



## Verslag Overlegplatform Zwijnaarde 10/12/2019

---

Peter is de moderator van deze vergadering. Hij opent de vergadering om 20u. Hij heet de aanwezigen welkom en stelt de gastsprekers voor.

Op de agenda staan volgende punten :

1. Goedkeuring van het verslag OPZw 19.11.2019
2. Uitwerken van voorstellen in het kader van het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde: bespreking in kleine groepen op basis van voorgestelde mogelijkheden (met Lieven Symons, GMF)
3. Telraam : burgers evalueren de lokale mobiliteit
4. Varia

### **1. Goedkeuring verslag OPZw vergadering van 19/11/2019.**

Er werd één opmerking gemaald:

In verband met de verkeersdrempels ter hoogte van de Klossestraat met de Heistraat heeft Tom er ook naar verwezen dat er moet gecontroleerd worden of de drempels reglementair geplaatst zijn (liggen te dicht bij het kruispunt) en dat er ook naar alternatieven moet gekeken worden zoals flitspalen of wegversmallingen. Een bewoonster heeft opgemerkt dat het nieuwe fietspad terug aan het verzakken is omdat de automobilisten over het fietspad rijden om de drempels te vermijden.

Het verslag van 19/11/2019 wordt goedgekeurd, mits aanvulling met hetgeen werd opgemerkt.

### **2. Uitwerken van voorstellen in het kader van het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde.**

Lieven Symons geeft een uiteenzetting over de oefening die zal worden gemaakt tijdens deze vergadering. Hij heeft een "*voorstel van mobiliteitsplan voor de "vijfhoek" van Zwijnaarde*" voorbereid. Het gaat om een discussie-document, een document dat nog niet DE oplossing is, maar toelaat om erover te praten om na te gaan of het kan werken, wat betekent het voor individuele bewoner?

De slides zijn downloadbaar via : [https://af737ddd-73a2-422a-ae78-ee141a6100ca.filesusr.com/ugd/560a5a\\_73ec209728a14bf9936a7b6f81978f11.pdf](https://af737ddd-73a2-422a-ae78-ee141a6100ca.filesusr.com/ugd/560a5a_73ec209728a14bf9936a7b6f81978f11.pdf)

Bedoeling van de oefening is om op zoek te gaan naar een win-win en sluiproutes aan te pakken. Er bestaan noord-zuid sluipwegen en oost-west sluipwegen. Daarbij moet aandacht zijn voor :

- de impact voor andere straten (hoe is de afwikkeling op andere straten),
- voldoende ruimte en toegankelijkheid voor hulpdiensten: de brandweer heeft een breedte van 4 meter nodig
- en hoe alles bereikbaar te houden (daarom niet noodzakelijk via de kortste weg).

Er wordt enkel gefocust op het lokale verkeer, bovenlokaal verkeer (snelwegen, zuidelijke mozaïek) dient via hoger niveau te worden behandeld.

Eén van de methodes om sluipverkeer aan te pakken bestaat uit de invoering van eenrichtingsstraten die toelaten om ruimte te scheppen voor fietspaden zonder onteigening. Naast de vier meter voor de rijweg komt ruimte vrij voor andere invullingen zoals ruimte voor groen, parkeerpocket (bv aan bakker).

Het voorstel vertrekt van een lus rond de kern van Zwijnaarde (vijfhoek) waar eenrichtingsverkeer geldt. Voor sommige straten binnen de lus wordt ook eenrichtingsverkeer voorzien om meer ruimte en geen andere sluiroutes te creëren.

De aanwezigen worden uitgenodigd om na te denken en te discussiëren over de impact van het voorstel aan de hand van vijf vragen :

- 1/ Biedt het voorstel een antwoord op het sluipverkeer van twee hoofd-sluip-routes?
- 2/ Zijn er potentiële verschuivingen van het sluipverkeer te verwachten ?
- 3/ Is de lokale omweg aanvaardbaar ?
- 4/ Kunnen we de strategie ook doorvertalen op andere “secundaire” sluiroutes ?
- 5/ Opgelet voor eenvoudige oplossingen!

Er worden slides van mogelijke andere invulling van het straatbeeld getoond zoals aanleg van een karrespoor in de weg, meer bomen, bredere voetpaden, vergoenen van voetpaden.

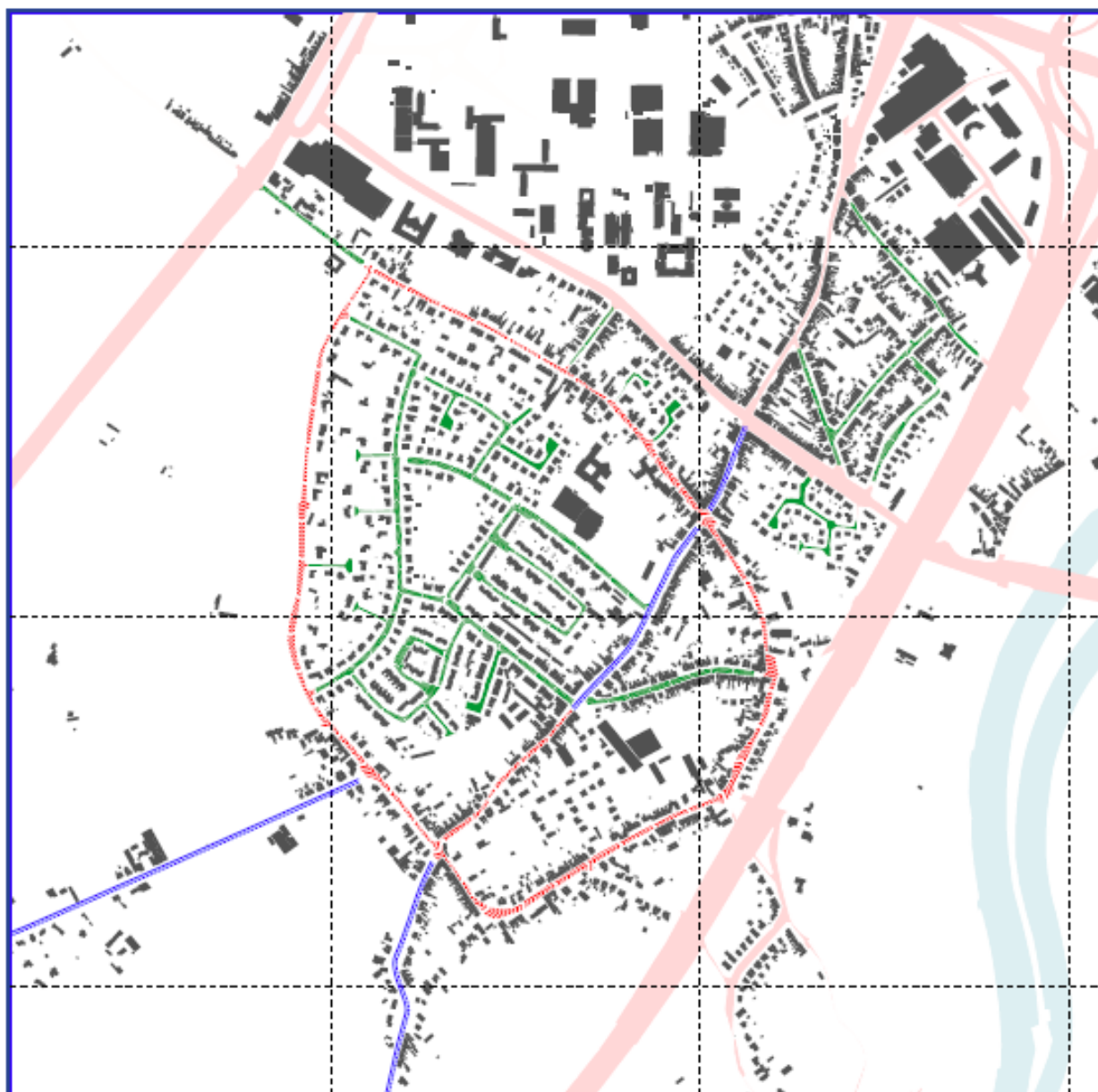
Bij de oefening moet ook aandacht gaan naar de volgende vragen :

- 1/ Is verandering verbetering?
- 2/ Draagt verandering bij tot veranderd gebruik van mobiliteit
- 3/ Op welke punten kan het nog beter/ambitieuzer
- 4/ Voor welke zaken moeten we waakzaam zijn (bv alternatief geven voor afwijzing, impact voor De Lijn)

Er worden vier discussietafels gemaakt. Elke tafel noteert de bevindingen van de groep.

### **Gesprekstafel 1 (Peter)**

- Er is geen verzet tegen het principe om in veel woonstraten het verkeer in slechts één richting toe te laten. Dit biedt een opportuniteit om de ruimte, die vrijkomt, niet voor autoverkeer te gebruiken - wat iedereen positief vindt.
- Wel wordt er aan getwijfeld of éénrichtingsverkeer wel kan en nodig is in ALLE woonstraten?
- Sommigen menen dat de voorgestelde rijrichting (van het verkeer op de vijfhoek rond de kern van Zwijnaarde) beter omgekeerd zou zijn (de Hutspotstraat is meer een INGANG naar de Dorpsstraat en niet een UITGANG).
- Over de bestemming van de vrijgekomen ruimte door éénrichtingsverkeer (te gebruiken als fietspad, extra parkeerplaatsen of de rijweg ontharden voor meer groen ?) waren de meningen verdeeld.



- Invalsweg Voorkeur doorgaand verkeer
- - - Verzamelstraat éénrichting
- Bos-sstraat / Woonstraat
- Twee-richting met Bos-sstraat / Woonstraten
- Bovenlokaal

#### Gesprekstafel 2 (Katelijne)

**Probleem** sluipverkeer wordt voor een groot deel veroorzaakt door de slechte doorstroming op de N60/ ovonde en de in- en uitgang van het Technologiepark aan de Tramstraat. Idee dat dit moet worden aangepakt. Bv door het autoverkeer aan de ovonde een niveau lager te leiden, de ontbrekende verbinding tussen N60 en R4 bij te maken, de in- en uitgang van het Technologiepark ter hoogte van de Campusstraat volledig af te sluiten.

**Wat het deeltje ten noorden van de Tramstraat betreft:**

Ook met de voorgestelde circulatie zal er nog sluipverkeer zijn. Er wordt gedacht aan een systeem van knips (vb in Isabelle Van Oostenrijkstraat & Hofakkerstraat), zonder tot een afgewerkt plaatje te komen.

**Van de eenrichtingslus** rond het centrum van Zwijnaarde wordt gevreesd dat die niet alle verkeer zal kunnen slikken.

Algemeen wordt opgemerkt **niet zomaar alle straten tot eenrichtingsstraten** om te vormen.

Discussie over de **Krekelstraat**: knippen? Invoeren eenrichting uitwaarts?

Bedenking dat er **eerst tellingen** zouden moeten uitgevoerd, vooraleer verkeersmaatregelen te plannen.

**Collages:**

Discussie over wenselijkheid van alternatieve inrichtingen. Enerzijds het mooie, sfeervolle van de alternatieve inrichtingen. Anderzijds de wens om plaats te behouden voor wagens en problemen die grote bomen & bladafval in de praktijk opleveren.

Idee een autoloos dorpscentrum te maken of een stukje eenrichting in te voeren voor de scholen. Dit zou in eerste instantie als proef kunnen worden ingevoerd.

**Gesprekstaafel 3 (Lieven)****1. De lus van Zwijnaarde**

Er wordt gesteld dat het voorgestelde alternatief wel een antwoord kan bieden op het sluipverkeer doorheen dit gedeelte van Zwijnaarde. Het omrijden zal er mede voor zorgen dat deze sluiproutes ontraden worden en dat deze waarschijnlijk ook langere tijd in beslag zullen nemen.

Er heerst ook de vrees dat de lus een echter ringweg zal worden. Vanuit cijfermateriaal zouden we hier een beter zicht moeten krijgen wat het betekent voor de intensiteit van deze wegen. Aan de hand van de inrichting moeten we ervoor zorgen dat ook deze ringweg geen snelle / drempelloze route wordt. Ook deze lus van Zwijnaarde blijft een zeer lokale weg die enkel het verkeer van de andere woonstraten mee afleidt naar N60 en de Tramstraat.

**2. Lokale routes**

De lus zorgt ervoor dat ook de bewoners van Zwijnaarde niet meer de kortste routes kunnen maken. Dit delicate evenwicht wordt hevig bediscussieerd rond de tafel. Welke omweg is aanvaardbaar? Wat met hulpdiensten en IVAGO? Wat met De Lijn?

We moeten er op waken dat we het verkeer niet van de ene naar de andere straat doorsturen.

Bijvoorbeeld betekent het voor het afzetten van de kinderen aan de schoolpoort met de auto in het circulatie-voorstel dat op tafel ligt een grote consequentie. Het betekent dat de ouders een hele weg om moeten rijden (bijvoorbeeld via de Krekelstraat richting N60) of dat er heel wat verkeer via de Campusstraat richting de Tramstraat zal rijden. Het omrijden kan er mee helpen voor zorgen dat een aantal ouders eerder geneigd zijn om de fiets te nemen als dit in combinatie is met een veiligere schoolomgeving. Daarnaast kunnen we ook nadenken hoe de P&R Hekers beter ingezet kan worden. Als we deze bereikbaar houden zullen heel wat ouders zich hier parkeren om de kinderen af te zetten.

**3. N60 – Tramstraat**

Vandaag hebben we geen zicht op de aantallen ivf het sluipverkeer, de richtingen en het bestaand verkeer op de N60 en de Tramstraat. Als we alle sluipverkeer op deze wegen van

een hoger niveau verplaatsen zullen deze nog extra verkeer moeten slikken. Wat betekent dit voor deze straten? Kan er dan vanuit de Campusstraat of Heerstraat Noord überhaupt in deze wegen worden gereden? Of zijn hier dan ook extra ingrepen ivf rijrichtingen van de zijstraten noodzakelijk?

Ook hier dient onderbouwd cijfermateriaal gebruikt te worden om verdere keuzes te kunnen maken.

#### 4. Fietsveiligheid

Zowel bij ouderen als bij jonge gezinnen heerst een gevoel van onveiligheid op de fiets. Het inrichten van éénrichtingsstraten kan ervoor zorgen dat vrijgekomen ruimte ingezet kan worden voor de fietser. Ook de aansluiting naar de fietswegen op een hoger niveau (fietsnelweg Parkbos of Fietspad Schelde) moet hierin beter.

#### 5. Varianten

Voortbouwend op het scenario dat op tafel ligt worden een aantal voorstellen gedaan waarin dezelfde doelstellingen ivf het sluipverkeer behaald worden EN die het lokale verkeer iets vlotter maakt.

- a. Twee halve lussen die een andere richting uitgaan maar wel een noord-zuid richting hebben met een centrale as (Heerweg zuid) die van een Zuid-Noord richting heeft.
- b. Wat is de meerwaarde van 'de lus'? Afstappen van het lussysteem maar wel overal éénrichtingsstraten toepassen.
- c. De lus niet sluiten maar vanuit N60 via Hutsepotstraat – Eedstraat – Zandvoordestraat – Schaeyckstraat naar Della Faillelaan laten lopen waardoor ALLE straten binnen dit gebied nog lokaler kunnen ingericht worden.
- d. De vraag wordt gesteld of knips op gerichte locaties niet interessanter zijn dan een lus waarin er wordt omgereden.
- e. Kunnen knips georganiseerd worden dat deze enkel gelden voor het sluipverkeer en niet voor bewoners? Hoe wordt dit in het centrumgebied in Gent georganiseerd?
- f. ...

#### 6. Collages

Als het praktisch kan dat een automobilist een fietser kan voorbijsteken in het type 'bosstraat' lijkt dit wel een mooi droomsenario voor een aantal mensen rond de tafel. De centrale grasstrook kan aan de hand van 'grasdallen' aangelegd worden. Deze zijn gemaakt om over te rijden (bijvoorbeeld voor Brandweer) maar er kan toch gras tussen groeien.

Voor de Hutsepotstraat is het belangrijk dat de straat veiliger en aangener wordt ivf scholen en zorgfuncties. Ruimte voor de fiets is hierin belangrijk. Een fietsstraat kan een interessante piste zijn, andere schuiven eerder een aparte fietsstrook naar voor.

#### Gesprekstafel 4 (Ann)

##### **Opmerkingen ivm het mobiliteitsplan:**

- Dit is een goed idee (allen behalve één iemand).
- De persoon die vindt dat dit geen goed idee is, vindt dat het voldoende is om de Campusstraat en de Schayckstraat af te sluiten om het sluipverkeer te weren. Als dit zou gebeuren, is dit eenrichtingsverkeer niet nodig.
- Eenrichtingsverkeer in de Dorpsstraat, de Hutsepotstraat en de Zandvoordestraat is een goed idee. Die straten zijn te smal om tweerichtingsverkeer toe te laten.
- Zal deze 'ringweg' het sluipverkeer van de N60 via de Krekelstraat en de Zandvoordestraat voldoende tegenhouden? Dit verkeer kan immers nog via de Dorpsstraat en de Heerweg-Noord naar de Tramstraat en zo naar Merelbeke rijden.

- Ook het sluipverkeer naar de 'illegale' toegang van het Technologiepark langs de Tramstraat zal nog mogelijk zijn via de Zandvoordestraat – Dorpsstraat/Hutsepotstraat – Campusstraat. Van zodra die toegang wordt afgesloten, zal deze stroom sluipverkeer allicht ophouden.
- Ook de buurt rond de I. Van Oostenrijkstraat en Nederzwijsnaarde slikt veel verkeer:
  - o Door Nederzwijsnaarde rijdt veel vrachtverkeer en camionettes van de bedrijven op de Alinsosite. Die rijden zeer snel, waardoor veel fietsers bang zijn om op de weg te fietsen. Sommigen rijden daarom op het trottoir.
  - o Door de I. Van Oostenrijkstraat passeert sluipverkeer van en naar Merelbeke.
  - o Voorstel: paaltjes aan het kruispunt van de I. Van Oostenrijkstraat en de Della Faillelaan en tweerichtingsverkeer in de I. Van Oostenrijkstraat.
  - o Er ontstond discussie over de rijrichting in de I. Van Oostenrijkstraat: indien de rijrichting in het laatste stuk van de I. Van Oostenrijkstraat zou worden omgekeerd (uitrijden naar de Della Faillelaan), zou het zeer onveilig worden voor chauffeurs die richting Merelbeke willen rijden en daar de Della Faillelaan zouden moeten oversteken.
  - o Vraag naar zone 30 in die buurt.
- Met het voorgestelde lussenplan moeten alle bewoners van de Zandvoordestraat/R. Vlerickstraat via de Tramstraat passeren als ze naar het zuiden willen rijden. Dat is een grote omweg en niet evident door het vele verkeer op de ovonde.
- Mensen die in de buurt Hekers wonen moeten bij het voorgestelde lussenplan Zwijnaarde verlaten via de Eedstraat-Krekelstraat. Voorstel om in de Hekers, tussen de Laurierstraat en de Eedstraat, tweerichtingsverkeer te behouden. Hierdoor kunnen de plaatselijke bewoners én de bewoners van de buurt rond de Zandvoordestraat/R. Vlerickstraat vlotter wegrijden.
- Aan het kruispunt van de N60 en de Gebuurtestraat staat een verkeersbord 'uitgezonderd plaatselijk verkeer'. Dat wordt geregeld genegeerd door chauffeurs die toch deze straat inrijden van op de N60.
- Vraag om veiliger fietspaden te voorzien op de Tramstraat.
- Krekelstraat als invalsweg naar Zwijnaarde is OK als het sluipverkeer door de lus inderdaad geweerd wordt. Dan zal er veel minder verkeer door de Krekelstraat rijden.
- Als het sluipverkeer kan worden geweerd, zal het verkeer op de lus allicht meevallen – hoogst waarschijnlijk zal er minder verkeer door de Eedstraat rijden dan vandaag tijdens de spits het geval is.
- Ook het verkeer van en naar Van de Velde zou door de Zandvoordestraat moeten rijden. Dat is geen goed idee.
- Vraag om in de Heerweg-Zuid, tussen de Laurierstraat en ter Linden, tweerichtingsverkeer te behouden zodat het vrachtverkeer van bedrijf van Dhr. Verdonck het bedrijf nog kan in- en uitrijden.
- De verkeersproblemen in Zwijnaarde worden veroorzaakt door de moeilijke doorstroming op de ovonde. Men moet dit eerst aanpakken.

**Opmerkingen op de collages:**

- De omvorming is te extreem. Er mag wel meer groen zijn, maar niet zoveel als op de collage. Als er zoveel groen is, worden leveringen door vrachtwagens veel te moeilijk.
- Als er zoveel bomen staan, moeten bewoners nog veel meer bladeren opruimen. In Zwijnaarde wonen relatief veel oudere mensen. Voor hen is het opruimen van de bladeren vaak een probleem.

- Vraag om aandacht te hebben voor mogelijke hinder door de aangeplante bomen (opstuwen van opritten, verstoppen van dakgoten ...).
- Een dergelijke groene omgeving zal de waarde van de woningen misschien doen stijgen.

### 3. **Telraam : burgers evalueren de lokale mobiliteit (door Mike)**

Mike De Brie geeft een toelichting over de werking van "telraam".

De slides zijn te raadplegen via : [https://af737ddd-73a2-422a-ae78-ee141a6100ca.filesusr.com/ugd/560a5a\\_aa1766320de64c96ab47e4f3b403eeb4.pdf](https://af737ddd-73a2-422a-ae78-ee141a6100ca.filesusr.com/ugd/560a5a_aa1766320de64c96ab47e4f3b403eeb4.pdf)

Informatie of het telraam zelf is te raadplegen via : <https://telraam.zendesk.com/hc/nl/articles/360020909491-Wat-met-privacy->

Een Telraam is een toestelletje dat op een privacyvriendelijke manier het verkeer in een straat meet. Aan de hand van een kleine camera en een microcomputer wordt de passage in een straat(deel) geteld. Daarnaast wordt ook de snelheid gemeten. De gegevens van elk Telraam zijn voor iedereen beschikbaar via een Website of een App.

We krijgen een beeld van het aantal :

- voetgangers
- fietsers
- personenwagens
- grote voertuigen

De komende maanden worden er voor Zwijnaarde 'wijkmobiliteitsplannen' opgesteld in samenwerking met de inwoners. Vermoedelijk worden de plannen voor de verbetering van de mobiliteit binnen een tweetal jaar uitgevoerd. Het zou interessant zijn om voor Zwijnaarde een nulmeting te hebben. Maw, hoeveel verkeer rijdt er vandaag aan welke snelheid en op welke momenten. Na de invoering van ingrepen op mobiliteit kunnen we dan vrij snel vaststellen of hinder zich verplaatst en waar er eventueel moet worden bijgestuurd. De Telramen blijven dus liefst een drietal jaren hangen.

Een Telraam kan door elke geïnteresseerde burger geplaatst worden. Per straat(deel) hoeft echter slechts 1 camera te worden geplaatst. Liefst op een locatie waar het verkeer goed in beeld komt en waar de snelheid representatief is. Buren kunnen ook samen de kostprijs dragen voor 'hun' camera in hun straat(deel).

Inwoners die willen meewerken of weten wie al een telraam heeft geplaatst om mee in de kosten te delen, kunnen contact opnemen met Mike.

### 4. **Varia**

Omwille van de drukke agenda, worden varia punten verschoven naar de volgende vergadering op 4/2/2020.

### 5. **Volgende werksessie**

Eveneens te noteren in de agenda : **dinsdag 4 februari 2020**, om 20u in Woonzorgcentrum Zonnebloem. Derde werksessie over het wijkmobiliteitsplan : dromen verbeelden.