

# **Wijkmobiliteitsplan Dampoort – Oud-Gentbrugge**

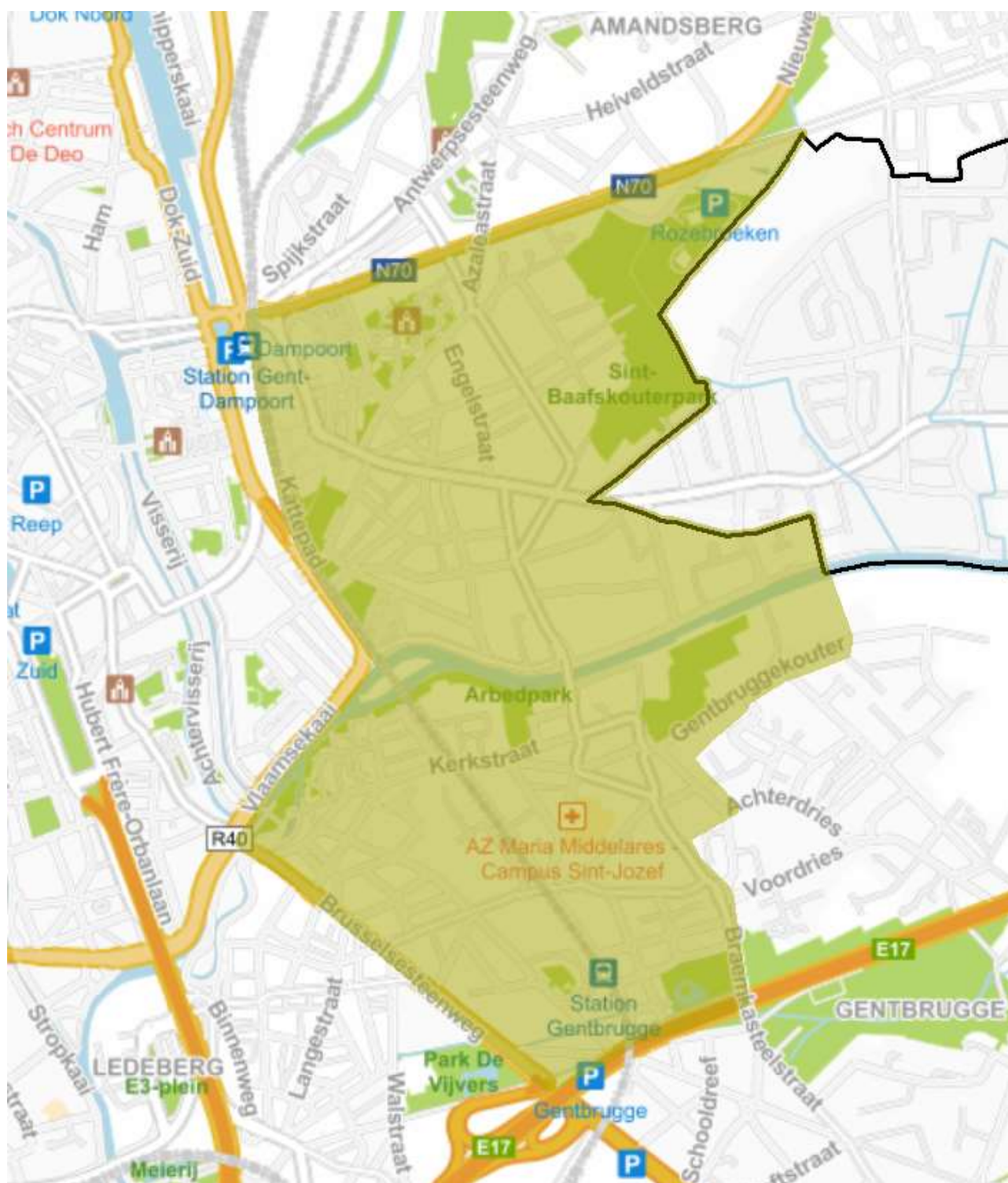
1.	Inleiding .....	3
1.1.1	Afbakening doelgebied.....	3
1.1.2	Kenmerken projectgebied .....	4
1.1.3	Mobiliteitsprofiel projectgebied.....	5
2.	FASE 1 - Verkenning en doelstellingen .....	7
2.1	<b>Bestaande netwerken en ruimtelijke kaders .....</b>	<b>7</b>
2.1.1	Voetgangersnetwerk .....	7
2.1.2	Fietsnetwerk.....	9
2.1.3	Netwerk Collectief vervoer.....	11
2.1.4	Netwerk gemotoriseerd verkeer .....	15
2.1.5	Aanwezige functies/Traffic Builders .....	28
2.1.6	Ruimtelijke visies en studies.....	33
2.2	<b>Actueel gebruik en knelpunten van de netwerken.....</b>	<b>39</b>
1.2.1	Bestaande meldingen .....	39
1.2.2	Bevraging binnen participatieproces.....	42
1.2.3	Bestaande Tellingen .....	43
1.2.4	Voetgangers.....	45
1.2.5	Fietsers.....	47
1.2.6	Openbaar vervoer.....	50
1.2.6	Gemotoriseerd verkeer .....	55
1.2.7	Parkeren .....	66
1.2.8	Knelpunten Hulp- en nutsdiensten.....	71
1.2.9	Bestaande onderzoeken luchtkwaliteit.....	72
1.2.10	Geluidsbelasting.....	74
1.2.11	Bestaande ideeën .....	75
1.2.12	Reeds geplande acties een maatregelen.....	79
1.3	<b>Output: overzicht knelpunten, kansen en doelstellingen .....</b>	<b>85</b>
1.3.1	Negentien hoofdknelpunten .....	85
1.3.2	Andere knelpunten.....	96
1.3.3	Wijk-specifieke doelstellingen.....	96

# 1. INLEIDING

## 1.1.1 Afbakening doelgebied

Het gebied van het wijkmobiliteitsplan beslaat de wijken Dampoort en Oud-Gentbrugge en is 3,5 km<sup>2</sup> groot.

Ten noorden is het gebied afgebakend door de Land Van Waaslaan/Victor Braeckmanlaan, ten westen vormt de spoorlijn en de Schelde de grens. Ten zuiden is dat de Brusselsesteenweg en E17. De oostelijke grenzen zijn de stadsgrens (Dampoort) of de grens van de wijk Oud-Gentbrugge.



Figuur 1: Afbakening projectgebied

## 1.1.2 Kenmerken projectgebied

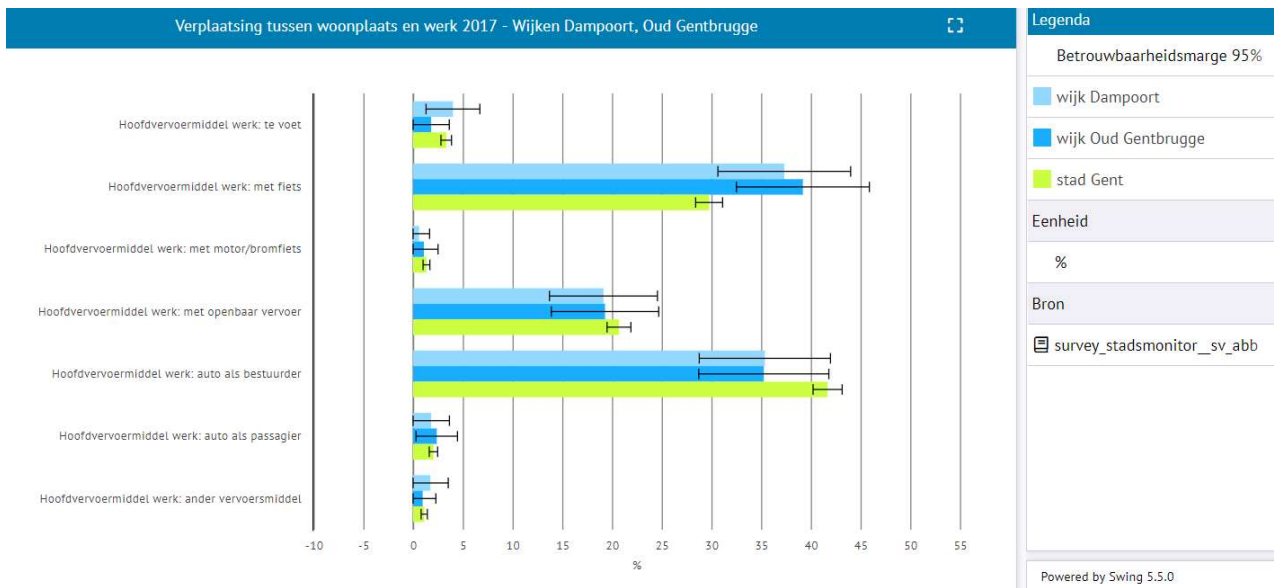
In het projectgebied van het wijkmobiliteitsplan Dampoort – Oud Gentbrugge wonen er 22.459 inwoners. Het gebied is **dicht bevolkt**: de bevolkingsdichtheid bedraagt immers 6405 inwoners/km<sup>2</sup>. Het is een jonge wijk, aandeel 65+ (13,5%) is lager dan het aandeel van de stad Gent: 16,6%. 22% van de inwoners is jonger dan 18j (stadsgemiddelde is 19,2%). In Dampoortwijk ligt het aantal gezinnen die uit 5 of meer personen bestaat opmerkelijk hoger (10,2%) dan in Oud-Gentbrugge (6,8%) of Gent algemeen (6,8%). De woningen in de 2 wijken zijn over het algemeen ouder dan het gemiddelde in Gent (61,2% voor WOII). In de Dampoortwijk dateert 84,3% van de woningen van voor de Tweede Wereldoorlog, in Oud Gentbrugge 70,2%. Deze wijken behoren dan ook tot de “19<sup>de</sup> eeuwse gordel”. De woningen en percelen zijn veelal kleiner en beschikken soms over geen of beperkte buitenruimte. De straten zijn over het algemeen eerder smal.





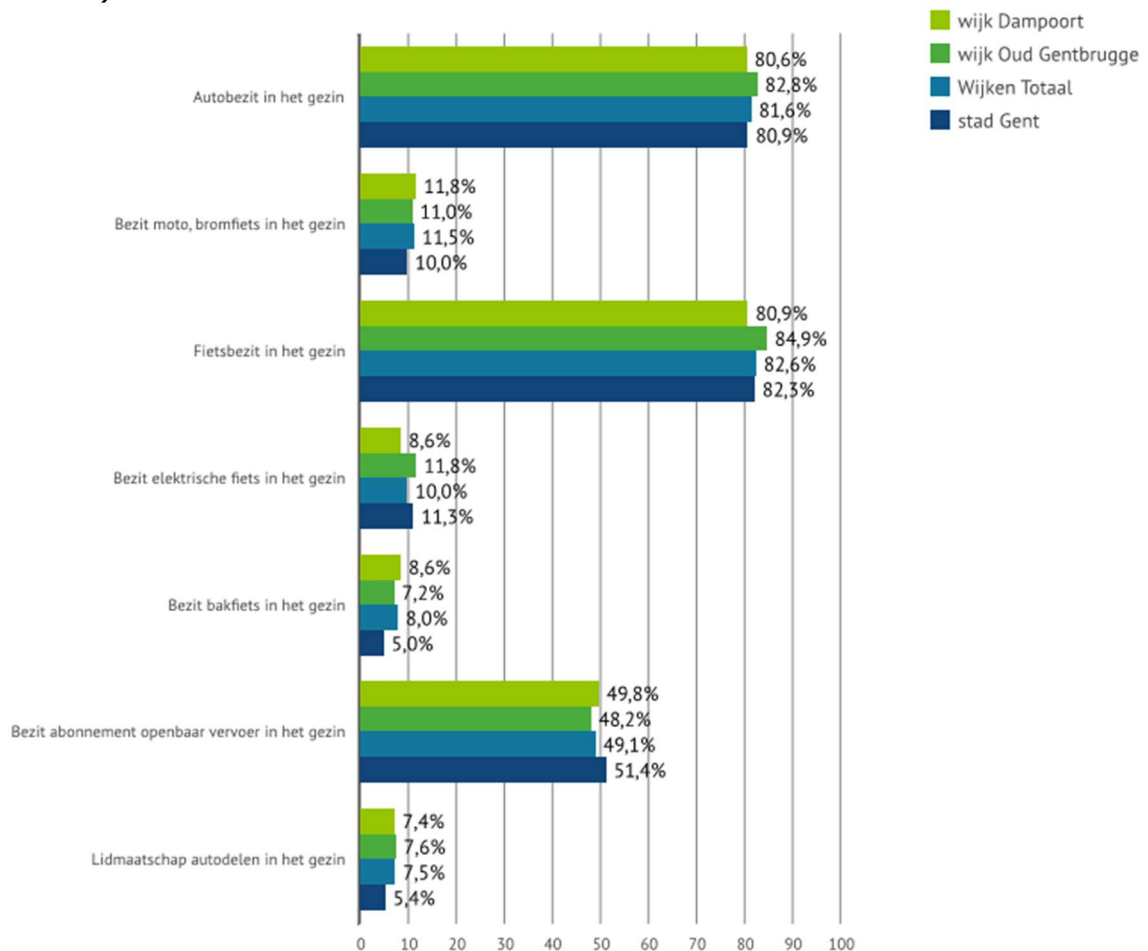
### 1.1.3 Mobiliteitsprofiel projectgebied

Uit de cijfers van de stadsmonitor halen we deze modal split voor de wijk:



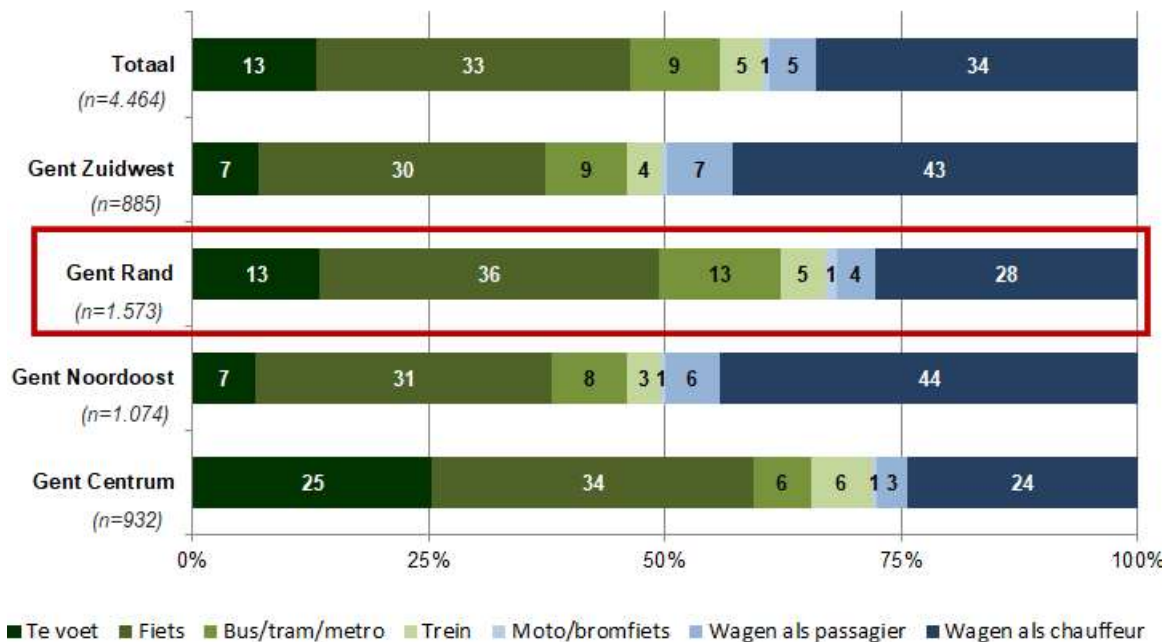
Figuur 2: Hoofdvervoermiddel bij verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school wijk Dampoort, Oud Gentbrugge en stad Gent

### Vervoersmiddelenbezit in het gezin | wijk Dampoort, Oud Gentbrugge en stad Gent (stadsmonitor)



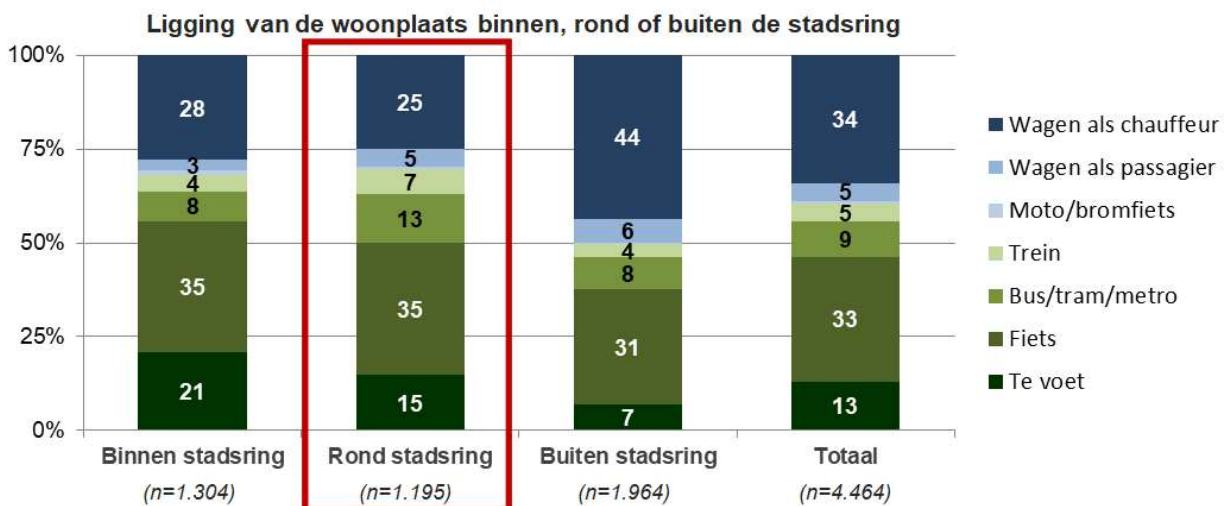
Gezien de vrij grote foutenmarge in de grafiek is het ook relevant de modal split uit het verplaatsingsenquête mee te geven. Hier zijn enkel cijfers op stadsdeelniveau beschikbaar. Dampoort en Oud Gentbrugge vallen binnen het stadsdeel Gent Rand.

**Figuur 23: Hoofdvervoerswijze, naar stadsdeel (Aantal verplaatsingen) (N totaal=4.464 verplaatsingen)**



Slechts 28% van alle verplaatsingen in Gent Rand gebeurt met de wagen. Meer dan 1 op 3 van alle verplaatsingen gebeurt met de fiets. 13% van de verplaatsingen gebeurt met bus/tram of te voet.

**Figuur 25: Hoofdvervoerswijze, naar ligging van de woonplaats binnen, rond of buiten de stadsring R40 (Aantal verplaatsingen) (N totaal=4.464 verplaatsingen)**



Kijken we naar de verplaatsingen van de respondenten die rond de R40 wonen, dan zien we dat slechts 1 op 4 van de verplaatsingen met de wagen gebeurt. 35% (meer dan 1/3) van de verplaatsingen gebeurt met de fiets. Het aandeel verplaatsingen met bus of tram is 13%, te voet is 15%.

## 2. FASE 1 - VERKENNING EN DOELSTELLINGEN

### 2.1 Bestaande netwerken en ruimtelijke kaders

#### 2.1.1 Voetgangersnetwerk

##### Trage wegen

Trage Wegen zijn autovrije wegen, paden of routes. Voetgangers en fietsers zijn er thuis en bepalen het ritme.

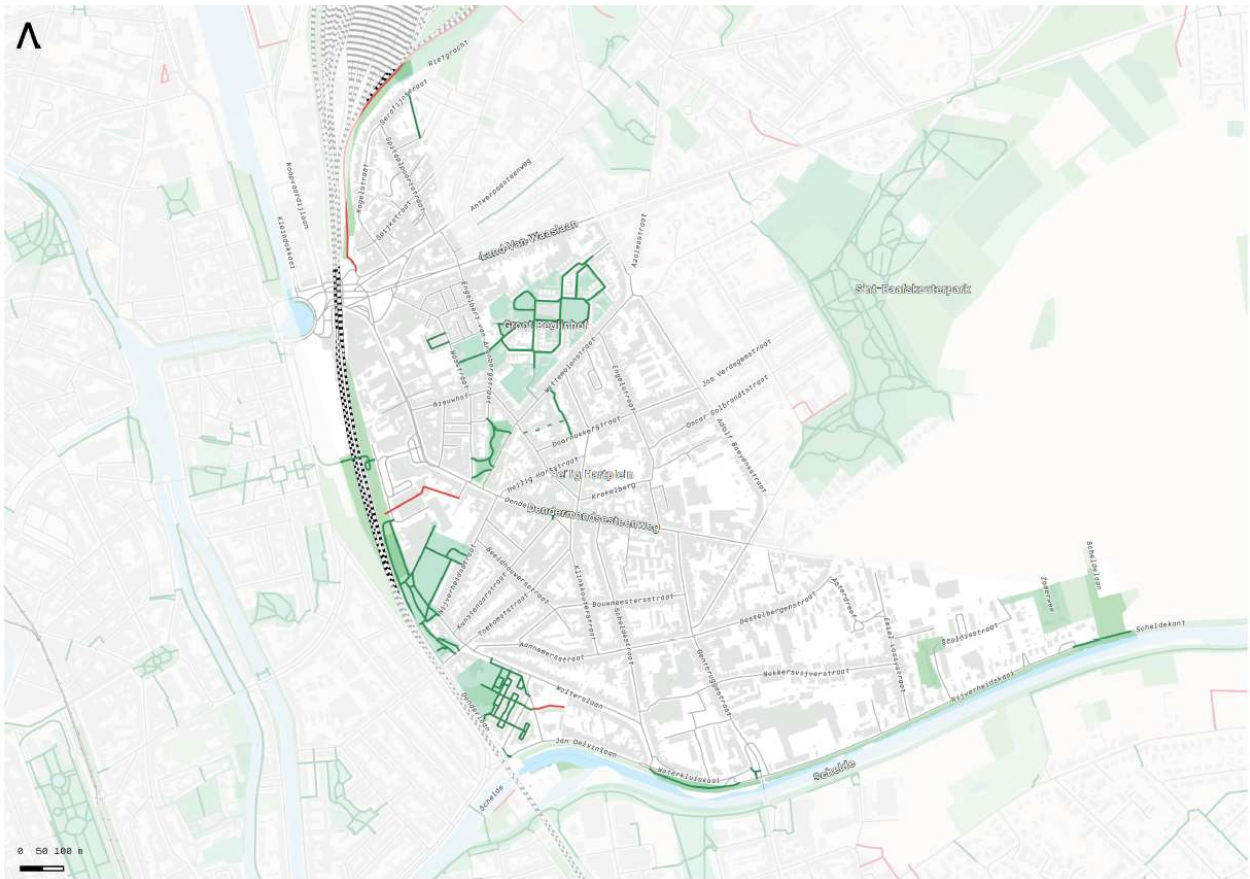
In 2015 heeft Stad Gent met de steun van de Provincie Oost-Vlaanderen besloten om het advies in te winnen op het vlak van Trage Wegen voor het volledige Gents grondgebied. In totaal werden adviesnota's opgemaakt voor 22 Gentse wijken door vzw Trage wegen. Hoewel deze adviezen zijn opgemaakt in opdracht van de Stad Gent en met de steun van de Provincie Oost-Vlaanderen gaat het geenzins over besliste beleidskeuzes. Alles voorstellen weerspiegelen louter het oordeel van de opdrachthouder en zijn dus ook niet gecontroleerd op wenselijkheid, correctheid en uitvoerbaarheid.

Onderstaande kaarten zijn het resultaat van een **inventarisatieoefening** van de trage wegen voor de wijken Dampoort en Oud-Gentbrugge (+Gentbrugge). Er wordt louter weergegeven welke trage wegen aanwezig of gepland zijn en welke daarvan toegankelijk en niet-toegankelijk zijn.

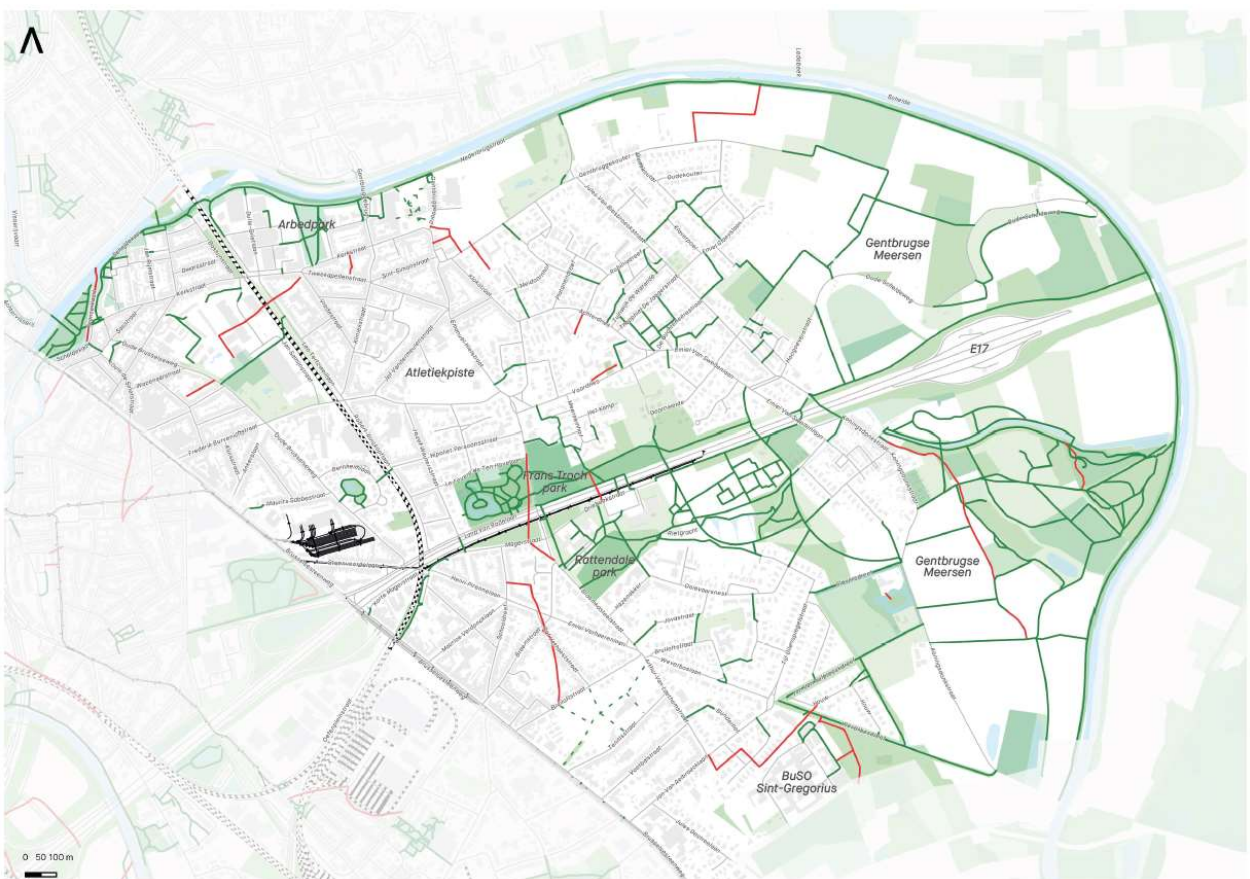
Deze oefening dien louter ter inspiratie en kan keuzes of scenario's bij de zoektocht naar verbeterde voet- of fietsinfrastructuur beïnvloeden.

##### Legende

-  toegankelijke trage weg
-  ontoegankelijke trage weg
-  geplande trage weg



Figuur 3: Resultaat oefening trage wegen wijk Dampoort



Figuur 4: Resultaat oefening trage wegen Gentbrugse



## 2.1.2 Fietsnetwerk

### Stadsregionaal fietsnetwerk

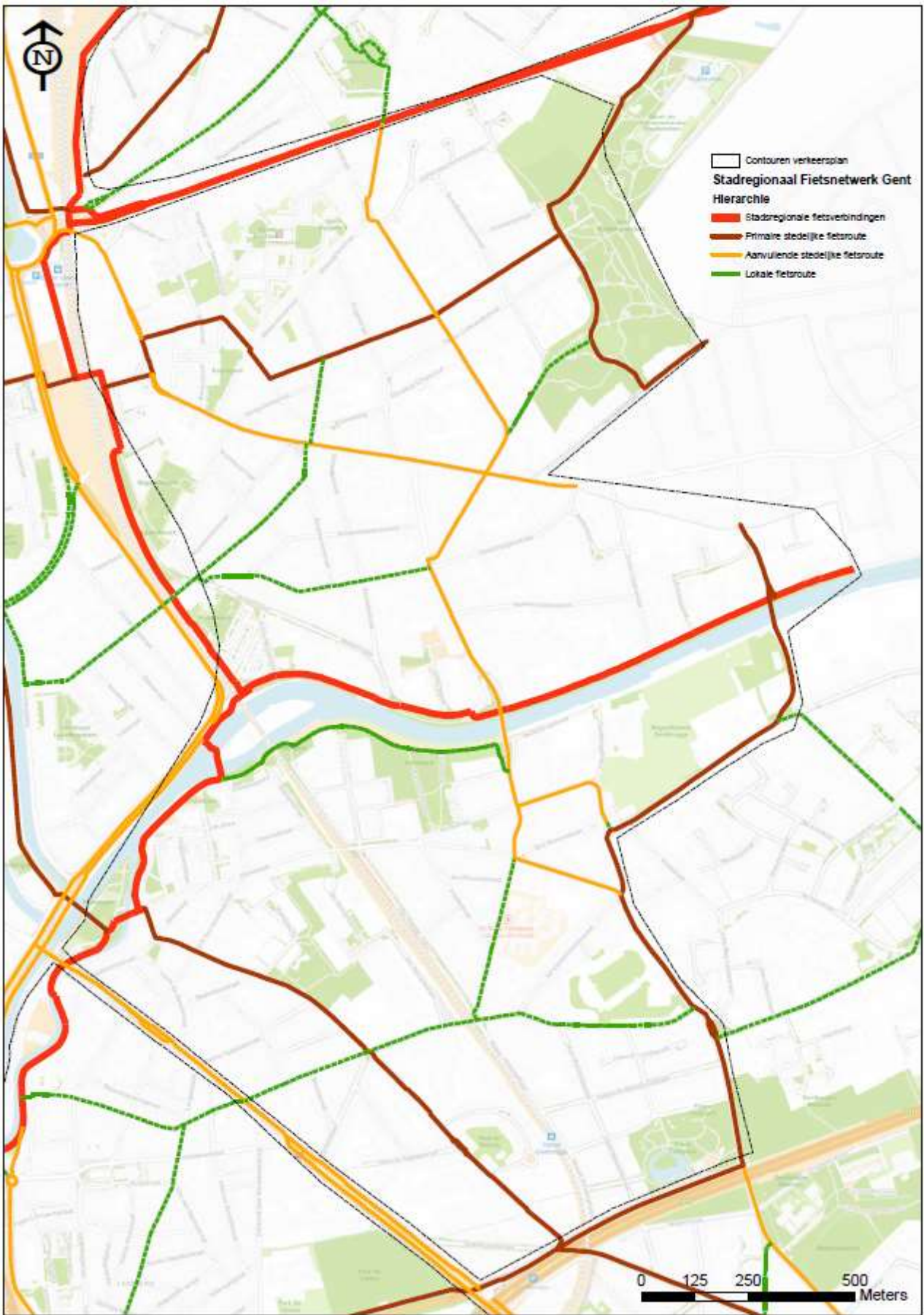
Het stadsregionaal fietsnetwerk voor de stad Gent werd vastgelegd in 2018. Dit netwerk bestaat uit 4 hiërarchisch geordende types routes: stadsregionale fietsverbindingen, primaire stedelijke fietsroutes, aanvullende stedelijke fietsroutes en lokale fietsroutes.

In deze wijken werden **Victor Braeckmanlaan**, **Jan Delvinlaan-Nijverheidskaai** en **Bijgaardepark-Denderlaan-Scheldekaai** vastgelegd als **stadsregionale fietsverbindingen**. De hoofdtaak voor deze routes is verbinden, voornamelijk over afstanden die groter zijn dan 10km. Victor Braeckmanlaan vormt de aanzet van de verbinding richting Lochristi, Jan Delvinlaan-Nijverheidskaai vormt de aanzet van de verbinding naar Wetteren-Dendermonde en de as Bijgaardepark-Denderlaan-Scheldekaai is een onderdeel van een tangentiële verbinding binnen Gent tussen stations Dampoort en Gent-Sint-Pieters.

De **primaire stedelijke fietsroutes** hebben naast een verbindende functie ook een ontsluitende functie. O.a. de straten **Nieuwhof**, **Doornakkerstraat** en **Jos Verdegemstraat** vormen een primaire stedelijke fietsroute die de Dampoortwijk ontsluit en een verbinding maakt tussen de binnenstad via het Luc Lemiengrepad (Dampoort fietstunnel) en Rozebroeken of Destelbergen. **Oude Brusselseweg** verbindt de binnenstad via de keizersbruggen met Gentbrugge en Heusden. O.a. de straten Land van **Rodelaan**, **Braemkasteellaan**, **Gentbruggekouter** en **Paul De Ryckstraat** zijn onderdeel van een tangentiële verbinding rondom de kernstad. Er dient nog een **brug over de Schelde** tussen Paul de Ryckstraat en Jules Van Biesbroekstraat gebouwd te worden om deze verbinding volledig te laten functioneren.

De **aanvullende stedelijke fietsroutes** werken ondersteunend voor de primaire stedelijke fietsroutes. Ze hebben de functie om de maaswijdte te verkleinen, een alternatief te vormen via een drukkere verkeersweg en/of omliggende functies te ontsluiten. **Dendermondsesteenweg** neemt vooral deze laatste 2 functies op, terwijl de as **Gentbruggebrug-Gentbruggestraat-Adolf Baeyensstraat** vooral de eerste 2 functies opnemen.

**Lokale fietsroutes** hebben voornamelijk een ontsluitende functie. **Wijmakker**, **Louis Schuermanstraat**, **Toekomststraat**, **Forelstraat**, **Aannemersstraat**, **Scheldekaai**, **Kliniekstraat** en **Frederik Burvenichstraat** kregen allen deze rol toebedeeld.



Figuur 5: Stadsregionaal fietsnetwerk

### 2.1.3 Netwerk Collectief vervoer

#### De Lijn

Aan de noordkant van het projectgebied rijden buslijnen 17 en 18 op de **N70**. Aan de zuidwestelijke kant van de het projectgebied rijdt tramlijn 2 op de **N9**.

De wijken zelf worden doorkruist door verschillende buslijnen:

- Bussen 34-35-36 rijden via **Dendermondsesteenweg**.
- Bus 6 rijdt via **Jan Delvinlaan, Gentbruggestraat, Adolf Baeyensstraat en Land van Waaslaan**.
- Bus 3 rijdt via **Dendermondsesteenweg, Gentbruggestraat, Kerkstraat/Tweekapellenstraat, Emanuel Hielstraat en Braemkasteelstraat**. De eindhalte ligt aan het kruispunt met Land van Rodelaan.
- Bus 9 passeert aan de rand van de wijk oud-Gentbrugge via **Braemkasteelstraat**. De eindhalte ligt 2 halter verderop in de Groeningewijk.
- Bus 20 rijdt via **Braemkasteelstraat en Emanuel Hielstraat**. Het huidige traject via Klokstraat wordt verlegd naar Hielstraat en Kerkstraat.

Aan station **Dampoort** komen verschillende buslijnen samen en dit is dan ook een belangrijke overstaphalte.

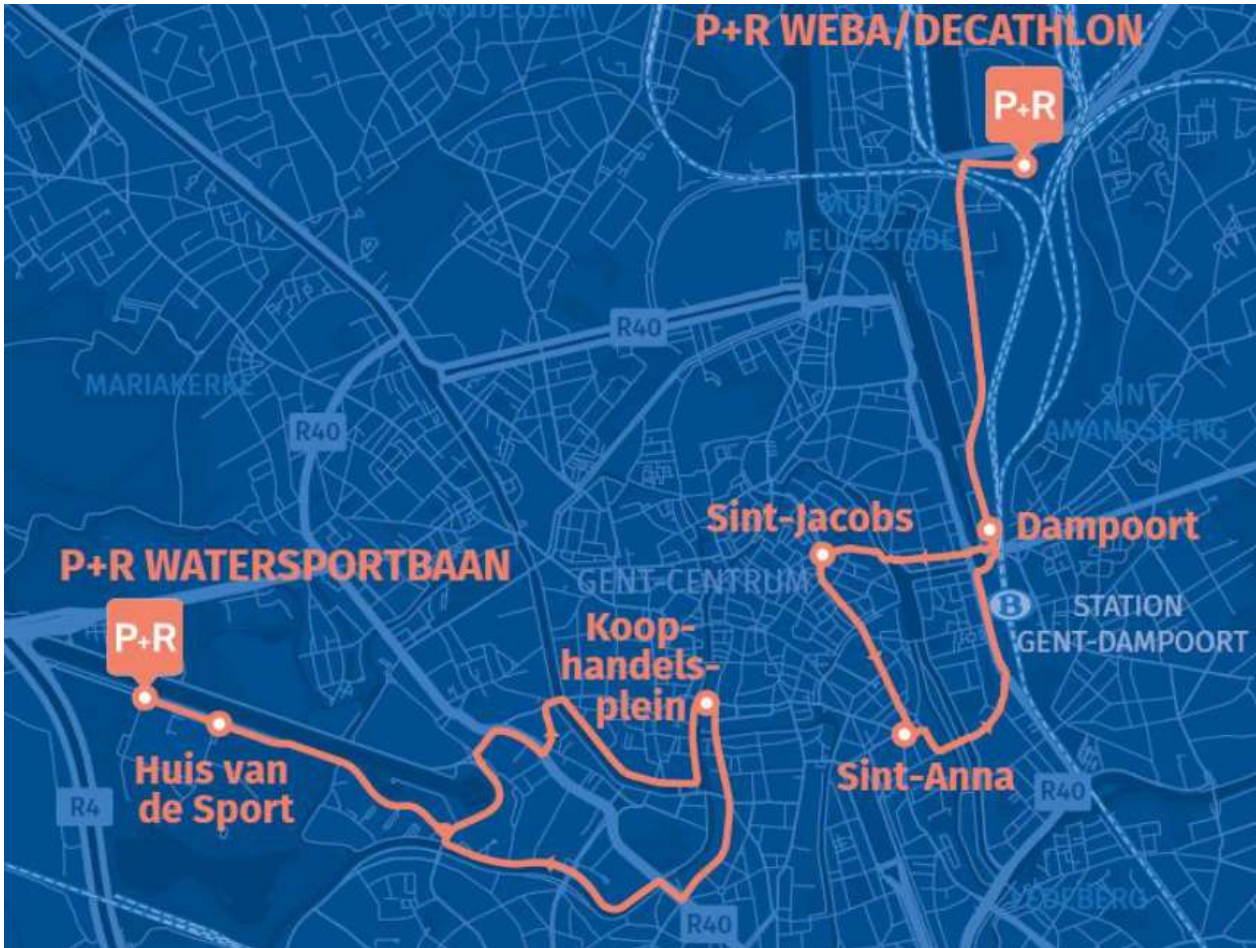






## Shuttles

De P+R Weba/Decathlon is met een hoogfrequente shuttledienst van Stad Gent. Tijdens de spits (7u-9u en 16u-19u) rijdt deze shuttle om de tien minuten, overdag (9u-16u) en zaterdag (10u-19u) om de 15 minuten en na 19u om de 30 minuten (ma-do tot 22u en vr-za tot 24u). shuttle is bereikbaar voor de wijk Dampoort vanaf de halte in de **Koopvaardijlaan**.



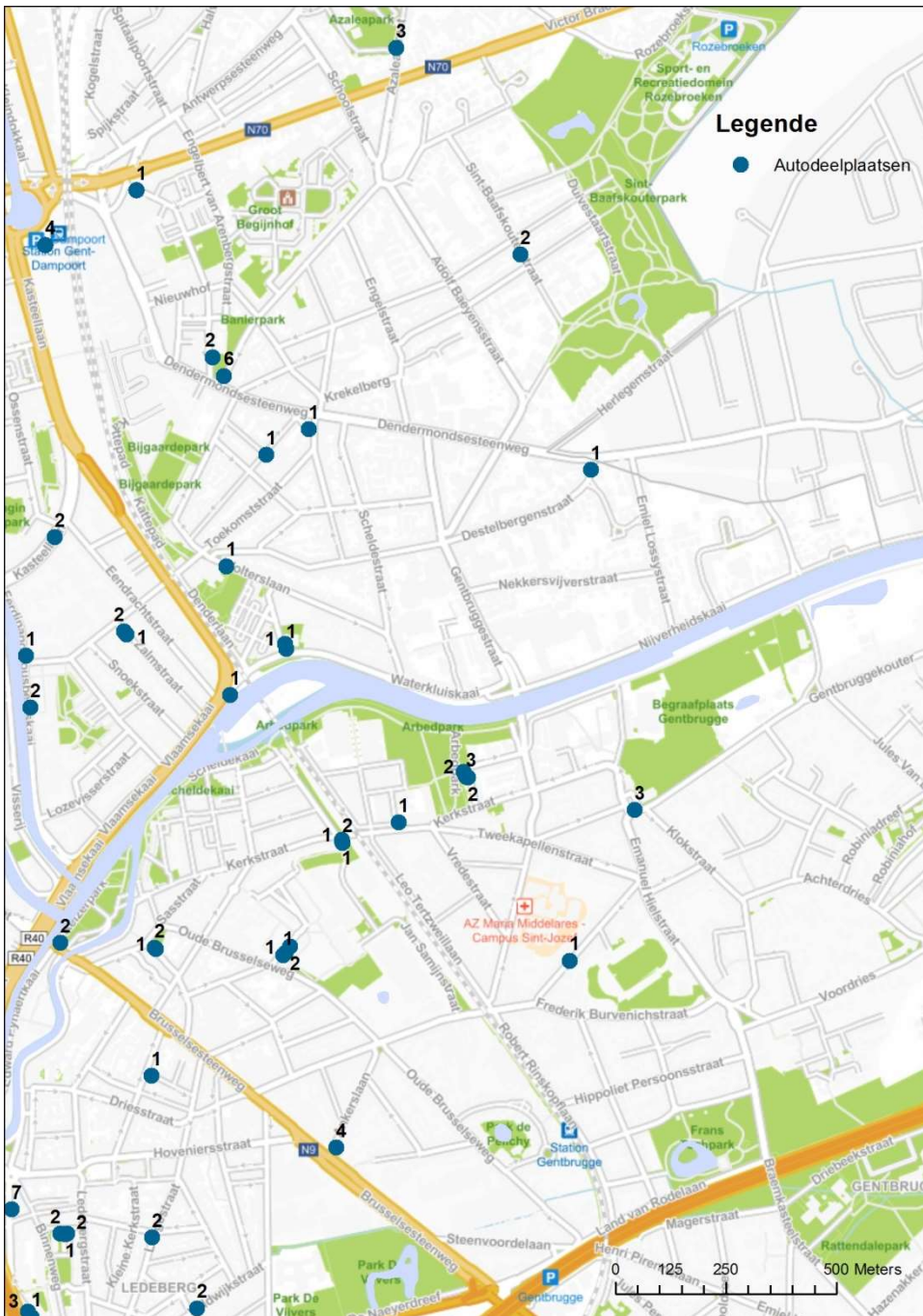
Figuur 7: Trajecten shuttles stad Gent

## Autodeellocaties

Autodelen is sterk vertegenwoordigd met bijna **50 voertuigen** verspreid over ruim 20 locaties. Daarvan zijn een dozijn voertuigen 100% elektrisch.

Zowel Cambio, Battmobiel, Partago als Dégage zijn vertegenwoordigd. Cambio heeft de meeste – hoofdzakelijk conventionele - voertuigen. Battmobiel en Partago zijn echter ook goed vertegenwoordigd en gebruiken enkel 100% elektrische voertuigen.

Dégage werkt met particuliere voertuigen binnen lokale autodeelgroepen.



Figuur 8: Locaties (met aantal) autodeelplaatsen Dampoort - Oud Gentbrugge

### Publieke laadinfrastructuur

Stad Gent zorgt i.s.m. Fluvius tegen eind 2020 voor minstens 162 publieke laadpalen. In de wijken Dampoort en Oud Gentbrugge staan intussen **17 publieke laadpalen** waar telkens 2 voertuigen tegelijk kunnen laden. Aan het merendeel van de laadpalen werd 1 plaats voorbehouden werd voor elektrisch autodelen.

In 2020 komen nog een viertal publieke laadpalen bij. In de wijk Dampoort worden we helaas sterk beperkt omdat maar in weinig straten een geschikt 3-fasig elektriciteitsnet ligt. We zoeken met Fluvius naar oplossingen.

## 2.1.4 Netwerk gemotoriseerd verkeer

### Weghiërarchie

Het doelgebied wordt in het noorden en westen begrensd door enkele wegen die gecategoriseerd werden als **secundaire weg type III**: N70/Victor Braeckmanlaan, R40/Kasteellaan-Heernislaan-Vlaamse kaai en N9/Brusselsesteenweg. De hoofdfunctie van deze wegen is het verbinden en/of verzamelen op (boven)lokaal niveau. De toegangsfunctie is echter dermate bepalend dat de verkeersfunctie van de weg niet kan gerealiseerd worden zonder de leefbaarheid in het gedrang te brengen. De weg zal als drager van belangrijke fiets- en openbaar-vervoerbindingen, zowel lokaal als bovenlokaal uitgebouwd worden.

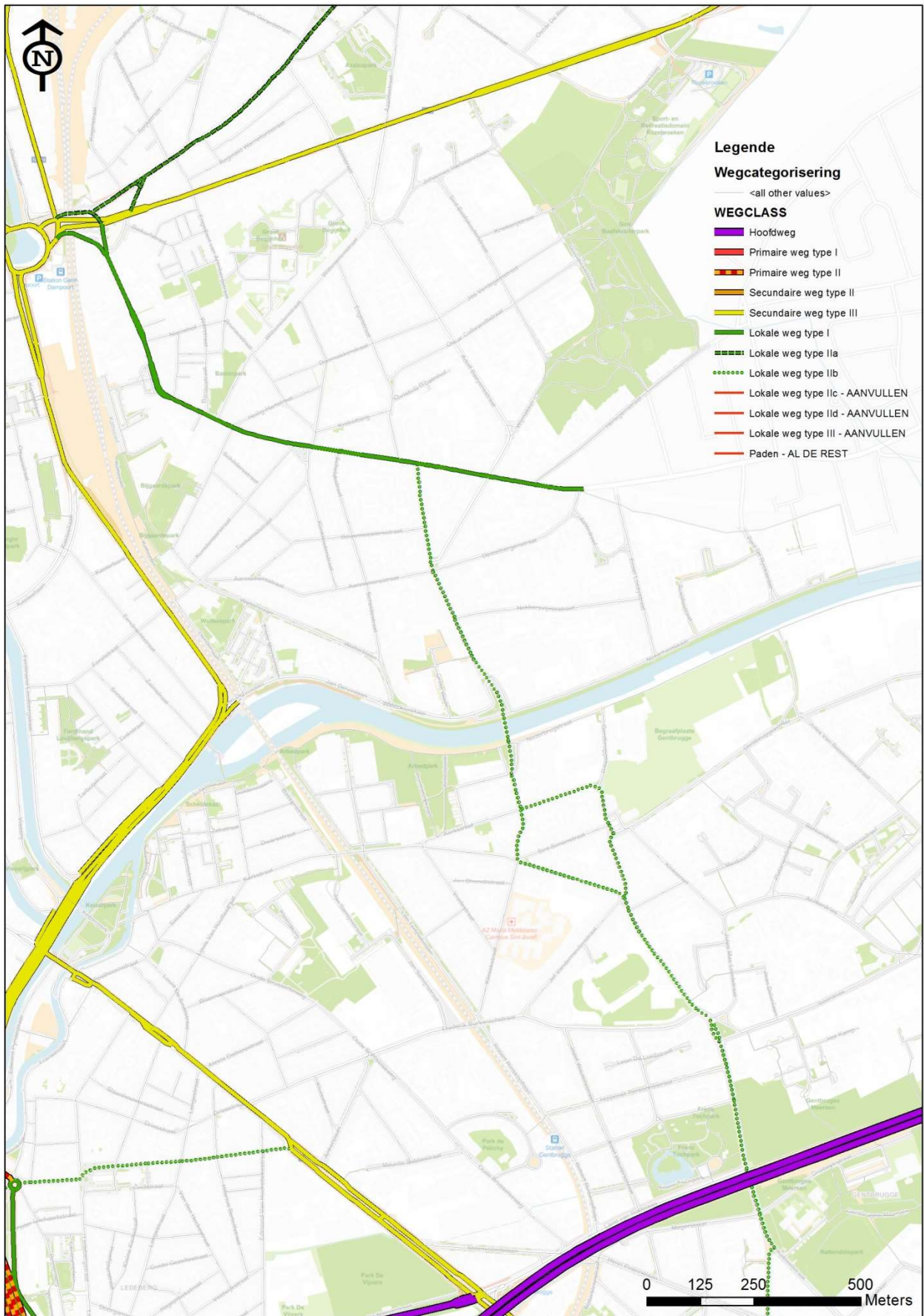
Dendermondsesteenweg werd geselecteerd als **lokale weg type I** en heeft daarmee vooral een verbindende taak op lokaal niveau. De aanvullende functie is ontsluiten en toegang geven op lokaal niveau.

De as Gentbruggestraat – Edmond Blockstraat – Emanuel Hielstraat – Braemkasteelstraat werd geselecteerd als **lokale weg type IIb**. De hoofdfunctie is het verbinden en/of verzamelen van openbaar vervoer en fietsers op stadsregionaal niveau en als nevenfunctie het verzamelen van gemotoriseerd verkeer op wijkniveau.

Verdere verfijningen in de wegategorisering dienen te gebeuren binnen deze studie. Mogelijke categorieën zijn:

- Lokale wegen type IIc. Deze wegen verzamelen het verkeer op het niveau van de wijk richting wegen met een hogere orde. Ze hebben een zekere verkeersfunctie.
- Lokale wegen type II d. Deze wegen sluiten sterk aan bij de woonstraten, maar zijn te belangrijk voor het verkeer om een volwaardige inrichting als woonstraat mogelijk te maken.
- Lokale wegen type III. Dit zijn woonstraten of erftoegangswegen die voornamelijk een verblijfsfunctie hebben.





Figuur 9: Wegcategoriën Dampoort - Oud Gentbrugge (mobiliteitsplan 2015)



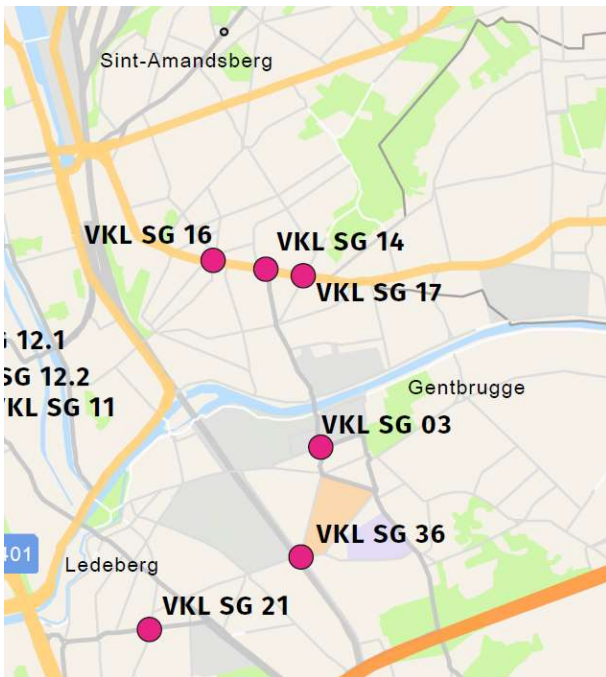
## Verkeerslichten

*Onderstaande verkeerslichten zijn gelegen binnen de perimeter:*

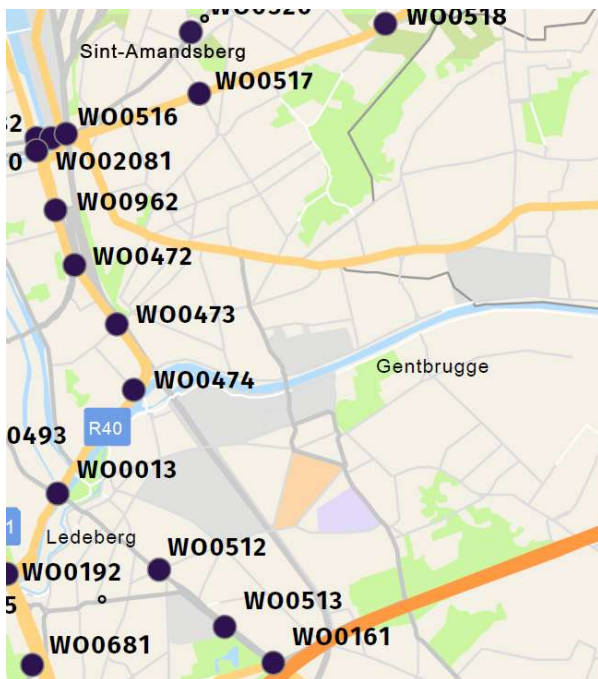
- Dendermondesteenweg x Gentbruggestraat:
  - Wederkerige klachten:
    - Geen
  - Eigen bevindingen
    - verouderd V-plan, modernisering wenselijk (nog starre regeling).
- Dendermondesteenweg x Heernisplein:
  - Wederkerige klachten:
    - **Veiligheid** (te snel groen voor voetgangers terwijl er nog auto's rijden)
    - **Roodlichtnegatie** gemotoriseerd verkeer en onaangepast gedrag automobilisten.
  - Eigen bevindingen:
    - verouderd V-plan, modernisering wenselijk (nog starre regeling).
- Dendermondesteenweg x Adolf Baeyensstraat:
  - Wederkerige klachten:
    - **Veiligheid** (te snel groen voor voetgangers terwijl er nog auto's rijden)
  - Eigen bevindingen:
    - verouderd V-plan, modernisering wenselijk (nog starre regeling).
- Edmond Blockstraat x Kerkstraat
  - Louter steunlicht om invoegen bus te faciliteren.
  - Wederkerige klachten:
    - Geen
  - Eigen bevindingen:
    - Indien de circulatie van de bus zou wijzigen moet dit herbekeken worden.
- Fred. Burvenichstraat – Rob. Rinskopflaan – Leo Terzweillaan
  - Wederkerige klachten:
    - Geen
  - Eigen bevindingen
    - verouderd V-plan, modernisering wenselijk (nog starre regeling).
    - Bij vereenvoudiging kijken of VRI nog nodig is of efficiënter kan?

*Aan de rand van de perimeter zijn onderstaande verkeerslichten gelegen:*

- N70 x Azaleastraat en Schoolstraat:
  - Wederkerige klachten:
    - Kruisende voetgangers moeten drukken en moeten soms lang wachten op groen, roodlichtnegatie tot gevolg.
  - Eigen bevindingen
    - Verouderd V-plan. Sterk gericht op doorstroming autoverkeer N70. Overstekende voetgangers moeten soms lang wachten.
- Dampoort: buiten scope – impact wijzigingen R40-Afrikalaan afwachten.
- Kruispunten op N9: buiten scope
  - Worden reeds onder de loop genomen ifv doorstroming OV.



Figuur 10: Stedelijke verkeerslichten



Figuur 11: gewestelijke verkeerslichten

### Snelheidsbeleid

In het projectgebied voor het wijkmobiliteitsplan zijn al grote delen **zone 30** sinds de invoering van de verkeersleefbaarheidsplannen.

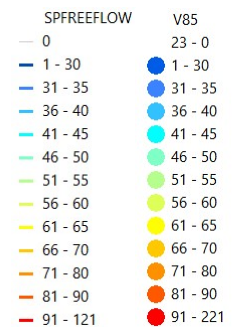
In kader van het snelheidsplan wordt nog **een uitbreiding gepland**. Met uitzondering van de Land van Rodelaan zal het volledige projectgebied zone 30 zijn. Deze uitbreiding is momenteel nog in voorbereiding.

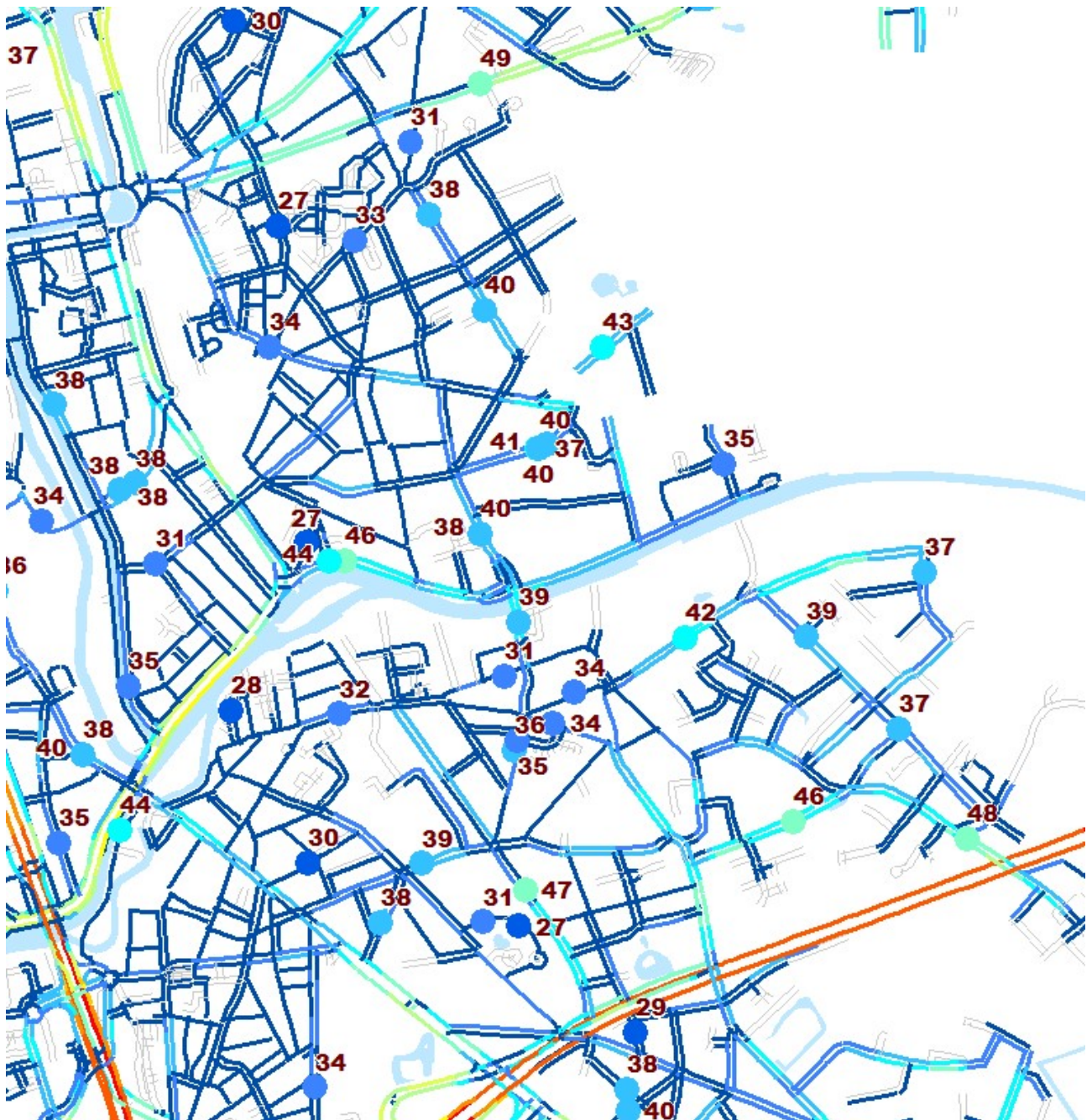
De uitvoering van dit project dient afgestemd te worden met de realisatie van het wijkmobiliteitsplan. Idealiter wordt dit een 6-tal maand vooraf aan het wijkmobiliteitsplan ingevoerd. Indien dit niet ruim vooraf

kan doorgevoerd worden, moet met DWBW afgesproken worden om dit gelijktijdig met het wijkmobiliteitsplan in te voeren.

Om snelheidsremmers in te plannen is een interne werkgroep opgericht. We wensen eerst het wijkmobiliteitsplan af te wachten alvorens in dit projectgebied snelheid remmende maatregelen te nemen, want mogelijks wijzigen de kenmerken van het verkeer in straten waar nu te snel gereden wordt.

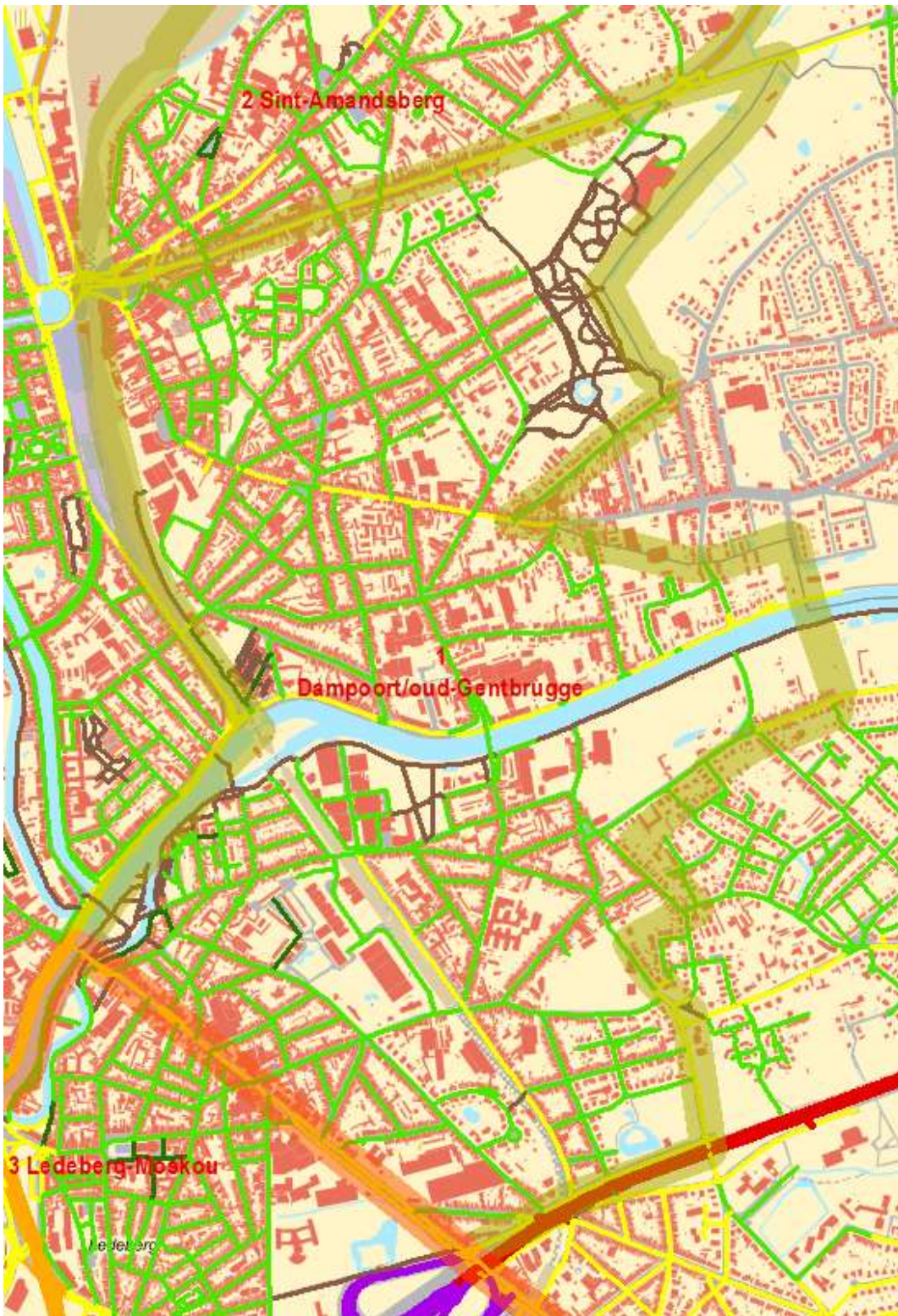
Op onderstaande kaarten wordt eerst het snelheidsbeeld weergegeven aan de hand van Tom Tom data van 2019 en V85-waarden sinds 2016 met snelheidsindicatieborden. De geregistreerde freeflow snelheden (of gereden snelheden 's nachts) kan gemiddeld 5km/u afwijken tov de effectieve gereden snelheden. De V85-waarden bevat de gemiddelde van alle geregistreerde snelheden gedurende een periode van minimum 1 week.





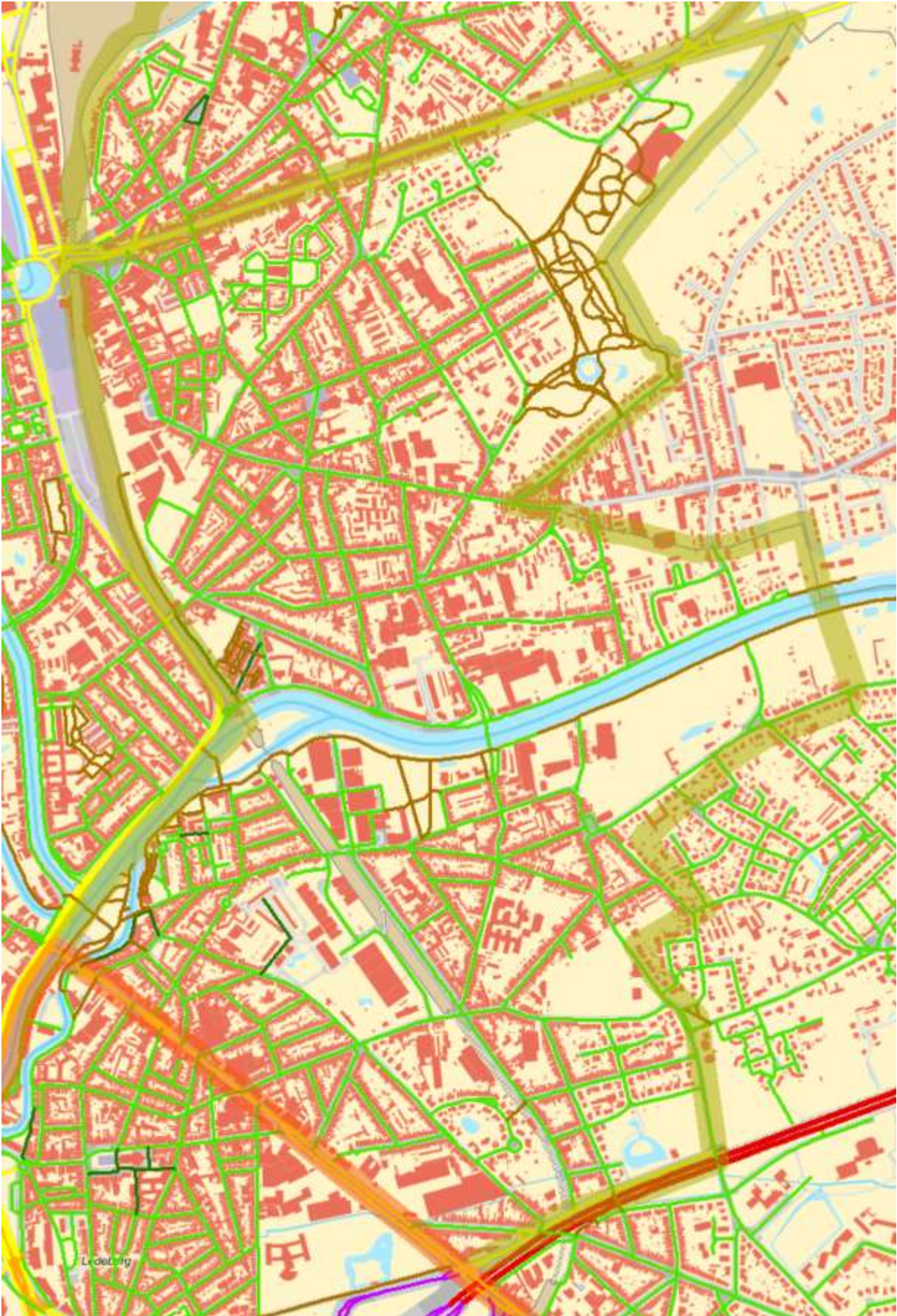
Figuur 12: Snelheidsbeeld a.d.h.v. tomtom data en V85-waarden





Figuur 13: Huidige snelheidsregimes (geel = 50km/u en groen = 30km/u)














*Figuur 14: toekomstige snelheidsregimes (in voorbereiding)*

- Wanneer een vergelijking gemaakt wordt tussen de TomTom freeflow snelheden en de V85 waarden (verzameld aan de hand van snelheidsindicatieborden) en de maximum toegelaten snelheden zien we dat in volgende straten te snel gereden wordt: Adolf Baeyensstraat (zone30)
- Toekomststraat
- Aannemersstraat (tussen Bouwmeesterstraat en Klinkkouterstraat)
- Destelbergenstraat
- Emiel Losysstraat
- Kliniekstraat
- Kerkstraat (richting Sasstraat)
- Oude Brusselsesweg
- Frederik Burvenichstraat
- Ankerslaan
- Gentbruggekouter
- Jules Mac Leodstraat (tussen Armand Lonquenaarstraat en Jean Delorilaan)
- Emanuel Hielstraat
- Tweekapellenstraat
- Odilon Vanderlindenstraat
- Edmond Blockstraat



## Vrachtroutenetwerk

In het Mobiliteitsplan Gent 2015 werd het vrachtroutenetwerk voor de stad bepaald.

Symbool	Categorie	betekenis
	Hoofdvrachtroute	Het <b>hoofdvrachtroutenetwerk</b> bestaat uit het vrachtroutenetwerk op macroniveau. Dit netwerk omvat het hoofdwegennet en de primaire wegen type I. Deze vrachtroutes zijn bestemd voor doorgaand vrachtverkeer.
	Vrachtroute I	<b>Vrachtroutes I</b> zijn de schakels die noodzakelijk zijn om de attractiezones op mesoniveau te verbinden met de hoofdvrachtroute. Door gaand vrachtverkeer dient vermeden te worden op deze schakels.
	Vrachtroute II	<b>Vrachtroutes II</b> zijn de schakels die belangrijke intern relaties verbinden, indien er geen alternatief op het vrachtroute I of het hoofdroutenetwerk aanwezig is of de omrijfactor te groot wordt. Doorstroming primeert niet, vrachtverkeer dient wel op een veilige manier zijn bestemming te kunnen bereiken.
	Vrachtroute III	<b>Vrachtroutes III</b> zijn schakels in het netwerk die noodzakelijk zijn om attractiepolen op mesoniveau te kunnen aansluiten op het vrachtroutenetwerk type I. Door de ligging van de attractiepool ten opzichte van het hoofdwegennet, komen meerdere vrachtroutes type I tot aan de attractiepool. De door koppeling van de verschillende vrachtroutes type I is niet wenselijk. Deze door koppeling zou enkel doorgaand vrachtverkeer kunnen aantrekken. Daarom worden deze schakels geselecteerd als vrachtroute type III.
	Uitwisselingspunt naar het hoofdvrachtroutenetwerk	Deze <b>uitwisselingspunten</b> naar het hoofdvrachtroutenetwerk geven toegang van vrachtroute I naar het hoofdvrachtroutenetwerk en omgekeerd.
	Verdeelpunten naar het lokale vrachtroute-netwerk	Deze <b>verdeelpunten</b> naar het lokale vrachtroutenetwerk geven toegang vanaf vrachtroute I naar het lokale netwerk. Het kan zowel gaan om aansluitpunten van bedrijventerreinen als om aansluitpunten naar lokale vrachtroutes.
	Toegangspunt tot multimodaal knooppunt	Deze <b>toegangspunten</b> geven toegang tot <b>multimodale knooppunten</b> die binnen de regio gelegen zijn. Het kan zowel gaan om bestaande multimodale knooppunten als om toekomstige multimodale knooppunten.
	Koppelpunt naar aanpalende regio	Deze <b>koppelpunten</b> geven aan waar aanpalende regio's aan elkaar gelinkt kunnen/moeten worden. Deze koppelpunten kunnen samenvallen met knooppunten tot het macroniveau, maar kunnen ook op de rand van een regio op vrachtroute I aangeduid worden. Indien er interne relaties tussen aanpalende regio's zijn, kan er ook een koppelpunt op een vrachtroute type II aangeduid worden.
	Lokale vrachtroute	De lokale routes kunnen door de gemeente bepaald worden, aanvullend op het netwerk op mesoniveau.



Figuur 15: Vrachtroutenetwerk (mobiliteitsplan 2015)

De N9 – **Brusselsesteenweg** is geselecteerd als **vrachtroute I** die de verbinding tussen de hoofdvrachtroute E17 en de R40 vormt. Ter hoogte van de Land van Rodelaan is er een uitwisselpunt met de **lokale vrachtroute** op **Land van Rodelaan – Robert Rinskoplaan**. Deze lokale vrachtroute bedient voornamelijk de bedrijvenclusters Gentbrugge IIa en Gentbrugge IIb.

De N70 **Victor Braeckmanlaan-Land van Waaslaan** is geselecteerd als **lokale vrachtroute**, voornamelijk ter ontsluiting van de winkelconcentratie rondom deze as.

De **R40** werd geselecteerd als **vrachtroute III**. Dit geeft aan dat de route door vrachtverkeer gebruikt mag worden om zijn bestemming in het centrum vanaf een van de invalswegen te bereiken, maar dat doorgaand verkeer op de R40 niet gewenst is.

## Charter werftransport

<https://stad.gent/mobiliteit-openbare-werken/charter-werftransport>

De Stad Gent ondertekende in augustus 2018 samen met enkele belangrijke partners een **Charter Werftransport**. Met dit Charter streven ze samen naar veilige schoolroutes en een maximaal bereikbare, leefbare en veilige omgeving, ook wanneer er bouw- en wegenwerken zijn.

In schoolomgevingen én op belangrijke schoolfietsroutes worden werftransporten maximaal vermeden tijdens de begin- en einduren van de scholen. 's Ochtends is dit tussen 7.30 en 8.30 uur, in de namiddag tussen 15.30 en 16.30 uur (11.30 en 12.30 uur op woensdag).

Bij dat charter hoort zowel een **interpretatieve nota** als een **verduidelijkende kaart** van het volledige grondgebied van Gent.

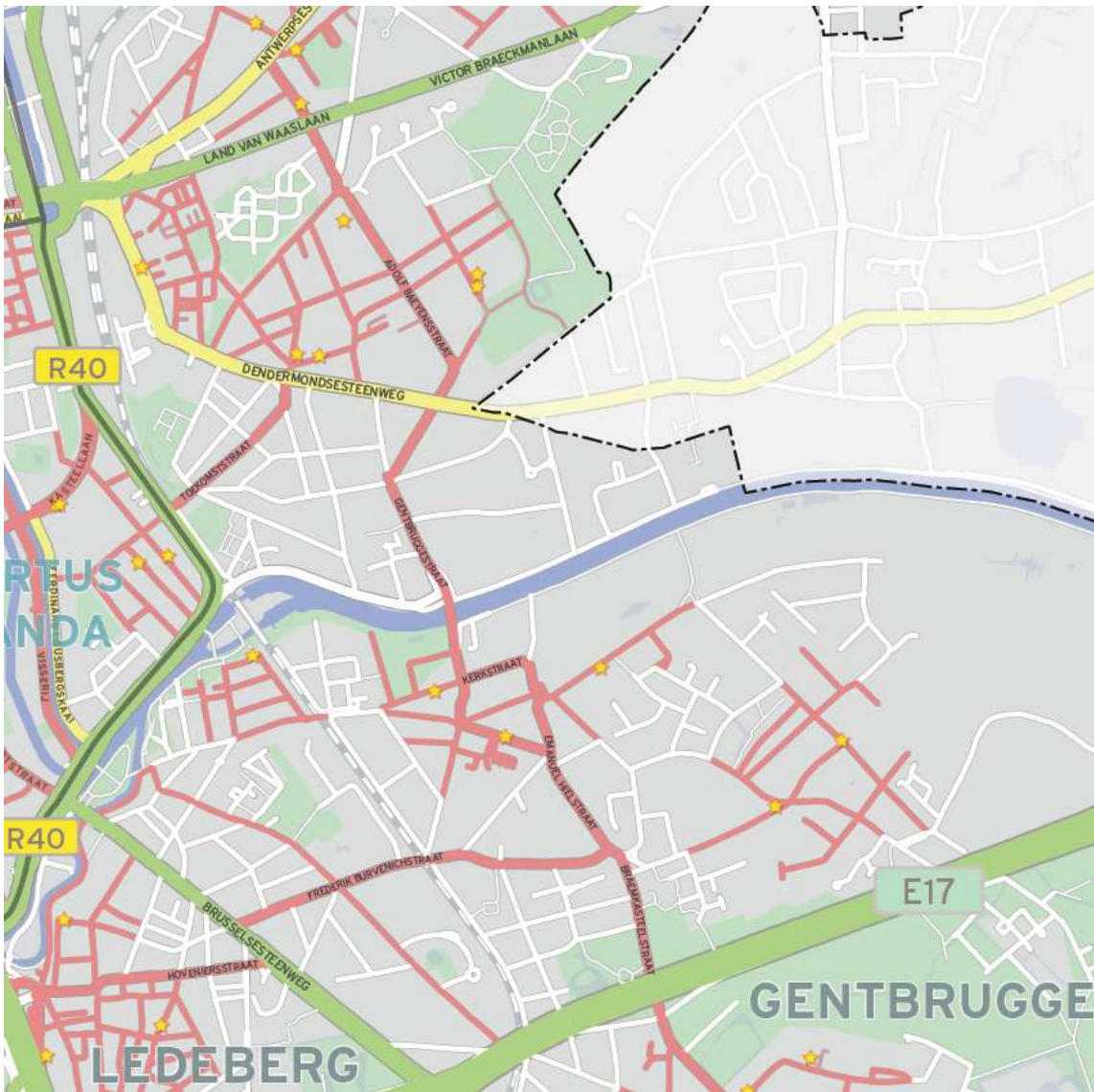
Op de kaart zijn alle lagere en middelbare **scholen** aangeduid met een **gele ster**. Om de schoolomgeving af te bakenen is voor de opmaak van de kaart vertrokken van een vaste perimeter en is die per school verfijnd naar concrete straten en logische schoolroutes en belangrijke fietsassen. **De straten in de buurt van de school en de belangrijke fietsverbindingen staan in het rood op de kaart en zijn absoluut te vermijden tijdens bij het begin en einde van de schooldag.**

Het werftransport maakt zoveel mogelijk gebruik van het hoger wegennet en van transport over water. De wegcategorisering is gebruikt als vertrekpunt voor de kaart van het Charter Werftransport. De meest **aangewezen routes voor zwaar vervoer zijn in het groen aangeduid**. Om het netwerk nog verder te verfijnen zijn daar **(minder aangewezen) gele assen** aan toegevoegd. Die gele routes zijn minder geschikt dan groene assen, maar wel nuttig in het onderscheid met de 'witte' straten van een lagere categorie.

**Witte routes hebben geen specifiek label** gekregen. Zij bevinden zich enerzijds niet in een schoolomgeving of op een belangrijke fietsas, maar zijn anderzijds ook niet aangewezen voor zwaar vervoer dat er geen bestemming heeft.

**IPR is het aanspreekpunt** van de Stad dat samen met de aannemers zoekt naar alternatieve routes voor werftransport, waarbij schoolomgevingen en voor zover mogelijk ook fietsstraten, schoolfietsroutes en routes met veel kwetsbare weggebruikers vermeden worden.



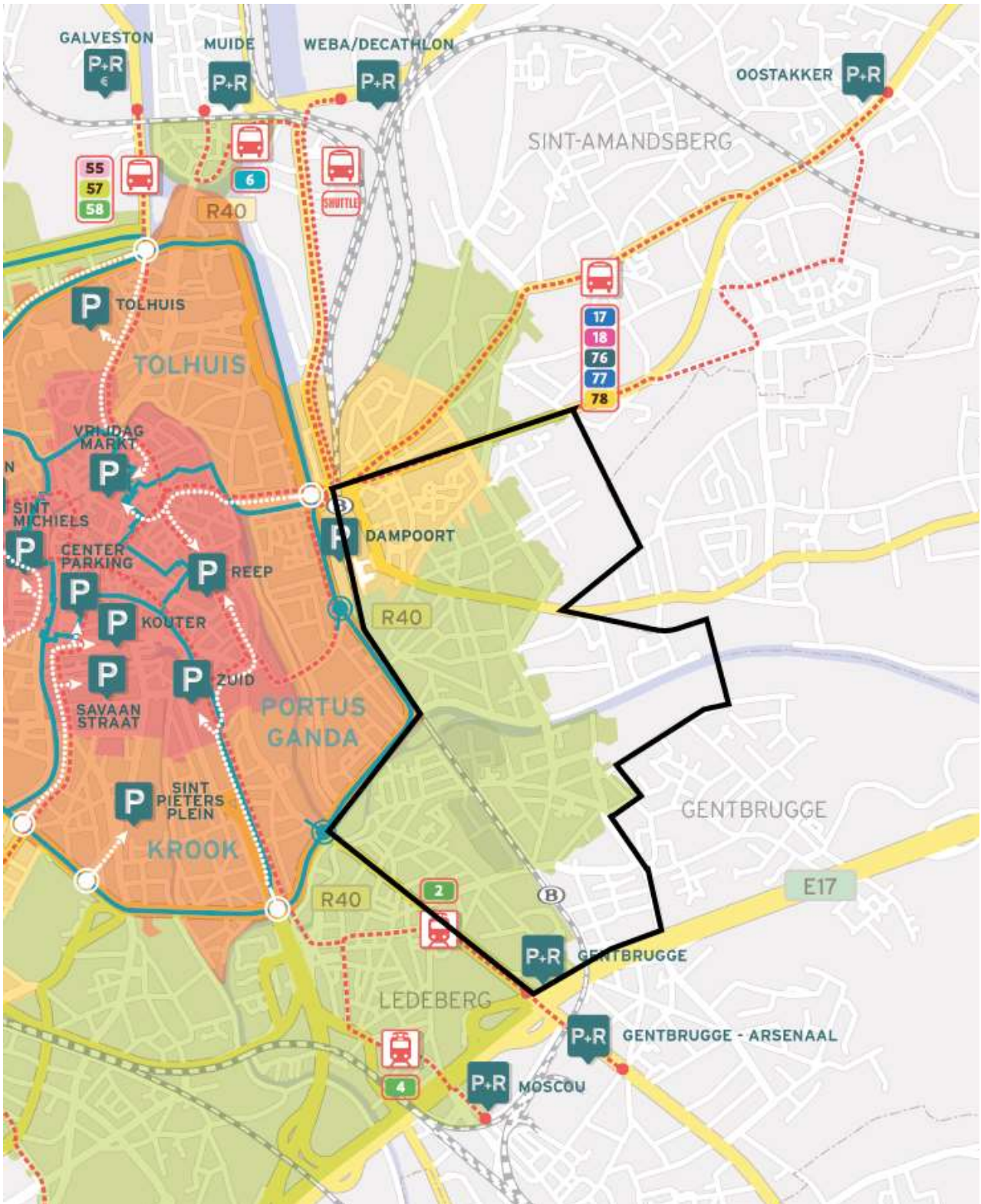


Figuur 16: Kaart Charter werftransport metaangewezen en minder aangewezen routes voor werftransport



## Parkeerregimes, parkings, P+R

In de omgeving van het station Gent-Dampoort geldt de **gele tariefzone**. Sommige delen van het gebied voor het wijkmobiliteitsplan Dampoort – Oud-Gentbrugge hebben ook de goedkoopste **groene betalende zone** voor straatparkeren.



Figuur 17: Parkeerregimes, Parkeergebouwen en P+R terreinen

## 2.1.5 Aanwezige functies/Traffic Builders

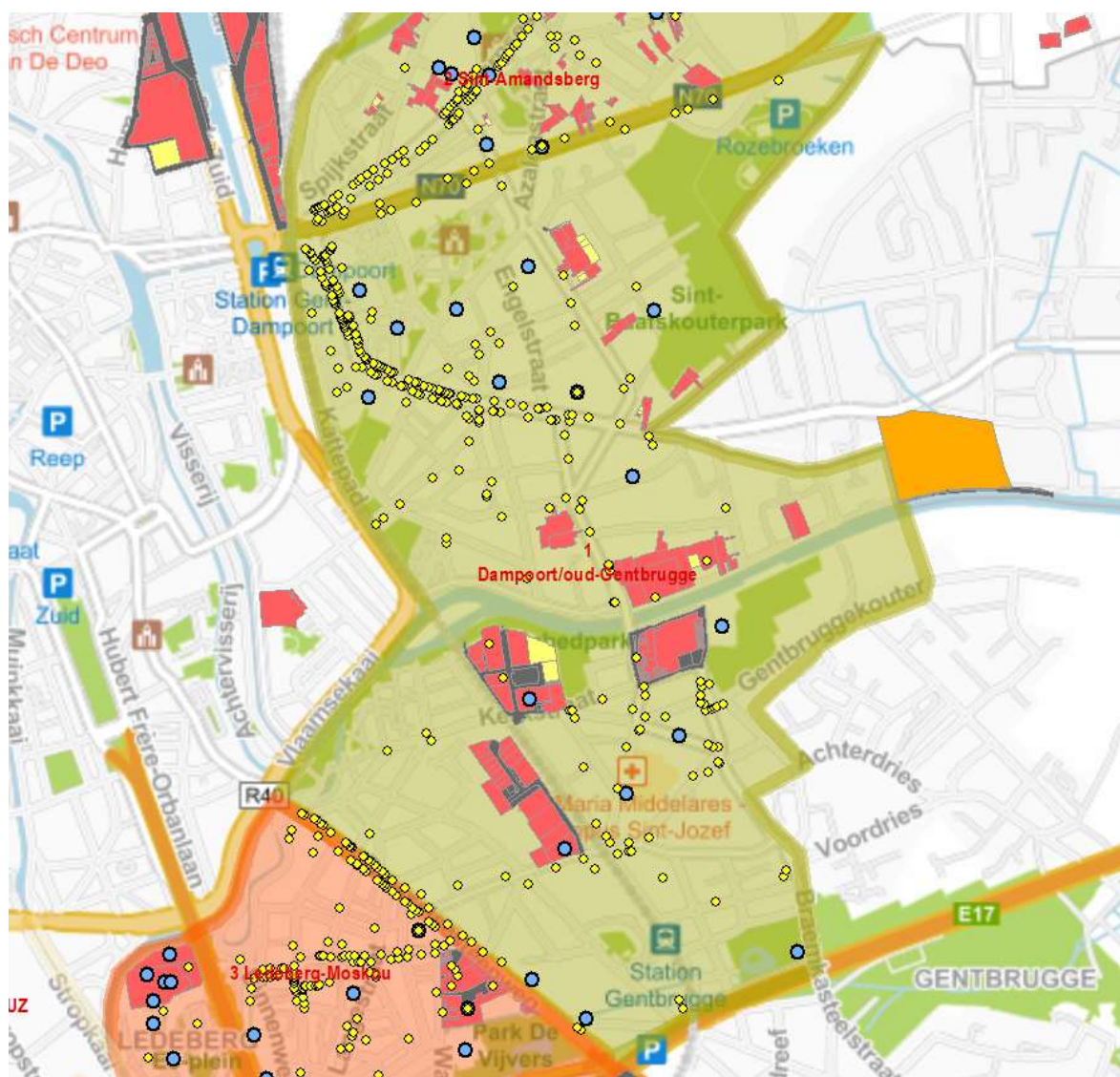
### Bedrijventerreinen en handelzaken

De bedrijventerreinen zijn voornamelijk gelegen in de voormalige Trefil Arbed- sites: Gentbrugge IIa rond **Jan Samijnstraat** (via Frederik Burvenichstraat) en Gentbrugge IIb aan **Kerkstraat**, en langs **Nijverheidskaai**. Langs de Nijverheidskaai, net buiten de stadsgrenzen en tussen Schelde, Kerkstraat en Gentbruggeaard zijn voormalige bedrijventerreinen gereconveerd naar woonzones.

Langs **Adolf Baeyensstraat** liggen meerdere verwevenbedrijven binnen ambachtszones. En daarnaast zijn er ook nog verspreid over de wijken individuele bedrijven (o.a. Gentbruggestraat, Destelbergenstraat, ...)

De handelzaken liggen voornamelijk geconcentreerd op volgende wegen:

- **Dendermondsesteenweg**
- **Land van Waaslaan**
- **Brusselsesteenweg**
- **Gentbruggeplein (in beperktere mate)**



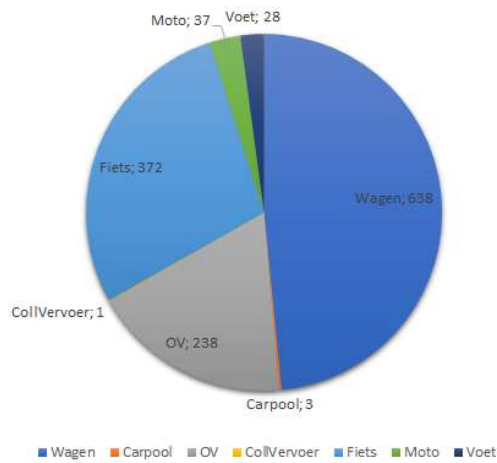
Figuur 18: Kaart met handelpanden (gele bollen), onderwijsinstellingen (blauwe bollen) en percelen met (voormalige) bedrijfsactiviteit (rode vlakken)



Bedrijven >100 werknemers waarvan vestigingen gelegen zijn in de wijken Dampoort en Oud Gentbrugge:

Vestiging
Stelplaats Gentbrugge en directiegebouw O-VI
Hoofdzetel van : GO! technisch atheneum - GITO Groenkouter Sint-Amandsberg
Stelplaats Gentbrugge E17
werkloosheidsbureau Gent
TER HOVINGEN
Hoofdzetel van : Academie de Kunstbrug Gent
Hoofdzetel van : Gemeentelijke Basisschool -Henri D'Haese
Regiohuis Gent 1&2&3
Groendienst - Gentbruggeaard
De Werf
ATELJEE VZW
Colruyt Sint-Amandsberg
Hoofdzetel van : Vrije Basisschool - Sint-Jans college De Krekel
on@break <sup>2</sup>
Hoofdzetel van : GO! basisschool De Wijze Boom Sint-Amandsberg
WB St Amandsberg - Dienst Thuislozenzorg
Hoofdzetel van : Gemeentelijke Basisschool -De Vlieger
Hoofdzetel van : Autonoom Centrum voor Deeltijds Beroepssecundair Onderwijs

Modal Split Dampoort Oud-Gentbrugge



	Totaal	%
Wagen	638	48%
Carpool	3	0%
OV	238	18%
CollVervoer	1	0%
Fiets	372	28%
Moto	37	3%
Voet	28	2%
Totaal	1317	100%

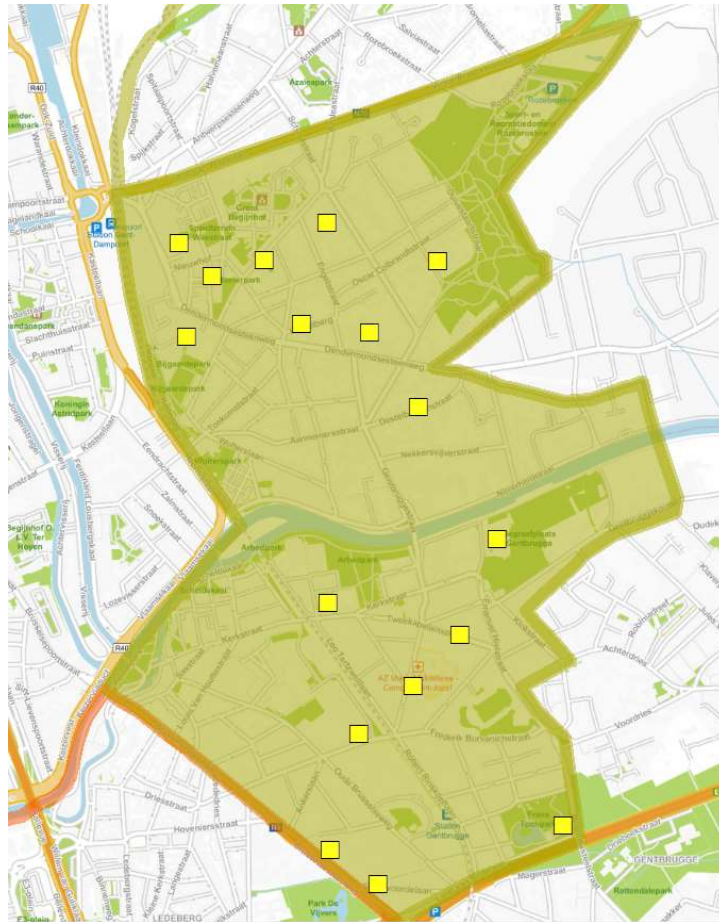
Figuur 19: Modal split werkverkeer volgens Federale dienst woon-werkverkeer



## Scholen

Hieronder overzicht van de scholen aanwezig in de aangeduide perimeter:

- **Stedelijke basisschool De Vlieger (ook kunstonderwijs):** 122 kleuters, 201 scholieren + personeel  
Ingang via Wasstraat. De ingang via Dendermondsesteenweg wordt niet meer gebruikt. Wasstraat kan niet gebruikt worden door gemotoriseerd verkeer om door te rijden. Het eerste deel vanaf Nieuwhof is een schoolstraat.
- **Vrije basisschool De Krekel (ook kunstonderwijs):** 209 kleuters en 315 scholieren + 47 personeel  
Ingang via Krekelberg. De straat is een schoolstraat.  
Een tweede ingang is gewenst aan parkje naast kerk Heilig Hartplein
- **Kleuterschool GO! De Wijze Boom:** 128 kleuters  
Ingang via Adolf Baeyensstraat. Er is een tweede ingang aan Sint-Baafskouterstraat  
Sint-Baafskouterstraat is een schoolstraat op woensdagmiddag en andere schooldagen 's avonds.
- **Basisschool GO! De Wijze Boom (ook kunstonderwijs):** scholieren  
Ingang via Sint-Baafskouterstraat 129. Deze straat is een schoolstraat.
- **Technisch Atheneum:** 234 leerlingen  
Ingang via Sint-Baafskouterstraat 129
- **Centrum Leren en Werken (deeltijds beroeps):** 145 leerlingen  
Ingang via Wittemolenstraat 9
- **Stedelijke kleuterschool De Kleine Speurneus:** kleuters  
Ingang via Guldenmeers 2
- **Stedelijke kleuterschool De Speurneus** 96 kleuters  
Ingang via Kerkstraat 85 . Er is een tweede ingang langs kinderkribbe De Troetelbeertjes op Tweekapellenstraat 78
- **Stedelijke basisschool H. Dhaese (ook kunstonderwijs):** 266 scholieren  
Ingang via Tweekapellenstraat 38. Tweede uitgang in E. Hielstraat
- **Vrije Basisschool Sancta Maria:** 173 scholieren  
Ingang via Gentbruggekouter 8. Tweede kleine toegang in pijpenkop Meidoornhof
- **Academie De Kunstbrug hoofdschool (kunstonderwijs):**  
Ingang via Braemkasteelstraat 26
- **Andere scholen buiten te projectzone die zich ook doorheen de wijken verplaatsen**  
(Basisschool 't Groen Drieske, Basisschool Hazenakker, Atheneum Gentbrugge, ...)



Figuur 20: Overzicht scholen

### Jeudwerking (Lijst mogelijks niet exhaustief)

- Jeugdatelier Krejo: Claragoed
- FOS de Wouw: Jules van Biesbroeckstraat
- FOS de flamingo's: Land van Waaslaan
- Andere jeugdbewegingen buiten de projectzone die ook zich door de wijken verplaatsen (HDB scouts, Chiro Jokido, Speelkriebels, JNM, ...)

### stedelijke infrastructuur

- Bibliotheek: Sint-Simonisstraat
- Buurtcentra: Doornakkerstraat (thv Heilig Hartplein) en Emiel Hullebroeckplein

### Welzijn

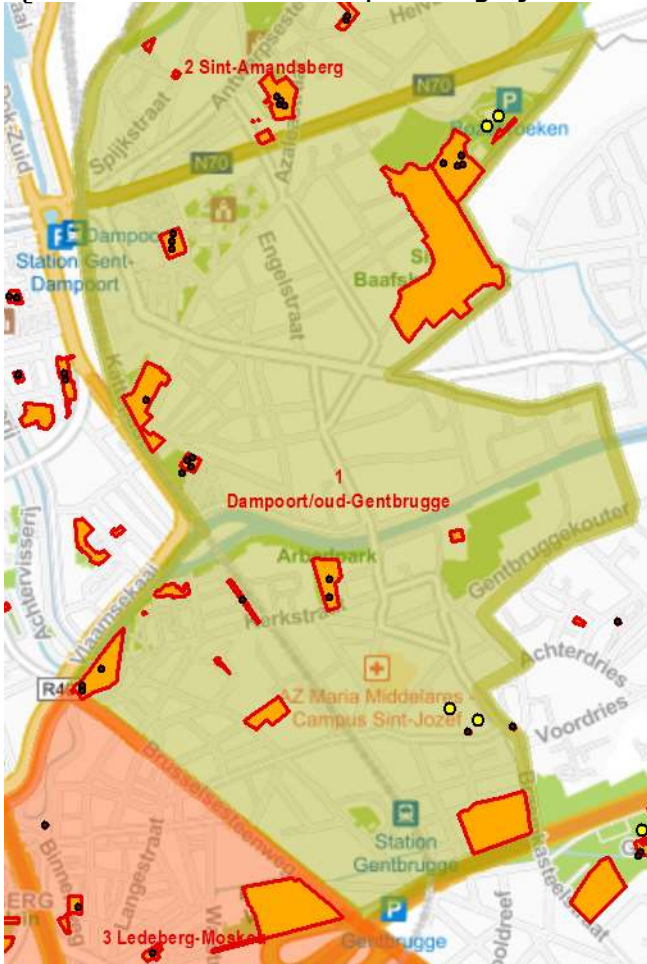
- Ziekenhuis: AZ Maria Middelaars heeft een afdeling gelegen langs Kliniekstraat, Gentbrugge
- Woonzorgcentra:
  - Home Claire gelegen in Wolterslaan 60 (klein)
  - Ter Hovingen gelegen in Kliniekstraat 27 (middelgroot)
- Wijkgezondheidscentra:
  - wijkgezondheidscentrum Kappellenberg - Land van Waaslaan 130
  - wijkgezondheidscentrum De Punt – Tweekapellenstraat 45
  - Centrum Geestelijke gezondheidszorg Eclips – Kind- en Jongerenzorg

- OCMW:  
Antenne Scheldeoord: A.Vandersteghenlaan 63  
lokaal diensencentrum Speltincx: Meersemndries 4  
Welzijnsbureau Sint-amandsberg: Wittemolenstraat 89

### Sportaccomodaties

- Rozebroeken: zwembad en sporthal
- Emanuel Hielstraat: Atletiek en padel
- Louis Van houttestraat: Klimzaal
- Sportcentrum Bateas: Tennis
- Sporthal QLT: Tafeltennis
- Nabije omgeving: sporthal Driebeek in Driebeekstraat
- ...

### Speelterreinen met buurtsport-mogelijkheden en parken



Figuur 21: overzicht parken en speelterreinen (oranje vlakken), grotere sportaccomodatie (gele bollen) en parken (groene vlakken)

Net buiten het projectgebied ligt groenpool Gentbrugse meersen die een aantrekkingskracht uitoefent op volledige Gent. Aanrijroutes naar deze groenpool verlopen ook via de wijk(en).



## 2.1.6 Ruimtelijke visies en studies

### Ruimte voor Gent

goedgekeurd door GR in 2018

De Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent is een document/product dat voor een bepaalde beleidsperiode en een bepaalde ruimte, de ruimtelijke visie beschrijft. Daarbij presenteert ze een conceptueel kader en de methodiek, concrete uitwerkingen, maatregelen en instrumenten om de gewenste ruimtelijke ontwikkeling te verwezenlijken. Enkele krachtlijnen of concepten die betrekking hebben op het doelgebied van dit wijkmobiliteitsplan worden hier opgelijst:

Voor de stationsomgeving Gentbrugge is een opwaardering nodig. Door op lange termijn een **nieuw multimodaal station op de Arsenalsite** te positioneren ontstaat een nieuwe verknoping met de voorstedelijke vervoerassen komende uit Melle, Destelbergen (knooppunt R4-E17) en Zwijnaarde. Dit nieuwe station Gentbrugge moet een derde belangrijk knooppunt en openbaarvervoerhub worden.

Complementair aan het fietsnetwerk bouwt het openbaarvervoernet zich ook op vanuit het hinterland naar de kern. In eerste instantie wordt dit openbaarvervoernetwerk gedragen door een groeistedelijk (tram) netwerk dat zich radiaal uitstrekt vertrekkend vanuit Oostakker, Destelbergen (knooppunt R4-E17), Melle, Zwijnaarde, De Pinte, Drongen, Mariakerke, Evergem en Meulestede naar het centrum van Gent. Deze radiale structuur verbindt een binnenstedelijke tangentiële lijn met knooppunten op de R4. Door de invoering van deze hoogwaardige assen verheft dit enkele steenwegen tot **draggers van openbaar vervoer**. Dit is zeker het geval voor o.a. **Antwerpsesteenweg** en **Brusselsesteenweg**. Het prioritair inzetten op openbaar vervoer gaat simultaan met het ondergeschikt maken van deze assen voor ander gemotoriseerd verkeer. Deze openbaarvervoerassen zijn kralensnoeren van plaatsen met de ambitie van microcentraliteit.

Binnen het groeistedelijk openbaar vervoer vormt het groeistedelijk busnetwerk een dicht weefsel van openbaar vervoer op loopafstand. Het busnetwerk vormt een fijnmazig verweven netwerk dat zich minder toespitst op de dragende functie maar eerder inzet op een grote mate van ontsluiting via openbaar vervoer. De groeistedelijke buslijnen strekken zich tevens verder uit in het hinterland dan het overige **groeistedelijk openbaar vervoer**, maar dringen niet binnen tot in de kernstad. Ze **verknopen met** de overige bouwstenen van het mobiliteitsnetwerk bij **de stations Dampoort** en Sint-Pieters.

We werken een selectief beleid uit voor de verschillende steenwegen: elke steenweg krijgt een duidelijke ruimtelijke eigenheid en profiel. Openbaarvervoer-, fiets- en voetgangersinfrastructuur domineren de inrichting, en ook het autoverkeer krijgt een duidelijke plek. In oostelijke richting zijn de Land van Waaslaan - Antwerpsesteenweg (N70) en de Brusselsesteenweg (N9) de dragers van het gemotoriseerde verkeer. Hierbij **combineren de Antwerpsesteenweg en de Brusselsesteenweg hun taak van drager van gemotoriseerd verkeer met die van hoofdas voor openbaar vervoer**. Hoewel deze steenwegen een belangrijke taak van doorstroming van het gemotoriseerd verkeer op zich te nemen, vereisen ze door hun stedelijk karakter ook een **sterke ruimtelijke expressie**. Deze assen verdienen allemaal een sterke lineaire vergroening, waardoor ze ook landschappelijke groene assen worden richting R40. Bij de andere steen- en invalswegen (n.v.d.r.: **Dendermondsesteenweg** bijvoorbeeld) **primeert de rol als drager van openbaar vervoer en fiets- en voetgangersverkeer**.

Ook de ligging van groenklimaatassen en de groenknooppunten in de wijk is relevant voor de opmaak van een wijkmobiliteitsplan. Behalve hun rol die ze moeten opnemen als een belangrijke schakel in het fietsnetwerk hebben ze ook de ambities naar klimaatrobustheid, landschappelijke beleving, ontmoetingsruimte, ... Realiseren van deze ambities vraagt vaak ruimte of stelt voorwaarden aan de rol

binnen het verkeerssysteem. Hun ligging en ambities kunnen dan ook invloed hebben op de keuzes die dienen gemaakt te worden in het verkeerplan. De **groenklimaatassen** die in aanraking komen met de zone van dit wijkmobiliteitsplan zijn GKA 2 en GKA3, die respectievelijk langsheen **de N70** en de **Schelde** geselecteerd zijn. De verbinding tussen deze 2 groenklimaatassen via Bijgaardepark en Denderlaan en de groenknopen die hier op aansluiten ter hoogte van Dampoortstation en tussen Delvinlaan en Bassijnstraat



### Ruimtelijke Knooppunten

Dit zijn de plekken van interactie en uitwisseling tussen de verschillende ruimtelijke netwerken. Het zijn interessante plekken in de stad met talrijke, vaak onderbenutte potenties, zowel ruimtelijk als functioneel:

- het zijn ontmoetingsplekken die bijdragen tot sociale cohesie en menselijk contact;
- het zijn herkenningspunten die de leesbaarheid van de stad verhogen;
- het zijn plekken waar mensen een aantal (economische, culturele, recreatieve, sociale, zorg gerelateerde, onderwijs-, ...) functies en voorzieningen geclusterd vinden die bijdragen tot het principe van nabijheid<sup>22</sup> en tot de levensloopbestendigheid van de plek;
- het zijn goed bereikbare plekken die (de overslag naar) een duurzaam verplaatsingsgedrag ondersteunen.

Binnen en rondom het projectgebied zijn volgende ruimtelijke knooppunten aangeduid:

- **SR04: Stadsregionaal knooppunt stationsomgeving Dampoortstation.** Een stadsregionaal knooppunt onderscheidt zich van andere knooppunten door de stadsregionale schaal van het mobiliteitsnetwerk en de bovenstedelijke functies die er zich bevinden. Het zijn stedelijke

knooppunten met een aantal extra's waardoor de aantrekkingskracht groter is en er dus een ruimer publiek, ook van buiten Gent, gebruik van maakt.

- S01: **stedelijke knooppunt Keizerpoort** is aangeduid als een knooppunt in opbouw. De keuzes voor de uitbouw van dit knooppunt zijn gemaakt, maar moeten nog gebouwd worden.  
Een stedelijk knooppunt is een plek met een sterk ontwikkeld mobiliteitsnetwerk (fietsroutes of meerdere tram- en buslijnen met hoogfrequente verbinding naar het centrum of concentrisch) en/of bovenlokale stedelijke voorzieningen (scholen, winkels, kantoren) aangevuld met wonen. Deze stedelijke knooppunten bedienen stadsdelen, eerder dan wijken. Gentenaars maken gebruik van deze plek, maar ook niet-Gentenaars komen er vanwege de functies die er zijn, of vanwege het aanwezige mobiliteitsnetwerk.
- S14: **stedelijk knooppunt Rozebroeken**. Het knooppunt Rozebroeken wordt aangeduid als toekomstig knooppunt. Vandaag fungeert enkel het Zwembad Rozebroeken en het park op (boven)stedelijk niveau. Het RUP Antwerpsesteenweg maakt echter wel meer ontwikkeling mogelijk ter hoogte van dit kruispunt. Rond dit kruispunt liggen nu al belangrijke onderwijsvoorzieningen. Dit knooppunt ligt tegelijk aan de fietssnelweg Gent - Lokeren – Sint-Niklaas – Antwerpen.
- W09: **wijkknooppunt Heilig Hartplein**. Er is microcentraliteit door de kruising van de verschillende netwerken en de bestaande voorzieningen. Dit is voornamelijk zo voor de historische centra van de deelgemeenten, o.a. Heilig Hartplein.  
Een knooppunt op wijkniveau situeert zich op een plek met vrij goed uitgebouwd openbaar vervoer en voorzieningen op wijkniveau. Deze voorzieningen worden ook vooral door de wijk zelf gebruikt. Het openbaar vervoer wordt gebruikt om dit knooppunt te bereiken vanaf de woning, of om vanaf dit knooppunt naar het centrum van de stad te gaan of via een concentrische lijn naar een andere wijk. Veilige fietsinfrastructuur is hier even belangrijk.
- W10: **wijkknooppunten Gentbruggeplein en –brug** (Arbedsite / Kerkstraat ten zuiden en de site aan de Nijverheidskaai ten noorden) moeten nog volledig ontwikkeld worden, maar zullen complementair moeten zijn met het Gentbruggeplein (focus ten noorden eerder op economische ontwikkelingen, klein woonpakket, wijkpark, ...)

## Ruimte voor Gent - Knooppunten en Deelruimten Dampoort

 stadsregionaal, bestaand	 stedelijk, bestaand op te laden	 Binnenstad
 stadsregionaal, bestaand op te laden	 stedelijk, in opbouw	 Kernstad
 stadsregionaal, in opbouw	 stedelijk, toekomst	 Groeistad
 stadsregionaal, toekomst	 wijk, bestaand	
 transferium, bestaand op te laden	 wijk, bestaand op te laden	
 transferium, toekomst	 wijk, in opbouw	
 stedelijk, bestaand	 wijk, toekomst	





Figuur 22: Knooppunten Ruimte voor Gent

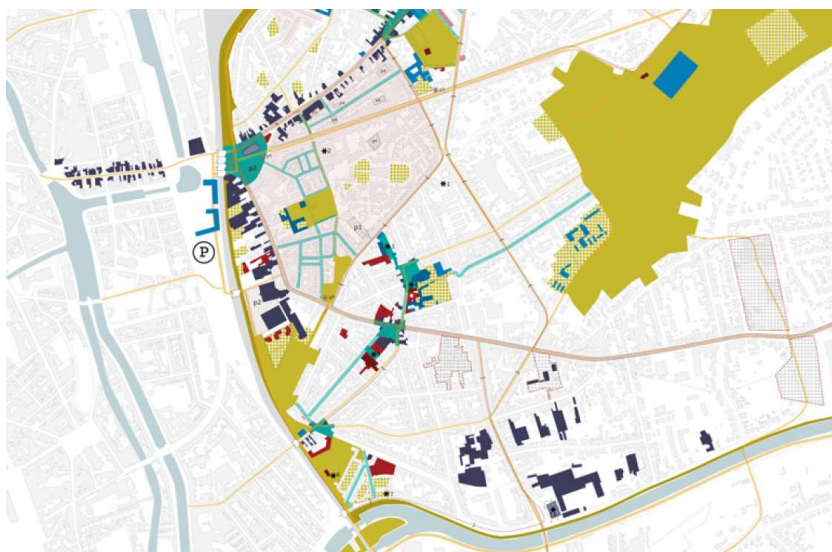
## En Route

In het kader van het stadsvernieuwingproject En Route maakte ontwerp bureau Maat Ontwerpers een conceptstudie op voor de wijken Dampoort, Sint-Amandsberg en Oude Bareel. Deze studie is **geen beleidsdocument**, maar geeft wel input aan enkele concrete pilootprojecten en kan een leidraad zijn voor verdere concrete beleidskeuzes. Vanuit die insteek is het interessant om de principes en keuzes inzake mobiliteit hier tegen het licht te houden.

Enkele ambities die hier o.a. naar voor geschoven worden zijn de Victor Braeckmanlaan in te zetten als fietsboulevard, ruimte te voorzien voor de fiets die de infrastructuur van auto en openbaar vervoer ontwijkt en de bereikbaarheid en toegankelijkheid voor bewoners hoger aan te schrijven dan de doorgaande bewegingen.

Er werd een structuurschets gemaakt die enkele opmerkelijke voorstellen doet:

- Inzetten op clusters van leefstraten en leefpleinen in o.a. omgeving Biekorfstraat-Antwerpenplein, omgeving Nieuwhof-Bruneastraat, Heilig Hartplein, Heernisplein-Kunstenaarsstraat-hoek Wolterslaan x Toekomststraat, O. Colbrandtstraat, A. Vanderstegenlaan-E. Moysonlaan
- Victor Braeckmanlaan en J. Delvinlaan-Waterkluiskaai-Nijverheidskaai als hoofdroutes voor de fiets.
- E. van Arenbergstraat, Jos Verdegemstraat, L. Schuermanstraat, Nijverheidsstraat, Toekomststraat, Aannemerstraat en Wijmakker als wijkroutes voor fiets.
- Noord-zuid beweging voor autoverkeer opsplitsen in een noordelijke beweging via de Gentbruggestraat - Cecile Cautermanstraat - Adolf Baeyensstraat – Azaleastraat en een zuidelijke beweging via Schoolstraat – Wittepolenstraat – Gentbruggestraat.
- As Toekomststraat – Forelstraat enkel nog maar van oost naar west-beweging toelaten voor gemotoriseerd verkeer.
- Geen doorgaand gemotoriseerd verkeer meer in E. van Arenbergstraat.
- Dendermondsesteenweg als ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer, doorgaand verkeer hier ontmoedigen.
- Verschillende types geclusterde parkeergelegenheden doorheen de wijk (privaat, gedeeld, ondergrondse buurtparking, kleine clusters en deelsystemen).



Figuur 23: Conceptvisie En Route



Dit stadsvernieuwingsproject mondt o.a. uit in enkele pilotprojecten. Behalve de herinvulling/reconversie van stedelijke patrimonium (Heilig hartkerk, wasserij der vlaanderen, ...) zijn ook de reconversies van het Heilig hartplein, Heernisplein, het wolterspark, park in de wasstraat, groene doorgang naar de Engelstraat en de uitlopers in straten Louis Schuermansstraat en Kunstenaarsstraat aangeduid als pilotprojecten. Welke rol deze krijgen in het mobiliteitsnetwerk kan in beperkte of grote mate bepalend zijn voor het ambitieniveau en de haalbaarheid.



*Figuur 24: Selectie pilotprojecten En Route*

### IPODIV

Momenteel werkt de stad Gent aan IPOD IV : Integraal Plan Openbaar Domein deel 4. In dit document wordt gezocht naar een visie en concrete inrichtingsvoorwaarden voor kwalitatief groen en straatprofielen met een balans tussen verkeersfunctie, verblijfsfunctie, groenelementen, ...

Wanneer deze studie afgerond is kan dit document de concrete acties mee sturen en vorm geven.

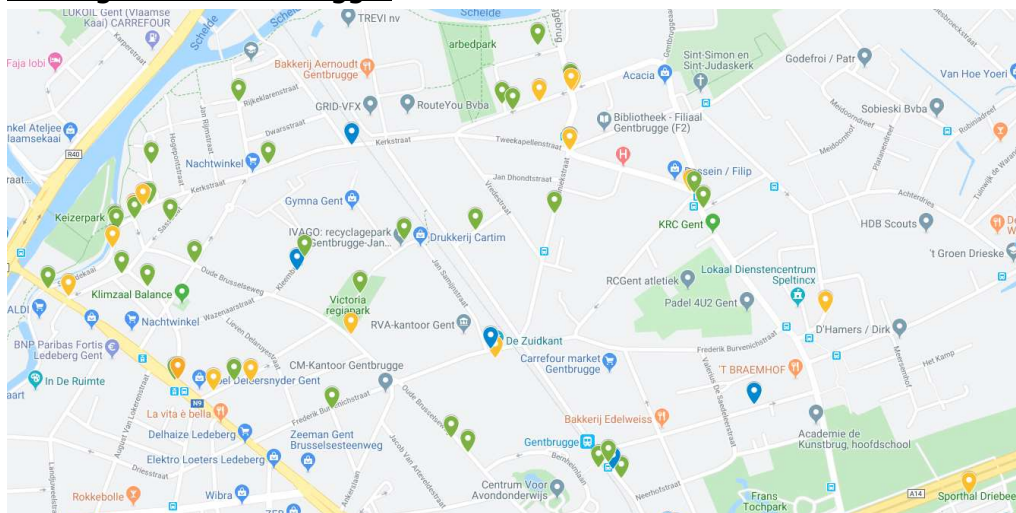


## 2.2 Actueel gebruik en knelpunten van de netwerken

### 1.2.1 Bestaande meldingen

Het Mobiliteitsbedrijf ontvangt op regelmatige basis klachten en suggesties over de verkeerssituatie in de wijken. De relevante klachten en suggesties worden hier samengevat.

#### Meldingen Oud-Gentbrugge:



Figuur 25: Overzicht relevante meldingen bij Mobiliteitsbedrijf 2016-2019

Oranje meldingen werden beantwoord met een verwijzing naar het op te maken wijkmobiliteitsplan.

*Edmond Blockstraat* = zeer druk (sluipverkeer)

*kruispunt Kliniekstraat, O Vander Lindenstraat, Sint Simonsstraat, Tweekapellenstraat* = complex druk kruispunt (verschillende burens meldden eind 2017 allemaal tegelijkertijd dezelfde problematiek)

suggesties circulatiemaatregelen *omgeving POL-plein*

*omgeving Neerscheldestraat* -> IVAGO vrachtwagens enige aanrijdroute wegens niet alle draaibewegingen mogelijk.

*Frederik Burvenichstraat* = druk, snel verkeer

*Oude Brusselseweg* = parkeerverbod ivf kruisen van voertuigen. Reactie van burger. Toeffaertstraat is ook dubbelrichting, maar mag je wel langs beide kanten parkeren en is té smal voor kruisen van voertuigen. Beloofd om circulatiemaatregelen, eventueel gekoppeld aan parkeeroptimalisatie te onderzoeken

Voorstel burger: "wat ook nog bijkomende oplossing zou kunnen zijn, is dat het verkeer komende van op het kerkplein ook de mogelijkheid krijgt om via de St.Simonsstraat de as van Gentbruggebrug te vervoegen, om zo ook de verkeersdruk in de kerkstraat wat luwer te maken vooral voor bus 3." = te onderzoeken

*Kerkstraat tussen E Blockstraat en Vincent Evrardlaan*: druk verkeer

*Linksafslaan op N9 komende van Keizerpoort naar de wijk*. Wat is nu definitieve standpunt? -> rekening mee houden ivf bereikbaarheid van de wijk.

*Spookrijden in de Vincent Evrardlaan -> ontsluiting buurtparking*

*Scheldekaai -> rijrichting behouden ifv verkeersveiligheid op N9 (en herinrichting Huyllbroeckplein is dit aangepast)*

*Neerscheldestraat -> negeren van éénrichtingsverkeer in gedeelte tussen Hullebroeckplein en Sasstraat. Verkeer komt dan via Scheldekaai.*

*A.Dallièrestraat -> meldingen over snelheid, maar niet heel problematisch volgens SIB meting. Leefbaarheid in deze straat verhogen door minder verkeer?*

*Jules Mac Leodstraat -> zichtbaarheidsprobleem in bocht. Enkel structureel op te lossen door hier éénrichtingsverkeer in te voeren (was niet de vraag van burger, die wou een spiegel)*

## Meldingen Dampoort

**Adolf Baeyensstraat** -> Verkeersdruk in de Adolf Bayensstraat door sluipverkeer. In de ochtend- en avondspits is er file in de volledige Azaleastraat tot aan de Adolf Baeyensstraat. Bewoners ervaren een enorme passage van auto's en vrachtverkeer, vaak gepaard met hoge snelheden. Te smal voor openbaar vervoer en vrachtverkeer. Onveilig voor fietsers.

**Toekomststraat** -> Grote verkeersdruk met fileleed en snelheidsduivels. Heel wat auto's moeten van de Toekomststraat naar de Wolterslaan. Suggestie burger: spreekt in naam van een groot aantal straatbewoners om de Toekomststraat eenrichtingsverkeer te maken. Circulatie blijft gegarandeerd via vb Aannemersstraat en Wolterslaan. Auto's staan op de fietssuggestiestroken. Vraag naar betere en veiliger fietsinfrastructuur of het eenrichting maken van de Toekomststraat.

**Wolterslaan** -> Suggestie burger: Wolterslaan 1 richting maken (van oost naar west), mensen kunnen dan omrijden via de Denderlaan indien nodig. Toekomststraat blijft 2 richtingsverkeer

**Paul De Ryckstraat en Galgenberglaan** -> Druk verkeer van auto's en vrachtwagens die bovendien aan hoge snelheid door straat rijden. Suggestie burger: fietsbrug tussen J. Van Biesbroekstraat en Paul De Ryckstraat

**Nijverheidskaai** -> Onveilig om van de Nijverheidskaai naar de Waterkluiskaai te fietsen. Slechte zichtbaarheid, slechte fietsaccommodatie en geen straatverlichting.

**Kruispunt Nijverheidskaai – Gentbruggestraat** -> Moeilijk te zien wie uit de Gentbruggestraat komt. Geen fietspad. Suggestie burger: fietsstraat met eenrichtingsverkeer van Gent naar Destelbergen

**Louis Schuermanstraat** -> Eenrichtingsregime zorgt voor hinder in de smalle Doornakkerstraat.

**Jos Verdegemstraat/Doornakkerstraat** -> Fietsers die vanuit Jos Verdegemstraat / Doornakkerstraat het Heilig Hartplein oprijden worden ook vaak geconfronteerd met auto's die vanuit de Heilig Hartstraat het plein aan de linkerkant willen oprijden, op zoek naar een parkeerplaats op het plein.

**Doornakkerstraat** -> De straat wordt gebruikt om van de Dendermondsesteenweg richting Sint-Amandsberg centrum te geraken. Auto's wijken hierdoor uit naar het voetpad. Hoge snelheden

**Dendermondsesteenweg** -> Geparkeerde vrachtwagens blokkeren het zicht voor fietsers. Hoge snelheden van auto's. Meer plaats nodig voor fietsers.

**Kruispunt Dendermondsesteenweg – Schuermanstraat** -> Op dit kruispunt doen zich vaak gevaarlijke situaties voor. De lichten wisselen heel snel (net rood voor auto's, al groen voor voetgangers), en auto's die afslaan remmen vaak niet voor voetgangers die bij groen oversteken. Suggestie burger: op termijn oranje knipperlichten plaatsen

**Koopvaardijlaan**- > Aansluiting Koopvaardijlaan – Antwerpsesteenweg inrichten en veilig maken voor fietsers. Situatie is onduidelijk, fietsers negeren vaak de haaiantanden op het fietspad. Nood aan een veilige fietsaccommodatie, een goed aangegeven fietsoversteekplaats over de Koopvaardijlaan naar de Schipperskaai.

**Jan Delvinlaan** -> Grote verkeersdruk door auto's en vrachtverkeer. Deze rijden steeds aan hoge snelheden.

**Kruispunt Jan Delvinlaan – Wolterslaan** -> Onveilig door onduidelijke voorrangssituatie. Fietsveiliger maken. Verkeersdrempel Wolterslaan met Jan Delvinlaan zorgt voor trillingen en geluidsoverlast. Suggestie burgers: zone 30 maken

**Antwerpenplein** -> Fietsveiligheid verhogen

**Kruispunt Land van Waaslaan met Pilorijnstraat** -> Moeilijk om kruispunt veilig over te steken met de fiets.

**Heernisplein** -> Auto's rijden vaak aan hoge snelheid het kruispunt op en dit zorgt voor onveilige situaties met fietsers en voetgangers. Kruispunt veiliger maken voor fietsers en voetgangers

**Grote Wede** -> De aansluiting van het fietspad langs de Schelde van de Waterkluiskaai naar de Grote Wede zou een hele verbetering kunnen zijn.

**Gentbruggestraat**- > Grote verkeersdruk van auto's, vrachtverkeer en openbaar vervoer. De bewoners geven aan dat de drukte zorgt voor veel overlast van geluid, trillingen en slechte luchtkwaliteit. Veiliger maken van de vijfhoek zonder druk op de Gentbruggestraat te verhogen.

**Destelbergenstraat** -> Bedrijf in destelbergenstraat: Er moet ten aller tijde vlot verkeer mogelijk zijn voor vrachtwagens in twee richtingen in de Destelbergenstraat

### Meldingen via Open vragen Mobiliteitsonderzoek 2018

In oktober 2018 vond het laatste mobiliteitsonderzoek plaats. Naast het invullen van het verplaatsingsdagboek werd er ook gepolst naar meningen van Gentenaars. De respondenten kregen ook de mogelijkheid om hun meningen neer te schrijven in open vragen betreffende de mobiliteit in Gent.

Voor de wijk Dampoort zijn hieronder de volgende bemerkingen meegegeven:

1. Verkeer in de buurt is drukker geworden na de invoering van het Circulatieplan
2. Hoge verkeersdruk thv Dampoort, Doornakkerstraat, H.Van Cleemputteplein, C.Cautermanstraat
3. Fietssuggestiestrook Dendermondsesteenweg NIET veilig voor fietsers
4. Graag hoger frequentie en langere amplitude voor openbaar vervoer
5. Hoge parkeerdruk
6. Smalle voetpaden

Voor de wijk Oud-Gentbrugge zijn hieronder de volgende bemerkingen meegegeven:

1. Graag hogere frequentie OV (lijn3) en vooral langer (laatavond)
2. Parkeerdruk
3. Wegen/voetpaden slechte staat



## 1.2.2 Bevraging binnen participatieproces

### Participatieproces

Naar aanleiding van de opmaak van het wijkmobiliteitsplan gebeurde een bevraging in de wijken. Deze bevraging gebeurde samen met dienst Beleidsparticipatie d.m.v. een wijkmobiliteitsmarkt in elke wijk en doelgroepentrajecten<sup>1</sup> in de 2 wijken. Men kon ook klachten en suggesties aanreiken via een digitaal participatieplatform, email, telefoon of via aanplakborden in de wijken.

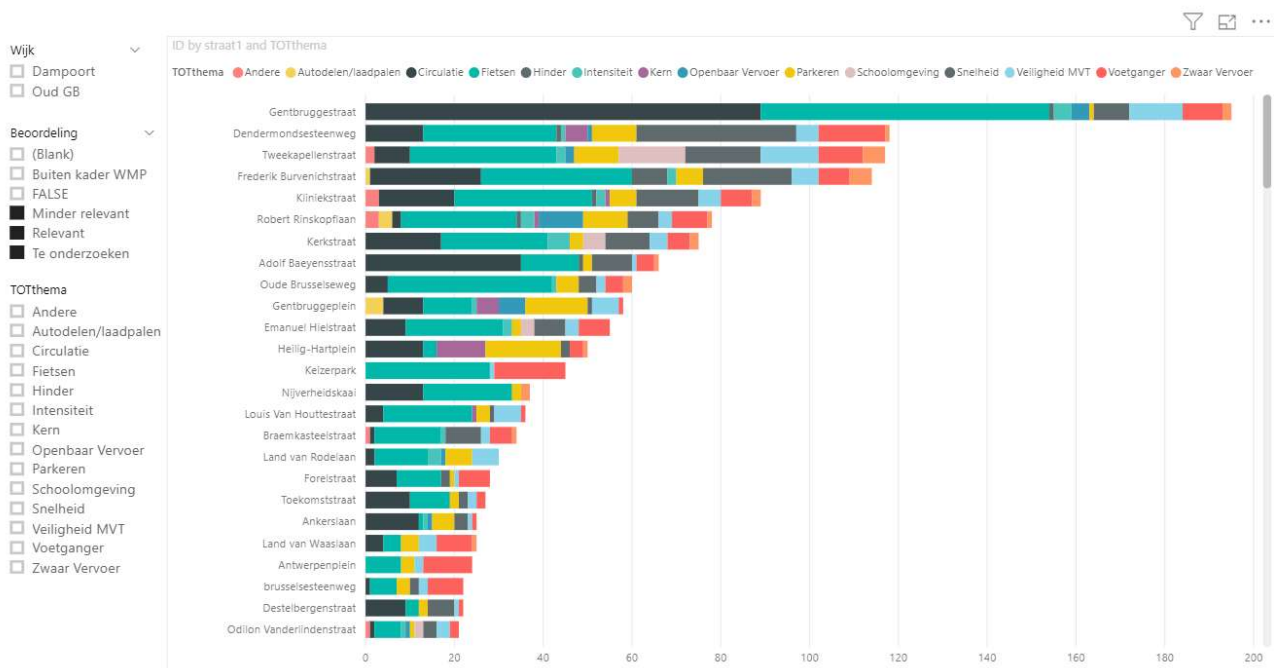
Deelnemers aan de wijkmarkt of gebruikers van het participatieplatform konden leren van elkaar en reageren op elkaar klachten en voorstellen.

De resultaten van alle verschillende mogelijkheden van de bevraging zijn samengebracht in een afzonderlijk document (beschikbaar als bijlage). Vanuit dit document weten we beter welke problemen door de inwoners, ondernemers of gebruikers van een wijk ervaren worden en welke mogelijke verbeteringen zij zelf zien. Het is ook mogelijk om een kwantitatieve analyse van deze signalen op te maken.

Voorzichtigheid bij de interpretatie van deze gegevens is noodzakelijk.. Er is niet getoetst of de signalen voldoende representatief zijn voor de wijken . Deze kwantitatieve analyse kan dan ook enkel maar indicatief gelezen worden.

### 1. Opdeling op straatniveau

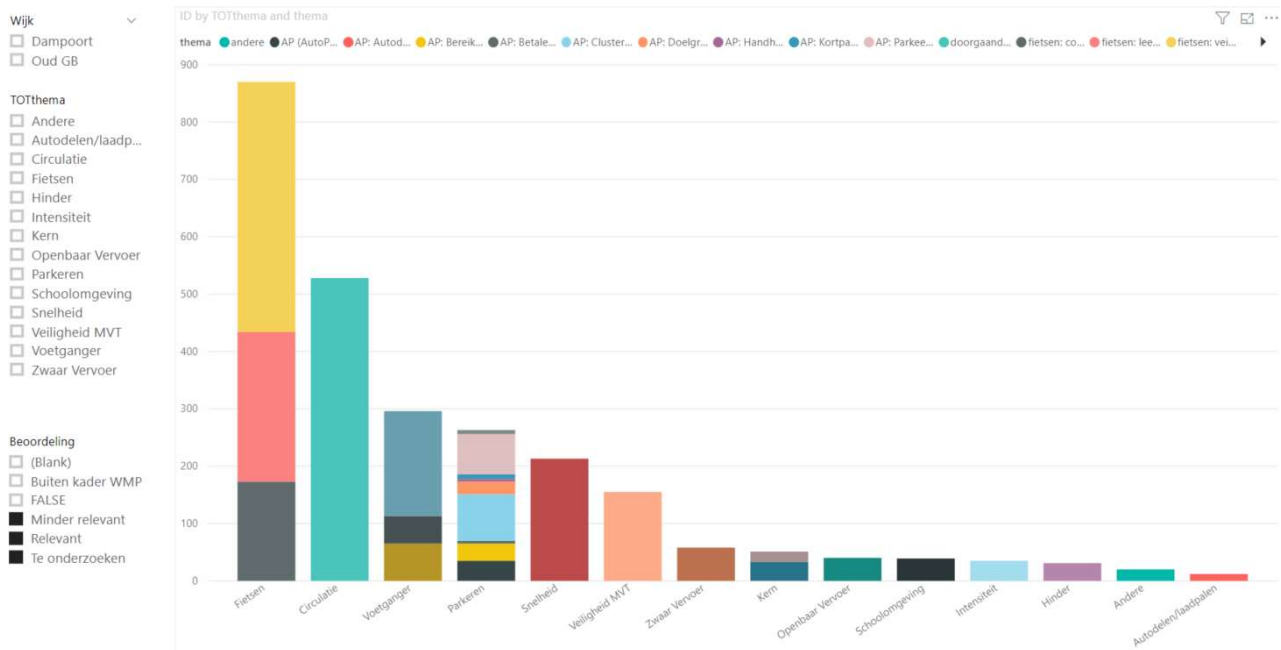
Straten Signalen (straatnaam beschikbaar)



<sup>1</sup> Doelgroepentrajecten bij bedrijven, ondernemers, handelaars, scholen, jeugdbewegingen, personen met een fysieke/mentale beperking, kwetsbare bewoners, personen met een migratie-achtergrond, senioren, ...

## 2. Opdeling per thema

### Zwaarte Signalen

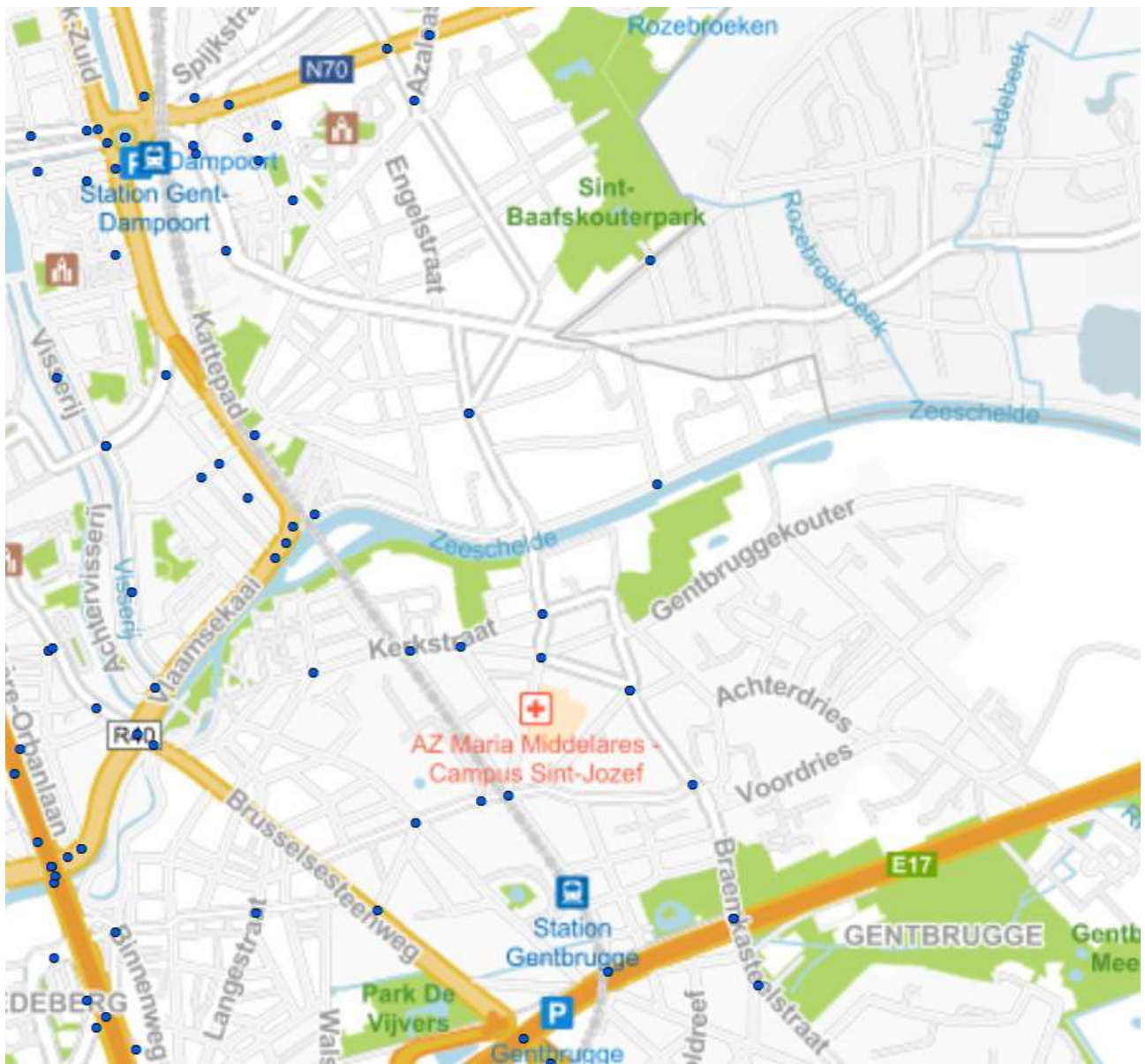


### 1.2.3 Bestaande Tellingen

#### Kruispunttellingen

Tellingen uitgevoerd tussen 2016 en 2019 zijn hieronder weergegeven

De tellingen kunnen gebruikt worden om hoeveelheden gemotoriseerd verkeer, vrachtverkeer en fietsers in te schatten op getelde kruispunten en straten. Concrete conclusies worden genomen in het hoofdstuk 'output'.



Figuur 26: Overzicht kruispunttellingen periode 2016 t.e.m. 2019

### Telraam

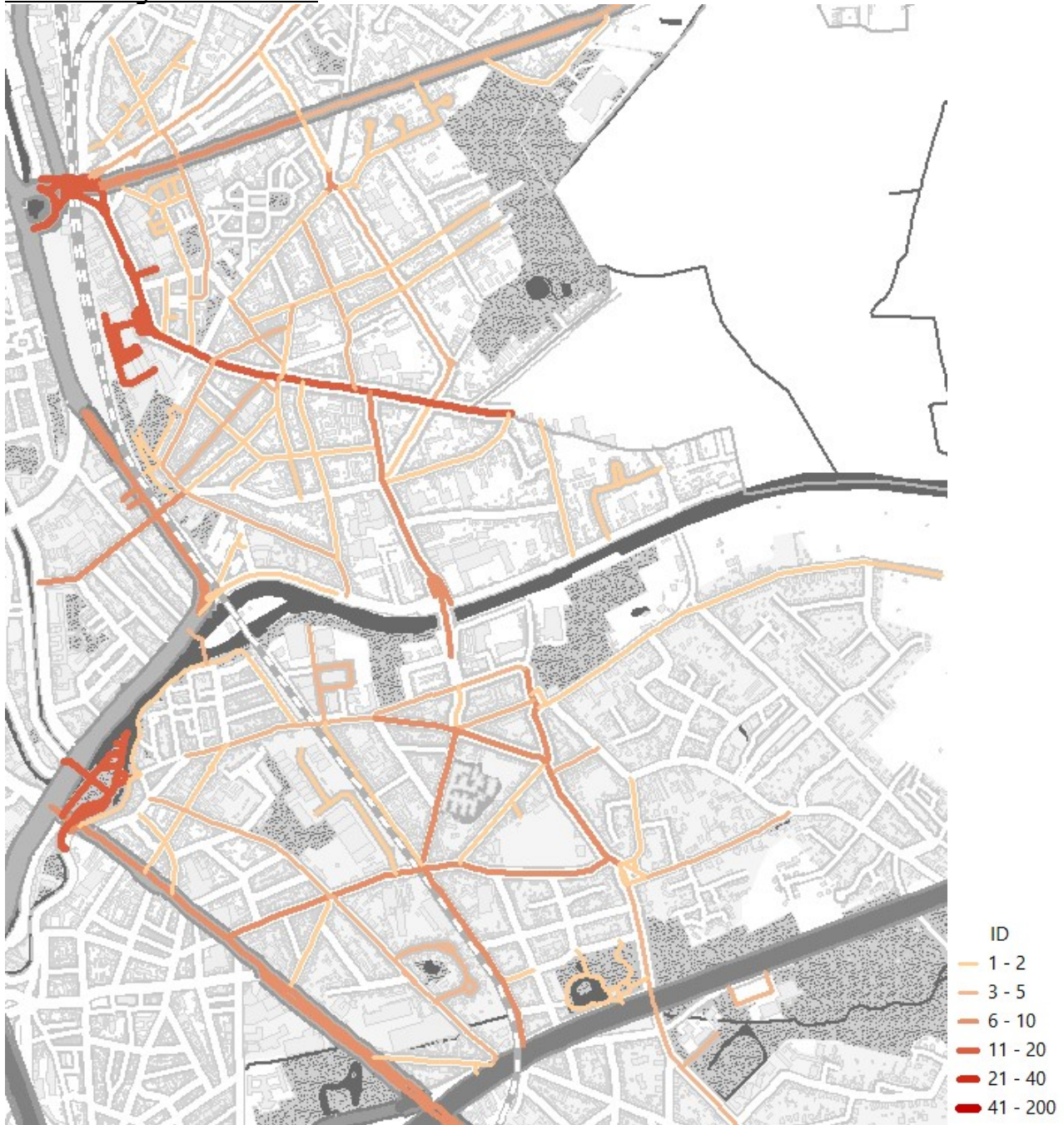
Tijdens dit proefproject worden 20 burgers gezocht uit de wijken Dampoort en Oud-Gentbrugge. Zij krijgen een Telraam om achter hun raam te bevestigen. Daarmee zullen ze zelf verkeerstellingen uitvoeren. Het Mobiliteitsbedrijf zal hiermee nagaan in welke mate de gegevens, verzameld door het telraam, voldoende accuraat zijn om deze ook op grotere schaal in te zetten in Gent.

<https://telraam.net/>



## 1.2.4 Voetgangers

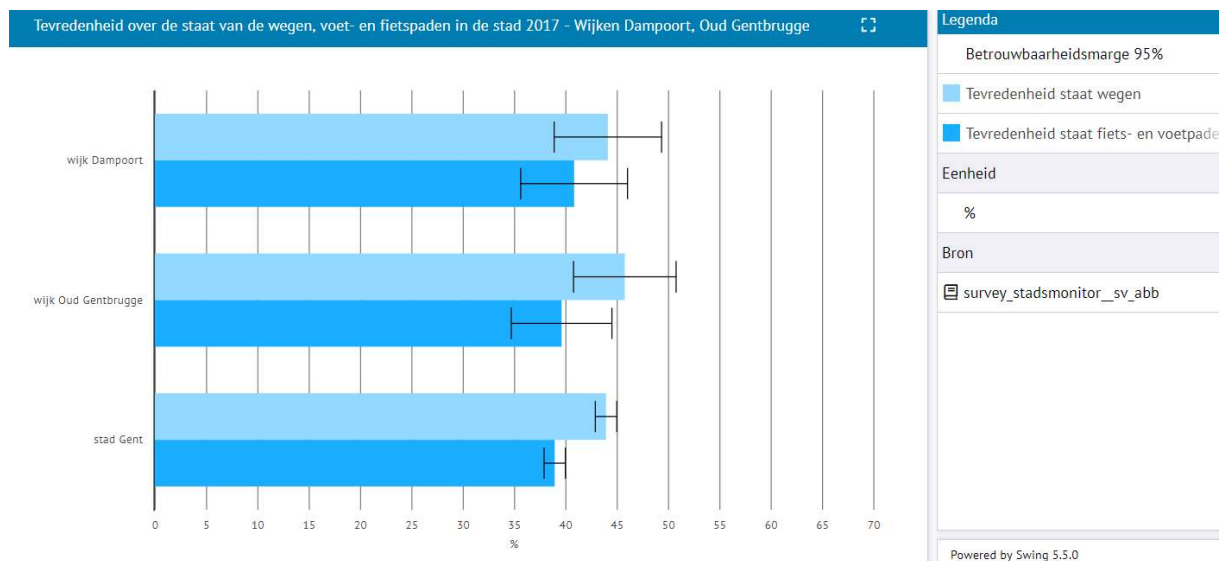
### Overzicht signalen TE VOET



Totaal aantal signalen: 296 – met locatie 274

Top 3: Keizerpark (16), Dendermondsesteenweg (15) en Antwerpenplein/Oktrooiplein (elk 11) (samen vormen ze top 1 met 22 signalen).

## Tevredenheid over de staat van de wegen, voet- en fietspaden in de buurt (stadsmonitor)



## Mobiliteitsbeleving (verplaatsingsonderzoek)

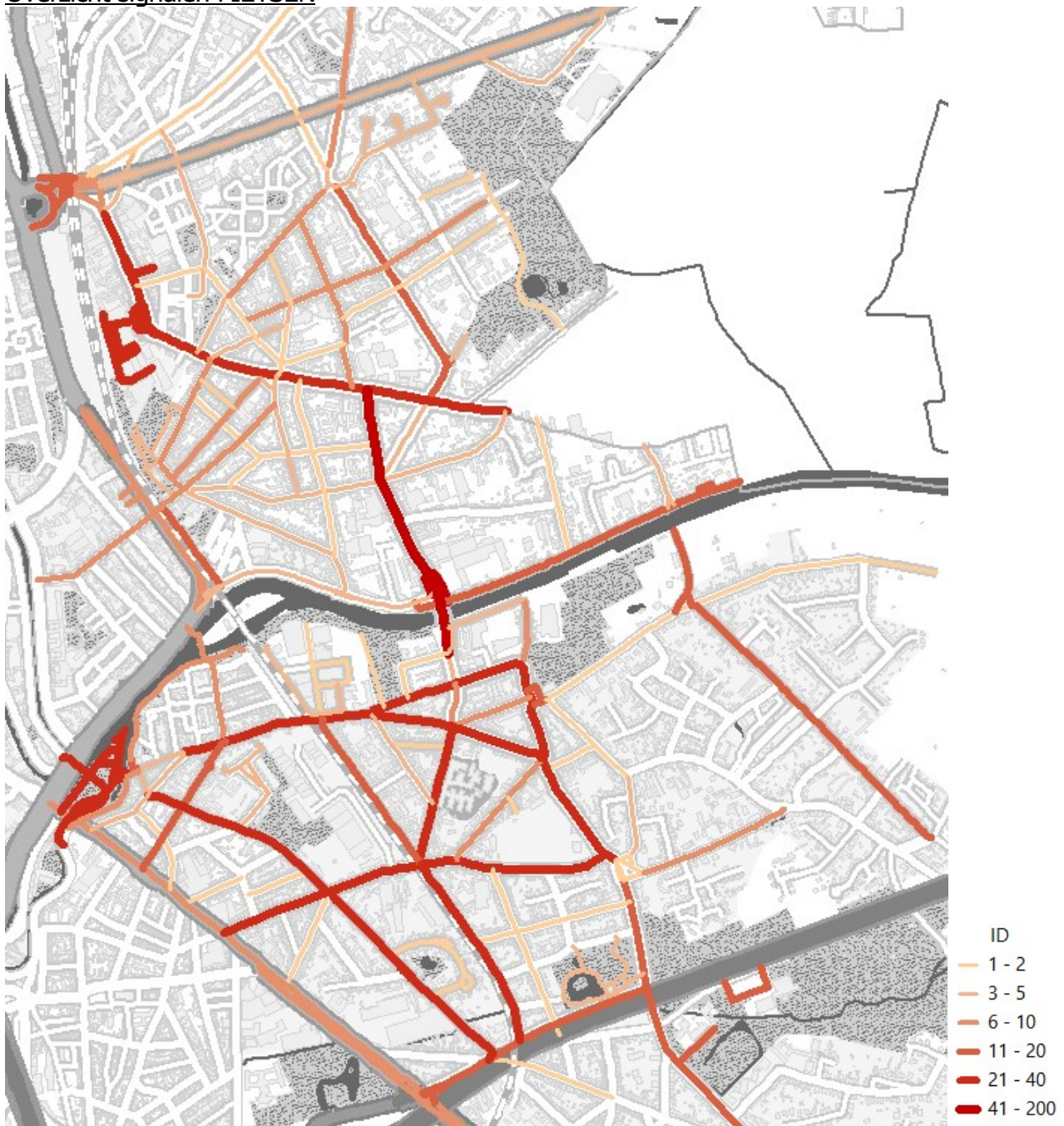
### Voetpaden:

- 36% van de respondenten wonend in Gent Rand zijn tevreden over de kwaliteit van voetpaden echter vinden wel veel hinder op het voetpad (38%).
- Respondenten die buiten de stadsring wonen, zijn meer ontevreden over het onderhoud van de voetpaden in hun buurt (47%), vergeleken met respondenten die binnen of rond de stadsring wonen (33%-39%).



## 1.2.5 Fietsers

### Overzicht signalen FIETSEN



Totaal aantal signalen (exclusief fietsparkeren): 870 – met locatie 793

Top 5: Gentbruggestraat (65), Oude Brusselseweg: 37, Frederik Burvenichstraat (34), Tweekapellenstraat (33) en Kliniekstraat (31).



## FIETSBEZIT (verplaatsingsonderzoek)

Tabel 55: Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Fiets

# fietsen	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	70	18,0	62	11,9	153	20,3	39	10,0	324	15,8
1	118	30,3	89	17,2	206	27,3	77	19,5	489	23,8
2	98	25,2	139	27,0	165	21,8	109	27,7	511	24,9
3	36	9,2	75	14,6	94	12,5	56	14,2	261	12,7
4	31	8,1	83	16,1	61	8,1	45	11,3	220	10,7
5 of meer	36	9,2	68	13,2	76	10,0	68	17,3	248	12,1
<b>Totaal</b>	<b>388</b>	<b>100,0</b>	<b>516</b>	<b>100,0</b>	<b>754</b>	<b>100,0</b>	<b>394</b>	<b>100,0</b>	<b>2.052</b>	<b>100,0</b>
Geen antwoord	2	0,5	1	0,2	13	1,6	0	0,0	16	0,8
<b>Gemiddelde</b>	<b>2,0</b>		<b>2,6</b>		<b>2,0</b>		<b>2,7</b>		<b>2,3</b>	

Basis = alle respondenten (n = 2.068; 16 'geen antwoord')

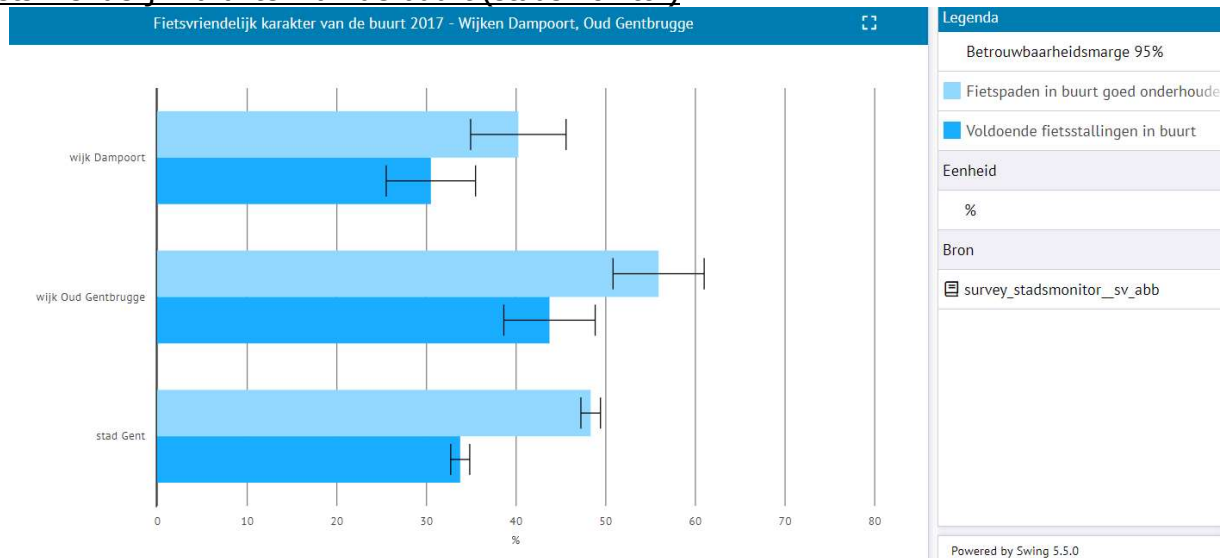
Figuur 27: Fietsbezit uit verplaatsingsonderzoek 2018

In Gent Rand beschikt ongeveer de helft van de gezinnen over 2 of meer fietsen. 1 op 5 respondenten wonend in Gent Rand beschikt NIET over een fiets.

## FIETSPARKEREN (verplaatsingsonderzoek)

Wie in Gent Rand woont, stalt zijn/haar fiets(en) significant vaker op straat tegen een gevel of op het voetpad (9%) alsook binnenshuis (33%). 5% stalt zijn/haar fiets in een openbare fietsstalling. 44% van de respondenten wonend in Gent Rand vinden dat er te weinig fietsparkeerplaatsen zijn in de buurt.

## Fietsvriendelijk karakter van de buurt (stadsmonitor)



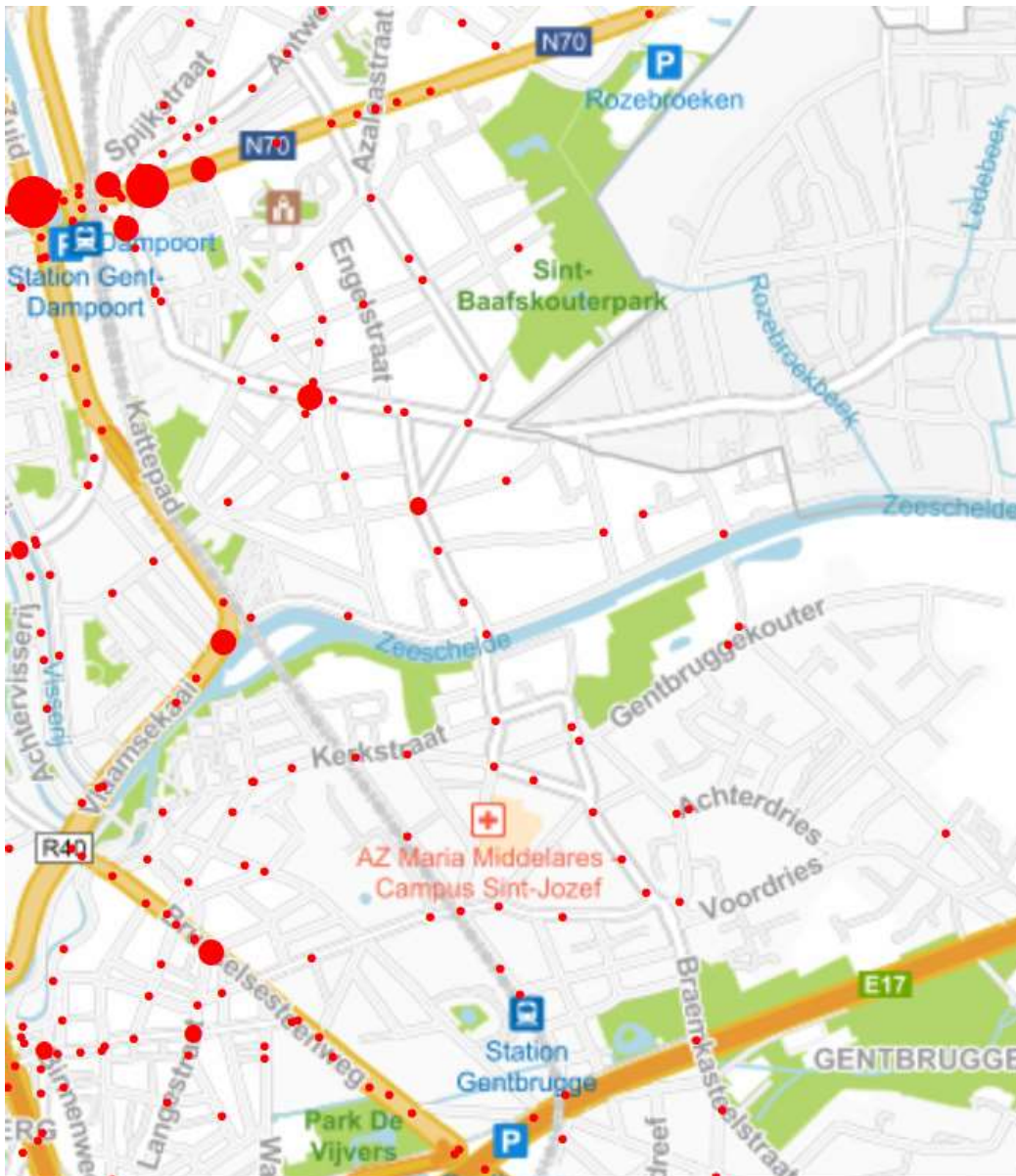
## FIETSONGEVALLEN

Dampoort/Antwerpenplein is een gevaarlijk punt voor fietsers. Sinds april 2017 zijn er verkeerslichten bijgekomen t.h.v. de Dampoortstraat. Er is verwacht dat aantal en aard van ongeval op deze locatie zal dalen.

Sinds april 2019 is de fietstunnel ter hoogte van Dampoort geopend (Luc Lemiengrepad), de verwachting is dat aantal en aard van fietsongevallen ter hoogte van Antwerpenplein en nabije omgeving zal dalen.

Bijzondere aandachtspunten binnen de projectzone zijn/blijven:

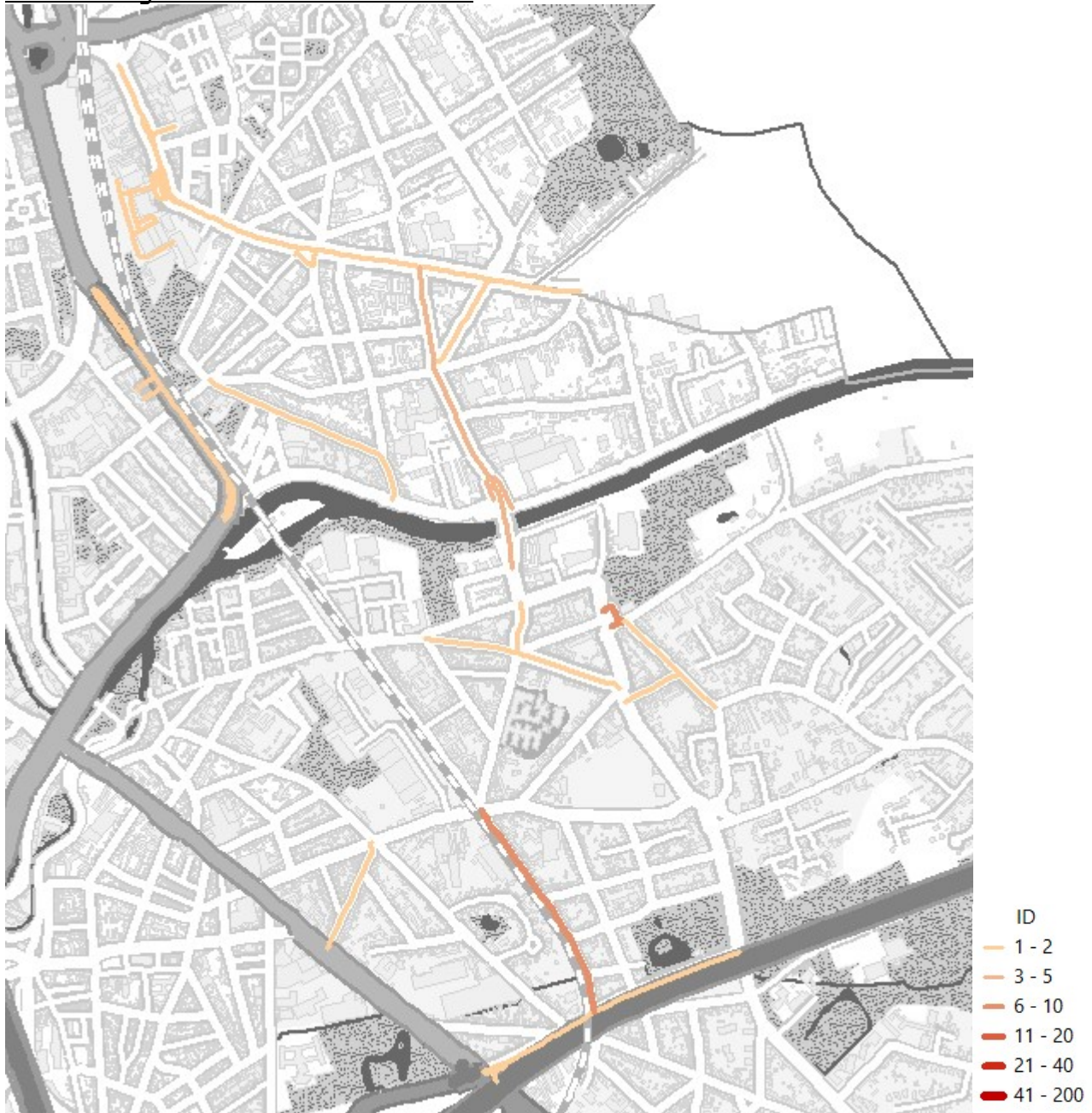
- Kruispunt Land van Waaslaan x Engelberg Van Arenbergstraat
- Kruispunt Forelstraat x R40
- Dampoort/Antwerpenplein/Piloriijnstraat
- Kpt Heernisplein/Dendermondsestwg
- Vijfhoek Gentbruggestraat x C. Cautermanstraat
- Axel Dallièrestraat x Brusselsesteenweg



Figuur 28: Overzicht fietsongevallen

## 1.2.6 Openbaar vervoer

### Overzicht signalen OPENBAAR VERVOER

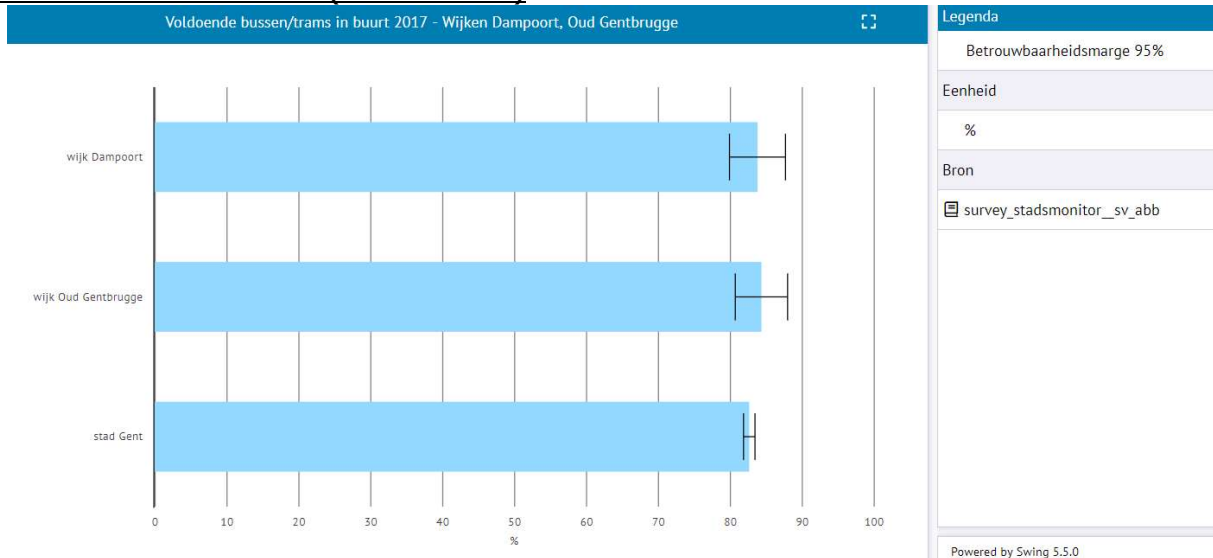


Totaal aantal signalen: 40 – met locatie 34

Top 3: Robert Rinskoplaan – vraag naar OV naar station- (10), Gentbruggeplein (6), Gentbruggestraat (4)



## Voldoende OV in de buurt (stadsmonitor)

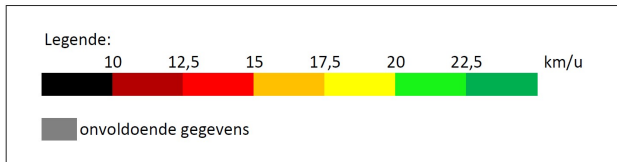


## Aangegeven knelpunten door De Lijn

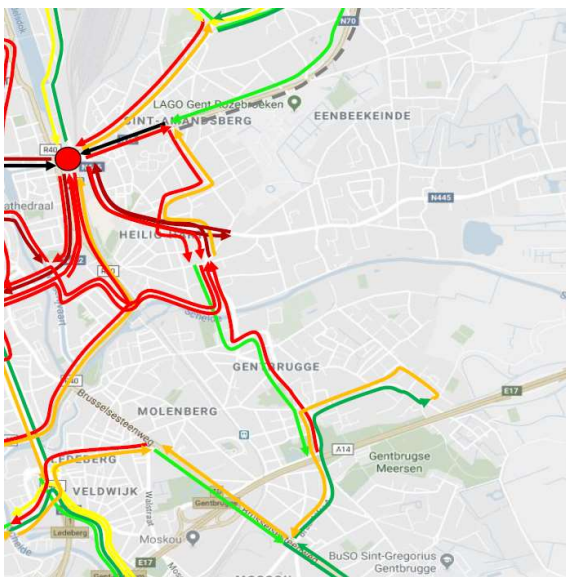
De belangrijkste knelpunten in het huidige netwerk van De Lijn zit volgens De Lijn zelf op deze punten:

- Schoolstraat -> Van Cleemputteplein: bij indraaien rijvak tegenrichting nodig, kan dus pas wanneer geen verkeer van tegenrichting komt.
- Adolf Baeyensstraat: moeilijk kruisen met grotere voertuigen, nog versterkt door asverschuivingen
- Dendermondsesteenweg: Congestie in spits richting Antwerpenplein, Smalle doorgang t.h.v. parkeerstroken tussen Baeyensstraat en Gentbruggestraat
- Gentbruggestraat: Smalle doorgang
- Gentbruggebrug: slecht geplaatste rijbaankussens
- Delvinlaan: Congestie in spits

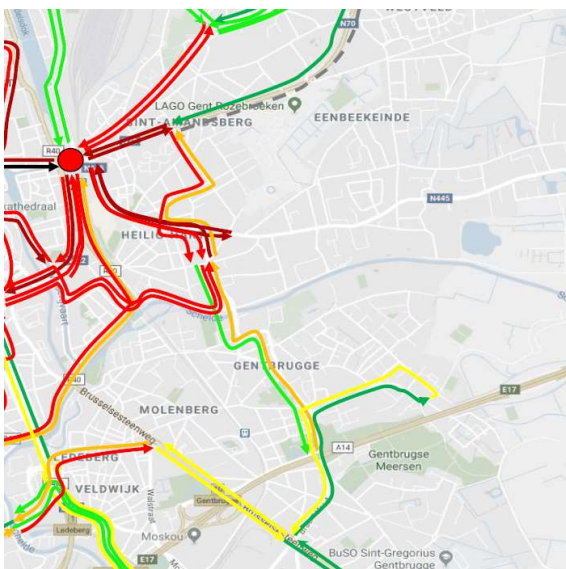
Commerciële snelheden van bussen De LijnDe commerciële snelheid is de gemiddelde snelheid over een bepaald traject inclusief halteringstijden. Het wordt uitgedrukt als de tijd die een voertuig nodig heeft om van het begin- tot het eindpunt van een bepaald traject te rijden gedeeld door de afstand van het traject. De commerciële snelheid wordt beïnvloed door het aantal keer gehalteerd wordt, de duur van halteren, lokale vertragingen door punctuele obstructies en segmentale vertragingen door congestie. Er kan dus niet sluitend geconcludeerd worden dat congestie de oorzaak is, maar het vormt wel een indicatie.



### Ochtendspits:



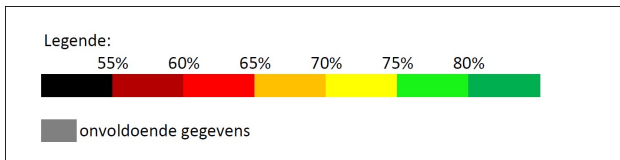
### Avondspits:



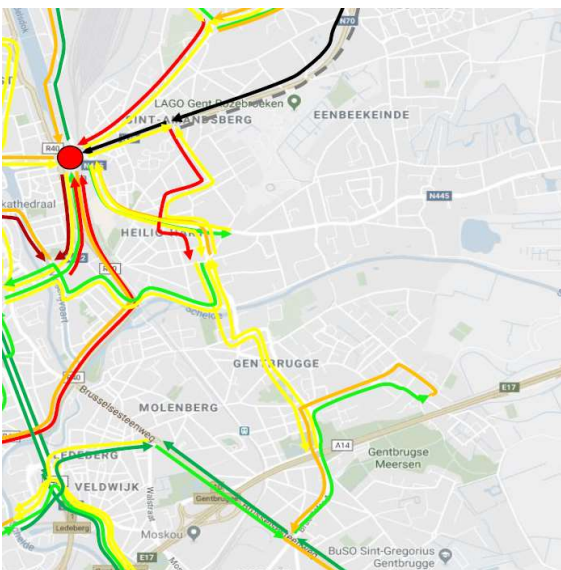
## Efficiëntie

De efficiëntie is de verhouding van de rijtijd in de snelste dalperiode en de rijtijd in de ochtend/avondspits. Dit getal zegt dus iets over de impact van de spits op de rijtijd van de bus.

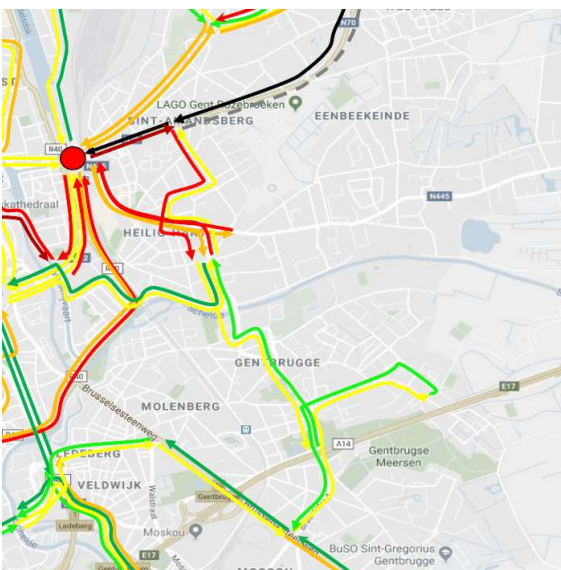
Efficiëntie kan zeker beïnvloed worden door de congestie tijdens spitsmomenten, maar kan ook beïnvloed worden door een langere en/of frequentere halteringstijd (door het opstappen van meer reizigers). Er kan dus niet sluitend geconcludeerd worden dat congestie de oorzaak is, maar het vormt wel een indicatie.



## Ochtendspits



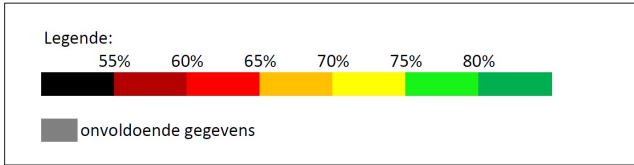
## Avondspits



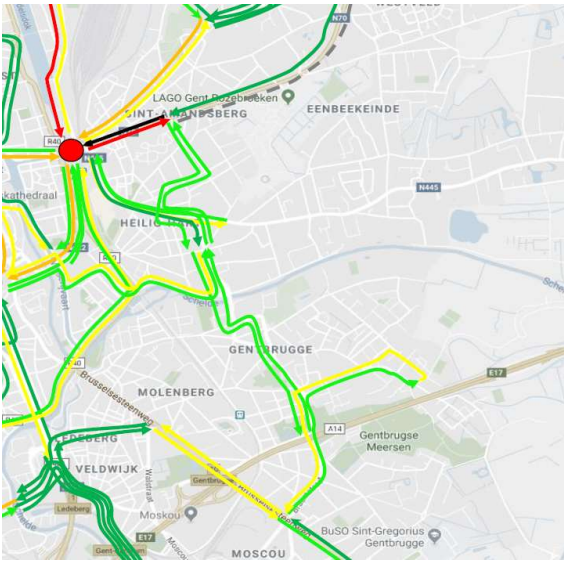


## Betrouwbaarheid

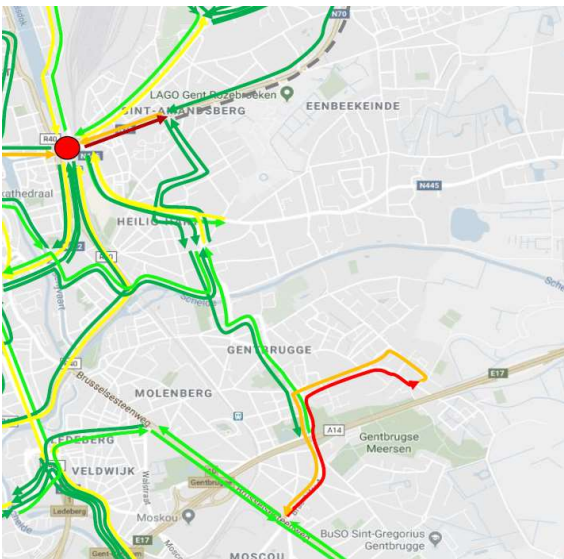
De betrouwbaarheid is de verhouding van de gemiddelde rijtijd en het 90%-percentiel van de rijtijd in de ochtend/avondspits. Dit getal zegt dus iets over de variatie in rijtijd over een bepaald traject in de ochtend/avondspits.



## Ochtendspits

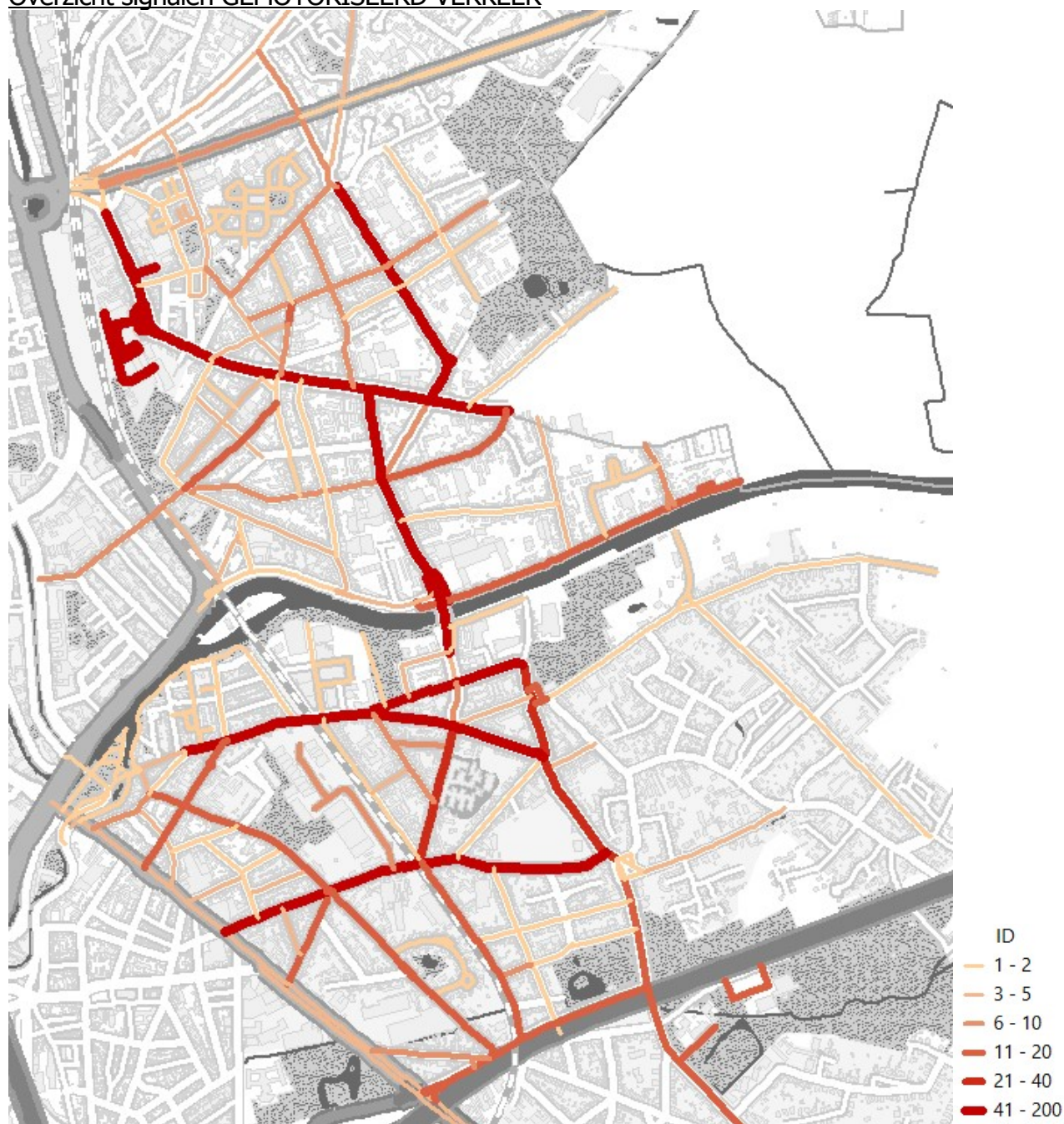


## Avondspits



## 1.2.6 Gemotoriseerd verkeer

### Overzicht signalen GEMOTORISEERD VERKEER



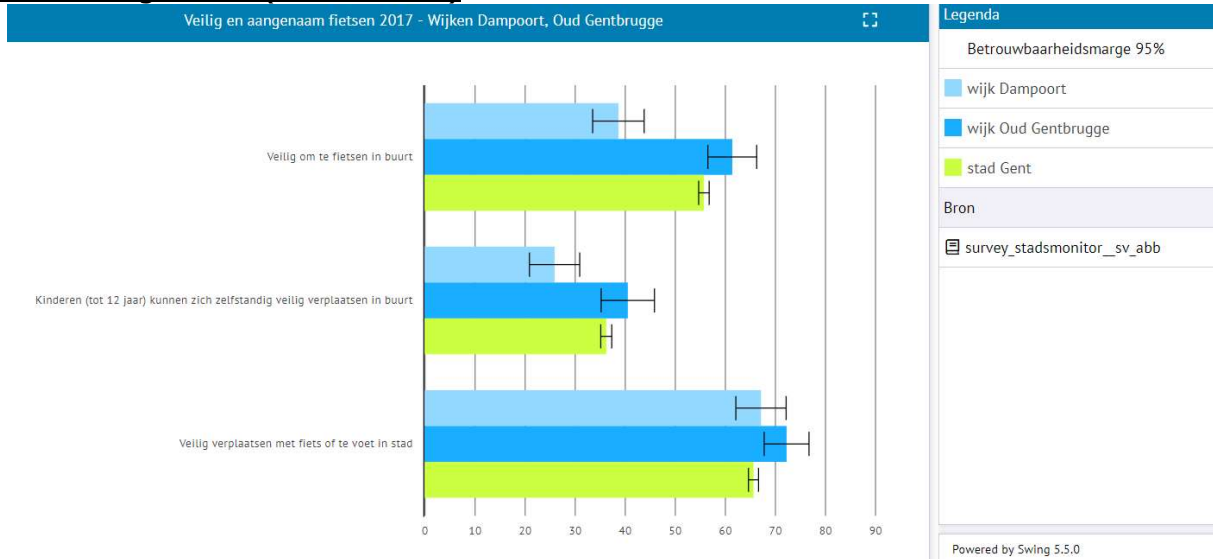
Totaal aantal signalen (incl schoolomgeving, zwaar vervoer): 1028 – met locatie 930

Top 5: Gentbruggestraat (115), Tweekapellenstraat (60), Frederik Burvenichstraat (58), Dendermondsesteenweg (56) en Adolf Baeyensstraat (46)

De meest recente ongevalle kaart ontvangen van MOW, afdeling beleid bevatten geaggregeerde<sup>2</sup> ongevalldata van de jaren 2015 tem 2017.

<sup>2</sup> Ongevallen worden geaggregeerd tot op de kruispunten om op die manier beter de gevaarlijke punten te kunnen onderscheiden.

## Verkeersveilige buurt (stadsmonitor)



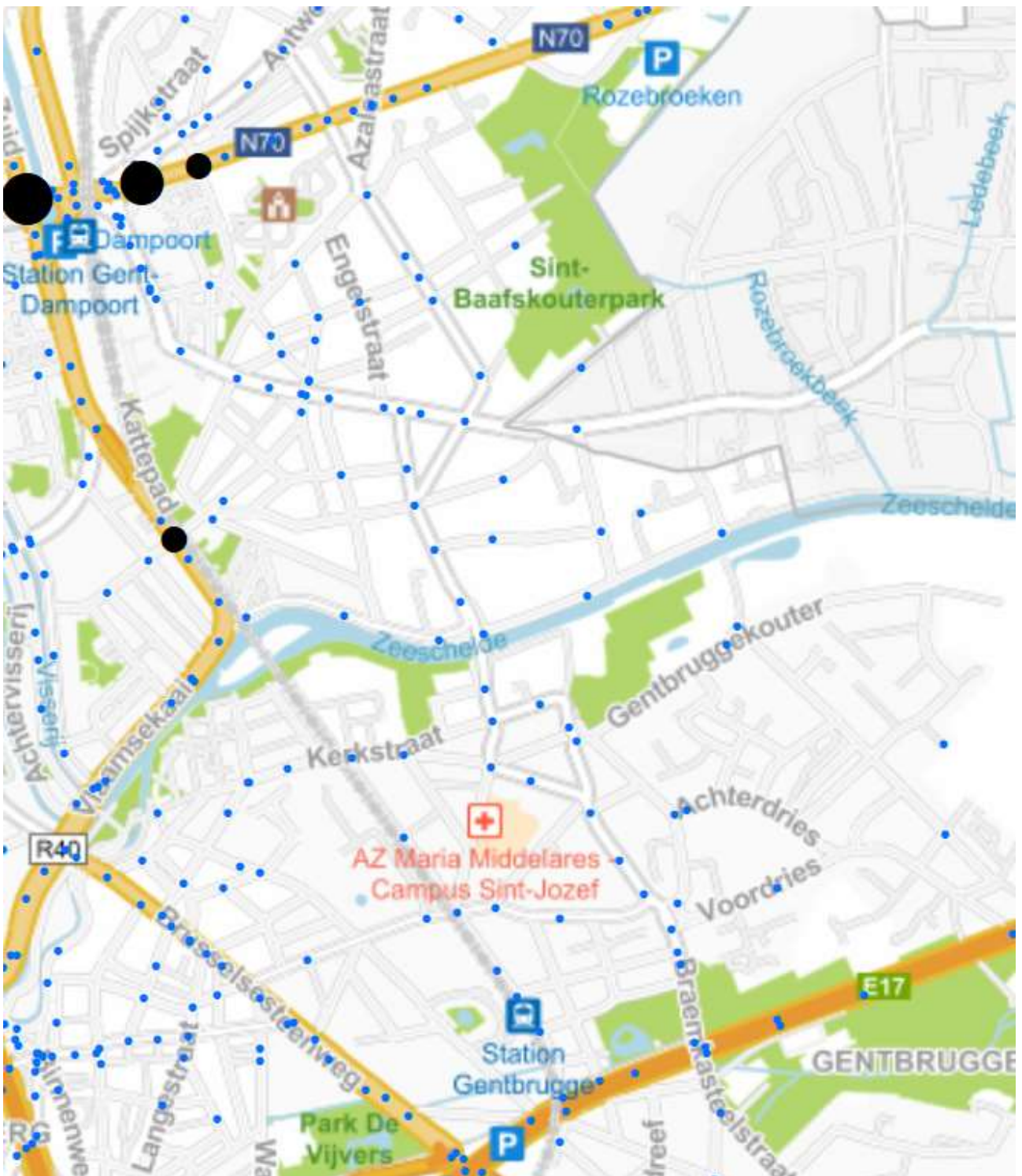
### ONGEVALLEN ALGEMEEN

In deze ongevallen zitten ook de ongevallen met fietsers vervat. We zien gelijkaardige probleemlocaties naar boven komen.

Bijzondere aandachtspunten binnen de projectzone zijn/blijven:

- Kruispunt Land van Waaslaan/Engelberg Van Arenbergstraat
- Kruispunt Forelstraat/R40
- Dampoort/Antwerpenplein/Pilorijnstraat





Figuur 29: overzicht ongevallen Zwart (gevaarlijke punten); Blauw (geaggregeerde ongevallen)

De lokale politie maakt jaarlijks kaarten waarop via de AVOC-methode bijna elk kruispunt beoordeeld wordt naar veiligheid. Ongevallen op wegsegmenten zijn buiten scope op deze onderstaande kaarten en ongevallen met stoffelijke schade worden in deze methodiek niet in beeld gebracht.

Naast de bovengenoemde kruispunten binnen de projectzone van het wijkmobiliteitsplan, moet er eveneens aandacht zijn voor kruispunten gelegen op de rand van de projectzone<sup>3</sup>, in het bijzonder R40 x Forelstraat. Knippen of circulatiewijziging kan hier een gunstige impact hebben op de verkeersveiligheid.

## dampoort

2016-2018



Figuur 30: AVOC kaart Dampoortwijk

## Oud-Gentbrugge

2016-2018



Figuur 31: AVOC kaart Oud-Gentbrugge

<sup>3</sup> Recent (2019) werden er aanpassingen gedaan aan de R40 ter hoogte van Eendrachtstraat/Zalmstraat. Mogelijks hebben deze effecten een gunstig effect op de ongevallencijfers.

# R40- grenzend aan wijk Dampoort

2016-2018



Oplossingsrichtingen:

- Geen quick win mogelijk
- ideaaloplossing = kruispunt ophogen
  - > consequentie : onderdoorgang (nog) lager dus zullen we moeten knippen voor gemotoriseerd verkeer
- alternatieve oplossing: circulatiewijzigingen op lokale wegen



Figuur 32: AVOC kaart sectie R40



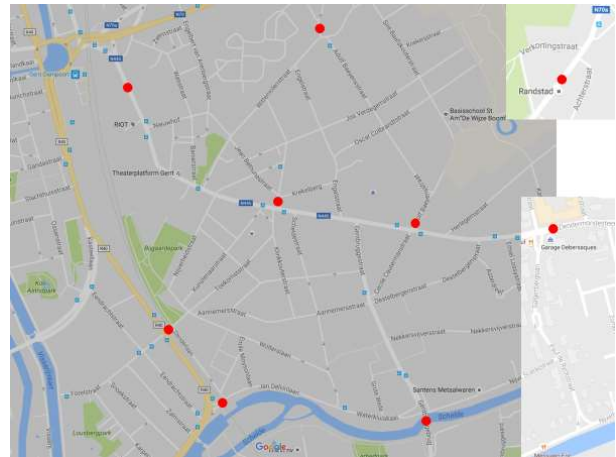
## Verkeersmodel (Selected Link Analyses)

Verkeersstromen in Sint-Amandsberg werden gevisualiseerd a.d.h.v. selected link analyses tijdens de avondspits (beide richtingen) uit het statische stedelijk verkeersmodel 3.6.1, basisjaar 2017. Bij een 'selected link'-analyse wordt een link uit het netwerk aangeduid waarvoor wordt gekeken welk verkeer er over passeert, van waar het verkeer komt en waar het naartoe gaat

Onderstaande selectie zijn e straten die een hoge intensiteit van gemotoriseerd verkeer kennen binnen het projectgebied. Of waar er vermoeden is dat er een groot aandeel doorgaand verkeer op zit,

*Figuur 33: Locaties slected link analyses*

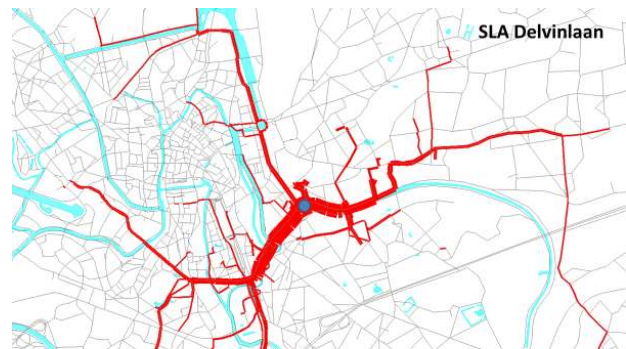
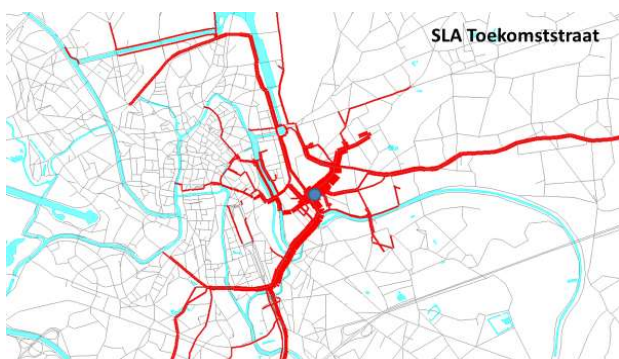
Deze selected link analyses laten zien dat een deel van het gemotoriseerd verkeer dat aan deze punten passeert een herkomst en/of bestemming heeft die veraf gelegen is van deze punten. In het geval dat zowel herkomst als bestemming veraf gelegen is kunnen we dit verkeer als doorgaand verkeer beschouwen. Het verplaatst zich namelijk over lokale wegen tussen (of zelfs over) wegen van een hogere wegcategorie. Dergelijke modelresultaten bewijzen niet dat het verkeer die aan dit geselecteerde punt passeert sowieso doorgaand van aard is, maar zijn hiervoor wel een belangrijke indicatie. Rekening houdende met het gegeven dat dit locaties zijn waar hoge volumes geregistreerd werden (via kruispunttellingen), waar dat niet verwacht wordt (door het beperkt aantal adressen in de omgeving bijvoorbeeld), kunnen we stellen dat het zeer plausibel is dat een zeker deel van dit verkeer doorgaand verkeer betreft.

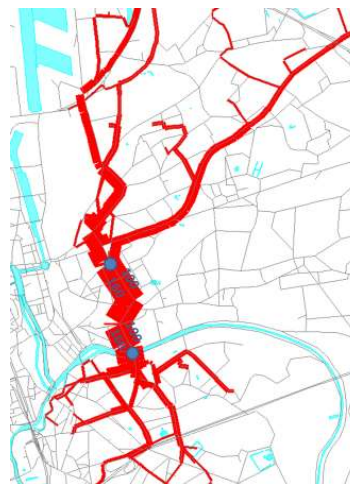
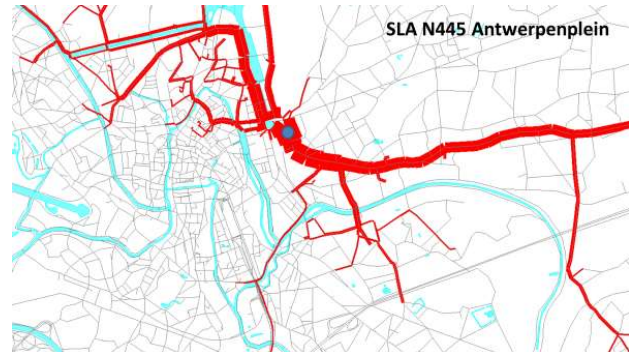
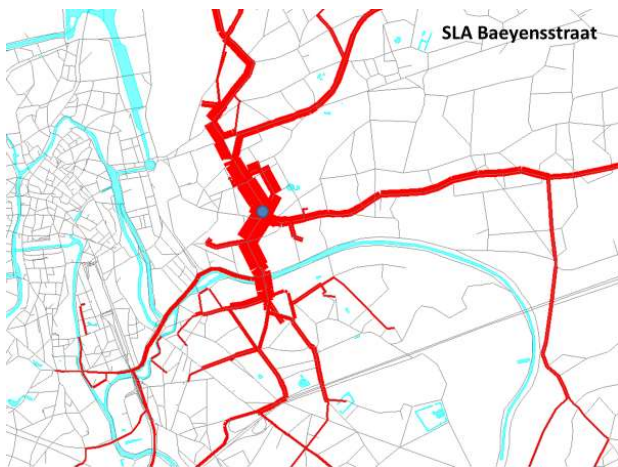
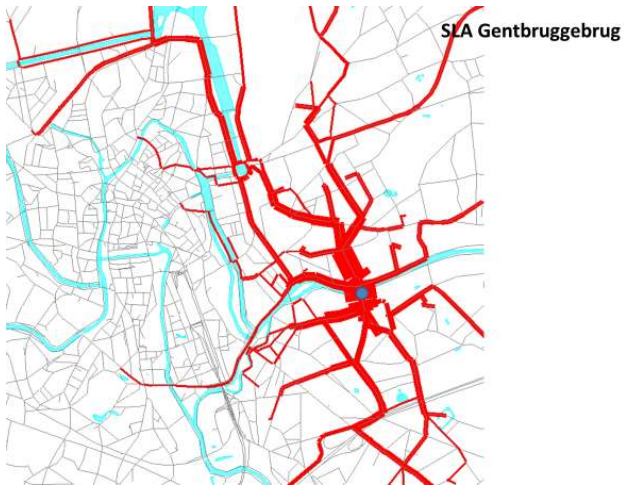


Het is echter wel zo dat ook deel van het verkeer niet per se als doorgaand moet beschouwd worden, omdat de weg ook nog een ontsluitende functie voor de omgeving zou kunnen vervullen.

Hoe meer vertakkingen dichtbij het geselecteerde punt zichtbaar zijn, hoe hoger de kans dat (een deel van) het verkeer plaatselijk van aard is. Hoe verder de vertakkingen zich uitstrekken, of hoe minder vertakkingen, hoe meer kans dat het verkeer doorgaand van aard is.

Quasi alle onderstaande punten hebben vertakkingen die tot ver buiten het selectiepunt reiken





SLA verkeer dat én van Cleemputteplein én Gentbruggebrug gebruikt

## Congestieanalyses (a.d.h.v. TomTom data)

Hieronder zijn congesties weergegeven gebaseerd op TomTom datasets van 2019.

Opmerkelijk is dat tijdens de ochtend- en avondspits in de meeste schoolomgevingen congesties hoger zijn dan in verder gelegen wegsegmenten. Mogelijks komt dit door stationair draaien van de motor aan de schoolpoorten.

Gebruikte legende:

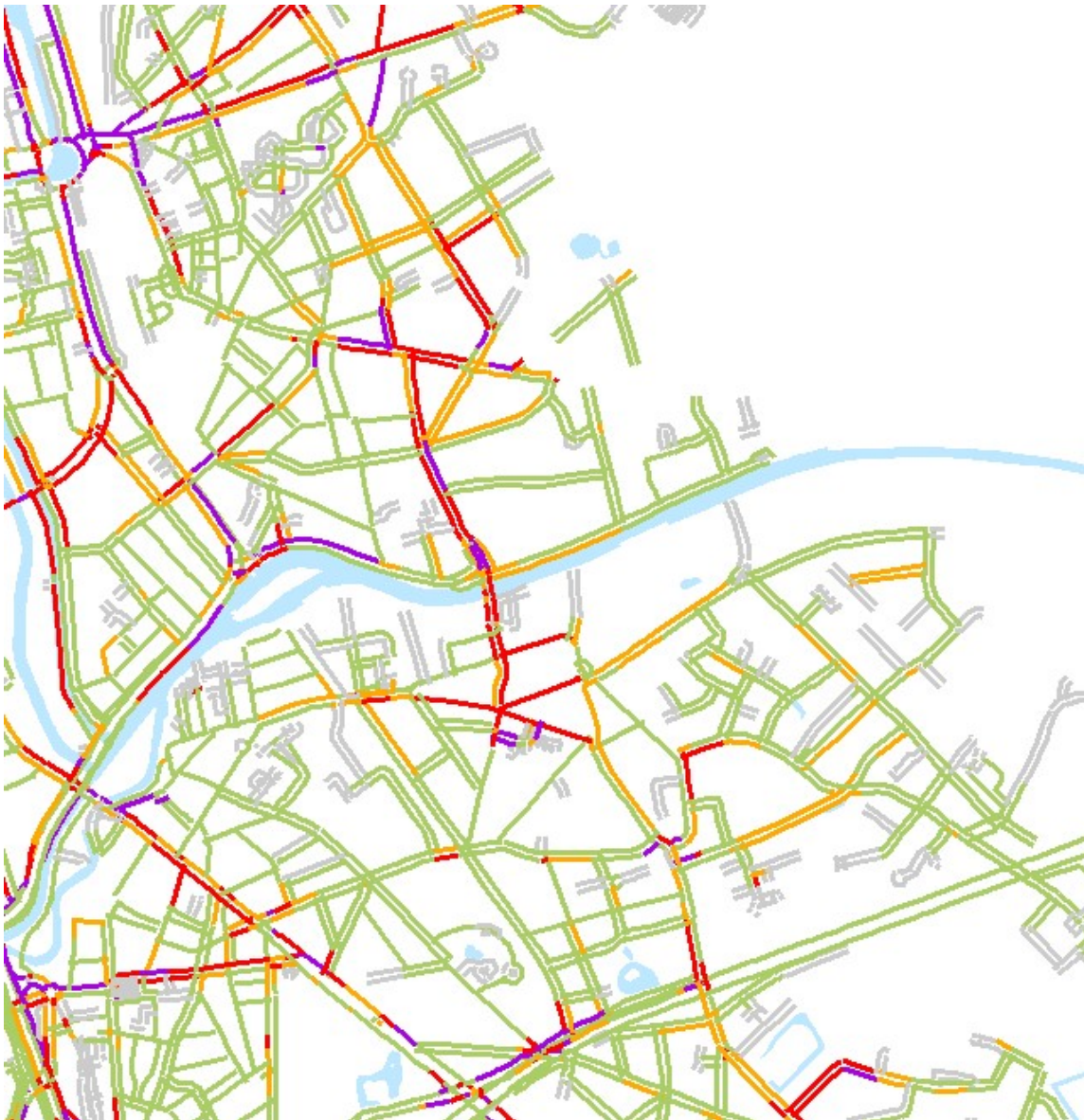
- onvoldoende data beschikbaar
- <60% van freeflow-snelheid
- 60-75% van freeflow-snelheid
- 75-85% van freeflow-snelheid
- 85-100% van freeflow-snelheid



## Congestie Ochtendspits

Tijdens de ochtendspits is de congestie het hoogst (rode en paarse segmenten) op volgende assen:

- Dendermondsesteenweg (tussen Heernisplein en Herlegemstraat)
- Straten ten noorden van de Dendermondsesteenweg (Engelstraat, Béthunestraat, Nieuwhof)
- Gentbruggestraat en Cécile Caermanstraat (– verkeersdrukke blijft zeer ook hoog in het centrum van Oud-Gentbrugge)
- Forelstraat (en Toekomststraat)
- Jan Delvinlaan
- Kerkstraat thv De Punt
- F. Burvenichtstraat (thv kruispunt met Robert Rinskopflaan)
- Land van Rodelaan (tussen oprit E17 en Robert Rinskopflaan)
- Land van Waaslaan – Victor Braeckmanlaan



Figuur 34: Congestiebeeld ochtendspits a.d.h.v. TOM TOM data

## Congestie Avondspits

Tijdens de avondspits is de congestie het hoogst (rode en paarse segmenten) op volgende assen:

- Dendermondsesteenweg
- Gentbruggestraat en Cécile Cautermastraat  
(verkeersdrukke blijft ook hoog in het centrum van Oud-Gentbrugge)
- Adolf Baeyensstraat - Azaleastraat
- Forelstraat (en Toekomststraat)
- Jan Delvinlaan thv kruispunt R40
- Land van Rodelaan
- Zijstraten ten noorden van Dendermondsesteenweg Engelstraat – Béthunestraat – Nieuwhof
- Brusselsesteenweg
- Kerkstraat thv De Punt
- Jules Mac Leodstraat/Achterdries
- Land van Waaslaan – Victor Braeckmanlaan



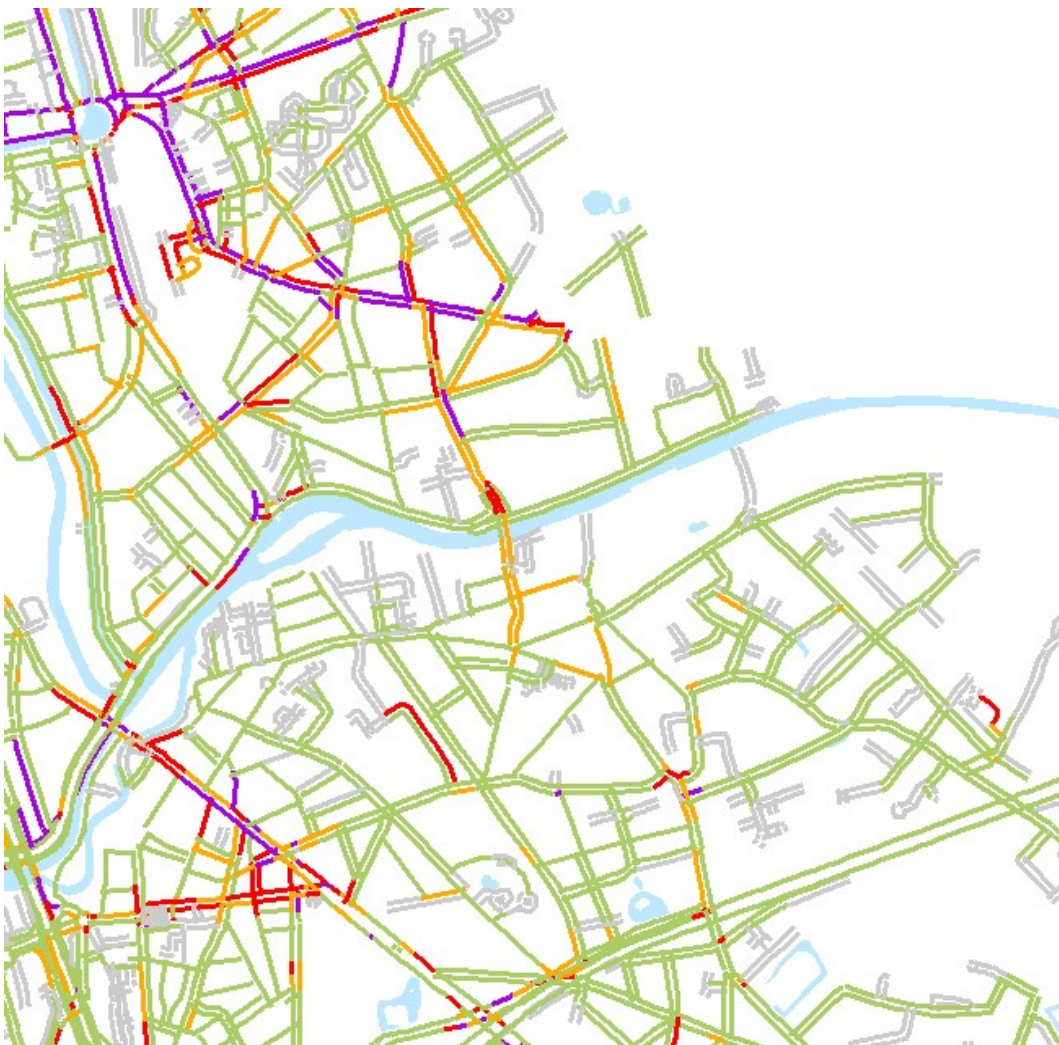
Figuur 35: Congestiebeeld avondspits a.d.h.v. TOM TOM data



## Congestie zaterdagmiddag

Op zaterdagmiddagen is de congestie het hoogst op volgende assen :

- Dendermondsesteenweg (winkelstraat)
- Zijstraten ten noorden van Dendermondsesteenweg (Engelstraat – Béthunestraat – Nieuwhof)
- Forelstraat (en Toekomststraat)
- Gentbruggestraat (verkeersdrukke blijft ook hoog in het centrum van Oud-Gentbrugge)
- Jan Samijnstraat (containerpark IVAGO)
- Kruispunt Braemkasteelstraat/Voordries/F. Burvenichtstraat
- Brusselsesteenweg
- Land van Waaslaan – Victor Braeckmanlaan
- In beperkte mate: oprit E17 – Land van Rodelaan

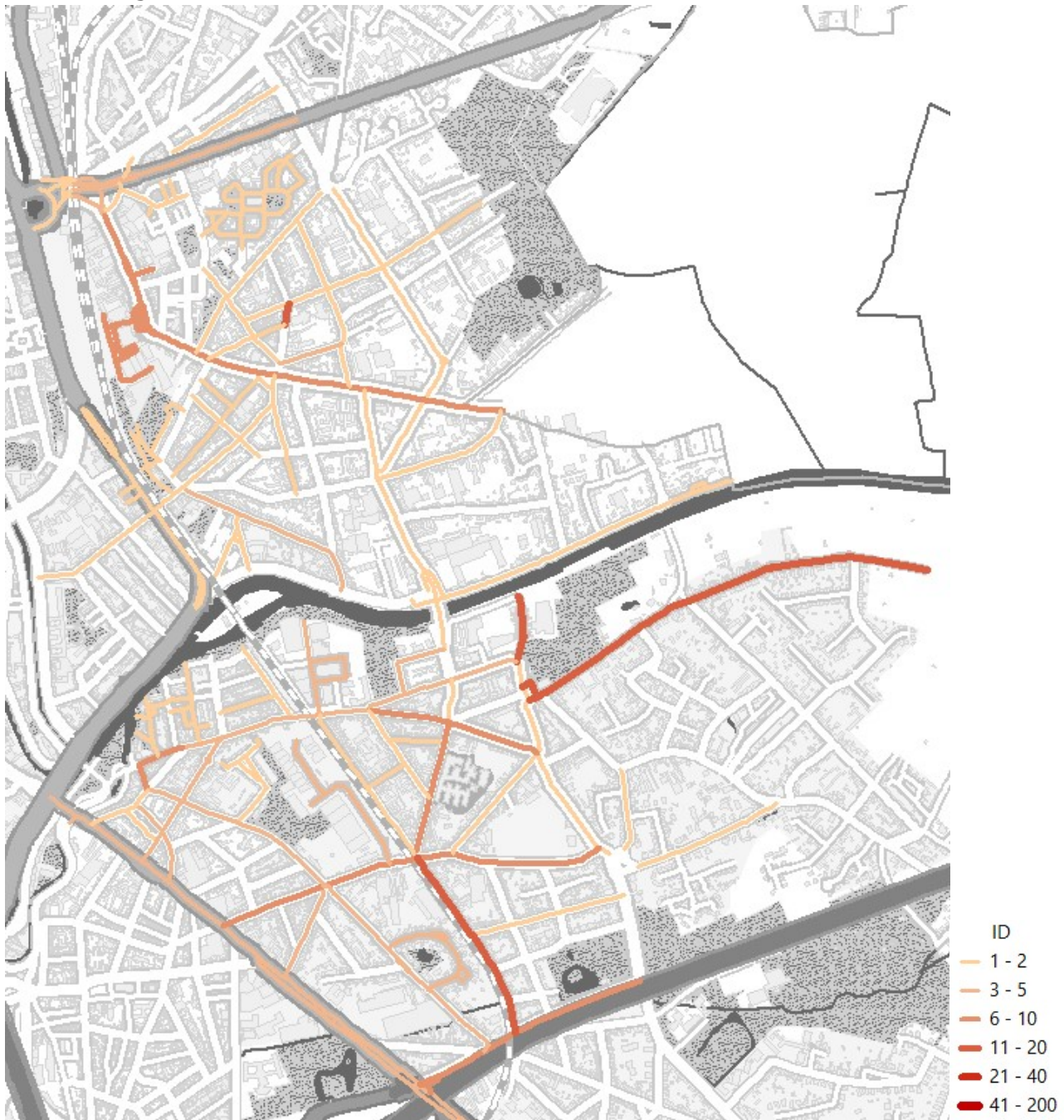


Figuur 36: Congestiebeeld zaterdag a.d.h.v. TOM TOM data



## 1.2.7 Parkeren

### Overzicht signalen PARKEREN



Totaal aantal signalen (inclusief fietsparkeren/autodelen/laadpalen): 275 – met locatie 232

Top 5: Gentbruggeplein (18), Heilig-Hartplein (17), Robert Rinskoplaan (13), Gentbruggekouter -ppl langs begraafplaats ipv Gentbruggeplein (12) en Gentbruggeaard (11)

## AUTOBEZIT (verplaatsingsonderzoek 2018)

Tabel 59: Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Totaal aan wagens<sup>39</sup>

# wagens	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	129	33,2	51	9,9	208	27,4	42	10,6	430	20,9
1	201	51,5	303	55,6	418	55,3	202	51,2	1.123	54,6
2	54	13,9	142	27,5	119	15,7	125	31,8	440	21,4
3 of meer	5	1,4	21	4,0	12	1,6	25	6,4	64	3,1
<b>Totaal</b>	<b>389</b>	<b>100,0</b>	<b>516</b>	<b>100,0</b>	<b>757</b>	<b>100,0</b>	<b>394</b>	<b>100,0</b>	<b>2.057</b>	<b>100,0</b>
<i>Geen antwoord</i>	0	0,1	1	0,2	10	1,2	0	0	11	0,5
<b>Gemiddelde</b>	<b>0,8</b>		<b>1,3</b>		<b>0,9</b>		<b>1,4</b>		<b>1,1</b>	

Basis = alle respondenten (n = 2.068; 11 'geen antwoord')

27% van de Gentse gezinnen wonend in Gent Rand beschikt NIET over een wagen. 55%, iets meer dan de helft, beschikt over 1 wagen.

## AUTOPARKEREN (verplaatsingsonderzoek 2018)

In Gent Rand wordt de meerderheid van de wagens op straat geparkeerd (64%).

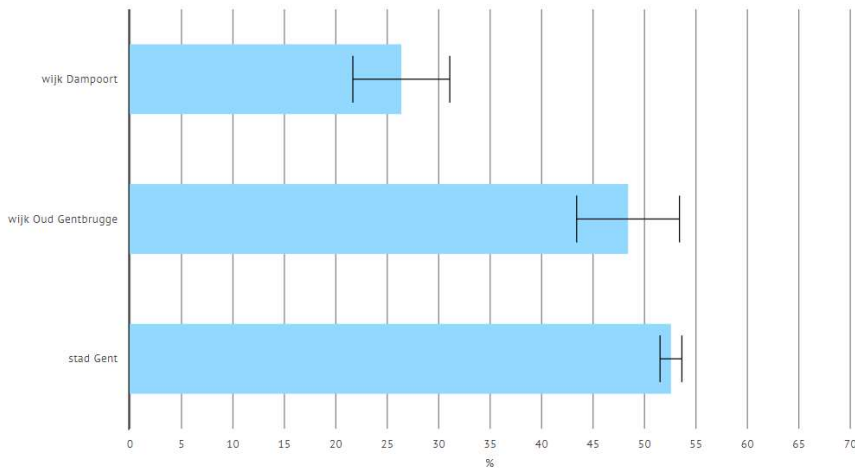
Tabel 66: Stelplaats van alle wagens thuis (maximum drie wagens per respondent), naar stadsdeel – Totaal aantal wagens

Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat	186	57,4	238	37,1	444	64,2	140	26,7	1.008	46,2
In een privé garage of op privaat terrein	127	39,3	395	61,4	221	32,0	375	71,6	1.118	51,3
In een publieke parkeergarage	11	3,3	7	1,0	15	2,2	7	1,4	40	1,8
Op een parkeerplaats voor personen met een beperking	0	0,0	3	0,4	11	1,6	2	0,3	16	0,7
<b>Totaal</b>	<b>324</b>	<b>100,0</b>	<b>642</b>	<b>100,0</b>	<b>691</b>	<b>100,0</b>	<b>524</b>	<b>100,0</b>	<b>2.182</b>	<b>100,0</b>
<i>Geen antwoord</i>	1	0,2	6	0,9	2	0,2	4	0,7	12	0,6

Basis = totaal aantal wagens (n=2.194 wagens; 12 'geen antwoord')

# Voldoende parkeerplaatsen in de buurt (stadsmonitor)

Voldoende parkeerplaatsen voor bewoners in buurt 2017 - Wijken Dampoort, Oud Gentbrugge



## Legenda

Betrouwbaarheidsmarge 95%

## Eenheid

%

## Bron

survey\_stadsmonitor\_sv\_abb

Powered by Swing 5.5.0

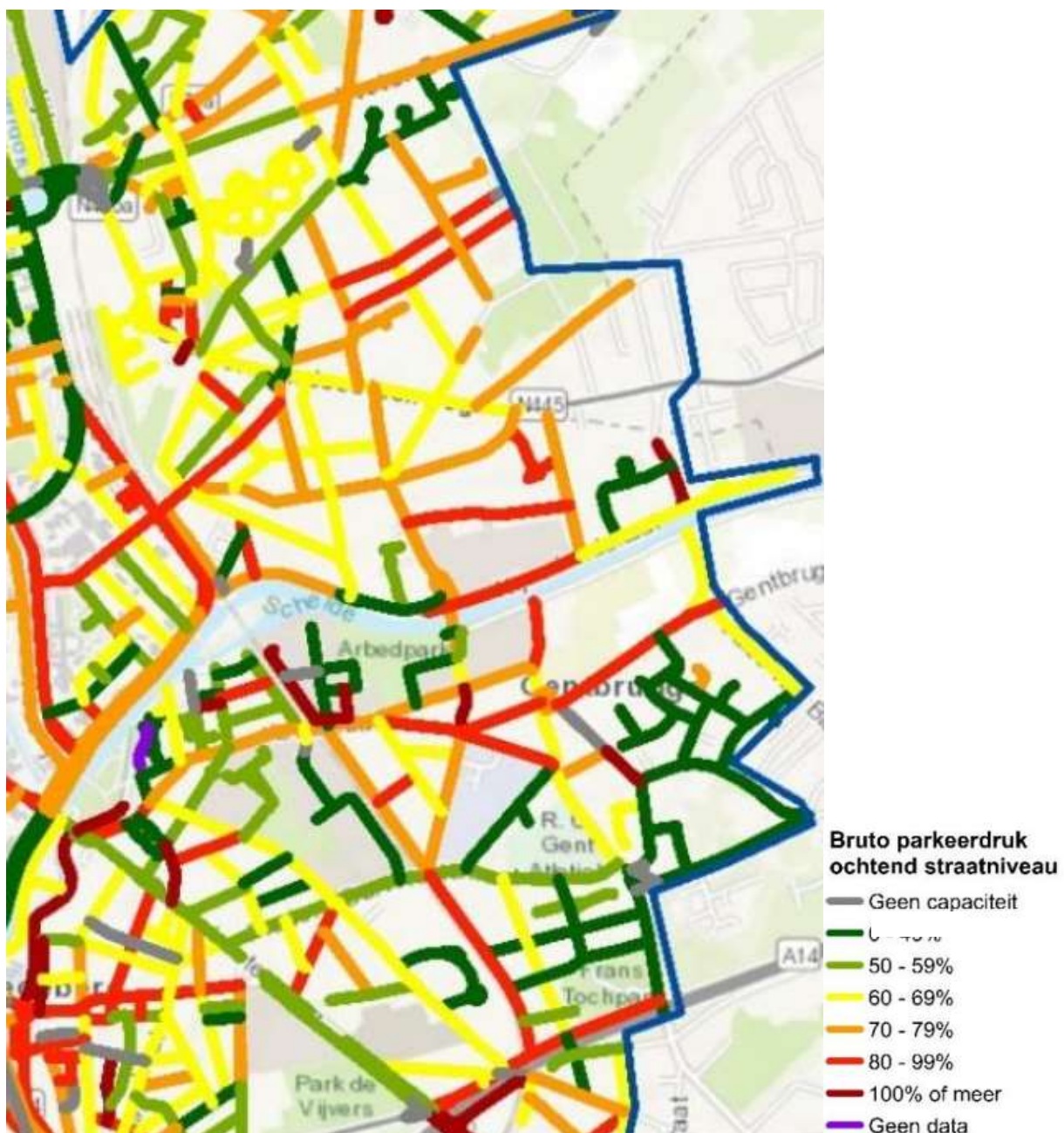


## Parkeerbezetting

### Ochtend

Overdag, wanneer werknemers op hun werk zijn, is het parkeerdruk het hoogst in straten waar kantoren/bedrijven gevestigd zijn (vb. Leo Tertzweillaan, Nijverheidstraat, Destelbergenstraat/Nekkersvijverstraat) , of in de omgeving van tramhaltes (vb Ankerslaan, Land van Rodelaan) en het station Gentbrugge (Robert Rinskopflaan). De bruto parkeerdruk bedraagt dan meestal 80% of meer.

De parkeerdruk in Toekomststraat, Jos Verdegemstraat, Oscar Colbrandtstraat blijft ook hoog. Vermoedelijk laten de bewoners hun wagen thuis staan of wonen er voornamelijk mensen die niet werken (gepensioneerd, ...)

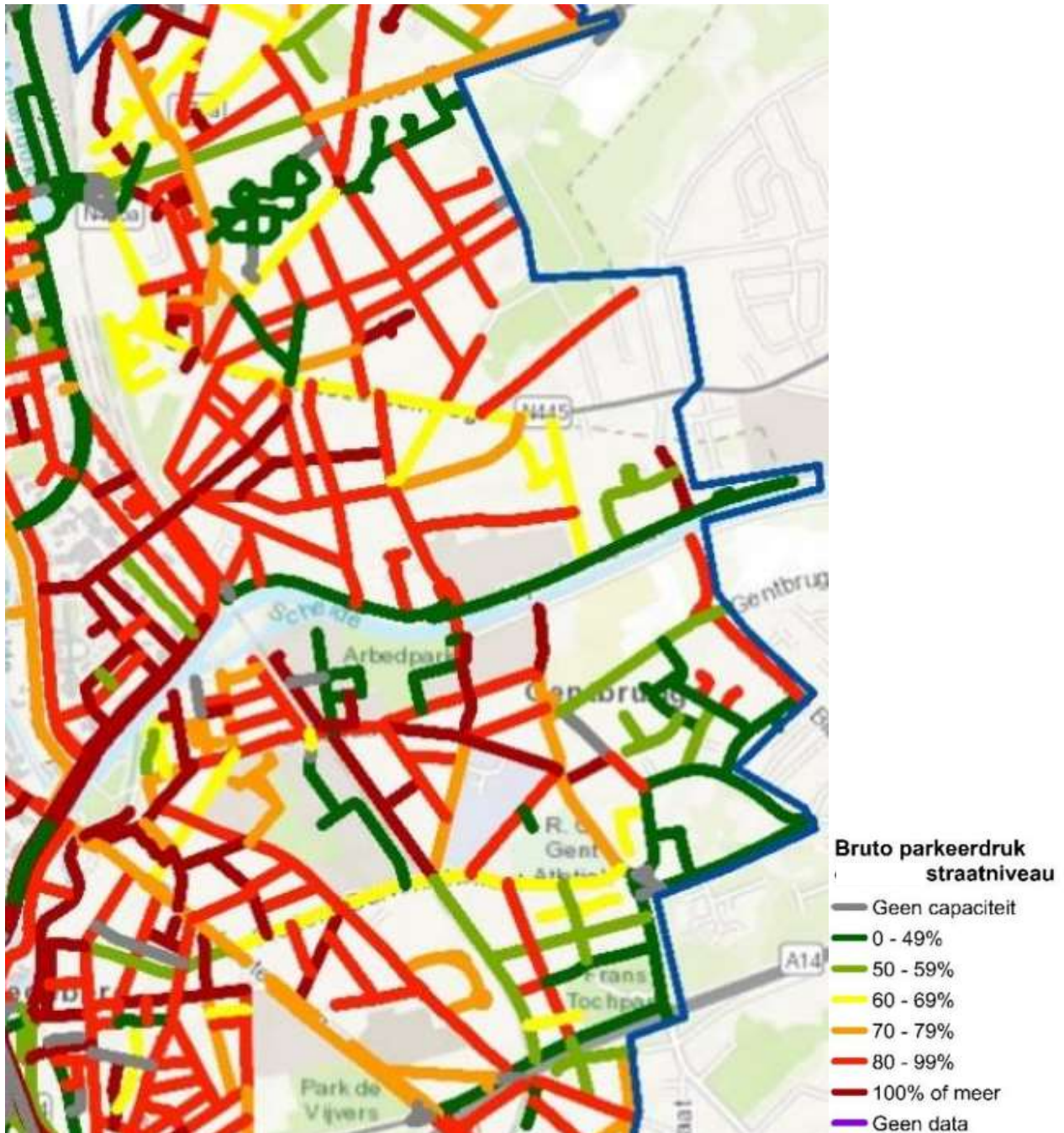


Figuur 37: Parkeerbezetting op straatniveau 's ochtends registratie scanwagen

## Avond

's Avonds, wanneer alle bewoners thuis zijn, is het parkeerdruk het hoogst in de woonstraten. De bruto parkeerdruk bedraagt dan meestal 80% of meer.

De straten die minder bewoond zijn (voorbeeld De Punt, Jan Samijnstraat) of waar wagens op opritten kunnen geparkeerd worden (voorbeeld Voordries, Braemkasteelstraat), is de parkeerdruk laag. De bruto parkeerdruk bedraagt dan 59% of minder.



Figuur 38: Parkeerbezetting op straatniveau 's avonds registratie scanwagen

## 1.2.8 Knelpunten Hulp- en nutsdiensten

### IVAGO

IVAGO gaf een overzicht van wat voor hen de voornaamste relevante knelpunten of aandachtspunten zijn in de wijken Dampoort en Oud Gentbrugge:

- Toegankelijkheid/bereikbaarheid van de ondergrondse containers : Vincent Evrardstraat, Jan Samijnstraat, Emile Moysonlaan
- Toegankelijkheid/bereikbaarheid van het Containerpark Gentbrugge in de Jan Samijnstraat, zowel voor de bezoekers als voor de afvoer van volle containers
- Groot-Begijnhof is voor IVAGO enkel bereikbaar via de Schoolstraat/Jan Roomsstraat

Probleemstraten (parkeren en/of afdraaien) :

- Doornakkerstraat: wegens 2-zijdig parkeren, doorgang te smal voor IVAGO
- Biekorfstraat
- Zeemstraat
- alle straten tussen Dendermondsesteenweg en Wolterslaan
- Hogeponstraat: onveilige situatie (foutparkeren in een woonef, dorpeluitstulpingen aan de voordeuren van de woningen)

Enkele straten kunnen volgens IVAGO niet van rijrichting veranderen omdat die voor hen moeilijkheden geeft. Dit is o.a.:

- POL-plein en omgeving
- Wazenaarstraat
- Doorgang van Scheldekaai naar Neerscheldestraat

### Brandweer

Brandweerzone Gent gaf een overzicht van wat voor hen de voor hen voornaamste aanrijroutes zijn in de wijken Dampoort en Oud Gentbrugge:

- Dendermondsesteenweg
- Adolf Baeyensstraat
- Gentbruggestraat – Braemkasteelstraat
- Robert Rinskopflaan – Leo Tertzweillaan

Daarnaast gaven ze ook hun belangrijkste risico locaties op. Dit zijn voornamelijk bedrijventerreinen, woonzorgcentra en scholen. De volledige lijst is beschikbaar als bijlage.

En ook aandachtspunten inzake bereikbaarheid werden opgemaakt. Behalve het aandachtspunt Groot Begijnhof, dat enkel bereikbaar is via Engelbert Van Arenbergstraat, gaat het voornamelijk over bochten die moeilijk of niet kunnen genomen worden door de brandweervoertuigen. Het volledige overzicht hiervan is beschikbaar als bijlage.



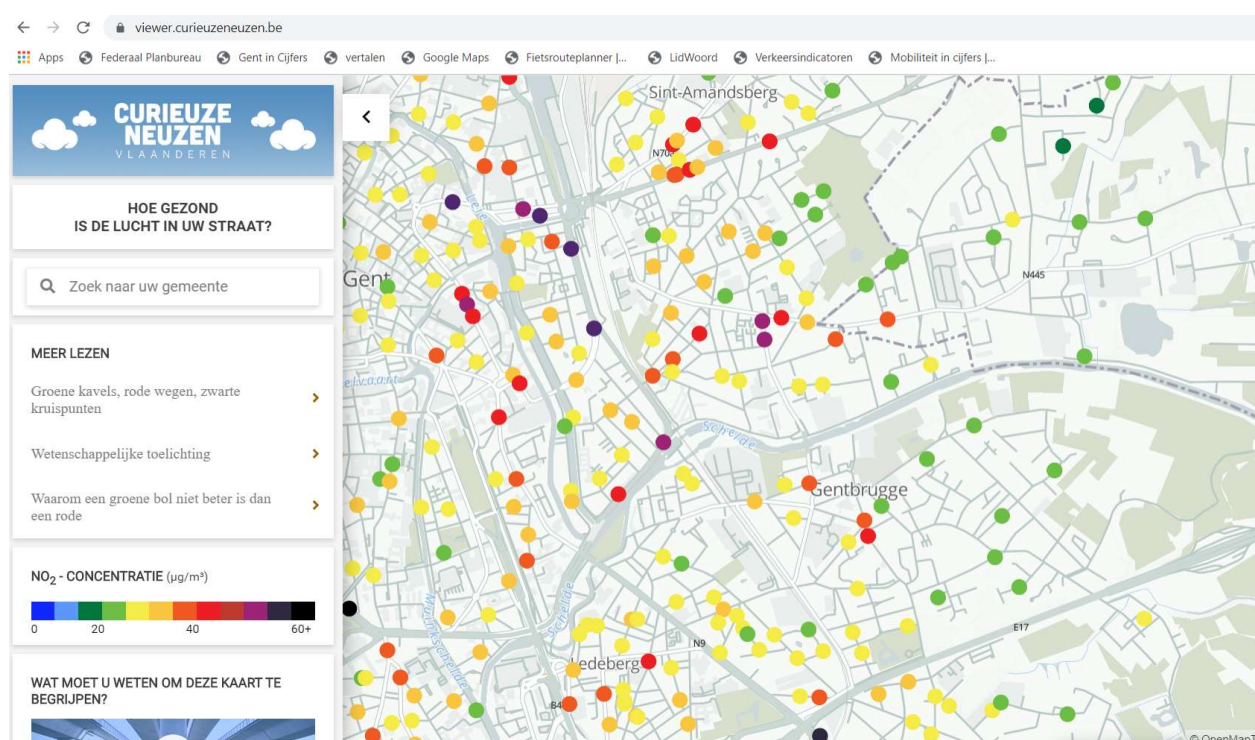
## 1.2.9 Bestaande onderzoeken luchtkwaliteit

Willen we de invloed van het verkeer op de Gentse luchtkwaliteit in kaart brengen, dan meten we dikwijls **OVER EEN LANGERE PERIODE** de concentratie stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) in de lucht.

### Waarom stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>)?

Volgens studies van de Vlaamse Milieumaatschappij is 61% van de NO<sub>2</sub>-uitstoot in Vlaanderen afkomstig van het **verkeer**: 35% van het wegverkeer, 16% van de scheepvaart, 9% van de luchtvaart en 1% van de spoorwegen. Nemen we Gent onder de loep, dan blijkt dat wegverkeer in Gent-centrum en de agglomeratie Gent verantwoordelijk is voor 75% van de NO<sub>2</sub>-uitstoot. In de Gentse Kanaalzone ligt dat anders: daar is **industrie** de belangrijkste bijdrager van stikstofemissies.

Resultaten van een groot burgeronderzoek dat plaats vond in mei 2018 (Curieuzeneuzen) vind je hieronder terug.



Figuur 39: Uitsnede kaart onderzoek curieuzeneuzen

Uit dit onderzoek blijkt dat er de concentratie van NO<sub>2</sub> te hoog is in minimaal deze straten:

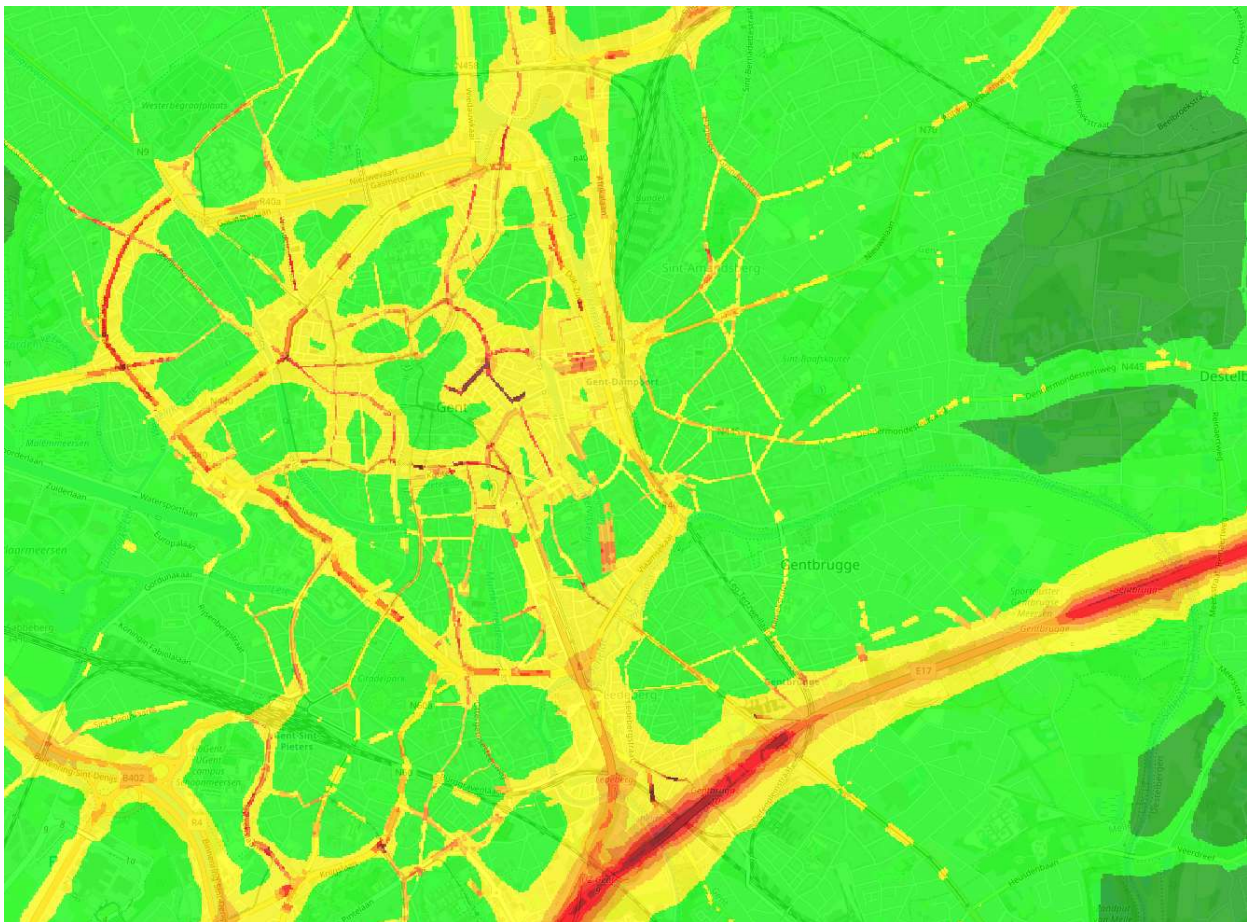
- Land van Waaslaan
- Dendermondsesteenweg
- Toekomststraat
- Gentbruggestraat
- Edmond blockstraat
- Emanuel Hielstraat

De onderstaande kaart toont de BEREKENDE luchtkwaliteit (jaargemiddelde 2018), in het bijzonder stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), mee. Deze jaargemiddelde kaart toont je de luchtkwaliteit tot op straatniveau en geeft de best beschikbare inschattingen van de lokale luchtkwaliteit en houden zelfs rekening met de

specifieke omstandigheden in street canyons. Toch zijn ook deze kaarten afhankelijk van de kwaliteit van de informatie over de lokale uitstoot (verkeerstellingen, gereden snelheden, wagenpark; hoe meer gegevens, hoe accurater de kaart) en houden ze geen rekening met tijdelijke verkeerssituaties (bv. omleidingen of files) of het herhaaldelijk opwaaien van stof door het verkeer.

De kaarten zijn gebaseerd op een computermodel dat de resultaten van de telemetrische meetstations van de VMM interpoleert voor heel Vlaanderen. De actuele kaart is gebaseerd op de meest recente, niet-gevalideerde meetwaarden.

Bij nazicht bevat het gebruikte computermodel van VMM enkele fouten. Zo is bijvoorbeeld de NO<sub>2</sub>-waarde in de Nijverheidstraat overschat (er is geen rekening gehouden met de circulatiemaatregelen in de Scheldestraten). Enige voorzichtigheid bij de interpretatie van deze kaart is aanbevolen.



Figuur 40: Uitsnede kaart stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) interpolatie 2018 - VMM

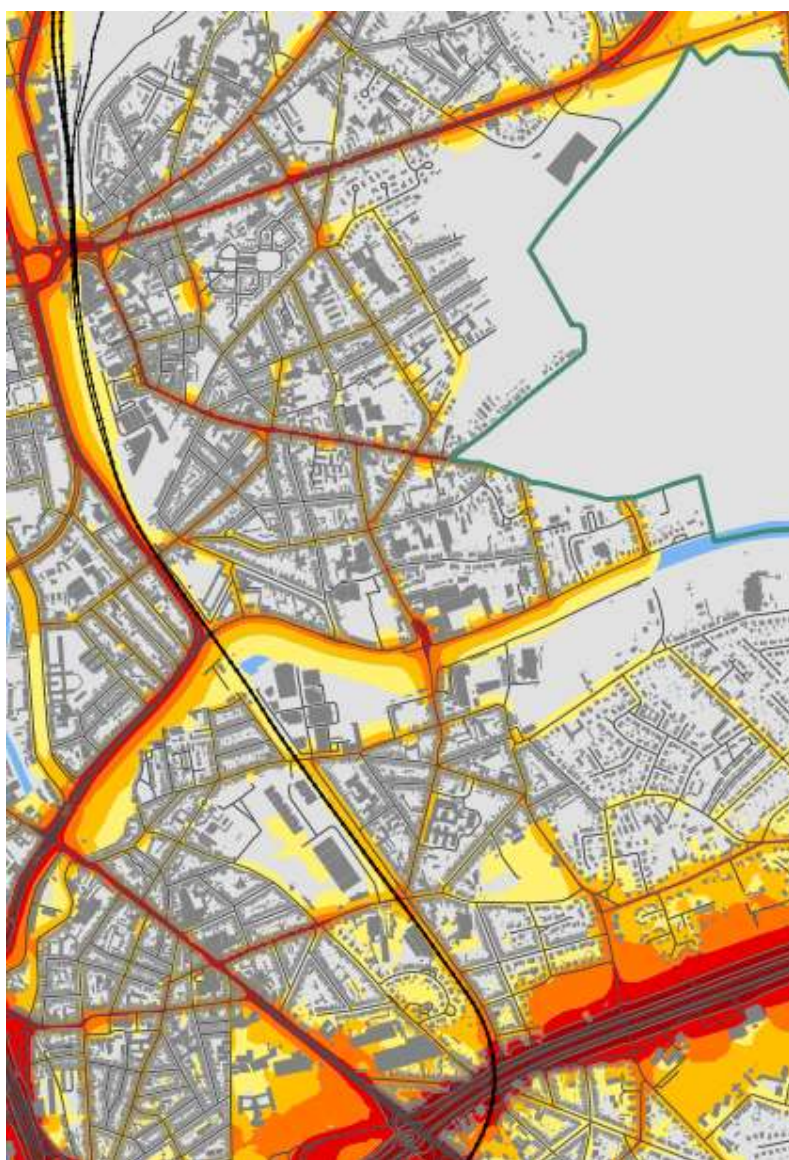


### 1.2.10 Geluidsbelasting

De geluidsbelastingskaarten worden vijfjaarlijks opgemaakt en tonen het berekende geluidsniveau. Zowel op Vlaams als Gents niveau wordt een geluidsknelpunt gedefinieerd als een plaats waar het daggemiddelde geluidsniveau Lden hoger ligt dan 70 decibel. De geluidsknelpunten t.g.v. lokaal wegverkeer binnen deze wijken zijn:

- Land Van Waaslaan - Victor Braeckmanlaan
- Dendermondsesteenweg
- Gentbruggebrug
- Frederik Burvenichstraat

Uit de stadsmonitor van 2018 bleek dat 39,6% van de respondenten uit de wijk Dampoort en 43,9% van de respondenten uit de wijk Oud-Gentbrugge vaak tot altijd hinder ondervindt van wegverkeerslawaai. In Gent is dat gemiddeld 37%, in Vlaanderen 28%.



Figuur 41: Geluidsbelastingskaart wegverkeer referentiejaar 2016



## 1.2.11 Bestaande ideeën

### Verkeersleefbaarheidsplannen

In 2000 werd het verkeersleefbaarheidsplan voor de omgeving Sint-Amandsberg – Oostakker Zuid in de gemeenteraad goedgekeurd. Dit plan inventariseerde de voornaamste problematieken aangaande o.a. verkeersintensiteiten en verkeersonveiligheid en trachtte hierop een antwoord te geven door concrete voorstellen te formuleren.

Hieronder een greep uit de voorstellen die betrekking hebben op het doelgebied van dit wijkmobiliteitsplan:

- Herprofilering van Victor Braeckmanlaan met 2 bomenrijen en heringerichte kruispunten.
- Uitbouw van een fiets-en voetgangersas tussen kern Sint-Amandsberg, doorheen Azaleapark en Schoolstraat naar Heilig Hartplein en verder naar Heernisplein.
- Nieuw voetgangersgebied op de pleinen Heernisplein, Heilig Hartplein en Louis Schuermansstraat
- **Dendermondsesteenweg tussen Antwerpenplein en Heernisplein inrichten als een leefbare hoofdstraat door de aanleg van bredere voetpaden, boomvakken, compactere kruispunten, veilige oversteken en een volwaardig plein ter hoogte van het voetgangersgebied.**
- Koppeling maken tussen Dendermondsesteenweg en Nijverheidskaai op de grens Gent-Destelbergen om op die manier een bypass richting R40 te creëren.
- **Invoeren betalend parkeren.**
- Middengeleider op Gentbruggebrug aanleggen zodat verkeer van en naar de Schelde oever eens op de brug Gentbruggestraat niet meer kan oversteken.
- Aanpassing van de hoogte en breedte van Gentbruggebrug i.f.v. eventueel vrachtwagenverkeer.
- **Verlengen van vrijliggend fietspad op Delvinlaan naar Waterkluiskaai.**
- **Doorsteek voor fietsers onder het spoor zodat verbinding tussen Dendermondsesteenweg en Sint-Baafsdorp ontstaat.**

Ook voor de wijken Gentbrugge-Ledeberg werd in 2000 een verkeersleefbaarheidsplan op de gemeenteraad goedgekeurd. Opnieuw een greep uit enkele voorstellen:

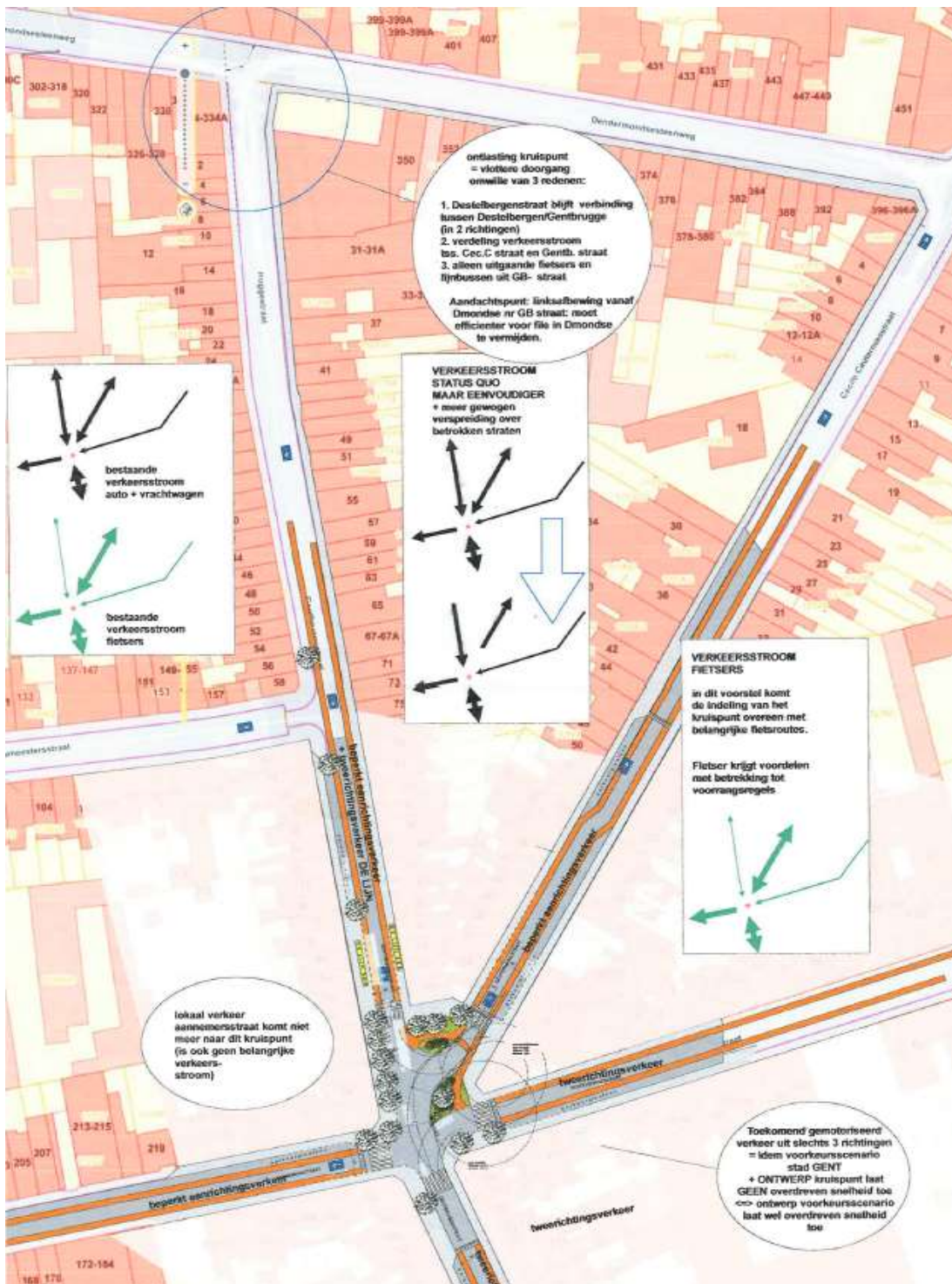
- **Invoeren van zone 30 in alle smalle en dichtbebouwde straten van de oudere wijken.**  
Snelheidsremmers waar de zone 30 start, zoals in Oude Brusselseweg net voor Bernheimlaan en in Gentbruggekouter net voor Klokstraat.
- **Land van Rodelaan versmallen tot 2x1 rijstrook, maar zonder snelheidsremmers, omdat deze een verkeersfunctie toegewezen krijgt.**
- Invoeren van eenrichtingsverkeer of omdraaien van bestaande rijrichtingen om sluipverkeer in de buurt tussen Burvenichstraat, Brusselsesteenweg en Scheldekaai te ontmoedigen.
- Afsluiten van Kerkstraat voor autoverkeer t.h.v. de Tertzweillaan om verkeer dat R40 tracht te ontwijken, weg te halen.
- Nieuwe ontsluitingsweg voor bedrijventerreinen Gentbrugge IIa en IIb aanleggen parallel langsheen Tertzweillaan en R. Rinskoplaan. Met een rotonde t.h.v. Burvenichstraat/Kliniekstraat.

Bepaalde van deze ideeën werden effectief(deels) tot uitvoer gebracht (**vet**), verschillende bleven ook echter louter als idee bestaan.

## Bewonersgroep "Vijfhoek"

Een bewonersgroep uit Gentbruggestraat deed naar aanleiding van de plannen van de stad Gent om een herinrichting te doen van het kruispunt Gentbruggestraat x Cecile Caetermanstraat x Destelbergenstraat een voorstel tot aanpassing van de rijrichtingen.

Ze stellen voor om in Gentbruggestraat eenrichtingsverkeer in te voeren van noord naar zuid en het eenrichtingsverkeer in C. Caetermanstraat te behouden van zuid naar noord, zodat het noord-zuid verkeer gespreid wordt over beide straten. Daarnaast stellen ze ook voor om Annemerstraat eenrichtingsverkeer te maken van oost naar west en Destelbergenstraat en Zuidelijke Gentbruggestraat tweerichting te laten, waardoor het aantal straten dat toegang heeft tot het kruispunt beperkt wordt tot 3.



Figuur 42: Conceptschets bewonersgroep vijfhoek

### Bewonersgroep "Eenbeekeinde"

Eenbeekeinde is een wijk die hoofdzakelijk in Destelbergen gelegen is. Er zijn echter ook raakpunten met de Stad Gent. De bewoners doen een rist aan voorstellen om op die manier de wijk veiliger en aangenamer te maken. Een greep uit de voorstellen:

- Knip tussen Herlegemstraat en Bredenakkerstraat.
- Herlegemstraat tussen Kasteelstraat en Pasteurstraat inrichten als een fietsstraat en éénrichtingsverkeer invoeren.
- Middenberm op Dendermondsesteenweg t.h.v. Galgeberglaan om oversteekbeweging in 2 delen mogelijk te maken.

Volledige voorstel is beschikbaar als bijlage.

### Bewonersgroep "Den Boulevard"

Naar aanleiding van de intentie van Agentschap Wegen en Verkeer om de Victor Braeckmanlaan opnieuw aan te leggen presenteerden zij op een infomoment een mogelijk straatprofiel voor de straat. Enkele bewoners stelden niet volledig tevreden te zijn met dit profiel en deden een tegenvoorstel. Dit voorstel verbeeldt een centrale middenberm waarop dan een fietspad met de functie als fietssnelweg ingepast wordt, geflankeerd door bomenrijen.



*Figuur 43: Sfeerbeeld concept Land van Waaslaan bewonergroep Den Boulevard*



### Bewonersgroep "Velodroom"

Velodroom is een groep van ouders van enkele scholen in Sint-Amandsberg. Zij ijveren voor meer duurzame mobiliteit in de wijk, voornamelijk vanuit het perspectief van het kind. Daarvoor formuleren ze af en toe concrete vragen en voorstellen. Zo ook maakten ze voor de lokale verkiezingen van 2018 hun 'boodschappenlijstje'. Een greep uit de lijst:

- As Gentbruggestraat – Cécile Cautermanstraat – Adolf Baeyensstraat – Henri Van Cleemputteplein, Azaleastraat inrichten als fietsstraat.
- Overvloedige ruimte voor fietsers en voetgangers op de 'groene' Land van Waaslaan.
- Eerder en langere groentijd voor voetgangers en fietsers die een steenweg oversteken.
- Een groene fietsinfrastructuur 'oosterringspoor' doorheen de wijk, langsheen het parkje vanaf de Muide tot in Gentbrugge.
- Een of meerdere fietsbruggen over de Schelde als alternatief voor Gentbruggebrug.
- Eén tunnelkoker tussen rotonde en Antwerpenplein is volledig voorbehouden voor fietsers en voetgangers.
- Automatische schoolstraten tijdens de spits aan iedere school.
- Pleinen ingericht als verblijfsplekken en ruimte voor deelsystemen (auto en fiets)

Naar aanleiding van de opmaak van de wijkmobiliteitsmarkt maakte Velodroom ondertussen zelf hun voorstellen voor de wijk op. Het voorstel is beschikbaar als bijlage.

### Gents Milieu Front

Naar aanleiding van de opmaak van het wijkmobiliteitsplan maakte GMF zelf hun voorstellen voor de wijk op. Het voorstel is beschikbaar als bijlage.

### Bewonersgroep Voor Anker gaan

Naar aanleiding van de heraanlegplannen voor de Ankerslaan maakte een bewonersgroep uit de straat hun eigen voorstel op. Het voorstel is beschikbaar als bijlage.

### Schooloudergroep SAFE

Naar aanleiding van de opmaak van het wijkmobiliteitsplan maakte deze groep uit de Henri d'Haeseschool zelf hun voorstellen voor de wijk op. Het voorstel is beschikbaar als bijlage.

### Bewonersgroep Burvenichstraat

Naar aanleiding van de opmaak van het wijkmobiliteitsplan maakte deze groep uit de Henri d'Haeseschool zelf hun voorstellen voor de wijk op. Het voorstel is beschikbaar als bijlage.

### **1.2.12 Reeds geplande acties een maatregelen**

Op vele vlakken werd en wordt er door verschillende diensten hard gewerkt aan mobiliteit buiten de binnenstad. Door die elementen in een overzicht te gieten kan de samenhang tussen verschillende plannen en realisaties worden gegarandeerd.

#### Leefstraten

De Leefstraat is een experiment waarin in praktijk uitgetest wordt hoe een andere straatinrichting samen met het zoeken naar nieuwe parkeerplekken voor ontmoetingsruimte en een sterker buurtgevoel kan zorgen.

In de wijken Dampoort en Oud-Gentbrugge wordt er al enkele jaren een leefstraat georganiseerd in Biekorfstraat.

#### Onderhoud van trottoirs en rijweg

Dienst wegen bruggen en waterlopen van stad Gent staat in voor het onderhoud van de stadswegen. Voor de vernieuwing van trottoirs is er het Trottoir Actie Plan (TAP). De vernieuwing van de rijwegen in asfalt gebeurt door het affrezen en terug aanbrengen van de toplaag van het asfalt (TOP). Dienst wegen bruggen en waterlopen hanteert hiervoor dynamische lijsten die o.a. gebaseerd zijn op de staat van respectievelijke trottoirs en wegenis. Deze staat wordt continu gemonitord en aangepast aan de staat bij de laatste controle.

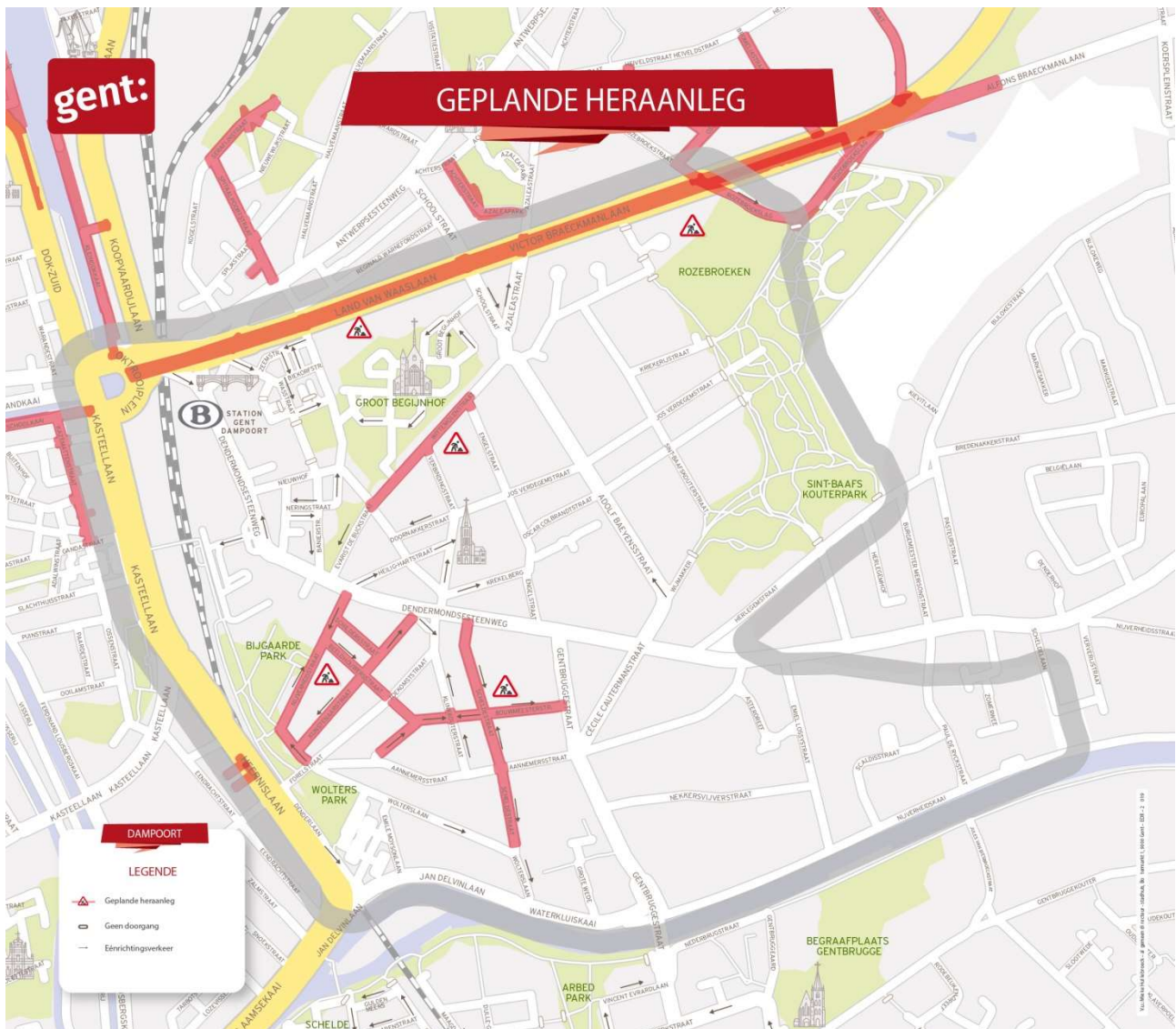
Andere factoren dan de staat van de materialen kunnen in overweging genomen worden. Zo is het mogelijk dat keuzes die zullen gemaakt worden binnen het wijkmobiliteitsplan, aanleiding zullen geven tot een verdere verfijning of aanpassing van de TAP en TOP lijst.

## Geplande heraanleg van straten

### **Dampoort:**

- N70 Land van Waaslaan/Victor Braeckmanlaan: Omvat de heraanleg van Land van Waaslaan en Victor Braeckmanlaan tussen Antwerpenplein en Alfons Braeckmanlaan. Dit is een gewestweg. Eerste voorontwerp werd reeds enkele jaren terug opgemaakt, waarop ook een concept met een andere kijk op de straat voorgesteld hebben. Daarna is het proces on hold gezet omdat er een globalere visie noodzakelijk is op de aansluiting van de verschillende zijstraten. De opmaak van het wijkmobiliteitsplan kan deze visie aanreiken.
- Wittemolenstraat: Deze werken zijn ondertussen afgerond. De straat kreeg een rijweg in asfalt met asverschuivingen.
- Cluster Kunstenaarsstraat: Omvat de heraanleg van de straten Kunstenaarsstraat, Nijverheidsstraat, Beeldhouwersstraat (NW) en Schildersstraat. Ontwerpplannen zijn nog op te maken.
- Cluster Scheldestraat: Omvat de heraanleg van Beeldhouwersstraat (ZO), Bouwmeestersstraat en Scheldestraat. Ontwerpplannen zijn nog op te maken.
- Rozebroekslag: Is onderdeel van de heraanleg van een grotere cluster die ten noorden van N70 ligt. Rozebroekslag zal ingericht worden als woonerf.

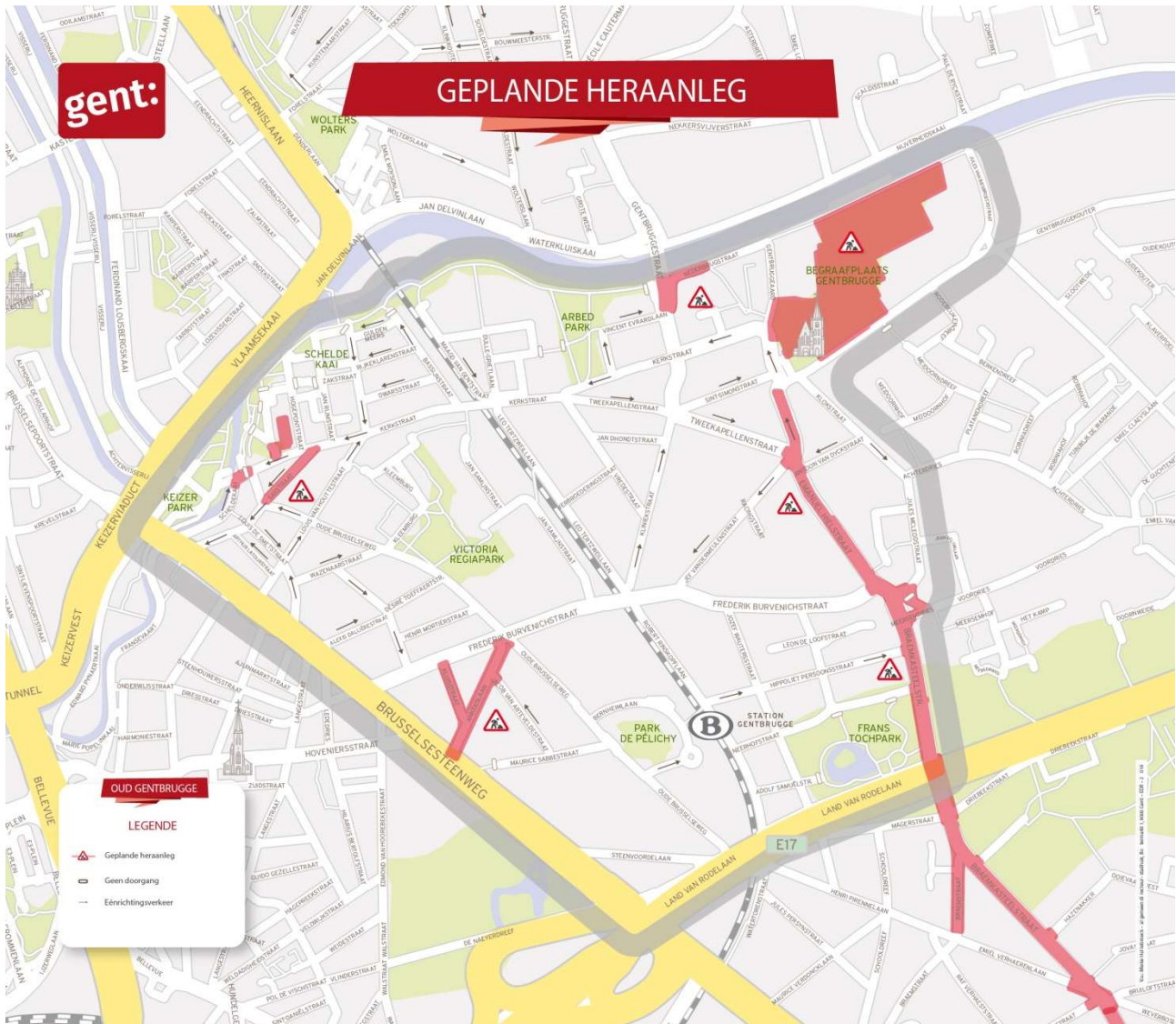




Figuur 44: Geplande heraanleg projecten Dampoortwijk

### Oud-Gentbrugge:

- Nederbrugstraat: Heraanleg van de straat en een stuk jaagpad langsheen de schelde.
- Cluster Braemkasteelstraat: Omvat de heraanleg van Emanuel Hielstraat, Braemkasteelstraat en Braemstraat. En dit tussen Tweekapellenstraat en Emiel Verhaerenlaan. In Braemkasteelstraat worden fietspaden voorzien. Emanuel Hielstraat krijgt fietssuggestiestroken en rijbaankussens. De meeste zebapaden sluiten aan op een middeneiland zodat oversteken van voetgangers in 2 bewegingen kan gebeuren.
- Cluster Ankerslaan: Omvat heraanleg van Ankerslaan en Kluisstraat. Ontwerpplannen zij nog in opmaak.
- Sasstraat: Heraanleg van de straat. Verkeerssituatie blijft dezelfde.
- Emiel Hullebroeckplein: Heraanleg van dit pleintje met zone voor bereiken van de garages en zone voor passage van de fietsers.
- Neerscheldestraat: Aanleg van een buurtparking.



Figuur 45: Geplande heraanleg projecten Oud Gentbrugge

### Andere relevante projecten in de omgeving.

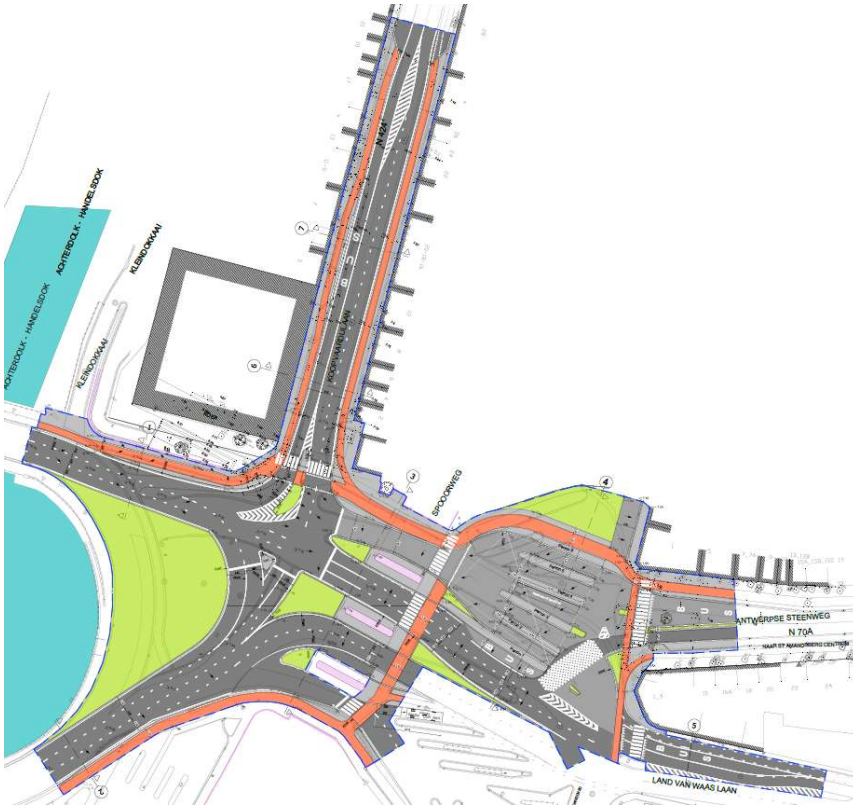
- **Heraanleg park Wasstraat**  
Deze legislatuur zal het park van de Wasstraat heringericht worden. Groendienst geeft aan dat de grootte van dit park eigenlijk niet volstaat voor de omgeving. Om te kunnen voldoen aan de richtlijn van 10m<sup>2</sup> wijkpark per inwoner zou hier eigenlijk een park van 6ha moeten gerealiseerd worden.
- **Heraanleg wijkpark Wolterslaan.**  
Deze legislatuur zal het park aan de Wolterslaan heraangelegd worden.
- **Dampoortrotonde:**  
Aanpassingen op korte termijn (mei 2020 start der werken) aan Dampoortknooppunt Koopvaardijlaan i.f.v. aanleg Verapaz.
- **Renovatie E17 viaduct**  
In het voorjaar van 2020 en het voorjaar van 2021 wordt het viaduct van Gentbrugge gerenoveerd. Deze renovatie tracht ook de geluidsoverlast van het viaduct te verminderen door in te zetten op een betere voegdichting en het plaatsen van hogere geluidsschermen over een langere afstand.



Ondertussen heeft de werkvennootschap de opdracht gekregen om te onderzoeken of een lange termijnproject voor het viaduct opgestart kan worden en wat dit project dan moet inhouden.

- Dampoortrotonde

Aanpassingen op korte termijn (mei 2020 start der werken) aan Dampoortknooppunt Koopvaardijlaan i.f.v. aanleg Verapaz.



Figuur 46: Ontwerp KT aanpassingen Dampoortrotonde

Op lange termijn is een masterplan uitgewerkt waarbij R40 onder de Dampoortknoop passeert. Dit geeft ruimte op maaiveld aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer om comfortabel en veilig het stadscentrum te bereiken vanuit oostelijke windrichting.



Figuur 47: Sferbeeld Masterplan Dampoortrotonde



## Decreet basisbereikbaarheid

Momenteel werkt de Lijn aan een nieuw netwerk conform het decreet basisbereikbaarheid. Dit nieuwe netwerk gaat uit van budgetneutraliteit, en geen nieuwe aanleg van traminfrastructuur.

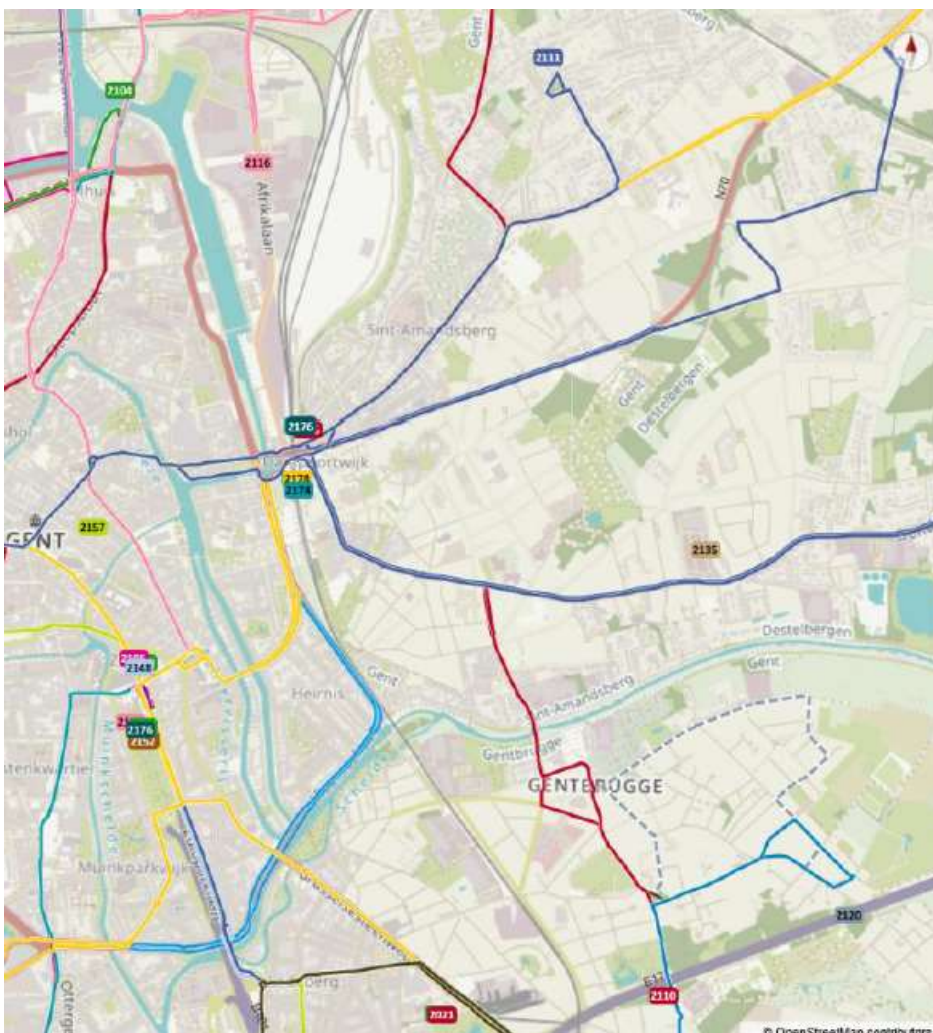
Concreet betekent dit voor het Gentse stedelijke gebied dat er gekozen wordt voor sterke kernnet-assen en een minder ontsluitende functie voor het busnetwerk, maar meer met focus op leesbaarheid en snelheid. Voor projectgebied betekent dit dat er in de praktijk niet echt iets fundamenteel wijzigt aan de lijnvoering in Oud Gentbrugge, maar dat de huidige buslijn 6 in de Dampoortwijk komt te vervallen.

De bussen zullen met een langere amplitude 's avonds rijden.

De frequenties worden ook aangepast. Er is een verhoging van de frequentie voorzien van de huidige bundel 34-35-36 en buslijn 9. De frequentie van buslijnen 17-18 blijft gelijk. Er is een daling van de frequentie van buslijn 3.

Door het dalen van de frequentie van buslijn 3 en het wegvallen buslijn 6 betekent dit dat het aantal bussen in de Gentbruggestraat meer dan gehalveerd zal worden.

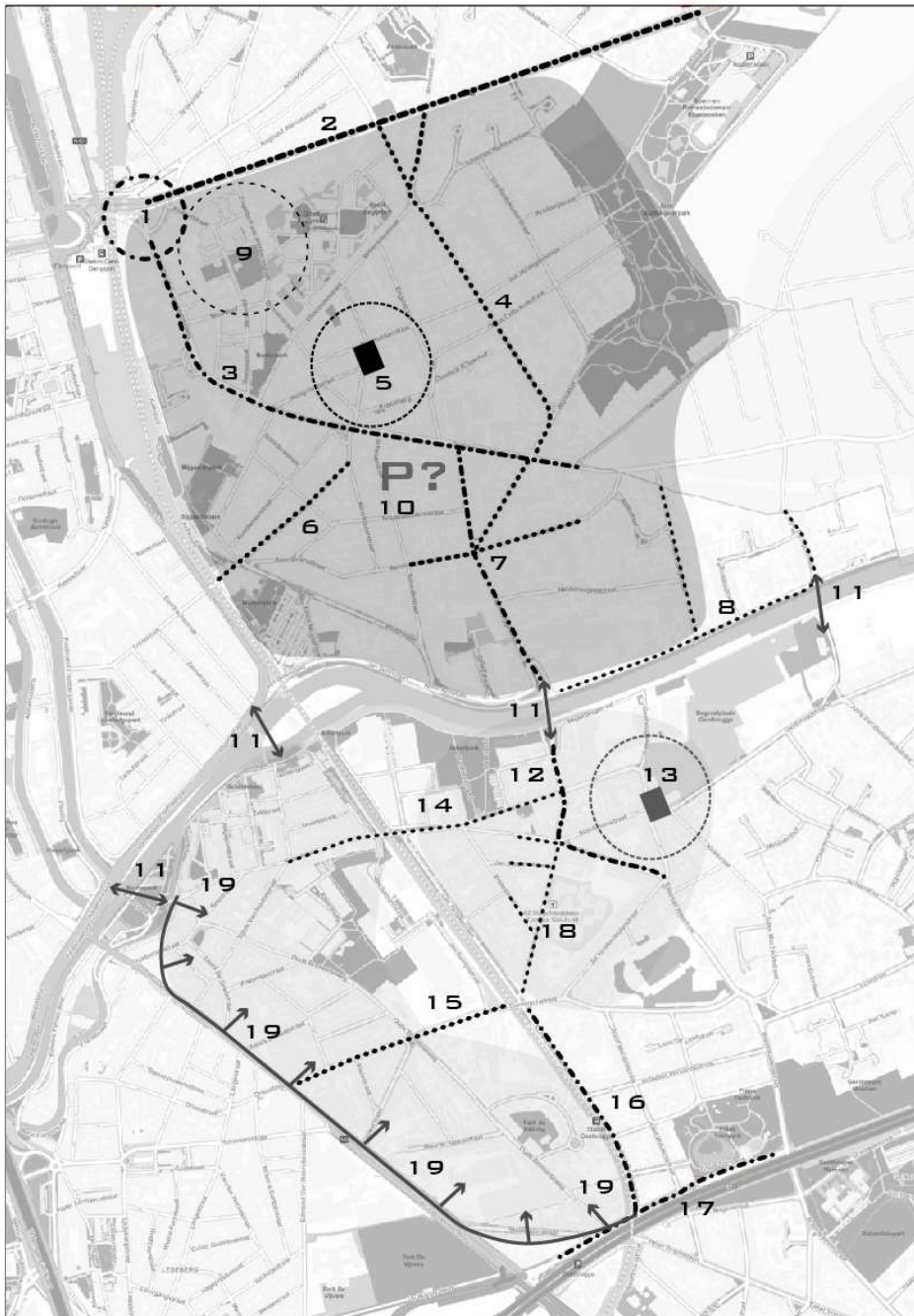
Eventuele nieuwe positioneringen van haltes zijn nog niet gekend. Vanuit de opmaak van het wijkmobiliteitsplan kan een advies hiervoor geformuleerd worden.



### 1.3 Output: overzicht knelpunten, kansen en doelstellingen

Uit de inventarisatie worden 19 knelpunten gedestilleerd die een belangrijke impact hebben op de wijken. Het zijn deze 19 die weerhouden zijn omdat ze ofwel door de grootteorde van probleem, ofwel door de hoeveelheid aan signalen van bewoners/gebruikers ofwel door de impact op verschillende aspecten zeer relevant zijn. Er zijn ook enkele kansen die zich voordoen. Uit deze knelpunten en kansen komen we tot wijkspecifieke doelstellingen voor het wijkmobiliteitsplan Dampoort-Oud-Gentbrugge.

#### 1.3.1 Negentien hoofdknelpunten



## 1. Antwerpenplein

Antwerpenplein staat in de top van de onveilige puntenlijst op basis van het aantal ongevallen die hier gebeuren. Alle vervoersmodi zijn hier betrokken in de ongevallen. Door aanpassingen in de infrastructuur en de opening van de fietstunnel (Luc Lemiengrepad) wordt wel verwacht dat het aantal (fiets)ongevallen hier zal dalen.

Het plein oversteken kan in bepaalde richtingen enkel maar via verkeerslichten. Voetgangers kunnen ter hoogte van het viaduct deze oversteekbeweging niet in 1 beweging maken. De breedte van verschillende trottoirs zijn niet in overeenstemming met het verwachte/werkelijke gebruik.

De omgeving is aangeduid als stadsregionaal knooppunt. Dat vertaalt zich wel door de omschakelmogelijkheid naar verschillende modi: voetganger, fiets, trein, bus en auto. De verblijfswaarde van de plek is echter beperkt, ondanks een groot aantal handelszaken op of rondom het plein.

Er worden extra bewegingen van kinderen naar de nieuwe basisschool aan Schipperskaai over het plein verwacht.

Fietsers kunnen niet altijd de meest directe route nemen. Dat ontlokt som verboden manoeuvres. Niet alle geselecteerde routes in het stadregionaal fietsnetwerk zijn momenteel via de meest directe route befietsbaar. De fietsinfrastructuur volstaat dan ook niet.

Er treedt op alle wegen naar het Antwerpenplein regelmatig congestie op. Dat zorgt voor file op wegen met een handels- en/of woonfunctie en heeft een negatieve impact op de doorstroming van de bus. De commerciële snelheid van busverkeer op Antwerpsesteenweg, land van Waaslaan, Dendermondsesteenweg en R40 is dan ook laag vooral in de richting van Antwerpenplein, maar ook weg van Antwerpenplein.

## 2. Land van Waaslaan – Victor Braeckmanlaan

Door de selectie als secundaire weg type III is de hoofdfunctie van deze weg het verbinden en/of verzamelen op (boven)lokaal niveau. De toegangsfunctie is echter dermate bepalend dat de verkeersfunctie van de weg niet kan gerealiseerd worden zonder de leefbaarheid in het gedrang te brengen. Bovendien dient de weg als drager van belangrijke fiets- en openbaarvervoerverbindingen, zowel lokaal als bovenlokaal uitgebouwd worden.

Deze beoogde functie strookt echter niet op alle vlakken met het huidige gebruik en de huidige inrichting.

Bewoners van de straten geven via de bewonersgroep "Boulevard" aan dat de leefkwaliteit voor hen ondermaats is. Vooral de hoeveelheid verkeer en de huidige inrichting, met een gebrek aan 'ruimte om te wonen' (groen, verblijfsruimte, oversteekbaarheid...) die voor hen pijnpunten zijn.

Binnen het 'curieuze neuzen' onderzoek werden vrij hoge hoeveelheden NO<sub>2</sub> gemeten op deze as.

Er is geen krachtige lineaire groene structuur. De as functioneert niet als groenklimaatas.

Er treedt regelmatig congestie op in avondspits, ochtendspits en op zaterdag op Land van Waaslaan in beide richtingen en op Victor Braeckmanlaan stad inwaarts. Tegelijkertijd komen er klachten over een te gunstige regeling van de VRI's op de as zodat er te lange wachttijden zijn voor fietser en voetgangers die de as willen kruisen.



De bussen van de Lijn kennen ook een lage commerciële snelheid op deze as en de efficiëntie ligt hier minstens stadinwaarts zeer laag.

Er zijn aanliggende gelijkgrondse fietspaden aanwezig op de as, maar hun verschijningsvorm en breedte strook niet met het kwaliteitsniveau die hier gehaald zou moeten worden voor een stadsregionale fietsverbinding.

Doordat het agentschap wegen en verkeer plant deze as volledig opnieuw aan te leggen ligt hier een interessante kans om hier een fundamentele verbetering toe te voegen.

### 3. Dendermondsesteenweg – Heernisplein

Dendermondsesteenweg heeft een verkeersveiligheidsprobleem. Verschillende kruispunten scoren slecht in de ongevallenlijst. In het bijzonder het kruispunt aan het Heernisplein – Louis Schuermanstraat scoort slecht. Er werd gemeld dat de ontruimingstijd op de kruispunten met verkeerslichten te kort is voor voetgangers en fietsers.

Fietsers ervaren de fietssuggestiestroken die hier aanwezig zijn als onvoldoende veilig. Dit type van fietsinfrastructuur voldoet dan ook niet aan de richtlijnen van het vademecum fietsvoorzieningen binnen het huidige snelheidsregime en de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer.

Verschillende delen van Dendermondsesteenweg kennen een maximumsnelheidsregime van 30km/h. Uit metingen blijkt echter dat de snelheid hier merkkelijk hoger ligt (V85 tot 40km/h). In de toekomst zou de volledige Dendermondsesteenweg onderdeel van een zone 30 worden.

Dendermondsesteenweg werd geselecteerd als lokale weg type I en heeft daarmee vooral een verbindende taak op lokaal niveau. De aanvullende functie is ontsluiten en toegang geven op lokaal niveau. Er treedt regelmatig congestie op de as op. In de ochtendspits voornamelijk stadinwaarts voor het Heernisplein en voor het Antwerpenplein. In de avondspits en op zaterdag op quasi de volledige as in beide richtingen. Er werden dan in de laatste metingen i.k.v. circulatieplan dan ook vrij hoge aantallen gemotoriseerd verkeer geteld (500-700 voertuigen). In oudere tellingen lagen de aantallen nog hoger.

Gezien het aantal handelspanden kunnen we deze straat als een winkelstraat beschouwen. De breedte van de trottoirs lijkt hier echter niet voorzien op veel winkelende passanten. De oversteekbaarheid van de steenweg wordt als een knelpunt aangeduid. De meerderheid van de handelszaken rekent op belveringen die via de straat moeten gebeuren. Er zijn hiervoor enkel laad- en loszones beschikbaar op het voorplein van het koopcentrum. De omgeving kent een hoge parkeerdruk, parkeerhavens zijn dan ook zelden beschikbaar en zijn bovendien te smal voor volwaardige vrachtwagens. Gezien de vrije hoge intensiteiten en passage van buslijnen is het minder aangewezen dat er op straat gelaad en/of gelost wordt.

De commerciële snelheid van de bussen van de Lijn ligt laag in deze straat en in de avondspits is de efficiëntie ook laag. De vraag werd gesteld om lichtenregelingen op deze as aan te passen om de doorstroming te verbeteren, deze heeft wel consequenties op congestievorming op zijstraten ten noorden van de Dendermondsesteenweg (de congestiekaart toont aan dat verkeersontwikkeling op deze kruispunten ondermaats zijn).

Het Heernisplein wordt door verschillende bewoners benoemd als onvoldoende kwalitatief ingericht met te weinig ruimte voor ontmoeting. Dit ondanks dat het plein reeds grotendeels parkeervrij is gemaakt en er zitmeubilair aanwezig is op het plein.

#### 4. Adolf Baeyensstraat – Henri Van Cleemputteplein – Azaleastraat

De verwachtingen voor deze straten stroken niet met de reële situatie. Alhoewel deze straten als lokale wegen zouden moeten fungeren met een belangrijke woon- en verblijfsfunctie blijken deze in de praktijk vooral een verkeersfunctie te hebben.

Bij metingen in 2016 ter hoogte van Henri van Cleemputteplein werd in de avondspits een pae<sup>4</sup> van meer dan 750 geregistreerd. Dit verkeer verdeelt zich evenredig over Schoolstraat (inrijdend) en Azaleastraat (uitrijdend). Het grootste deel van dit verkeer passeert in beide richtingen door Adolf Baeyensstraat (>650 pae in AS bij meting in 2007). Er treedt dan ook frequent congestie op in de straten, vooral in de Azaleastraat.

Vanuit selected link analyses die gemaakt zijn aan Henri Van Cleemputteplein en Adolf Baeyensstraat lijkt het plausibel dat dit over doorgaand verkeer gaat die soms van veraf buiten de wijk afkomstig is. Een selected link analyse die verkeer weergeeft dat zowel Henri Van Cleemputteplein en Gentbruggebrug passeert bevestigt deze these des te meer.

Deze straat valt binnen een duidelijk afgebakende zone 30, maar de snelheden die hier geregistreerd worden zitten hier frequent significant boven (2018: V85 38km/h).

Op aanwezige kruispunten werden het voorbije decennium verschillende ongevallen geregistreerd. Kruispunten van Henri van Cleemputteplein, Wijmakker en Dendermondsesteenweg krijgen een hogere AVOC score in de recentste kaartsamenstelling.

De straten zijn onderdeel van het fietsnetwerk en er zijn fietsuggestiestroken aanwezig. Maar gezien de huidige effectief gereden snelheid en de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer zou het volgens het vademecum fietsvoorzieningen gewenst zijn om hier te kiezen voor afzonderlijke fietspaden. Dit wordt nog eens versterkt gezien de aanwezigheid van een ingang van een kleuterschool.

Gezien in het nieuwe netwerk deze as niet meer gebruikt wordt door het openbaar vervoer vervallen deze klachten.

#### 5. Leefkwaliteit omgeving Heilig hartplein

Het Heilig hartplein ligt centraal in de Dampoortwijk. Het heeft de potentie om ook het fysieke hart van de wijk te zijn en werd ook als wijkknooppunt aangeduid in Ruimte voor Gent. Momenteel is de kern- en verblijfswaarde van het plein en de omliggende straten eerder laag. Het plein zelf laat momenteel weinig ruimte om effectief te verblijven. Het plein dient momenteel voornamelijk als parkeerruimte.

Aan het plein passeert de primaire stedelijke fietsverbinding tussen de fietstunnel (Luc Lemiengrepad) en Rozebroeken/Destelbergen. Deze fietsverbinding wordt in Doornakkerstraat geconfronteerd met een zeer smalle beschikbare rijbaanbreedte. De beperkte doorgangsbreedte is ook problematisch voor de passage van hulp- en nutsdiensten. Het kruispunt Engelstraat x Doornakkerstraat wordt als onveilig beschouwd en dit wordt bevestigd door de opvallend slechte ongevallencijfers.

In Krekelberg ligt de ingang van een basisschool. Deze straat is een schoolstraat, wat ruimte schept voor de kinderen in de straat tijdens het begin en einde van de schooluren. In de omliggende straten dienen de kinderen de route echter vaak op smalle trottoirs verder te zetten (Louis

---

<sup>4</sup> Pae = personenauto-equivalent. Personenauto heeft waarde 1, vrachtwagen en bus heeft waarde 2 en fiets heeft waarde 1/3.

Schuermanstraat). De kruispunten Engelstraat x Krekelberg en Louis Schuermanstraat x Krekelberg komen ook voor de ongevallenstatistieken en krijgen dan ook een hogere AVOC score in de laatste kaartsamenstelling. Individuele meldingen zijn er ook van bewoners die aangeven dat door de Schoolstraat het niet zo eenvoudig is om de straat als minder mobiele persoon te bereiken.

Er werden recent nog aanpassingen voorzien op Heilig hartplein en Louis Schuermanstraat. Er zijn individuele meldingen van bewoners dat deze wijzigingen voor extra verkeer en onveiligheid in omliggende straten zorgen (Doornakkerstraat en Heilig hartstraat).

Behalve de algemene parkeerdruk (zie verder) wordt ook het dubbel- en foutparkeren in voornamelijk de hoek Heilig Hartstraat x Dendermondsesteenweg en de Jean Bethunestraat als storend ervaren door bewoners.

Binnen het En route project zijn er reeds voorbereidingen lopende om het Heilig Hartplein een andere invulling te geven. Dit betekent dat er ook met een effectieve heraanleg extra kwaliteit kan toegevoegd worden aan het plein.

## 6. Toekomststraat – Forelstraat

Ook voor deze straten stroken de verwachtingen niet met de reële situatie. Alhoewel deze straten als lokale wegen zouden moeten fungeren met een belangrijke woon en verblijfsfunctie blijken deze in de praktijk vooral een verkeersfunctie te hebben.

Bij metingen in 2018 d.m.v. nummerplatherkenning werd ter hoogte van Henri van Forelstraat in de AS meer dan 400 voertuigen geregistreerd. Opvallend is dat vooral in de AS in de richting van Toekomststraat de aantallen het hoogste zijn (>300 voertuigen).

Vanuit een selected link analyse in Toekomststraat lijkt het plausibel dat dit over doorgaand verkeer gaat die soms van buiten de wijk afkomstig is, zoals bijvoorbeeld Destelbergen.

Deze aantallen uit zich ook in een continue fileopbouw tijdens de spitsmomenten. Richting R40 zowel in de ochtendspits, avondspits als op zaterdagen. Ook aan het Heernisplein wordt in de avondspits congestie geregistreerd. Door de frequente fileopbouw en het ontbreken van afzonderlijke fietsinfrastructuur komen ook fietsers meer in deze fileopbouw te zitten. In Forelstraat is wel een ruime opstelstrook een toeleidend fietspad voorzien richting R40.

De straat valt binnen een zone 30 snelheidsregime, maar de V85 die hier door veelvuldige metingen in de periode 2009 tot 2014 werd geregistreerd ligt tussen de 36 en 40km/h. Recentere snelheidsdata van een navigatiesysteemprovider bevestigt dezelfde snelheden. In 2019 werden wel al maatregelen getroffen door de bestaande asverschuiving krappert te maken en een bijkomende asverschuiving te creëren.

Het kruispunt Forelstraat x Heernislaan scoort heel slecht op de ongevallenkaarten en wordt als een gevaarlijk punt beschouwd.

Het kruispunt Toekomststraat x Klinkkouterstraat wordt door sommige bewoners als onveilig beschouwd omdat de onderlinge zichtbaarheid tussen de straten beperkt is.

De straten zijn onderdeel van het fietsnetwerk als een lokale route. Ter hoogte van de Denderlaan kruist een stadsregionale fietsverbinding de Forelstraat. Doordat wagens zich opstellen aan het kruispunt voor de verkeerslichten is het voor de fietsers op deze as vaak moeilijk om de oversteek



te maken. Bovendien is de zichtbaarheid naar verkeer komende van R40 eerder beperkt, zodat dit een duidelijke stresspunt is voor de fietser.

Uit het onderzoek “Curieuze neuzen” blijkt dat de concentratie van NO<sub>2</sub> hoog is in de Toekomststraat.

## 7. Gentbruggestraat – ‘vijfhoek’

De hoeveelheid verkeer die door Gentbruggestraat, Cecile Caetermanstraat en over de Gentbruggebrug rijdt is heel hoog voor een lokale straat. Bij een kruispunttelling in 2018 werd ter hoogte van de ‘vijfhoek’ (kruispunt Destelbergenstraat x Aannemerstraat) in de ochtendspits bijna 1000 pae geteld in de Gentbruggestraat tussen het kruispunt en Gentbruggebrug.

Uit een selected link analyse aan Gentbruggebrug lijkt het plausibel dat dit over doorgaand verkeer gaat die soms van buiten de wijk afkomstig is, maar dat er ook een groot deel van het verkeer uit de wijken Dampoort of Gentbrugge komt.

Een selected link analyse die verkeer weergeeft dat zowel Henri Van Cleemputteplein en Gentbruggebrug passeert bevestigt de these dat er een significant deel van het verkeer hier doorgaand van aard is. Nochtans zou de Gentbruggestraat als lokale type IIb enkel maar een ontsluitende (neven)functie voor gemotoriseerd verkeer moeten vervullen en geen verbindende.

Deze straat valt binnen een duidelijk afgebakende zone 30, maar de snelheden die hier geregistreerd worden zitten hier frequent significant boven (2018: V85 40km/h). Op de Gentbruggebrug werden wel recent nog rijbaankussens geplaatst. Deze rijbaankussens worden De Lijn als slecht geplaatst beschouwd omdat het niet mogelijk is deze te nemen zonder deze met de wielen te raken.

Alle kruispunten op deze as tussen Dendermondsesteenweg en Gentbrugge komen voor in de ongevallenstatistieken, waarbij de ‘vijfhoek’ en het kruispunt aan voet van Gentbruggebrug (richting Waterkluiskaai – Nijverheidskaai) extra slecht scoren.

Er wordt congestie waargenomen op bijna de volledige as, ondanks dat er enkel verkeerslichten aanwezig zijn in de aansluiting met de Dendermondsesteenweg.

Ook enkele zijstraten Cecile Caetermanstraat en Destelbergenstraat ervaren op bepaalde delen congestie. Het aantal pae bedraagt in Cecile Caetermanstraat rond de 400 en in Destelbergenstraat iets minder dan 300. De V85 die in 2015 in 2015 werd vastgesteld in Cecile Caetermansstraat bedraagt 35km/h en in Destelbergenstraat in 2018 tussen de 37 en 40km/h.

Doorheen de straten passeert buslijnen 6 en 9, maar deze buslijnen ervaren veel moeilijkheden bij de passage omwille van de beperkte beschikbare rijbaanbreedte en de frequente congestie (en de rijbaankussens). De commerciële snelheid ligt hier dan ook laag in de straat, met uitzondering buslijn 9 richting Gentbrugge.

Fietzers ervaren de fietssuggestiestroken die hier aanwezig zijn als onvoldoende veilig. Dit type van fietsinfrastructuur voldoet dan ook niet aan de richtlijnen van het vademecum fietsvoorzieningen binnen de werkelijk gereden snelheden en de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer.

Uit het onderzoek “Curieuze neuzen” blijkt dat de concentratie van NO<sub>2</sub> bijzonder hoog is in de Gentbruggestraat

Stad Gent maakte al een eerste ontwerp op voor het kruispunt Gentbruggestraat x Destelbergenstaat en legde dit voor aan de bewoners, die daarop een tegenvoorstel opmaakten. Een aanpassing van de omgeving wordt dus al besproken in de buurt, en verschillende bewoners vragen ook effectief aanpassingen.

## 8. Nijverheidskaai/Waterkluiscaai

Het aantal voertuigen dat hier passeert is merkkelijk hoger dan dat we zouden verwachten op een lokale weg zonder verbindingsfunctie. In 2018 werd er iets minder dan 500 pae geteld.

Vanuit een selected link analyse in Jan Delvinlaan lijkt het plausibel dat dit deels over doorgaand verkeer gaat die soms van buiten de wijk afkomstig is, zoals bijvoorbeeld Destelbergen.

Bewoners geven aan dat het ook over groot deel vrachtverkeer gaat, maar uit de tellingen blijkt dit eerder beperkt te zijn. Enige hoeveelheid vrachtverkeer is ook verwacht gezien de aanwezigheid van enkele bedrijven langsheen Nijverheidskaai. Het is wel zo dat een beperkt gedeelte van dit vrachtverkeer Emiel Lossystraat gebruikt. Deze straat is door de beperkte rijbaanbreedte en de woningen die dicht tegen de rijbaan staan niet geschikt voor de passage van vrachtverkeer.

Het grootste deel van het verkeer op de Nijverheidskaai maakt ook gebruik van de Paul De Ryckstraat. Deze straat heeft een beperking van de snelheid tot 30km/h, maar uit SIB-metingen blijkt dat de V85 hier eerder op 35km/h ligt.

Nijverheidskaai is onderdeel van het fietsnetwerk als stadsregionale fietsverbinding. Afzonderlijke fietspaden zijn gezien de werkelijke gereden snelheid ( V85 is 42km/h, lager dan huidige snelheidsregime van 50km/h)in de intensiteiten volgens het vademecum fietsvoorzieningen niet noodzakelijk, maar worden wel gevraagd door verschillende bewoners/gebruikers. Het is in ieder geval een comfortniveau die verwacht wordt van een stadsregionale fietsverbinding bij 50km/h.

Ik zou hier ook iets willen toevoegen over waterkluiscaai waar dubbelrichtingsfietspad (kant Jan Delvinlaan) stopt. Daarnaast is er toch ook een niet te onderschatten probleem van verkeersafwikkeling op kpt Waterkluiscaai/Gentbruggebrug.

## 9. Leef kwaliteit omgeving Wasstraat

De omgeving van de Wasstraat bestaat uit smalle (vaak korte) straten met woningen die dicht tegen de rijbaan staan. Vaak hebben deze woningen geen tuin en zijn ze op de straat of park aangewezen als buitenruimte. Er zijn 2 scholen aanwezig. Deze omgeving zou in principe maximaal moeten gericht zijn op een hoge verblijfskwaliteit. Toch zijn er enkele factoren die dit iets minder evident maken.

Bewoners melden sluipverkeer in de Arenbergstraat en Brunastraat. De effectieve hoeveelheden verkeer zijn niet zo heel hoog (200pae), maar wel te hoog voor een straat die als verblijfsruimte moet dienen.

In de Wespstraat en Biekorfstraat wordt een te veel aan zwaar verkeer gemeld dat zich moeizaam verplaatst doorheen de smalle straten. Uit de bestaande tellingen blijkt dat de effectieve hoeveelheid zwaar verkeer eerder laag ligt, maar dat het verhoudingsgewijs wel een aandachtspunt is. Verder detailonderzoek is hier noodzakelijk.

Het nabijgelegen begijnhof wordt als een barrière ervaren door enkele bewoners. In de eerste plaats door het gebrekkige fietscomfort op deze met kasseien geplaveide straten.

De groendienst plant een heraanleg van het park in de Wasstraat. Eventuele aanpassingen aan de verkeerssituatie biedt misschien nieuwe kansen voor deze heraanleg, of de heraanleg van het park biedt misschien kansen tot aanpassingen aan de verkeerssituatie.

## 10. Parkeerdruk Dampoortwijk

Er zijn heel veel meldingen over een gebrek aan parkeerplaatsen over zowat de volledige dampoortwijk. Ook in het mobiliteitsonderzoek van 2018 blijkt dat dit als een duidelijk knelpunt naar voor komt voor de wijk.

Uit metingen die de scanwagen uitvoerde in navolging van de uitrol van het parkeerplan blijkt dat de algemene parkeerdruk wel licht afgenomen is, maar dat deze wel nog altijd bijzonder hoog is. Het aandeel bewoners in de bezetting van de parkeerplaatsen is hier ook hoger dan gemiddeld. In 'Gent rand' (waartoe wijk Dampoort behoort) is 64% van de gezinnen aangewezen op straat om een parkeerplaats voor de auto te vinden.

De parkeercapaciteit van de wijk volstaat dan ook niet om aan de vraag tegemoet te komen.

## 11. Oversteekbaarheid Schelde

Uit het participatietraject bleek dat veel bewoners het kruisen van de Schelde als een probleem ervaren. De bestaande oversteekmogelijkheden zijn ontoereikend.

Zo wordt de Gentbruggebrug zonder afzonderlijke fietsinfrastructuur, hoge intensiteiten gemotoriseerd verkeer en te hoge snelheden als onveilig benoemd.

De verbinding door het Keizerpark wordt als onveilig benoemd door voetgangers en fietsers ervaren de verbinding hier net stroef door het samenkomen van verschillende fietsroutes en de aanwezigheid van voetgangers.

De verbinding over de sluzen aan de Vlaamse Kaai wordt als oncomfortabel benoemd. De passage is dan ook erg smal en laat niet toe dat 2 fietser elkaar hier kruisen.

In het stadsregionaal fietsnetwerk kruist een primaire stedelijke fietsroute de schelde ter hoogte van Paul De Rijckstraat en Jule Van Biesbroekstraat

## 12. Emanuel Hielstraat - Tweekappellenstraat (oost) – Odilon Vanderlindenstraat – Kerkstraat (oost)

Deze straten vormen de facto een verlenging van de as Gentbruggestraat. De intensiteiten van het verkeer liggen hier dan ook vrij hoog. In Odilon Vanderlindenstraat bedraagt de pae 600-650. In de Tweekappellenstraat is de pae 450. Kerkstraat tussen Odilon Vanderlindenstraat en Gentbruggeplein heeft een pae van 350-400. Deze straten hebben een vrije beperkte rijbaanbreedte met woningen die dicht tegen de rijbaan staan. In de Tweekapellenstraat is ook de toegang tot een basisschool en ziekenhuis gelegen. Dergelijke hoge hoeveelheden verkeer stroken niet met de draagkracht van deze straten, al zijn ze wel geselecteerd om een ontsluitende (neven)functie op te nemen voor gemotoriseerd verkeer.

De straten zij alle onderdeel van een goed afgebakende zone 30. Toch ligt de werkelijke snelheid hier merkkelijk hoger. Vooral in Odilon Vanderlindenstraat, waar de V85 39km/h bedraagt. Maar ook in de Tweekappellenstraat waar de snelheid 34km/h bedraagt.

Vooral het kruispunt Tweekappellenstraat x Sint-Simonisstraat wordt door bewoners als onveilig aangestipt. Samen met het kruispunt Kerkstraat x Odilon Vanderlindenstraat krijgen deze 2



kruispunten inderdaad krijgen een iets hogere AVOC score in de recentste kaartsamenstelling. Ook het kruispunt Jef Vandermeulenstraat x Tweekappellenstraat wordt soms als onveilig genoemd, alhoewel dit niet voorkomt op de recentste AVOC score kaart.

In al deze straten wordt congestie vast gesteld, voornamelijk richting Gentbruggebrug. Vermoedelijk resulteert ook dit in een verminderde commerciële snelheid van buslijn 9. Deze verminderde commerciële snelheid wordt niet vastgesteld in zuidelijke richting.

### 13. Kernfunctie Gentbrugge centrum

Het Gentbruggeplein (en/of omgeving) werd als wijkknooppunt aangeduid in Ruimte voor Gent. Er zijn ook verschillende handelszaken op het plein of in de onmiddellijke omgeving versterken ook nog de knooppuntwaarde. Momenteel wordt de verblijfswaarde van het plein door verschillende bewoners als laag aangeduid. Het plein zelf laat momenteel weinig ruimte om effectief te verblijven. Het plein dient momenteel voornamelijk als parkeerruimte. Verschillende bewoners geven ook aan dat deze parkeerruimte noodzakelijk is in deze omgeving en het gebrek aan parkeerplaatsen hier en in Gentbruggegaard wordt ook aangestipt als een probleem.

De hoeveelheid verkeer (telling uit 2012 iets minder dan 400 pae in AS) die langsheen het plein passeert is ook niet bevorderlijk voor de verblijfswaarde. De omgeving wordt bovendien als onveilig benoemd door de S-bocht in de hoek van het plein (kruispunt Sint-Simonstraat/Emanuel Hielstraat/Gentbruggeplein). Dat wordt ook onderschreven door een iets hogere AVOC score op de recentste kaartsamenstelling.

### 14. Kerkstraat (Louis Vanhouttestraat tot Edmond Blockstraat)

Deze straat is een lokale weg, die toch iets hogere intensiteiten kent. Tussen Leo Tertzweillaan en Tweekappellenstraat werd bij een telling in 2018 een pae van iets meer dan 350 vastgesteld. Tussen Louis Vanhouttestraat en Bassijnstraat 250 pae (2019) en tussen Tweekappellenstraat en Edmond Blockstraat 330 pae (2018). Er zou kunnen verwacht worden dat dit geheel te verklaren is door de aanwezigheid van het bedrijventerrein De punt, maar uit een kruispunttelling in OS en AS blijkt dat het verkeer komende of naar het bedrijventerrein vooral van de Leo Tertzweillaan gebruik maakt (2/3 tot ¾ van het verkeer uit naar of naar Dulle Grietlaan gaat naar of komt van Leo Tertzweillaan). Het lijkt dus plausibel dat een groot deel van het verkeer in Kerkstraat doorgaand is.

Verschillende bewoners geven ook aan dat er te snel gereden wordt in de Kerkstraat. Recente SIB tellingen in 2018 en 2019 bevestigen dit signaal echter niet: V85 31-32km/h.

Het kruispunt met de Tertzweillaan wordt als onveilig benoemd door bewoners en bedrijven van het bedrijventerrein, in het bijzonder voor fietsers. Dit is in de Kerkstraat ook het enige kruispunt die een hogere AVOC score krijgt in de laatste kaartweergave.

Ondernemers van bedrijventerrein de punt stippen aan dat een goede bereikbaarheid van het bedrijventerrein voor hen cruciaal is. Uit de kruispunttelling lijkt vooral de Leo Tertzweillaan daarin een rol te spelen. Deze straat is ook opgenomen in het vrachtroutenetwerk als een lokale route net ter ontsluiting van dit bedrijventerrein. Toch worden ook nog enkele vrachtwagens geregistreerd die vanuit oostelijke Kerkstraat aanrijden naar het bedrijventerrein.

### 15. Frederik Burvenichstraat (Brusselsesteenweg tot Robert Rinskoplaan)

Deze straat is een lokale weg, maar kent toch hoge intensiteiten. Uit verschillende tellingen in 2018 blijkt dat de pae hier tussen de 600 en 650 ligt in de spits. Deze straat met woningen die dicht

tegen de rijbaan staan heeft niet de draagkracht voor zoveel verkeer. Bovendien wordt ook de staat van het wegdek als sterk hinderlijk ervaren. Het geluid die ontstaat door de combinatie van dit wegdek en de hoge intensiteiten is vooral storend.

Ook de snelheid wordt als een groot probleem benoemd door de bewoners. Uit SIB metingen in 2018 blijkt dat de V85 hier inderdaad op 39 km/h ligt, terwijl de toegelaten snelheid hier beperkt is tot 30km/h. Ook oudere metingen bevestigen dit.

De hoeveelheid vrachtverkeer wordt ook benoemd als een probleem. Voornamelijk in deel tussen Jan van Samijnstraat en Robert Rinskopflaan. Uit tellingen op 3 verschillende locaties blijkt dat 4 tot 9% van het passerende gemotoriseerd verkeer vrachtverkeer is. De aanwezigheid van het bedrijventerrein in de Jan Samijnstraat zou een verklaring kunnen zijn, maar uit de kruispunttellingen uitgevoerd tijdens de spitsen blijkt echter dat meer dan de helft van het getelde vrachtverkeer geen uitwisseling tussen Frederik Burvenichstraat en Jan Samijnstraat maakt.

Ook onveiligheid wordt benoemd in de straat, maar dan eerder als de confrontatie tussen het verkeer en fietsers die niet over afzonderlijke infrastructuur beschikken. Gezien de effectief gereden snelheid en de intensiteiten zou volgens het vademecum fietsvoorzieningen fietspaden hier inderdaad gewenst zijn. De is onderdeel van het fietsnetwerk als een lokale verbinding. De oude brusselseweg is een primaire stedelijke fietsverbinding die de Fredrik Burvenich kruist. Net dat kruispunt is het enige kruispunt in de F. Burvenichstraat straat dat een hogere AVOC score krijgt.

## 16. Robert Rinskopflaan – Gentbrugge station

Robert Rinskopflaan ligt in het verlengde van de Leo Tertzweillaan en vervult daarmee ook dezelfde functie. Het is een lokale weg, maar wel geselecteerd als lokale vrachtroute. Toch is de verschijningsvorm van de straat anders, omdat hier geen fietspad aanwezig is. Gezien de intensiteit (tot 550 pae) en het geldende snelheidsregime (50km/h) zijn afzonderlijke fietspaden nochtans wenselijk volgens het vademecum fietsvoorzieningen. De hoeveelheid vrachtverkeer (tot 11% van het gemotoriseerd verkeer volgens kruisputtellingen) ondersteunt deze wens. De straat werd bovendien geselecteerd als primaire stedelijke fietsroute.

Ook de oversteekbaarheid van de straat, in het bijzonder aan het station, wordt als slecht benoemd. De aanwezige voetgangersoversteekplaatsen zijn vaak niet aangesloten op een verlaagde boordsteen en geparkeerde wagens ontnemen soms het zicht op voetganger die wil oversteken.

Onder het spoorviaduct is een grote parkeercapaciteit aanwezig. Bewoners geven aan dat het parkeren hier zonder belijning wanordelijk gebeurt.

Bewoners geven aan dat er ter hoogte van het station Gentbrugge geen ander openbaar vervoer passeert en er dus geen overstapmogelijkheden zijn. Ook een gebrek aan fietsenstallingen wordt hier aangegeven.

## 17. Land van Rodelaan

Bewoners geven aan dat het oversteken van de Land van Rodelaan moeilijk verloopt aan het Frans Tochpark. De straat kent ook wel hogere intensiteiten (500-650pae) en de afstand van trottoir tot trottoir is uitzonderlijke breed.

Het kruispunt met de Braemkasteelstraat wordt als onveilig beschouwd door de grootte en het niet naleven van de voorrangregeling. Aansluiting Braemkasteelstraat. Op alle kruispunten van Land

Van Rode laan werden ongevallen geregistreerd en komen dan ook voor op de AVOC kaart. Ik zie ook klachten op andere kruispunten langs Land Van Rodelaan.

In de aansluiting met Brusselsesteenweg/op-/afrit E17 treedt er regelmatig congestie op.

De (tijdelijke?) onbeschikbaarheid van de P+R Gentbrugge wordt als hinderlijk ervaren. Bewoners geven aan dat dit voor een verhoogde parkeerdruk in de omliggende straten zorgt en ondernemers van bedrijventerrein de punt stellen dat dit de bereikbaarheid van het bedrijventerrein niet ten goede komt.

## 18. Omgeving Kliniekstraat

Bewoners geven aan dat er te veel doorgaand verkeer aanwezig is in Kliniekstraat. Uit tellingen blijkt dat de pae hier net boven 250 zit. De aantallen zijn niet extreem hoog, maar wel hoger dan verwacht zou worden voor een smalle woonstraat die al vrij ver vanaf het hogere wegennet gelegen is. De woningen staan hier dicht tegen de vrij smalle rijbaan waardoor de draagkracht van de straat eerder beperkt is. Dat een groot deel van de bestuurders zich ook niet aan de maximaal toegelaten snelheid houdt (V85 is 36km/h), draagt bij aan een afbraak van de leefkwaliteit en verkeersveiligheid. Kliniekstraat is als lokale route onderdeel van het fietsnetwerk.

Eventuele aanpassingen in de Kliniekstraat dienen samen met de omliggende straten onderzocht te worden.

Enkele bewoners van omliggende straten (Vredestraat en Jan Dhontstraat) vragen om de straten naar eenrichtingsstraten om te vormen. Enerzijds omdat de passagemogelijkheden tekort schieten in de Jan Dhontstraat en anderzijds omdat er een hoge parkeerdruk aanwezig is in de omgeving en het parkeren aan beide kanten van de rijweg in de Vredestraat daar misschien hierop een antwoord kan bieden.

In de Tweekappellenstraat (tussen Kerkstraat en Kliniekstraat) is een ingang naar een kleuterschool aanwezig. De hoeveelheid verkeer is hier eerder beperkt (120 pae), maar kan niet als verkeersluw beschouwd worden.

Het kruispunt Kliniekstraat x Leo Tertzweillaan wordt vooral door de voetgangers als onveilig beschouwd. Dit kruispunt werd losstaand van het kruispunt Frederik Burvenichstraat x Leo Tertzweillaan aangelegd, waardoor de voetgangersoversteekplaats niet opgenomen is in de lichtenregeling. Bewoners geven echter aan dat dit niet goed gelezen wordt door de weggebruiker, zodat hier conflicten kunnen ontstaan tussen gemotoriseerd verkeer en overstekende voetgangers. Bijkomend ook onveilige oversteek voor fietsers komende van de kliniekstraat (beperkt enkelrichtingsstraat)

## 19. Bereikbaarheid Louis Vanhouttebuurt

Bij de heraanleg van Brusselsesteenweg en heraanleg van POL plein werden de mogelijkheden om de buurt tussen Brusselsesteenweg en Spoor 58 te bereiken aangepast. Bepaalde straten zijn niet meer toegankelijk d.m.v. een linksafslag beweging vanaf Brusselsesteenweg: Frederik Burvenichstraat en Louis Desmetstraat. Dit i.f.v. de inpassing van traminfrastructuur en om de doorstroming van de tram niet te hinderen.

Het kruispunt Oude Brusselseweg x Land van Rodelaan werd aangepast zodat er een veilige fietsoversteek tussen Oude Brusselseweg en Henri Pirennelaan kon ingepast worden. Het laatste gedeelte Oude Brusselseweg werd daarom eenrichtingsverkeer van Bermheimlaan naar Land van Rodelaan. Inrijden in de buurt is langs deze straat dan ook niet meer mogelijk.



Bewoners geven aan dit hun bereikbaarheid decimeert en dat er ook ongewenste neveneffecten zijn. Zo zou Axel Dalièrestraat extra belast worden door het linksafslagverbod vanaf Brusselsesteenweg naar Frederik Burvenichstraat. Deze straat met woningen dicht tegen de smalle rijbaan heeft slechts een beperkte draagkracht en grote intensiteit van gemotoriseerd verkeer is dan ook niet aangewezen.

De pae bedraagt in Ankerslaan iets minder dan 300. Deze straat is iets breder en heeft daardoor iets meer draagkracht, maar toch is dit aantal niet het aantal die gewenst is voor een woonstraat. Bewoners van de straat pleiten voor een sterke vermindering van de hoeveelheid verkeer hier.

Frederik Burvenichstraat neemt momenteel een ontsluitende rol op voor de buurt, waardoor grotere hoeveelheden verkeer hier wel te verwachten zijn. Bewoners geven aan dat de draagkracht van de straat echter overschreden is. Onder andere de hoeveelheid vrachtverkeer is hier vrij hoog. Zie knelpunt 14.

Bij de heraanleg van de omgeving POL plein werd slechts een smalle rijbaanbreedte voorzien voor Oude Brusselseweg. Fietsers geven aan dat dit te smal is om te kunnen kruisen met gemotoriseerd verkeer. Het kruispunt Louis Van Houttestraat x Oude Brusselseweg wordt ook als onveilig beschouwd. De bereikbaarheid voor fietsers is dus vanaf deze zijn tot de buurt als minder comfortabel te beschouwen.

Bewoners geven aan dat ze met een hoge parkeerdruk geconfronteerd worden. Het is niet eenvoudig om in de buurt een parkeerplaats te vinden. Het heraanlegproject voor Ankerslaan biedt de kans om de rol van de straat in de bereikbaarheid van de wijk te vertalen in het ontwerp voor de straat.

### **1.3.2 Andere knelpunten**

Naast de bovenstaande knelpunten zijn er uiteraard nog andere knelpunten in de wijken.

Zo halen bewoners ook de Hielstraat – Braemkasteelstraat aan vanuit verschillende optieken en kunnen we aan de hand van de tellingen en metingen effectief vaststellen dat de werkelijke verkeerssituatie vaak niet strookt met de gewenste verkeerssituatie. Voor de as is echter al een heraanleg traject geïnitieerd en valt dit daarom buiten het kader van dit wijkmobiliteitsplan.

Anderen knelpunten lijken iets minder impactrijk te zijn op de wijk. Bij de detailuitwerking van het wijkmobiliteitsplan kunnen/moeten deze ook mee in rekening gebracht worden, maar als aanleiding voor specifieke scenario's is hun gewicht te klein.

Een exhaustieve lijst opmaken van deze andere knelpunten is moeilijk, gezien de lijst uitgebreid zou zijn. Deze kunnen wel geraadpleegd worden via onder andere de signalenlijst (bijlage).

### **1.3.3 Wijk-specifieke doelstellingen**

Uit bovenstaande hoofdknelpunten bepalen we twintig wijk-specifieke doelstellingen. Dit zijn de doelstellingen waar in deze wijken moeten aan gewerkt worden. Scenario's die opgemaakt worden moet maximaal proberen een antwoord te bieden op deze doelstellingen. De afweging van de scenario's t.o.v. elkaar gebeurt dan ook op basis van deze doelstellingen.

1. De barrière effecten voor zachte weggebruikers op **Antwerpenplein** verminderen, absolute prioriteit geven aan de verkeersveiligheid en het plein opnemen als een onderdeel van de wijk (=verblijfsfunctie) en de groenstructuur.
2. De verkeersfunctie en verblijfsfunctie van **Land van Waaslaan – Victor Braeckmanlaan** (= bovenlokale verzamel- en verbindingsweg) terug in evenwicht brengen, met extra aandacht voor fietsers ,openbaar vervoer en een rol als groenklimaatas
3. De verkeersfunctie en de verblijfsfunctie van de **Dendermondsesteenweg** (= lokale verbindingsweg) in evenwicht brengen en deze ten dienst te stellen van de wijk en het openbaar vervoer.
4. De leefkwaliteit en veiligheid van **Adolf Baeyensstraat – Henri Van Cleemputteplein – Azaleastraat – Schoolstraat** verhogen zodat het aangenaam is om hier te wonen.
5. De leefkwaliteit en verblijfsfunctie van **Heilig Hartplein en omgeving** verhogen zodat dit het werkelijke hart van de wijk kan zijn.
6. De leefkwaliteit en veiligheid van **Toekomststraat - Forelstraat** verhogen zodat het aangenaam is om hier te wonen.
7. Absolute prioriteit geven aan de verbetering van de verkeersveiligheid in **Gentbruggestraat en Gentbruggebrug**, zonder de doorstroming van het openbaar vervoer te hinderen.
8. De leefkwaliteit in **Gentbruggestraat en omliggende straten** verhogen.
9. Doorgaand gemotoriseerd verkeer beperken in **Nijverheidskaai – Emiel Lossystraat – Paul De Rykstraat** en de fietskwaliteit verhogen.
10. De verblijfsfunctie van **Wasstraat en omgeving** versterken .
11. De parkeervraag in de **Dampoortwijk** verminderen.
12. De verbindingen voor zachte weggebruikers tussen Dampoort en Oud Gentbrugge over de Schelde comfortabeler en veiliger maken.
13. De leefkwaliteit en veiligheid van **Emond Blockstraat – Odilon Vanderlindenstraat – Tweekapellenstraat** verhogen zodat het aangenaam is om hier te wonen.
14. De kernfunctie van **Gentbruggeplein en omgeving** versterken door de verblijfskwaliteit en veiligheid te verhogen en de bereikbaarheid te garanderen.
15. Doorgaand gemotoriseerd verkeer in **Kerkstraat** beperken.
16. De duurzame mobiliteit van en naar de **bedrijventerreinen in Gentbrugge** versterken.
17. De leefkwaliteit en veiligheid van **Frederik Burvenichstraat** verhogen zodat het aangenaam is om hier te wonen.
18. De veiligheid voor zachte weggebruikers garanderen in **Robert Rinskopflaan en Land van Rodelaan**.
19. Doorgaand gemotoriseerd verkeer beperken in **Kliniekstraat en omgeving**.
20. Parkeervraag in omgeving **Kliniekstraat** beperken.
21. Multimodale bereikbaarheid van de **Louis Vanhouttebuurt** verbeteren, met aandacht voor de leefkwaliteit

## Doelstellingen per thema

	Voetganger	Fietser	School	Kernfunctie	OV	Intensiteit	Snelheid	Vracht	Parkeren
1 Antwerpenplein	x	x	x	x	x	x			
2 Land Van Waaslaan	x	x			x	x			
3 Dendermondsesteenweg	x	x		x	x	x	x	x	
4 Adolf Baeyensstraat		x	x			x	x		
5 Omgeving Heilig Hartplein	x	x	x	x					
6 Toekomststraat	x	x				x	x		
7 Gentbruggestraat veiligheid	x		x		x	x	x	x	
8 Gentbruggestraat leefkwaliteit	x								
9 Nijverheidskaai		x				x	x	x	
10 Omgeving Wasstraat		x	x	x		x			
11 Parkeervraag Dampoort									x
12 Verbindingen Schelde	x	x							
13 Tweekapellenstraat		x	x		x	x	x	x	
14 Omgeving Gentbruggeplein		x		x	x				x
15 Kerkstraat		x	x			x		x	
Bereikbaarheid bedrijventerrein									
16 Gentbrugge	x	x			x			x	x
17 Frederik Burvenichstraat	x	x				x	x	x	
18 Robert Rinskopflaan en land van Rodelaan	x	x			x		x	x	x
19 Doorgaand verkeer Kliniekstraat		x				x	x		
20 Parkeervaag omgeving kliniekstraat									x
21 Bereikbaarheid Louis Vanhouttebuurt		x				x		x	x