereenvoudigd ten voordele van de circulatie, zowel voor personenvervoer als openbaar vervoer. De belangrijkste ingreep om dit te bereiken is het knippen van de relatie Brabantdam – Brabantdam: vandaag zorgt het verkeer dat vanuit de richting Kouter via de Brabantdam het Lippensplein dwarsst en via het tweede deel van de Brabantdam richting Sint-Anna rijdt voor heel wat hinder op dit kruispunt. In de toekomst zal het verkeer komende van de Kouter verplicht worden om rechtsaf de Kuiperskaai in te rijden.

Dit zorgt ervoor dat een belangrijke oorzaak van mogelijke filevorming wordt weggewerkt. Voetgangers zullen door deze knip het verkeer niet langer twee maal hinderen bij het oversteken op deze as. Integendeel, zij kunnen deze knip nu gebruiken om het Lippensplein over te steken zonder ander verkeer te hinderen. Deze ingrepen zorgen er dus voor dat het kruispunt Lippensplein veel

overzichtelijker wordt en het lokale verkeer en het openbaar vervoer er veel vlotter zullen doorstromen.

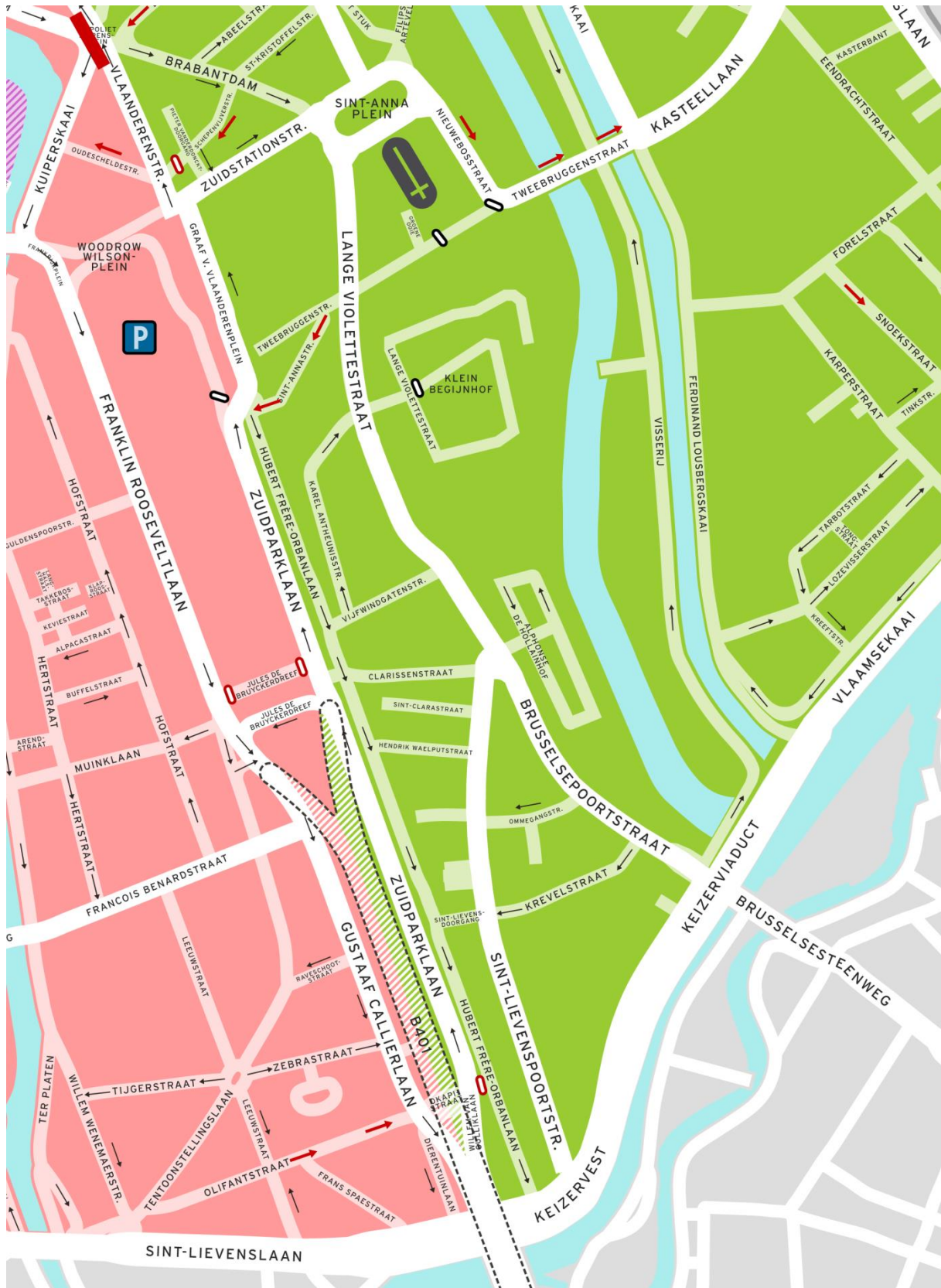
- Aanvullend zijn er nog kleinere circulatiemaatregelen in de zone tussen Vlaanderenstraat en Keizer Karelstraat. Die zijn er voornamelijk op gericht om te vermijden dat er doorgaand autoverkeer zou zijn tussen 2 sectoren. Die wijzigingen slaan op (delen van) de Belgradostraat, Abeelstraat en Lange Boomgaardstraat. Hiermee wordt de bereikbaarheid van de handelaars in het gedeelte Brabantdam tussen H.Lippensplein en Sint-Annaplein gegarandeerd.
- Een aparte vermelding verdient de verplichte rechtsafbeweging vanuit de Lange Boomgaardstraat naar de Keizer Karelstraat toe. Dit om te garanderen dat de verbinding vanaf de richting B401 via de Zuid naar de Keizer Karelstraat (richting Sint-Jacobs) toe blijvend loopt over de gewenste route via het Sint-Annaplein. Deze verplichte rechtsaf zal met fysieke maatregelen worden ondersteund.
- In deze buurt wordt ook Schepenenvijverstraat geknipt, tussen de Vanderdonckdoorgang en de Vlaanderenstraat. Op die manier wordt sluipverkeer tussen de groene en de roze sector (en de B401) via deze straat en de Oudescheldestraat onmogelijk. Tevens wordt hierdoor de bereikbaarheid gegarandeerd van de garages in de Schepenenvijverstraat.

Omgeving Schoolkaai



Vandaag is er een probleem van sluipverkeer langs de Lousbergskaaï – Voorhoutkaai – Schoolkaai, dat deze route gebruikt om sneller de Dampoort te bereiken. Bovendien zorgt dit verkeer voor hinder op het kruispunt Dampoort zelf. Om dit op te lossen wordt een kleine circulatiewijziging doorgevoerd, door het omkeren van de rijrichting van de Schoolkaai tussen de Dampoort en de Kazemattenstraat. Daaraan gekoppeld wordt ook een stukje van de Kazemattenstraat omgekeerd, naar de Lucas Munichstraat toe.

Omgeving Brusselsepoortstraat



Brusselsepoortstraat

De voornaamste bekommernis in deze straat is de doorstroming van de tramlijn 2 in de staduitwaartse richting. De tram heeft er veel oponthoud, wat op deze as onaanvaardbaar is. Om die reden is gezocht naar een oplossing voor dit probleem. De sleutel voor de oplossing ligt uiteindelijk bij het nieuwe ontwerp voor de Keizerpoort en de nieuwe lichtenregeling die er wordt voorgesteld, in het kader van de studie naar de doorstroming op de R40.

Voor de werken aan de Keizerpoort was er één beweging die voor zeer veel vertragingen zorgde voor het staduitwaartse verkeer (auto en dus ook tram), nl. de linksafbeweging van de Brusselsesteenweg naar de Sint-Lievenspoort toe. Die kreeg een aparte fase, ook om de tram stadinwaarts zo weinig mogelijk te hinderen.

Binnen het nieuwe concept van het kruispunt krijgt die linksafbeweging een aparte afslagstrook, met daarnaast een vrije bedding.

Voor het overige zorgt het nieuwe ontwerp ervoor dat de cyclustijd van de lichten veel korter kan, wat vooral voor het staduitwaarts verkeer een zeer grote winst oplevert.

Aanvullend op dit nieuwe ontwerp zal binnen de nieuwe configuratie het staduitwaartse autoverkeer aan de Keizerpoort niet meer kunnen afslaan naar links of rechts, wat op zich ook weer een verbetering van de doorstroming betekent.

Tot slot wordt in de studie over de R40 nog bekeken of er nog extra maatregelen kunnen genomen worden op de tramas zelf (Clarissenstraat/Brusselsepoortstraat) om de doorstroming van de tram nog verder te verbeteren.

Frère-Orbanlaan – Okapistraat

De Frère-Orbanlaan wordt sinds jaar en dag gebruikt om de stad te verlaten vanuit de omgeving van het Sint-Annaplein en de Lange Violettestraat. Op zich strookt dit al niet met de functie van die laan, die in wezen een pure woonstraat is. Bovendien zorgt dit verkeer voor onveilige situaties bij het kruisen van de trambeddingen én het fietspad. Om hier een einde aan te maken wordt deze doorsteek dichtgemaakt voor het autoverkeer.

Snoekstraat/Zalmstraat/Eendrachtstraat

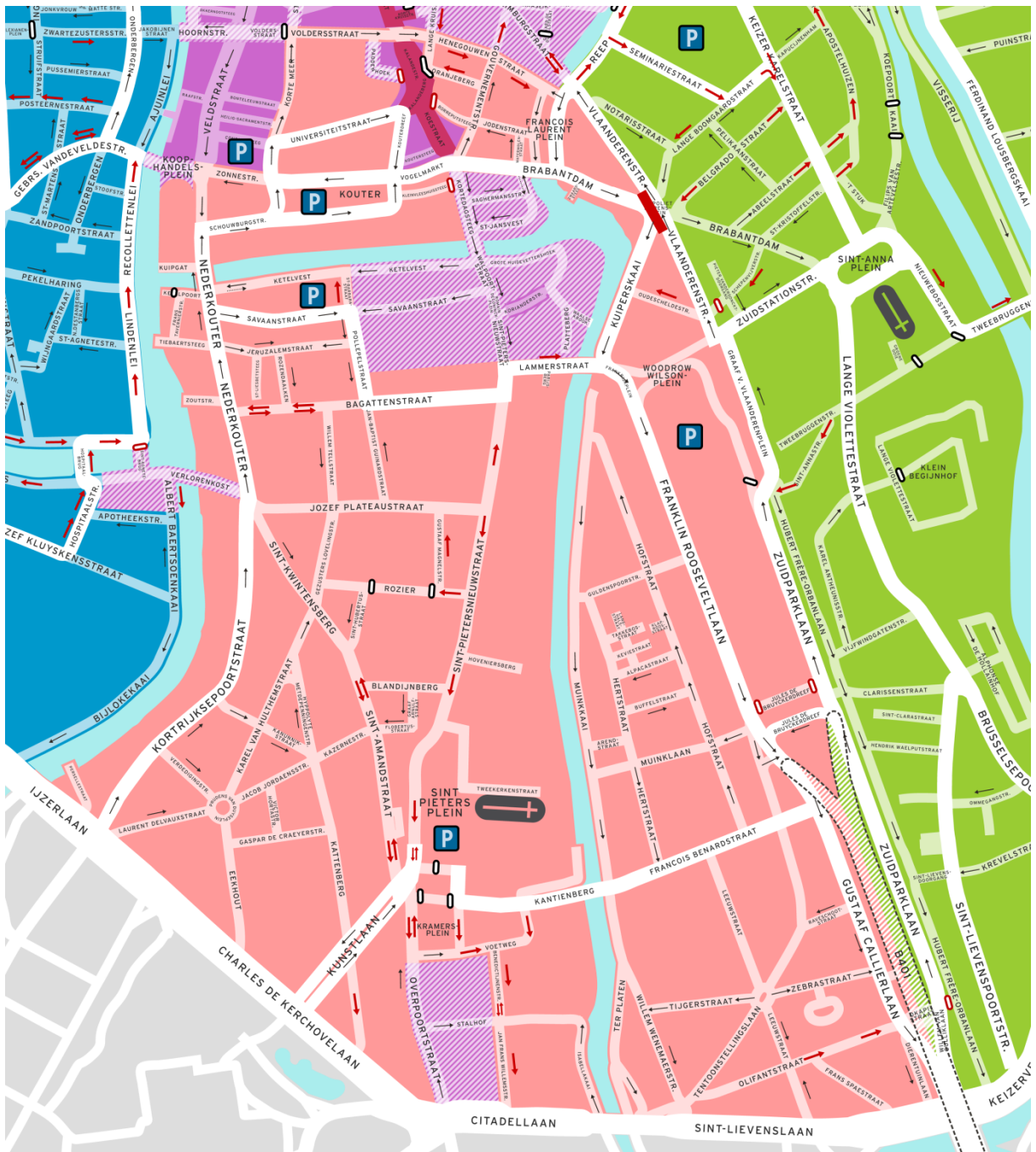


Op de Vlaamsekaai bevindt zich een linksafbeweging, ter hoogte van de Snoekstraat, die onveilig is én zorgt voor hoge verkeersintensiteiten in de Snoekstraat. In het kader van het Circulatieplan is beslist om deze linksaf te verbieden in de toekomst. Naar uitvoering toe is die maatregel gekoppeld aan de herinrichting van het kruispunt van de Heernislaan met de Kasteellaan. Deze herinrichting laat toe dat de bereikbaarheid van de buurt zelf wordt verzekerd door de linksafbeweging van de Heernislaan naar de Kasteellaan (richting Tweebruggenstraat) toe.

De rijrichting van de Snoekstraat wordt omgekeerd. Op die manier krijgen bewoners van de Snoekstraat een meer eenvoudige toegang tot hun straat.

Op dit moment is het kruispunt R40 X Delvinlaan in onderzoek. Aanpassingen aan dit kruispunt in functie van een betere doorstroming zouden kunnen leiden tot bijkomende aanpassingen in de circulatie van de Eendrachtsstraat, namelijk enkel stadinwaarts. Dit zou eveneens kunnen leiden tot een betere oversteekplaats voor fietsers: het verschuiven van de oversteek ter hoogte van de Eendrachtstraat naar de Zalmstraat, zou ook een gunstig effect hebben op de doorstroming. Op deze manier komt de oversteek in het verlengde van het fietsbrugje over de Sluis.

ZALMROZE SECTOR



Niveau zalmroze sector

Legende

- Bestaand autovrij gebied
- Zalmroze sector (Kouter, Zuid, Muinpark, studentenkwartier, Blandijnberg)
- Blauwe sector (Sint-Elisabethbegijnhof, Prinsenhof, Coupure, Ekkergem)
- Voetgangerstraat tussen 11u en 18u
- Rode sector (Brugse Poort)
- Oranje sector (Rabot)
- Voetgangerstraat tussen 11u en 18u, enkel tijdens de zomermaanden (juni-september)
- Groenblauwe sector (Sint-Lucas, Sluizeken, Ham, Minnemeers)
- Groene sector (Omggeving Visserij, Portus Ganda, Bij St-Jacobs, Brusselsepoortstraat)
- Parkeergebouw/ondergrondse parking
- Belangrijkste in- en uitvalsweg voor autoverkeer
- Knip met cameracontrole
- Knip met vaste of wegneembare palen
- Bestaande vaste of wegneembare palen
- Eenrichting bestaand
- Gewijzigde rijrichting
- Nieuwe middenberm

HOOFDONTSLUITING

Voor deze sector zijn verschillende hoofdontsluitingswegen voorzien:

- Kortrijksepoortstraat – Nederkouter, als toegangsweg voornamelijk naar de omgeving van de Kouter, maar ook naar de omgeving Bagattenstraat.
Leiden naar de parkings Savaanstraat, Kouter en Center Parking
- B401 – Van Guliklaan – Zuidparklaan, als toegangsweg tot de omgeving van de Vlaanderenstraat – Kouter leiden naar de parkings Zuid, Kouter en Center Parking.
- De as Brabantdam – Kuiperskaai - Rooseveltlaan is de uitvalsweg voor diezelfde omgeving en de Lammerstraat – Rooseveltlaan voor de studentenbuurt. Belangrijk hierbij is dat de as Brabantdam – Kuiperskaai niet meer dient als doorgaande as vanuit het westen van de binnenstad, of vanuit de omgeving van Sint-Jacobs. Hetzelfde geldt voor de as Vlaanderenstraat richting Koophandelsplein en zo verder naar het westen van de binnenstad.
- Kunstlaan
Leidt naar de parking Sint-Pietersplein
- Lammerstraat, zij het enkel staduitwaarts. De rijrichting naar de Sint-Pietersnieuwstraat verdwijnt dus, en daarmee een belangrijke doorgaande as vanaf de omgeving van de Keizer Karelstraat via de Schepenenvijverstraat en de Oudescheldestraat naar de Lammerstraat en zo verder.
- Benardstraat - Kantienberg
Leiden naar de parking Sint-Pietersplein

De huidige as Sint-Pietersnieuwstraat – Sint-Pietersplein – Overpoortstraat krijgt een autoluw karakter door:

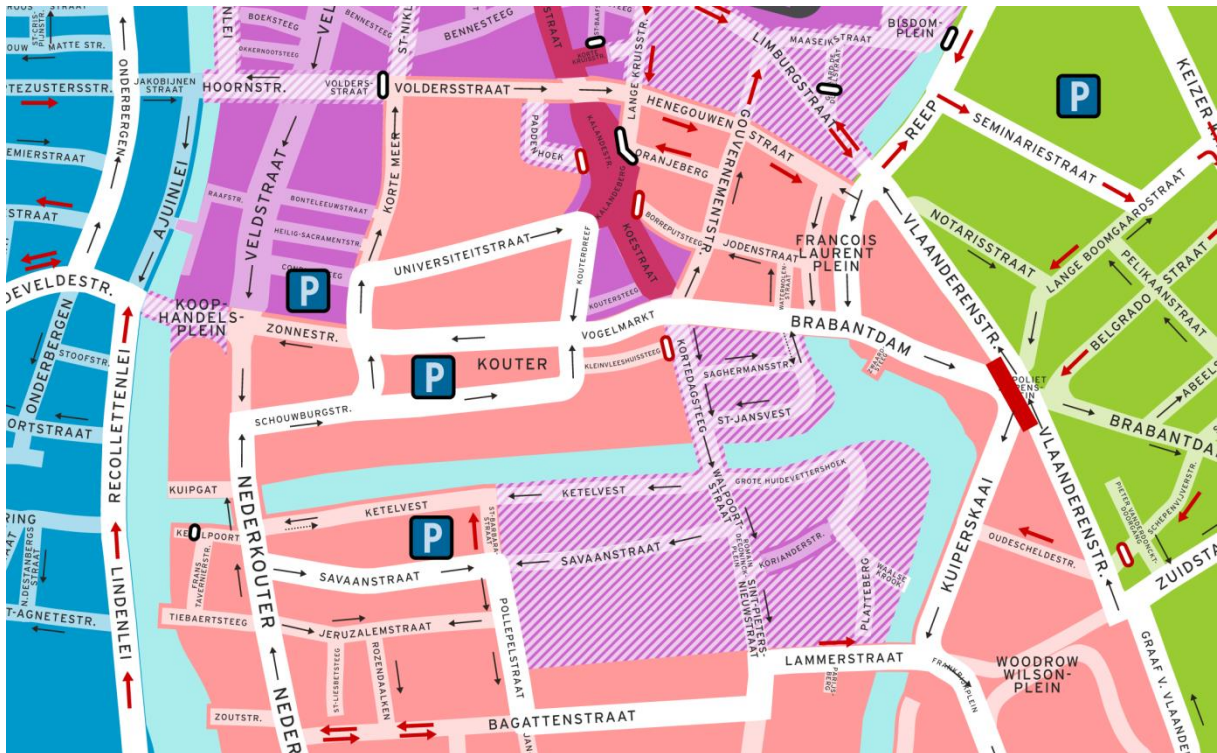
- interne circulatie
- het schrappen van de rijrichting in de Lammerstraat richting St-Pietersnieuwstraat
- het opnemen van de Overpoortstraat in het autovrij gebied.

KNIPPEN

- Autovrij gebied Recolettenbrug
- Lippensplein (zie beschrijving groene sector)
- Verlorenkost (zie beschrijving blauwe sector)

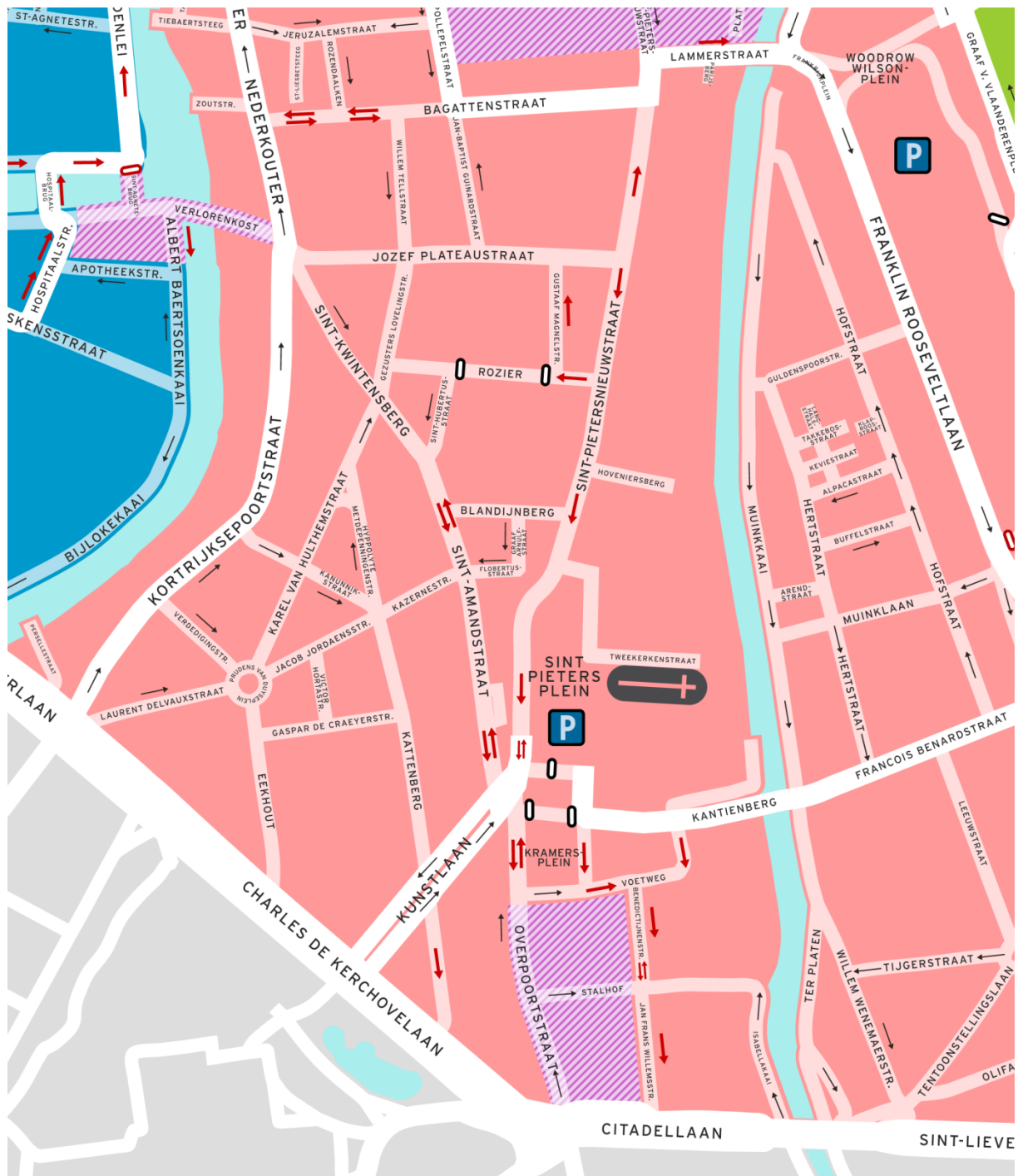
CIRCULATIE

Omgeving Kouter – Brabantdam



- De Henegouwenstraat krijgt enkelrichtingsverkeer, naar het Lieven Bauwensplein toe. Dit is in lijn met de rijrichting van de Voldersstraat. Vanuit de Henegouwenstraat moet het autoverkeer verplicht naar het Laurentplein toe. De rijrichting in de Oranjeberg wordt omgekeerd. Op die manier is die straat bereikbaar vanaf de Gouvernementstraat, zonder de as Voldersstraat te belasten.
- In de Oudescheldestraat wordt enkelrichtingsverkeer ingevoerd, naar de Kuiperskaai toe. De omgekeerde beweging laat immers doorgaand verkeer toe van de roze naar de groene sector, en is een omzeiling van de knip aan het Lippensplein, wat opnieuw ongewenst verkeer met zich meebrengt.

Studentenbuurt

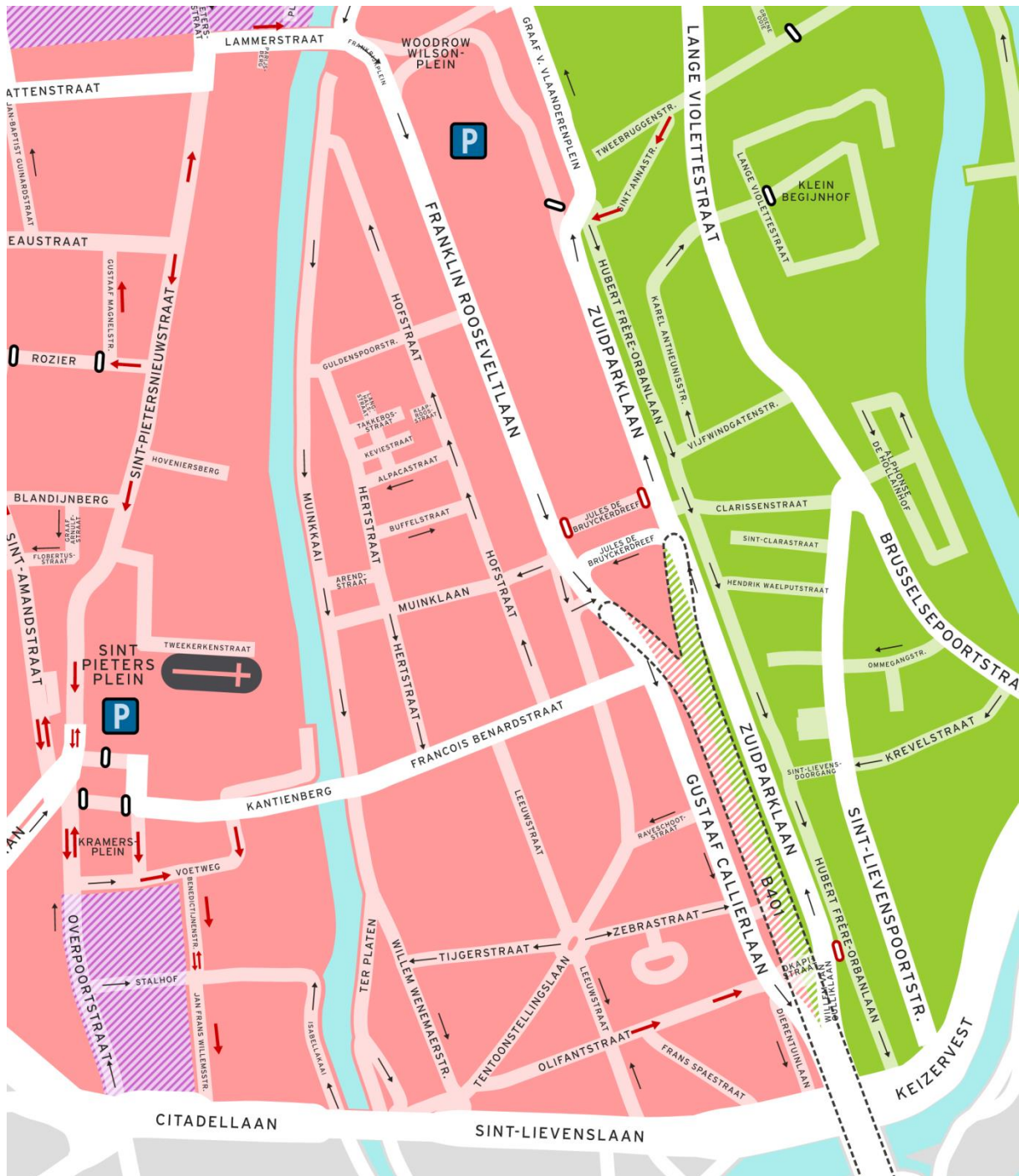


- Lammerstraat – zie hoofdontsluiting
- De Bagattenstraat krijgt dubbelrichtingsverkeer over de hele lengte. Er is een nieuw concept voor de Bagattenstraat in opmaak. De straat wordt daarbij uitgewerkt als fietsstraat, waarbij over de hele lengte van de straat een uniform straatprofiel kan worden uitgewerkt. Daardoor zal bovendien de onnatuurlijke parkeersituatie in het begin van de straat verdwijnen (dwarsparkeren), wat veel veiliger is voor fietsers. Voor het overige is er in het concept van de circulatie voor de binnenstad niet echt een goede reden om het enkelrichtingsverkeer te behouden.

- Om de nieuwe ontsluitingsstructuur voor de studentenbuurt te kunnen realiseren zijn verschillende circulatie- en infrastructurale maatregelen nodig:
 - De verbinding Kunstlaan – Sint-Amandsstraat wordt weggetrokken van de Overpoortstraat. Daartoe wordt het pleintje aan de kop van de Kunstlaan in een latere fase aangepakt, zodat de beweging van Kunstlaan naar Sint-Amandsstraat kan gebeuren voor het kruispunt met de Overpoortstraat.
 - De Sint-Amandsstraat zelf krijgt binnen die optiek dubbelrichtingsverkeer.
 - Het gedeelte Overpoortstraat ten zuiden van de Voetweg wordt autovrij gebied, samen met het aanpalende gedeelte van Stalhof.
 - De Sint-Pietersnieuwstraat krijgt volledig enkelrichtingsverkeer, telkens van de Plateaustraat weg. Dit wordt ook doorgetrokken op het Sint-Pietersplein, tot aan de in- en uitrit van de parking. Dit is een belangrijke maatregel in het verder autoluw maken van de studentenbuurt.
 - Alle publieke parkeerplaatsen in de Sint-Pietersnieuwstraat verdwijnen. Verloren voorbehouden parkeerplaatsen voor bewoners worden in de aanpalende straten gecompenseerd. Zo ontstaat in de Sint-Pietersnieuwstraat naast een autoluwe situatie ook **meer plaats voor de talrijke voetgangers en fietsers**, voor **herinrichting van het openbaar domein** en bijgevolg ook het ontstaan van nieuwe bestemmingen. Deze wordt in 2017 heringericht met tijdelijke maatregelen in functie van een beter verblijfsklimaat.

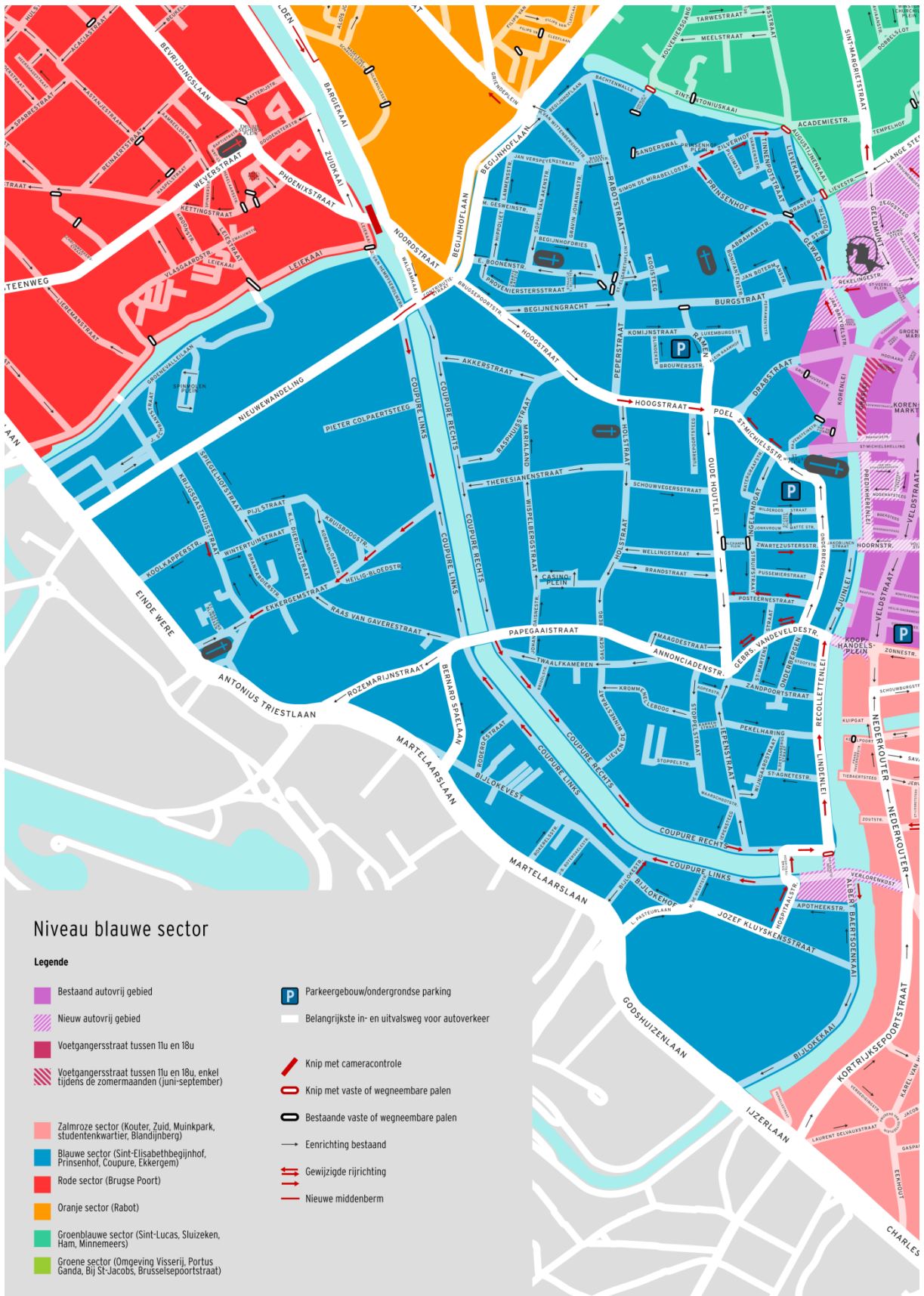
- In de Voetweg en op het Kramersplein zijn er enkele kleine wijzigingen in circulatie, in functie van de lokale bereikbaarheidsstructuur en het weren van sluipverkeer tussen de Kortrijksepoortstraat en de Muinparkwijk. Hetzelfde geldt voor de Rozier – Magnelstraat en de Sint-Barbarastraat.
- Om te vermijden dat de Kattenberg tussen de R40 en de Kunstlaan wordt gebruikt om de lichten aan de Kunstlaan te ontwijken, wordt in deze straat enkelrichtingsverkeer ingevoerd, naar de stadsring toe.

Muinkparkwijk



- De Jules De Bruyckerdreef functioneert sedert 1997 als sluitstuk van de P-route, van de Rooseveltlaan naar de Zuidparklaan. In het nieuwe concept van het circulatieplan past deze verbinding niet meer, daarom wordt deze richting geknipt. De omgekeerde beweging blijft uiteraard wel nog mogelijk.
- Veel automobilisten die komen van de B401, gebruiken de Olifantstraat als sluipweg om de linksafbeweging aan de Sint-Lievenspoort richting Heuvelpoort te vermijden. Dit wordt nu tegengegaan door enkelrichtingsverkeer in te voeren vanaf de Leeuwstraat naar de Callierlaan toe.

BLAUWE SECTOR



Niveau blauwe sector

Legende

- Bestaand autovrij gebied
- Nieuw autovrij gebied
- Voetgangersstraat tussen 11u en 18u
- Voetgangersstraat tussen 11u en 18u, enkel tijdens de zomermaanden (juni-september)
- Zalmroze sector (Kouter, Zuid, Muinpark, Studentenkwartier, Blandijnberg)
- Blauwe sector (Sint-Elisabethbegijnhof, Prinsenhof, Coupure, Ekergem)
- Rode sector (Brugse Poort)
- Oranje sector (Rabot)
- Groenblauwe sector (Sint-Lucas, Sluizeken, Ham, Minneemers)
- Groene sector (Omgeving Visserij, Portus Ganda, Bij St-Jacobs, Brusselsepoortstraat)
- P Parkeergebouw/ondergrondse parking
- Belangrijkste in- en uitvalsweg voor autoverkeer
- Knip met cameracontrole
- Knip met vaste of wegneembare palen
- Bestaande vaste of wegneembare palen
- Eenrichting bestaand
- Gewijzigde rijrichting
- Nieuwe middenberm

HOOFDONTSLUITING

- Bernard Spaelaan -Rozemarijnstraat – Papegaaistraat – Annonciadenstraat - Gebroeders Vandeveldestraat – Onderbergen – Sint-Michielsplein – Sint-Michelstraat – Poel – Ramen Leiden naar parking Sint-Michiels en Ramen
- Nieuwewandeling – Brugsepoortstraat – Hoogstraat – Oude Houtlei - - Gebroeders Vandeveldestraat – Onderbergen – Sint-Michielsplein – Sint-Michelstraat – Poel – Ramen Leiden naar parking Sint-Michiels en Ramen
- Pasteurlaan – Kluyskensstraat – Hospitaalbrug – Lindenlei – Recolettenlei – Gebroeders Vandeveldestraat – Onderbergen – Sint-Michielsplein – Sint-Michelstraat – Poel – Ramen

Leiden naar parkings Sint-Michiels en Ramen

KNIPPEN

- Omgeving Verlorenkost – Sint-Agnetebrug – zie circulatie
- Kolveniersbrug
- Academiebrug
- Lievebrug

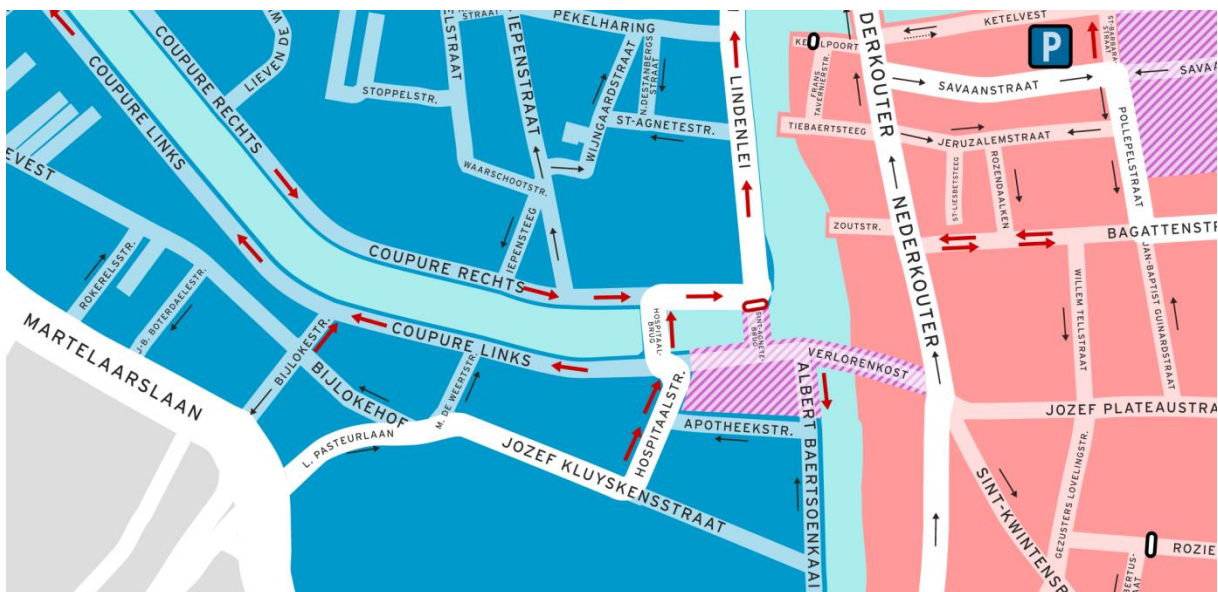
CIRCULATIE

Omgeving Coupures

De blauwe sector wordt van noord naar zuid doorsneden door de Coupure. Beide zijden van de Coupure zijn in de loop van de jaren uitgegroeid tot doorgaande assen, parallel aan de stadsring.

Het Circulatieplan grijpt in op deze doorgaande assen.

Omgeving Sint-Agnetebrug – Verlorenkost

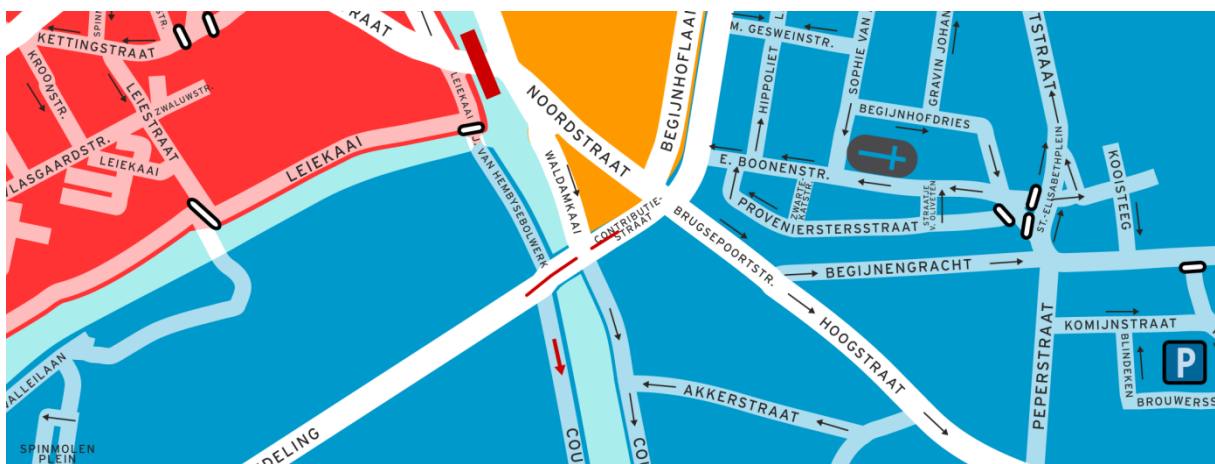


De omgeving van de Sint-Agnetabrug en de Verlorenkost wordt een nieuw autovrij gebied. De grenzen van het gebied zijn:

- de Verlorenkost ter hoogte van de Nederkouter
- de Coupure Links ter hoogte van de Hospitaalbrug
- de Baertsoenkaai ter hoogte van de Apotheekstraat
- de Sint-Agnetabrug. Dit brugje wordt volledig autovrij, en dus een ideale schakel op de Leiepromenade voor voetgangers en fietsers.

Dit gebied heeft een enorm potentieel voor een stedenbouwkundige ingreep langs het water en een veel fietsvriendelijker inrichting van deze zone. Wie er woont zal een vergunning kunnen krijgen om zijn woning of handelszaak te (laten) beleveren.

Contributiebrug



De verkeerssituatie aan de Contributiebrug wordt heel wat eenvoudiger en overzichtelijker door een middenberm te creëren vanaf de Nieuwewandeling tot aan de tramspooren. Die middenberm wordt enkel doorbroken ter hoogte van de verbinding Waldamkaai – Coupure Rechts, die open moet blijven ten behoeve van de brandweer. De hele as vanaf de Nieuwevaartbrug tot aan de Verlorenkost is immers een belangrijke uitvalsroute voor de brandweer, los van de stadsring en van het historische hart van de stad.

Voor het overige zijn alle oversteek- en linksafbewegingen op dit kruispunt verboden. De middenberm wordt uiteraard wel onderbroken om fietsers toe te laten over te steken.

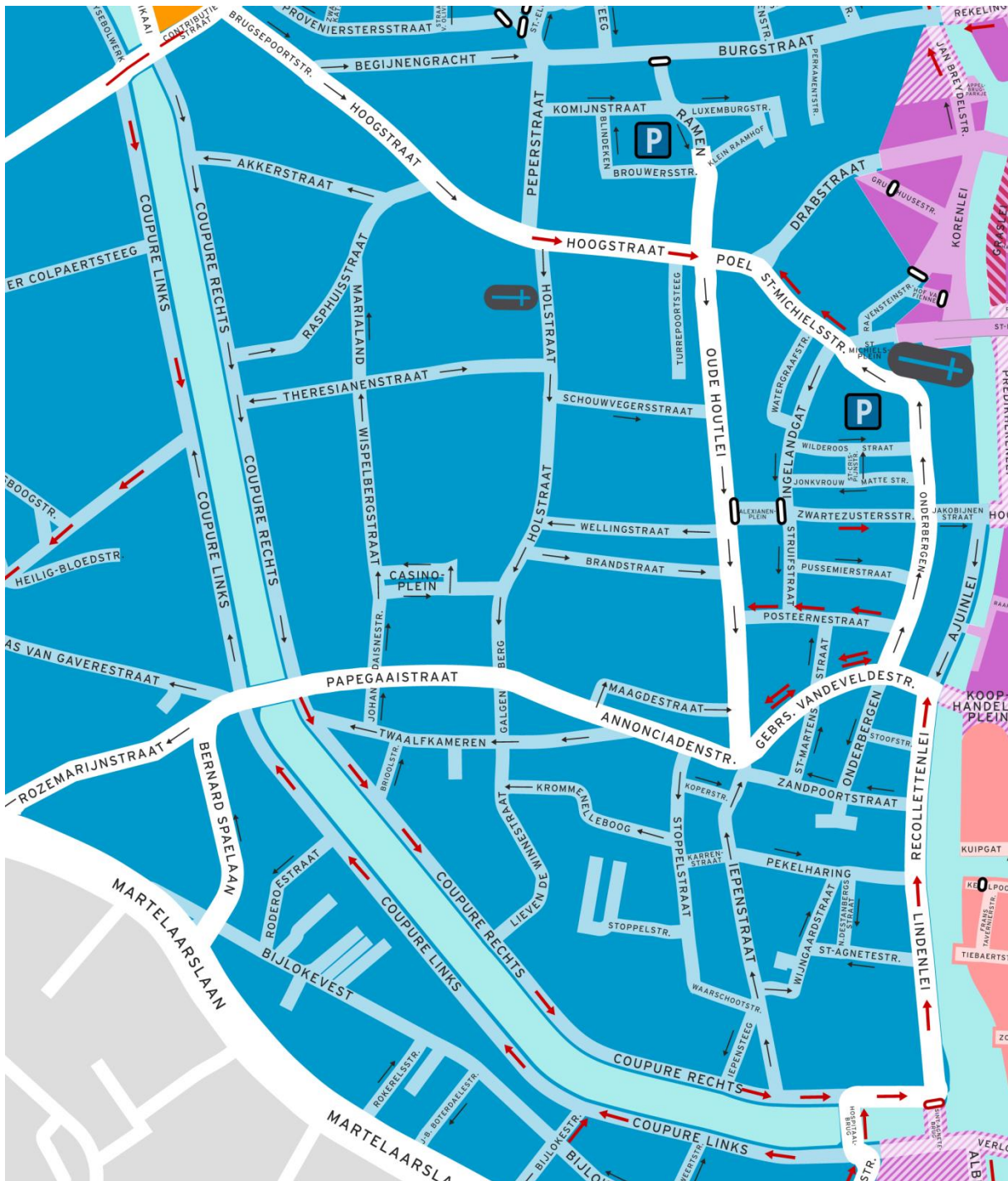
In afwachting van de realisatie van de fietsonderdoorgang onder de Contributiebrug worden in het kader van de verbetering van de doorstroming op de as Nieuwewandeling – Contributiebrug verkeerslichten geplaatst op het kruispunt met de Coupure Links. In tegenstelling tot de huidige lichten zullen ze het volledige kruispunt omvatten en dus ook het fietsverkeer omvatten die van Coupure Links naar het Jan van Heymbyselbolwerk rijdt en omgekeerd.

Circulatie Coupures

Basisprincipe bij de circulatie-ingrepen op de Coupures, naast het weren van het doorgaand verkeer, is dat de circulatie op onderstaande 4 grote segmenten apart telkens best zo veel als mogelijk over de volledige lengte in één richting wordt gelegd.

- De Coupure Links Noord, tussen de Contributiebrug en de Ekkergemstraat, wordt omgedraaid. Dit laat toe om een fietsstraat in te richten en past ook binnen de filosofie van de vereenvoudiging van de kruispuntconfiguratie aan de Contributiebrug. In het gedeelte tussen de Rozemarijnbrug en de

Ekkergemstraat blijft de huidige rijrichting voorlopig behouden (voor de duur van een jaar), in functie van de beleving van een handelszaak. . Hiervoor zal gezocht worden naar een oplossing op korte termijn tussen de stedelijke overheid en de handelaar. . De voorgestelde circulatie en zijn effecten op beleving, de fietsstraat Coupure Links en de Ekkergemstraat zal gemonitord en geëvalueerd worden.

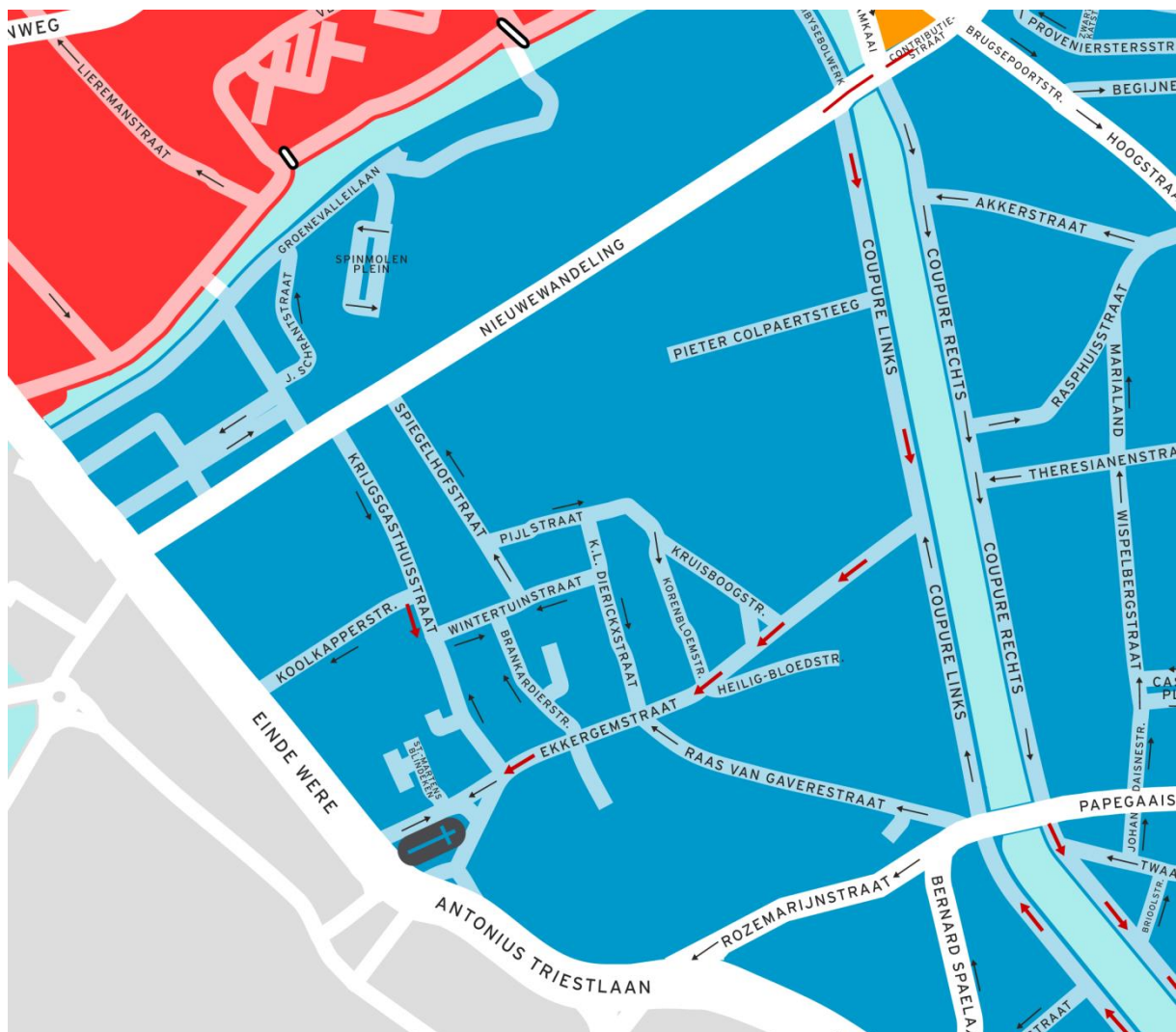


- De Coupure Links Zuid wordt ook omgekeerd, om te beletten dat er toch weer doorgaand verkeer over de hele lengte van de Coupures zou ontstaan.
- De rijrichting in de Coupure Rechts Noord blijft behouden. Door de linksaf te verbieden vanaf de Contribuïestraat naar dit gedeelte van de Coupure Rechts en door de algemene circulatie-ingrepen in

de omgeving van de Coupures zal de verkeersintensiteit in dit gedeelte dalen. Zo zal de doorstroming van de tramlijn er ook verbeteren.

- De Coupure Rechts Zuid ten slotte wordt omgekeerd, vnl. in functie van de brandweer (zie hoger).
- De Hospitaalbrug krijgt enkelrichtingsverkeer van Coupure Links naar Coupure Rechts, om te beletten dat de Coupure Rechts in de nieuwe circulatie toch nog als doorgaande as wordt gebruikt. Enkel voor brandweer is hierop een uitzondering voorzien. Om te beletten dat auto's toch in tegengestelde richting over de brug zouden rijden, worden ook de rijrichtingen in de Hospitaalstraat en de Bijlokestraat aangepast: enkelrichtingsverkeer naar de Coupure Links toe.

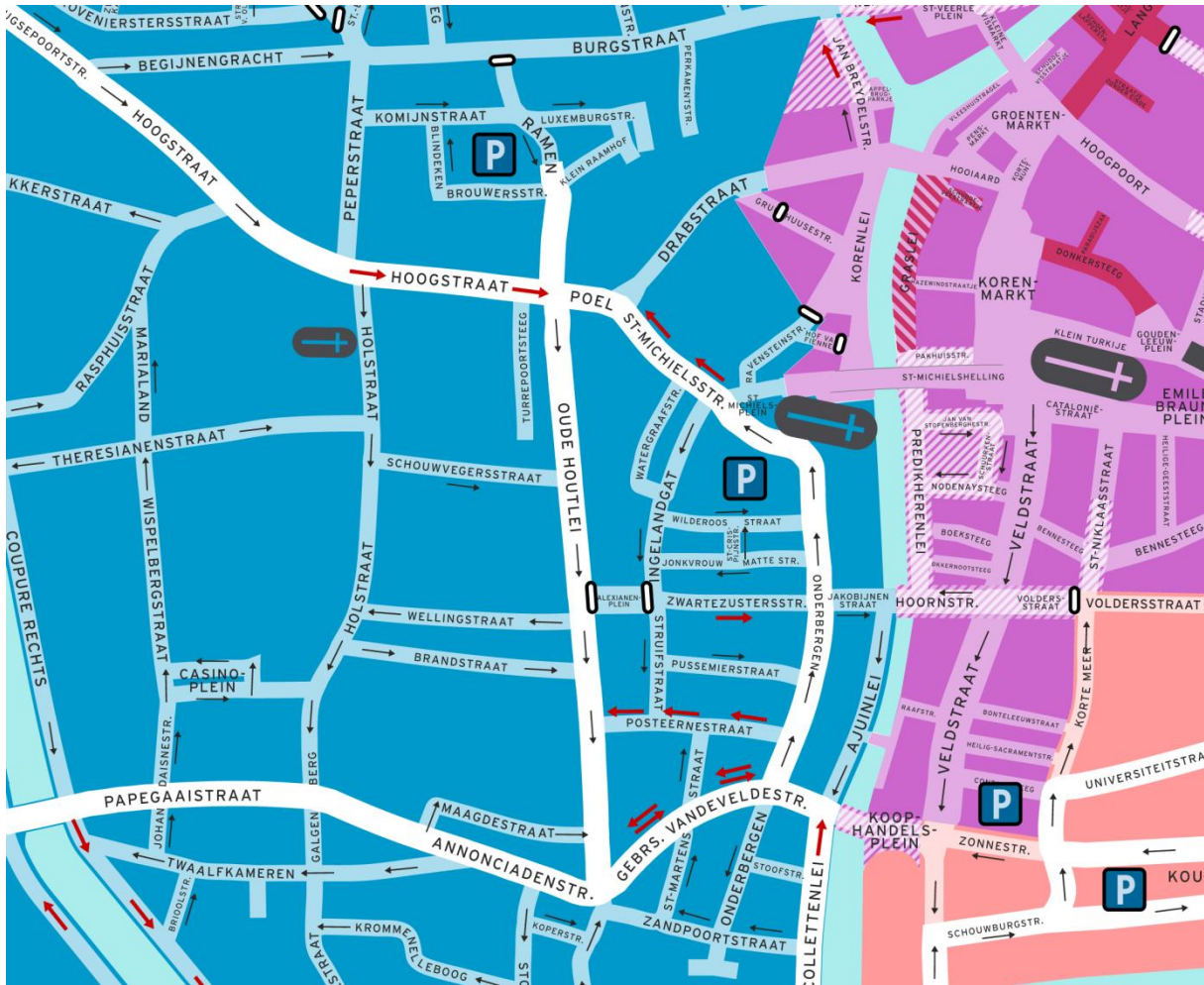
Ekkergem



De Ekkergemstraat is een straat die in het centrale gedeelte eigenlijk te smal is om dubbelrichtingsverkeer te dragen. Daarom wordt enkelrichtingsverkeer ingevoerd, weg van de Coupure Links, tot aan het pleintje achter de kerk (kruispunt Krijgsgasthuisstraat). Door het linksafverbod aan de Contributiebrug wordt gegarandeerd dat enkel lokaal verkeer gebruik maakt van de Ekkergemstraat.

Daarnaast is er nog een kleine ingreep in de Krijgsgasthuisstraat. Daar wordt een einde gemaakt aan een zeer onlogische situatie, nl. dubbelrichtingsverkeer over een 20-tal meter, tussen de Wintertuinstraat en de Koolkappersstraat. Die zorgt ervoor dat er wat sluipverkeer is doorheen het woonerf van de Koolkappersstraat. Dit segment krijgt enkelrichtingsverkeer naar de Wintertuinstraat toe.

Omgeving Oude Houtlei - Onderbergen



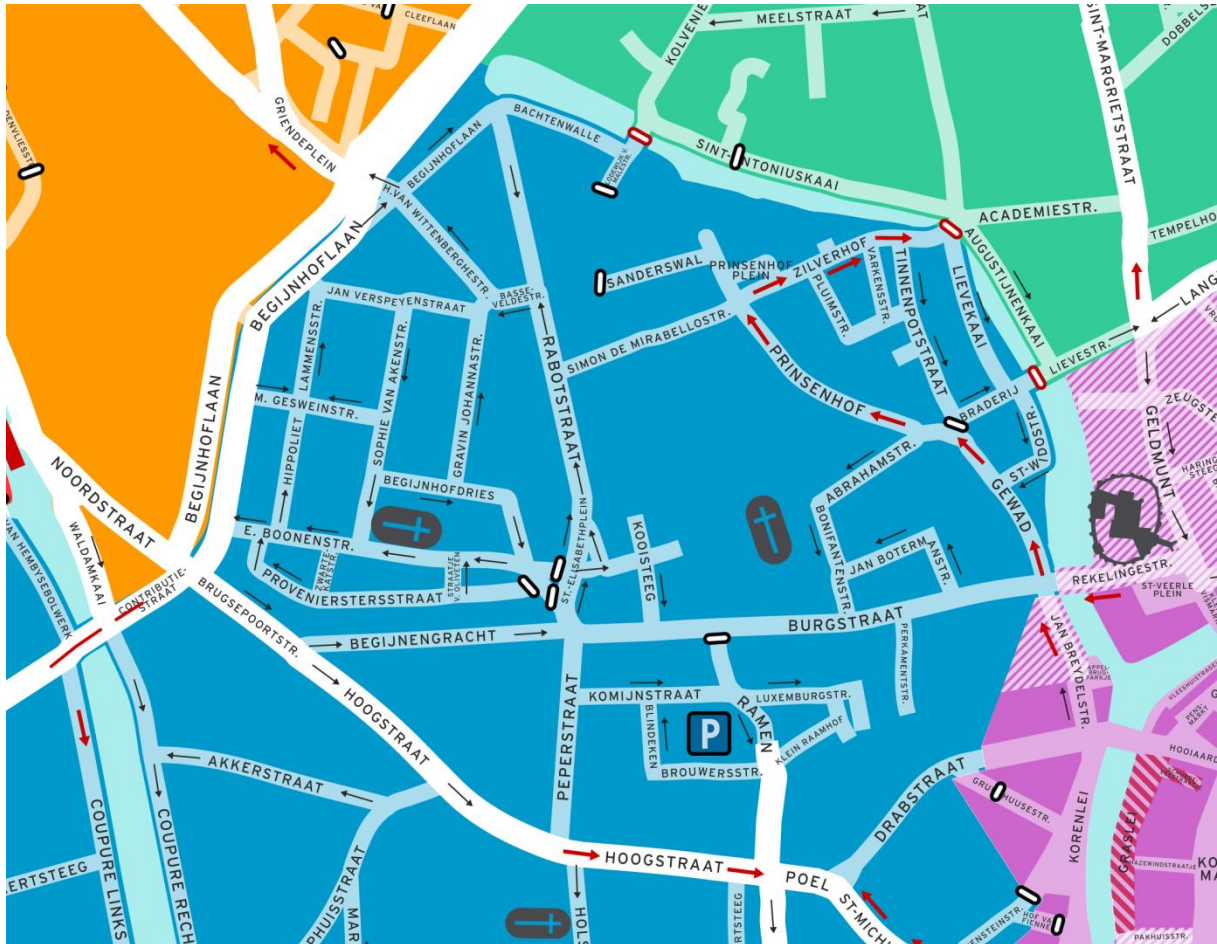
In deze zone zijn er 2 belangrijke wijzigingen in de huidige ontsluitingsstructuur.

- In de Hoogstraat wordt enkelrichtingsverkeer ingevoerd, tussen de Peperstraat en de Oude Houtlei, naar de Oude Houtlei toe. Dit om te voorkomen dat er doorgaand autoverkeer vanuit de omgeving van de Coupures (omgeving Hospitaalbrug) richting Rabot zou rijden. Deze ingreep heeft daarnaast 2 belangrijke voordelen, nl.
 - het vereenvoudigen van het kruispunt Hoogstraat – Peperstraat, waardoor de verkeerslichten buiten werking kunnen worden gesteld en fietsers in de Holstraat naar dit kruispunt toe kunnen rijden.
 - Het creëren van een bijkomende vrije busbedding voor de lijn 3 staduitwaarts.
- Het invoeren van enkelrichtingsverkeer in de Sint-Michelstraat en de Poel, naar de Oude Houtlei toe. Dit is vooral ingegeven door de steeds weerkerende problematiek van de inrit van de Parking Sint-Michiels. Wanneer de parking volzet is, zijn er altijd automobilisten die toch voor de inrit gaan aanschuiven, ook al wordt gesignaleerd dat de parking volzet is via het verkeersgeleidingssysteem. Deze enkele wagens zorgen voor grote vertragingen voor de buslijn 3, en dit in beide richtingen. Andere wagens die toch ook naar de parking rijden en niet willen wachten, moeten deze omgeving verlaten via Ingelandgat en de Struifstraat, die daarvoor niet geschikt zijn. Door het omkeren van de rijrichting zoals beschreven wordt de parking enkel nog toegankelijk via Onderbergen. Eventuele wachtrijen aan de inrit van de parking hinderen dan het openbaar vervoer niet meer.

Om te beletten dat de Posteernestraat als kortere sluiproute zou dienen tussen de Oude Houtlei en Onderbergen, krijgt die straat enkelrichtingsverkeer naar de Oude Houtlei toe.

In de Zwarte Zusterstraat, tussen Ingelandgat en Onderbergen, wordt de rijrichting omgekeerd, naar Onderbergen toe. Dit heeft te maken met de bereikbaarheid van deze buurt door IVAGO, en andere grote voertuigen die de Struifstraat niet kunnen gebruiken.

Omgeving Burgstraat - Prinsenhof



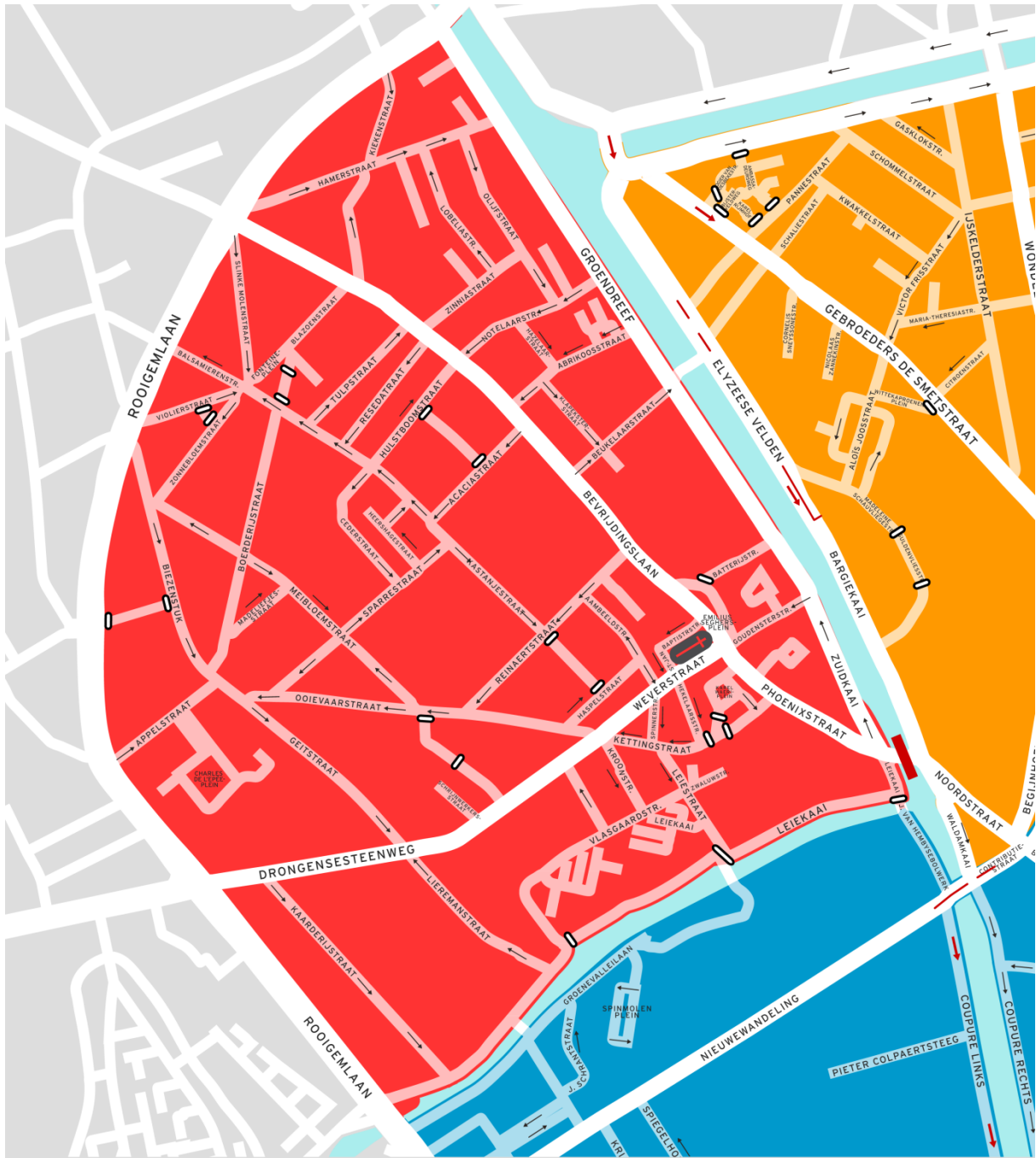
De verkeerssituatie in deze buurt wijzigt grondig door:

- De knip ter hoogte van de Rekelingebrug
- Bijkomende knippen aan de bruggen over de Lieve: Lievebrug, Academiebrug en Kolveniersbrug

Door deze maatregelen is in deze buurt enkel nog buurtgebonden verkeer mogelijk, de verkeersdruk daalt er dus drastisch, zowel in de Burgstraat zelf als in de wijk Prinsenhof. Daar is nu vb. nog veel doorgaand verkeer via de Academiestraat, Zilverhof, Prinsenhofplein en Simon De Mirabellostraat naar de Rabotstraat toe.

Een logisch gevolg van de knip aan de Rekelingebrug is het omkeren van de rijrichtingen in Gewad en Prinsenhof. Omdat het puur over lokaal verkeer gaat, vormt dit geen probleem voor de leefbaarheid van deze buurt. In de buurt is tot slot nog het omkeren van de rijrichting in Zilverhof voorzien, enkel ten behoeve van de lokale ontsluiting.

RODE SECTOR



Niveau rode sector

Legende

- | | | |
|--|--|--------------------------------------|
| Bestaand autovrij gebied | Zalmroze sector (Kouter, Zuid, Muinpark, studentenkwartier, Blandijnberg) | Knip met cameracontrole |
| Nieuw autovrij gebied | Blauwe sector (Sint-Elisabethbegijnhof, Prinsenhof, Coupure, Ekkerghem) | Knip met vaste of wegneembare palen |
| Voetgangerstraat tussen 11u en 18u | Rode sector (Brugse Poort) | Bestaande vaste of wegneembare palen |
| Voetgangerstraat tussen 11u en 18u, enkel tijdens de zomermaanden (juni-september) | Oranje sector (Rabot) | Eenrichting bestaand |
| Parkeergebouw/ondergrondse parking | Groenblauwe sector (Sint-Lucas, Sluizeken, Ham, Minnemeers) | Gewijzigde rijrichting |
| Belangrijkste in- en uitvalsweg voor autoverkeer | Groene sector (Omgeving Visserij, Portus Ganda, Bij St-Jacobs, Brusselsepoortstraat) | Nieuwe middenberm |

HOOFDONTSLUITING

- Bevrijdingslaan – Phoenixstraat
- Drongensesteenweg

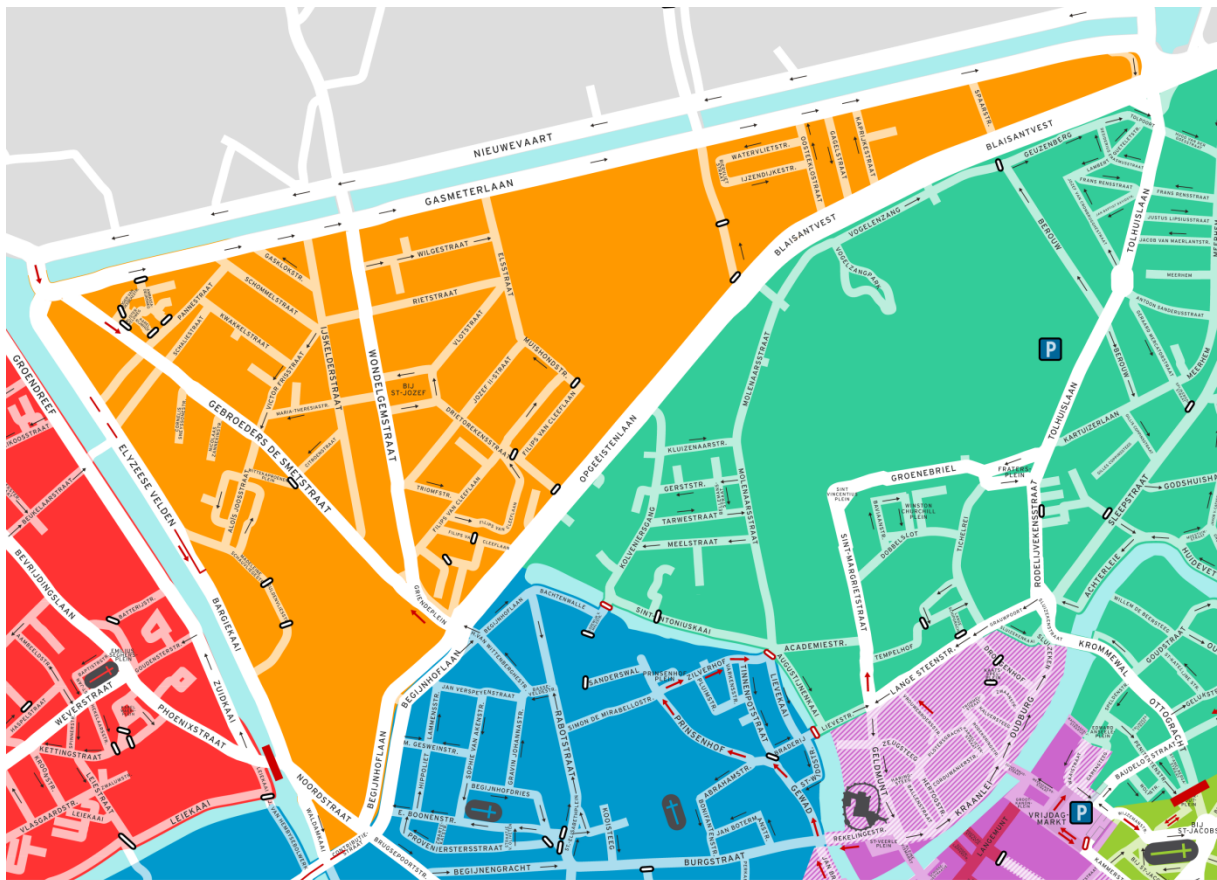
KNIPPEN

- De hoofdontsluitingsstructuur van de Brugse Poort wordt grondig gewijzigd door één enkele ingreep, namelijk het knippen van de Bargiebrug. De brug wordt enkel nog toegankelijk voor fietsers, bussen, taxi's, duurzame stadsdistributie, zorgverstrekkers en georganiseerd vervoer voor minder mobiele personen. Daardoor wordt de Brugse Poort een stuk verkeersluwer, enkel plaatselijk autoverkeer is er nog mogelijk. Dit zal een grote impact hebben op de Bevrijdingslaan en de Drongensesteenweg, de 2 voornaamste ontsluitingswegen van deze wijk. Dit is bijzonder belangrijk voor fietsers, voor de doorstroming van het openbaar vervoer en de leefbaarheid van deze straten.

CIRCULATIE

- Voor het overige zijn geen wijzigingen in rijrichtingen voorzien in het circulatieplan.

ORANJE SECTOR



Niveau oranje sector

Legende

- | | | |
|--|--|--------------------------------------|
| Bestaand autovrij gebied | Zalmroze sector (Kouter, Zuid, Muinpark, studentenkwartier, Blandijnberg) | Knip met cameracontrole |
| Nieuw autovrij gebied | Blauwe sector (Sint-Elisabethbegijnhof, Prinsenhof, Coupure, Ekkergerm) | Knip met vaste of wegneembare palen |
| Voetgangerstraat tussen 11u en 18u | Rode sector (Brugse Poort) | Bestaande vaste of wegneembare palen |
| Voetgangerstraat tussen 11u en 18u, enkel tijdens de zomermaanden (juni-september) | Oranje sector (Rabot) | Eenrichting bestaand |
| Parkeergebouw/ondergrondse parking | Groenblauwe sector (Sint-Lucas, Sluizeken, Ham, Minnemeers) | Gewijzigde rijrichting |
| Belangrijkste in- en uitvalsweg voor autoverkeer | Groene sector (Omgiving Visserij, Portus Ganda, Bij St-Jacobs, Brusselsepoortstraat) | Nieuwe middenberm |

HOOFDONTSLUITING

- Wondelgemstraat
- Gebroeders De Smetstraat
- Elyzeese Velden - Bargiekaai

CIRCULATIE

- Het Griendeplein krijgt enkelrichtingsverkeer, staduitwaarts, met uitzondering van het openbaar vervoer dat in twee richtingen kan blijven rijden. De stadinwaartse beweging voor het autoverkeer vanuit de Wondelgemstraat en de Gebroeders De Smetstraat verdwijnt dus, wat betekent dat het doorgaande verkeer vanuit het noorden van de stad door dit deel van de wijk wordt geweerd. De wijk blijft wel bereikbaar voor plaatselijk verkeer, zowel vanuit het noorden als het zuiden. De

Wondelgemstraat blijft in twee richtingen toegankelijk.. Ook het stadijwaartse verkeer verloopt nog via de winkelstraat. Tegelijk wordt de wijk minder zwaar belast door verkeer wat een aangemere leefomgeving creëert voor de vele kinderen die er wonen en een positief effect beoogt voor de fietsen die deze assen berijden.

- Omwille van de doorstromingsproblematiek op de R40 wordt enkelrichtingsverkeer ingevoerd op de Nieuwevaartbrug, in de richting van de Gasmeterlaan. Door deze ingreep zal het stadijwaartse autoverkeer in de Gebroeders De Smetstraat en de Elyzeese Velden gevoelig verminderen, het doorgaand verkeer gaat er stadijwaarts quasi volledig uit.
- Om de doorstroming van de tram stadijwaarts in de Gebroeders De Smetstraat vanaf de halte conflictvrij te laten gebeuren, wordt in die straat enkelrichtingsverkeer ingevoerd, tot aan de Pannestraat.
- Via de as Elyzeese Velden – Bargiekaai kan men het centrum stadijwaarts bereiken. Stadijwaarts wordt de middenberm ter hoogte van de kruising met de Aloïs Joosstraat afgesloten. Hierdoor worden de Elyzeese Velden stadijwaarts enkel toegankelijk voor lokaal verkeer. Dit impliceert dat men vanuit de Bargiekaai de Elyzeese Velden niet meer met de auto kan bereiken.
- Als extra maatregel zal de as Elyzeese Velden - Bargiekaai op korte termijn aangepast worden met een aantal tijdelijke maatregelen in functie van fietsers en voetgangers. Op langere termijn zal de Bargiekaai infrastructuureel heraangelegd worden waarbij het wegprofiel van de Elyzeese Velden wordt doorgetrokken.

6. AUTOVRIJE GEBIEDEN

6.1 AUTOVRIJE GEBIEDEN VERVANGEN VOETGANGERSZONES

De huidige straten en pleinen waar voetgangers de bevoorrechte gebruikers van zijn, hebben het statuut van 'voetgangerszone'. Een voetgangerszone is een officieel statuut dat wordt toegekend aan straten en pleinen. Wie toegang kan krijgen tot een voetgangerszone en welke gedragsregels er gelden, is dan ook vastgelegd in de federale wetgeving.

Wanneer we de huidige situatie bekijken en vooruitblikken op de toekomstige grotere autovrije gebieden, dan moeten we besluiten dat de **bepalingen van een voetgangerszone niet langer voldoen om te beantwoorden aan de noden van alle stakeholders**. Het concept van de voetgangerszone dateert dan ook van de tijd dat een dergelijke zone nog gelijkgesteld kon worden aan een winkelwandelstraat. Het gebied in Gent is met zijn 35ha veel ruimer. Bovendien zijn in het gebied een verscheidenheid aan functies gehuisvest: wonen, handel, horeca, toerisme, openbaar vervoer... waardoor zowel voetgangers, fietsers, trams, bussen, taxi's, bestelwagens en vrachtvoertuigen gebruik maken van de zone.

Alle straten en pleinen waar voetgangers de hoofdgebruikers zijn, zullen vanaf de invoering van het circulatieplan als 'autovrij gebied' door het leven gaan. Een autovrij gebied is, in tegenstelling tot een voetgangerszone, geen officieel statuut waarvan de bepalingen zijn vastgelegd in de verkeerswet. De autovrije gebieden in Gent worden gesignaleerd met C3 verkeersborden ('*Verboden toegang, in beide richtingen, voor iedere bestuurder.*'), een onderbord '*Uitgezonderd vergunninghouders*' en een aanduiding '*erf*'. Andere en bijkomende uitzonderingen voor o.a. hulpdiensten zijn ook mogelijk.²

De aanduiding '*erf*' maakt dat **voetgangers de ganse breedte van de openbare weg** mogen gebruiken, dat voor alle voertuigen de **snelheid beperkt is tot 20 km per uur** en dat het **parkeren in principe verboden** is. We kiezen voor het statuut '*erf*' en niet voor '*woonerf*' gezien de mogelijke activiteiten in een erf ook ambacht, handel, toerisme, onderwijs en recreatie bevatten.

Met deze aanpak is de stad vrij om zelf een toegangsregeling uit te werken en de gedragsregels te bepalen die in deze gebieden gelden. De stad werkt een toegangsregeling uit die is afgestemd op het beleid dat ze wil voeren om van deze gebieden hoog kwalitatieve verblijfsplekken voor voetgangers (en fietsers) te maken en tegelijk aan de noden van alle belanghebbenden tegemoet komt.

De toegangsregeling wordt vastgelegd in een reglement. Daarin worden de categorieën van gemotoriseerd verkeer waarvoor een vergunning kan worden aangevraagd, de mogelijkheden om een vergunning achteraf aan te vragen, de venstertijden die gelden op de verschillende categorieën... opgenomen. Ook bij een autovrij gebied kunnen bijvoorbeeld mensen met een garage of leveranciers toegang krijgen.

6.2 WAAROM NIEUWE AUTOVRIJE GEBIEDEN?

Door het inrichten van autovrije gebieden willen we de **leefbaarheid** verbeteren, de **veiligheid** voor voetgangers en fietsers verhogen en de **doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren**.

² De autoluwe binnenstad in Mechelen is een voorbeeld van een gebied bestemd voor voetgangers dat is aangeduid met C3-verkeersborden en uitzonderingen.

Nieuwe autovrije gebieden worden ingericht om **bestaand gedrag te bevestigen** dat gaandeweg organisch is ontstaan of net om een **nieuw gebruik van de openbare ruimte mogelijk te maken**. In elk geval ontstaat ruimte waardoor het gebruik van het openbaar domein anders kan worden ingevuld. Logischerwijs nemen voetgangers en fietsers er een groter deel van de openbare ruimte in dan gemotoriseerd verkeer. Daarnaast komt ruimte vrij die kan worden toegekend aan verblijfsfuncties.

6.3 UITGANGSPUNTEN VOOR NIEUWE AUTOVRIJE GEBIEDEN

Bij het vastleggen van de nieuwe autovrije gebieden worden een reeks uitgangspunten gehanteerd waaraan moet worden voldaan vooraleer een zone als autovrij gebied is weerhouden.

Ofwel wordt het een autovrij gebied om het **huidige gebruik van het openbaar domein door voetgangers en fietsers** te waarborgen en verder te stimuleren, ofwel om gebieden met **bijzondere culturele en/of historische waarde** of met een **winkelwandelkarakter** te officialiseren. Voorbeelden van deze logische uitbreidingen zijn de as Kortedagsteeg tot Lammerstraat, de Predikherenlei of de omgeving van het Patershol en het Gravensteen.

De nieuwe openbare plekken en het autoluwe karakter dat met autovrije gebieden gepaard gaat, kan ook worden aangewend om een **ander gebruik van de publieke ruimte te faciliteren**. De Overpoortstraat of het Koophandelsplein zijn hier voorbeelden van.

Elke uitbreiding van de autovrije gebieden kan eveneens bijdragen aan de creatie van een **homogeen gebied**. Op die manier wordt het gebied '*leesbaar*' voor alle weggebruikers en kunnen toegangspoorten op logische plaatsen worden ingericht. Straten worden best volledig in de gebieden opgenomen en waar mogelijk worden gebieden ook samengenomen tot een aaneensluitend geheel. Voorbeelden zijn het volledig opnemen van de Jan Breydelstraat en de Hoogpoort.

Alle straten en pleinen binnen de nieuwe autovrije gebieden definitief heraanleggen tegen de invoering van het Circulatieplan op 3 april 2017 is weinig realistisch. Door middel van **tijdelijke inrichting** willen we van de sommige vragekomen plekken echte belevingsruimtes maken. Zo ontstaat **ruimtelijke meerwaarde** voor de buurt en wordt de omgeving **herkenbaar en leesbaar**. Een inrichting kan de keuze voor een nieuw statuut van de weg versterken en biedt toekomstperspectief doordat ze richtinggevend kan zijn voor de definitieve invulling.

6.4 UITGANGSPUNTEN VOOR VERKEERSCIRCULATIE

Nieuwe rijrichtingen worden gekozen om binnen de autovrije gebieden interne verkeerscirculatie makkelijker te maken zonder daarmee het bereikbaarheidsconcept van het ruimere Circulatieplan voor de binnenstad te ondermijnen. Op die manier willen we zoveel mogelijk **omrijfactoren beperken**.

Waar mogelijk behouden we de bestaande rijrichtingen.

Alle **toegangswegen** tot de autovrije gebieden worden voorzien van **dynamische toegangscontrole**. Dit wil zeggen dat de toegang wordt gehandhaafd door middel van kentekenlezers (i.e. de zogenaamde ANPR³ -

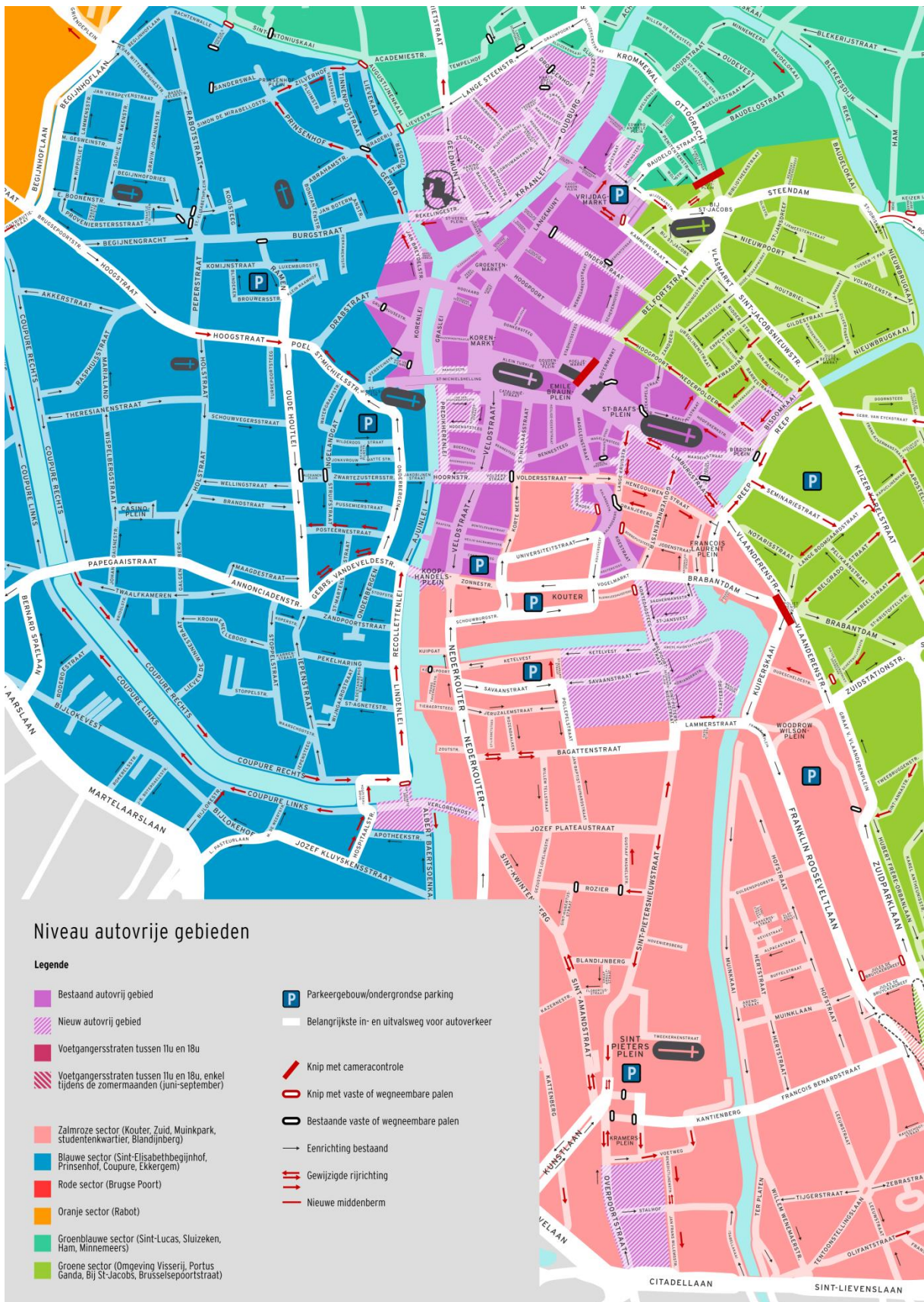
³ ANPR: Automatic Number Plate Recognition, of camera's met kentekenherkenning waarmee het vergunningenbeleid wordt gehandhaafd.

camera's). De toegang handhaven met ANPR-camera's wil in de praktijk zeggen dat er wordt gecontroleerd of de voertuigen een geldige vergunning voor het autovrij gebied hebben.

We kiezen voor het bewaken van de toegang tot de Gentse autovrije gebieden voor **ANPR-camera's** op alle wegen waar **openbaar vervoer** passeert en op de **invalswegen tot de gebieden**. De **grote knippen uit het Circulatieplan (Bargiebrug, Ottogracht, Lippensplein)**, waar ook openbaar vervoer voorbij moet kunnen rijden, worden ook met ANPR-camera's gehandhaafd.

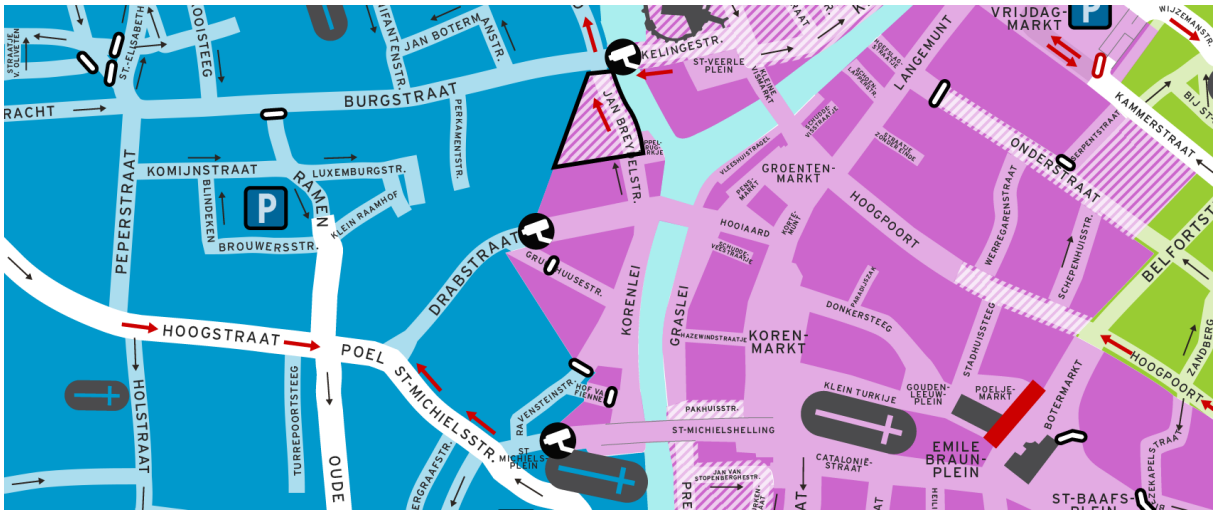
Sommige straten waar we op geen enkel tijdstip verkeer toelaten, worden met **vaste palen** afgesloten. In geval van nood kunnen de hulpdiensten wel voorbij deze locaties rijden.

6.5 OVERZICHTSPLAN UITBREIDINGEN EN VERKEERSCIRCULATIE



6.6 PER GEBIED

SINT-MICHELSPLEIN TOT SINT-VEERLEPLEIN



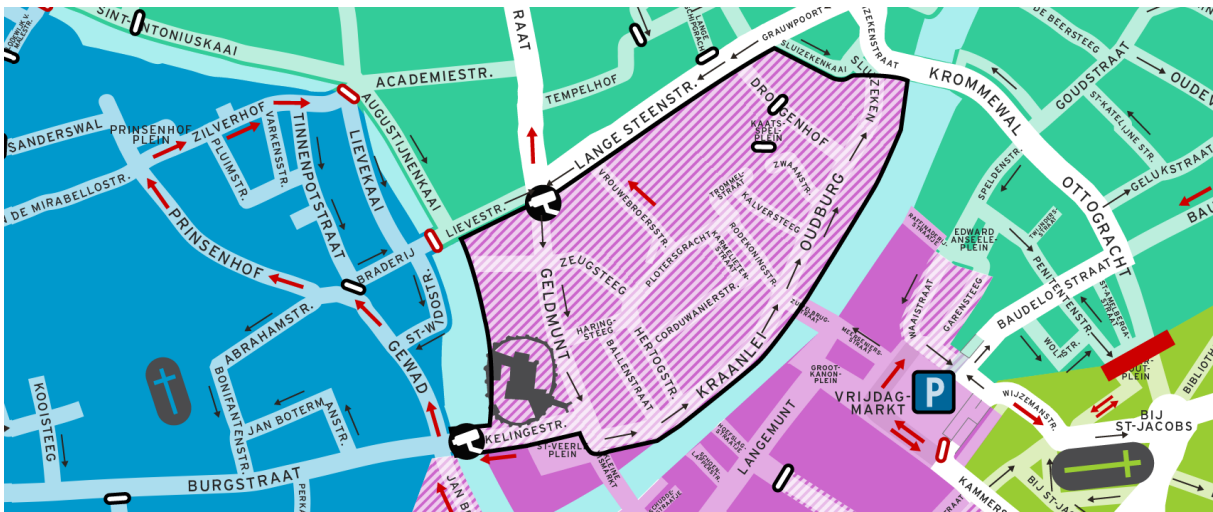
Ondanks het feit dat de Jan Breydelstraat **aanvoelt als een autovrij gebied** begint de voetgangerszone er momenteel pas ergens halverwege de straat. Dit werd indertijd zo bepaald omwille van de ligging van private parkeervoorzieningen. In het geval van de Jan Breydelstraat zijn dit de parking van het hotel en een 80-tal parkeerboxen. Het nieuwe vergunningenbeleid biedt een oplossing voor het gebruik van deze parkeerplaatsen. Hierdoor kan de **Jan Breydelstraat volledig bij het autovrij gebied** worden ingelijfd. Op die manier ontstaat een **gebied dat afgebakend is op een logische plaats** en komt de grens van het gebied aan de Burgstraat te liggen.

De gehele Jan Breydelstraat krijgt **éénrichtingsverkeer richting Burgstraat**. Het huidige tweerichtingsverkeer in het deel ten noorden van het Appelbrugparkje wordt opgegeven. De straat is te nauw voor tweerichtingsverkeer waardoor kruisen bijna onmogelijk is en er vaak onveilige situaties ontstaan (fietsers en voetgangers hebben er amper plaats om uit te kijken). Deze wijziging heeft als gevolg dat toegang tot de Jan Breydelstraat via de Drabstraat moet gebeuren.

Toegang tot het Sint-Veerleplein via de Burgstraat en de Hoofdbrug is niet meer mogelijk. **De Rekelingestraat krijgt eenrichtingsverkeer van Sint-Veerleplein naar Burgstraat**. Dit maakt dat de voornaamste toegangsweg tot het Sint-Veerleplein via de Geldmunt verloopt. Dit heeft eveneens tot gevolg dat het zware vrachtverkeer niet meer via de route Begijnengracht – Burgstraat de binnenstad zal beleveren, en dit niet meer als een toegangsweg tot de wordt gebruikt. Hierdoor wordt de Begijnengracht veel verkeersluwer, wat een uitdrukkelijke vraag van de bewoners is.

Aan het Sint-Michielsplein blijft de grens van de huidige voetgangerszone behouden, i.e. ter hoogte van de hoek van de Sint-Michielskerk. Er komen voor dit gebied **2 toegangspoorten bewaakt met ANPR-camera's**: 1 aan de huidige grens van de zone op het **Sint-Michielsplein** en 1 in de **Drabstraat** aan hotel Marriott. Dit maakt dat anders dan nu de Drabstraat een in- en uitvalsweg voor dit deel van het autovrij gebied wordt, waardoor de Jan Breydelstraat autolouwer wordt. Daarnaast wordt ook het **toegangsverbod aan de Rekelingenbrug** (komende van de Burgstraat) met een **ANPR-camera** gecontroleerd.

PATERSHOL EN OMGEVING GRAVENSTEEN



Niemand kan ontkennen dat de omgeving van het Patershol en het Gravensteen een buitengewone **culturele en historische waarde** heeft. Sinds jaren vormen deze straatjes tussen Kraanlei, Oudburg, Geldmunt en Lange Steenstraat een woonerf. Met het Mobiliteitsplan zetten we een stap vooruit door het hele gebied mee op te nemen in het autovrij gebied. Voetgangers worden daardoor erkend als hoofdgebruikers van deze straten. Het autovrij gebied omvat **Rekelingestraat, Geldmunt, Kraanlei, Oudburg, een deel van Sluizen** en alle tussenliggende straten.

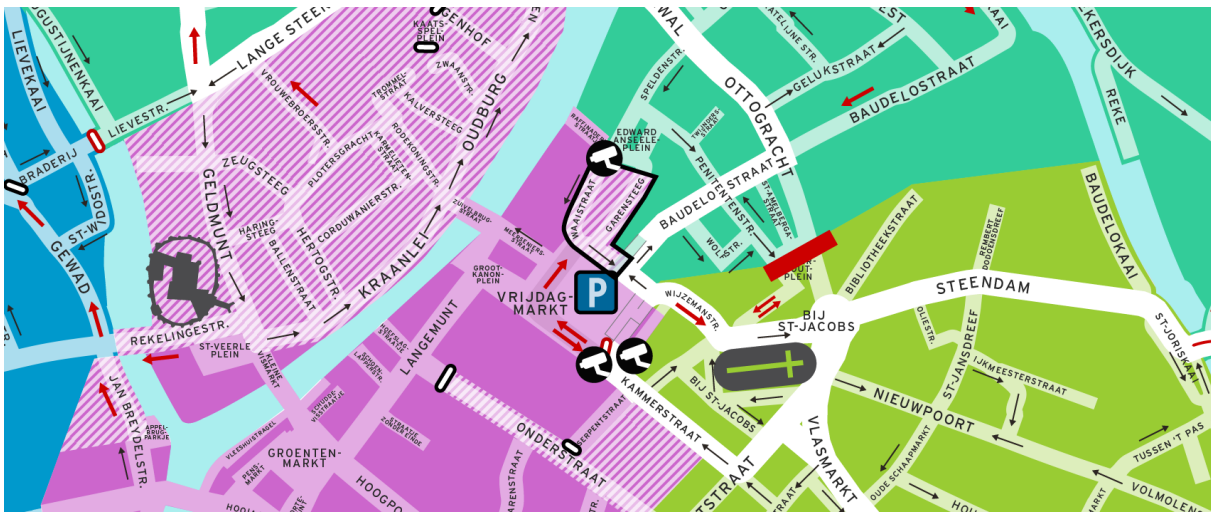
Sluizenkaai en het pleintje tussen de Sluizenstraat en de Sluizenkaai zijn niet weerhouden als autovrij gebied. De reden hiervoor is dat het pleintje pas kan functioneren als autovrij gebied wanneer het wordt heraangelegd. Met uitzondering van de Vrouwebroersstraat blijven alle rijrichtingen ongewijzigd. De **Vrouwebroersstraat krijgt éénrichtingsverkeer richting Lange Steenstraat**. Deze straat is te smal om tweerichtingsverkeer toe te laten. Daarboven helpt deze maatregel tegen sluipverkeer en beperken we hiermee het aantal toegangswegen tot het autovrij gebied.

Doordat de **Rekelingestraat eenrichtingsverkeer krijgt van Sint-Veerleplein naar Burgstraat**, wordt de Geldmunt de hoofdtoegangsweg voor de omgeving rond het Sint-Veerleplein.

Patershol en omgeving zijn toegankelijk via **1 toegangspoort met ANPR-camera's** aan de Geldmunt. De **verboden toegang via de Hoofdbrug** wordt ook met een **ANPR-camera** bewaakt.

Een speciale toegangsregeling zal toelaten dat voertuigen gebruikt voor de beleving van de lokale handelaars van de Burgstraat ook via de Geldmunt kunnen aanrijden. Dit vermijdt dat vrachtverkeer door de woonwijk rond het Gewad en het Prinsenhof zouden moeten rijden, wat een uitdrukkelijke vraag is van de bewoners.

OMGEVING VRIJDAGMARKT



Op dit moment is een gedeelte van de Vrijdagmarkt geen voetgangerszone. Het deel tussen Wijzemanstraat en Baudelostraat kan geen autovrij gebied worden omwille van de ligging van de uitrit van parking Vrijdagmarkt. Voor de rijweg tussen Waaistraat en Baudelostraat is dit niet van toepassing. Het autovrij gebied wordt **uitgebreid met Waaistraat en Garensteeg** waardoor **het noordelijk deel van de Vrijdagmarkt geen doorgaand verkeer meer** zal kennen. De nieuwe grens van het autovrij gebied wordt het Edward Anseeleplein.

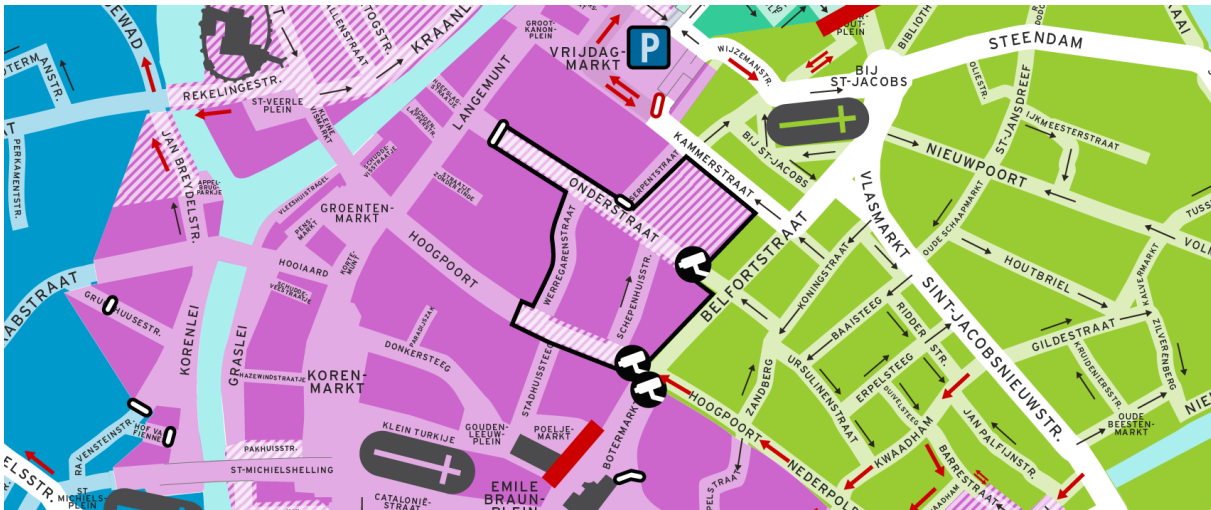
De toegang tot de omgeving van de Vrijdagmarkt wordt mogelijk via **3 ANPR-toegangspoorten**. In plaats van het dynamisch toegangscontrolesysteem met verzinkbare palen aan de kant 'frituur' komt een eerste ANPR-camera aan het Edward Anseeleplein gericht naar de **Waaistraat**. Aan de kant van de **Kammerstraat** worden de verzinkbare palen vervangen door een tweede ANPR-toegangspoort richting Grootkanonplein. De **ventweg** tussen Kammerstraat en Wijzemanstraat wordt afgesloten met een derde ANPR-camera ter hoogte van de Kammerstraat.

Deze ingrepen zijn noodzakelijk om het doorgaand verkeer van de ene naar de andere sector tegen te gaan. Vooral de ventweg tussen Kammerstraat en Wijzemanstraat wordt met het Circulatieplan anders een alternatief voor de knip aan de Ottogracht. Bovendien zorgen de gewijzigde verkeerssituatie en de toegangscontrolesystemen er voor dat het onmogelijk wordt om via de ventweg, en dus een deel van het autovrij gebied, van de ene naar de andere inrit van de parking door te steken.

Tussen Kammerstraat en Waaistraat loopt over het marktplein een wegje. **De rijrichting van het wegje over het plein wordt omgedraaid tussen Grootkanonplein en Waaistraat. Het deel tussen Kammerstraat en Grootkanonplein krijgt tweerichtingsverkeer.** Langemunt en Grootkanonplein worden op die manier gemakkelijk bereikbaar via de Kammerstraat. Terug wegrijden kan dan op 2 manieren: richting Baudelostraat en richting Belfortstraat.

De Wijzemanstraat is enkel bereikbaar via de ventweg over de Vrijdagmarkt die loopt van Kammerstraat naar Wijzemanstraat. Bewoners van de Wijzemanstraat en leveranciers die er moeten leveren, zullen via een specifieke regeling toegang krijgen via de toegangspoort aan de ventweg.

ONDERSTRAAT, HOOGPOORT EN BOTERMARKT



Door de **Hoogpoort volledig** op te nemen ontstaat een homogener autovrij gebied met een duidelijke grens aan het stadhuis. De Hoogpoort is volledig gelijkgronds aangelegd en sluit natuurlijk aan bij het centrumgebied. De stad ontving verschillende vragen om een groter deel van de **Onderstraat** op te nemen in het autovrij gebied. Vandaag de dag is de Onderstraat tijdens de ochtend en de avond een schoolstraat. De schoolstraat geldt van na ingang van de parking van het NH Hotel tot de ingang van de scholen nabij de Langemunt. Op de **veiligere situatie** die hierdoor ontstaat, willen we verder bouwen door de Onderstraat vanaf de ingang van de parking van het NH Hotel het statuut van *'autovrij gebied'* toe te kennen. De meerwaarde om ook het eerste stukje van de straat op te nemen in het gebied, is eerder beperkt. Door het mee opnemen van deze straten effenen we het pad naar een **ander gebruik van de publieke ruimte**.

Opdat de **Onderstraat geen toegangsweg voor de Langemunt** zou worden **blijven de paaltjes in de Onderstraat** (ter hoogte van de Langemunt).

De **paaltjes in de Hoogpoort worden wel definitief weggenomen**. Daardoor ontstaan meer circulatiemogelijkheden doorheen de autovrije gebieden zodat leveringen in onder meer de Hoogpoort op de meest vlotte en minst hinderlijke manier kunnen gebeuren (e.g. er moet niet meer worden achteruit gereden om sommige handelspanden te beleveren).

Toegangscontrole is voorzien onder de vorm van **ANPR-camera's** voor de toegangspoorten **Botermarkt** en **Hoogpoort** en lokaal voor de **Onderstraat**. Aan de Botermarkt wijzigt de grens van het gebied niet, maar zal de toegang worden gecontroleerd.

BISDOMPLEIN EN BISDOMKAAI



In de hele omgeving rond de Bisdomkaai en het Bisdomplein **gedragen voetgangers en fietsers zich nu al alsof ze in een autovrij gebied zijn**. Met het open leggen van de Reep en de heraanleg van de Bisdomkaai zal dit gevoel enkel worden versterkt. Het opnemen van **de Bisdomkaai en het Bisdomplein** in het autovrij gebied schept een opportuniteit om bij de heraanleg nog meer de **connectie met het water** te leggen.

De Bisdomkaai wordt pas na het kruispunt met de Jan Palfijnstraat deel van het autovrij gebied. De Jan Palfijnstraat wordt dan bereikbaar zonder door een stukje autovrij gebied te moeten rijden. Een **gedeelte van de Nederpolder en de Barrestraat** worden ook autovrij gebied omwille van de **verkeerscirculatie**. In de Barrestraat eindigt het autovrij gebied net voor de toegang tot de garage van de school.

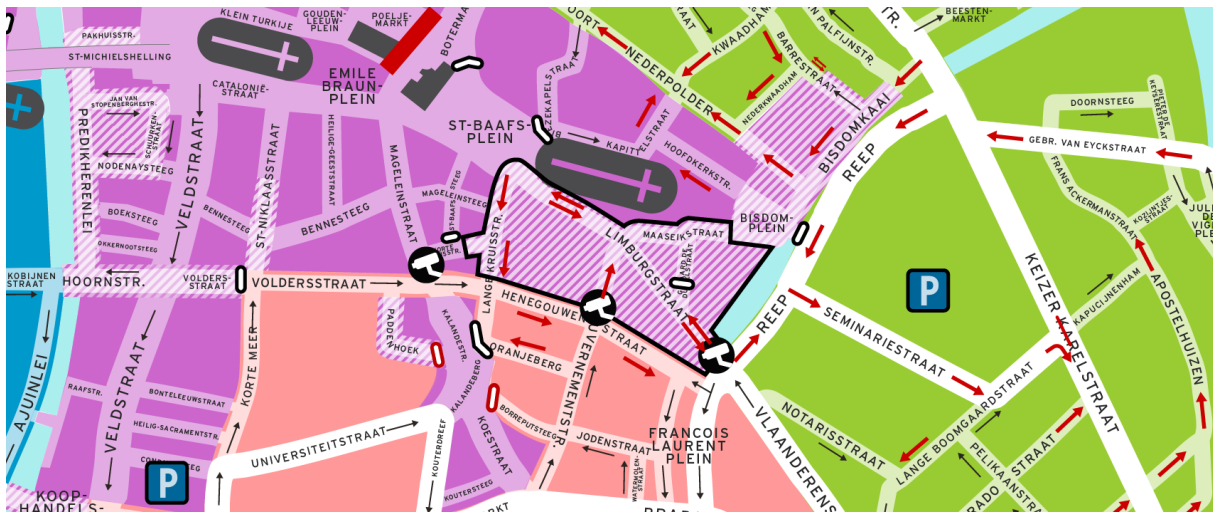
In de Bisdomkaai en de Nederpolder worden de **rijrichtingen omgedraaid**. In het verlengde wordt de rijrichting in de gehele Nederpolder en ook een deel van de Hoogpoort omgedraaid. Op die manier ontstaat een lus voor lokaal verkeer van Sint-Jacobsnieuwstraat tot Belfortstraat. De omgeving bereiken doe je daardoor via de Sint-Jacobsnieuwstraat en niet langer via de Belfortstraat. De rijrichtingen in Kwaadham, Nederkwaadham en een deel van de Barrestraat worden opgedraaid. Het korte stukje Barrestraat tussen Nederkwaadham en de inrit van de garage van de school krijgt tweerichtingsverkeer.

Door deze wijzigingen vervangt Kwaadham de Bisdomkaai als invalsweg tot de wijk voor het lokale verkeer dat geen vergunning voor het autovrij gebied heeft.

Om de **interne verkeerscirculatie vlotter** te laten verlopen, **verdwijnen de paaltjes aan de Bisdomkaai en in de Hoofdkerkstraat**. De paaltjes op de Wijnaardebrug blijven staan.

De wijk krijgt **1 toegangspoort met ANPR-camera's** aan de Bisdomkaai, voorbij het kruispunt met de Jan Palfijnstraat.

OMGEVING LIMBURGSTRaat



Net zoals bij de Bisdomkaai en het Bisdomplein wordt het gebied ten zuiden van de Sint-Baafskathedraal een autovrij gebied om het **huidige gebruik van de openbare ruimte te officialiseren**. Zo wijzen we een groter gebied toe aan voetgangers, fietsers en in dit geval ook het openbaar vervoer.

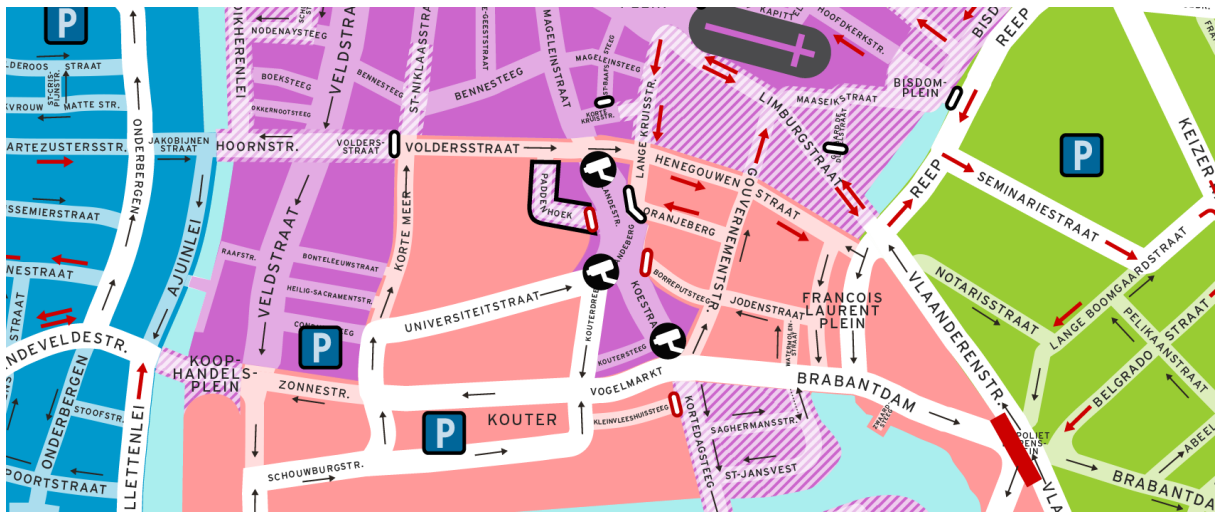
Door de **Maaseikstraat, de Geraard De Duivelstraat, de Limburgstraat, de noordelijkste delen van de Lange Kruisstraat en de Gouvernementstraat en een deeltje Korte Kruisstraat** in het autovrij gebied op te nemen ontstaat een **duidelijk afgebakend en aaneensluitend gebied**. In dit geval wordt de grens de Henegouwenstraat.

Het eenrichtingsverkeer in de Henegouwenstraat zorgt er voor dat er meer moet worden omgedreden om bepaalde delen van het autovrij gebied te bereiken. Om nodeloos omrijden te **vermijden** wordt het eenrichtingsverkeer in de **Limburgstraat** omgezet naar **tweerichtingsverkeer**. Daarboven maakt dit dat de Limburgstraat een in- en uitvalsweg wordt voor het autovrij gebied ter vervanging van de Lange Kruisstraat die zich daartoe minder leent. Deze ingreep past ook in de filosofie om de interne circulatie van verkeer in het autovrij gebied te vergemakkelijken.

In de delen van **de Lange Kruisstraat en de Gouvernementstraat** tussen Limburgstraat en Henegouwenstraat worden de **rijrichtingen omgedraaid**. Ook in Oranjeberg wordt de rijrichting omgedraaid. Dit zorgt ervoor dat de **fietsstraat** Voldersstraat – Henegouwenstraat **minder moet worden gebruikt** om bepaalde straten te bereiken (e.g. de Lange Kruisstraat). Met dit plan kan iedereen zonder vergunning voor het autovrij gebied de Gouvernementstraat als logische invalsweg gebruiken om de omgeving Oranjeberg en Henegouwenstraat te bereiken.

ANPR-poorten met kentekenherkenning aan het **Lieven Bauwensplein** (richting Limburgstraat), de **Gouvernementstraat** en de **Mageleinstraat** regelen de toegang tot dit gedeelte van het autovrij gebied.

TUSSEN HENEGOUWENSTRAAT EN BRABANTDAM



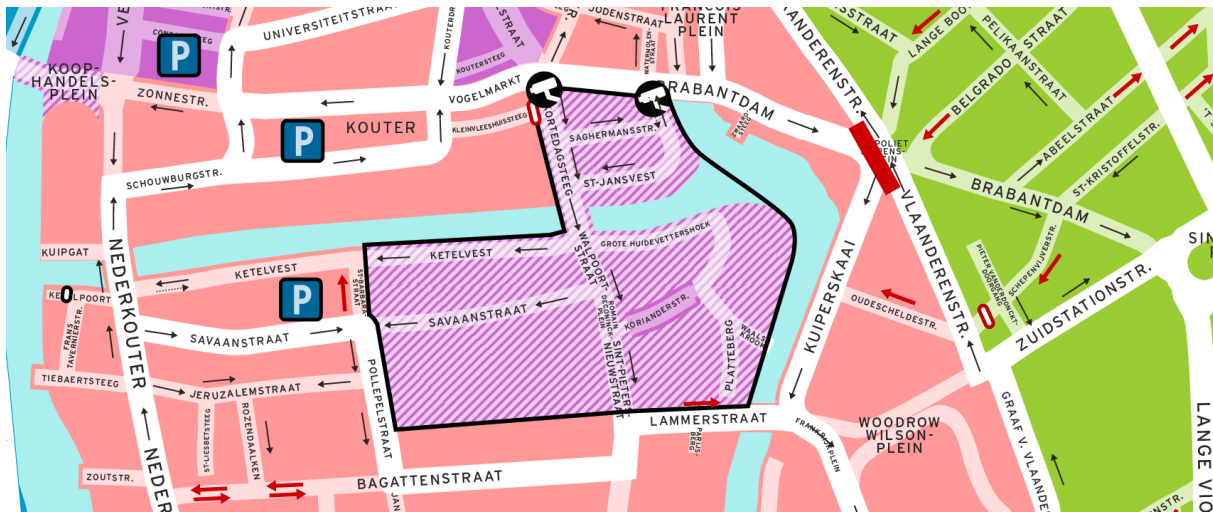
Niettegenstaande het **gebied tussen Henegouwenstraat en Brabantdam** bij de opmaak van het Ontwerp Mobiliteitsplan een logische uitbreiding van het autovrij gebied leek, is het uiteindelijk toch **niet weerhouden om al vanaf 3 april 2017 als autovrij gebied te worden aangegeven**. De beslissing om er ooit autovrij gebied van te maken is wel gemaakt. Een statuutswijziging houdt op dit moment echter te weinig een meerwaarde in voor de buurt. Deze beslissing wordt opnieuw bekeken tegen het licht van nieuwe ontwikkelingen: e.g. bij heraanleg van de straten, bij de ontwikkeling van nieuwe functies of bij de toekomstige voetgangers- en fietsersverbinding met de Waalse Krook via de Steve Bikobrug. De Steve Bikobrug zal de omgeving van de Waalse Krook verbinden met de Brabantdam ter hoogte van de westelijke zijde van het François Laurentplein.

Paddenhoek krijgt wel het statuut van **autovrij gebied**. Dit straatje sluit mooi aan bij het autovrij gebied in de Kalandestraat en Koestraat. Aan het einde van Paddenhoek worden **paaltjes** geplaatst zodat deze weg niet kan worden gebruikt als toegangsweg tot de Kalandestraat en Koestraat.

In **Oranjeberg** en het **zuidelijke deel van de Lange Kruisstraat** wordt de **rijrichting omgedraaid**. Op die manier **sparen we de fietsas Voldersstraat – Henegouwenstraat** door een groter gedeelte van de straten in deze omgeving bereikbaar te maken via de Gouvernementstraat.

Koestraat, Kalandeberg, Kalandestraat en Paddenhoek vormen samen een autovrij gebied dat fysiek is afgescheiden van het centrumautovrij gebied (door de Voldersstraat). De toegangswegen tot dit gebied via **Koestraat, Kalandeberg en Kalandestraat** worden bewaakt met **ANPR-camera's**. De andere toegangswegen worden fysiek afgesloten.

KOUTER EN OMGEVING WAALSE KROOK



Omwille van verschillende redenen is het **zuidelijke deel van de Kouter niet weerhouden** als autovrij gebied.

De zuidzijde van de Kouter in de autovrije gebieden opnemen, zou tot gevolg hebben dat aan de **noordzijde van het plein tweerichtingsverkeer** zou moeten komen. Deze wijziging zorgt ervoor dat het tramverkeer er **in beide richtingen wordt gemengd met autoverkeer**. Bovendien gaat de zuidzijde als buffer in geval van calamiteiten verloren, wat vaker tijdverlies voor de tram zal met zich meebrengen. Wanneer de opstuwung van autoverkeer in de noordzijde te groot wordt, riskeren we naast tramlijn 2⁴ ook tramlijn 1⁵ op te houden.

Tweerichtingsverkeer in de noordzijde brengt met zich mee dat de bocht van de westzijde van de Kouter, komende uit de Schouwburgstraat, naar de noordzijde moet kunnen gebeuren. De afslagbeweging moet gemaakt kunnen worden zonder daarbij over de trambanen aan de andere zijde van de weg uit te kijken. Wanneer we dit voor kleine en grote vrachtwagens mogelijk willen maken, moet de **gehele noordwestzijde van het Kouterplein worden heringericht** (i.e. de inplanting van de bomenrij moet vrij ingrijpend worden aangepast).

Kortedagsteeg, Walpootstraat, de Sint-Pietersnieuwstraat tot aan de Lammerstraat en de omgeving van de Waalse Krook worden een autovrij gebied. De straten lenen zich bij uitstek tot een autovrij gebied omdat ze nu al een **winkelwandelkarakter** hebben of van grote culturele waarde (zullen) zijn. De vele voetgangers en fietsers die er dagelijks passeren, onderschrijven deze theorie.

De **rechterhelften van de Ketelvest en Savaanstraat** worden ook opgenomen in het autovrij gebied omdat ze er omwille van de verkeerscirculatie logisch bij aansluiten. Zo zou er in beide straten in het andere geval een doodlopende straat ontstaan met moeilijke en voor andere weggebruikers soms gevaarlijke draaimanoeuvres tot gevolg.

In het gehele gebied geldt dat er door de toekenning van het statuut autovrij gebied **ruimte vrij komt voor andere bestemmingen** (e.g. wandelen, groen, fietsparkeren...). Ook in de Savaanstraat vormt dit voor de schoolomgeving een meerwaarde. Alle bestaande rijrichtingen worden in dit gebied behouden. De **Kleinveleehuissteeg** wordt ter hoogte van de Kortedagsteeg wel **fysiek afgesloten** met paaltjes. Verkeer in de

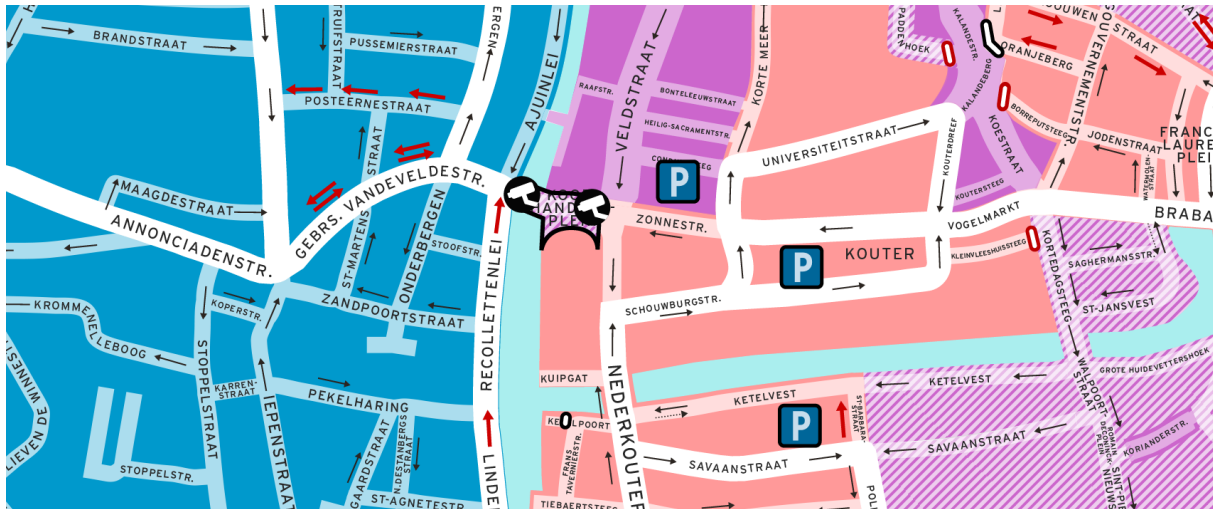
⁴ Tramlijn 2 omvat de lijnen 21, i.e. Gent Kouter tot Melle Leeuw, en 22, i.e. Gent Kouter en Gentbrugge D.C., die beide het traject Vogelmarkt – Kouter – Zonnestraat volgen.

⁵ Tramlijn 1 verbindt Gent Flanders Expo/The Loop met Evergem Brielken en loopt via Schouwburgstraat naar Korte Meer.

Kleinvelehuisteeg beperkt zich tot lokaal verkeer dat in een van de parkeervoorzieningen terecht kan. Daarnaast willen we deze straat niet als toegangsweg tot het nieuwe autovrij gebied zien functioneren.

Er komen **2 dynamische poorten** die toegang verschaffen tot het gebied: aan het begin van de **Kortedagsteeg** komt een ANPR-camera en ook de **Sint-Jansvest** wordt op die manier afgesloten.

OMGEVING KOOPHANDELSPLEIN



Het **Koophandelsplein**, van aan de Veldstraat tot en met de Recollettenbrug wordt toegevoegd aan het **autovrij gebied**.

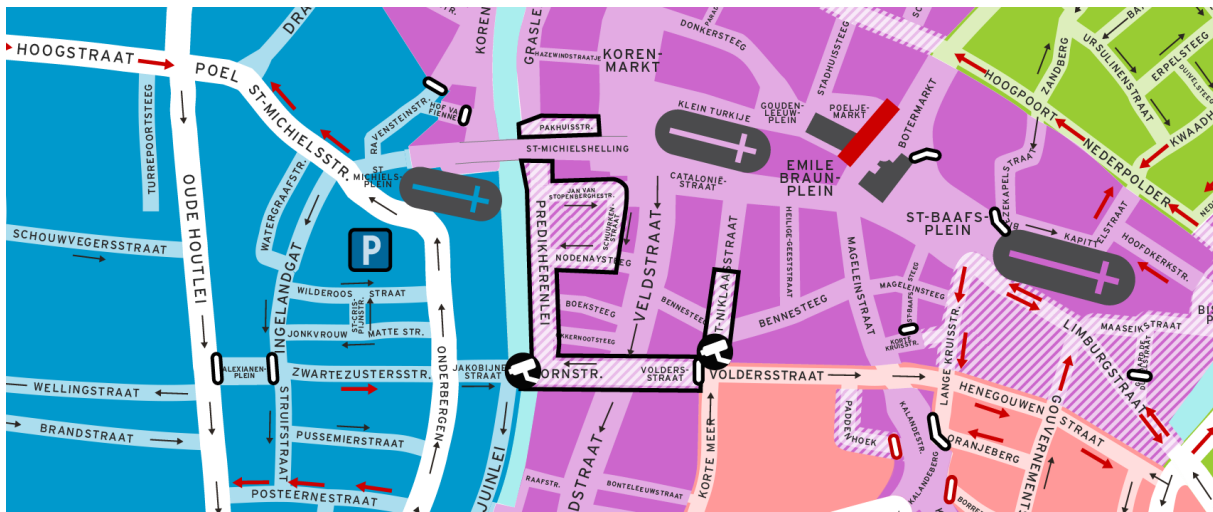
Koophandelsplein en Recollettenbrug krijgen op dit moment heel wat doorgaand verkeer te verwerken. Verkeer dat de stadskern doorkruist van oost naar west of west naar oost, zonder er een bestemming te hebben. Dit terwijl bijvoorbeeld de voetgangersoversteek van Koophandelsplein naar Veldstraat een van de drukste van Gent is. Door van deze omgeving een autovrij gebied te maken effenen we de weg naar een **invulling met andere functies**: de **voetganger** komt er eindelijk op de eerste plaats, het Koophandelsplein krijgt terug een **pleinfunctie** en er komt plaats vrij om het **openbaar vervoersknooppunt** opnieuw in te richten.

De Zonnestraat en de weg aan de oostzijde van het Koophandelsplein worden voorlopig niet opgenomen in het autovrij gebied. Hierdoor blijft het mogelijk voor lokaal verkeer om een lusje te maken tussen de Kouter en het Koophandelsplein (bijvoorbeeld voor mensen die een parkeerplaats huren in parking Kouter). Wanneer in de toekomst het Koophandelsplein wordt heringericht, kan de verkeerscirculatie opnieuw worden bekeken.

Alle bestaande rijrichtingen blijven behouden.

Twee toegangspoorten met **ANPR-camera's** sluiten het gebied af: een aan de **hoek van de Veldstraat met het Koophandelsplein** en een aan de **Recollettenbrug**. De Recollettenbrug wordt de primaire toegang tot deze buurt.

OMGEVING PREDIKHERENLEI EN ST-NIKLAASSTRAAT



Van de buurt rond de Predikherenlei voelt iedereen aan dat ze eigenlijk een autovrij gebied zou moeten zijn. De straten worden nu al door voetgangers en fietsers gebruikt als zouden ze autoluw of autovrij zijn. In de ochtendspits bijvoorbeeld rijden er nu al 10 keer meer fietsers dan auto's⁶. Door een autovrij gebied te maken willen we dit **gebruik bestendigen**. Bij een latere herinrichting van deze straten zorgen we voor een betere beleving voor voetgangers en fietsers en kan de **link met het water** sterker worden gemaakt.

Alle straten tussen de Leie en de Veldstraat worden **autovrij gebied: Predikherenlei, Pakhuisstraat, Jan van Stopenberghestraat, Schuurkenstraat en Nodenaysteeg**.

De Predikherenbrug, de **Hoorstraat** en het **westelijk deel van de Volderstraat** hebben nu het statuut van **fietsstraat**. Dit is een van de belangrijkste fietsassen in de binnenstad. Dit statuut willen we dan ook zeker behouden. Omdat erf niet kan gecombineerd worden met fietsstraat worden deze niet in het erf opgenomen. **In de Pakhuisstraat blijven de taxistandplaatsen**.

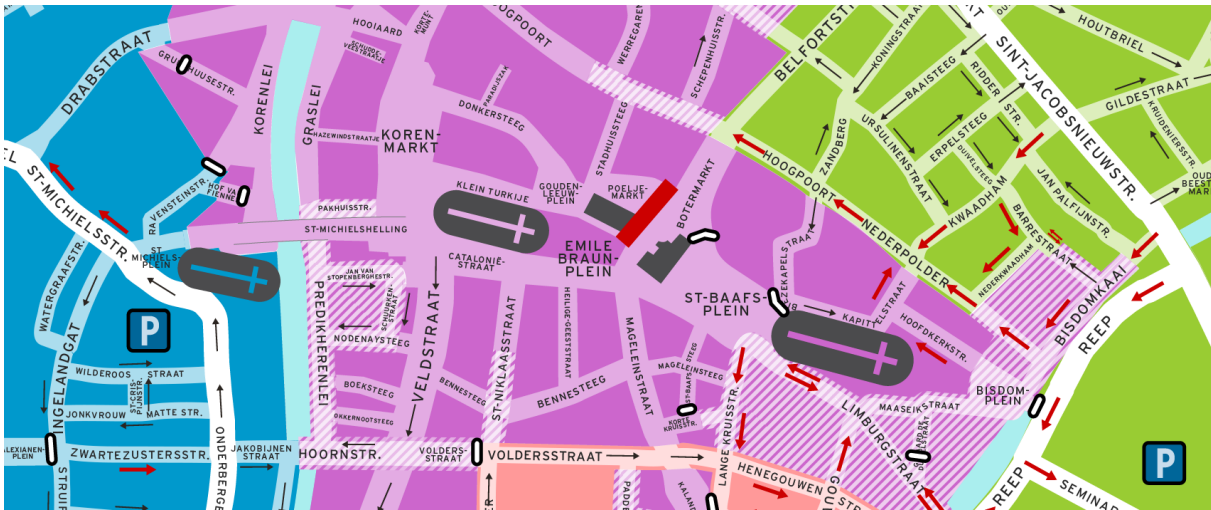
Alle bovenstaande uitbreidingen maken dat de grens van het autovrij gebied aan het water komt te liggen. Een **natuurlijke afbakening** is makkelijk te communiceren en is daarnaast ook intuïtief makkelijk aan te voelen door alle weggebruikers.

Aangezien we voor het gebruik van de private parkings in de **Sint-Niklaasstraat** met het nieuwe vergunningenbeleid een oplossing aanreiken, kunnen we de straat volledig deel laten uitmaken van het **autovrij gebied**. De Sint-Niklaasstraat is volledig gelijkgronds aangelegd en sluit aan bij het centrumgebied.

De **vaste paaltjes in de Volderstraat** kunnen **op termijn worden vervangen door een dynamische toegangscontrolesysteem** (e.g. verzinkbare palen of een ANPR-camera). Alle rijrichtingen blijven in deze straten behouden. De toegang tot de omgeving rond de Predikherenlei wordt geregeld via een **ANPR-camera aan de Hoorstraat**. Die tot de Sint-Niklaasstraat via een **ANPR-camera aan de Volderstraat**.

⁶ Uit tellingen van 2010 en 2013.

OOST-WESTKNIPPEN



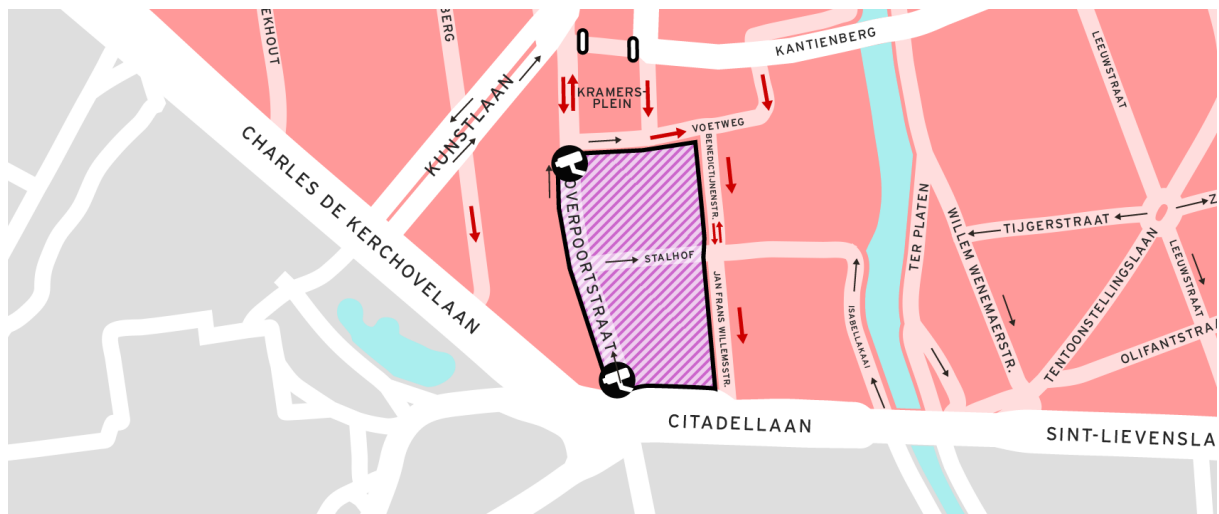
Om de verbindingsmogelijkheden binnenin het autovrij gebied te verbeteren, wordt de **knip voor doorgaand verkeer in de Cataloniëstraat opgeheven**. Met deze ingreep zorgen we ervoor dat mensen met meerdere bestemmingen in het ruimere centrumautovrij gebied minder moeten omrijden.

Deze maatregel wordt ingevoerd **samen met een nieuw vergunningenbeleid en de automatische handhaving van de toegang tot alle autovrije gebieden**. Het nieuw vergunningenbeleid zal onder meer inhouden dat de toegang tot het gebied tussen 11u en 18u sterk wordt beperkt en dat de toegang enkel mogelijk is via vaste toegangspoorten gekoppeld aan de sectoren van het Circulatieplan, waardoor op een andere manier tot aan het autovrij gebied zal worden gereden.

De as Sint-Michielsplein – Limburgstraat is ook **logischer voor gemotoriseerd verkeer**. Door weginrichting, de robuuste aanleg van de straat en het openbaar vervoer dat er passeert, verwachten voetgangers en fietsers er ook ander verkeer.

Het **doorgangsverbod ter hoogte van de stadshal blijft** om de pleinfunctie van het Goudenleeuwplein en de Poeljemarkt en de unieke site met de Stadshal te beschermen. De definitieve locatie van de knip moet nog worden bepaald. Ofwel komt die in het verlengde van de Botermarkt (zoals op plan) te liggen, ofwel ter hoogte van de Stadhuissteeg. Wel staat al vast dat deze knip wordt gehandhaafd.

OVERPOORTSTRAAT



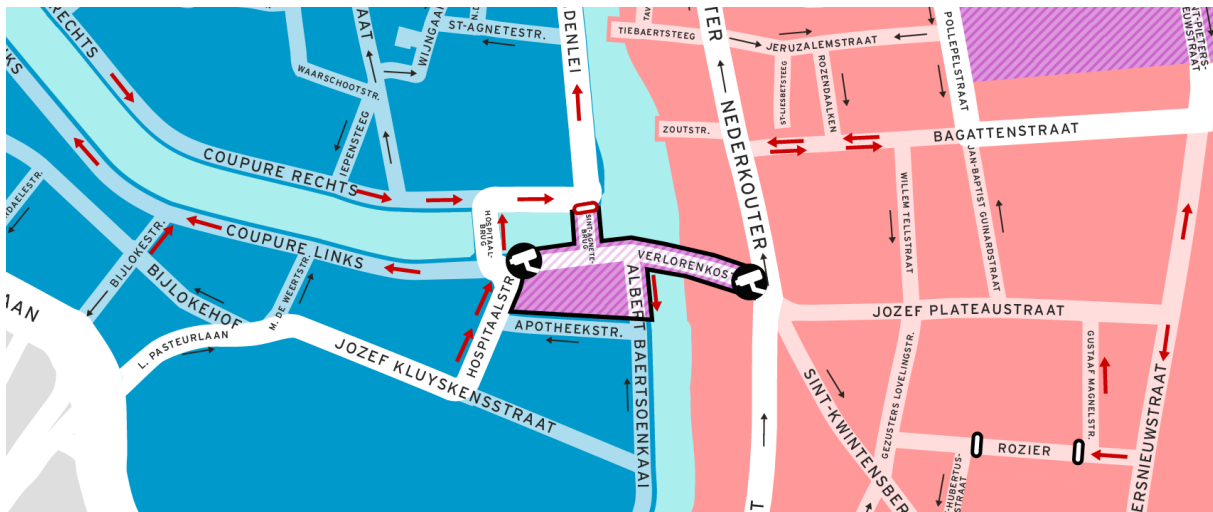
Het **zuidelijk deel van de Overpoortstraat** en een deel van **Stalhof** vormen samen een apart nieuw **autovrij gebied**. Momenteel is de Overpoortstraat overdag vooral een transitstraat. In een autoluwere Overpoortstraat komt ruimte vrij voor voetgangers, fietsers en voor plaatselijke ingrepen die aanzetten tot een ander gebruik en bijgevolg een andere beleving van de straat.

Het **noordelijk deel van de Overpoortstraat** van de Kunstlaan tot net voorbij de Voetweg, behoort niet tot het nieuwe autovrij gebied. Ook het **stukje Voetweg** dat aansluit op de Overpoortstraat wordt **niet in het gebied opgenomen**. Op die locatie willen we kortparkeerplaatsen voorzien voor klanten van de handelszaken in de Overpoortstraat die snel iets willen komen oppikken.

Het deel van Voetweg tussen Kramersplein en Benedictijnenstraat krijgt eenrichtingsverkeer in oostelijke richting. De rijrichting in het deel van Voetweg tussen Benedictijnenstraat en Kantienberg wordt omgedraaid en loopt nu naar de Benedictijnenstraat. De Benedictijnenstraat krijgt logischerwijs eenrichtingsverkeer in zuidelijke richting. Hetzelfde geldt voor Jan Frans Willemsstraat. Tot slot wijzigt de rijrichting op het deel van het Kramersplein tussen Voetweg en Kantienberg.

Ter hoogte van het kruispunt Heuvelpoort en ter hoogte van de Voetweg worden in de Overpoortstraat dynamische toegangscontrolesystemen met **ANPR-camera's** voorzien om de toegang tot dit gebied te handhaven. De toegang via de Heuvelpoort mag worden ingereden met een geldige vergunning voor dit autovrij gebied. De andere zijde aan de Voetweg mag enkel door bussen van De Lijn, taxi's en voertuigen voor het wegruimen van vuilnis worden gebruikt.

VERLORENKOST



Samen met de gewijzigde rijrichtingen in de Coupures en omliggende straten, zorgt de inrichting van een nieuw **autovrij gebied** ervoor dat de Coupures niet langer als alternatief voor de stadsring R40 dienen. Het gebied bestaat uit **Verlorenkost**, de **Coupure Links** tussen de **Hospitaalbrug** en de **Verlorenkostbrug**, de **Albert Baertsoenkaai** ten noorden van de **Apotheekstraat** en de **Sint-Agnetebrug**.

Het nieuwe autovrij gebied biedt een scala aan mogelijkheden: een verblijfsplek aan de rand van het water, de poort tot een promenade langs de Coupure, de herinrichting van het kruispunt om de situatie van dit drukke fietskruispunt te verbeteren... Bij de invoering van het nieuwe circulatieplan zal de **tijdelijke inrichting** van dit gebied al een eerste stap zijn in de herbestemming van dit gebied.

Er komen **2 ANPR-toegangspoorten**: 1 aan **Verlorenkost** en 1 aan **Coupure Links**. Het **Sint-Agnetebrugje** wordt **vast afgesloten** en in het noordelijkste deel van de **Albert Baertsoenkaai** wordt de rijrichting **omgedraaid** van Verlorenkostbrug naar Apotheekstraat.

7. TOEGANGSBELEID AUTOVRIJE GEBIEDEN

7.1 EEN NIEUWE TOEGANGSREGELING

In het huidige vergunningenbeleid hebben we een veelheid aan categorieën. Zelfs met de 26 categorieën die we momenteel voorzien hebben we **op dit ogenblik geen geschikte toegangsregeling voor elke doelgroep**. Met het nieuwe vergunningenbeleid willen we **een oplossing aanreiken waar er nu geen is**. Voorbeelden zijn de regeling voor mensen die beschikken over een blauwe parkeerkaart voor mensen met een handicap (zij kunnen niet op een reglementaire manier worden afgezet in de voetgangerszone) of die voor hotelgasten die een parkeerplaats bij een hotel reserveren (de reden waarom momenteel hotels vaak net geen deel uitmaken van de voetgangerszone). Daarnaast wordt de keuze voor een aanvrager bemoeilijkt doordat sommige categorieën met elkaar overlappen. Er zijn bijvoorbeeld aparte categorieën voor koeriers, leveranciers en handelaars van buiten een voetgangerszone.

Naast nieuwe, duidelijk en goed omschreven categorieën, streven we ook naar een **bepanking van het aantal categorieën van vergunningen**. Op die manier kunnen we helder communiceren en is de kans veel groter dat iedereen voor zichzelf onmiddellijk de meest geschikte categorie kiest.

7.2 VERKEER IN DE HUIDIGE VOETGANGERSZONE

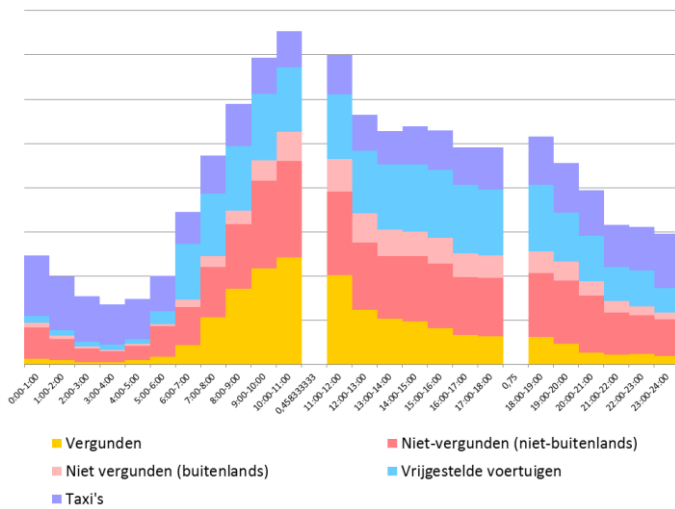
VERKEER OP 2 LOCATIES IN KAART GEBRACHT

Sinds enkele jaren **meet het Mobiliteitsbedrijf het verkeer** dat de voetgangerszone in en uit **rijdt aan het Sint-Michielsplein en in de Jan Breydelstraat**.

Het totale verkeer aan deze locaties is van 2013 naar 2014 gemiddeld met 23% toegenomen. Het **verkeer aan het Sint-Michielsplein tijdens de spertijd** van 11u tot 18u is **op één jaar tijd gestegen met 19%**. Aan de Jan Breydelstraat bleef dit verkeer tijdens de spertijd ongeveer status quo.

Tussen 11u en 18u, wanneer de toegang enkel met een geldige vergunning rechtmatig gebeurt, bestaat dit verkeer uit:

- 1/2^e vrijgestelde voertuigen (e.g. De Lijn, politie, brandweer...), inclusief taxi's;
- 1/6^e voertuigen met een geldige vergunning;
- **1/3^e voertuigen zonder vergunning.**

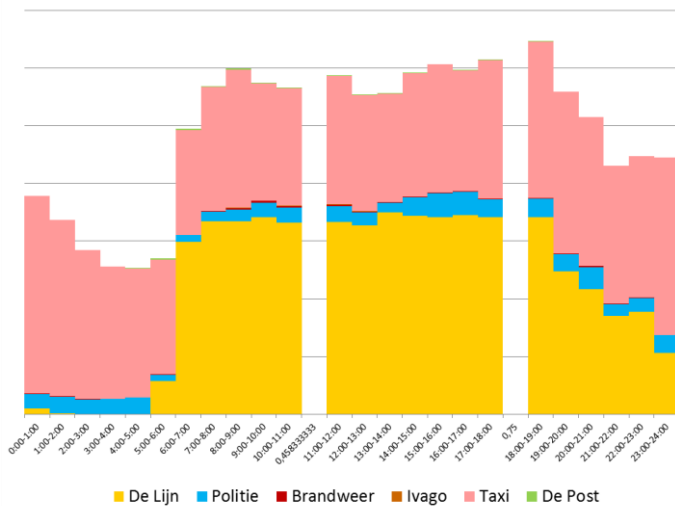


Figuur: Verkeer gemeten aan Sint-Michielsplein en Jan Breydelstraat in 2014

Uit metingen en bevinden kunnen we stellen dat globaal gezien ongeveer **8% van alle voertuigen** die de zone in of uit rijden voertuigen zijn met **buitenlands kenteken**.

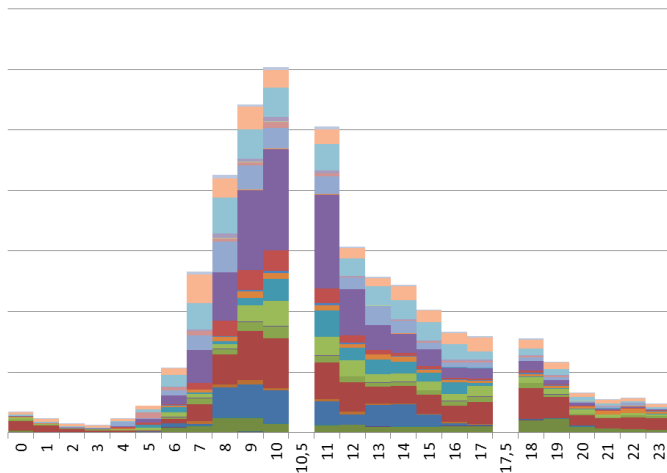
VRIJGESTELDE VOERTUIGEN

De voertuigbewegingen door de vrijgestelde voertuigen bestaan hoofdzakelijk uit openbaar vervoer en taxi's. Beide zijn verantwoordelijk voor bijna de helft van dit verkeer. Taxi's vullen vooral 's nachts en in het weekend het aanbod van het openbaar vervoer aan.



Figuur: Verkeer door vrijgestelde voertuigen gemeten aan Sint-Michielsplein en Jan Breydelstraat in 2014

VOERTUIGEN MET VERGUNNING



Figuur: Verkeer door voertuigen met vergunning gemeten aan Sint-Michielsplein en Jan Breydelstraat in 2014

In bovenstaande figuur kregen de verschillende categorieën van vergunningen een apart kleurtje. Meteen valt op dat er heel veel verschillende categorieën zijn.

Het **meeste verkeer tussen 11u en 18u** gegenereerd door voertuigen met een geldige vergunning kunnen we toeschrijven aan de volgende categorieën (in aflopende volgorde):

- **Leveranciers van buiten de voetgangerszone** (32% van alle verkeer met vergunning);
- **Handelaars gevestigd in de voetgangerszone** (15% van alle verkeer met vergunning);
- Voertuigen gebruikt voor het **uitvoeren van een werk of het leveren aan een werf** (10% van alle verkeer met vergunning);
- Koeriers (9% van alle verkeer met vergunning);
- Dienstvoertuigen van stad Gent (9% van alle verkeer met vergunning);
- Voertuigen van nutsbedrijven (7% van alle verkeer met vergunning).

Samen zijn deze 6 categorieën goed voor 82% van al het gemeten verkeer. Dit wil meteen zeggen dat alle andere categorieën slechts een beperkt aandeel vertegenwoordigen in dit verkeer.

NAAR MINDER VERKEER

Alle grafieken in de voorgaande hoofdstukjes tonen onmiskenbaar aan dat er teveel voertuigen de zone in en uit rijden op het moment dat de zone voorbehouden zou moeten zijn voor voetgangers en fietsers. Van een voetgangerszone verwacht je niet dat er tijdens de spertijd gemiddeld gezien evenveel verkeer rond rijdt als tijdens de periode er voor en er na.

Door een **nieuw toegangsbeleid** in te voeren en dit ook te **handhaven met ANPR-camera's** willen we het **verkeer in de zones aanzienlijk terugdringen**. Vooral tijdens de spertijd moet het gebied echt autoluw worden en opnieuw **een gebied worden waar voetgangers en fietsers zich terecht de bevoorrechte weggebruikers voelen**. 'Echt autoluw' en niet volledig 'verkeersvrij' aangezien er door verschillende zones ook openbaar vervoer rijdt en we hoe dan ook vergunningen voor toegang gaan uitreiken voor bepaalde doelgroepen.

7.3 EEN NIEUW TOEGANGSCONCEPT VOOR DE AUTOVRIJE GEBIEDEN

DE HUIDIGE VOETGANGERSZONE ALS SLUIPROUTE

Onder meer aan de Verlorenkost, aan de Bargiebrug en aan de Ottogracht wordt het doorgaand verkeer uit de binnenstad geweerd. Bepaalde **uitbreidingen van de autovrije gebieden zorgen echter ook voor een knip van het doorgaand verkeer** dat momenteel de straten rond de voetgangerszone gebruikt om dwars door de stad te rijden. Denk bijvoorbeeld aan het Koophandelsplein of aan de omgeving rond het Gravensteen.

Indien we het bestaande vergunningenbeleid zomaar zouden overnemen, verwachten we dat de autovrije gebieden tijdens de venstertijd zullen worden gebruikt om de **knippen van het Circulatieplan te omzeilen**. Daarnaast wordt een vergunning voor de autovrije gebieden gegeerd goed voor iedereen die hetzelfde wil doen tijdens de spertijd.

Een nieuw toegangsbeleid moet hierop een antwoord bieden. In de eerste plaats stappen we af van de ‘vrije venstertijd’ waarbinnen iedereen zomaar zonder vergunning de zone in en uit mag rijden om er te laden en te lossen. **Om toegang te krijgen tot de nieuwe autovrije gebieden zal dus altijd een vergunning nodig zijn.**

Niet elke categorie van vergunning zal dezelfde uren van toegang krijgen. Zo maken we voor mensen met een vergunning nog altijd een onderscheid tussen een ‘venstertijd’ en een ‘spertijd’. Daarover verder meer.

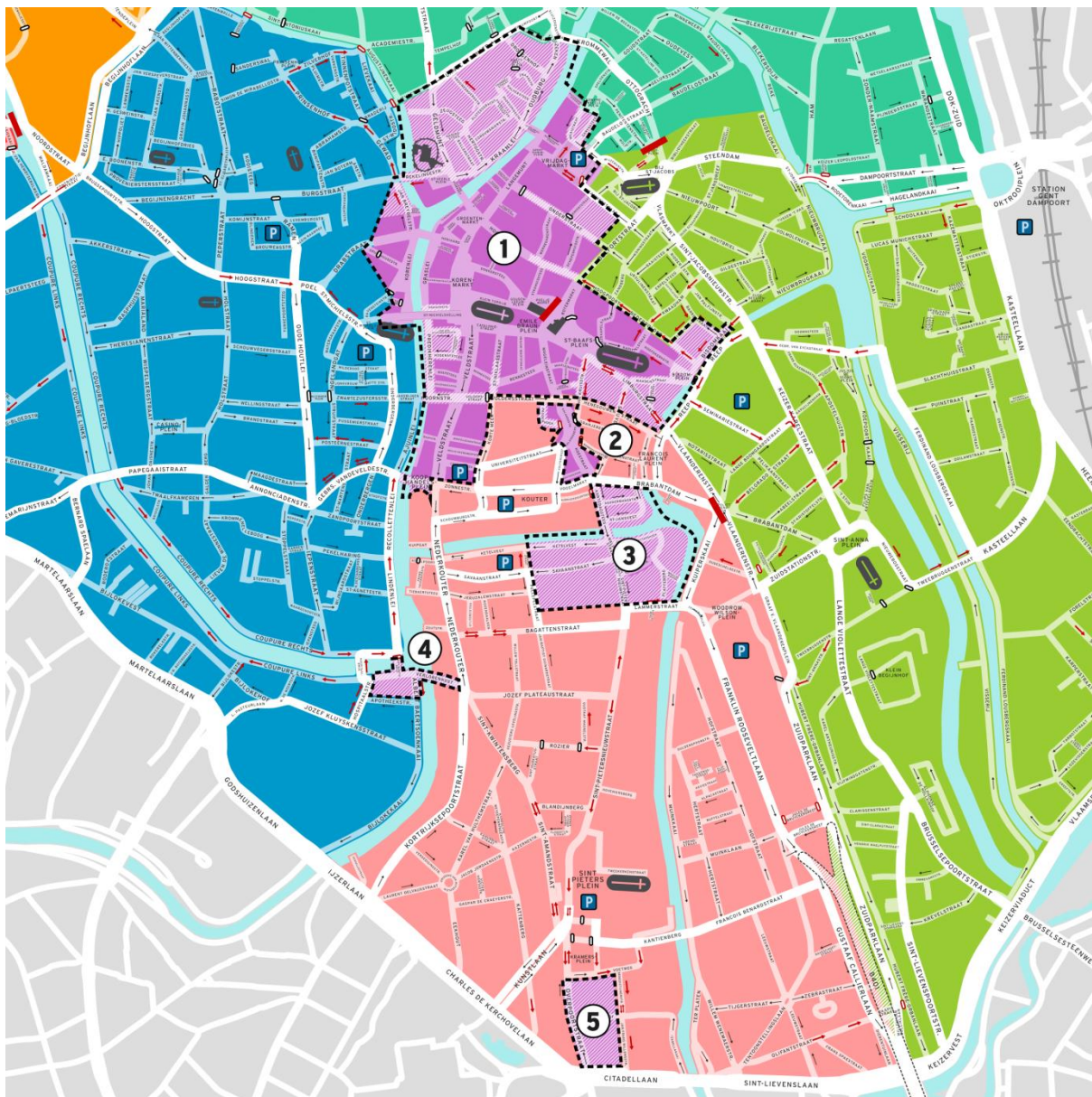
APART TOEGANGSBELEID PER GEBIED

Op dit moment geeft een vergunning recht op toegang tot alle autovrije gebieden. Door de verschillende uitbreidingen, zou men met een vergunning via de autovrije gebieden een heel deel van de stadskern kunnen door rijden zonder ooit een knip van het Circulatieplan tegen te komen. Eén vergunning voor een autovrij gebied zal in de toekomst recht geven op toegang tot één autovrij gebied.

Als we alle uitbreidingen van de gebieden op kaart zetten, komen we uit op **5 van elkaar gescheiden autovrije gebieden**:

1. Het **grote centrumgebied** van Koophandelsplein tot Sluizeken en van Sint-Michielsplein tot Bisdomkaai;
2. Het gebied van de **Koestraat tot en met de Kalandestraat**, inclusief Paddenhoek;
3. De **Kortedagsteeg tot de Lammerstraat**, inclusief de straten rond De Krook en de westelijke delen van de Savaanstraat en de Ketelvest;
4. De straten en bruggen **tussen Nederkouter en Hospitaalbrug**: Verlorenkost, Verlorenkostbrug, Sint-Agneteburg, Coupure Links tussen de Sint-Agneteburg en de Hospitaalbrug en een stukje Albert Baertsoenkaai tussen Apotheekstraat en Verlorenkostbrug;
5. De **Overpoortstraat van Voetweg tot Citadellaan** De toegang tot het Overpoortstraat zal worden geregeld met **afwijkende tijdvensters**⁷.

⁷ Meer details in het hoofdstuk ‘Tijdvensters’



Figuur: De verschillende uitbreidingen vormen samen 6 afzonderlijke autovrije gebieden

De toegang tot elk van de autovrije gebieden wordt geregeld met een aparte vergunning. Uiteindelijk is het logisch dat bijvoorbeeld een gedomicilieerde bewoner van het autovrij gebied in de Verlorenkost met zijn vergunning niet automatisch ook in de andere autovrije gebieden rond kan rijden. Dit wil echter niet zeggen dat één iemand geen vergunning kan krijgen voor meerdere autovrije gebieden. Leveranciers met leveradressen gelegen in verschillende autovrije gebieden zullen een vergunning kunnen aanvragen en ontvangen voor elk van die autovrije gebieden.

VASTE TOEGANGSPOORTEN

Ook wanneer een vergunning slechts geldig is voor 1 autovrij gebied, dan nog blijft het mogelijk om de knippen van het Circulatieplan te vermijden. Vooral met een vergunning voor het grote centrale autovrij gebied (autovrij gebied 1) zou men aan de knippen kunnen ontsnappen.

De **knippen van het Circulatieplan** werden in het leven geroepen om o.a. doorgaand verkeer uit de binnenstad te weren. Een gevolg van de knippen is dat weggebruikers op niveau van de stadsring R40 een keuze moeten

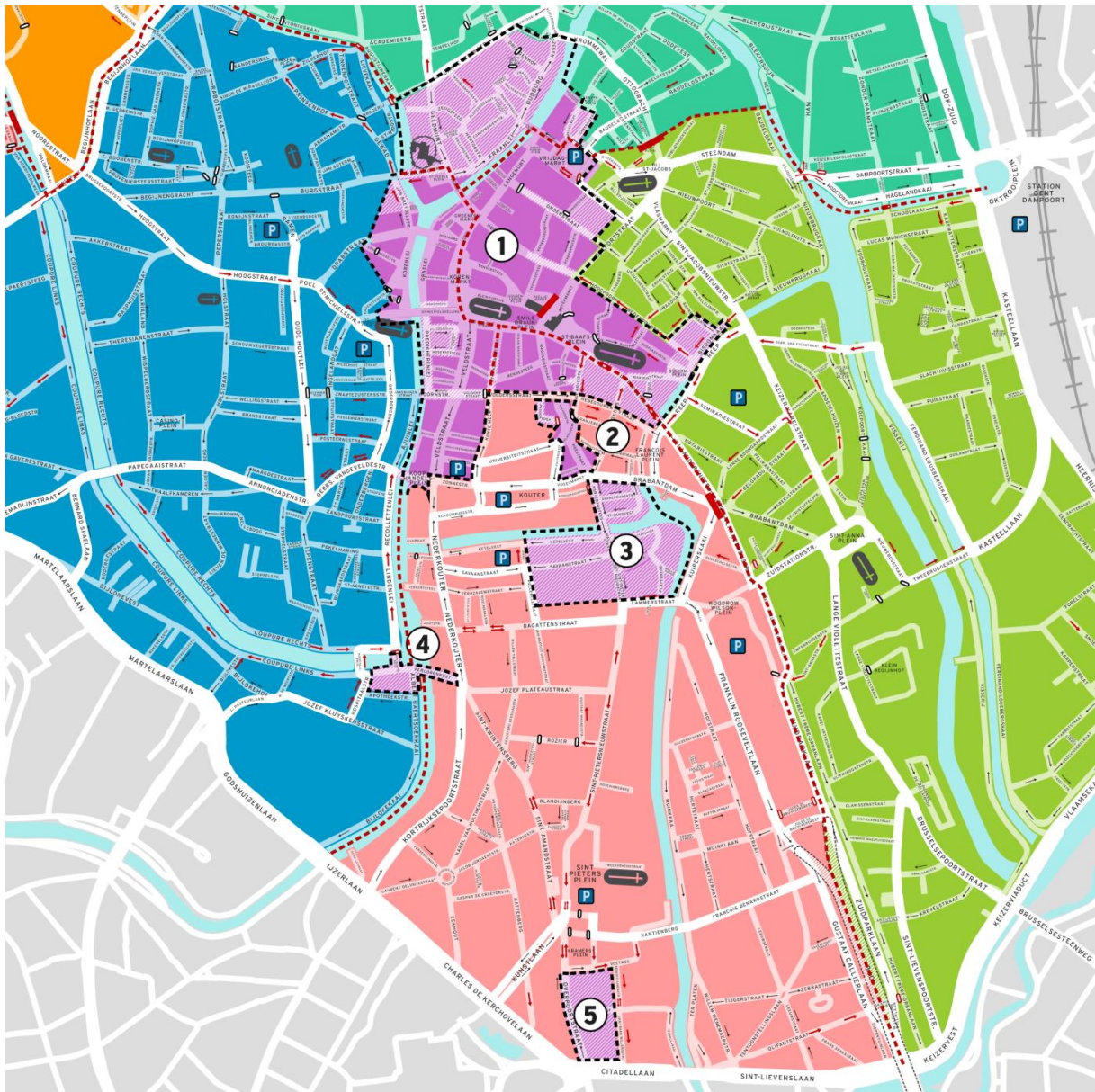
maken uit de verschillende sectoren. Die keuze laten ze afhangen van hun punt van vertrek en bestemming. Logischerwijs zou men **vanaf de stadsring de kortste route** moeten volgen **tot aan een bestemming, ook wanneer die in het centrale autovrij gebied ligt**. Voetgangers en fietsers in de autovrije gebieden zijn er bij gebaat dat het verkeer ook binnenin die gebieden telkens de kortste route volgt.

Om dit te verwezenlijken wordt **autovrij gebied 1**, die aan de vier centrale sectoren van het Circulatieplan grenst, **opgedeeld in 4 aparte gebieden**. De sectoren van het Circulatieplan worden als het ware doorgetrokken doorheen dit autovrij gebied. Zo ontstaat de volgende opdeling:

- Aansluitend aan de blauwe sector: het gebied van St-Veerleplein tot Koophandelsplein;
- Aansluitend aan de groenblauwe sector: het gebied van St-Veerleplein tot Waaistraat;
- Aansluitend aan de groene sector: het gebied van Vrijdagmarkt tot Limburgstraat;
- Aansluitend aan de roze sector: het gebied van Cataloniëstraat tot Voldersstraat en Henegouwenstraat.

Binnen de roze sector liggen uiteraard ook de nieuwe autovrije gebieden 2 (Koestraat tot en met Kalandestraat), 3 (Kortedagsteeg tot Lammerstraat) en 6 (Overpoortstraat). De toegang tot die zones kan dan ook niet anders verlopen dan via die sector.

Autovrij gebied 4 (tussen Nederkouter en Hospitaalbrug) kan via 2 sectoren worden ingereiden (de roze via de Kortrijksepoortstraat en de blauwe via de Hospitaalstraat).



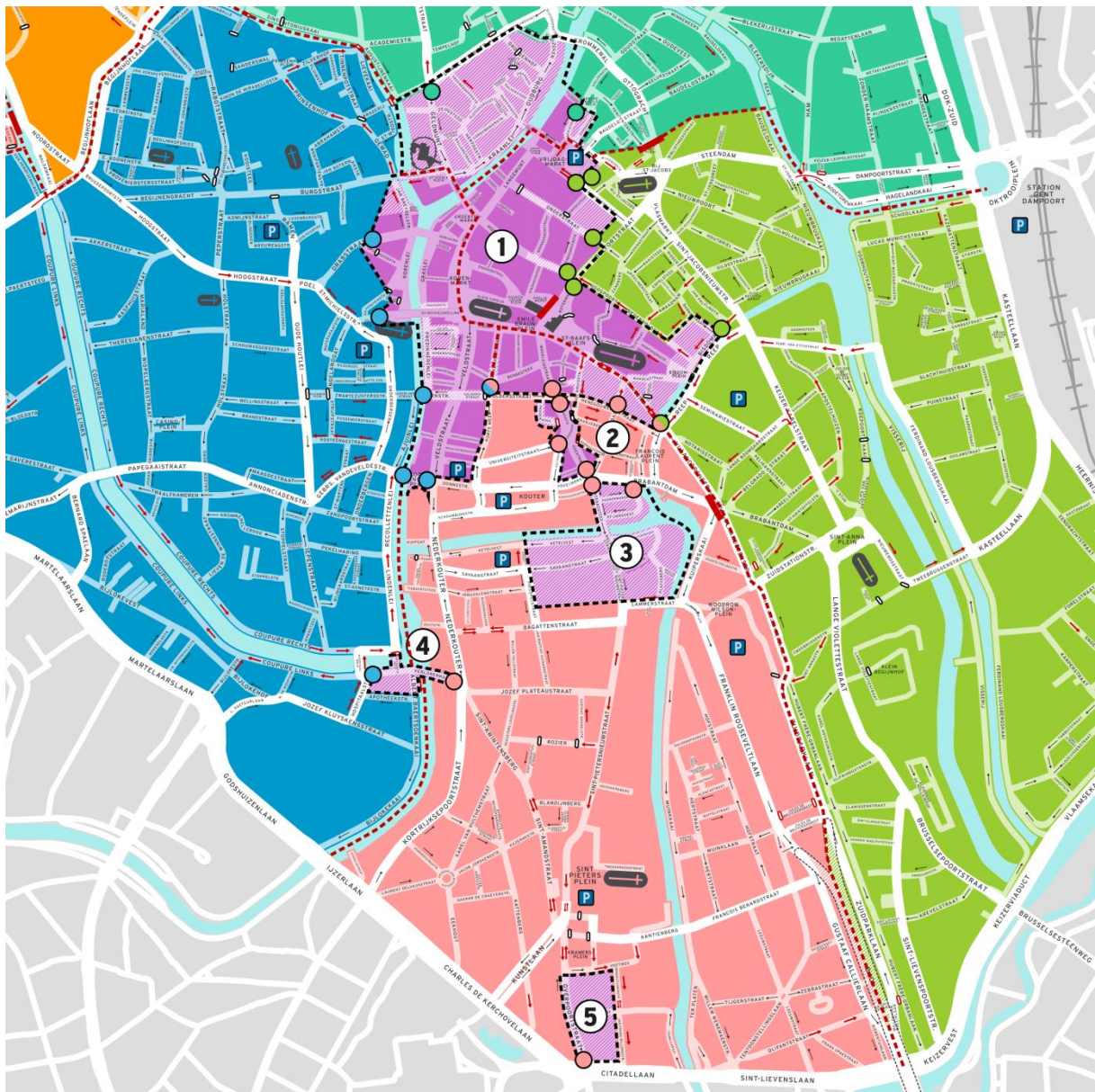
Figuur: De grenzen van de sectoren van het Circulatieplan worden doorgetrokken in het centrale autovrij gebied (de rode stippelijijn doorheen gebied 1)

Een **vergunning** voor een van de autovrije gebieden zal **toegang verschaffen via vaste toegangspoorten gekoppeld aan de zone**. Onder een toegangspoort verstaan we een toegangsweg tot een autovrij gebied waar de toegang met ANPR-camera's wordt gehandhaafd.

Voor **autovrij gebied 1** komt daar bij dat dit deel in **4 aparte gebieden** wordt opgedeeld **met elk hun eigen toegangspoorten**. Bij het aanvragen van een vergunning wordt een keuze gemaakt voor toegang via een van de omliggende circulatiesectoren (i.e. groen, roze, blauw of groenblauw). De toegang tot elk van de delen van autovrij gebied 1 verloopt dus via een bepaalde circulatiesector en vervolgens via een van de toegangswegen tot autovrij gebied 1.

Bewoners met een vergunning voor een specifiek autovrij gebied krijgen toegang via alle toegangspoorten van dat gebied. Dit geldt ook wanneer de bewoner in autovrij gebied 1 is gedomicilieerd. Deze en andere uitzonderingen komen uitgebreid aan bod in het hoofdstuk 'Categorieën van vergunningen'.

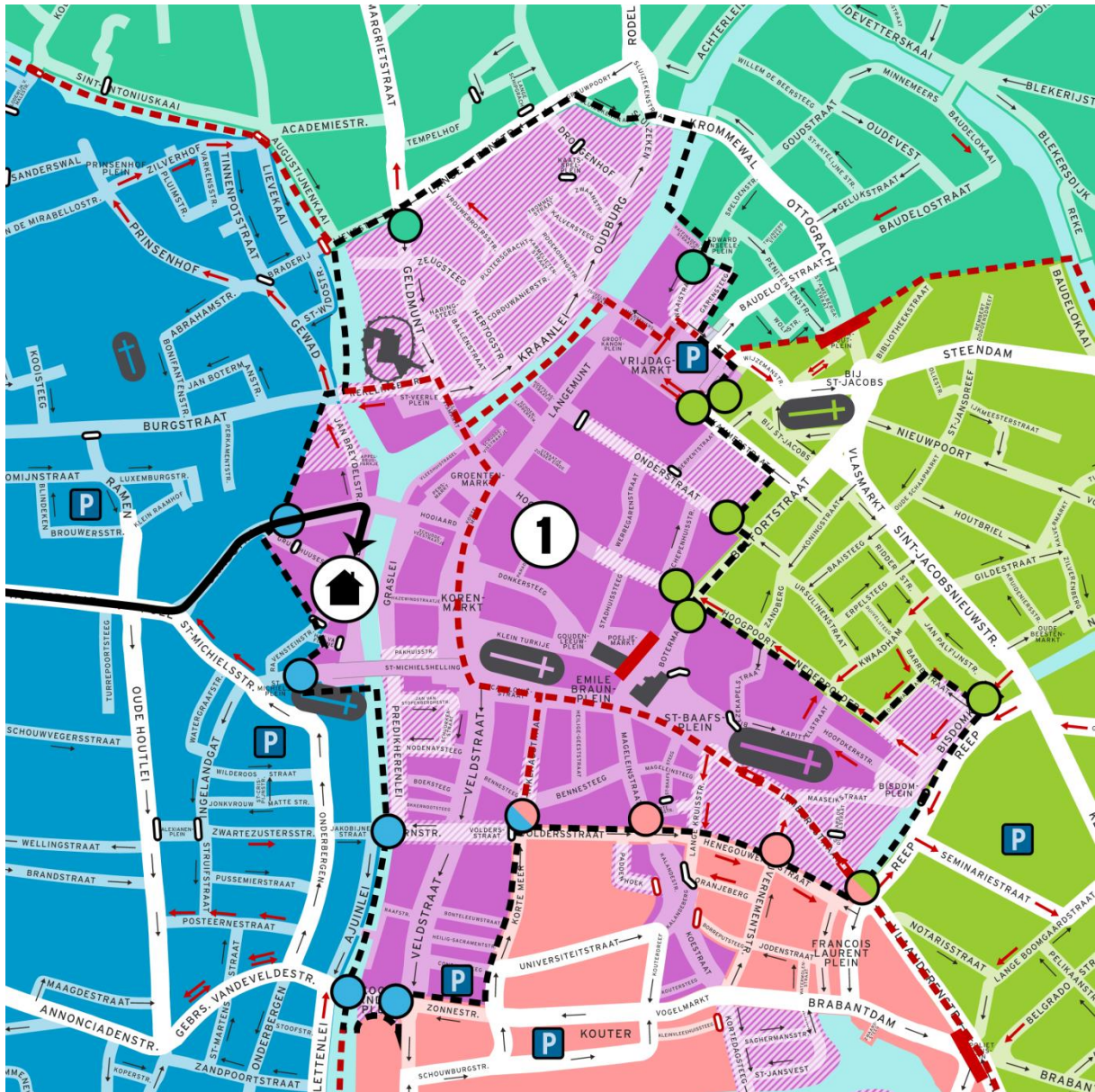
OVERZICHTSPLAN MET ALLE TOEGANGSPOORTEN



Figuur: Overzicht van alle toegangspoorten tot alle autovrije gebieden

TOEGANGSPOORTEN PRAKTISCH: VOORBEELD 1- BEWONER

Een bewoner van de Korenlei vraagt een vergunning aan voor het autovrij gebied. De Korenlei bevindt zich in autovrij gebied 1 dat aansluit bij de blauwe sector. Een vergunning verschaft aan de bewoner het recht om **via alle toegangspoorten van autovrij gebied 1** het gebied in te rijden. In de praktijk kan dit op de meest eenvoudige manier van aan de stadsring via de blauwe sector en vervolgens via de Drabstraat.

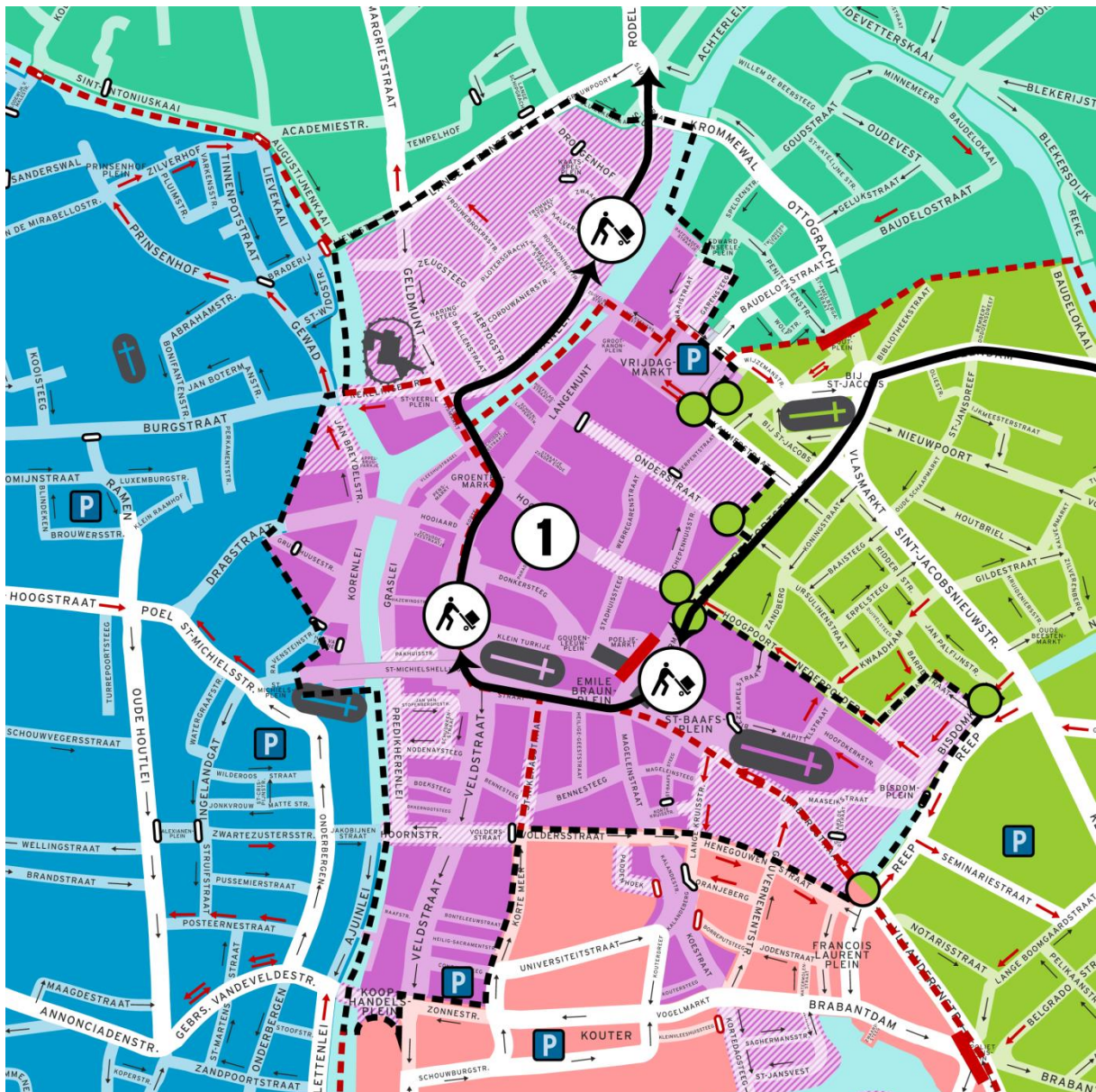


Figuur: Overzicht van alle toegangspoorten voor toegang tot autovrij gebied 1 (voorbeeld 1: een gedomiciëerde bewoner van Korenlei)

TOEGANGSPOORTEN PRAKTISCH: VOORBEELD 3 - LEVERANCIER

En leverancier met een depot in de Antwerpsesteenweg die verschillende plaatsen in autovrij gebied 1 moet bevoorraden en zijn ronde start aan de Botermarkt, kiest voor de toegangspoorten gekoppeld aan de groene sector. Op die manier belevt hij het eerste punt aan de Botermarkt, vervolgens dat aan de Korenmarkt en als laatste een adres in Oudburg. Nadat hij zijn ronde heeft afgewerkt, kan hij via de groenblauwe sector terug tot aan de stadsring rijden.

Waar hij zijn ronde beëindigt speelt geen rol. Is het laatste leverpunt gelegen in het blauwe deel, dan kan hij daar de zone uit rijden. Wat wel van belang is, is dat hij nadat hij het autovrij gebied heeft verlaten, enkel nog opnieuw binnen kan via de toegangspoorten van de groene sector.

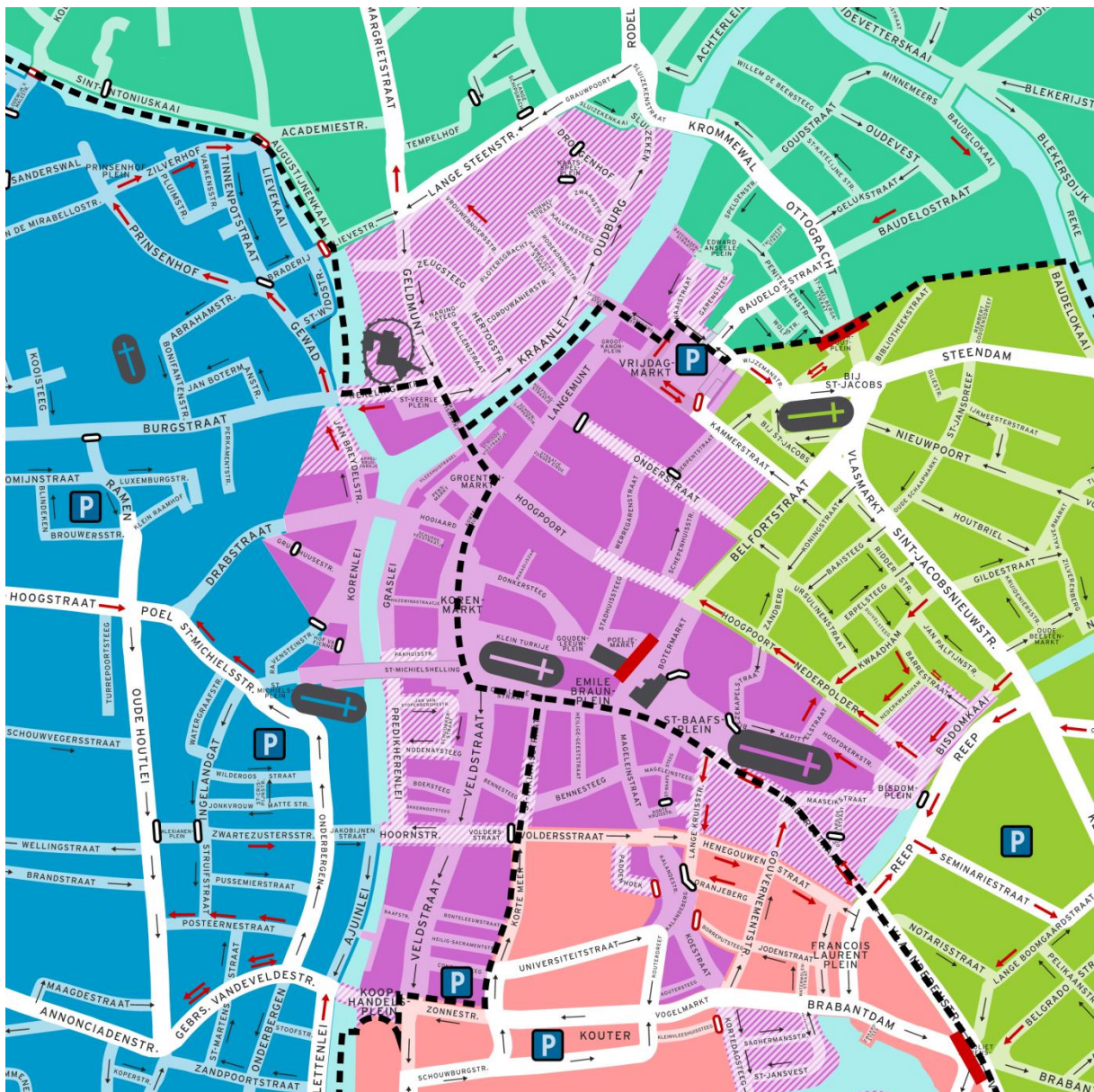


Figuur: Overzicht van alle toegangspoorten voor toegang tot autovrij gebied 1 via de groene sector (voorbeeld 3: een leverancier komende van de Antwerpsesteenweg)

BEWONERSZONES

De grillige bewonerszones die we op dit moment hebben, worden vervangen door grote zones die grotendeels samenvallen met de sectoren van het circulatieplan. De toekomstige grotere bewonerszones worden vooral door logische grenzen afgebakend (o.a. waterwegen, spoorwegen of knippen van het Circulatieplan). Hierdoor zullen de grenzen natuurlijker aanvoelen en kunnen ze makkelijker worden gecommuniceerd. Met grotere zones vergroten we de kans op een beschikbare parkeerplaats en kunnen we eenvoudiger een tijdelijk verlies van parkeerplaatsen opvangen.

Het centrale autovrij gebied 1 wordt opgedeeld in 4 delen in functie van de toegangspoorten. **Dezelfde opdeling zal ook worden gebruikt om die delen van de autovrije gebieden aan een bewonerszone toe te kennen.**



Figuur: Afbakening van de nieuwe bewonerszones die doorlopen in autovrij gebied 1

7.4 VERLOREN VOORBEHOUDEN PARKEERPLAATSEN

De autovrije gebieden zullen vanaf 3 april 2017 het statuut krijgen van een beperkt toegankelijk erf (door een combinatie van toegangsverboden en erfsignalisatie). Het statuut erf houdt o.a. in dat het **parkeren in principe verboden** is. **Met uitzondering van de Pakhuisstraat, waar de taxistandplaatsen blijven, verdwijnt het bovengronds publiek parkeerareaal in de nieuwe autovrije gebieden.**

In de praktijk gaan 129 betalende parkeerplaatsen verdwijnen. Daarnaast verliezen we ook voorbehouden parkeerplaatsen: 7 parkeerplaatsen voor mensen met een beperking, 5 bewonersparkeerplaatsen, 5 taxistandplaatsen, 1 laad- en loszone bestaande uit 3 parkeerplaatsen en 4 plaatsen van een ander type (parkeerplaatsen voor de voertuigen diplomaten, voor politievoertuigen en voor autodelen).

Verloren voorbehouden parkeerplaatsen worden gecompenseerd. Ze worden verplaatst naar de straten die het dichtst bij de autovrije gebieden liggen. Wanneer we de herverdeling van de parkeerplaatsen uittekenen, zorgen we voor een parkeersituatie die voor alle doelgroepen een oplossing inhoudt (e.g. kortparkeren, bewonersparkeren, parkeren voor mensen met een handicap, autodelers,...). Tegen het licht daarvan wordt de compensatieoefening gemaakt, en uitgevoerd tegen 3 april 2017.

7.5 LOOPAFSTANDEN BEPERKEN

Een gevolg van het groter worden van het centrale autovrij gebied (autovrij gebied 1) is dat de loopafstand vergroot tussen een beschikbare parkeerplaats aan de rand en een bestemming in het gebied. Met de huidige voetgangerszones kan men een publieke parkeerplaats vinden op een afstand van maximaal 300m van elke bestemming in de zone. Mensen afzetten kan altijd binnen 250m van elke bestemming.⁸ In de nieuwe situatie verhogen deze maximale afstanden nauwelijks. De grenzen dijen wel uit. Dit heeft als gevolg dat de gemiddelde afstand tot een beschikbare parkeerplaats verhoogt. Daar waar men momenteel slechts voor het bereiken van enkele locaties in de voetgangerszone 300m te voet moet afleggen, zal men deze maximale afstand in de toekomst voor het bereiken van meer locaties moeten overbruggen.

Vooraf voor personen die een werk van korte duur moeten uitvoeren en niet op een private parkeerplaats terecht kunnen of personen die niet tijdig een vergunning kunnen aanvragen, zal het belangrijker worden dat aan de rand van de gebieden parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Voorbeelden zijn aannemers die een dringende herstelling moeten uitvoeren of zorgverstrekkers die niet mogen parkeren in het autovrij gebied.⁹

MEER KORTPARKEERPLAATSEN

Langs de grenzen van de gebieden richten we **meer kortparkeerplaatsen** in zodat de kans op een beschikbare parkeerplaats vergroot.

⁸ De Donkersteeg is een van de straten die het verst verwijderd is van een beschikbare parkeerplaats of afzetpunt

⁹ Voor detaillering van de categorieën van vergunningen verwijzen we naar het hoofdstuk 'Categorieën van vergunningen'

ONLINE TOEPASSING

Ook voor **mensen met een beperkte mobiliteit**, e.g. mensen met een handicap, ouderen, worden extra maatregelen genomen: **minder mobiele gedomicilieerde bewoners** van de autovrije gebieden zullen in de toekomst **voertuigen van derden zelf registreren** via een online toepassing.

BLAUWE PARKEERKAART

Mensen die over een **blauwe parkeerkaart voor mensen met een handicap** beschikken, zullen met een **vergunning** afgezet en opgepikt kunnen worden in elk autovrij gebied. Ook komt er een **genormaliseerd doktersattest** dat (tijdelijke) immobiliteit aantoont, zodat deze dienst niet enkel voor mensen met een dergelijke blauwe parkeerkaart gereserveerd blijft.

GEORGANISEERD VERVOER

Mensen van buiten de autovrije gebieden, kunnen bovendien onverminderd beroep doen op de diensten van de **Minder Mobielen Centrale** of andere organisaties en hun vrijwilligers die instaan voor vervoer van minder mobiele. Ook het systeem met de taxicheques tegen verminderd tarief blijft voor hen bestaan.

PEOPLE MOVER

Naast extra zitelementen, onderzoekt het IVA Mobiliteitsbedrijf de mogelijkheid om een people mover in het leven te roepen.. De bedoeling is in elk geval dat mensen met een beperkte mobiliteit zich op die manier binnenin het gebied kunnen verplaatsen of dat ze van aan de rand naar een bestemming in de zone kunnen worden gebracht

ZITELEMENTEN

Op lange termijn streven we er naar om met extra zitelementen de maximale loopafstand in de zones te beperken.

7.6 VERGUNNINGEN AANVRAGEN

AANVRAAGMEDIUM

In het nieuwe vergunningensysteem kan een vergunning digitaal aangevraagd worden. Er wordt hiervoor een digitaal platform ontwikkeld. Het blijft hierbij wel nog steeds mogelijk om aan de balie van het Mobiliteitsbedrijf een vergunning aan te vragen.

VERGUNNING ACHTERAF

In bepaalde gevallen kan een aanvraag achteraf, i.e. **na het binnenrijden van het autovrij gebied**, een zeer efficiënte manier zijn om een vergunning te regelen. We denken aan dringende werken of leveringen die heel dringend zijn.

Onder een **vergunning achteraf** verstaan we dat iemand een autovrij gebied inrijdt en achteraf, ten laatste op de eerstvolgende werkdag na de dag van het binnenrijden, daarvoor een vergunning aanvraagt. Een

gemeentelijk reglement zal bepalen onder welke beperkte voorwaarden (bijvoorbeeld motivatie, bewijs van dringendheid/overmacht) een vergunning achteraf kan worden toegestaan. De vergunning achteraf is voorbehouden voor uitzonderlijke gevallen. Indien de aanvrager bijvoorbeeld ruim op voorhand wist dat hij in het autovrij gebied moest zijn, kan geen gebruik gemaakt worden van de vergunning achteraf.

VERGUNNING VOOR BEZOEKERS

Bewoners van een autovrij gebied kunnen hun **bezoekers online registreren**, zodat zij voor de duur van het bezoek een vergunning hebben om het autovrij gebied binnen te rijden. Zo kunnen familieleden of vrienden een bewoner thuis ophalen of afzetten en boodschappen of maaltijden brengen. Een bewoner kan ook een aannemer registreren die een dringende herstelling moet komen uitvoeren. Deze vergunning geeft enkel recht om tot aan de bestemming te rijden, niet om te parkeren indien er geen garage of standplaats bij de woning hoort.

Weliswaar wordt het **aantal bezoekers** die op deze manier een vergunning kan krijgen **beperkt**. Meer daarover in het hoofdstuk "*Categorieën van vergunningen*".

Hetzelfde principe geldt voor de toeristen die willen verblijven in een **hotel met parking**. Het hotel gelegen in een autovrij gebied kan zijn bezoekers online registreren, zodat zij voor de duur van het bezoek een vergunning hebben om het autovrij gebied binnen te rijden om op de parking van het hotel te parkeren.

Ook een **handelszaak, school of bedrijf met eigen garage of parking** in het autovrij gebied kan zijn 'bezoekers' (i.e. werknemers, klanten of genodigden) online registreren, zodat zij voor de duur van het bezoek een vergunning hebben om het autovrij gebied binnen te rijden en zo tot aan de parking te rijden.

Wie beschikt over een **garage of standplaats in het autovrij gebied** als eigenaar of huurder, kan zichzelf of een bezoeker op dezelfde manier registreren om de garage of standplaats te kunnen gebruiken.

De registratie kan ook gebeuren na het binnenrijden van het autovrij gebied. Een gemeentelijk reglement zal bepalen hoe en binnen welke tijd deze registratie moet gebeuren, en in welke mate het aantal bezoekers beperkt is.

BETALEN VOOR DE AANVRAAG VAN EEN VERGUNNING

Het **aanvragen van een vergunning blijft gratis**.

GEEN PAPIEREN VERGUNNINGEN MEER

We willen af van de papieren vergunningen. Digitale **vergunningen zijn sneller beschikbaar** omdat ze niet langer met de post moeten worden opgestuurd of moeten worden afgehaald aan een loket. Op voorwaarde van goedkeuring van de aangevraagde vergunning, kan de vergunning desgewenst gelden vanaf de aanvraagdatum. De aanvrager ontvangt een mail (of een brief) met de melding dat de vergunning is geactiveerd en bijkomende informatie zoals de nummerplaat, de looptijd van de vergunning...

Na goedkeuring van de aanvraag van een vergunning, worden de nummerplaten van de voertuigen op een whitelist geplaatst. Een whitelist is een lijst van nummerplaten van voertuigen die expliciet zijn toegestaan voorbij een punt of tot een gebied. Dit volstaat aangezien de controle van de toegang met ANPR-camera's gebeurt. Deze camera's lezen de nummerplaat van het voorbijgereden voertuig en kijken of die nummerplaat is opgenomen in de whitelist.

7.7 SOORTEN VERGUNNINGEN

HUIDIG VERGUNNINGENBELEID

Vergunningen worden altijd uitgereikt **voor een nummerplaat** en kennen afhankelijk van het type een andere looptijd. Er zijn op dit ogenblik **3 verschillende types vergunningen**:

- Een permanente vergunning die 1 jaar geldig is en jaarlijks moet worden vernieuwd;
- Een semipermanente vergunning die 1 jaar geldig is maar dan enkel op bepaalde dagen of tijdstippen;
- Een tijdelijke vergunning is minstens 1 dag geldig en maximaal voor een onbepaalde duur.

NIEUW VERGUNNINGENBELEID

In de nieuwe situatie **beperken we de maximale looptijd van een tijdelijke vergunning tot 6 maand**. We willen er zo voor zorgen dat beter wordt ingeschat hoe lang een vergunning nodig zal zijn. Voor één categorie is slechts een dagvergunning mogelijk: personen met beperkte mobiliteit die door een privépersoon in een autovrij gebied worden afgezet of opgehaald waar ze zelf niet zijn gedomicilieerd.

Om het aanvraagproces voor een vergunning te vereenvoudigen, maken we voor de semipermanente vergunningen enkel nog een onderscheid op niveau van dagen van de week en niet langer op niveau van tijd. Vergunningen kunnen in de toekomst bijvoorbeeld een heel jaar lang geldig zijn maar dit enkel op elke dinsdag (e.g. een vergunning voor een vaste wekelijkse markt).

7.8 TIJDVENSTERS

NIEUWE TIJDVENSTERS VOOR GENT

In Gent stappen we af van de 'vrije' venstertijd waarbinnen iedereen zonder vergunning de autovrije gebieden in en uit mag rijden om er te laden en te lossen. **Om toegang te krijgen tot het autovrij gebied zal altijd een vergunning nodig zijn**. Door de vrije venstertijd af te schaffen, beperken we de kans dat het verkeer de knippen van het Circulatieplan ontwijkt via het autovrij gebied.

Dit betekent niet dat alle vergunningen 24 op 24u geldig zullen zijn. We maken een onderscheid tussen een tijd voor leveren en een voor andere doeleinden. In de praktijk betekent dit dat **leveranciers met een vergunning**:

- **tussen 18u00 en 11u00** de gebieden 1, 2, 3 en 5 of **het grote centrumgebied, de Koestraat tot en met de Kalandestraat, de Kortedagsteeg tot de Lammerstraat en het gebied tussen Nederkouter en Hospitaalbrug**, in mogen en dat ze
- **tussen 5u00 en 19u00** in het gebied 4 ,nl. **de Overpoortstraat** kunnen laden en lossen.

We laten m.a.w. voor de meeste gebieden de starttijd en eindtijd van de spertijd voor leveringen ongemoeid. Zo behouden leveranciers de mogelijkheid om te laden en te lossen vlak voor of kort na opening van de (handels)zaken en opnieuw net voor de handelszaken sluiten. Leveranciers zullen bovendien niet langer een vergunning kunnen krijgen om deze autovrije gebieden in te rijden tussen 11u en 18u (wat momenteel wel het geval is). Om ervoor te zorgen dat de levertijden worden gerespecteerd, komen aan de grenzen van de

autovrije gebieden ANPR-camera's. Met deze toegangsregeling willen we dat de voetgangerszones toch veel minder verkeer te verwerken krijgt wanneer daar het meeste nood aan is, nl. tussen 11u en 18u.

Voor het autovrij gebied rond de Overpoortstraat geldt een afwijkende venstertijd voor leveringen die beter overeenkomt met de bestaande levermomenten. Om toegang te krijgen tot dit autovrij gebied zal wel ook op ieder moment van de dag een vergunning nodig zijn. Al het doorgaand verkeer verdwijnt dus ook daar.

7.9 VOETGANGERSSTRATEN

WAT ZIJN VOETGANGERSSTRATEN?

Onder een voetgangersstraat verstaan we een straat die **exclusief is voorbehouden voor voetgangers** en dit **binnen een bepaald tijdvenster**. Dit wil dus zeggen: geen vrachtverkeer, geen autoverkeer, dus ook geen taxi's, en geen fietsers (met de fiets aan de hand is toegang uiteraard wel mogelijk). Mensen met bijvoorbeeld een elektrische rolstoel zijn wel toegelaten.

Het is een regime dat we toepassen om van de **drukste winkelwandel- en horecastraten** tijdens de spertijd echt verkeersvrije zones te maken zodat voetgangers er de enige en bevoorrechte weggebruikers worden.

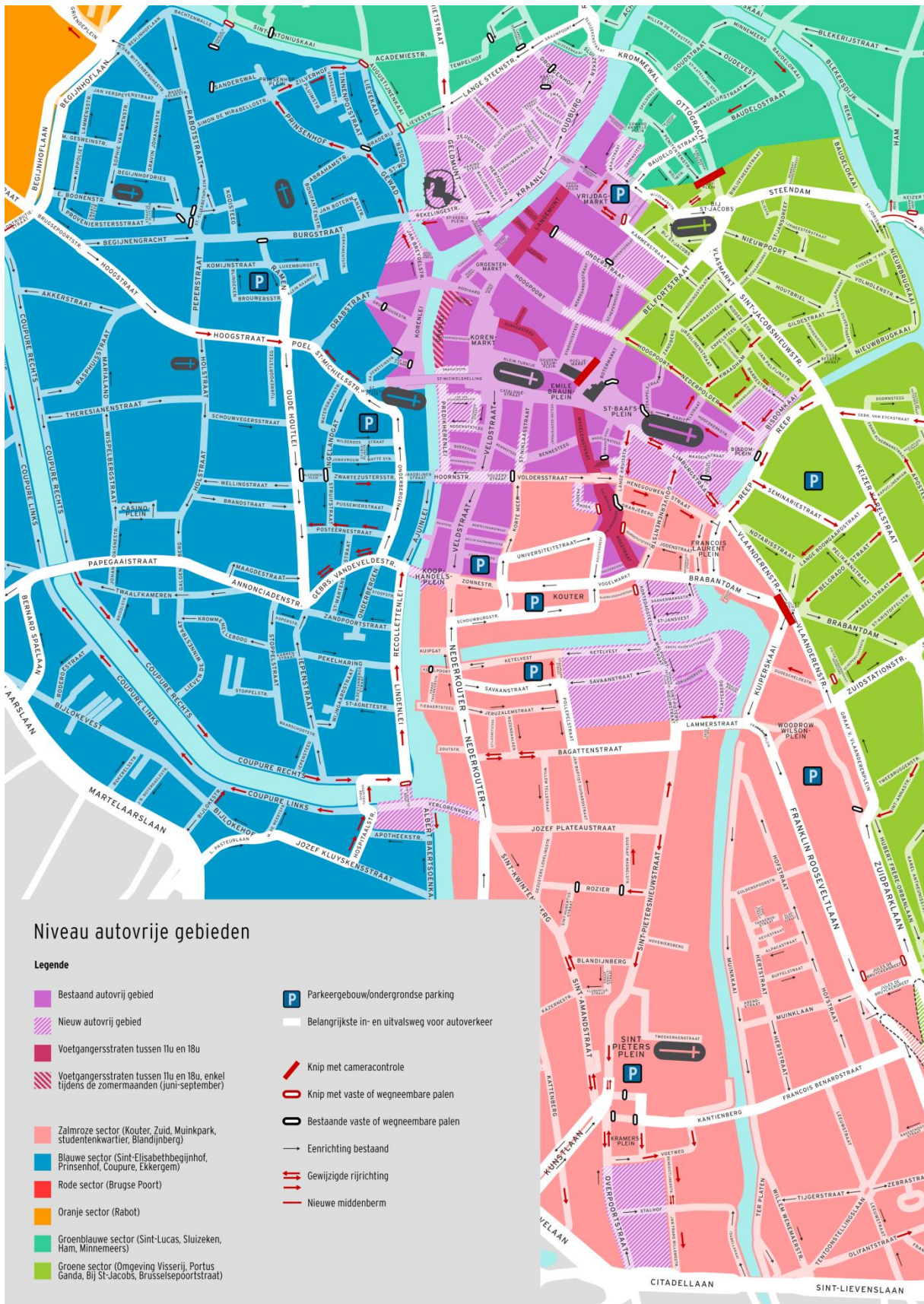
We kiezen voor '*straten*' en niet voor '*hele gebieden*' zodat men met een geldige vergunning in geval van nood altijd met een wagen tot vlak bij de straat kan geraken

WELKE STRATEN WORDEN VOETGANGERSSTRATEN?

We hebben de meest voor-de-hand-liggende straten uitgepikt waarvan iedereen aanvoelt dat ze overdag exclusief voor voetgangers zouden moeten gereserveerd zijn: de **Mageleinstraat**, de **Kalandestraat tot en met de Koestraat**, de **Langemunt** en de **Donkersteeg**. Voor deze straten geldt dit statuut **dagelijks van 11u00 tot 18u00**.

Ook de **Graslei** hoort in dit rijtje thuis. Hier willen we tijdens de zomermaanden van **juni t.e.m. september** een voetgangersstraat maken en dit dagelijks ook van **11u00 tot 18u00**. Enkel dan is het daar echt over de koppen lopen. We bekijken of een **flexibel systeem** mogelijk is zodat de Graslei ook op afroep verkeersvrij kan worden.

OVERZICHTSPLAN MET VOETGANGERSSTRATEN



Figuur: Overzichtsplan met voetgangersstraten (in fuchsia)

VOORWAARDEN

Er moeten enkele **voorwaarden** vervuld zijn om de voetgangersstraten te kunnen realiseren:

- Er moeten **preferentiële routes voor fietsers** worden uitgewerkt. Ze moeten leesbaar zijn in het straatbeeld, waar mogelijk infrastructureel ondersteund, duidelijk zijn gesignaleerd en voldoende zijn gecommuniceerd.
- Na een **evaluatieperiode** van 9 maanden tot 1 jaar, gaan we het effect van deze ingreep evalueren en actie ondernemen waar nodig.
- In de **onmiddellijke omgeving** van de autovrije gebieden moeten **kortparkeerplaatsen** beschikbaar zijn. Het **afzetten en ophalen van personen** (of goederen) moet ook kunnen op geringe afstand van de voetgangersstraten.

AANDUIDING

Voor de voetgangersstraten wordt **aparte signalisatie** voorzien omdat er een andere toegangsregeling geldt. De voetgangersstraten blijven wel onverminderd **deel uitmaken van de omliggende autovrije gebieden**.

- De Langemunt, de Donkersteeg, de Mageleinstraat en de Graslei behoren tot het grote centrale autovrij gebied (autovrij gebied 1).
- De voetgangersstraat van de Kalandestraat tot en met de Koestraat overlapt bijna volledig met autovrij gebied 2. Enkel Paddenhoek valt buiten de regeling voor de voetgangersstraten.

7.10 CATEGORIEËN VAN VERGUNNINGEN

BESTAANDE SITUATIE

Op dit ogenblik bieden we **niet voor alle doelgroepen een geschikte oplossing** aan. Binnen de 26 categorieën is er geen mogelijkheid om bijvoorbeeld een vergunning te verlenen voor een minder mobiele bewoner van de voetgangerszone die mogelijk maakt dat hij of zij aan de eigen woning in de zone kan worden afgezet of opgepikt.

De 26 categorieën zijn **niet duidelijk afgebakend**. Onder 'Varia' en 'VZW' kan zo goed als iedereen vallen.

Daarnaast overlappen veel van de categorieën elkaar. Er zijn door de jaren categorieën bij gekomen die maken dat er momenteel bijvoorbeeld 4 zijn waaronder leveranciers een vergunning kunnen aanvragen ('*Handelaar of traiteur niet gevestigd in autovrij gebied*', '*Koerier*', '*Leverancier*', '*Leverancier niet gevestigd in autovrij gebied*'). Sowieso valt de bestaansreden van deze categorieën moeilijk te verklaren wanneer er een venstertijd is waarbinnen leveringen kunnen gebeuren zonder vergunning.

In de nieuwe situatie willen we **minder en beter omschreven categorieën** van vergunningen.

NIEUWE SITUATIE

SAMENVATTENDE TABEL

		Gebieden 1, 2, 3 en 5	Gebieden 4 en 6	Knippen Ottogracht en Bargiebrug
Categorie	Looptijd vergunning	Toegang	Toegang	Toegang
Bewoner	1 jaar of tijdelijk	24/24u	24/24u	geen toegang
Bedrijf met garage of standplaats in een voetgangersgebied	1 jaar of tijdelijk	24/24u	24/24u	geen toegang
Hotel gevestigd in een voetgangersgebied	1 jaar of tijdelijk	24/24u	24/24u	geen toegang
Garage of standplaats in een voetgangersgebied	1 jaar of tijdelijk	24/24u	24/24u	geen toegang
Georganiseerd vervoer van mensen met beperkte mobiliteit	1 jaar of tijdelijk	24/24u	24/24u	24/24u
Privevervoer van personen met beperkte mobiliteit	1 dag	24/24u	24/24u	geen toegang
Zorgverstreker	1 jaar	24/24u	24/24u	24/24u
Levering van medische aard	1 jaar	24/24u	24/24u	geen toegang
Leverancier gevestigd in voetgangerszone	1 jaar	24/24u	24/24u	geen toegang
Duurzame stadsdistributie	1 jaar	24/24u	24/24u	24/24u
Markten, culturele activiteiten en evenementen	1 jaar of tijdelijk	24/24u	24/24u	geen toegang
Uitvoeren van werken	Max. 6 mnd	24/24u	24/24u	geen toegang
Nutsdiensten	1 jaar	24/24u	24/24u	geen toegang
Laden en lossen	1 jaar	18u-11u	5u-19u	geen toegang

Figuur: *Samenvatting van de nieuwe categorieën van vergunningen*

VAN OUDE SITUATIE NAAR NIEUWE SITUATIE

Het overkoepelende Circulatieplan gaat in op **3 april 2017**. Op dat moment worden ook de autovrije gebieden ingevoerd en zullen de **nieuwe categorieën van vergunningen (met bijhorende tijdvensters)** ingaan. Dit betekent dat tot dan de bestaande categorieën en tijdvensters worden behouden.

Na een jaar zullen de nieuwe categorieën **geëvalueerd** worden, zodat eventuele beperkingen kunnen worden **bijgestuurd** en eventueel foutief gebruik wordt aangepakt.

BEWONER

Met een vergunning kunnen **gedomicilieerde** bewoners van het autovrij gebied laden en lossen aan de eigen woning en/of naar hun garage of standplaats in een autovrij gebied rijden. **Per eigen voertuig** of voertuig waarover ze bestendig beschikken (e.g. een leasewagen) hebben ze recht op **één vergunning**. Met deze vergunningen kunnen ze bovendien tot aan een eigen garage of standplaats in het gebied rijden.

Bewoners van een autovrij gebied kunnen hun **bezoekers (online of aan het loket van het Mobiliteitsbedrijf) registreren**, zodat zij voor de duur van het bezoek een vergunning hebben om het autovrij gebied binnen te rijden. Zo kunnen familieleden of vrienden het autovrij gebied binnen rijden en een bewoner thuis op halen of afzetten en boodschappen of maaltijden brengen. Een bewoner kan zo ook een aannemer die een dringende herstelling moet komen uitvoeren, een zorgverstreker of het gebruik van een deelauto registreren. Deze vergunning geeft enkel recht om tot aan de bestemming te rijden, niet om te parkeren indien er geen garage of standplaats voorhanden is. Weliswaar wordt het **aantal bezoekers** die op deze manier een vergunning kan krijgen, **beperkt tot twee voertuigen per adres op hetzelfde moment**.

Gedomicilieerde bewoners die over **meer dan twee garages of standplaatsen** in het gebied beschikken (eigendom of gehuurd), kunnen per bijkomende garage of standplaats ook een vergunning aanvragen onder

deze categorie. Het **aantal gelijktijdige registraties** waar ze recht op hebben als bewoner wordt dan **verhoogd** tot het werkelijke aantal garages of standplaatsen waarover ze beschikken. Op die manier kunnen zij er ook voor zorgen dat ofwel zijzelf ofwel hun bezoekers gebruik kunnen maken van hun parkeervoorzieningen

Bewoners die (tijdelijk) **minder mobiel** zijn, hebben recht op **2 extra registraties in de bezoekersregeling** voor de voertuigen van **derden** voor de duur dat zij minder mobiel zijn (e.g. tijdens de revalidatieperiode na een ongeval). Bewoners dienen hiervoor te beschikken over een parkeerkaart voor personen met een handicap of een doktersattest (i.e. een modelattest in te vullen door een dokter). Deze regeling is getroffen om ervoor te zorgen dat de bewoners van de autovrije gebieden ook in de toekomst bijstand kunnen genieten van personen die niet zijn aangesloten bij een officiële hulporganisatie.

Eigenschappen, voorwaarden en beperkingen:

- Met een vergunning kan men gedurende de **hele dag (24/24)** het gebied inrijden.
- De looptijd van de vergunning is **1 jaar** en jaarlijks vernieuwbaar. In het geval van **bezoekers** (de registratie van derden) is een vergunning telkens **tijdelijk** geldig gedurende de tijd dat hij of zij door de bewoner als bezoeker geregistreerd staat.
- Aanvragers moeten in het autovrij gebied zijn **gedomicilieerd** (of een domicilie in het gebied aangevraagd hebben).
- **Bewoners registreren** de voertuigen van hun bezoekers. Het aantal geregistreerde bezoekers is **beperkt tot 2 voertuigen per adres op hetzelfde moment en 1 voertuig per bijkomende parkeervoorziening**.
- De registratie kan ook gebeuren na het binnenrijden van het autovrij gebied. De bepaling van de manier en de tijd waarbinnen die moet gebeuren, worden in een gemeentelijk reglement vastgelegd.
- Een vergunning geeft recht op toegang tot het autovrij gebied waarin de woning en/of garage of standplaats gelegen is, langs **elke toegangspoort** van dat gebied.
- De bewoner heeft recht op **een vergunning per voertuig waarover hij permanent beschikt** (bijvoorbeeld een eigen voertuig of een leasewagen). Een **minder mobiele bewoner** heeft bijkomend recht op **2 extra vergunningen** voor de voertuigen van derden voor de duur van de (tijdelijke) immobiliteit.
- Bewoners kunnen een **eigendomsbewijs** of **huurcontract** voor de garage of standplaats voorleggen.
- Vergunningen gelden **enkel voor het specifieke gebied**, niet voor de andere autovrije gebieden.

BEDRIJF MET GARAGE OF STANDPLAATS IN EEN AUTOVRIJ GEBIED

Vergunningen worden uitgereikt voor de voertuigen van personen die kunnen **beschikken over het (tijdelijke) gebruik van een garage of standplaats** van een bedrijf **gelegen in een autovrij gebied**.

Onder deze categorie vallen de parkeergelegenheden gebruikt door:

- handelaars,
- bezoekers en klanten van bedrijven en handelszaken, en
- werknemers van bedrijven of scholen

die in een autovrij gebied zijn gevestigd.

De garages of standplaatsen van **bewoners** (met of zonder domicilie) of van **hotels** gevestigd in het autovrij gebied vallen **niet** onder deze categorie. Zij vallen onder andere categorieën.

Eigenschappen, voorwaarden en beperkingen:

- Met een vergunning kan men gedurende de **hele dag** (24/24) het gebied inrijden.
- De looptijd van de vergunning is **1 jaar** en jaarlijks vernieuwbaar voor **handelaars en werknemers**.
- In het geval van **bezoekers of klanten** is een vergunning **tijdelijk** geldig gedurende het bezoek of verblijf (telkens 1 dag).
- **Bedrijven of handelszaken registreren** de voertuigen van hun bezoekers of klanten via een gelijkaardig systeem dat ook bewoners toelaat hun bezoekers te registreren (i.e. een online toepassing).
- De registratie kan ook gebeuren na het binnenrijden van het autovrij gebied. De bepaling van de manier en de tijd waarbinnen die moet gebeuren, worden in een gemeentelijk reglement vastgelegd.
- **Bedrijven of handelszaken** kunnen een **eigendomsbewijs** of **huurcontract** voor de garage of standplaats voorleggen. Werknemers van bedrijven uit het gebied tonen het gebruik van de garage of standplaats aan op basis van een **contract met de werkgever**.
- Via een opzoeking in het **(V)KBO**¹⁰ verzekeren we dat een bedrijf of handelszaak daadwerkelijk in een autovrij gebied is gelegen.
- Er worden niet meer gelijktijdig geldige vergunningen uitgereikt dan er standplaatsen of garages zijn.
- Een vergunning geeft recht op toegang via **vaste toegangspoorten** o.b.v. de geografische ligging van de garages of standplaatsen van hetbedrijf.

HOTEL GEVESTIGD IN EEN AUTOVRIJ GEBIED

Een hotel gelegen in een autovrij gebied kan de nummerplaten van de voertuigen van **hotelgasten, andere bezoekers en werknemers die gebruik maken van de parking van het hotel** registreren zodat zij voor de duur van het bezoek een vergunning krijgen om het autovrij gebied binnen te rijden en de parking van het hotel te kunnen bereiken. Een hotel kan bijvoorbeeld ook het voertuig van een bedrijf dat een dringende herstelling moet komen uitvoeren als bezoeker registreren.

Een hotel gelegen in een autovrij gebied kan de nummerplaten van **touringcars** online **registreren** voor het **afzetten van verblijfstoeristen** aan dat hotel.

¹⁰ VKBO: Verrijkte Kruispunt Bank Ondernemingen

Eigenschappen, voorwaarden en beperkingen:

- Met een vergunning kan men gedurende de **hele dag (24/24)** het gebied inrijden.
- In het geval van **hotelgasten, touringcars en andere bezoekers** is een vergunning **tijdelijk** geldig gedurende het bezoek of verblijf (bijvoorbeeld voor de duur van het verblijf voor hotelgasten, of één dag voor de touringcar die de hotelgasten afzet en weer verder rijdt).
- **Hotels registreren zelf de voertuigen van hun bezoekers, werknemers of hotelgasten die de parking gebruiken en de touringcars** die hotelgasten bij hen afzetten of oppikken. Hotelgasten die de parking van het hotel niet gebruiken, maar enkel hun bagage afzetten of oppikken aan een hotel, krijgen geen vergunning.
- De registratie kan ook gebeuren na het binnenrijden van het autovrij gebied. De bepaling van de manier en de tijd waarbinnen die moet gebeuren, worden in een gemeentelijk reglement vastgelegd.
- Via een opzoeking in het **(V)KBO** verzekeren we dat een hotel daadwerkelijk in een autovrij gebied is gelegen.
- Er worden niet meer gelijktijdig geldige vergunningen uitgereikt aan hotelgasten, andere bezoekers en werknemers dan het **aantal standplaatsen of garages waarover het hotel beschikt**. Het hotel kan een eigendomsbewijs of huurcontract voor de garage of standplaats voorleggen.
- Het **aantal touringcars** dat geregistreerd kan worden, is onafhankelijk van de parkingcapaciteit.
- Een vergunning geeft recht op toegang via **vaste toegangspoorten** o.b.v. de geografische ligging van het hotel.

Touringcars kunnen nooit toegang krijgen tot een autovrij gebied waarbinnen geen hotel is gelegen (bijvoorbeeld het gebied rond de Overpoortstraat).

GARAGE OF STANDPLAATS IN HET AUTOVRIJ GEBIED

Vergunningen worden uitgereikt voor de voertuigen van personen die kunnen **beschikken over het (tijdelijke) gebruik van een garage of standplaats gelegen in een autovrij gebied**.

Onder deze categorie vallen:

- de parkeervoorzieningen van bewoners zonder domicilie in het autovrij gebied;
- de parkeervoorzieningen die niet horen bij een handelszaak, school, bedrijf of hotel gelegen in een autovrij gebied.

Eigenschappen, voorwaarden en beperkingen:

- Met een vergunning kan men gedurende de **hele dag (24/24)** het gebied inrijden.
- De looptijd van de vergunning is **1 jaar** en jaarlijks vernieuwbaar.
- **Aanvragers** kunnen een **eigendomsbewijs** of **huurcontract** voor de garage of standplaats voorleggen.
- De nummerplaat van de vergunning kan maximaal één keer per dag worden gewijzigd (e.g. voor het gebruik van een vervangwagen) .

- Een vergunning geeft recht op toegang via **vaste toegangspoorten** o.b.v. de geografische ligging van de garages of standplaatsen.

GEORGANISEERD VERVOER VAN MENSEN MET BEPERKTE MOBILITEIT

Voertuigen van **erkende organisaties** met als (hoofd)activiteit het vervoeren van mensen met een beperkte mobiliteit kunnen in de toekomst onder deze categorie een vergunning aanvragen. **Vrijwilligers** die werken via een van die erkende organisaties hebben ook recht op een vergunning (e.g. ziekenvervoer door vrijwilligers georganiseerd door een mutualiteit).

Eigenschappen, voorwaarden en beperkingen:

- Met een vergunning kan men gedurende de **hele dag (24/24)** het gebied inrijden.
- De voertuigen van de **erkende organisaties** krijgen een vergunning met een looptijd van **1 jaar**.
- **Vrijwilligers** krijgen een vergunning op basis van de dienstregeling waaronder ze rijden (e.g. elke donderdag van de week). Een vergunning zal voor hen 1 jaar geldig zijn. **Organisaties** moeten een **erkenning** hebben van het RIZIV of van de Vlaamse Overheid. Voor elke organisatie worden de gegevens gecontroleerd die zijn opgenomen in het (V)KBO.
- **Organisaties registreren** de voertuigen van hun vrijwilligers zelf.
- Een vergunning geeft recht op toegang tot **alle autovrije gebieden via elke toegangspoort**.
- Met een vergunning mag men **door 3 knippen** rijden, i.e. aan de Ottogracht, Bargiebrug en Lippensplein.

PRIVEVERVOER VAN PERSONEN MET BEPERKTE MOBILITEIT

We reiken **dagvergunningen** uit voor de voertuigen van private personen (e.g. familieleden of vrienden) die mensen die in het bezit zijn van een **parkeerkaart voor personen met een handicap of een doktersattest (aan de hand van een modelattest)** afzetten of ophalen aan een bestemming binnen een autovrij gebied. Deze dagvergunning geldt enkel voor mensen die hetzij buiten het autovrij gebied wonen, hetzij in het autovrij gebied maar zonder er te zijn gedomicilieerd. De vergunning geldt telkens voor één autovrij gebied.

Minder mobiele bewoners gedomicilieerd in een autovrij gebied vallen niet onder deze categorie, maar hebben recht op 2 extra (jaar)vergunningen voor de voertuigen van derden¹². Ze kunnen de voertuigen van derden ook registreren als bezoekers. Om toegang te krijgen tot een ander autovrij gebied, kunnen zij wel gebruik maken van deze vergunning voor privé-vervoer.

Eigenschappen, voorwaarden en beperkingen:

- Met een vergunning kan men gedurende de **hele dag (24/24)** het gebied inrijden.
- **Dagvergunningen** worden uitgereikt voor de voertuigen van private vervoerders die gebruikt worden voor het vervoeren van mensen met een **parkeerkaart voor personen met een handicap of met een**

¹² Meer informatie in het hoofdstuk “Bewoner”

doktersattest. Bewoners met beperkte mobiliteit kunnen op basis van een doktersattest aanspraak maken op een vergunning onder deze categorie.

- De persoon met beperkte mobiliteit geeft bij zijn aanvraag een bestemming in het autovrij gebied op waaraan **vaste toegangspoorten** worden gekoppeld.
- Een **vergunning achteraf** is mogelijk: ten laatste op de eerstvolgende werkdag na de dag van het binnenrijden een vergunning aanvragen kan in **uitzonderlijke omstandigheden** en onder in een reglement vast te leggen voorwaarden (e.g. motivatie, bewijs van dringendheid/overmacht).

ZORGVERSTREKKER

Medici en andere zorgverstrekkers met een RIZIV-nummer of een erkenning van de Vlaamse Gemeenschap als gezondheidszorgberoep, vragen onder deze categorie een vergunning aan om op **huisbezoek** te kunnen gaan bij hun **patiënten**. Deze vergunning geeft enkel recht om tot aan de bestemming te rijden en eventueel materiaal te lossen, niet om te parkeren indien er geen garage of standplaats is.

De mantelzorger zonder RIZIV-nummer of erkenning valt niet onder deze categorie, maar kan door de bewoner geregistreerd worden als bezoeker.

Ook het leveren van **warme maaltijden door erkende thuiszorgdiensten** valt onder deze categorie. De diensten voor gezinszorg en aanvullende thuiszorg zijn erkend door of aangemeld bij het Agentschap Zorg en Gezondheid (e.g. Partena Gezinszorg of Solidariteit voor het Gezin). Deze categorie is niet bedoeld voor de levering van warme maaltijden door een traiteur of voor een familielid; de nadruk ligt op georganiseerde zorg. Andere leveringen van warme maaltijden vallen onder de categorie '*laden en lossen*' of kunnen opgevangen worden via het registreren van bezoekers of via het stadsdistributieplatform.

Eigenschappen, voorwaarden en beperkingen:

- Met een vergunning kan men gedurende de **hele dag** (24/24) het gebied inrijden.
- De looptijd van de vergunning is **1 jaar** en jaarlijks vernieuwbaar.
- **Aanvragers hebben een** RIZIV-nummer of een erkenning van de Vlaamse Gemeenschap als gezondheidszorgberoep.
- Een vergunning geeft recht op toegang tot **alle autovrije gebieden via elke toegangspoort**.
- Met een vergunning mag men **door 3 knippen** rijden, i.e. aan de Ottogracht, Bargiebrug en Lippensplein.

LEVERING VAN MEDISCHE AARD

Voertuigen die worden gebruikt voor **dringende leveringen van medicijnen of medisch materiaal** kunnen onder deze categorie een vergunning bekomen. Het leveren van medicijnen of het afhalen van bloedstalen valt bijvoorbeeld onder deze categorie.

Eigenschappen, voorwaarden en beperkingen:

- Met een vergunning kan men gedurende de **hele dag (24/24)** het gebied inrijden.
- De looptijd van de vergunning is **1 jaar** en jaarlijks vernieuwbaar.
- Een opzoeking in het **(V)KBO** toont aan dat de organisatie daadwerkelijk leveringen van medicijnen verzorgt.
- Bij de aanvraag maken deze personen een **keuze** uit de circulatiesectoren, en bijhorende **vaste toegangspoorten**, via dewelke ze het autovrij gebied wensen binnen te rijden.
- **Een vergunning achteraf** is mogelijk: ten laatste op de eerstvolgende werkdag na de dag van het binnenrijden een vergunning aanvragen kan in **uitzonderlijke omstandigheden** en onder in een reglement vast te leggen voorwaarden (e.g. motivatie, bewijs van dringendheid/overmacht).

LEVERANCIER GEVESTIGD IN EEN AUTOVRIJ GEBIED

Met een vergunning kunnen **handelszaken met als hoofdactiviteit uitgaande leveringen** hun diensten blijven uitoefenen. De voertuigen van pizza- en pitazaken of traiteurs vallen hier onder.

Eigenschappen, voorwaarden en beperkingen:

- Met een vergunning kan men gedurende de **hele dag (24/24)** het gebied inrijden.
- De looptijd van de vergunning is **1 jaar** en jaarlijks vernieuwbaar.
- Een opzoeking in het **(V)KBO** geeft aan dat de handelszaak in een autovrij gebied is gevestigd en dat de hoofdactiviteit leveren is.
- Een vergunning geeft recht op toegang tot het **autovrij gebied waarin de leverancier is gevestigd, via elke toegangspoort** van dat gebied.
- Voor **leveringen in andere autovrije gebieden** dan die waarin de handelszaak zelf is gevestigd, is een **aparte vergunning** nodig.

DUURZAME STADSDISTRIBUTIE

Met de nieuwe toegangsregeling zijn reguliere leveringen tijdens de spertijden normaal gezien niet meer mogelijk. Een stadsdistributieplatform kan hier een oplossing bieden.

Leveringen gebeuren met voertuigen van bedrijven die zijn aangesloten bij of werken onder de regierol van een stadsdistributieplatform. Typisch zijn dit voertuigen die vanuit een centraal distributiecentrum met milieuvriendelijke voertuigen leveringen verzorgen. Deze diensten moeten geleidelijk aan meer en meer reguliere leveranciers gaan vervangen en worden de oplossing voor iedereen die tijdens een spertijd pakketten wil ontvangen of verzenden.

Eigenschappen, voorwaarden en beperkingen:

- Met een vergunning kan men gedurende de **hele dag (24/24)** het gebied inrijden.
- De looptijd van de vergunning is **1 jaar** en jaarlijks vernieuwbaar.
- Het **stadsdistributieplatform** bepaalt de criteria waaraan de voertuigen van de betrokken organisaties moeten voldoen (e.g. milieukeurmerken en beladingsgraad).
- Het **stadsdistributieplatform registreert** de voertuigen die toegang hebben tot het autovrij gebied.
- Een vergunning geeft recht op toegang tot **alle autovrije gebieden via elke toegangspoort**.
- Met een vergunning mag men door 3 **knippen** rijden, i.e. Ottogracht, Bargiebrug en Lippensplein.

MARKTEN, CULTURELE ACTIVITEITEN EN EVENEMENTEN

Voertuigen van **losse en vaste marktkramers of standen bij evenementen** en voertuigen gebruikt voor de **opbouw en afbraak** van een **markt of evenement** vallen onder deze categorie. Vergunningen worden uitgereikt voor de duur van de markt of het evenement.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen **terugkerende** markten of evenementen (e.g. dagelijks, wekelijks of maandelijks) enerzijds, en **tijdelijke** markten of evenementen (i.e. met een vaste start- en einddatum) anderzijds.

Eigenschappen, voorwaarden en beperkingen voor **alle** markten of evenementen:

- Met een vergunning kunnen voertuigen voor markten en evenementen gedurende de **hele dag (24/24)** het gebied inrijden. Dit geldt ook voor de voertuigen die worden gebruikt voor het opbouwen of afbreken van een markt of evenement.
- Met een vergunning krijgen marktkramers en medewerkers van evenementen toegang via **vaste toegangspoorten** op basis van de ligging van de markt of het evenement in één van de autovrije gebieden.
- **Een vergunning achteraf** is mogelijk: ten laatste op de eerstvolgende werkdag na de dag van het binnenrijden een vergunning aanvragen kan in **uitzonderlijke omstandigheden** en onder in een reglement vast te leggen voorwaarden (e.g. motivatie, bewijs van dringendheid/overmacht).
- Voor het beleveren van markten of evenementen is een vergunning van de categorie laden en lossen vereist.

Eigenschappen, voorwaarden en beperkingen voor **terugkerende** markten of evenementen:

- De looptijd van de vergunning is **1 jaar** en jaarlijks vernieuwbaar. De vergunning is enkel geldig op de dag of dagen van de markt of het evenement.
- De vergunning wordt **aangevraagd door** de marktkramers en door de standhouders of de organisator van het evenement.

Eigenschappen, voorwaarden en beperkingen voor **tijdelijke** markten of evenementen:

- De looptijd van de vergunning is voor **de tijd die nodig is voor de opbouw, de duur van de markt of het evenement en de tijd die nodig is voor de afbraak en is maximaal 6 maand**. De voertuigen worden **geregistreerd** door de Dienst Evenementen, Feesten, Markten en Foren.

Eigenschappen, voorwaarden en beperkingen voor **culturele** activiteiten:

- De looptijd van de vergunning is voor **de tijd nodig voor de opbouw, de duur van de culturele activiteit en de tijd die nodig is voor de afbraak en is maximaal 6 maand**.
- Hierover worden stadsintern nog verdere afspraken gemaakt.

UITVOEREN VAN WERKEN

Onder het *'uitvoeren van werken'* verstaan we alle werken of diensten die **geen nutsdiensten** zijn en worden **uitgevoerd op het openbaar domein, of aan of binnen privé-eigendommen**. Onder deze categorie vallen onder andere voertuigen gebruikt voor verbouwingen, nieuwbouwwerkzaamheden, depannage- of takeldiensten, verhuizen, ceremonies, glazenwassers, loodgieters, of de captatie van beelden of geluid (tv/radio). Vergunningen worden uitgereikt voor de duur van de werken en zijn maximaal 6 maand geldig.

Voor **dringende werken** die worden uitgevoerd bij een bewoner of een bedrijf (handelszaak, school of hotel) met parkeergelegenheid in een autovrij gebied kan de bewoner of het bedrijf het voertuig van de uitvoerder van de werken registreren als bezoeker¹³.

Eigenschappen, voorwaarden en beperkingen:

- Met een vergunning kan men gedurende de **hele dag (24/24)** het gebied inrijden.
- De looptijd van de vergunning is **maximaal 6 maand**. Op die manier willen we er voor zorgen dat goed wordt ingeschat hoe lang een vergunning effectief nodig zal zijn.
- De **uitvoerder van de werken** doet de aanvraag en moet daarbij een **adres** in een autovrij gebied opgeven waar de werken plaatsvinden.
- Een opzoeking in het **(V)KBO** toont aan dat het bedrijf daadwerkelijk instaat voor de werken die men wil uitvoeren.
- De aanvrager maakt een **keuze** uit de circulatiesectoren, en dus ook de **vaste toegangspoorten**, via dewelke hij of zij het autovrij gebied in wil rijden.
- **Een vergunning achteraf** is mogelijk: ten laatste op de eerstvolgende werkdag na de dag van het binnenrijden een vergunning aanvragen kan in **uitzonderlijke omstandigheden** en onder in een reglement vast te leggen voorwaarden (e.g. motivatie, bewijs van dringendheid/overmacht).
- Het louter **laden en lossen van werkmateriaal of grondstoffen** nodig voor het uitvoeren van de werken, **valt onder de categorie 'laden en lossen'**.

¹³ Zie de hoofdstukken *"Bewoner"*, *"Bedrijf met garage of standplaats in een autovrij gebied"* en *"Hotel gevestigd in een autovrij gebied"*.

NUTSDIENSTEN

Deze categorie omvat alle vergunningen voor werken uitgevoerd door een bedrijf dat voorziet in het aanleveren of onderhouden van **producten of diensten die van algemeen en openbaar belang zijn**. Dit zijn elektriciteits-, gas-, drinkwater- en (tele)communicatievoorzieningen (waaronder ook het legen van de rode brievenbussen wordt verstaan, maar niet de postbedeling of pakjesdiensten), het onderhoud van wegen, parken en infrastructuur voor het openbaar vervoer. Dienstvoertuigen van De Lijn en stad Gent (e.g. de Groendienst, dienst Wegen, enz.) horen hier ook thuis.

Eigenschappen, voorwaarden en beperkingen:

- Met een vergunning kan men gedurende de **hele dag (24/24)** het gebied inrijden.
- De looptijd van de vergunning is **1 jaar** en jaarlijks vernieuwbaar.
- Er worden **gelijktijdig per bedrijf (inclusief onderaannemers) maximaal 10** geldige vergunningen uitgereikt.
- Het **hoofdbedrijf registreert** de voertuigen die toegang nodig hebben tot een autovrij gebied.
- Een vergunning geeft recht op toegang tot het autovrij gebied waarin de nutsdiensten worden uitgevoerd, langs **elke toegangspoort** van dat gebied.
- **Een vergunning achteraf** is mogelijk: ten laatste op de eerstvolgende werkdag na de dag van het binnenrijden een vergunning aanvragen kan in **uitzonderlijke omstandigheden** en onder in een reglement vast te leggen voorwaarden (e.g. motivatie, bewijs van dringendheid/overmacht).
- Het louter **laden en lossen van werkmateriaal of grondstoffen** nodig voor het uitvoeren van de werken, **valt onder de categorie 'laden en lossen'**.

LADEN EN LOSSEN

Wie moet **laden of lossen in het autovrij gebied, maar er niet is gedomicilieerd en niet op een garage of standplaats terecht kan in het autovrij gebied**, kan een vergunning aanvragen onder deze categorie.

Onder deze categorie vallen:

- Leveranciers die niet gevestigd zijn in een autovrij gebied.
- Leveranciers die gevestigd zijn in een autovrij gebied maar in een ander autovrij gebied willen leveren.
- Handelaars gevestigd in het autovrij gebied zonder domicilie, garage of standplaats in het autovrij gebied die aan de hun zaak willen laden en lossen.
- Bewoners van het autovrij gebied zonder domicilie in het autovrij gebied die aan de hun woning willen laden en lossen.
- Werknemers die bij een werkgever moeten laden of lossen (e.g. bij een bedrijf, school, stadsdienst...).
- Zelfstandige met een opdracht in het autovrij gebied (bv. een fotograaf).

Eigenschappen, voorwaarden en beperkingen:

- Met een vergunning kan men
 - **tussen 18u00 en 11u00** laden en lossen **in de autovrije gebieden 1, 2, 3 en 4** of het grote centrumgebied, de Koestraat tot en met de Kalandestraat, de Kortedagsteeg tot de Lammerstraat en het gebied tussen Nederkouter en Hospitaalbrug;
 - **tussen 5u00 tot 19u00** laden en lossen **in voetgangersgebied 5** of de Overpoortstraat kunnen.
- De looptijd van een vergunning is maximaal **1 jaar** en jaarlijks vernieuwbaar.
- Een opzoeking in het **(V)KBO** toont aan dat het effectief om een **leverancier** of handelszaak gaat.
- De vergunninghouder heeft **geen domicilie of vestiging in het autovrij gebied** en heeft ook **geen garage of standplaats** ter beschikking in het gebied.
- Een leverancier kan meerdere leveradressen binnen autovrij gebied 1, i.e. het grote centrumgebied, hebben en kan zelf de **meest aangewezen toegangspoorten**, gekoppeld aan 1 sector, **kiezen** om zijn route doorheen het gebied zo efficiënt mogelijk te kunnen bedienen.
- Een leverancier kan voor **meerdere autovrije gebieden** een vergunning aanvragen wanneer hij kan aantonen in elk van die gebieden te moeten leveren.
- Werknemers die bij een werkgever moeten laden of lossen moeten door de werkgever worden geregistreerd.

7.11 VERWACHT EFFECT VAN DE NIEUWE TIJDVENSTERS EN CATEGORIEËN

Op basis van het verkeer dat we sinds enkele jaren meten aan het Sint-Michielsplein en in de Jan Breydelstraat schatten we in dat de nieuwe vergunningscategorieën en de nieuwe tijdvensters voor bepaalde categorieën hun effect niet zullen missen.

In straten waar geen openbaar vervoer rijdt, verwachten we **tussen 11u en 18u nog maximaal 1/3^e van het verkeer**. Dit omwille van het feit dat (een deel van) het niet-vergunde verkeer en het verkeer voor leveringen er uit gaat. Waar wel openbaar vervoer rijdt, daalt het verkeer met 50%.

Deze aantallen houden nog geen rekening met het effect dat de voetgangersstraten op het verkeer zal hebben.

Tussen 18 en 11u rekenen we logischerwijs op een kleinere daling: **40% minder verkeer** in de straten waar geen openbaar vervoer rijdt en 31% minder in de andere straten. Het verkeer dat aan de leveranciers is toe te schrijven blijft in dit tijdvenster even groot.

7.12 ELEKTRISCHE FIETSEN

In 2016 werd het statuut van de elektrische fietsen duidelijk vastgelegd in een nieuw Koninklijk besluit dat ingaat op 1 oktober 2016. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen:

1. een elektrische fiets met **ondersteuning tot 25 km/u** wordt beschouwd als een *'gemotoriseerd rijwiel'* waarvan de bestuurder is **gelijkgesteld aan een 'fietsers'**;

2. een elektrische fiets met **ondersteuning tot 45 km/u** wordt beschouwd als een **bromfiets** van een nieuwe klasse '**speed pedelec**' (een nieuwe klasse naast bromfiets klasse A en klasse B).

Dit besluit betekent dat de bestuurders van elektrische fietsen met ondersteuning **tot 25 km/u geen vergunning nodig** hebben om in de nieuwe autovrije gebieden te mogen rijden omdat fietsers overal worden toegelaten. De toegangsregeling wordt geregeld aan de hand van verkeersborden aan de grenzen van de autovrije gebieden.

Speed pedelecs moeten vanaf 1 oktober een **nummerplaat** en een bromfietsverzekering Burgerlijke Aansprakelijkheid hebben. Ze worden ook **tot de autovrije gebieden toegelaten zonder daarvoor een vergunning te moeten aanvragen**. De standaardnummerplaat voor speed pedelecs krijgt een duidelijk patroon (e.g. '**S-PXX-000**') zodat we deze elektrische fietsen automatisch kunnen herkennen en toegang verschaffen. De toegangsregeling voor deze categorie van elektrische fietsen wordt vastgelegd in een gemeentelijk reglement.

Beide categorieën van elektrische fietsen zijn **tussen 11u en 18u niet toegelaten tot de voetgangersstraten**.

7.13 BROMFIETSEN & LICHTE VIERWIELERS

A-klasse bromfietsen (tot max. 25km/h) en **B-klasse bromfietsen** (tot 45km/h) moeten voortaan voorzien zijn van een **nummerplaat**. A-klasse bromfietsen krijgen er een met een '**S-AXX-000**' patroon. Bij B-klasse bromfietsen is dat '**S-BXX-000**'.

A-klasse bromfietsen worden toegelaten tot de autovrije gebieden en zijn vrijgesteld van de vergunningsplicht. Het type voertuig wordt achterhaald dankzij het unieke patroon van de nummerplaat. De toegangsregeling voor deze categorie van voertuigen wordt vastgelegd in een gemeentelijk reglement.

B-klasse bromfietsen worden niet automatisch toegelaten en zijn dus vergunningsplichtig. Dit betekent dat ze een vergunning moeten aanvragen onder een van de categorieën vermeldt in hoofdstuk '*Categorieën van vergunningen*'.

Lichte vierwielers zijn voor wat betreft de toegangsregeling tot de autovrije gebieden **ook vergunningsplichtig**. Deze voertuigen krijgen een '**S-UXX-000**' nummerplaat. Met '*lichte vierwielers*' worden vierwielige bromfietsen bedoeld zoals in artikel 2.17. 2^o¹⁴ van de wegcode. Sommige quads worden door de wet als lichte vierwielers beschouwd (andere zijn ingeschreven als landbouwvoertuig of moto).

7.14 CARGOFIETSEN / BAKFIETSEN

Ook **cargofietsen** en **bakfietsen** worden via een gemeentelijk reglement expliciet vrijgesteld van de vergunningsplicht.

¹⁴ Een '*lichte vierwieler*' is elk vierwielig voertuig uitgerust met een motor waarvan de cilinderinhoud ten hoogste 50cm³ bedraagt voor de motoren met elektrische ontsteking of, voor andere typen van motoren, met een netto-maximumvermogen van ten hoogste 4 kW en dat naar bouw en motorvermogen, op een horizontale weg, niet sneller kan rijden dan 45 km per uur.

7.15 TAXI'S

TOEGANG TOT DE AUTOVRIJE GEBIEDEN

Taxi's hebben **toegang tot de autovrije gebieden** daar waar voor hen een uitzondering is voorzien of waar een gemeentelijk reglement dit vastlegt.

Taxi's mogen in de toekomst **via alle toegangspoorten** alle autovrije gebieden **gedurende de hele dag** in rijden. Daarnaast is hen ook toegestaan om **voorbij de knippen** te rijden daar **waar het openbaar vervoer dit ook kan**.

De nummerplaten van alle Gentse taxi's worden opgenomen in een whitelist, zodat de toegangscontrolesystemen hen automatisch kunnen herkennen.

De **voetgangersstraten** mogen tussen 11u00 en 18u00 **ook door taxi's niet worden ingereeden**. Deze zijn Langemunt, Donkersteeg, Mageleinstraat, Koestraat – Kalandeberg en Graslei (van juni tot september). Ook in de **Veldstraat** zullen taxi's **tussen 11u00 en 18u00 niet** mogen rijden. Voor de Veldstraat bestaat een heel goed alternatief, nl. Predikherenlei en Ajuinlei of Korte Meer en Sint-Niklaasstraat.

STANDPLAATSEN

Het statuut van beperkt toegankelijk '*erf*' dat de autovrije gebieden vanaf 3 april 2016 zullen krijgen maakt dat het parkeren in principe verboden is. Alleen op plaatsen die afgebakend zijn door wegmarkeringen of door een wegbedekking in een andere kleur en waar de letter 'P' is aangebracht en op plaatsen waar een verkeersbord het toelaat, kan nog worden geparkeerd.

De **standplaatsen in de Pakhuisstraat blijven**, de andere plaatsen worden **net buiten de grenzen van het nieuwe autovrije gebied gecompenseerd**.

7.16 RUIMEN VAN VUILNIS

TOEGANG TOT DE AUTOVRIJE GEBIEDEN

Voor het **ophalen van huis- en bedrijfsafval**¹⁵, voor de bestelwagens gebruikt voor **manueel vegen** (i.e. de '*veegmobielen*') en voor de **veegwagens** treffen we eenzelfde regeling.

Deze voertuigen zijn **toegelaten in alle autovrije gebieden** waar voor hen een uitzondering is voorzien of waar een gemeentelijk reglement dit vastlegt. Ze mogen **voorbij de knippen van het Circulatieplan** rijden, daar waar dit nodig is om de straat te vegen of om afval op te halen en daar waar openbaar vervoer dat ook mag. Tot de **voetgangersstraten** krijgen ze **geen toegang** tussen 11u00 en 18u00. Dit wil zeggen dat het ophalen van afval uit de korven via de zijstraten moet gebeuren.

De nummerplaten van al de voertuigen die worden ingezet voor het ruimen van vuilnis worden opgenomen in een whitelist, zodat de toegangscontrolesystemen hen automatisch kunnen herkennen.

¹⁵ Juridisch onderzoek heeft uitgewezen dat we geen objectief onderscheid kunnen maken tussen '*huisafval*' en '*bedrijfsafval*'. Beide worden beschouwd als het '*wegruimen van vuilnis*'.

Er wordt onderzocht door het mobiliteitsbedrijf of veegmobielen in bepaalde straten in het autovrij gebied in tegenrichting mogen rijden. De stad engageert zich om met alle spelers afspraken te maken om er voor te zorgen dat het ophalen van huis- en bedrijfsafval in de autovrije gebieden **zo veel mogelijk voor 11u00** gebeurt.

STATIONEREN VAN VOERTUIGEN

Zowel het ophalen van afval in de autovrije gebieden als het vegen van de straten nemen een zekere tijd in beslag. Dit wil zeggen dat tijdens een ronde vaak een (middag)pauze van ongeveer 30 minuten wordt genomen. Tijdens de pauze moeten de voertuigen ergens worden gestationeerd. We gaan op zoek naar **locaties aan de rand van de autovrije gebieden** of op **plaatsen waar het stationeren van voertuigen minder stoort**. Het stationeren van de grotere voertuigen zal ook minder hinder veroorzaken wanneer het ophalen van afval voor 11u00 gebeurt.

7.17 VOERTUIGEN VAN DE LIJN

Voertuigen van De Lijn hebben **toegang tot de autovrije gebieden** daar waar voor hen een uitzondering is voorzien of waar een gemeentelijk reglement dit vastlegt.

De toegang tot het autovrij gebied wordt met ANPR-camera's gecontroleerd. Alle vaststellingen van potentiële overtredingen zullen door GAS-ambtenaren met de juiste bevoegdheid worden gevalideerd. Om hen geenodeloos werk te laten verrichten, komen de nummerplaten van alle voertuigen van De Lijn op de whitelist voor de ANPR-camera's terecht.

7.18 HULPDIENSTEN

Hulpdiensten kunnen door alle knippen met camerabewaking en door alle poorten van de autovrije gebieden.

HOE WERKT EEN ANPR-SYSTEEM?

In Gent worden toegangscontrolesystemen met ANPR-camera's ingezet om te controleren wie een autovrij gebied in rijdt. Iedereen die dit doet zonder geldige vergunning, zal een administratieve geldboete¹⁶ ontvangen. Het proces verloopt als volgt:

- een ANPR-camera **leest de nummerplaat** in van ieder voertuig dat de zone in rijdt;
- de nummerplaat wordt **vergeleken met een 'whitelist'**, i.e. een lijst met alle nummerplaten van voertuigen die voor die dag over een vergunning beschikken (in de lijst worden ook de permanente vergunningen opgenomen voor de vrijgestelde voertuigen van e.g. taxi's, De Lijn, prioritaire voertuigen, voertuigen gebruikt voor het ruimen van vuilnis... Deze regeling wordt vastgelegd in een gemeentelijk reglement);
- de vaststelling van het voertuig wordt als '*potentiële overtreding*' gemarkeerd wanneer de nummerplaat niet is opgenomen in de whitelist;
- een GAS-ambtenaar **controleert alle potentiële overtredingen** door visueel na te gaan of de nummerplaat correct werd gelezen en of het voertuig effectief de zone in is gereden;
- elke **bevestigde overtreding resulteert in een administratieve geldboete** voor de eigenaar van het voertuig.

De bewijslast bestaat o.a. uit foto's en tijdstempels die samen aantonen dat een voertuig op een bepaald tijdstip zonder vergunning een voetgangerszone is ingereden.

IMPLEMENTATIETRAJECT

Begin **2016** is het mobiliteitsbedrijf gestart met de **handhaving van het huidige toegangsbeleid** tot de bestaande voetgangerszones op 2 locaties waar ANPR-camera's worden geïnstalleerd. Het aantal controlelocaties wordt gedurende 2016 geleidelijk aan opgebouwd.

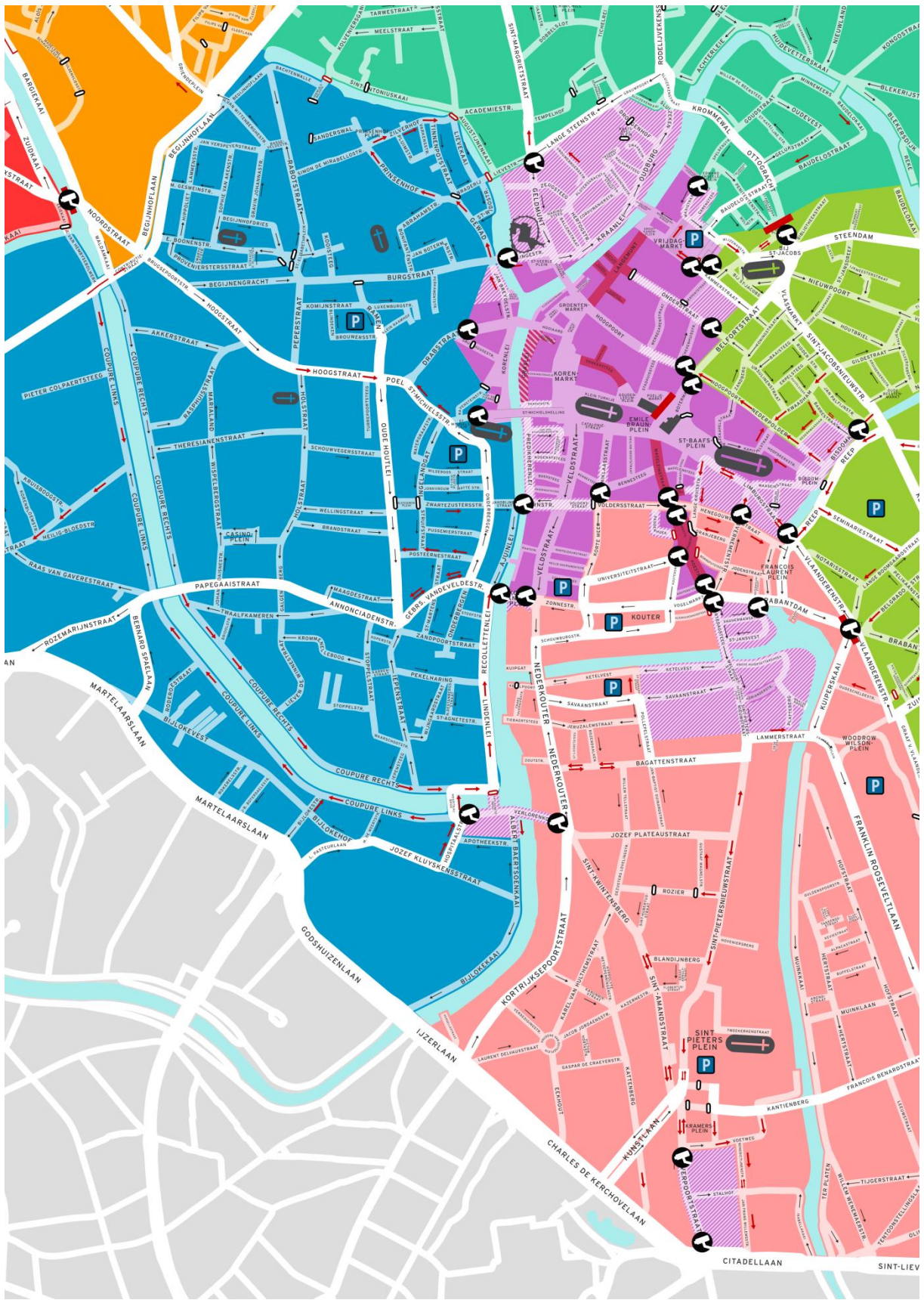
Het **nieuwe toegangsbeleid gaat in samen met de invoering van het Circulatieplan op 3 april 2017** waarbij ook de nieuwe autovrije gebieden een feit zullen zijn. Dit wil zeggen dat op dat moment de gewijzigde statuten van de straten en pleinen, de gewijzigde categorieën van vergunningen, de nieuwe tijdvensters en het concept van vaste toegangspoorten worden toegepast. De ANPR-camera's worden vanaf dan gebruikt om het nieuwe beleid te handhaven. Op sommige locaties kan het zijn dat dit later wordt ingevoerd.

WAAR KOMEN ANPR-CAMERA'S?

In totaal worden volgens het huidige plan **27 ANPR-camera's** ingezet om de toegangen en toegangsverboden tot de verschillende **autovrije gebieden** te bewaken.

De **3 belangrijkste knippen** uit het circulatieplan zullen ook met 1 of meerdere ANPR-camera's worden gehandhaafd: Ottogracht ter hoogte van het Beverhoutplein, de Bargiebrug en het Hippoliet Lippensplein.

¹⁶ Sinds 1 juli 2014 kunnen voor vaststellingen van overtredingen tegen de bepalingen van de verkeersborden C3 en F103 administratieve geldboetes (GAS) worden uitgeschreven van €55,00



Figuur: Overzichtsplan met alle geplande locaties waar ANPR-camera's komen

8. VERSTERKENDE MAATREGELEN

8.1 R40

VERKEERSDRUK OP DE R40

Het circulatieplan wil de leefbaarheid en (auto)bereikbaarheid van de binnenstad verhogen. De R40 heeft hierin een functie om verkeer van/naar binnenstad en de omliggende wijken te verzamelen en te ontsluiten. Het verzamelt verkeer uit de ene sector en brengt dit naar een andere sector in de binnenstad of een wijk buiten de R40. De R40 geeft tevens op bepaalde plaatsen toegang tot het hoger wegennet. De R40 zal door de invoering van het circulatieplan meer zijn rol opnemen als stedelijke verdeelweg. De R40 is echter meer dan een verkeersinfrastructuur. Het is tevens een structuur waar ook verblijfskwaliteit van belang is, waar aandacht is voor de inrichting van de publieke ruimte, waarlangs gewoond en gewerkt wordt,...

Bij velen leeft de bezorgdheid dat de invoering van het circulatieplan de congestie zal doen toenemen en de leefbaarheid meer onder druk zal komen te staan. Toch zijn er een aantal elementen die ervoor zullen zorgen dat de invloed van het Circulatieplan op de R40 niet mag worden overschat:

- Een gedeelte van het verkeer zal de overstap maken van de auto naar P+R, het openbaar vervoer en de fiets. Een ander gedeelte zal de verplaatsing verschuiven in de tijd, van spits naar daluur. Dit zal leiden tot een geleidelijke daling van de auto-intensiteiten, globaal, en dus ook op de R40.
- door de invoering van een aantal maatregelen uit het Parkeerplan, vooral inzake tarifiering en parkeerduurbeperving, zal er ook een daling zijn van het aantal wagens dat de binnenstad binnenrijdt om een parkeerplaats te zoeken.
- De grote ring rond Gent, de R4, wordt nog niet genoeg gebruikt, net dit gedeelte trouwens dat het dichtste bij het drukste gedeelte van de R40 aanligt, namelijk het zuidelijke en zuidwestelijke deel. Dit komt omdat de R4 Zuid nog niet genoeg gekend is als alternatief voor de R40. Bij de communicatie rond de invoering van het Circulatieplan zal daar zwaar op worden ingezet.

Gewoontegebruikers zullen moeten wennen aan de nieuwe situatie of maken de keuze om over te stappen naar alternatieven. Het duurt dus altijd een tijdje vooraleer nieuwe stabiele evenwichten ontstaan op vlak van belasting van het wegennet. Het geheel zal gemonitord worden, geëvalueerd en indien nodig bijgestuurd.

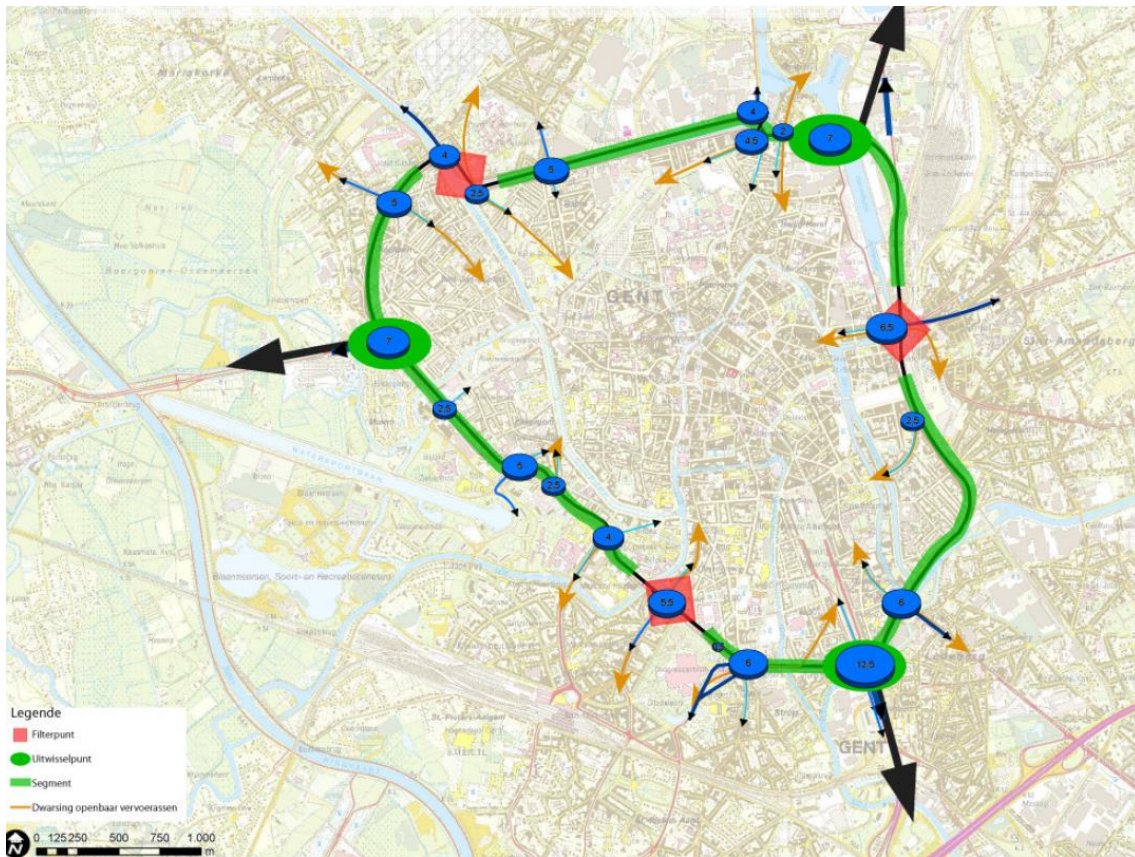
STUDIE KORTETERMIJNMAATREGELEN R40

De voorgaande paragraaf betekent echter niet dat er geen maatregelen kunnen genomen worden om de congestie op bepaalde punten te verminderen en de stroomfunctie te bevorderen. Hierdoor wordt de capaciteit op de R40 verhoogd.

Hiervoor is een studie opgestart. In deze studie wordt gezocht naar optimalisaties van de verkeersafwikkeling op de R40. De focus ligt hierbij op de stroomfunctie van het autoverkeer, maar men heeft ook aandacht voor de barrièrewerking van de R40 voor voetgangers en fietsers. Ook is de doorstroming van het openbaar vervoer belangrijk. Deze andere modi zijn namelijk een belangrijk alternatief voor heel wat automobilisten die wel de overstap kunnen maken.

Een referentiepunt is de visie van AWW, die gevalideerd werd in het Mobiliteitsplan, waarbij de R40 opgedeeld werd in filterpunten en uitwissel- of schakelpunten. In schakelpunten vervult de R40 vooral de functie als

aantakingspunt vanuit het hogere wegennet op de R40. Bij filterpunten is er verhoogde aandacht voor het openbaar vervoer. Op nog andere punten is de stroomfunctie op de R40 prioritair.



Figuur : Optimalisatie functioneren R40

PLAN VAN AANPAK

Sinds mei 2015 komt er regelmatig een werkgroep samen die deze studie begeleidt. De werkgroep, die voorgezeten wordt door het Mobiliteitsbedrijf, is verder samengesteld uit vertegenwoordiging van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en De Lijn. Sinds de aankoop van de verkeerscomputer van AWV zijn lichtenregelingen aangepast en in coördinatie gesteld. In deze studie wordt gewerkt met een nieuw softwareprogramma dat optimale verkeerslichtenregelingen berekent. In eerste instantie worden de kruispunten die als meest kritisch ervaren worden behandeld, of kruispunten waar grotere winsten gehaald kunnen worden. Deze kruispunten zullen op het terrein geoptimaliseerd zijn tegen de invoering van het circulatieplan op 3 april 2017. Op termijn zullen, alle kruispunten aan bod komen en gewijzigd worden.

BASISPRINCIPES

Er zijn een aantal basisprincipes afgesproken:

- Verkeerslichtencycli mogen langer duren dan de huidige 105 seconden. Cycli tot 120 seconden zijn aanvaardbaar; in uitzonderlijke gevallen kan dit soms meer zijn.
- Infrastructureel zijn er – gezien de korte uitvoeringstermijn – niet veel ingrepen mogelijk. Extra detectielussen, belijning, kleine infrastructuurwijzigingen (wijzigingen aan boordstenen en middeneilanden,...) zijn wel mogelijk. In principe werd ervan uitgegaan dat er geen dossiers zouden worden opgestart waarvoor bouwaanvragen nodig zijn. Uiteindelijk is gebleken dat voor sommige kleinere aanpassingen toch een bouwaanvraag nodig is.
- Het verbieden van sommige afslagbewegingen is haalbaar.
- Voor voetgangers en fietsers zijn een aantal aanpassingen bespreekbaar (onbeschermd voetgangersoversteken afschaffen, voetgangersoversteken op aanvraag, R40 in 2x oversteken voor voetgangers is aanvaardbaar, ...)
- Ook voor openbaar vervoer zijn een aantal wijzigingen bespreekbaar (haltes kunnen verplaatst worden, rerouting, lichtenbeïnvloeding aanbrengen of wijzigen)

METHODIEK

Er werd een methodiek ontwikkeld waarbij verschillende stappen voor elk kruispunt doorlopen worden:

1. inventarisering van de huidige situatie

Er wordt een grondige analyse gemaakt van de huidige situatie. Hoe ziet het kruispunt eruit? Welke infrastructuur is aanwezig? Is er momenteel lichtenbeïnvloeding door het openbaar vervoer? Werkt deze optimaal? Welk V-plan (plan met verkeerslichtenregeling) is er opgesteld voor deze locatie? Welke verkeerslichtenregeling kan er effectief vastgesteld worden op deze locatie? Etc.

2. Probleemanalyse

Hoe verloopt momenteel de verkeersafwikkeling op dit kruispunt? Welke capaciteiten kan het kruispunt op dit moment verwerken? Welke bewegingen nemen daarin het grootste aandeel in op? Welke bewegingen verlopen problematisch op dit kruispunt? Door welke conflicten gaat er verkeercapaciteit verloren? Hoe lang is de veiligheidsfase? Etc.

3. Toedeling van nieuwe verkeersintensiteiten

Er is een eerste indicatieve modelmatige verkeerssimulatie van de verschuivingen van de intensiteiten opgesteld. Deze nieuwe intensiteiten worden toebedeeld aan het kruispunt. Dit geeft een nieuwe kijk op de toekomstige problematiek.

4. Voorstel van maatregelen

In de werkgroep worden een aantal voorstellen tot oplossingen voorgesteld en onderzocht. Mogelijke voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn: het beperken van het aantal bewegingen op het kruispunt, het wijzigen van rijrichtingen, het creëren van afslagstroken, het herverdelen van rijstroken, het verkorten van de oversteekafstand van voetgangers, het schrappen van parkeerplaatsen, het aanpassen van lichtencycli, het aanpassen van de veiligheidsfase, het aanpassen van opstelstroken voor fietsen, etc.

5. Afstemming met nabije kruispunten

Het effect van de omliggende kruispunten wordt meegenomen in de evaluatie van de voorgestelde maatregelen.

6. Detailsimulaties

Van alle voorgestelde maatregelen wordt een beredeneerde inschatting gemaakt. De weerhouden maatregelen worden onderworpen aan een detailverkeerssimulatie via gesofisticeerde computermodellen. Daarbij wordt op kruispuntniveau onderzocht hoe het verkeer zich gedraagt op een dergelijk kruispunt, en of de voorgestelde maatregelen een winst op vlak van doorstroming betekenen.

7. Verdere verfijning van maatregelen

De gesimuleerde maatregelen worden besproken in de werkgroep en geëvalueerd. Nieuwe inzichten worden verworven. Dit levert vaak een bijsturing van het maatregelenpakket per kruispunt op. Dit is een iteratief proces dat in vele gevallen meerdere keren per kruispunt wordt doorlopen.

8. Validatie van maatregelen

Elke organisatie valideert intern het onderzoek en de voorgestelde maatregelen. Er wordt ook onderzocht binnen welke termijn de voorgestelde maatregelen haalbaar zijn.

9. Rapportering

Voor elk kruispunt wordt een beknopte rapportering opgemaakt.

TIMING EN PLANNING

Er is door de ambtelijke werkgroep (stad, AWW, de Lijn) een aangepaste timing opgemaakt voor alle kruispunten van de R40. Deze kruispunten zijn ingedeeld volgens prioriteit en volgens te verwachten infrastructuurwerken. Bijna alle kruispunten zijn momenteel in studiefase. Voor een aantal kruispunten is de studiefase afgerond en is de uitvoeringsfase begonnen of gepland.

Stand van zaken rond een aantal kruispunten

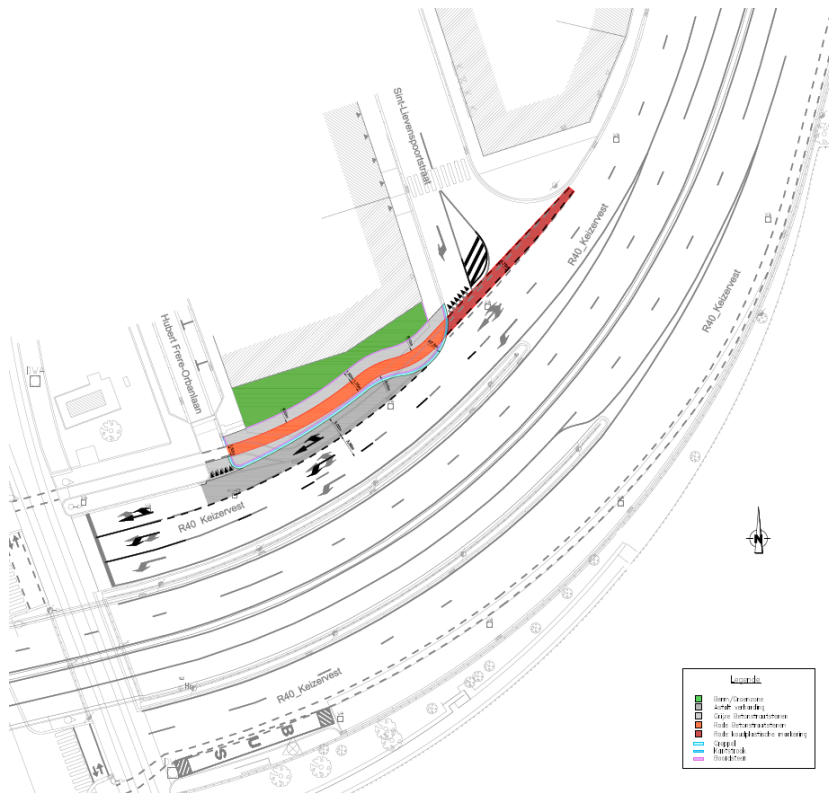
1. Overzet-Nieuwewandeling en Beneluxplein-Ekkergemstraat

Beide kruispuntaanpassingen werden reeds aangepakt.

Doordat de aansluitingen tussen de takken van het kruispunt uit de haak aansluiten, is er een moeilijk deelconflict van de zijtakken. De huidige belasting is circa 2900 motorvoertuigen in de ochtendspits, en circa 3200 motorvoertuigen per uur in de avondspits. Prognose is dat er meer verkeer op de Nieuwewandeling komt na de invoering van het circulatieplan.

Bijgevolg werd Overzet enkelrichting vanuit de R40 (bussen en fietsers kunnen wel in tegenrichting). Daardoor vermindert het deelconflict met de linksafdraaiende autobewegingen die komen uit de Nieuwewandeling. De R40 verhoogt hierdoor in capaciteit. Het toevoegen van een ontruimingspijl linksaf richting Nieuwewandeling (vanuit richting Palinghuizen), vervolledigt de aanpassingen.

2. St-Lievenspoort



Op dit kruispunt wordt de configuratie van de rijstroken gewijzigd om ze in overeenstemming te brengen met de veranderende stromen vanaf 3 april 2017.

Tegelijk wordt op de Keizersvest de rechtse opstelstrook komende van de Dampoort, aanzienlijk verlengd. De middel- en linkeropstelstrook worden exclusief gereserveerd voor de linksaf naar de B401.

In de loop van 2018 wordt er bovendien langs de “buitenring” een onderdoorgang aangelegd voor fietsers en voetgangers, die daardoor dit kruispunt niet meer gelijkgronds zullen moeten kruisen. Op dat moment zal er een extra rijstrook worden aangelegd van uit de richting Heuvelpoort naar de B401, waardoor deze beweging via twee rijstroken zal kunnen verlopen, die exclusief aan deze beweging zullen worden toebedeeld. Vanuit de richting Dampoort zal de rechterrijstrook vanaf dan ook kunnen gebruikt worden voor de linksaf naar de B401 (naast de bewegingen rechtdoor en rechtsaf).

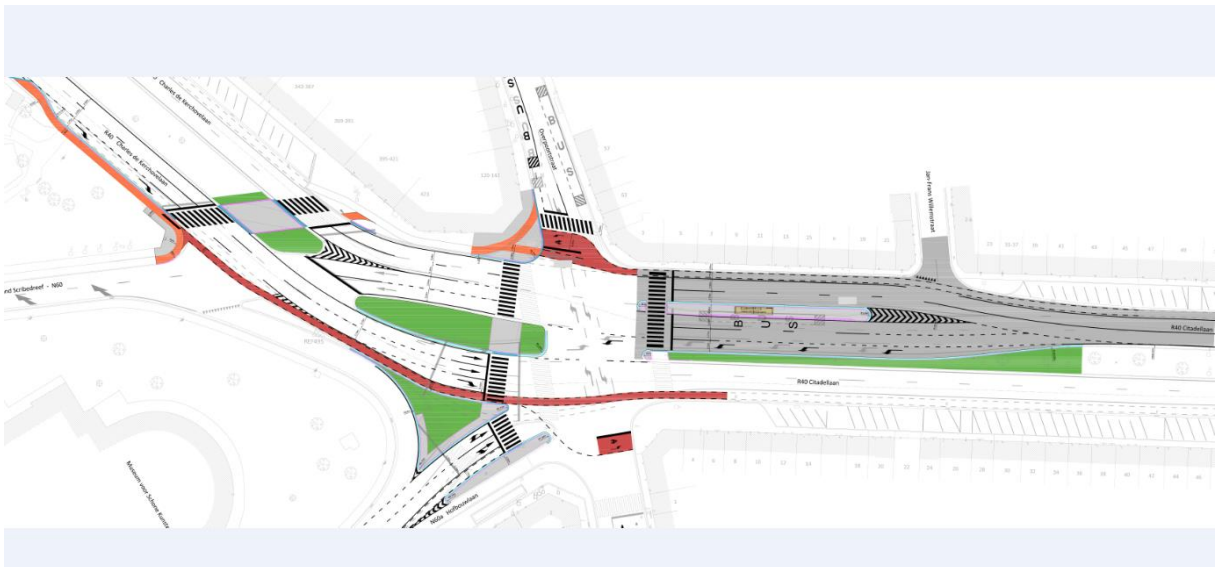
De werken aan dit kruispunt starten in principe in oktober 2016.

3. Tentoonstellingslaan – Heuvelpoort - Kunstlaan

Op het kruispunt Tentoonstellingslaan komen een paar kleinere aanpassingen met beperkte impact.

Op de Heuvelpoort staan een aantal aanpassingen op stapel (de werken zijn begonnen op 8 augustus 2016), de belangrijkste zijn:

- Twee volwaardige rijstroken op de R40 vanuit de St-Lievenspoort naar de Kunstlaan
- Een fysieke verkorting van de voetgangersoversteek over de R40 (westkant)
- Een rechtsafslagstrook op de R40 komende van de Kunstlaan, richting Scribbedreef
- Een andere configuratie van de aansluiting van de Hofbouwlaan op de R40
- Tegelijk wordt er een fietsoversteek voorzien van de R40 (binnenring) naar de Scribbedreef



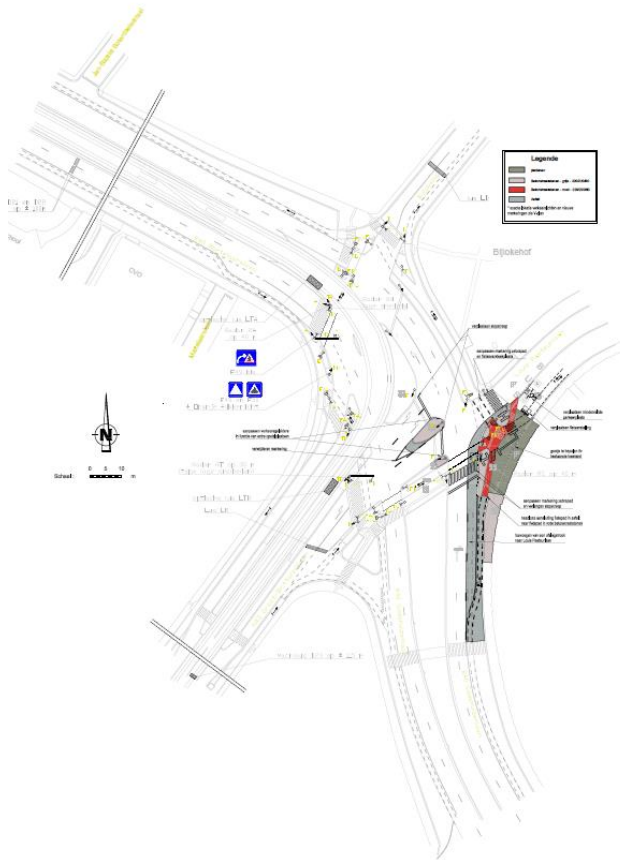
Als begeleidende maatregel wordt de Kattenberg eenrichtingsverkeer naar de R40 toe. Op die manier wordt verkeer dat de stad wil inrijden vanop de R40 nade Heuvelpoort geleid naar het kruispunt Kunstlaan, waar er een rechtsafslagstrook aanwezig is (in tegenstelling tot het kruispunt met de Kattenberg). Daardoor wordt doorgaand verkeer op de R40 minder tegengehouden, ontstaan er minder conflicten met fietsers en wordt de verkeersveiligheid verhoogd.

Het kruispunt met de Kunstlaan krijgt een andere fasering, waarbij een van de drie fases zal bestaan uit groen voor enkel de fiets- en voetgangersoverstekten over de R40. Op die manier is er geen conflict meer tussen afslaand autoverkeer en rechtdoor rijdend fiets- en voetgangersverkeer.

4. Kortrijksepoort

Op dit kruispunt worden geen fysieke aanpassingen voorzien. Wel wordt de lichtenregeling gewijzigd, met wat meer groen voor de R40. De tram kan op twee momenten in de cyclus groen licht krijgen.

5. Bijloke



Dit kruispunt krijgt ook een andere lichtenregeling en er zijn een paar fysieke aanpassingen. Er komt een rechtsafslagstrook komende van de R40 (uit de richting Kortrijksepoort) naar de Louis Pasteurlaan. De middenberm wordt aangepast, zodat er wat meer opstelruimte is voor verkeer komende van de R40 (uit richting Palinghuizen) naar de Louis Pasteurlaan.

De werken zullen vermoedelijk starten in november 2016.

6. Sectie Rozemarijnstraat – Nieuwewandeling

Hier (kruispunten Beneluxplein en Nieuwewandeling) zijn reeds eerder aanpassingen gebeurd, die momenteel worden geëvalueerd.

Het kruispunt Rozemarijnstraat krijgt een andere lichtenregeling. In de Rozemarijnstraat zelf worden de opstelstroken verlengd, om de capaciteit van het staduitrijdend verkeer te vergroten.

7. Palinghuizen

In augustus 2016 werd dit aangepast, waarbij er een fietsoversteek werd gemaakt en een fietspad werd aangelegd tussen die oversteek en het kruispunt met de R40. Tegelijk werd de linksafslagstrook verlengd, wat zal zorgen voor een betere ontruiming van het verkeer komende van Palinghuizen naar de R40.

8. Andere kruispunten

Bovenop de reeds eerder genoemde aanpassingen, zijn nog bijkomende kruispunten geïdentificeerd waar aanpassingen mogelijk zijn. Het studiewerk is hier reeds ver gevorderd, en over een heel deel aanpassingen bestaat er reeds consensus. Er zijn er nog bijkomende opties en uitwerkingen die worden verder bestudeerd en doorgerekend, om een nog beter resultaat te kunnen genereren.

De focus ligt vooral op de grotere kruispunten zoals de Drongensesteenweg (onderzoek aanpassen lichtenregeling en indien haalbaar, een herverdeling rijstroken), het Neuseplein (onderzoek extra rijstrook staduitwaarts, veilige fietsoversteek, extra rijstrook rechtsaf richting Gasmeterbrug), de Dampoort (onderzoek lichtenregeling, aanpassing doorsteek naar Koopvaardijlaan) en het kruispunt met de Delvinlaan (onderzoek verschuiven van fietsoversteek, verschuiven van lichteninstallatie, aanpassen van lichtenregeling van 3 fasen naar 2 fasen).

Verder komen ook de andere, kleinere kruispunten in beeld bij het onderzoek. Ook hier kunnen mogelijke kleine maatregelen de doorstroming verbeteren.

8.2 VERKEERSGELEIDINGSSYSTEEM – VERKEERSCENTRUM

AANPASSINGEN VERKEERSGELEIDINGSSYSTEEM IN FUNCTIE VAN HET CIRCULATIEPLAN

Het verkeersgeleidingssysteem (VGS) leidt verkeer op zoek naar een ondergrondse parkeerplaats vanaf de R40 naar de verschillende parkeergarages. Tevens geeft het de automobilist de nodige informatie met betrekking tot evenementen (werken) die invloed hebben op het verkeer. De principes voor de parkeergeleiding werden uitgebreid onderzocht in een studie voorafgaand aan het bestek voor het verkeersgeleidingssysteem in 2008. Vanaf elke invalsweg naar het stadscentrum werd bekeken welke route optimaal gevolgd wordt om de verschillende parkeergarages te bereiken. Het systeem duidt middels digitale borden de weg naar de verschillende parkeergarages in het stadscentrum aan vanaf de stadsring. Er wordt met pijlen gewerkt die in de meeste gevallen gedraaid kunnen worden, ingeval de routes wijzigen door calamiteiten of wegenwerken. Daarnaast wordt het aantal vrije plaatsen vermeld in de verschillende garages, zodat de bestuurder kan inschatten waar zij / hij zich best parkeert. Ten slotte is er op de meeste borden ook ruimte om teksten te plaatsen, die bijvoorbeeld informatie ivm veiligheid, evenementen of wegenwerken kunnen weergeven.

Naast de digitale borden die de weg naar de verschillende parkeergarages aanduiden, zijn er ook niet-digitale borden die autoverkeer dat de parkeergarages verlaat, vlot loodst naar de stadsring – R40. Het gaat om signalisatie met dezelfde lay-out als de VGS borden.

Met de invoering van het nieuwe Circulatieplan zal het verkeersgeleidingssysteem nog meer een houvast bieden aan de autobestuurder die zich ondergronds wil parkeren. De opzet van het systeem dient nauwgezet afgetoetst te worden tegen de aanpassingen van de circulatie in de Gentse binnenstad. De wijzigingen zijn eerder beperkt: alle parkeergarages blijven steeds bereikbaar vanaf de stadsring R40, zoals in de originele opzet van het verkeersgeleidingssysteem. De meeste parkings blijven daarnaast ook bereikbaar via de bestaande invalsroutes.

Bord voor bord werd geanalyseerd welke aanpassingen dienen te gebeuren aan de digitale verwijsborden. De meeste aanpassingen zullen bestaan uit het verwijderen (overplakken) van verwijzingen naar parkeergarages vanaf een bepaald bord (doch beperkt, het betreft hier minder dan tien borden). Daarnaast dienen enkele borden verplaatst te worden (betreft minder dan 5 borden). Ten slotte zal één of ten hoogste enkele borden verwijderd worden. Een indicatieve lijst met aanpassingen werd voorgelegd aan de leverancier van het systeem, zodat deze een offerte en planning op kan maken.

Voor de niet digitale borden wordt er een oefening gemaakt in hoeverre deze kan samengaan met de wettelijke signalisatie van en naar de stadsring. Ook wordt onderzocht of enkele full led borden (grote borden met 4 tekstregels, die niet naar parkeergarages verwijzen, maar enkel tekst weergeven) beter verplaatst worden. Deze staan momenteel op de belangrijkste invalswegen, maar relatief dicht bij het stadscentrum / R40. Deze borden verplaatsen zou automobilisten meer mogelijkheden geven om hun route nog aan te passen in geval van versperringen of calamiteiten. Dit past echter niet binnen de oefening en timing in kader van het circulatieplan en zal dus parallel bekeken worden met een eigen planning.

INZET VAN HET VERKEERSCENTRUM IFV HET CIRCULATIEPLAN

De Stad Gent bouwt aan een regionaal verkeerscentrum Gent. Dat verkeerscentrum heeft als doel inwoners en bezoekers van de stad zo goed mogelijk te informeren over mobiliteit. Aan de hand van real-time verkeersinformatie over alle vervoersmiddelen kunnen mensen in en rond Gent zelf beslissen hoe en wanneer ze zich best verplaatsen.

De opzet van het verkeerscentrum is volledig virtueel. Het bevindt zich 'in the cloud', zodat het vanaf elk toestel opgeroepen en bediend kan worden. Dit digitale platform evalueert constant gegevens over mobiliteit en informeert volautomatisch inwoners en bezoekers als iets anders loopt dan verwacht. Er is daarnaast ook een operator van het verkeerscentrum stand-by. Als de situatie bijzondere aandacht vereist, zal het systeem de operator verwittigen zodat die onmiddellijk kan ingrijpen.

Er wordt voor gekozen om het regionaal verkeerscentrum op een pragmatische manier uit te werken zodat de eerste resultaten meteen zichtbaar en bruikbaar zijn. Door slim samenwerken af te sluiten, willen we zo snel mogelijk relevante informatie over mobiliteit tot bij de weggebruiker krijgen. Zo'n samenwerkingen werden al opgezet met De Lijn, de lokale politie, andere steden in de regio, het Vlaams Verkeerscentrum, (Gentse) start-ups, hogescholen en universiteiten, Waylay, Coyote, enz.

Momenteel worden weggebruikers hoofdzakelijk geleid via het verkeersgeleidingssysteem en hun eigen navigatiesystemen. Het verkeerscentrum gaat enerzijds meer (digitale) manieren gebruiken om bezoekers te informeren, voor alle modi (dus ook fietsers, voetgangers en gebruikers van het openbaar vervoer). Daarnaast zorgt het verkeerscentrum voor een link tussen de stadsdiensten en de verschillende aanbieders van navigatiesystemen. Op die manier beogen we de circulatiewijzigingen tijdig en correct in de updates van de verschillende bestaande navigatiesystemen te kunnen aanbieden.

Daarnaast zal het verkeerscentrum alle communicatie- en andere middelen waarover het beschikt, gebruiken om de circulatie-aanpassingen zo vlot mogelijk in de praktijk te brengen.

8.3 OPENBAAR VERVOER

Een performant openbaar vervoer is nodig voor het bieden van een waardig alternatief voor verschillende pendelaars. Zowel voor de pendelaar die in de buurt van openbaar vervoer woont als voor de pendelaar die gebruik zal maken van P&R, is aanbod, snelheid en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer essentieel.

Succesfactoren voor een performant openbaar vervoer worden in grote mate bepaald door de volgende elementen:

LIJNVOERING: DE SPREIDING EN HET BEREIK VAN HET OPENBAAR VERVOER

De Lijn voerde in 2014-2015 een gebiedsevaluatie uit. Hierbij werd een beperkt aantal lijnen herschikt. Gezien de besparingscontext die door de Vlaamse overheid opgelegd is aan De Lijn, is het niet evident om bijkomende lijnvoeringen te krijgen (zie discussie exploitatie tramverlenging naar UZ en Zwijnaarde). De tramverlengingen naar het UZ en naar Zwijnaarde zijn natuurlijk investeringen die zorgen voor een beter openbaar vervoer.

FREQUENTIE: HOE VAAK IS ER OPENBAAR VERVOER EN WAT ZIJN DE GEMIDDELDE WACHTTIJDEN?

In Gent zijn op dit moment de hoofdlijnen meestal met een goede frequentie bediend, zeker overdag. Wegenwerken en onderbrekingen van het openbaar vervoer naar aanleiding daarvan verstoren de frequentie. Hierbij hebben de werken BRAVOKO de grootste impact op de lijnvoering (tramlijn 2 werd tramlijn 24, met aangepaste route). Deze werken eindigen in voorjaar 2017. Vanaf november zijn ook de KOBRA werken definitief voorbij en kunnen de bussen 3, 38,39 en 17-18 weer hun normale reisroute hernemen.

AMPLITUDE: WANNEER IS DE EERSTE RIT EN WANNEER IS DE LAATSTE RIT?

Door invoering van het Nachtnet is de amplitude van het openbaar gevoelig verbeterd in Gent. In plaats van een laatste tram/bus rond 11u, is er nu 7/7 een aanbod tot 01 uur.

KOST EN COMFORT: WAT IS DE KOST EN HET COMFORT VOOR DE GEBRUIKER VAN OPENBAAR VERVOER?

De kost van het openbaar vervoer gaat over de prijs van een ticket of een abonnement. De prijzen van het openbaar vervoer zijn in 2015 en 2016 verhoogd. De kost van een OV abonnement blijft echter relatief goedkoop in vergelijking met het buitenland. Het comfort van het openbaar vervoer uit zich onder andere in de halte-infrastructuur, kans op een zitplaats, informatieaanbod, extra's zoals WiFi, etc. De komst van de Albatros en de bijkomende bestelling verhoogt de capaciteit van het openbaar vervoer en bij gevolg het comfort voor de reiziger. Het informatieaanbod op de nieuwe trams staat op punt. Het informatieaanbod aan de haltes is nog niet optimaal. Er is WiFi op een aantal moderne trams.

DOORSTROMING: HOE SNEL IS HET OPENBAAR VERVOER?

De doorstroming van het openbaar vervoer in Gent is niet goed genoeg. Een commerciële snelheid van 13 km/u is te laag, en moet verbeterd worden. Een slechte doorstroming heeft gevolgen voor de concurrentiepositie van het OV ten opzichte van de auto. Als de tram/bus mee in de dezelfde file staat als de auto, is er weinig een prikkel om de overstap te maken.

Bovendien heeft een slechte doorstroming een negatieve budgettaire impact voor De Lijn en heeft het een negatieve impact op de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer (zeer belangrijk in geval van een overstap)

Vermits een flink aantal van mogelijke ingrepen binnen de beslissingsbevoegdheid van de stad Gent liggen, kunnen we hierin fundamentele stappen vooruit zetten. Voor goed werkende P&R-faciliteiten (zie verder) is een snelle verbinding van de P&R naar de binnenstad fundamenteel en cruciaal.

In het circulatieplan worden heel wat maatregelen genomen, zoals al eerder aangegeven, die de doorstroming ten goede komen.

PRIORITEITENBEPALING

Er zijn tal van ingrepen die genomen kunnen worden door de Stad Gent. Deze kunnen onderverdeeld worden in maatregelen met veel of weinig tijdswinst, of maatregelen met korte of langere invoeringstermijn. Dit brengt ons tot het volgende schema

Doorstromings- maatregel	Grote maatregel = arbeidsintensief = MLT/LT	Kleine maatregel = eenvoudiger uitvoering = KT/ MLT
-------------------------------------	--	--

Veel tijdswinst	<ul style="list-style-type: none"> - Volledige heraanleg tramdossiers - Beperkte heraanleg i.f.v. openbaar vervoer (lokale ingrepen) - Vrije busbedding - Vertrammingsprojecten 	<ul style="list-style-type: none"> - Hinderlijk parkeren - Verkeerslichtenregeling aanpassen - Haltes wijzigen i.f.v. doorstroming - Circulatiewijziging
Weinig tijdswinst	<ul style="list-style-type: none"> - Volledige heraanleg busdossiers - Rijroutes wijzigen 	<ul style="list-style-type: none"> - Haltes schrappen i.f.v. reizigersaantal - Voorrangsregeling voor het OV instellen - Verhoogde inrichtingen aanpassen of verwijderen

Op basis van dit schema worden de volgende prioriteiten voor maatregelen **in kader van het circulatieplan** voorgesteld:

<p>Prioritaire maatregelen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hinderlijk parkeren (belijning, signalisatie,...) • Schrappen/samenvoegen/uitstulpen haltes i.f.v. doorstroming • Verkeerslichtenregeling • Circulatiewijziging
<p>Bijkomende maatregelen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beperkte heraanleg i.f.v. openbaar vervoer (lokale ingrepen) • Voorrangsregeling

Naast deze maatregelen wordt er sowieso verder gewerkt aan het bevorderen van de doorstroming met structurele langetermijnmaatregelen zoals vertrammingsdossiers, heraanleg tramroutes, dossiers vrije busbeddingen, heraanlegdossiers met busroutes. Deze zijn echter niet haalbaar voor de invoering van het circulatieplan, en vallen dus buiten de scope van deze nota.

Ook hinder ten gevolge van werken (wegenwerken, innames openbare weg ten gevolge van werken aan private eigendommen, nutsmaatschappijen, enz...) hebben een ingrijpende impact op de doorstroming van het openbaar vervoer. Een betere coördinatie van dergelijke werken valt onder de taskforce Minder Hinder en uiteindelijk de Minder Hinder-cel, en vallen bijgevolg ook buiten de scope van deze nota.

HINDERLIJK PARKEREN

In een aantal situaties hinderen geparkeerde wagens het openbaar vervoer. Het verwijderen van enkele parkeerplaatsen levert een fundamentele winst op vlak van doorstroming op. Voorbeelden hier zijn de Vierweegse, Dendermondsesteenweg, Sint-Jacobsnieuwstraat, Brugsesteenweg, Braemkasteelstraat,

OPTIMALISEREN VAN HALTES

Door het verplaatsen van haltes kan de doorstroming van het openbaar vervoer aanzienlijk verbeteren. Momenteel liggen heel wat haltes voor een kruispunt. Hierdoor is het vaak moeilijk, zometertijd onmogelijk om met lichtenbeïnvloeding te werken. Het verplaatsen van een halte voorbij het kruispunt maakt dit wel mogelijk. In sommige gevallen gaat dit gepaard met het schrappen van parkeerplaatsen. (vb halte Duizend Vuren). Het samenvoegen van haltes of het schrappen van haltes omdat de afstand tussen 2 haltes relatief klein is (minder dan 400 m) kan ook een aanzienlijke winst betekenen, vooral bij haltes die vormgegeven zijn als haltehaven in plaats van een uitstulping. Terug invoegen tussen het autoverkeer kan dan moeilijk zijn. (vb halte Poel/halte Peperstraat)

VERKEERSLICHTENREGELINGEN AANPASSEN

Ongeveer een jaar geleden tekenden de stad Gent, AWV en De Lijn een charter waarbij alle partijen zich engageerden tot het verbeteren van de doorstroming. Er is ondertussen een principiële akkoord met de volgende elementen:

- We gaan voor een dynamische lichtenregeling
- We hanteren een set van uitgangspunten voor verkeersregelingen
- Er wordt in eerste instantie gewerkt aan de kruispunten op tramlijn 4
- De kosten voor aanpassingen worden verdeeld.

Op korte termijn wordt de verdere concretisering van deze principes voorzien.

CIRCULATIEWIJZIGINGEN VOOR AUTOVERKEER

Het hele circulatieplan binnenstad is erop gericht om zoveel mogelijk de verkeersstromen te scheiden. Fietsstromen, openbaar vervoersstromen en autostromen volgen bij voorkeur een andere route, in die mate dat de interferentie minimaal is.

We zetten in eerste instantie in op circulatiewijzigingen in de binnenstad. Het is een uitgangspunt bij het opstellen van het circulatieplan dat er een positieve invloed op de doorstroming van het openbaar vervoer gerealiseerd zou worden. In tweede orde wordt gekeken naar circulatiewijzigingen buiten de R40 zoals bij het dossier Overzet.

BEPERKTE HERAANLEG I.F.V. OPENBAAR VERVOER (LOKALE INGEPEN)

In sommige gevallen is een lokale infrastructurele ingreep nodig om het een doorstromingsprobleem te lossen. We denken hierbij aan het verleggen van parkeerstroken, het verbreden van rijstroken, het herschikken van bepaalde kruispuntconfiguraties. Voorbeelden hiervan zijn de parkeerstrook in de Coupure nabij de Rozemarijnbrug en 1000-vuren

VOORRANGSREGELING INSTELLEN OP OV-TRAJECT

Hoewel deze maatregelen relatief snel ingevoerd kunnen worden, blijkt uit ervaring dat de potentie ervan niet al te hoog ingeschat kan worden omwille van interactie met andere verkeerskundige elementen. Door de aanwezigheid van fietssuggestiestroken, fietspaden, zone 30, het wegbeeld etc is dit onderdeel van een complex beslissingsproces. Recente voorbeelden van dergelijke beslissingen is de voorrangsregeling aan de Kasteellaan/Visserij en Kasteellaan/Lousbergkaai.

8.4 P+R

Een belangrijke schakel om het autoverkeer terug te dringen in de binnenstad is het realiseren van bijkomende P+R voorzieningen, die het autoverkeer buiten de binnenstad opvangen en aansluiting geven op het openbaar vervoer en/of de fiets.

Tegelijk met de uitrol van het Circulatieplan wordt daarom een concreet en ambitieus actieprogramma voorgesteld voor de realisatie van een groot aantal bijkomende P+R voorzieningen.

BELEIDSVISIE P+R

Het verder ondersteunen van het gebruik van P+R vormt een belangrijke pijler in het parkeerbeleid. Zoals vooropgesteld in de visie 'Wie parkeert waar?' binnen het Parkeerplan, beoogt het parkeerbeleid om de (ultra)langparkeerder (>5uur) maximaal te stimuleren om aan de rand van de stad te parkeren op een P+R (of P+R^{Fiets}) parking om zo de parkeerdruk en verkeersdruk in het centrum te beheersen. Deze hoofddoelstelling richt zich hoofdzakelijk op de doelgroepen werknemers, studenten en bezoekers die lang parkeren.

Een uitgebouwd kwalitatief P+R aanbod vormt een principieel element in het Parkeerplan omdat het een goed alternatief biedt voor het parkeren in de stad zelf. Er moet een duidelijke inhaalbeweging gemaakt worden naar aanbod, gebruiksgemak en overstapmogelijkheden. Om een succesvolle P+R parking te hebben dient voldaan te zijn aan een aantal kritische succesfactoren, zoals weergegeven in de onderstaande tabel.

Schakel	Parkeren	Criteria					
		Tijd	Geld	Ruimte	Communicatie	Comfort	Veiligheid
binnen verplaatsingsketen	Parkeren	P+R snel bereikbaar vanaf hoofdwegennet; vlotte overstap op OV	Parkeertarieven moeten voor P+R en natransport samen lager zijn dan parkeerkost eindbestemming	Tussen herkomst en bestemming en voor knelpunt	Goede bewegwijzering en info over vertrektijden OV	Voldoende capaciteit (garantie op een parkeerplaats); comfortabele wachtruimte; ruime parkeerplaatsen; verhard terrein; extra diensten aanwezig	Aangename beleving parking en omgeving; (sociale) controle; voldoende verlichting; veilige wacht- en opstapplaats
	Natransport	Beperkte natransporttijd; beperkte wachttijd door hoge frequentie (6-8 ritten per uur); doorstromingsmaatregelen (toeritdoserend, eigen bedding, lichtenbeïnvloeding) Natransport per fiets!!	P+R-combikaartjes maken; prijsconcurrentie bieden met de auto	Knelpunten moeten ontweken worden en eindhalte moet dicht bij bestemming zijn	Actuele reisinformatie P+R en OV als concurrerend alternatief voor de auto	Comfortabel transportvoertuig; voldoende capaciteit in transportvoertuig; comfortabele route; zitplaatsen voor minder mobiele mensen, laagdrempelige opstap, blindengeleiding	Veilig transportmiddel
	Auto	Vertraging door file en/of zoeken naar parkeerplaats	Hoge parkeerkost op eindbestemming maken zodat parkeren van de auto duurder wordt dan P+R en natransport samen	Parkeervraag moet groter zijn dan parkeeraanbod	Automobilist wordt voor of tijdens zijn verplaatsing bewust gemaakt van de alternatieven	Verplaatsing met auto is minder comfortabel (filerijden en zoektocht naar parkeerplaats); directere route met OV (uitzondering eenrichtings-straten, knippen voor autoverkeer, eigen bedding)	Op traject kans tot onveilige situatie/beschadiging voertuig; op eindbestemming kans tot beschadiging voertuig; diefstal

Tabel: P+R – Kritische succesfactoren (Bron: CROW)

Het opwaarderen van P+R betekent rechtstreeks ingrijpen op deze kritische succesfactoren. De aanpassing van de parkeerregimes en –tarieven in het centrum vormt hierin een essentieel onderdeel.

Naast de eigenlijke inrichting van P+R zijn er voor een succesvolle P+R nog andere elementen belangrijk die geen rechtstreeks deel uitmaken van het parkeerbeleidsplan maar eerder een onderdeel zijn van het Mobiliteitsplan. Zo moet de kwaliteit van het openbaar vervoer dat instaat voor het natransport op een hoog niveau zijn. Verdere vertramming, doorstromingsmaatregelen, uitgebreid OV-aanbod (ook 's avonds en 's nachts), integraal ticketing systeem, ... spelen hierin een rol en worden verder uitgewerkt in het Mobiliteitsplan. Het stimuleren van het gebruik van P+R vraagt om een duidelijk product voor de gebruiker.

De P+R visie bestaat uit een structuur van enkele grootschalige sterk uitgebouwde P+R parkings aangevuld met kleinschaligere meer informele P+R parkings langsheen belangrijke OV-assen. Bij evenementen kunnen specifieke parkings gepromoot worden als P+R parking voor de binnenstad. Daarnaast zijn er ook P+R^{Fiets} parkings. Deze zijn geïntegreerd in een P+R parking.

Elke P+R wordt duidelijk aangegeven vanop het wegennet. Er wordt een beeldtaal ontwikkeld die herkenbaar en uniform is voor alle P+R locaties in Gent. Aan elke P+R zijn er faciliteiten om fietsen te stallen, deze fietsenstalling zal altijd overdekt zijn. Afhankelijk van de locaties wordt dit aangevuld met het deelfietsensysteem, een lockersysteem, een ticketautomaat voor OV, ... Er is goede informatie over het aanbod en de frequentie van het natransport aanwezig op de P+R site.

Een van de redenen van het huidige beperkte P+R gebruik is ook de informatieverstrekking. Ook hier willen we op inzetten. Er zullen telsystemen aangekocht en geïnstalleerd worden op de P+R parkings zodat er actuele bezettingsinformatie getoond kan worden op de hoofdwegen en op de website (~ huidige informatieverstrekking van de ondergrondse parkings).

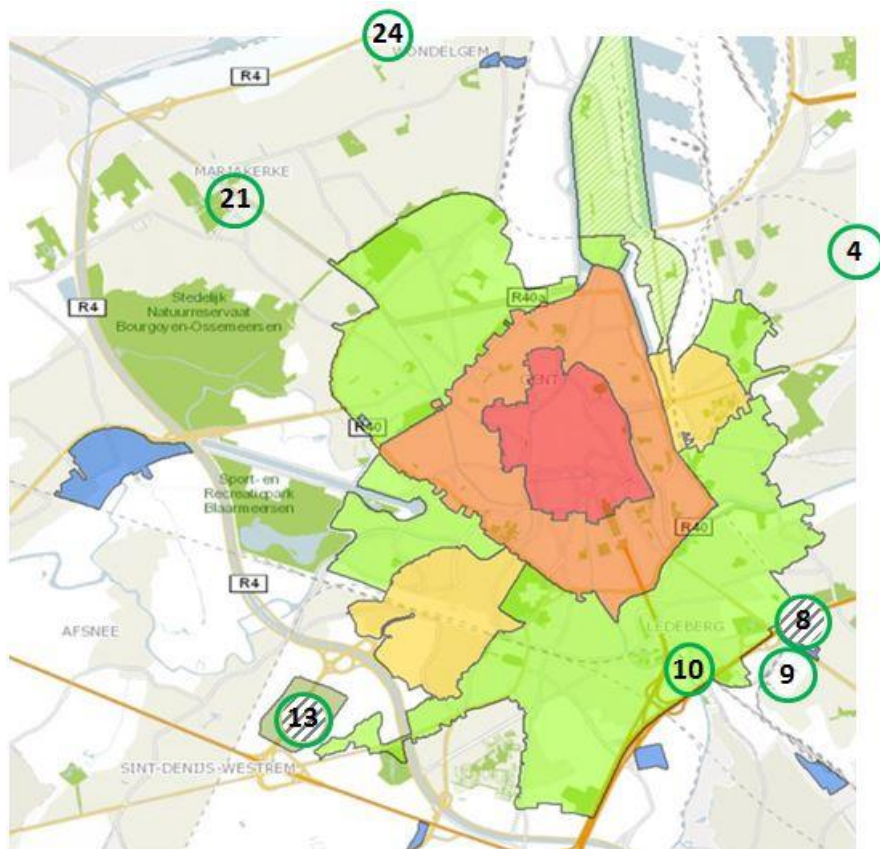
Een P+R is tevens een strategische locatie om publieke laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te voorzien. De uitrol hiervan gebeurt in overeenstemming met het actieplan laadinfrastructuur.

Bij de inrichting zal er rekening gehouden worden met aangepaste parkeerplaatsen voor personen met een handicap. Dit heeft zowel betrekking op de maatvoering van een plaats, als op de afstand tussen de plaats en de OV halte. Indien er onvoldoende kan tegemoetgekomen worden in de inrichting aan deze eisen op een aantal parkings, moet dit voldoende aangeduid en gecommuniceerd worden.

BESTAANDE P+R

Om de verkeersdruk en parkeerdruk in de stad te beheersen, heeft de stad P+R parkings uitgebouwd met de bedoeling om de toekomstige voertuigen aan de rand van de stad op te vangen en de mensen de overstap te laten maken naar het openbaar vervoer of de fiets.

De onderstaande figuur is een weergave van de bestaande P+R's.



Beschrijving van de maatregelen op de bestaande P+R terreinen

De volgende P+R's bestaan al, maar zullen geoptimaliseerd en uniform bewegwijzerd worden tegen de invoering van het circulatieplan. Enkel hiervan zullen voorzien worden van extra fietsvoorzieningen (P+R^{Fiets}).

P+R The Loop (106 + 62 plaatsen)

De tijdelijke P+R is momenteel afgewerkt en biedt plaats aan 168 auto's. Tijdens evenementen zijn deze plaatsen echter ingenomen door bezoekers aan deze evenementen. Buiten deze periodes wordt een deel van de parking gebruikt door werknemers/bezoekers aan de aanwezige ontwikkeling op The Loop. Om correct gebruik van de P+R te faciliteren zal op deze site een proefproject starten voor een controlemechanisme naar de gebruikers toe. Na evaluatie van dit proefproject zullen bevindingen van dit project toegepast worden op andere site

Deze P+R wordt ook voorzien van extra voorzieningen voor fietsers.

P+R Gentbrugge (150 plaatsen)

Deze parking staat dagelijks vol, maar wordt niet enkel gebruikt als P+R. Een nieuwe exploitatieformule kan ervoor zorgen dat deze parking wel enkel als P+R gebruikt wordt. Dat betekent concreet geen capaciteitsuitbreiding maar een verschuiving van beschikbaarheid (langparkeerders naar P+R).

In 2017 wordt een proefproject opgezet om het onderscheid te maken tussen P+R en andere gebruikers. Indien het proefproject werkt, zal het ook op andere P+R toegepast worden, zoals bijvoorbeeld P+R Gentbrugge.

Op deze P+R zullen extra voorzieningen zijn voor fietsers.

P+R Gentbrugge Arsenaal (250 plaatsen)

Deze parking wordt momenteel ondermaats gebruikt. Aangeven en faciliteren is noodzakelijk.

P+R Moscou (15 plaatsen)

Deze parking zal aangegeven en gefaciliteerd worden zoals alle andere P+R parkings.

P+R Mariakerke Post (25 plaatsen)

Deze P+R zal ook de uniforme informatie krijgen zoals alle andere P+R's.

P+R Industrieweg Wondelgem (46 plaatsen)

Deze P+R zal ook de uniforme informatie krijgen zoals alle andere P+R's.

P+R Oostakker (200 plaatsen)

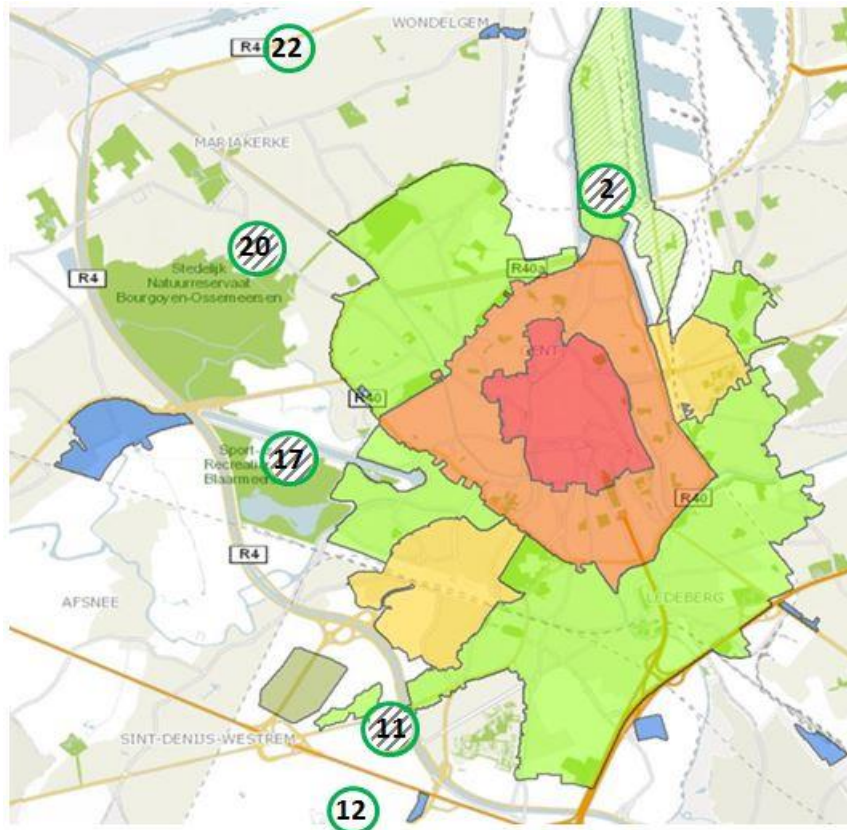
P+R Oostakker is een bestaande P+R. Hier zal de bewegwijzering en de informatie op de site geoptimaliseerd worden.

Overzicht capaciteit bestaande P+R's

P+R	Bestaand # plaatsen	Bijkomend # plaatsen
P+R Gentbrugge	150	
P+R Gentbrugge Arsenaal	250	
P+R Moscou	15	
P+R The Loop/Expo	106	62
P+R Mariakerke Post	25	
P+R Industrieweg	46	
P+R Oostakker	200	
Totaal:	792	62

1/REEDS VERWORVEN P+R

De onderstaande figuur is een weergave van de nieuwe P+R sites die reeds verworven zijn en gelijklopend met het circulatieplan in gebruik genomen zullen worden.



Beschrijving van de maatregelen op deze P+R terreinen

P+R Muide (50 plaatsen)

In de Pauwstraat is een parkeerterrein op eigendom van Stad Gent. Dit terrein zal uitgerust worden als P+R met extra voorzieningen voor fietsers.

P+R Maaltepark (40 plaatsen)

De parking aan het Maaltepark kan gebruikt worden als P+R. Op deze locatie zullen ook extra voorzieningen komen voor fietsers.

Het Mobiliteitsbedrijf en de Groendienst slaan de handen in elkaar om de parking in het weekend een portaalfunctie te geven voor het Parkbos (en Maaltepark), en tijdens de week voor P+R.

P+R Hekers (68 plaatsen)

De doortrekking van de tram naar Zwijnaarde eindigt in de buurt van de parking van sporthal Hekers. Deze kan, vooral tijdens kantooruren, dienst doen als P+R. Deze parking zal enkel lokaal aangeduid worden.

P+R Watersportbaan (230 plaatsen)

Aan de Watersportbaan (Zuiderlaan) zijn er overdag een grote hoeveelheid parkeerplaatsen ter beschikking. Deze zone is goed bereikbaar vanuit het hogere wegennet. Extra voorzieningen voor fietsers zullen hier ook komen.

P+R Bourgoyen (250 plaatsen)

Aan de sporthal Bourgoyen ligt een groot parkeerterrein, dat overdag grotendeels ter beschikking is. Beter aangegeven en digitale informatie zullen nodig zijn. Het Mobiliteitsbedrijf onderzoekt welke bijkomende flankerende maatregelen mogelijk zijn. Extra voorzieningen voor fietsers zullen hier ook komen.

P+R Neptunus (148 plaatsen)

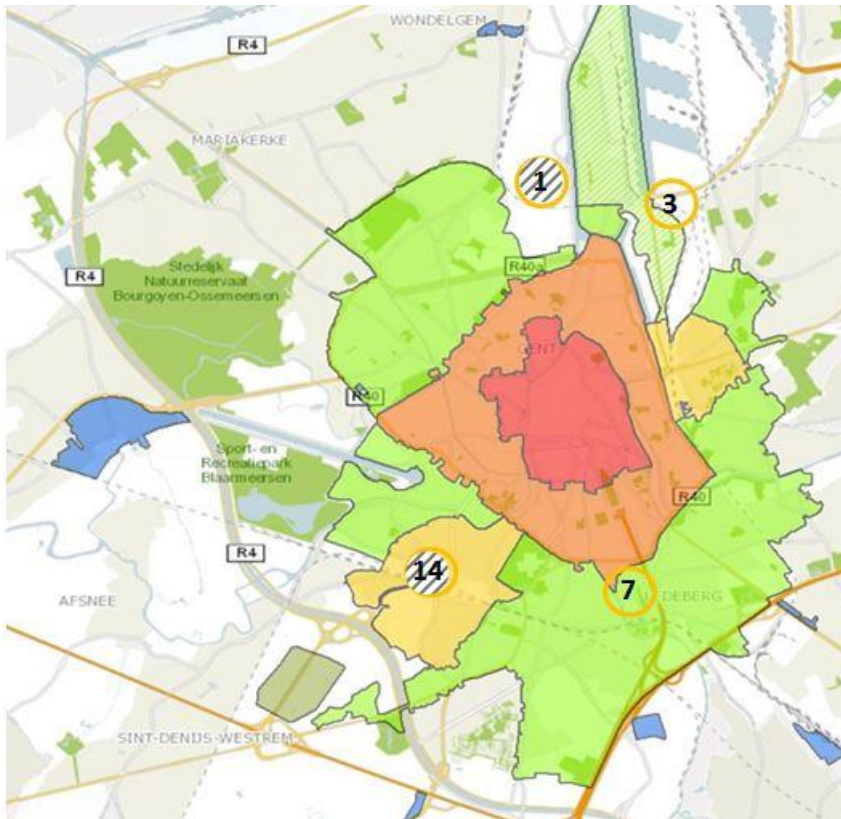
De parking van het zwembad en sportcomplex wordt tijdens de kantooruren zeer beperkt benut en ligt gunstig ten opzichte van het openbaar vervoer. De bestaande P+R Wondelgem Botestraat vlakbij het sportcomplex wordt bijgevolg uitgebreid met de parking aan de sporthal.

Overzicht capaciteit nieuwe verworven P+R's

P+R	Bestaand # plaatsen	Bijkomend # plaatsen
P+R Muide		50
P+R Maaltepark		40
P+R Hekers		68
P+R Watersportbaan		230
P+R Bourgoyen		250
P+R Neptunus		148
Totaal:		786

2/ P+R IN ONDERHANDELING

De volgende figuur geeft aan waar nog bijkomende P+R's gerealiseerd kunnen worden op korte termijn, gelijklopend met de invoering van het circulatieplan. Voor deze sites spelen nog enkele onzekerheden mee. Terreinen moeten verworven worden, onderhandelingen moeten gevoerd worden met de eigenaars van de sites en overeenkomsten moeten gesloten worden. Deze dossiers zijn voldoende ver gevorderd om te stellen dat de realisatie tegen april 2017 realistisch is.



Beschrijving van de maatregelen op deze P+R terreinen

P+R Wiedauwkaai (250 plaatsen)

De eigenaar van de site reageerde op de open oproep. Hij wil zijn terrein openstellen als P+R. Hiervoor wordt een exploitatiemodel opgezet tussen Galveston en het Mobiliteitsbedrijf. Op deze P+R zullen ook extra voorzieningen komen voor fietsers, aangezien vooral de verbinding met de fiets naar het stadscentrum op deze locatie zeer goed is.

P+R Vliegtuiglaan (250 plaatsen)

De parking van Weba en Decathlon zijn tijdens de kantooruren onderbenut. Deze parking kan tijdens de kantooruren geactiveerd worden als P+R, indien er een akkoord gevonden kan worden met de eigenaars van de parking. De shuttledienst waarvoor een apart bestek is opgemaakt, zou hier kunnen instaan voor het natransport..

P+R Bellevue (150 plaatsen)

De Parking Zuiderpoort heeft een aantal parkeerplaatsen die momenteel niet ingevuld zijn. Deze parking aanbieden als gratis P+R zal niet het gewenste effect hebben omwille van werknemers van de Zuiderpoort die daar gebruik van zullen maken.

P+R Sint-Pietersstation(300 plaatsen)

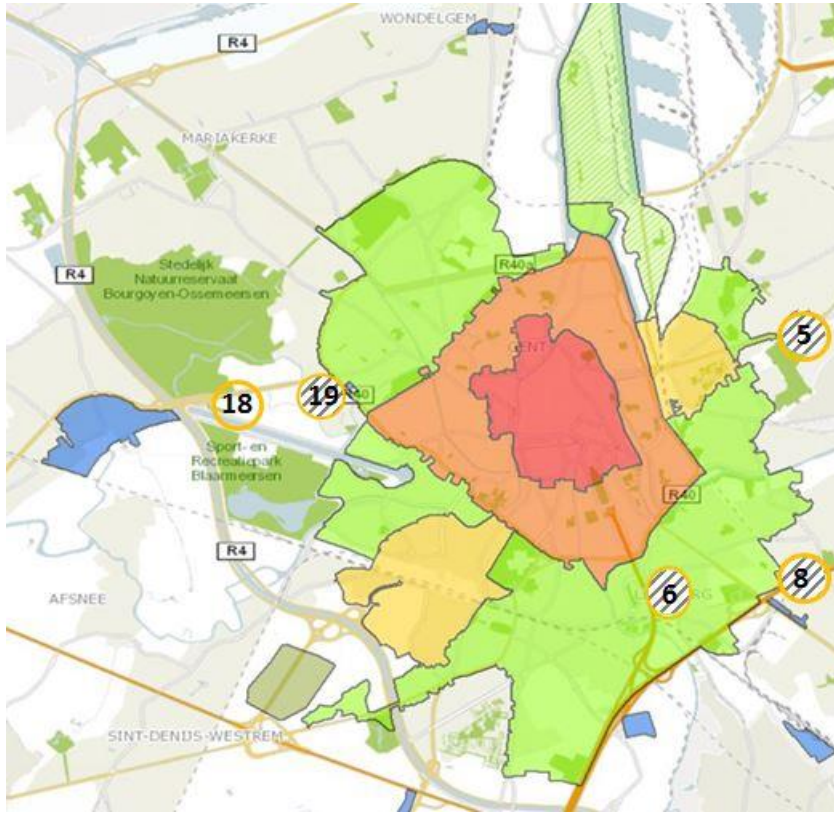
Het Mobiliteitsbedrijf onderzoekt of er mogelijkheden zijn om een deel van de parkeercapaciteit van de parking onder het Sint-Pietersstation in te zetten als P+R. De verbinding met OV en fiets vanuit deze locatie naar de stad is zeer goed.

Overzicht capaciteit P+R's in onderhandeling:

P+R	Bestaand # plaatsen	Bijkomend # plaatsen
P+R Wiedauwkaai		250
P+R Vliegtuiglaan		250
P+R Bellevue		150
P+R Sint-Pietersstation		300
Totaal:		950

NIEUWE P+R OP MIDDELLANGE TERMIJN

De onderstaande figuur geeft waar op middellange termijn nog P+R's kunnen gerealiseerd worden. Deze sites zijn reeds in onderhandeling, maar betreffen nieuwbouwdossiers en zullen er dus pas komen na april 2017 aangezien deze dossier een langere doorlooptijd vergen. De uitvoering van deze sites hangt uiteraard ook af van het resultaat van het onderzoek.



Beschrijving van de maatregelen op deze P+R terreinen

P+R Rozenbroeken (180 plaatsen)

De parking van Rozenbroeken wordt tijdens de kantooruren beperkt gebruikt. Relatief frequent openbaar vervoer is nabij. Tijdens de kantooruren kan deze parking geactiveerd worden als P+R. Indien een constructie voor parkeren (Mecano-parking) mogelijk zou zijn, kunnen hier meer plaatsen gewonnen worden.

Op deze P+R zullen ook extra voorzieningen voor fietsers komen.

Parking Ledeberg (500 plaatsen)

De voorbereidingen van Parking Ledeberg zijn bezig. Verwacht wordt om rond te zijn met de werken tegen najaar 2018. Op deze P+R zullen ook extra voorzieningen zijn voor fietsers.

Uitbreiding P+R Gentbrugge (100 plaatsen)

Op de P+R Gentbrugge kan een extra parkeerdek komen waardoor de capaciteit uitgebreid kan worden naar 250 plaatsen in plaats van de huidige 150 plaatsen. Bij de realisatie van de nieuwe Stelplaats van de Lijn in Wondelgem, komt er op deze site heel wat ruimte vrij om bijkomende P&R-plaatsen te voorzien.

P+R Drongensesteenweg (60 plaatsen)

Er wordt een nieuw parkeergebouw gebouwd ivk de nieuwe ontwikkelingen op de site. De eigenaars willen in deze parking ook plaatsen ter beschikking stellen als P+R. In deze parking zullen ook extra voorzieningen voor fietsers voorzien worden. Onderhandelingen zijn hiervoor aan de gang.

P+R Westerlaan

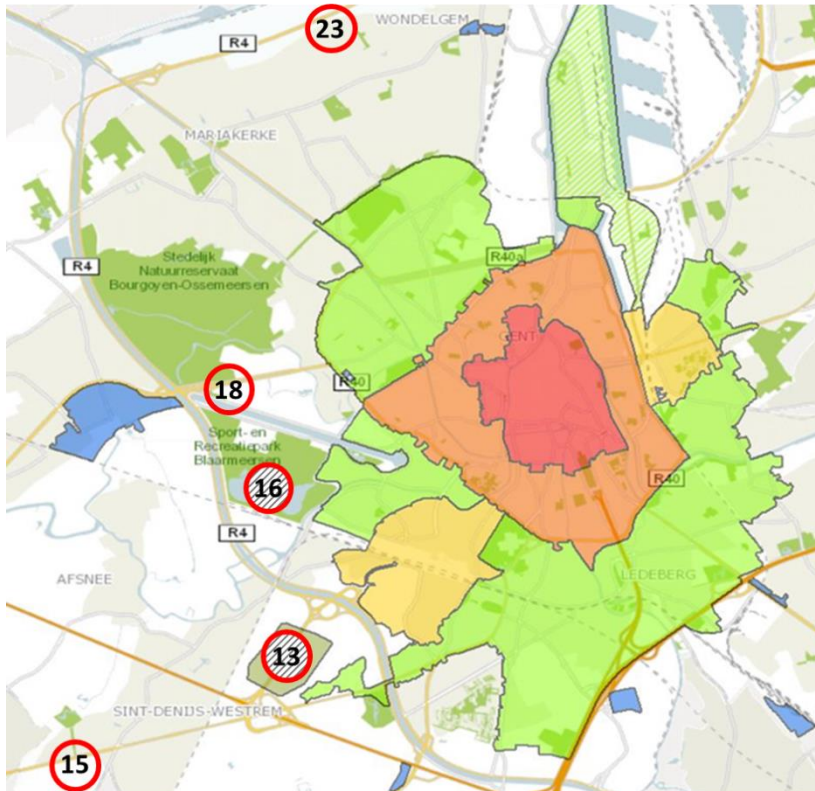
Deze site en het kruispunt moeten herbekeken worden in functie van mogelijke capaciteitsuitbreiding en – optimalisatie om de site als P+R te kunnen gebruiken.

Overzicht capaciteit P+R's op middellange termijn

P+R	Bestaand # plaatsen	Bijkomend # plaatsen
P+R Rozenbroeken		180
Parking Ledeberg		500
Uitbreiding P+R Gentbrugge		100
P+R Drongensesteenweg		60
P+R Westerlaan		?
Totaal:		840

NIEUWE P+R OP LANGE TERMIJN

De volgende figuur geeft aan waar, na de invoering van het Circulatieplan, bijkomende P+R's kunnen worden gerealiseerd. Er wordt verwacht dat de meeste van deze realisaties pas voor na 2020 zullen zijn. Deze sites moeten onderzocht worden door het Mobiliteitsbedrijf. De uitvoering ervan hangt dus uiteraard af van het resultaat van dat onderzoek.



P+R Blaarmeersen (130 plaatsen)

De mogelijkheid om een van de parkings in de Blaarmeersen in te zetten als P+R wordt onderzocht door het Mobiliteitsbedrijf. Naar alle waarschijnlijkheid zal dit geïntegreerd worden in het toekomstige Masterplan Blaarmeersen.

P+R Grand Noble (30 plaatsen)

In functie van de vertraming van lijn 7 kan ook deze site als P+R dienen. Dit dossier hangt af van de vertraming van lijn 7.

P+R Westerlaan

Op deze locatie zou eventueel ook een nieuwbouwproject kunnen komen. Het Mobiliteitsbedrijf zal die mogelijkheid onderzoeken.

P+R Liefkensstraat

Ook hier kan eventueel een P+R gerealiseerd worden.

P+R The Loop

In het RUP is voorzien dat er 500 P+R plaatsen op deze site gerealiseerd kunnen worden. Deze uitbreiding van de huidige capaciteit wordt momenteel onderzocht door het Mobiliteitsbedrijf.

Overzicht capaciteit P+R's lange termijn:

P+R	Bestaand # plaatsen	Bijkomend # plaatsen
P+R Blaarmeersen (ifv uitvoering masterplan)		130
P+R Westerlaan (na 2020)		?
P+R Grand Noble (ifv vertraming lijn 7 → 2020)		30
P+R Liefkensstraat		?
P+R The Loop/Expo		500
Totaal:		660

OVERZICHT P+R, CAPACITEIT, TIMING, EXTRA FACILITEITEN FIETS

Hieronder staat een overzichtstabel waarin elke P+R, capaciteit, timing en mogelijkheid tot P+R^{Fiets} vermeld wordt.

8.5 TIJDELIJKE INNAME OPENBAAR DOMEIN

Door de invoering van het circulatieplan zullen er heel wat bijkomende nieuwe publieke plekken naar voor komen die een nieuw gebruik van deze ruimte toelaten: als verblijfsplek, als veilige plek voor fietsers, ...

Op deze korte termijn zullen deze uiteraard niet allemaal definitief heringericht zijn. Toch willen we die plekken niet zomaar “leeg” laten, als verlaten verkeersruimte. Daarom werd een project opgestart waarbij deze plekken een herkenbare, kwalitatieve tijdelijke herinrichting (levensduur 5-10 jaar) krijgen, in afwachting van een definitieve heraanleg. Ze zijn dan ook een voorsmaakje voor de latere definitieve invulling en inrichting van het openbaar domein.

Het is belangrijk dat de tijdelijke herinrichting telkens een ruimtelijke meerwaarde voor de buurt betekent, het Circulatieplan ondersteunt, en heel herkenbaar en leesbaar is. Bovendien dienen deze tijdelijke herinrichtingen als hefboom voor maatschappelijke, economische en ruimtelijke ontwikkelingen.

ONTWERP TIOD

De Stad Gent heeft in het voorjaar 2016 ontwerpbureau BUUR aangesteld voor deze ontwerpbeurt. BUUR heeft eenzelfde ontwerpstrategie toegepast voor de 7 locaties TIOD (tijdelijke invulling openbaar domein). BUUR werkt namelijk met een ontwerpmatrix, waarbij hetzelfde palet van inrichtingselementen (2D-markeringen en 3D-objecten) terugkomen, i.f.v. voldoende herkenbaarheid en leesbaarheid. Men werkt voor de verschillende locaties TIOD dus met ensembles van dezelfde ontwerpbouwstenen. Daarnaast is getracht te verduidelijken welke extra verblijfsplekken worden gecreëerd met het invoeren van het circulatieplan. De inrichtingselementen zijn in opbouw, reversibel, verplaatsbaar en modulair, en kunnen dus flexibel en multi-functioneel in tijd en ruimte worden ingezet.

BUUR maakt gebruik van volgende inrichtingselementen:

- Kleurvlakken en markeringen: deze worden op het openbaar domein aangebracht als
 - visuele poortfunctie (3 evenwijdige strepen), De poortfunctie moet visueel zeer herkenbaar zijn en benadrukken dat er achter een zone met een bijzonder statuut (i.e. een autovrij gebied) ligt. Doordat de poorten de aard van de achterliggende zone benadrukken, voelen automobilisten aan dat ze niet zomaar mogen doorrijden. De poorten moeten ook voldoende herkenbaar zijn opdat passanten aanvoelen dat deze plek een nieuwe (tijdelijke) invulling en gebruik krijgt (en deel uitmaakt van een groter geheel van TIOD). Hierbij moet de verkeersveiligheid in geval van doorgaande bussen/trams ten alle tijden kunnen worden gewaarborgd.
 - mikado (verkeersluwe mixzone), deze arcering op de weg moet aangeven dat men zich in een volledig verkeersluwe zone bevindt, waarbij er occasioneel nog openbaar vervoer, of hulpdiensten, of wagens met een vergunning door kunnen.
 - stedelijk tapijt (verkeersvrije zone). Deze arcering op het openbaar domein toont aan dat men zich bevindt in een verkeersvrije zone, in tegenstelling tot de andere 2 arceringen. Hiervoor wordt een citycarpet-patroon ingezet.



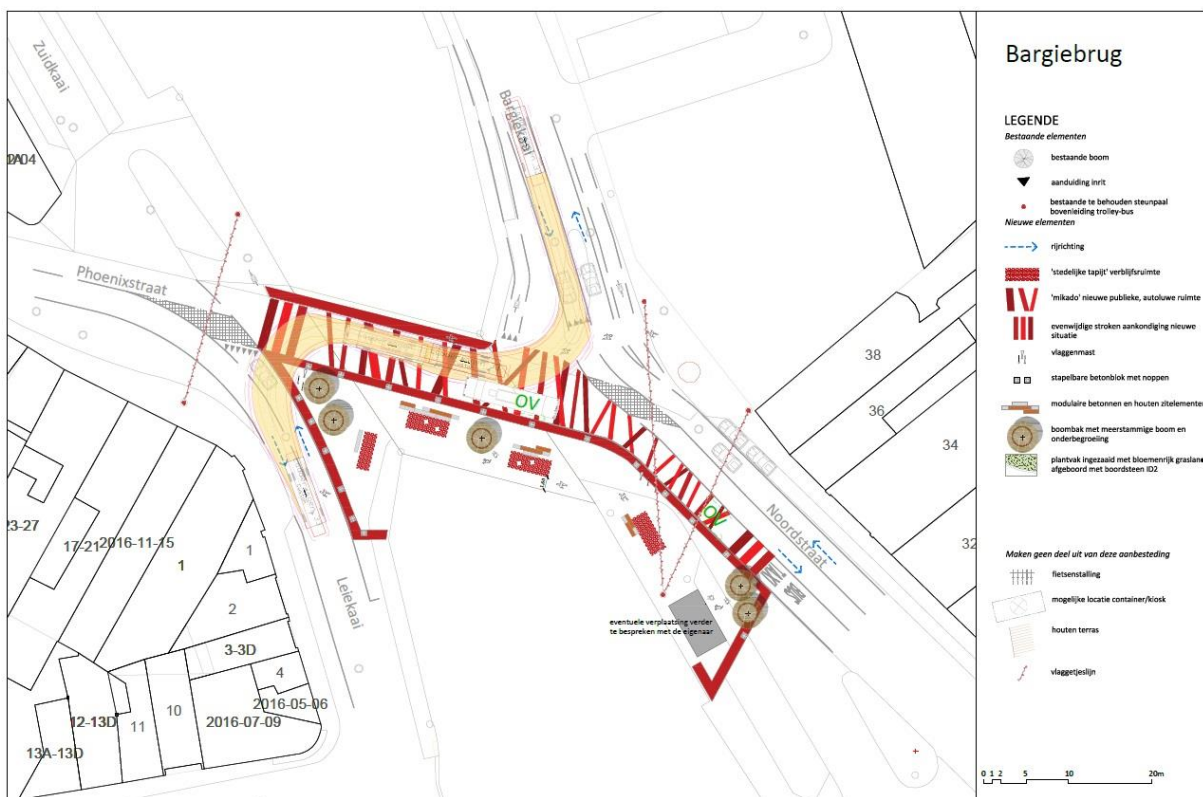
- **Boombakken:** De vraag naar meer groen en de tijdelijkheid is moeilijk verzoenbaar, maar wordt mogelijk gemaakt door bomen te voorzien in 'megabloempotten'. In de grote boomcontainers (diameter 2m40) worden inheemse en kleurrijke meerstammige bomen en bomen van tweede grootorde geplaatst. Deze zullen de beeldkwaliteit en de herkenning van de locaties versterken. De boombakken zijn gemaakt van composiet en hebben een brede kraag op 1m20 hoogte. In functie van hitte en vries zijn de boomcontainers uitgerust met isolatie, bomensubstraat en afvoer voor water. De boomcontainer is te verplaatsen met een heftruck. Het grootste aantal te planten bomen is inheems (veldesdoorn, haagbeuk, zwarte els, sierappel, hazelaar en zoete boskers). Het open deel onder de boomkruin wordt aangevuld met bodembedekkende planten zoals lavendel, schaduwkruid, kornoelje, klimop, ...
- **Modulair zitmeubilair:** Alle 7 locaties worden voorzien van zitmeubilair. Dit meubilair is eenvoudig van vorm en materiaal. Het betreft rechthoekige houten en betonnen zitelementen in 3 verschillende afmetingen. De zitbanken zijn bedacht als modulaire inrichtingselementen, dewelke in verschillende configuraties kunnen geplaatst worden in samenspraak tussen Stad Gent en de betrokken buurtbewoners. De mogelijke configuraties reiken van zitbank tot klein podium of kleine tribune. Het modulaire systeem laat toe om binnen afzienbare tijd de configuratie te wijzigen. De betonnen en houten elementen kunnen op elkaar geplaatst worden via een pas-stuk in staal, waarvoor op regelmatige afstand gaten worden voorzien in alle elementen. De zitelementen worden voorzien van voetstukken in gegalvaniseerd staal voor de plaatsing op de ondergrond.
- **Beschermblokken:** Verschillende locaties die - naar aanleiding van het nieuwe circulatieplan - tijdelijk worden ingericht hebben een fysieke afscheiding nodig om te voorkomen dat alsnog zou worden geparkeerd, of zou ingereeden worden op deze plekken. Het fysiek afscheiden gebeurt met vierkante betonelementen die – net als legoblokken – kunnen worden verplaatst wanneer dit nodig zou zijn. De beschermblokken hebben een gewicht van ca. 570kg en worden gekleurd op twee aaneensluitende zijden, hetgeen ook de visuele coherentie zal verstevigen.
- **Vlaggenmasten:** De vlaggenmasten worden geplaatst bij de aankondigingsplekken ter ondersteuning van de visuele herkenning, en versterken zo het 'poorteffect' bij de entrees van de 7 locaties. De masten worden per twee of drie op geringe afstand van elkaar geplaatst, en zijn uitgerust om meerdere types vlaggen, een windhaan, vogelhuisjes, ... te kunnen bevestigen. De vlaggenmasten zijn 6m hoog, waarbij de onderste vier meter in rood wordt uitgevoerd. De vlaggenmasten zijn vervaardigd uit staal en worden met een schuifkoker verankerd.
- **(Fietsrekken):** standaard fietsrekken zullen door Stad gent geplaatst worden binnen de zones TIOD.

Onderstaand en ter info vindt u 2 locaties TIOD zoals vandaag ontworpen en aanbesteed:

Locatie 1: Verlorenkost



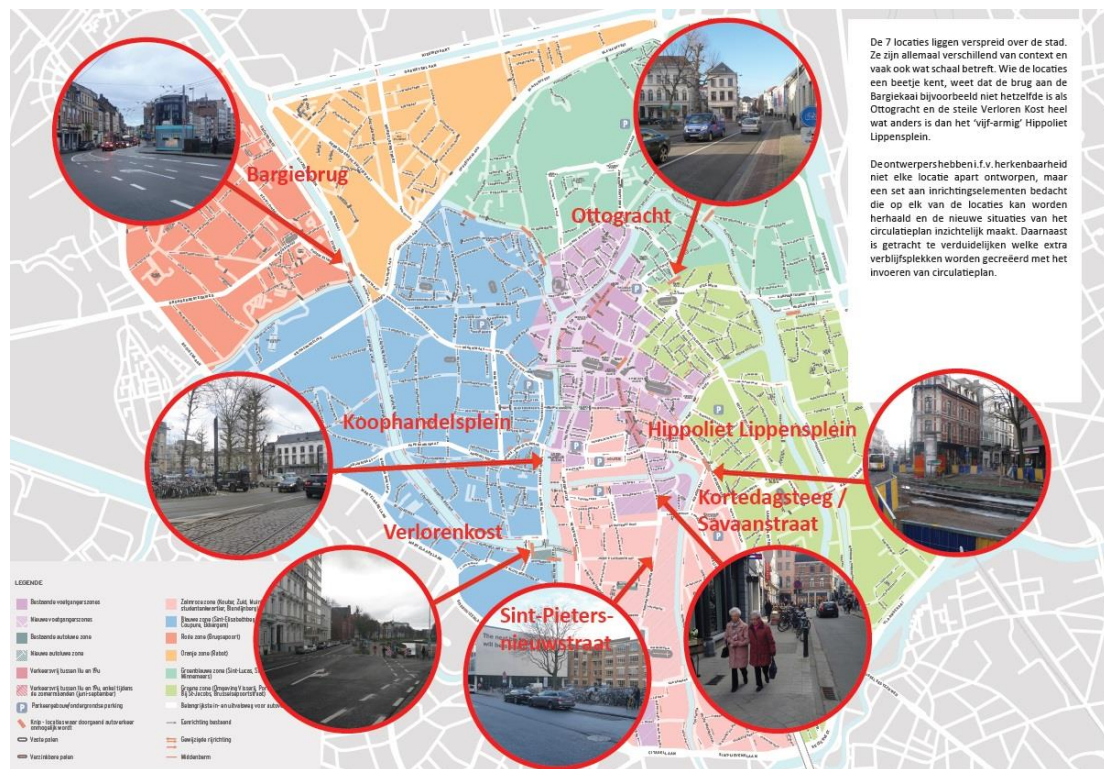
Locatie 2: Bargiebrug



AANBESTEDING UITVOERING TIOD

Stad Gent voorziet in najaar 2016 een aanbesteding om een aannemer te vinden die de verschillende locaties TIOD kan uitvoeren. In het bestek zijn er 3 luiken opgenomen:

- Luik 1: uitvoering 7 locaties TIOD



- Luik 2: verder uitrollen van de inrichtingselementen TIOD ook op andere plaatsen in Gent centrum
- Luik 3: onderhoud, herstel, aanpassen, verplaatsen van de TIOD inrichtingselementen + herschilderen van markeringen en vlakken.

UITVOERING TIOD

De aannemer uitvoering TIOD zal in de periode voor 03/04/2017 de nodige markeringen en kleurvlakken al aanbrengen op het openbaar domein. Vanaf 03/04/2017 zullen ook de ruimtelijke inrichtingselementen worden geleverd en geplaatst.

VERVOLGTRAJECT EN PARTICIPATIE VAN BETROKKEN BURGERS (OMWONENDEN EN HANDELAARS)

Op 19/04/2016 is er een eerste infomarkt geweest waarbij studie bureau BUUR de ontwerpstrategie, de ontwerpmatrix en de 7 ontwerpplannen TIOD heeft toegelicht. Burgers konden nadien per lokatie opmerkingen geven en vragen stellen, met de bedoeling dat hiermee werd rekening gehouden bij het verder ontwerptraject.

In najaar 2016 zullen de resultaten van het ontwerpproces aan de betrokkenen worden voorgelegd. .

1 jaar na invoering TIOD, zullen we een evaluatiemoment organiseren (klankbordgroep) waarbij betrokkenen (omwonenden en handelaars) opmerkingen en voorstellen kunnen geven om bepaalde inrichtingselementen

anders te configureren, of te verplaatsen. Indien er binnen de zone TIOD een dynamiek onder bewoners en/of handelaars ontstaat, kan ook gezocht worden of bijkomende maatregelen/initiatieven mogelijk zijn. Dit kan dan leiden tot een specifieke identiteit voor die locatie, voor zover dit te aligneren is op algemene vormgeving van de typologieën.

8.6 COMMUNICATIE

Het Circulatieplan is de uitwerking van een onderdeel van het Mobiliteitsplan. Vanaf de start van het uitwerken van het Mobiliteitsplan is er al veel over gecommuniceerd naar bewoners en de verschillende doelgroepen. Maar meer communicatie is absoluut noodzakelijk.

De communicatie bestaat uit twee grote luiken:

1. Veel mensen voelen aan dat het tijd is voor verandering. De oplossing waarvoor we kiezen, namelijk een bereikbare stad met levenskwaliteit, moet beter uitgelegd worden.
2. Zorgen voor duidelijke informatie op maat van alle veranderingen.

WAAROM EEN CIRCULATIEPLAN?

Gent leeft, bruist en groeit. Er wordt geleefd en beleefd, gewerkt en gevierd, gesport en gestudeerd. Gentenaars en bezoekers ervaren echter ook de mobiliteitsuitdagingen van zo'n levendige stad. Gentenaars maken per dag liefst 650.000 verplaatsingen, waarvan meer dan de helft met de wagen. Daarnaast komt er elke dag een grote hoeveelheid mensen naar de stad om er te werken, naar school te gaan, te winkelen of gewoon te genieten. Met als gevolg: een dichtslibbend wegennet, een onveilige mix van auto's, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers en te veel fijn stof in de lucht.

Het nieuwe circulatieplan biedt ruimte voor beleving van onze mooie historische stad, voor het shoppen en werken in dit bruisend economisch centrum, voor het aangenaam en gezond wonen in Gent. We gaan resoluut voor een kindvriendelijke binnenstad, waar actief beleven in een schone lucht zich kan afwisselen met rustpunten in een mooie en aangename omgeving. Fietsers en voetgangers komen minder in conflict met het autoverkeer én we garanderen een vlottere doorstroming voor het openbaar vervoer.

Dit doel, deze visie moet uitgebreid gecommuniceerd worden naar de bewoners, bezoekers en gebruikers van Gent. Zij moeten kunnen begrijpen welke evolutie nodig is om die bereikbare, kindvriendelijke stad met leefkwaliteit te worden. Het Circulatieplan levert daartoe een fundamentele bijdrage.

Er zal dus een overkoepelende campagne opgezet worden over het waarom van het Mobiliteitsplan en het circulatieplan. Deze campagne geeft vooral inzicht in de langetermijndoelstellingen van het Mobiliteitsplan en circulatieplan. De campagne moet mensen doen nadenken over hun mobiliteitsgedrag en beoogt een mobiliteitsgedragsverandering, zonder ze op te leggen, zonder belerend te zijn. De campagne is vooral gebaseerd op 'beleving'. 'Slim Schakelen' wordt het codewoord.

WAT VERANDERT ER?

Verder zal ook **informatie op maat** aangeboden moeten worden om onduidelijkheden, begripsverwarring, ongerustheid en misverstanden weg te werken. De verschillende circulatiemaatregelen en het vergroten van het autovrij gebied hebben immers gevolgen voor verschillende doelgroepen:

- Bewoners en bezoekers (binnen en buiten de R40)
- Ondernemers
- Handelaars en klanten
- Leveranciers en hulpdiensten
- Personen met een beperkte mobiliteit
- Schoolpersoneel, ouders en leerlingen
- Zorgpersoneel en hulpverleners
- Werkgevers en werknemers
- Toeristen
- Overheden
- ...

Het is belangrijk die verschillende doelgroepen op een heldere en ondersteunende manier te informeren over de vele veranderingen in april 2017. Met een duidelijke communicatie kan de Stad Gent haar doelgroepen voorbereiden op en begeleiden in een traject naar de beoogde gedragsverandering.

HOE COMMUNICEREN?

Het is essentieel om goed uit te leggen waarom die veranderingen nodig zijn en wat het uiteindelijke doel is. Gent wil met een nieuwe visie op mobiliteit en stedelijkheid een kwaliteitsprong maken naar een meer verkeersveilige, bereikbare, leefbare en duurzame stad. Slimme mobiliteitskeuzes zijn immers een positieve hefboom om dit doel te kunnen bereiken. De impact van de invoering van het Circulatieplan voor de binnenstad zal veel ruimer zijn dan louter de mobiliteitsaspecten.

Dit traject op een kwaliteitsvolle manier begeleiden gaat veel verder dan standaard communicatie en vraagt dan ook verregaande inspanningen. Binnen de Stad Gent is daarom een POD (Project Operationele Doelstelling) opgemaakt voor de communicatie over de uitrol voor het Circulatieplan. Op die manier worden de nodige middelen vrijgemaakt om de enorme communicatieve uitdagingen aan te kunnen gaan en de verschillende doelgroepen op een correcte en klantvriendelijke manier te informeren en hen te begeleiden naar en door de vele wijzigingen. Die POD is opgesplitst in vier luiken:

OPZETTEN EN INVULLEN VAN EEN INTEGRALE PROJECTSTRUCTUUR

De opvolging van de POD communicatie Mobiliteitsplan gebeurt binnen een duidelijke projectstructuur waarin de belangrijkste betrokken kabinetten, departementen en diensten op de aangewezen beslissingsniveaus vertegenwoordigd zijn.

Tot en met de nodige nazorg van de invoering van het Circulatieplan wordt de stadsadministratie voor de uitvoering van haar versterkende communicatieve maatregelen versterkt met **projectleiders en communicatiemedewerkers** binnen de Dienst Communicatie en het Mobiliteitsbedrijf. Zij zullen onder meer zorgen voor de vertaalslag van technische maatregelen naar heldere informatie en het monitoren van en inspelen op de berichtgeving en bekommernissen in de (social) media.

Op het terrein zullen er **mobiliteitscoaches** worden ingezet die de beleidsdiensten helpen om de sectoren correct te informeren, vragen te capteren en mee aan oplossingen te werken. Zij werken daarnaast vanuit hun terreincontacten mee aan de opmaak van sectorrelevante content, producten en kanalen zodat de communicatie en informatie met zorg op maat van de doelgroepen kan worden opgezet. In eerste instantie wordt prioritair ingezet op de sectoren handel en ondernemen.

De Stad Gent laat zich tenslotte ondersteunen door een aantal **professionele communicatiebureaus**.

UITWERKEN EN OPERATIONALISEREN VAN DE COMMUNICATIESTRATEGIE EN EEN GLOBAAL COMMUNICATIEPLAN

Ter ondersteuning en versterking van het Circulatieplan binnenstad is het enerzijds belangrijk om goed te duiden wat het Mobiliteitsplan Gent betekent, en wat verschillende onderdelen daaruit – zoals het Parkeerplan en het Circulatieplan – inhouden. Anderzijds dient de noodzaak van het Mobiliteitsplan goed gekaderd te worden. Om die noodzaak en hoogdringendheid goed te bevatten, willen we mensen laten stilstaan bij hun huidige mobiliteitsgedrag. Aan de hand van “belevingscommunicatie” beogen we op termijn een gedragsverandering te kunnen bewerkstellingen. ‘Slim Schakelen’ wordt het credo: om zich te verplaatsen in en naar Gent kunnen verschillende vervoersmodi aangewend worden. ‘Slim Schakelen’ tussen vervoersmodi moet ervoor zorgen dat het doorgaand gemotoriseerd verkeer in Gent afneemt en dat dit de leefkwaliteit en veiligheid ten goede komt.

Een deel van die onzekerheid over wat er precies zal veranderen, vindt zijn oorsprong in het feit dat er in de uitwerking van het Circulatieplan nog verschillende denkpijlen liepen en dat het voortraject net essentieel was om het Circulatieplan te verfijnen. De definitieve beleidskeuzes en besluitvorming zijn een essentiële mijlpaal. Vanaf de Themacommissie op 7 januari 2016 en de goedkeuring op de Gemeenteraad in februari 2016 werd stabiele en gedetailleerde informatie over de verschillende mobiliteitsmaatregelen in het kader van het Circulatieplan binnenstad mogelijk.

Voor de communicatie over het Circulatieplan zal een **adequate communicatiemix en een tijdslijn** worden opgebouwd om de verschillende doelgroepen te informeren, begeleiden en sensibiliseren naar bewuste mobiliteitskeuzes en gedragsverandering tegen de invoering van het Gentse circulatieplan in april 2017.

De opbouw van de communicatiemix zal ook stap voor stap gevat worden in een herkenbaar, overkoepelend verhaal. Dat moet enerzijds een antwoord bieden op de vragen die leven bij de verschillende doelgroepen, en zal ook de bedoelingen en de voordelen van het Circulatieplan in de verf zetten.

In een eerste fase van dit communicatieplan ligt de klemtoon op praktische informatie. Die communicatie zal zowel handelen over de globale opzet en bedoelingen van het circulatieplan als over de verschillende mobiliteitsmaatregelen op een gedetailleerder niveau, bijvoorbeeld de knippen en circulatiemaatregelen binnen een bepaalde sector. De basiscommunicatie uit die eerste vooral informatieve fase uit zich in het aanbieden van een praktisch **overzicht van veelgestelde vragen en antwoorden (FAQ)**, het benutten van **vertrouwde en nieuwe externe communicatiekanalen van de Stad Gent** (social media, nieuwsbrieven, stad.gent, het Stadsmagazine, Postbuzz, StadsTV,...). Het personeel van de Groep Gent zal ook via de interne kanalen geïnformeerd worden.

In een tweede fase zullen steeds meer kanalen worden ingezet om uitgebreid te communiceren en in te spelen op de vragen en noden van bewoners en bezoekers, handelaars, leveranciers, enzovoort. Dat zal zich uiten in zowel **digitale als gedrukte communicatiedragers**, en er zullen ook inspanningen blijven gebeuren om met de informatie naar de Gentenaars en de prioritaire sectoren te gaan.

Begin januari 2016 werd ook een **digitaal webplatform** gelanceerd waarop de beschikbare informatie over het Circulatieplan – en bij uitbreiding ook het Mobiliteitsplan en het Parkeerplan – gebundeld staat. In een beginfase zijn dat naast de veelgestelde vragen onder meer alle beschikbare detailinformatie over het Circulatieplan. Naarmate de opbouw van de communicatiemix vordert zullen daar ook andere versterkende informatiedragers aan toegevoegd worden, zoals **bereikbaarheidsfiches, digitale kaarten en een vergelijkende routeplanner**.

Die tools zullen het voor iedereen een pak eenvoudiger maken om de impact van de geplande veranderingen te begrijpen, in te schatten en op basis daarvan gerichte mobiliteitskeuzes te maken. Daaruit zal ook blijken dat alle bestemmingen in Gent perfect bereikbaar blijven en dat er ook na de invoering van het Circulatieplan nog steeds individuele keuzes blijven. De Stad Gent zal het nodige doen om de verschillende keuzemogelijkheden overzichtelijk, eenduidig en op maat te communiceren.

INVOEREN RESPONSESTRUCTUUR – CAPTEREN/GECOÖRDINEERD BEHANDELEN VAN VRAGEN EN MOBILITEISSUES

Om via communicatie het Circulatieplan te kunnen versterken, moet het duidelijk zijn waar mensen met vragen en opmerkingen terecht kunnen. Tegelijk moeten ook eenduidige antwoorden verstrekt worden op de verschillende infopunten van de Stad Gent.

Om daarvoor te zorgen, is een klantgerichte responsestructuur uitgebouwd. Dit moet waarborgen dat iedereen correcte en eenduidige informatie krijgt over mobiliteitsthema's en kan bovendien signalen opvangen en doorgeven. Wie op zoek gaat naar informatie zal die op eigen houtje kunnen vinden, of zich laten helpen door medewerkers van de Stad.

In de eerste fase van de communicatie zal alvast een veel gestelde vragenlijst (FAQ) beschikbaar zijn en zal een webplatform consulteerbaar zijn. In dat webplatform zullen ook bereikbaarheidsfiches en digitale kaarten worden opgenomen.

De beschikbare antwoorden zullen mensen ook kunnen bekomen aan de **bestaande stedelijke balies (OCMW's, het Oog, buurtcentra,...) en bij ambassadeurs op het terrein** (gemeenschapswachten, politie,...)

In de loop van februari 2016 werd een apart **mobilitetsnummer** gecommuniceerd, waar mensen telefonisch terecht kunnen bij gespecialiseerde operatoren. Ook vragen per e-mail en social media worden beantwoord. De 'SCHAKEL SLIM CAMPAGNE' De 'Schakel Slim' campagne is een verderzetting van het 'Gent heeft wijze plannen' verhaal. Maar daar waar 'Gent heeft wijze plannen' eerder een statement is, roept 'Schakel Slim' op tot actie. 'Slim schakelen' betekent dat mensen bewust stilstaan bij hun verplaatsingsgedrag en dit gedrag afstemmen op hun verplaatsingsbehoefte. 'Slim schakelen' impliceert dat verschillende vervoersmodi worden aangewend om zich in en naar Gent te verplaatsen. Om deze 'Schakel Slim' gedachte ingang te laten vinden, wordt een gedragsveranderingscampagne opgezet die loopt van september 2016 tot september 2017. De campagne zorgt ervoor dat alle doelgroepen bereikt worden en dat alle mediakanalen worden aangewend. De opbouw van de campagne is marketing technisch onderbouwd en zal constant gemonitord worden a.d.h.v. bereikbaarheidscijfers, OTS (Opportunity to See) en GRP (Gross Rating Point) cijfers. De campagne werkt niet enkel sensibiliserend maar biedt ook concrete handvaten aan om mobiliteit anders te beleven. We noemen de 'Schakel Slim' campagne daarom ook een gedragsveranderingscampagne gebaseerd op 'beleving'.

9. MONITORING/EVALUATIE

9.1 METEN IFV TE VERWACHTEN IMPACT

Het circulatieplan zal sowieso zowel op korte als langere termijn het verplaatsingspatroon van, naar en in de binnenstad grondig wijzigen. Het is dan ook niet meer dan logisch dat we de effecten van het plan grondig monitoren en evalueren.

Het totale verkeersvolume (over de verschillende verplaatsingswijzen heen) dat de stad in- en uitrijdt, zal ongeveer gelijk blijven. Wie vandaag met de auto naar de binnenstad moet, kan dit ook na het circulatieplan doen, omdat alle wijken van de stad bereikbaar zijn met de auto. Het circulatieplan zal wel zorgen voor een gevoelige afname van de afgelegde autokilometers in de nauwe straten van de binnenstad.

De effecten van de massale re-routing van verkeersstromen in de binnenstad zal enkele weken na de invoering van het circulatieplan resulteren in :

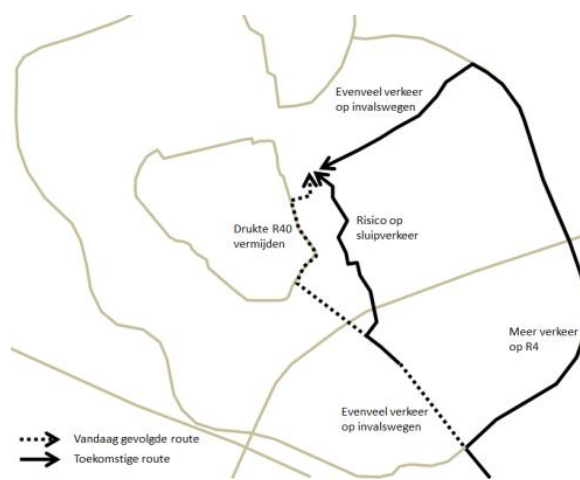
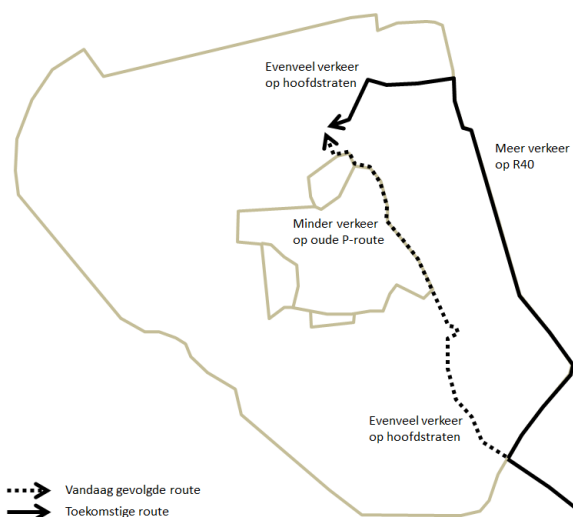
- Extra verkeersdruk op de stadsring-R40
- Een status-quo of daling voor de hoofdstraten die de stadsring-R40 met de kernstad verbinden
- Een gevoelige afname van verkeer in de omgeving van de oude P-route

Doordat het niet meer mogelijk zal zijn om lange trajecten binnen de R40-stadsring af te leggen, zal heel wat extra verkeer de stadsring-R40 willen volgen. Zo zal het bijvoorbeeld niet meer mogelijk zijn om vanuit Gentbrugge de wijk rond de Tolhuislaan te bereiken via de Langeviolettestraat. Na de invoering van het circulatieplan dient men dan de stadsring-R40 te volgen tot voorbij de Dampoort, om via de Doornzelestraat of de Muidepoort het stadscentrum binnen te rijden. Volgens hetzelfde principe verschuiven alle trajecten over langere afstand in de binnenstad, meer naar de stadsring-R40.

Voor de hoofdstraten die de stadsring-R40 met de kernstad verbinden is een status-quo te verwachten. In elke hoofdstraat verdwijnt er enerzijds verkeer dat nu lange trajecten volgt, maar komt er anderzijds nieuw verkeer bij, doordat andere lange trajecten niet meer gevolgd kunnen worden. De Langeviolettestraat verliest enerzijds verkeer bijvoorbeeld op de route Gentbrugge – Tolhuislaan, maar wint anderzijds verkeer dat vandaag bijvoorbeeld het traject Papegaaistraat – Kouter – St-Anna volgt.

De afname van de afgelegde autokilometers in de binnenstad zal vooral in de omgeving van de oude P-route voelbaar zijn.

Dezelfde principes zullen ook op grotere schaal spelen. De drukte op de stadsring-R40 zal routes via de R4 aantrekkelijker maken. Daarnaast bestaat het risico dat



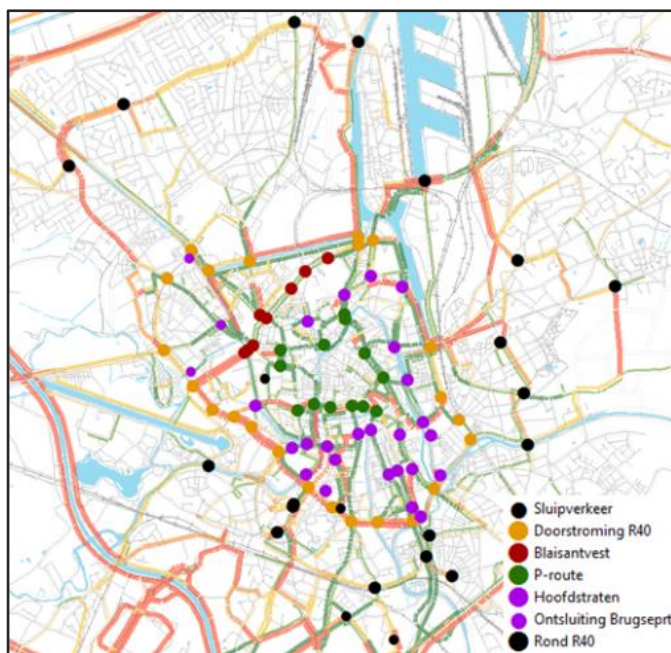
trajecten, die gedeeltelijk parallel lopen met de stadsring-R40, drukker worden.

9.2 EVOLUTIE VERKEERSVOLUME IN VERSCHILLENDE CATEGORIEËN VAN STRATEN

Aan de hand van kruispunttellingen willen we zicht krijgen op de grootteorde van verkeersstromen voor en na het invoeren van het circulatieplan. We willen enerzijds nagaan of de doelstellingen van het nieuwe circulatieplan bereikt worden. Anderzijds willen we een goede voormeting hebben in alle straten waar sluipverkeer denkbaar is na het circulatieplan, om te situatie achteraf dan te kunnen evalueren.

Deze tellingen richten zich op 4 groepen straten, met de bedoeling volgende vragen te kunnen beantwoorden :

- Zijn de straten van de Oude P-route effectief rustiger worden ?
- Zijn er hoofdstraten binnen de stadsring-R40 die toch zwaarder belast worden ?
- Hoe zijn de verkeersstromen op de stadsring-R40 geëvolueerd, is de capaciteit van de R40 effectief verhoogd ?
- Zijn er routes waar sluipverkeer na het circulatieplan denkbaar is, die effectief zwaarder belast worden?



Om deze vragen te kunnen beantwoorden, willen we er voor zorgen dat er voor de start van het circulatieplan referentiecijfers beschikbaar zijn voor alle straten waar we gewijzigde verkeersstromen verwachten. In totaal hebben we gegevens nodig voor een kleine 100 kruispunten. Op elke tellocatie voorzien we een ochtendspitstelling (7:30 tot 8:30) en een avondspitstelling (16:30 tot 17:30). Voor 50 kruispunten zijn er voldoende recente tellingen beschikbaar. Deze worden niet hernomen voor de invoering van het circulatieplan. In oktober 2016 zal er op 50-tal locaties geteld worden. Na de invoering van het circulatieplan wordt een vergelijkbare telcampagne voorzien.

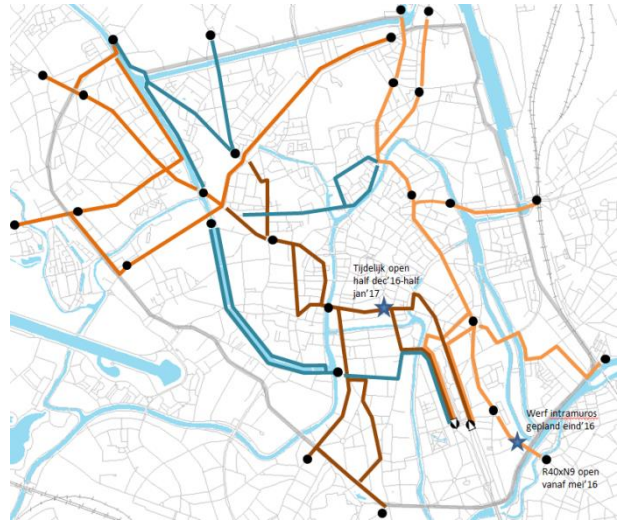
9.3 DOORGAANDE STROMEN IN KAART BRENGEN

Herkomst-bestemmingsonderzoeken worden voorzien om doorgaande stromen in kaart te brengen. Deze cijfers zullen verder gebruikt worden om het verkeersmodel Gent te kalibreren.

Voor de invoering van het circulatieplan willen we een nulmeting doen van de doorgaande stromen die er vandaag zijn, en die uiteindelijk de aanleiding zijn om het Circulatieplan in te voeren.

De herkomst-bestemmingsonderzoeken zijn gericht op de drukste assen door het stadscentrum:

- Keizer Karelstraat (Sluizeken - St-Anna)
- Kouter (Vlaanderenstraat - Onderbergen)
- Coupure (Coupure - Verlorenkost)
- Brugsepoort (R40 - Phoenixbrug)
- Begijnhoflaan (Nieuwewandeling - Blaisantvest)
- Rabot (R40 – Griendeplein/Duizendvuren)



Op elk van deze routes worden op verschillende plekken de passerende kentekens geregistreerd. Zo kan het semi-doorgaand verkeer in kaart gebracht worden. Er wordt geteld in de ochtendspits (7:00 tot 9:00) en de avondspits (16:00 tot 18:00), bij voorkeur in oktober 2016. Voor het inplannen van de tellingen rond de Kouter en de Keizer Karelstraat vormt de planning van de Bravoko-werken en de Brusselsepoortstraat wel nog een probleem.

Indien nodig zullen ook na de invoering van het circulatieplan nog HB-onderzoeken opgezet worden.

9.4 VERTRAGINGEN OP STADSRING-R40 IN KAART BRENGEN

Bij invoering van het circulatieplan zal de verkeerssituatie op de stadsring-R40 wijzigen. Daarom willen we de reistijden, verliestijden en snelheden voor verscheidene trajecten op de stadsring (R40) en het traject Nieuwe wandeling-Blaisantvest (R40a) opvolgen. De bedoeling van dit project is om te achterhalen hoe de doorstroming op de R40 en R40a na het invoeren van het circulatieplan binnenstad evolueert. Voor deze analyse maken we gebruik van Floating Car Data (FCD).

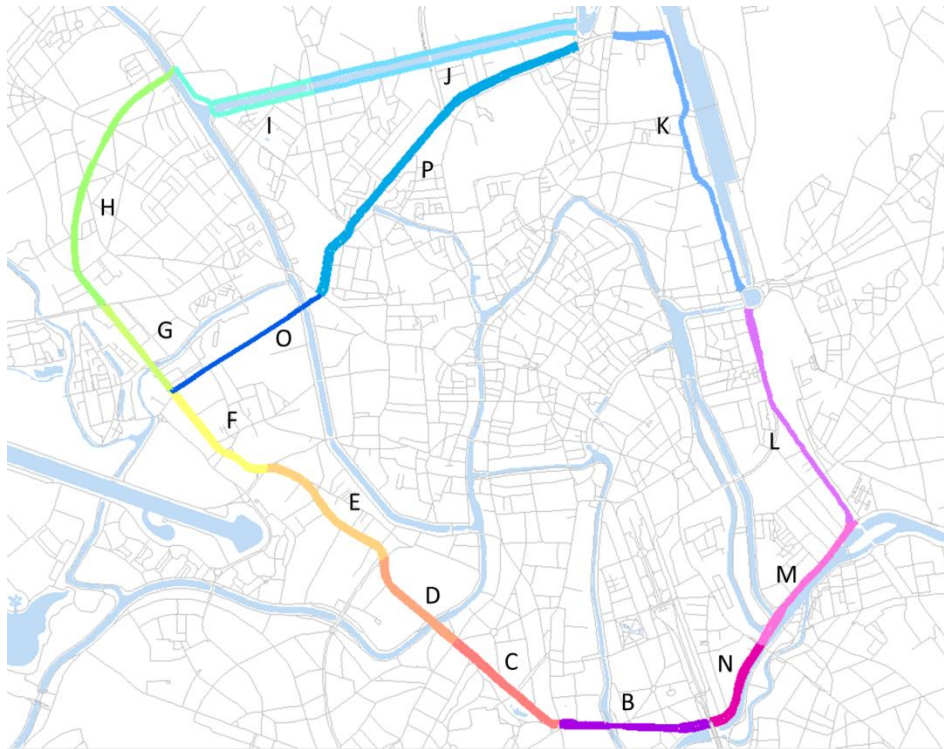


Fig: Overzicht van de te evalueren trajecten op R40+R40a

9.5 VERKEERSVOLUMES NAAR GENT OPVOLGEN

Het bestaande meetnet van telautomaten van het Vlaams Gewest willen we gebruiken om de evolutie van het verkeersvolume dat Gent dagelijks in- en uitrijdt te volgen. Daarom willen we de evolutie bekijken van de verkeersvolumes op de belangrijkste wegen van en naar Gent :

- Viaduct Gent Centrum-B401
- Drongensesteenweg-N466
- Vliegtuiglaan-N424
- Zeeschipstraat-N456
- Antwerpsesteenweg-N70
- Brusselsesteenweg-N9
- Kortrijksesteenweg-N43
- Brugsevaart-N9

9.6 VERKEERSVOLUMES FIETSVERKEER OPVOLGEN

Aan de hand van de data van de fietstelautomaten kan de evolutie van het aantal fietsers dat R40 inrijdt gevolgd worden. Er zal gebruik gemaakt worden van de data van de permanente telposten aan de Coupure Links en Visserij en van de periodieke tellingen op diverse locaties in de omgeving van de R40. Zo zal een antwoord gegeven kunnen worden op de vraag of het aantal fietsers van en naar de binnenstad na het invoeren van het circulatieplan sneller is gaan groeien dan dit de voorbije jaren al het geval was. Mogelijks zullen er ook verschuivingen in de fietsstromen zijn.

9.7 DOORSTROMING OPENBAAR VERVOER OPVOLGEN

Het verbeteren van de doorstroming van de belangrijkste openbaar vervoerlijnen in de binnenstad is een belangrijk objectief van het circulatieplan.

Alle voertuigen van De Lijn zijn uitgerust met toestellen die continu de exacte positie van elk voertuig doorsturen naar de centrale Hastus-databank. Op basis van deze gegevens rapporteert De Lijn jaarlijks over de evolutie van de commerciële snelheid van tram en bus op werkdagen in oktober. Deze data zullen gebruikt worden om na te gaan of de doorstroming op de lijnen 1,2,3,4,5 en 7 effectief verbetert na de invoering van het circulatieplan binnenstad.

9.8 EVOLUTIE MODAL SPLIT OPVOLGEN

Het Mobiliteitsbedrijf organiseert elke 3 jaar het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Gent. Dit is een uitgebreide bevraging van de verplaatsingsgewoonten van de Gentenaars. Er waren OVG onderzoeken in 2012 en in oktober 2015. Kort na de invoering van het circulatieplan wordt een beperkte bevraging voorzien. Deze zal peilen naar wijzigingen in de modal split en de houding van de Gentenaars t.o.v. het circulatieplan.

9.9 MONITORING LUCHTKWALITEIT EN GELUID

Veranderende verkeersstromen in de stad ten gevolge van de invoering van het circulatieplan beïnvloeden ook de lokale luchtkwaliteit en geluidsniveaus. De Dienst Milieu en Klimaat staat in voor de monitoring van deze effecten op verschillende plaatsen in de stad met behulp van gespecialiseerde apparatuur. De metingen worden zowel voor als na de invoering van het circulatieplan uitgevoerd. De evolutie van de concentratie stikstofdioxide en roet in de lucht kan hierdoor in kaart gebracht worden, net als het aantal decibel. Bijzondere aandacht gaat naar smalle drukke verkeersassen, die in het bijzonder gevoelig zijn voor luchtverontreiniging (street-canyons).

9.10 ANDERE EFFECTEN

Naast het monitoren van de hierboven beschreven mobiliteitseffecten zal ook gekeken worden naar de evolutie van bepaalde indicatoren die een direct of indirect gevolg kunnen zijn van de invoering van het circulatieplan. Voor de monitoring van deze indicatoren zal maximaal gebruik gemaakt worden van de beschikbare data die door de stad Gent verzameld worden in functie van de buurtmonitor. Relevante

indicatoren kunnen bijvoorbeeld gevonden worden in de categorie economie en werk (bv. percentage leegstaande panden, vestigingsratio, overlevingsgraad starters), de leefbaarheidsmonitor (bv. veiligheid, buurtbinding en sociale relaties), mobiliteit (bv. verkeersveiligheid) als welzijn (bv. sociaal netwerk). De causaliteit tussen het invoeren van het circulatieplan en de evolutie van bepaalde van deze indicatoren kan echter moeilijk gemaakt worden. Het kan hoogstens een indicatie geven, waarbij het effect ook kan te wijten zijn aan andere gebeurtenissen. Belangrijk hierbij is dus om deze effecten te monitoren over een voldoende lange termijn, en zeer voorzichtig te interpreteren in relatie tot het circulatieplan.

9.11 TIMING TELCAMPAGNES EN EVALUATIERAPPORT

Zoals hierboven aangegeven, zal de evaluatie van het circulatieplan enerzijds gebeuren aan de hand van telsystemen die vandaag reeds actief zijn, en anderzijds op basis van gegevens uit specifiek voor het circulatieplan opgezette telcampagnes.

De monitoring en evaluatie zal lopen over een periode van drie jaar. De invoering van het circulatieplan is voorzien op 3/04/2017. De metingen van de bestaande toestand zullen plaats vinden in oktober 2016. Daarna zal er in oktober 2017, 2018 als 2019 een meting gebeuren, steeds gekoppeld aan een voortgangsrapportage.

Om betrouwbare data te genereren willen we voor de eerste meting:

- niet tellen kort na invoering nieuwe situatie (gewenningsperiode)
- niet tellen in vakantie en examenperiodes
- voor- en nametingen inplannen in dezelfde periode v/h jaar, wat voordelig is omdat dan een vergelijking zonder seizoensinvloeden gemaakt kan worden.

Een rapportage met verwerkte telgegevens kan zo verwacht worden begin 2018. De rapportage op basis van de buurtmonitor zal afgestemd worden op de actualisatie van de indicatoren. En volgt dus een ander ritme dan de jaarlijkse rapportage. Dit zal samen met de betrokken stadsdiensten bekeken worden.

