



Toelichting ontwerp Stadslus

April 2020

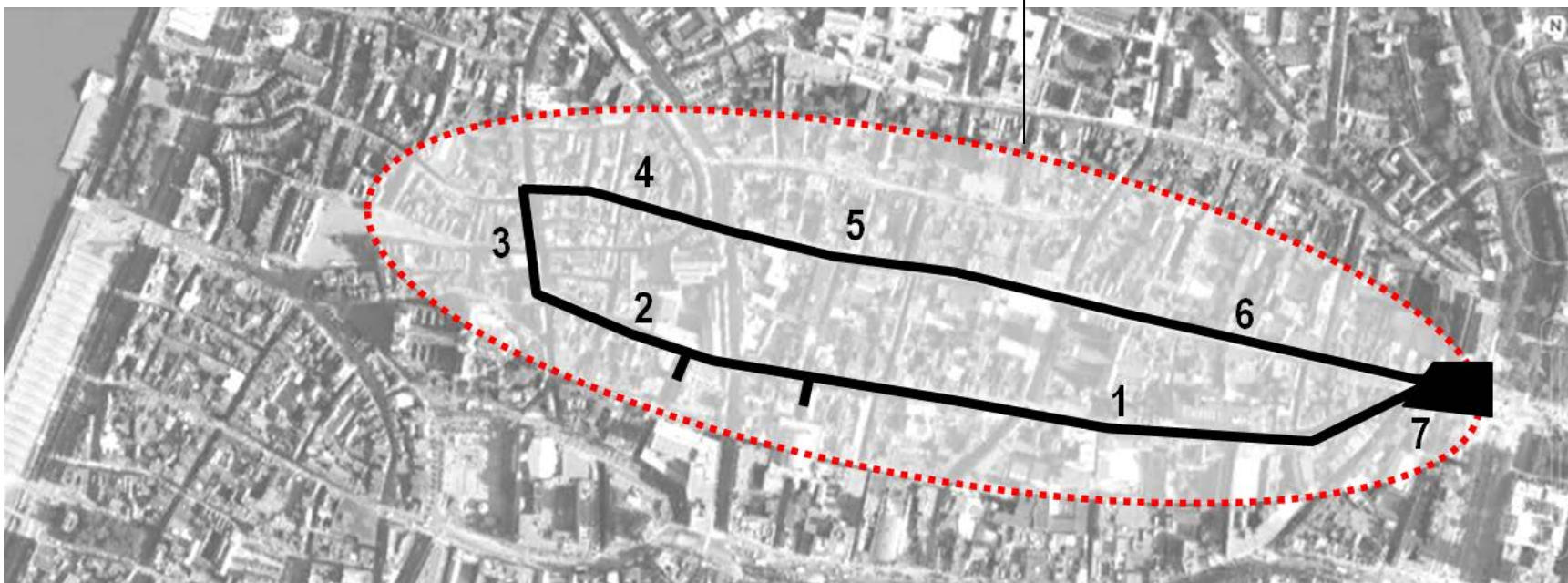


Afbakening projectgebied

AfBakening ProjectGebied

Het projectgebied van de 'Stadslus' bestaat de Sint-Jacobsmarkt, Kipdorp, Wijngaardbrug, Wolstraat, Korte Koepoortstraat, een gedeelte van de Melkmarkt, Korte Nieuwstraat, een gedeelte van de Sudermanstraat, Lange Nieuwstraat, een gedeelte van de Oude Beurs en de aansluiting op Kipdorpbrug.

1. Lange Nieuwstraat (+ gedeelte Oude Beurs)
2. Korte Nieuwstraat (+ gedeelte Sudermanstraat)
3. Korte Koepoortstraat (+ gedeelte Melkmarkt)
4. Wolstraat en Wijngaardbrug
5. Kipdorp
6. Sint-Jacobsmarkt
7. Kipdorpbrug





Waarom een heraanleg?

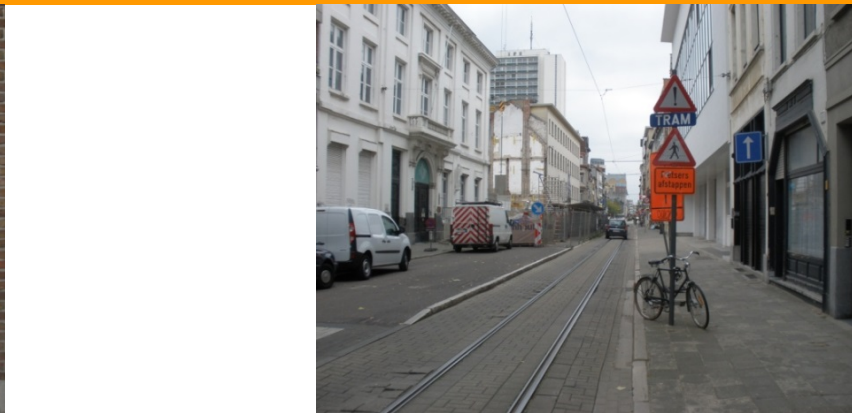
WAAROM EEN HERAANLEG?

Er zijn diverse redenen voor de heraanleg:

- slechte toestand van het openbaar domein
- rommelige straatbeeld
- verkeersveiligheid (zone 30)
- weinig fietscomfort
- smalle voetpaden
- onlogische verkeersafwikkeling t.h.v. Kipdorpbrug
- beperkte toegankelijkheid halteplaatsen
- slechte toestand riolering
- weinig groen
- ...

Nochtans hebben deze straten ook bijzonder veel troeven met een rijk historisch patrimonium, vele handels- en horecazaken, scholen... en vormen ze zo mee een vitaal onderdeel van de historische stadskern.

Een heraanleg kan deze kwaliteiten extra in de verf zetten en de straten omvormen tot een meer aantrekkelijke, aangename en gebruiksvriendelijke publieke ruimte.





CONCEPT

VERKEERSCIRCULATIE

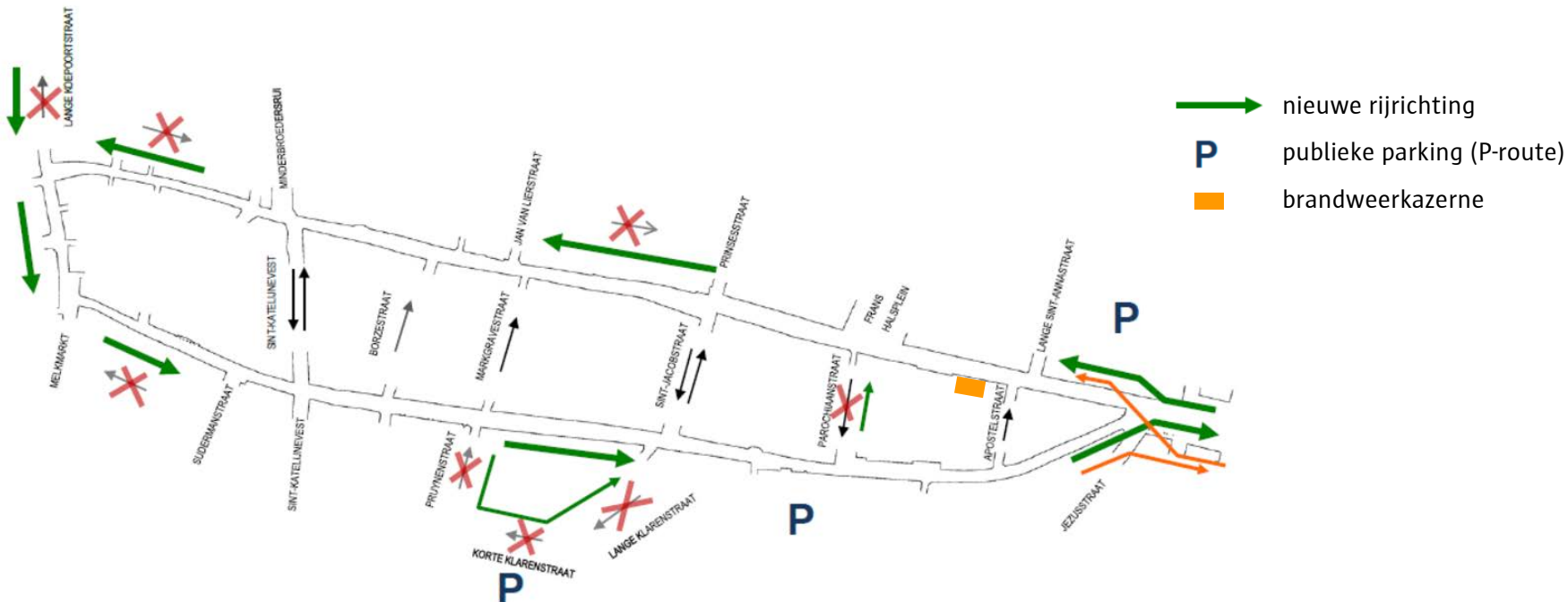
De rijrichting van de hele lus wordt omgedraaid. Dit vereenvoudigt de verkeersafwikkeling ter hoogte van Kipdorpbrug omdat er dan geen kruisend autoverkeer meer is.

Als gevolg hiervan wijzigen ook nog enkele andere straten van rijrichting:

- De rijrichting van de Pruynenstraat, Korte Klarenstraat en Lange Klarenstraat wordt omgedraaid. Dit is nodig om bepaalde draabewegingen van grotere voertuigen mogelijk te maken (bv. vuilniswagens en brandweer) en is ook logischer voor de bereikbaarheid van de publieke parking in de Korte Klarenstraat.

- De rijrichting van de Parochiaanstraat wordt omgedraaid omdat hierdoor meer ruimte is voor de nodige draabewegingen van grotere voertuigen.

Voor brandweervoertuigen die bij dringende interventies vanuit de kazerne op de Sint-Jacobsmarkt moeten kunnen weggrijden richting Leien, is er een aparte verkeersregeling. Het gedeelte van de Sint-Jacobsmarkt tussen Kipdorpbrug en de brandweerkazerne kan met de verkeerslichtenregeling vrijgemaakt worden van autoverkeer, zodat zij hier tegen de rijrichting kunnen uitrukken.



WEGSTATUUT

Vandaag zijn alle straten zone 30 km/h.

De straten ten oosten van de Sint-Katelijnevest blijven zone 30. Dit is ook onderdeel van de P-route (parkeerroute). Om dit beter af te dwingen wordt de rijwegbreedte beperkt tot 3m à 3m20.

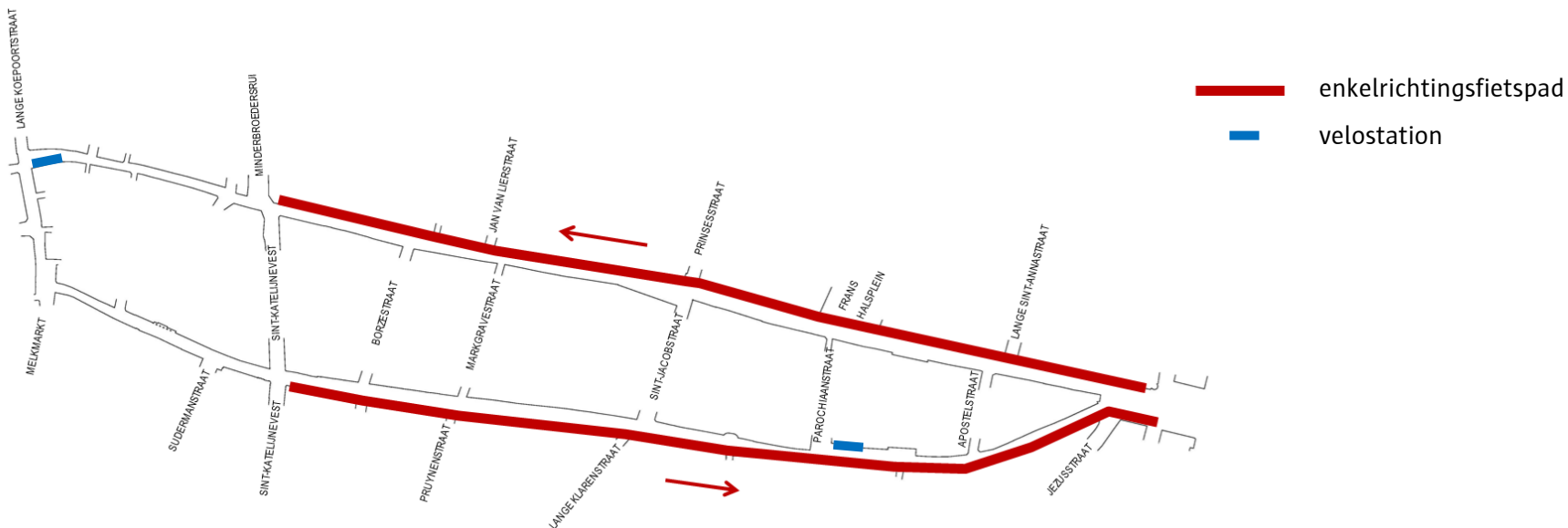
Ten westen van de Sint-Katelijnevest krijgen de straten een gelijkgrondse aanleg en het statuut van 'woonerf'. Dit om de zwakke weggebruiker centraal te stellen en aan te sluiten bij het autoluwe historische centrum.



FIETSERS

In het gedeelte met statuut zone 30 komen enkelrichtingsfietspaden. Deze fietsroute biedt op die manier ook een comfortabel alternatief voor de drukke Meir-as. Alle fietsoversteken werden zo gedetailleerd dat deze comfortabel en zonder drempels kunnen gebeuren.

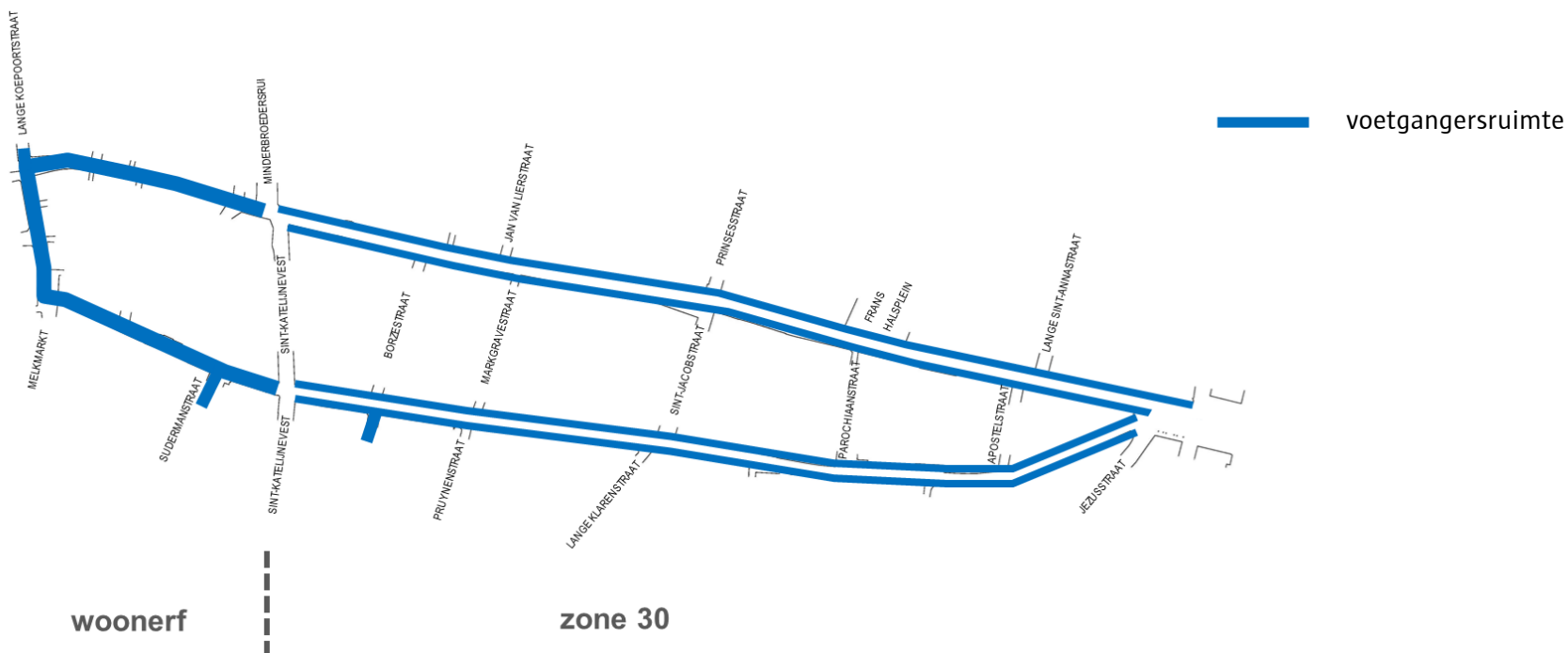
Daarnaast worden waar mogelijk ook bijkomende fietsstallingen voorzien. De velostations in de Wolstraat en de Lange Nieuwstraat blijven op de bestaande plaats behouden.



VOETGANGERS

Met de nieuwe inplanting van de tramsporen werd rekening gehouden dat de voetpaden aan beide straatzijden ongeveer even breed zijn. De voetpaden worden op de meeste plaatsen ook iets breder.

Overgangen en hoogteverschillen worden beperkt in functie van een integraal toegankelijk en comfortabel publiek domein. Voor blinden en slechtzienden zal blindengeleiding worden voorzien.



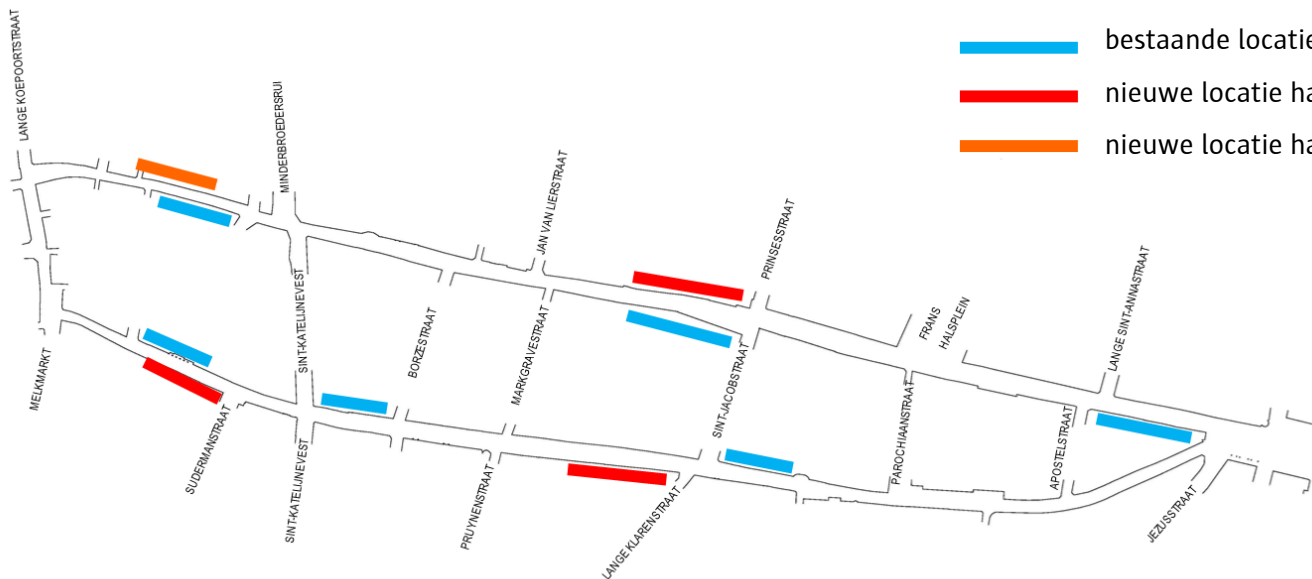
OPENBAAR VERVOER (TRAM)

De tram rijdt in de nieuwe toestand overal gemengd met het autoverkeer. Dit om ruimte te winnen voor fietsers en voetgangers.

Bij de inplanting van de halteplaatsen werd gezocht naar plaatsen waar voldoende ruimte is om een integrale toegankelijke halteplaats te kunnen voorzien. Dit wil zeggen dat deze opstapplaatsen voor iedereen goed toegankelijk zijn (bv. ook voor rolstoelgebruikers, blinden en slechtzienden, mensen met kinderwagens enz.)

Alleen in de Wolstraat is niet voldoende ruimte om een integraal toegankelijke halte aan te leggen. Omdat dit een veelgebruikte halte is blijft deze wel behouden.

De halte aan het begin van de Sint-Jacobsmarkt verdwijnt, omdat deze kortbij de volgende halte op de Franklin Rooseveltplaats ligt.



- bestaande locatie halteplaats
- nieuwe locatie halteplaats (integraal toegankelijk)
- nieuwe locatie halteplaats (niet-integraal toegankelijk)

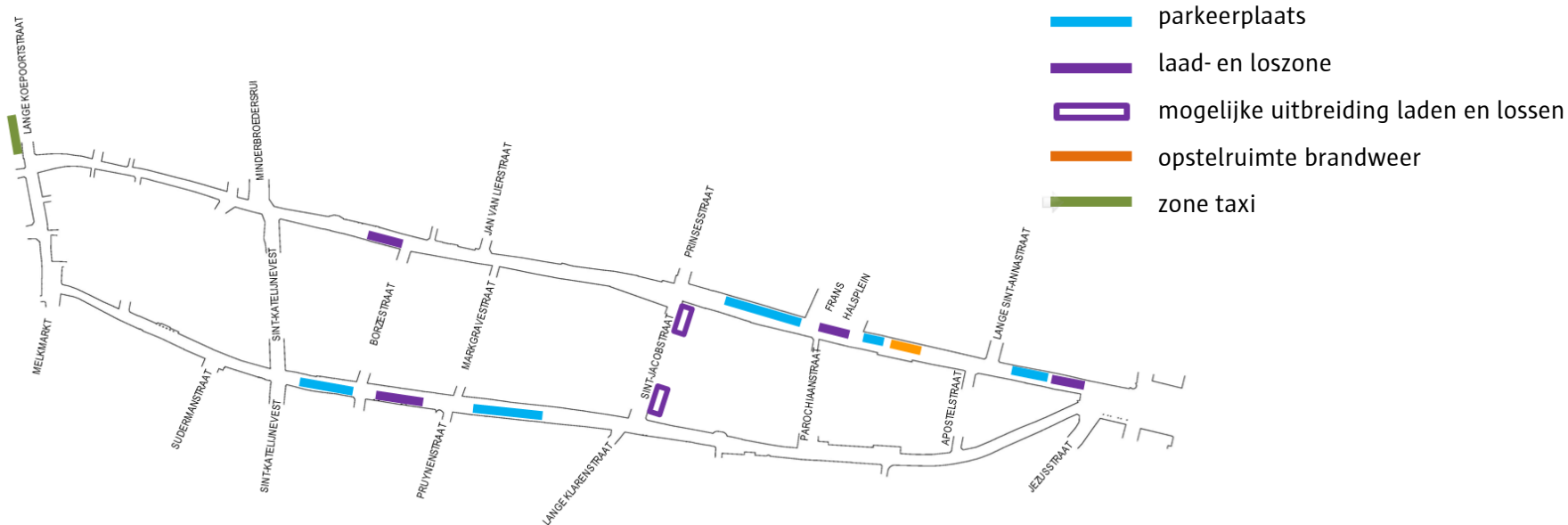
PARKEREN/LADEN & LOSSEN

Waar mogelijk wordt ruimte voorzien voor parkeerplaatsen of laden en lossen. Gezien de bezorgdheid dat er te weinig ruimte is voor laden en lossen, verhuisbewegingen... werd een deel van de parkeerplaatsen expliciet ingericht als laad en loszone. Deze stroken zijn ook iets breder dan een gewone parkeerstrook zodat hier ook vrachtwagens kunnen staan zonder het tramverkeer te hinderen.

In het woonerfgedeelte mag laden en lossen gebeuren waar er ruimte voor is (dit gebeurt niet op afgebakende plaatsen).

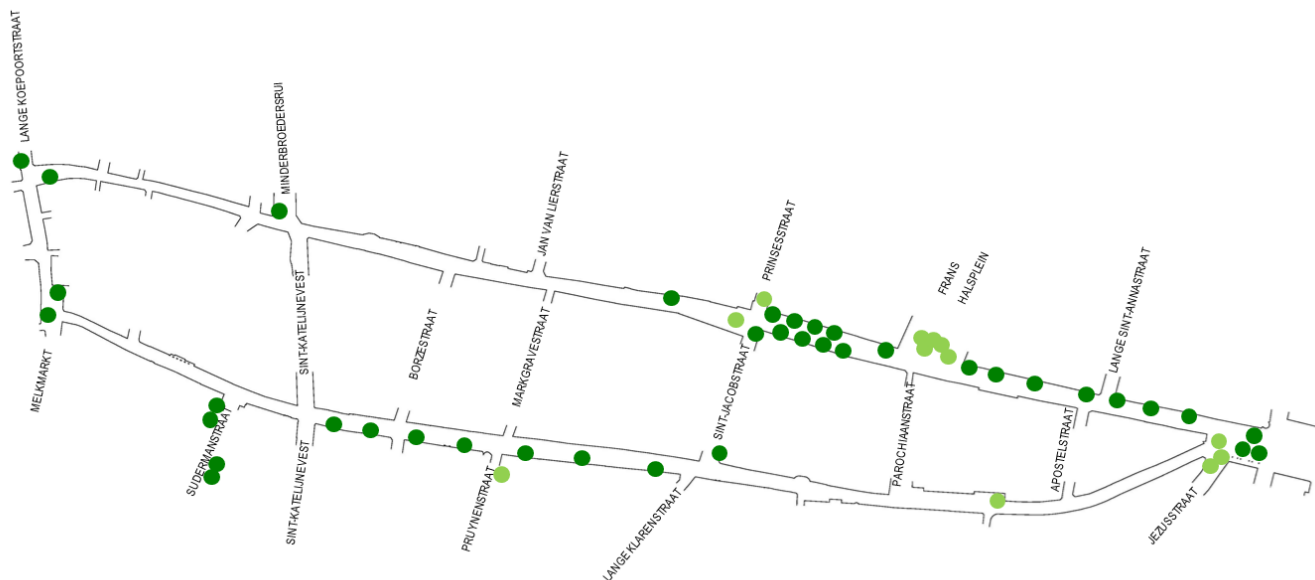
Voor de taxi's verhuist de opstelruimte van de Korte Koepoortstraat naar het einde van de Lange Koepoortstraat omdat hier geen conflict is met het tramverkeer.

Ter hoogte van de brandweerkazerne wordt een opstelruimte voorzien voor brandweervoertuigen en een plaatselijke uitwijkzone, nodig voor de draaibeweging van voertuigen in en uit de kazerne.



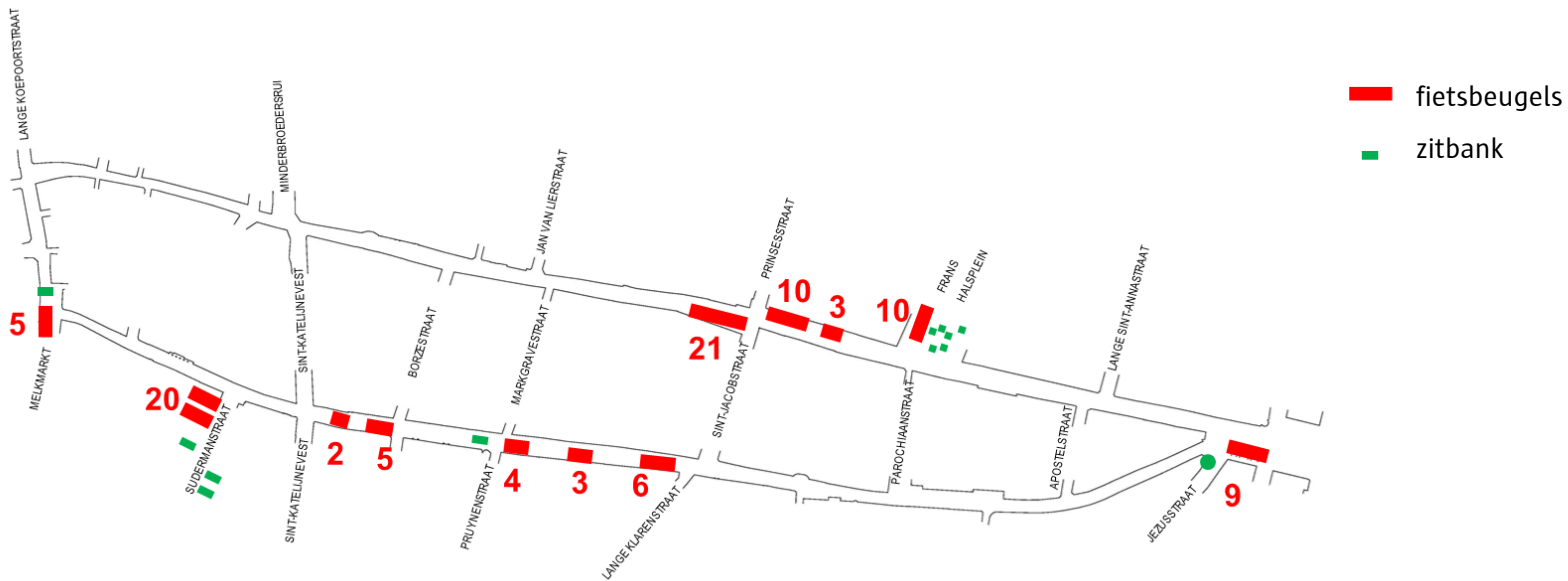
GROEN

Waar voldoende ruimte is worden bomen aangeplant. De meeste bomen zijn voorzien op het einde van de parkeerstroken en daarnaast zijn er ook nog een aantal punctuele inplantingen



- bestaande boom
- nieuwe boom (37 st)

TERRASSEN EN STRAATMEUBILAIR



MATERIALEN EN TECHNIEK

MATERIALEN ZONE 30:

Voetpaden worden aangelegd in betonstraatstenen met een toplaag in natuursteengranulaten.

De rijweg wordt uitgevoerd in uitgewassen beton.

De fietspaden worden aangelegd in roodbruin asfalt en de parkeerstrook in kasseien zoals dit ook elders binnen de stad voorkomt.

MATERIALEN WOONERFGEDEELTE:

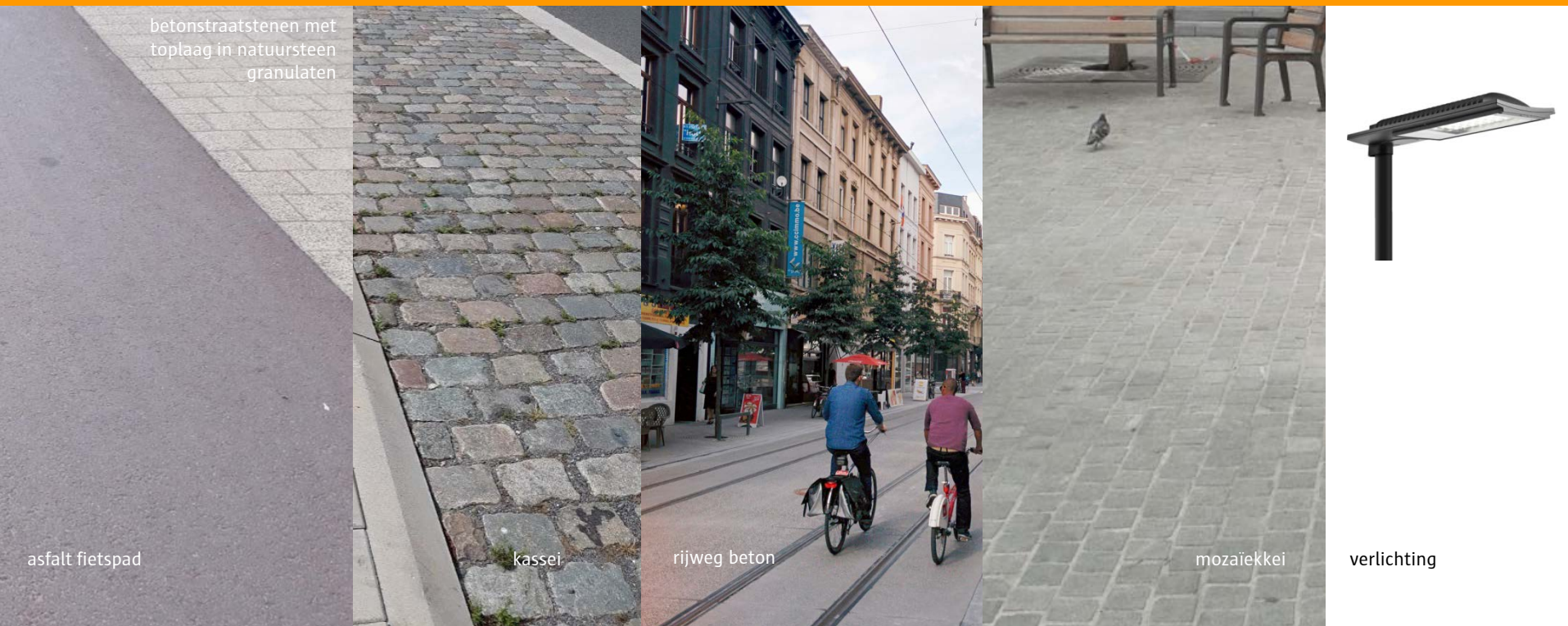
Het erfgedeelte wordt uitgevoerd in mozaïekkeien die ook elders in het historische centrum gebruikt zijn.

VERLICHTING:

De verlichting wordt volledig vernieuwd door nieuwe gevelverlichting met energievriendelijke led-armaturen.

RIOLERING:

De riolering wordt volledig vernieuwd. Waar voldoende ruimte is wordt een gescheiden riolering voorzien.





Wat wijzigde t.o.v. het voorontwerp?

WAT WIJZIGDE T.O.V. HET VOORONTWERP?

Tijdens het inspraakmoment van maart 2018 werden verschillende opmerkingen en suggesties gegeven waarmee rekening werd gehouden in de uitwerking van het ontwerp. Ook enkele andere aanpassingen gebeurden t.o.v. het eerdere ontwerp. Hieronder vindt u een overzicht van de belangrijkste zaken.

UITBREIDING PROJECTGEBIED

Het projectgebied werd iets uitgebreid t.o.v. het voorontwerp. Een gedeelte van de Borzestraat en de Sudermanstraat werd meegenomen in het ontwerp en deze krijgen beiden het statuut van woonerf.

CIRCULATIE VERKEER

In het voorontwerp werd voorgesteld om de rijrichting van de Borzestraat om te draaien. Dit maakte het mogelijk om terug te keren op de lus zonder de Sint-Katelijnevest op te moeten rijden. Er werd echter de bezorgdheid geuit dat dit ook zou betekenen dat o.a. al het verkeer van de P-route (parkings Meir en De Knip) door deze smalle woonstraat rijdt, wat niet wenselijk is. Daarom werd beslist om de rijrichting niet te wijzigen.

Bijkomend t.o.v. het voorontwerp werd wel beslist om de rijrichting van de Parochiaanstraat om te draaien. Dit was wenselijk omdat de draaicirkel voor o.a. brandweer in de huidige richting te krap was.

PARKEREN & LADEN EN LOSSEN

Omdat er in de nieuwe toestand geen aparte trambaan is waarover verkeer kan uitwijken, was er veel bezorgdheid omtrent laden & lossen, verhuisbewegingen, verbouwingen enz. In het ontwerp werd hiermee rekening gehouden door een deel van de parkeerplaatsen expliciet in te richten als laad en loszone en een bijkomende laad en loszone te voorzien in Kipdorp. Deze stroken zijn ook iets breder dan een gewone parkeerstrook zodat hier ook vrachtwagens kunnen staan zonder het tramverkeer te hinderen.

Uiteraard kan dit niet voor elk pand voorzien worden. Voor specifieke zaken (zoals verbouwingswerken, verhuisbewegingen...) zal een vergunning moeten aangevraagd worden en bekeken wat mogelijk is. Dit geldt evengoed voor de bestaande situatie.

Tijdens het infomoment werd de vraag gesteld of de parkeerplaatsen voor brandweervoertuigen echt noodzakelijk zijn. Ja, deze plaatsen zijn nodig om voertuigen tijdelijk te laten parkeren tijdens shiftwissels en bieden ook opstelruimte voor brandweervoertuigen in geval van eventuele calamiteiten.

M.b.t. de inritten naar garages werd de vraag gesteld of deze allemaal mogelijk blijven. Deze werden allemaal nagekeken en waar nodig werden hiertoe bijkomende aanpassingen aan het ontwerp gedaan.

De taxiplaatsen in de Korte Koepoortstraat werden verplaatst naar het einde van de Lange Koepoortstraat omdat hier geen conflict is met het tramverkeer.

