

Wijkmobiliteitsplan Dampoort – Oud-Gentbrugge

1. Fase 2 – Van scenario's naar wijkmobiliteitsplan	3
1.1.1 Scenario 1: Het zoneplan.....	3
1.1.2 Scenario 2: Het rijrichtingenplan	5
1.1.3 Scenario 3: Het wisselplan.....	8
1.1.4 Het inspiratieplan	10
1.1.5 Hét wijkmobiliteitsplan.....	12

1. FASE 2 – VAN SCENARIO'S NAAR WIJKMOBILITEITSPLAN

1.1.1 Scenario 1: Het zoneplan

Het principe van het zoneplan is om 3 verschillende zones binnen het projectgebied te maken.

Gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd openbaar vervoer) die zich van de ene naar de andere zone wil verplaatsen zal dit via de aanliggende hoofdwegen kunnen doen, maar niet meer via de lokale wegen tussen de zones.

Er wordt een zone Dampoort: projectgebied ten noorden van Schelde, een twee zones in Oud-Gentbrugge onderscheiden: enerzijds het projectgebied ten oosten van het spoor, het bedrijventerrein rondom Jan Samijnstraat en de oostelijke Frederik Burvenichstraat en anderzijds het projectgebied ten westen van het spoor, met uitzondering van het bedrijventerrein rondom Jan Samijnstraat en de oostelijke Frederik Burvenichstraat.

Om deze zones van elkaar te scheiden worden Frederik Burvenichstraat net ten oosten van Oude Brusselweg, Kerkstraat en Gentbruggebrug onderbroken. Doorgaand gemotoriseerd verkeer doorheen 1 zone naar een andere zone wordt daarmee sowieso onmogelijk gemaakt.

Door de onderbreking van Frederik Burvenichstraat en Gentbruggebrug wordt er minder gemotoriseerd verkeer verwacht in Frederik Burvenichstraat en Kliniekstraat ter hoogte van het kruispunt met Leo Tertzweillaan en Robert Rinskoplaan. Het verkeerslicht verliest een deel van zijn functie en kan mogelijk weggenomen worden. De wachttijd voor voetgangers en fietsers kan daardoor minderen en de ontsluiting van de bedrijventerreinen Gentbrugge wordt niet onnodig gehinderd.

Er wordt ook een onderbreking van Forelstraat onder het spoorviaduct, Heilig Hartplein en Engelbert van Aerenbergstraat net ten zuiden van de aansluiting Groot begijnhof voorzien. Ter hoogte van Antwerpenplein wordt Dendermondsesteenweg tussen Pilorijnstraat en N70 eenrichting van noord naar zuid. Deze onderbrekingen maken het bijna onmogelijk voor gemotoriseerd verkeer om de hoekafsnijding tussen R40 en N70 te maken doorheen de verschillende smalle straten.

Het eenrichtingsverkeer van klein gedeelte Dendermondsesteenweg ontraadt doorgaand verkeer over Dendermondsesteenweg tot aan R40. Het openbaar vervoer kan wel nog vanaf Dendermondsesteenweg naar land Van Waaslaan rijden en profiteert hierdoor van een autoluwere Dendermondsesteenweg en betere doorstroming. Door het sluiten van de middenberm en een rechtafslafverplichting op N70 vanuit Azaleastraat wordt het gebruik van Adolf Baeyensstraat als alternatief voor Dendermondsesteenweg ontraden. Door het verwijderen van het verkeerslicht op dit kruispunt wordt een potentieel obstakelpunt voor de doorstroming van verkeer (inclusief openbaar vervoer) op de N70 weggenomen. Voetgangers en fietsers zullen hier wel nog de oversteek kunnen maken via een rustpunt in de middenberm. Bij lage aantallen verkeer wordt wachttijd voor deze weggebruikers hier weggenomen.

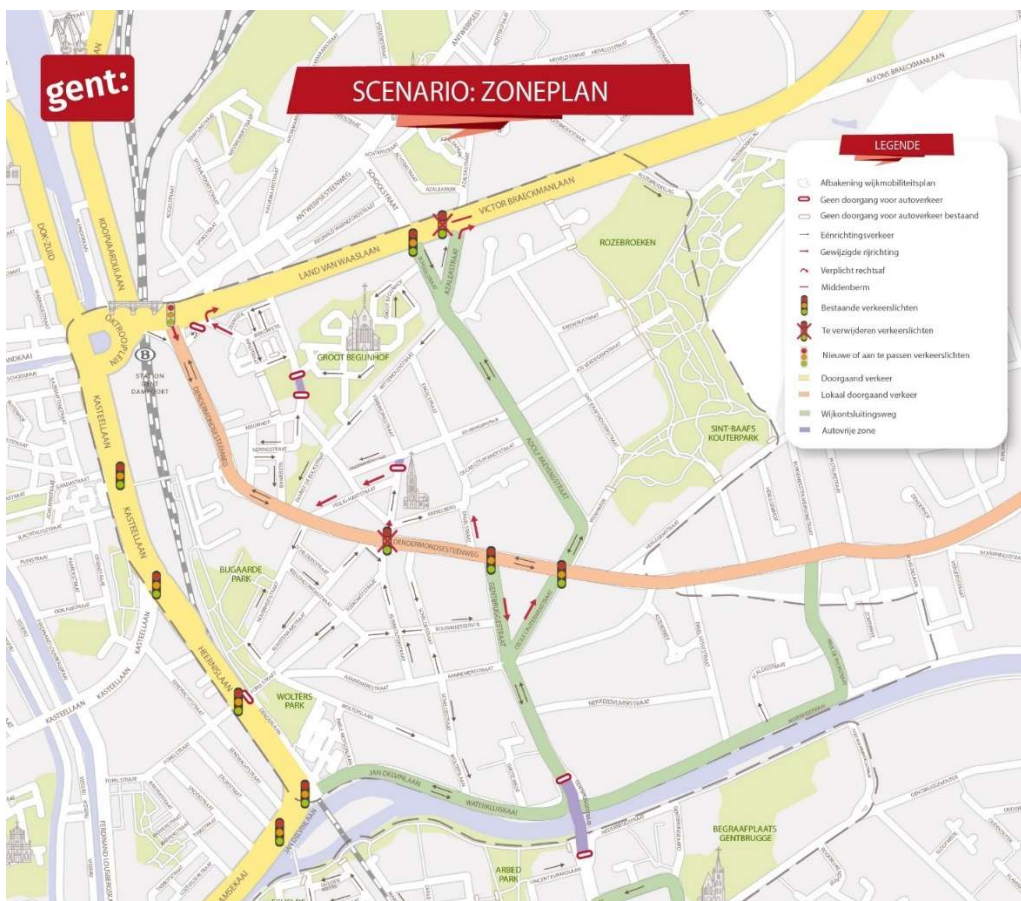
Op Antwerpenplein wordt een bijkomend verkeerslicht voorzien die toelaat aan verkeer van Land van Waaslaan om linksaf te slaan naar Dendermondsesteenweg. Het gebruik van de Dampoortrotonde zou op die manier voor deze beweging niet meer noodzakelijk zijn. Hiermee maken we deze afslagbeweging aantrekkelijker dan het alternatief die kan gevonden worden via een afslagbeweging naar Schoolstraat en zo verder naar Wittemolenstraat of Adolf Baeyensstraat. Het nieuwe verkeerslicht kan mogelijks ook het uitrijden van bussen uit Dendermondsesteenweg vergemakkelijken mits het voorzien van een detectiesysteem en een goede afstelling.

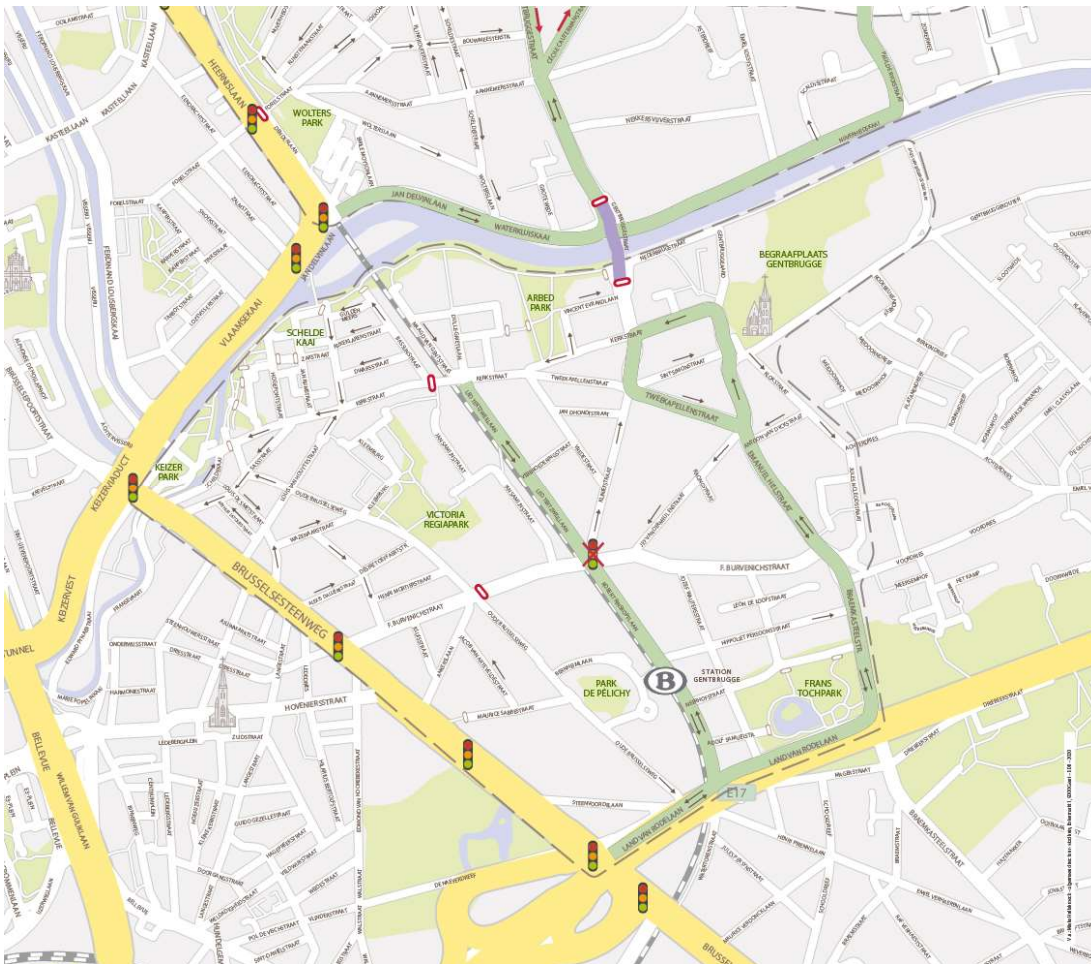
Biekorfstraat wordt tussen Zeemstraat en Pilorijnstraat eenrichting van zuid naar noord. Ter hoogte van Land van Waaslaan is er een rechtafslagverplichting. In combinatie met de onderbreking van Engelbert van Aerenbergstraat ontraadt dit het gebruik van deze smalle straten voor vracht- of ander gemotoriseerd verkeer.

De volledige Louis Schuermanstraat wordt eenrichtingsverkeer van zuid naar noord. Doordat ook de Forelstraat onderbroken wordt voor gemotoriseerd verkeer zal het aantal verkeersdeelnemers dat zich aanbiedt aan het kruispunt Dendermondsteenweg met Heernisplein via de zijstraten veel kleiner zijn. Er kan overwogen worden om het verkeerslicht hier weg te halen. Dat kan de doorstroming (inclusief openbaar vervoer) verbeteren, roodrijders wegnemen en de wachttijd voor voetgangers en fietsers bij lagere aantallen verkeer doen minderen.

Heilig Hartstraat krijgt eenrichtingsverkeer van oost naar west. Door de onderbreking van Heilig Hartplein en het eenrichtingsverkeer van Louis Schuermanstraat is deze ingreep gewenst om een logische circulatie lus ten zuiden van het plein aan te bieden.

Engelstraat wordt eenrichtingsverkeer van zuid naar noord tussen Dendermondsesteenweg en Oscar Colbrandtstraat. Cecile Cautermastraat wordt eenrichting van zuid naar noord. Dit maakt de route voor doorgaand verkeer tussen R40 en N70 via Jan Delvinlaan, Gentbruggestraat en Adolf Baeyensstraat minder aantrekkelijk. Gentbruggestraat wordt eenrichtingsverkeer van noord naar zuid tussen Dendermondsesteenweg en Cecil Cautermastraat. Doordat een uitzondering voor openbaar vervoer in tegenrichting wordt voorzien zal dit de doorstroming van dit openbaar vervoer verbeteren. Doordat er minder verschillende verkeersbewegingen mogelijk zijn aan het kruispunt Gentbruggestraat met Cecile Cautermastraat kan dit kruispunt veiliger worden.





1.1.2 Scenario 2: Het rijrichtingenplan

Het principe van het rijrichtingenplan is om op strategische plaatsen eenrichtingsverkeer in te voeren dat tegengesteld is aan eenrichtingsverkeer op een andere strategische plaats. Op die manier wordt doorgaand verkeer door we wijken ontraden.

Frederik Burvenichstraat wordt tussen Oude Brusselseweg en Jan Samijnstraat eenrichtingsverkeer van oost naar west. Tussen Robert Rinskoplaan en Jozef Wauterstraat wordt het eenrichtingsverkeer van west naar oost. Dat ontraadt doorgaand verkeer van en naar de oostelijke kant van Gentbrugge om Burvenichstraat te gebruiken.

Gentbruggebrug wordt eenrichtingsverkeer van zuid naar noord. Samen met het eenrichtingsverkeer van oost naar west in Frederik Burvenichstraat tussen Oude Brusselseweg en Jan Samijnstraat ontraadt dit het doorgaand verkeer van en naar Dampoortwijk om Frederik Burvenichstraat en Kliniekstraat te gebruiken. Door eenrichtingsverkeer van noord naar zuid in Odilon Vanderlindenstraat in te stellen zal verkeer ook ontraden worden om vanuit Kerkstraat naar Dampoortwijk te rijden.

Door het eenrichtingsverkeer van Frederik Burvenichstraat en Gentbruggebrug wordt er minder gemotoriseerd verkeer verwacht in Frederik Burvenichstraat en Kliniekstraat ter hoogte van het kruispunt met Leo Tertzweillaan en Rinskoplaan. Het verkeerslicht verliest een deel van zijn functie en kan mogelijk weggenomen worden. De wachttijd voor voetgangers en fietsers kan daardoor minderen en de ontsluiting van de bedrijventerreinen Gentbrugge wordt niet onnodig gehinderd.

Henri Van Cleemputtenplein wordt eenrichtingsverkeer van noord naar zuid. Samen met het eenrichtingsverkeer op Gentbruggebrug van zuid naar noord ontraadt dit doorgaand verkeer tussen Gentbrugge en N70 om van Adolf Baeyensstraat gebruik te maken.

Forelstraat onder spoorviaduct wordt eenrichtingsverkeer van west naar oost. Samen met het eenrichtingsverkeer op Henri Van Cleemputtenplein van noord naar zuid ontraadt dit het doorgaand verkeer om via Toekomststraat, Adolf Baeyensstraat en omliggende straten de hoekafsnijding tussen R40 en N70 te maken. Het instellen van eenrichtingsverkeer van zuid naar noord in Engelstraat tussen Dendermondsesteenweg en Oscar Colbrandtstraat en een onderbreking van Doornakkerstraat ter hoogte van het Heilig Hartplein verstrekt de beoogde effecten in de straten rondom Adolf Baeyensstraat.

Door in het gedeelte tussen Verbindingsstraat en Engelstraat van de Wittemolenstraat eenrichtingsverkeer te voorzien dat tegengesteld is t.o.v. de andere straatdelen ontraden we doorgaand verkeer in deze straat van N70 naar Dendermondsesteenweg. Het eenrichtingsverkeer in Verbindingsstraat en noordelijke Engelstraat staat in coördinatie met het eenrichtingsverkeer van Wittemolenstraat zodat een logische rijlus voor lokaal verkeer overblijft.

De volledige Louis Schuermanstraat wordt eenrichtingsverkeer van zuid naar noord. Heilig Hartstraat krijgt eenrichtingsverkeer van oost naar west. Door de onderbreking van Heilig Hartplein en het eenrichtingsverkeer van Louis Schuermanstraat is deze ingreep gewenst om een logische circulatie lus ten zuiden van het plein aan te bieden. De westelijke Doornakkerstraat blijft bereikbaar via het Heilig Hartplein.

Biekorfstraat wordt tussen Zeemstraat en Pilorijnstraat eenrichting van zuid naar noord. Ter hoogte van Land van Waaslaan is er een rechtafslag verplichting. In combinatie met de onderbreking van Engelbert van Aerenbergstraat ontraadt dit het gebruik van deze smalle straten voor vracht- of ander gemotoriseerd verkeer.

Door het verwijderen van het verkeerslicht op het kruispunt Azaleastraat en Victor Braeckmanlaan en een rechtsafslag verplichting wordt een potentieel obstakelpunt voor de doorstroming van verkeer (inclusief openbaar vervoer) op de N70 weggenomen. Voetgangers en fietsers zullen hier wel nog de oversteek kunnen maken via een rustpunt in de middenberm. Bij lage aantallen verkeer wordt wachttijd voor deze weggebruikers hier weggenomen.

Gentbruggestraat wordt eenrichtingsverkeer van noord naar zuid tussen Dendermondsesteenweg en Cecile Cautermanstraat. Doordat een uitzondering voor openbaar vervoer in tegenrichting wordt voorzien zal dit de doorstroming van dit openbaar vervoer verbeteren. Gentbruggebrug blijft voor openbaar vervoer ook beschikbaar van noord naar zuid.

Het eenrichtingsverkeer in Denderlaan wordt gewisseld van richting zodat een logische circulatie lus met de Forelstraat ontstaat.

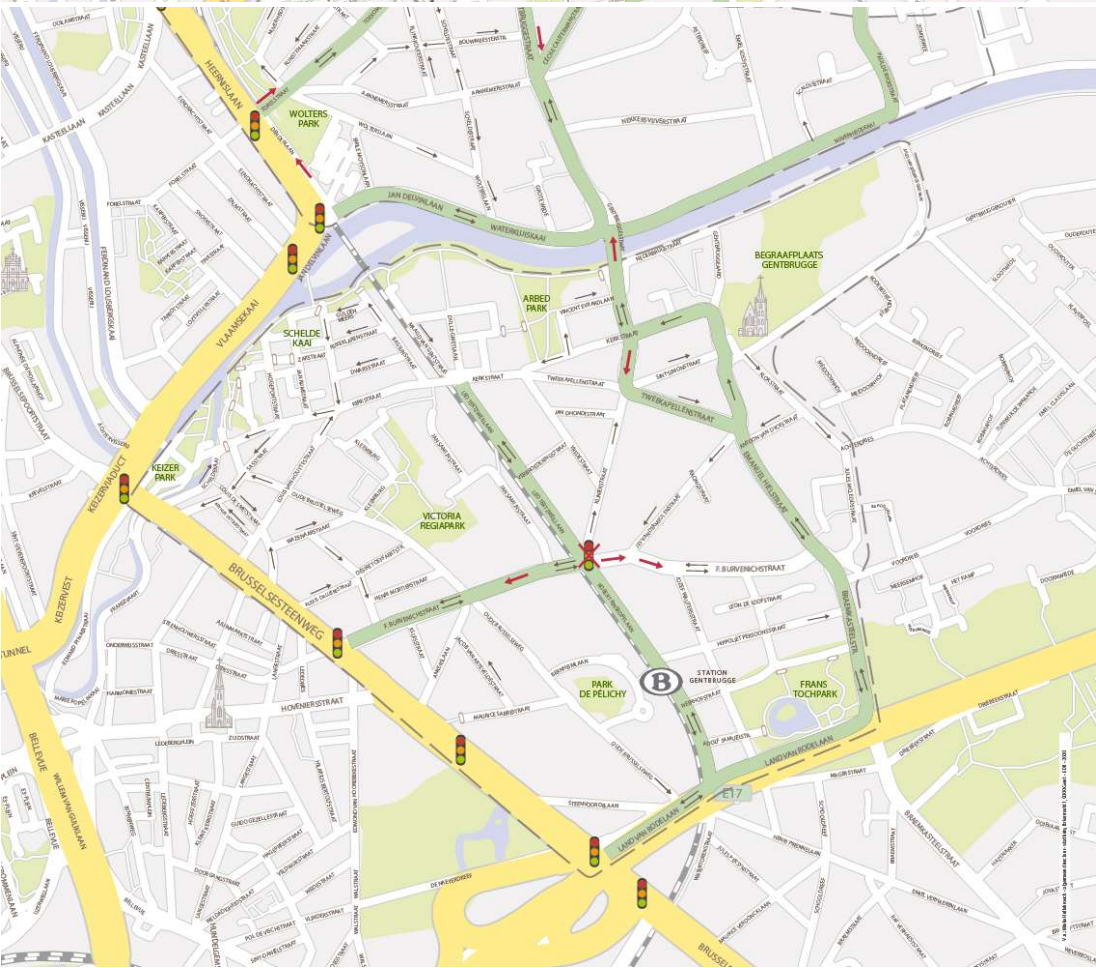
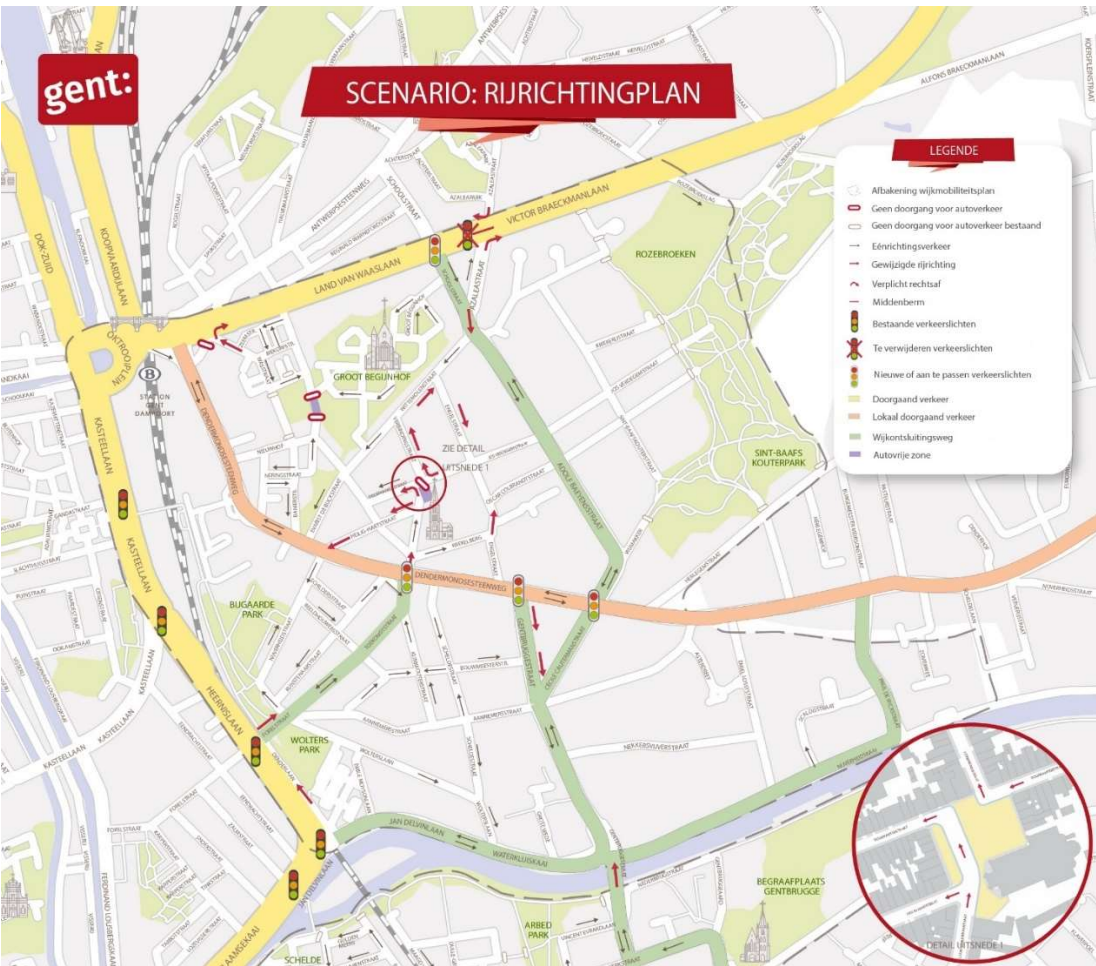
Er kan verder onderzocht worden of een andere afstelling van de verkeerslichten op N70 en Dendermondsesteenweg de doorstroming (inclusief openbaar vervoer) hier kan verbeteren.

gent:

SCENARIO: RIJRICHTINGPLAN

LEGENDE

- Afbakening wijkmobiliteitsplan
- Geen doorgang voor autoverkeer
- Geen doorgang voor autoverkeer bestaat
- Eénrichtingsverkeer
- Gewijzigde rijrichting
- Verplicht rechtsaf
- Middenberm
- Bestaande verkeerslichten
- Te verwijderen verkeerslichten
- Nieuwe of aan te passen verkeerslichten
- Doorgaand verkeer
- Lokaal doorgaand verkeer
- Wijkontsluitingsweg
- Autovrije zone



1.1.3 Scenario 3: Het wisselplan

Het wisselplan is een hybride vorm tussen het zoneplan en het rijrichtingplan. Het principe om 3 zones in het projectgebied te maken blijft overeind, maar er wordt een extra ontsluitingsmogelijkheid voor oostelijk Gentbrugge toegevoegd en ook verkeer tussen oostelijk Gentbrugge en Dampoortwijk zal nog via de lokale wegen in een zekere mate mogelijk zijn. Om doorgaand verkeer te ontraden door de Dampoortwijk worden er enkele principes van het rijrichtingenplan in deze wijk gebruikt.

Voor Oud Gentbrugge zijn de wijzigingen identiek als deze in het zoneplan, behalve Gentbruggebrug. Gentbruggebrug wordt niet onderbroken, maar er wordt in de plaats daarvan een onderbreking van Gentbruggestraat voorzien aan de voet van de brug. Gemotoriseerd verkeer zal Gentbruggestraat nog kunnen uitrijden naar Nijverheidskaai en ook verder via de passage onder de brug naar Waterkluiskaai. Omgekeerd is dat niet mogelijk. Door deze ingreep zal oostelijk Gentbrugge de meest directe verbinding met de R40 voor gemotoriseerd verkeer behouden, maar wordt doorgaand verkeer over Gentbruggebrug doorheen de Dampoortwijk ontraden.

Aannemersstraat, Destelbergenstraat en Cecile Cautermanstraat krijgen eenrichtingsverkeer weg vanaf de Gentbruggestraat. Damen met het eenrichtingsverkeer in Gentbruggestraat ten zuiden van Nekkersvijverstraat zorgt dat ervoor dat minder verkeer uit verschillende richtingen naar het kruispunt van deze straten toe kan rijden en verhoogt daardoor de veiligheid. Het eenrichtingsverkeer in Destelbergenstraat en Cecile Cautermanstraat zorgt er ook voor dat deze straten sowieso gevrijwaard worden van eventueel doorgaand verkeer uit de richting van Destelbergen.

Emiel Lossystraat wordt eenrichtingsverkeer in het meeste noordelijke gedeelte naar het noorden toe en in het meest zuidelijke gedeelte naar het zuiden toe. Dit zorgt ervoor dat deze straat gevrijwaard blijft van eventueel lokaal zwaar verkeer. Destelbergenstraat en Nijverheidskaai blijven bereikbaar voor lokaal zwaar verkeer vanuit Gentbruggestraat.

Forelstraat onder spoorviaduct wordt eenrichtingsverkeer van west naar oost. Emiel Moysonlaan en Wolterslaan tussen Jan Delvinlaan en Scheldestraat worden eenrichtingsverkeer van zuid naar noord. De dampoortwijk kan nog via deze straten ontsloten worden. Verkeer in de omgekeerde richting zal dat enkel via Gentbruggestraat (of naar N70 via Dendermondsesteenweg of Adolf Baeyenstraat) kunnen doen.

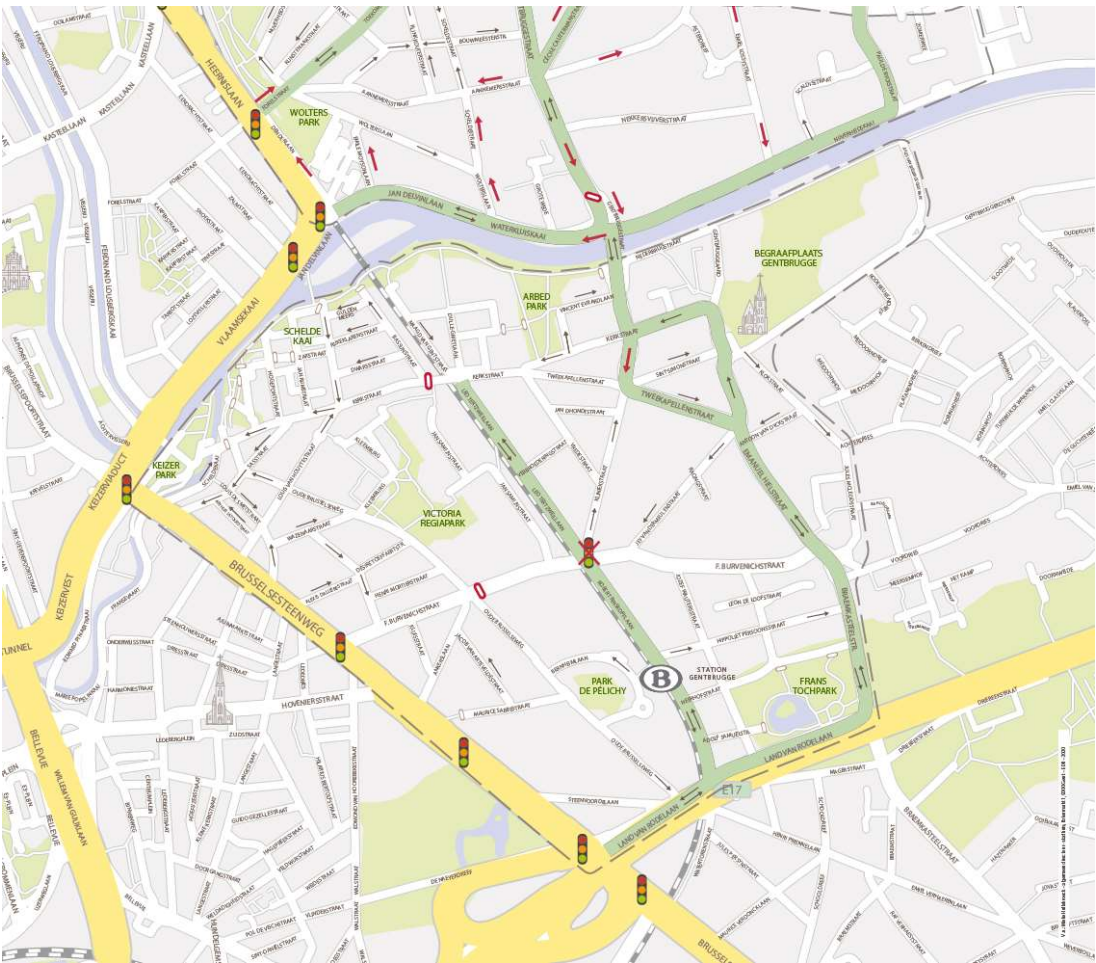
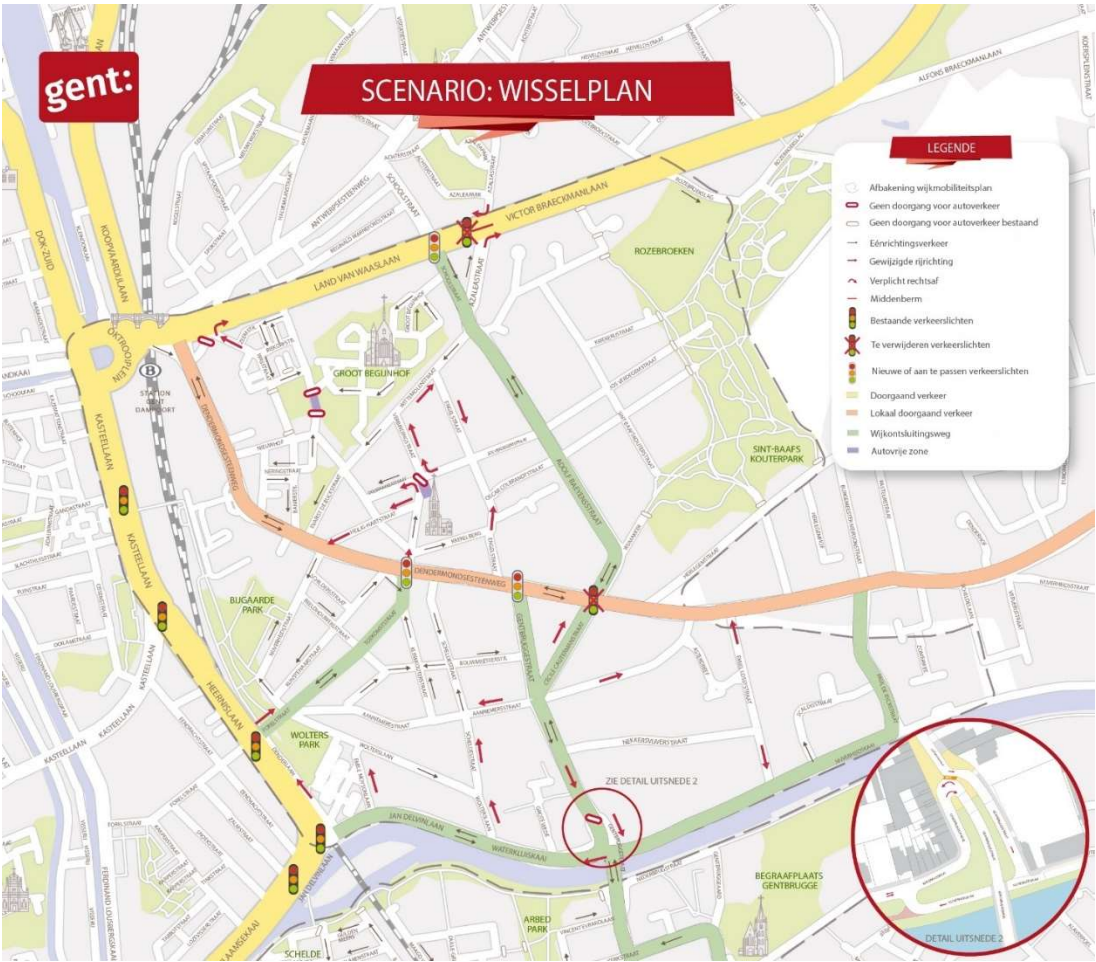
De ingrepen in Wittemolenstraat, Verbindingstraat, Engelstraat, Doornakkerstraat, Louis Schuermanstraat, Heilig Hartstraat, Engelbert van Arenbergstraat, Biekorfstraat zijn dezelfde als in het zoneplan.

gent:

SCENARIO: WISSELPLAN

LEGENDE

- Afbakening wijkmobiliteitsplan
- ◻ Geen doorgang voor autoverkeer
- ◻ Geen doorgang voor autoverkeer bestaand
- Eénrichtingsverkeer
- Gewijzigde rijrichting
- Verplicht rechtsaf
- Midsleebern
- 🚦 Bestaande verkeerslichten
- 🚦 Te verwijderen verkeerslichten
- 🚦 Nieuwe of aan te passen verkeerslichten
- 👉 Doorgaand verkeer
- 👉 Lokaal doorgaand verkeer
- 👉 Wijkontsluitingsweg
- 👉 Autovrije zone



1.1.4 Het inspiratieplan

Het inspiratieplan vertrekt vanuit het principe om alle doorgaande gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd openbaar vervoer) tussen R4 en R40 te weren uit de Dampoortwijk. Dus ook van de wegen die in principe een verbindende functie te vervullen hebben: N70 en N445.

Om dit principe te realiseren worden alle straten onder het spoor onderbroken: Antwerpenplein, Forelstraat en Delvinlaan. Om te vermijden dat doorgaand verkeer de route via Gentbruggebrug en aanliggende straten zou gebruiken wordt ook een onderbreking van de brug voorzien.

De ingrepen aan Burvenichstraat, Kerkstraat, Engelbert van Arenbergstraat en Biekorfstraat zijn dezelfde als in het zoneplan en wisselplan.

Land van Waaslaan wordt eenrichtingsverkeer van oost naar west. Antwerpsesteenweg wordt eenrichtingsverkeer van west naar oost tussen Pilorijnstraat en Engelbert van Arenbergstraat en Dendermondsteenweg wordt eenrichtingsverkeer van noord naar zuid tussen Land van Waaslaan en Pilorijnstraat. Telkens met een uitzondering voor openbaar vervoer. Dat zorgt er voor dat ook bestemmingsverkeer voor omgeving Dampoort zich voor het aan- en wegrijden spreid over de drie 'steenwegen'.

Door eenrichtingsverkeer in te stellen in noordelijke Schoolstraat, noordelijke Azaleastraat en noordelijke Engelbert van Arenbergstraat los te koppelen van Land van Waaslaan zorgen we voor een logische circulatie lus voor bestemmingsverkeer komende van Antwerpsesteenweg met zo weinig mogelijk impact in de smalste straten.

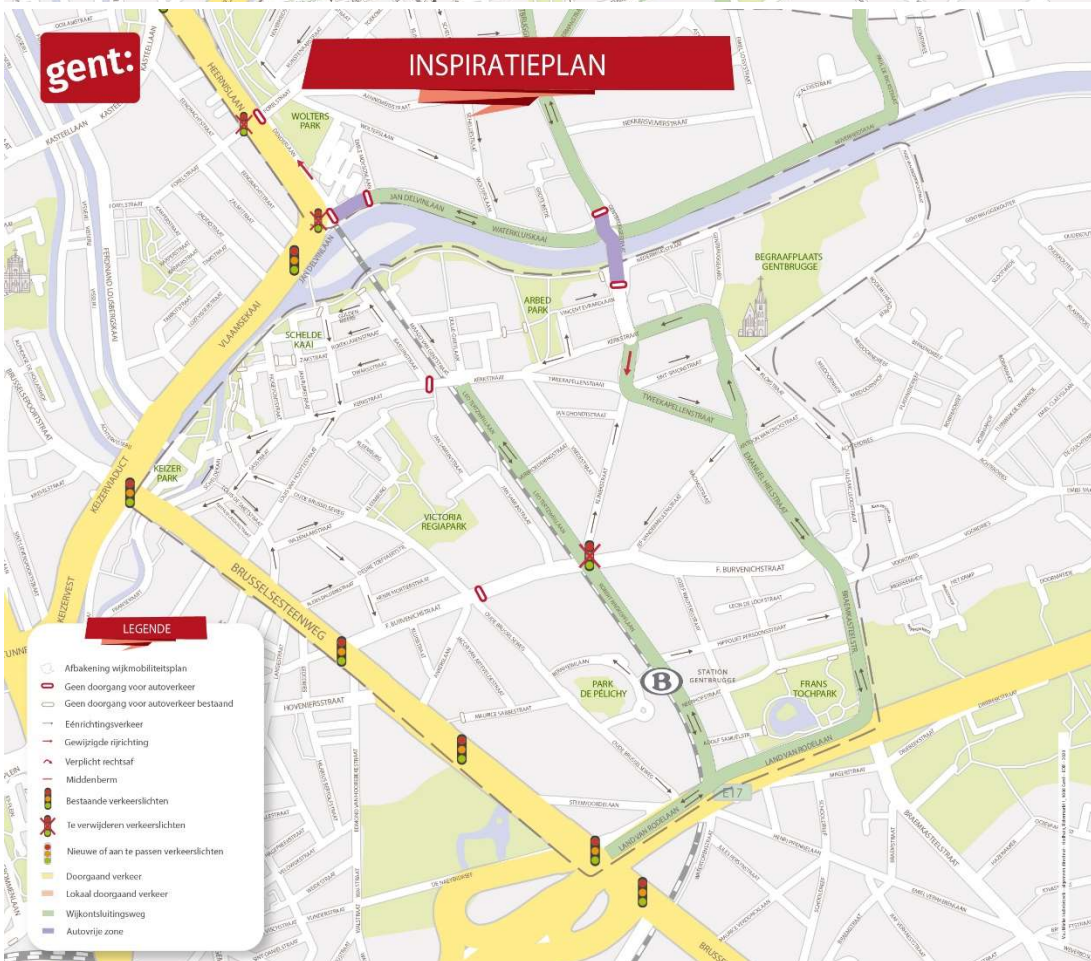
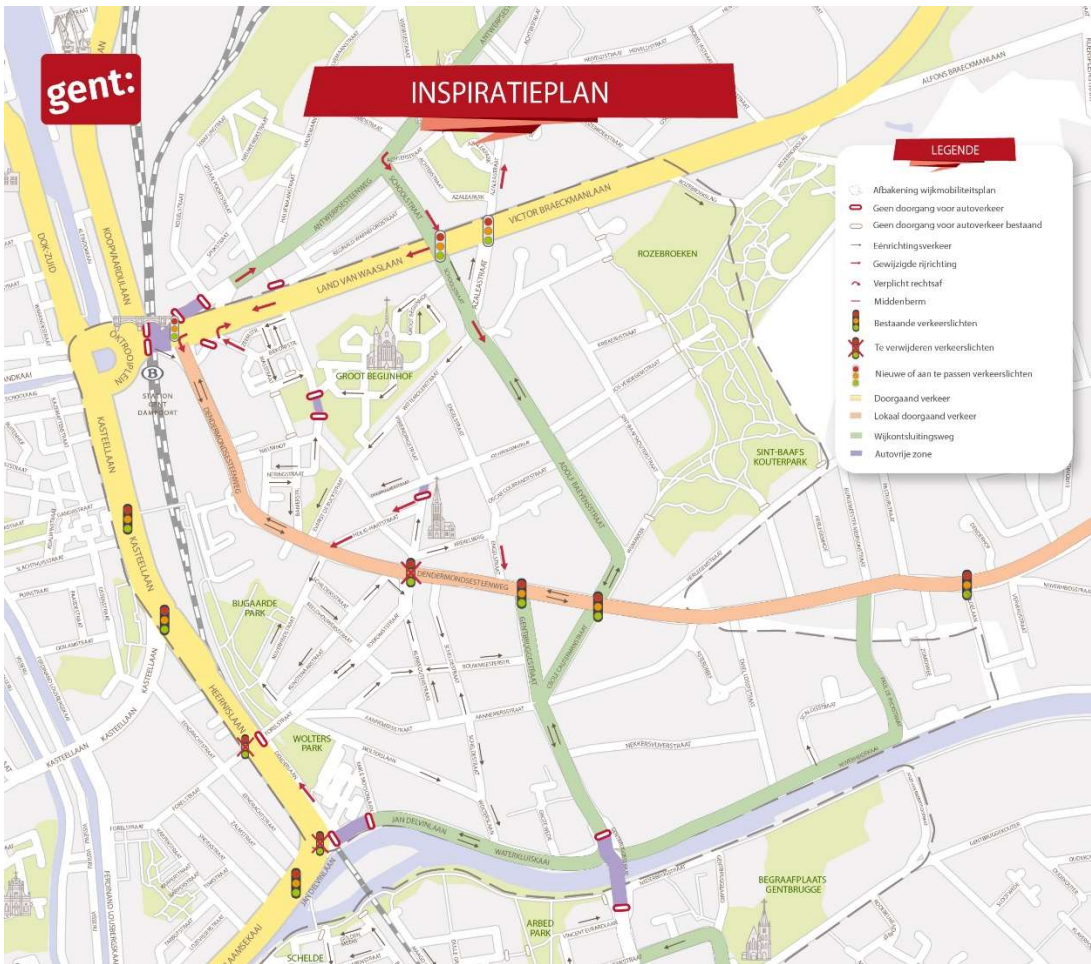
Door het eenrichtingsverkeer op Henri Van Cleemputtenplein van noord naar zuid verhinderen we dat Adolf Baeyensstraat door lokaal bestemmingsverkeer zou gebruikt worden als uitwaartse route richting N70 of Antwerpsesteenweg.

De voorstellen van dit plan gaan buiten de afbakening van het projectgebied en ook buiten de scope van een Wijkmobiliteitsplan. Dit grijpt niet enkel in op lokale wegen van een wijk, maar doet ook aanpassingen aan wegen die onder verantwoordelijkheid van de Vlaamse overheid vallen.

Dit plan zal de verkeersstromen in de in de oostelijke kant van Gent volledig hervormen. Het bestaande wegennet is hier niet op voorzien en zal waarschijnlijk minimaal een aanpassing vragen van alle knooppunten met de R4. Dergelijke ingrepen zijn groot en vallen opnieuw niet onder de verantwoordelijkheid van Stad Gent.

Gezien de ontsluiting van Dampoortwijk, Sint-Amandsberg en een deel Oostakker en Destelbergen zich volledige op R4 moet oriënteren is het mogelijk dat verschillende straten in Sint-Amandsberg en Destelbergen door deze ingrepen net meer gemotoriseerd verkeer zullen te verwerken krijgen. Beslissen of dit mogelijk of wenselijk is vergt veel verdergaand onderzoek en gesprekken met andere overheden en buurgemeenten.

Daarom moeten we concluderen dat dit plan als inspiratie voor een verdere toekomst kan dienen, maar niet mogelijk is om dit op korte termijn binnen het kader van een Wijkmobiliteitsplan te realiseren.



1.1.5 Hét wijkmobiliteitsplan

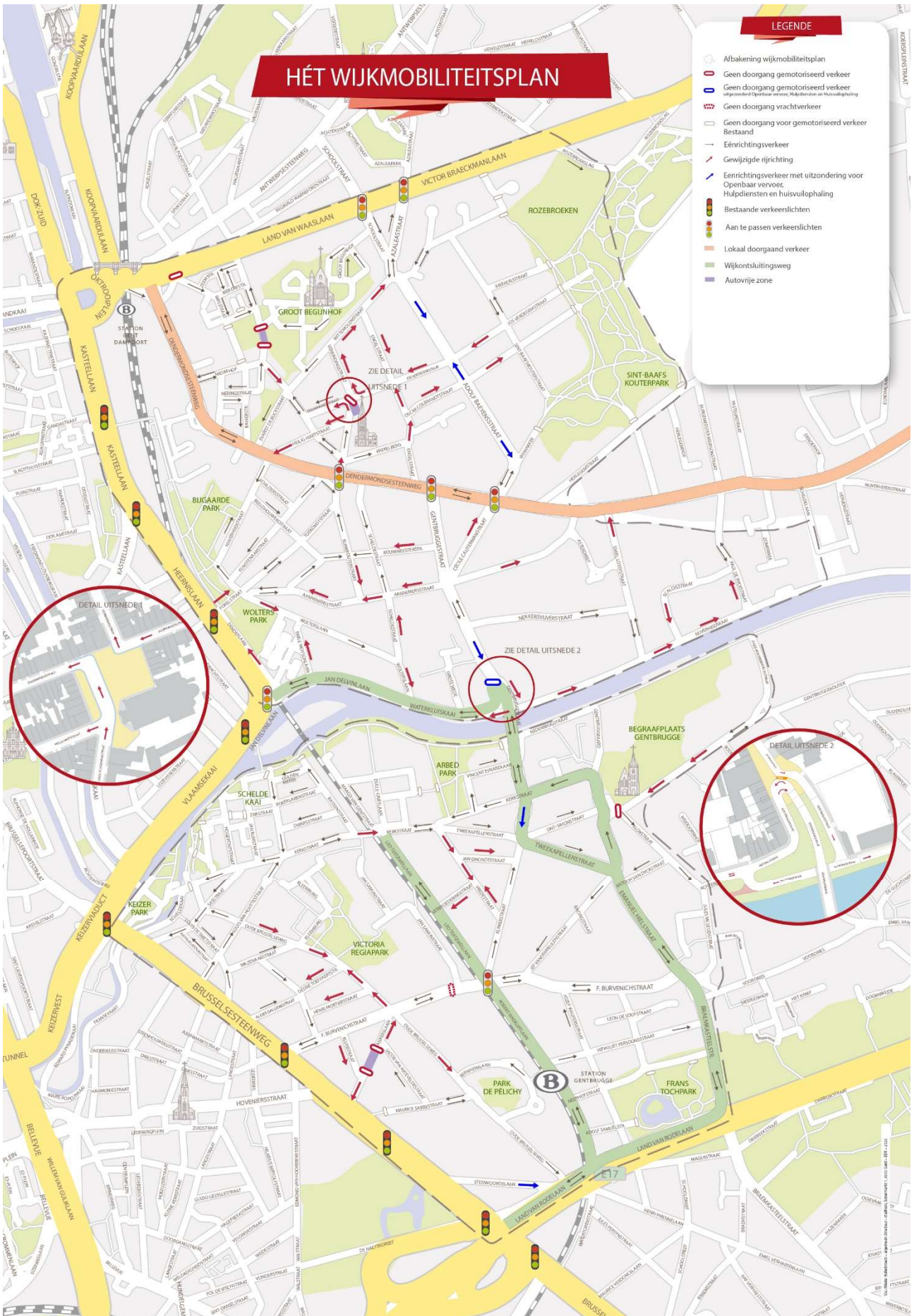
De voorgaande scenario's vormen het vertrekpunt of de inspiratie voor hét definitieve Wijkmobiliteitsplan. Niet alle voorstellen uit de scenario's kunnen weerhouden worden. Ook worden nieuwe (lokale) circulatiewijzigingen toegevoegd omdat deze bepaalde nog openstaande knelpunten of risico's verbonden aan de ingrepen uit de scenario's trachten op te lossen. Het definitieve voorstel tracht zo veel mogelijk tegemoet te komen aan de wijkspecifieke doelstellingen die bepaald werden en tracht daarbij ook zoveel mogelijk het evenwicht te vinden met de 3 algemene hoofddoelstellingen van een Wijkmobiliteitsplan: Verhogen van de leefkwaliteit, Garanderen van de selectieve bereikbaarheid en Verhogen van het gebruik van de duurzame modi volgens het STOP principe.

Argumentatie om bepaalde keuzes te maken wordt gevonden in reacties van actoren uit de wijk (bewoners, ondernemers, ...), adviezen van brandweer, IVAGO en stadsdiensten, draaicirkelsimulaties, verkeersmodeldoorrekeningen en kwalitatieve inschatting van effecten door medewerkers van het Mobiliteitsbedrijf.

HÉT WIJKMOBILITEITSPLAN

LEGENDE

-  Afbakening wijkmobiliteitsplan
-  Geen doorgang gemotoriseerd verkeer
-  Geen doorgang gemotoriseerd verkeer uitgezonderd Openbaar vervoer, Hulpdiensten en huisvuilophaling
-  Geen doorgang vrachtwagenverkeer
-  Geen doorgang voor gemotoriseerd verkeer Bestaand
-  Eénrichtingsverkeer
-  Gewijzigde rijrichting
-  Eenrichtingsverkeer met uitzondering voor Openbaar vervoer, Hulpdiensten en huisvuilophaling
-  Bestaande verkeerslichten
-  Aan te passen verkeerslichten
-  Lokaal doorgaand verkeer
-  Wijkontsluitingsweg
-  Autovrije zone



Gentbruggestraat, Nijverheidskaai en omgeving

Uit gesprekken met actoren in de wijk bleek een circulatie ingreep op of in de omgeving van Gentbruggebrug de meeste reacties uit te lokken. De reacties waren ook zeer uiteenlopend:

- Positieve reacties op vooral het voorstel uit het zoneplan om zo doorgaand verkeer te weren en zo verkeersonveiligheid, geluidsimpact en luchtkwaliteit te verbeteren.
- Bezorgde reacties over de (auto)bereikbaarheid van de wijken en specifieke voorzieningen zoals hoofdzakelijk AZ Maria Middelaars campus in de kliniekstraat. Deze bezorgdheid gaat over alle plannen, maar is meer aanwezig over het zoneplan en rijrichtingenplan.
- Reacties vooral van bewoners ten zuiden van de brug die zich zorgen maken over het alternatief om naar of van het noorden en oosten te rijden (met de auto), namelijk via Keizerspoort en Dampoort.
- Teleurgestelde reacties over vooral het rijrichtingenplan en het wisselplan die stellen dat dit onvoldoende de hoeveelheden verkeer en het doorgaand verkeer zou doen verminderen.
- ...

Het voorstel voor Gentbruggebrug zoals in het wisselplan lijkt een compromis te vormen tussen het tegemoet komen aan de wijkspecifieke doelstellingen 7¹ en 8² en het garanderen van een voldoende aantrekkelijke autobereikbaarheid van de wijken Dampoort en Oud Gentbrugge.

We verwachten door deze en enkele andere ingrepen verderop minder autoverkeer in Gentbruggestraat. Door het invoeren van eenrichtingsverkeer³ in Aannemersstraat, Cecile Cautermanstraat en Destelbergenstraat weg van het kruispunt van deze straten creëren we hier een kruispunt met minder mogelijke verkeersbewegingen en zou dit de veiligheid sterk moeten verhogen. Door het eenrichtingsverkeer verwachten we ook minder autoverkeer in deze straten en kan de leefkwaliteit stijgen.

Gentbruggebrug en Gentbruggestraat blijft bereikbaar voor busverkeer in beide richtingen. Doordat de volumes autoverkeer hier zullen dalen kan dit een gunstig effect hebben op de doorstroming van bussen. Ook de veiligheid en het comfort voor fietsers (aanvullende stedelijke fietsroute) en voetgangers zal hiermee stijgen. Dit draagt bij aan wijkspecifieke doelstelling 12⁴.

Gentbruggebrug zal nog steeds beschikbaar blijven voor alle verkeer van en naar Gentbrugge om een rechtstreeks aansluiting met de R40 te maken via Waterkluiskaai en Jan Delvinlaan en vormt in die optiek een wijkontsluitingsweg. Doorgaand verkeer op deze wijkontsluitingsweg is niet gewenst. Daarom zal de Waterkluiskaai onder Gentbruggebrug eenrichtingsverkeer krijgen van oost naar west en zal de Nijverheidskaai eenrichtingsverkeer krijgen van west naar oost. Doorgaand verkeer over Jan Delvinlaan en Waterkluiskaai via Nijverheidskaai naar of van het oosten wordt op die manier onmogelijk. Alle adressen op Nijverheidskaai blijven voor auto (en vrachtwagens) toegankelijk via Gentbruggestraat. Wegrijden zal kunnen gebeuren via Paul De Ryckstraat – Galgenberglaan. Het meest zuidelijke gedeelte van Paul De Ryckstraat tussen Nijverheidskaai en Scaldistraat zal eenrichtingsverkeer worden van Nijverheidskaai naar

¹ Absolute prioriteit geven aan de verbetering van de verkeersveiligheid in **Gentbruggestraat en Gentbruggebrug**, zonder de doorstroming van het openbaar vervoer te hinderen.

² De leefkwaliteit in **Gentbruggestraat en omliggende straten** verhogen.

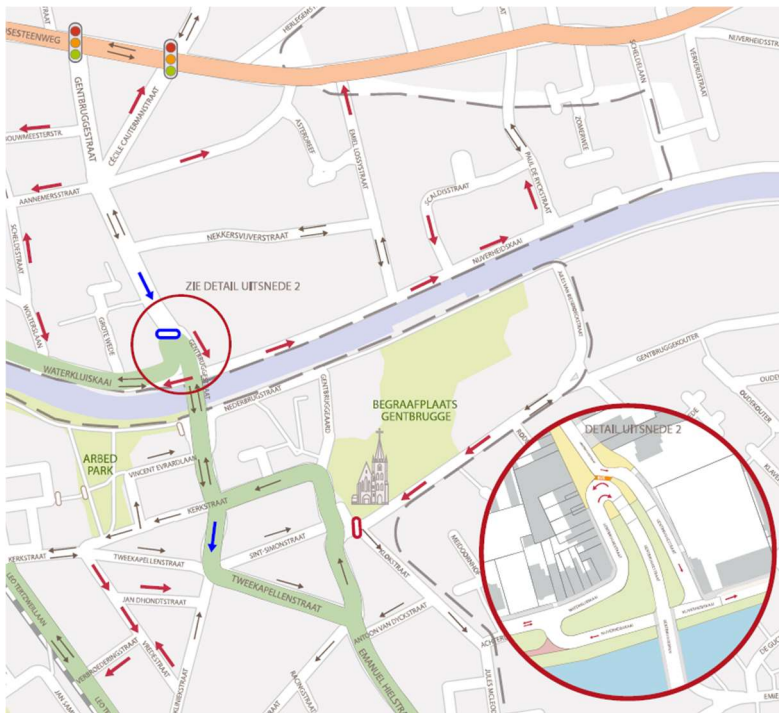
³ Wanneer er sprake is van eenrichtingsverkeer in deze tekst wordt in feite altijd eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer bedoeld. Fietsen zal altijd nog in beide richtingen kunnen. Indien het eenrichtingsverkeer niet geldt voor andere categorieën zoals openbaar vervoer of hulpdiensten wordt dit wel altijd expliciet vermeld

⁴ De verbindingen voor zachte weggebruikers tussen Dampoort en Oud Gentbrugge over de Schelde comfortabeler en veiliger maken.

Galgenberglaan en garandeert daarmee dat ook grote voertuigen vanuit Nijverheidskaai kunnen wegrijden via Paul De Ryckstraat. Hiermee wordt zowel de bedrijfswerking gegarandeerd als het gebruik van de Emiel Lossystraat ontraden voor grote voertuigen gezien een beter alternatief geboden wordt. Om ook het meest oostelijke gedeelte van de Nijverheidskaai bereikbaar te houden vanaf Paul De Ryckstraat zal het éénrichtingsverkeer in Scaldisstraat omgedraaid worden tussen huisnummer 21 en huisnummer 29. Het meest noordelijke gedeelte van Emiel Lossystraat wordt vanaf Asterdreef éénrichtingsverkeer naar Dendermondsesteenweg. Hiermee wordt het gebruik van de Emiel Lossystraat als verbinding naar de Nijverheidskaai ontraden en vormt linksafslaand verkeer vanaf Dendermondsesteenweg naar Emiel Lossystraat geen potentiële hinder voor de doorstroming van busverkeer op Dendermondsesteenweg (wijkspecifieke doelstelling 3⁵).

De ingrepen in Nijverheidskaai, Emiel Lossystraat en Paul de Ryckstraat zijn noodzakelijk om voldoende tegemoet te komen aan wijkspecifieke doelstelling 9⁶. Dat er onvoldoende aan deze doelstelling zou tegemoet gekomen worden werd door bewoners na presentatie van de scenario's effectief als een bezorgdheid geuit.

Met deze ingreep zullen Nijverheidskaai en Paul de Ryckstraat autoluwe straten vormen en kan hiermee als volwaardig onderdeel van het stadsregionale fietsnetwerk ingezet worden, zonder dat hiervoor per se afzonderlijke fietsinfrastructuur moet gebouwd worden. Er kan een comfortabele aansluiting gemaakt worden met een fietsbrug die zal gebouwd worden over de Schelde tussen Nijverheidskaai en Jules van Biesbroekstraat. Dit draagt ook bij aan wijkspecifieke doelstelling 12⁷. Er zijn bovendien ook meer kansen voor een volwaardige ontwikkeling van de omgeving als een groenklimateas.



⁵ 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.

⁶ Doorgaand gemotoriseerd verkeer beperken in **Nijverheidskaai – Emiel Lossystraat – Paul De Ryckstraat** en de fietskwaliteit verhogen.

⁷ De verbindingen voor zachte weggebruikers tussen Dampoort en Oud Gentbrugge over de Schelde comfortabeler en veiliger maken.

Toekomststraat, Wolterslaan en omgeving

Om een antwoord te bieden op wijkspecifieke doelstelling 6⁸ is een circulatie ingreep in Forelstraat een noodzakelijke keuze. Bewoners reageerden wisselend op de circulatievoorstellen uit de scenario's. Bij een volledige onderbreking voor autoverkeer van de straat was er vrees dat daardoor de autobereikbaarheid te sterk aangetast werd, terwijl bij éénrichtingsverkeer er vrees was dat er nog te veel autoverkeer van de straat zou blijven gebruik maken. Ook verschillende bewoners van straten rondom de Toekomststraat (Wolterslaan, Scheldestraat, Aannemersstraat) gaven aan bevreesd te zijn voor meer verkeer door hun straten door circulatiemaatregelen in Forelstraat of Gentbruggebrug.

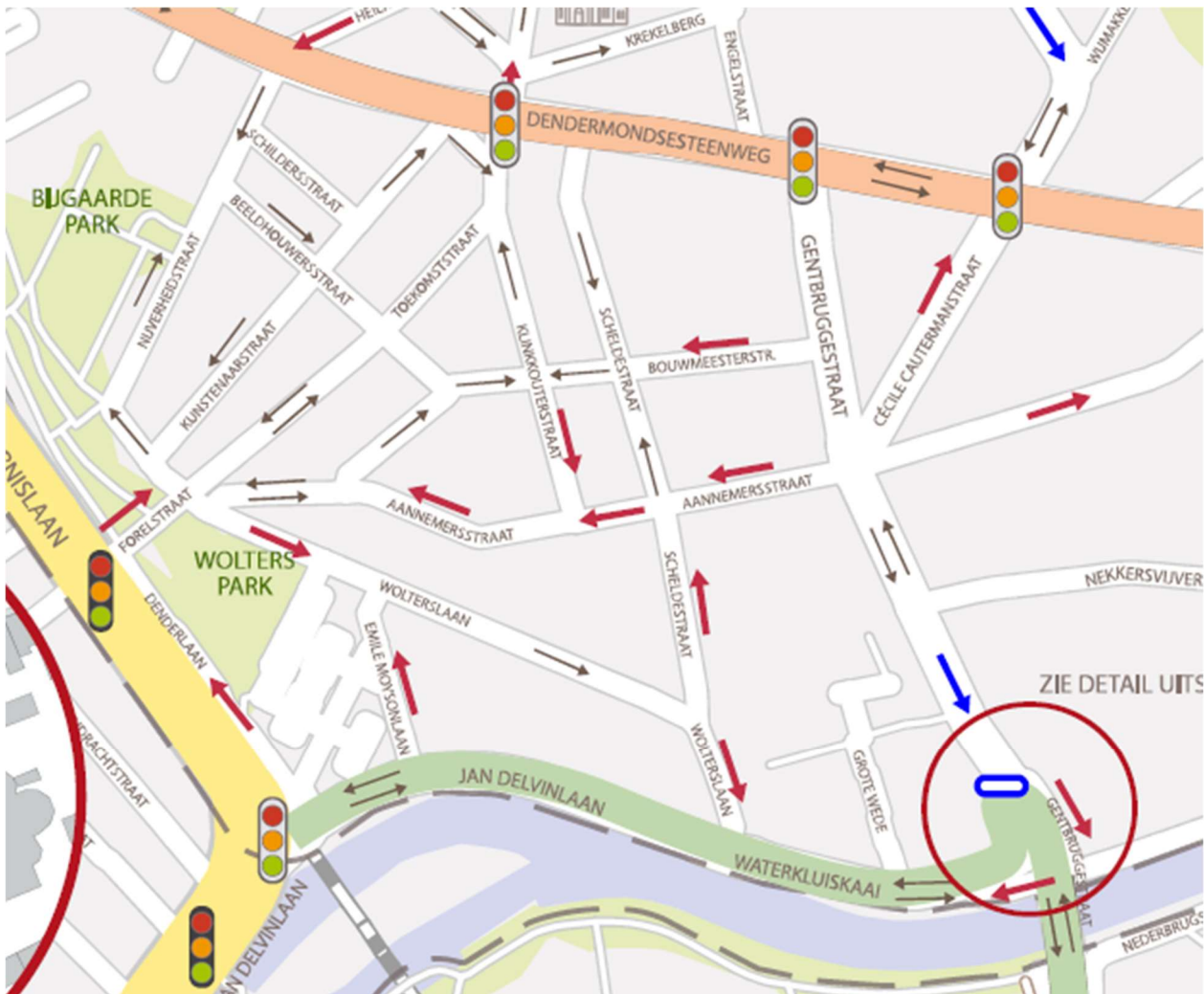
Een evenwichtig voorstel bestaat er in om voor deze buurt nog voldoende ontsluitingsmogelijkheden met de auto aan te bieden, maar daarnaast zo veel mogelijk (doorgaand) autoverkeer ontmoedigen om van de verschillende straten gebruik te maken.

Door voor Forelstraat eenrichtingsverkeer in te stellen van de stadsring R40 naar Toekomststraat kan deze straat wel nog gebruikt worden om de straten rondom Toekomststraat te bereiken. Door het instellen van éénrichtingsverkeer in het oostelijk gedeelte van Bouwmeesterstraat en in Aannemersstraat vanaf Bouwmeesterstraat van oost naar west wordt er wel vermeden dat doorgaand autoverkeer via Forelstraat door deze straten zou rijden. Door bovendien ook in Emile Moysonlaan tussen Jan Delvinlaan en Alfred Vanderstegenlaan en in het stuk Scheldestraat tussen Wolterslaan en Aannemersstraat enkelrichtingsverkeer in te stellen richting noorden wordt doorgaand autoverkeer vanaf Dendermondsesteenweg naar R40 via Toekomststraat, Bouwmeesterstraat, Aannemersstraat, of Wolterslaan sterk ontmoedigt. Door het instellen van éénrichtingsverkeer in Wolterslaan in het gedeelte tussen Aannemersstraat en Emile Moysonlaan en in gedeelte tussen Scheldestraat en Waterkluislaan richting zuidoosten wordt ook autoverkeer afkomstig van het zuiden ontmoedigt om doorheen de buurt te rijden via bijvoorbeeld Wolterslaan, Emile Moysonlaan of Scheldestraat. Door al deze verschillende ingrepen zal het nog mogelijk zijn om deze buurt met de auto zowel vanaf R40 of vanaf Dendermondsesteenweg te bereiken en ook in deze richting terug weg te rijden, maar zal doorgaand autoverkeer ontmoedigt worden om door deze buurt te rijden.

Door deze ingrepen wordt er duidelijk minder autoverkeer verwacht in de Forelstraat en Toekomststraat. Dat betekent dat de kwaliteit van de lokale fietsroute hier groter zal worden. Door het instellen van eenrichtingsverkeer in Forelstraat kan er ook geen rij aanschuivende auto's voor het verkeerslicht met R40 de passage van de vrij grote aantallen fietsers hinderen. Het toeleidende fietspad kan daardoor ook verbreed worden. Dat dient uitgewerkt te worden in Fase III van het wijkmobiliteitsplan.

De rijrichting in de Denderlaan wordt omgedraaid van richting zodat de straat vanuit meer dan 1 mogelijke route nog kan aangereden worden. Indien deze aanpassing niet zou gebeuren zou dit mogelijk tot ongewenste U-turns of verboden afslagbewegingen op de stadsring kunnen leiden.

⁸ De leefkwaliteit en veiligheid van **Toekomststraat - Forelstraat** verhogen zodat het aangenaam is om hier te wonen.



Adolf Baeyensstraat, Heilig Hartplein en omgeving

Om een antwoord te bieden op wijkspecifieke doelstelling 4⁹ werden in de scenario's verschillende circulatie ingrepen voorgesteld die een effect zouden hebben op de volumes autoverkeer in de Adolf Baeyensstraat, Henri Van Cleemputtenplein, Azaleastraat en Schoolstraat. Al deze scenario's gingen wel uit van het principe dat de Adolf Baeyensstraat een wijkontsluitende functie bleef opnemen. Verschillende bewoners uit deze straten gaven aan niet akkoord te gaan met deze functie voor de straat. Gezien deze aansluiting van deze straten t.o.v. zowel N70 als N445 en de breedte die Adolf Baeyensstraat heeft in vergelijking met vele andere straten in deze buurt lijkt het wel logisch dat deze straten wel nog altijd een zekere ontsluitende functie opnemen. Maar dat wil niet zeggen dat dit per se op wijkniveau moet gebeuren. In dit voorstel wordt er eenrichtingsverkeer voorzien voor autoverkeer in de Adolf Baeyensstraat op zo een manier (tegengestelde rijrichtingen per straatsegment) dat doorgaand verkeer hier zeer sterk ontmoedigd wordt. De rijstrook in de tegenrichting blijft wel beschikbaar voor fiets, openbaar vervoer, taxi, hulpdiensten en huisvuilophaling. Verwacht wordt dat daardoor veel minder autoverkeer door Adolf Baeyensstraat, Henri Van Cleemputtenplein, Azaleastraat en Schoolstraat zal rijden. Dit kan

⁹ De leefkwaliteit en veiligheid van **Adolf Baeyensstraat – Henri Van Cleemputtenplein – Azaleastraat – Schoolstraat** verhogen zodat het aangenaam is om hier te wonen.

de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers verhogen. Het zal de doorstroming van de bus in deze straten verbeteren en de kwaliteit van de aanvullende stedelijke fietsroute vergroten. Leefkwaliteit zal naar omhoog gaan in de straten.

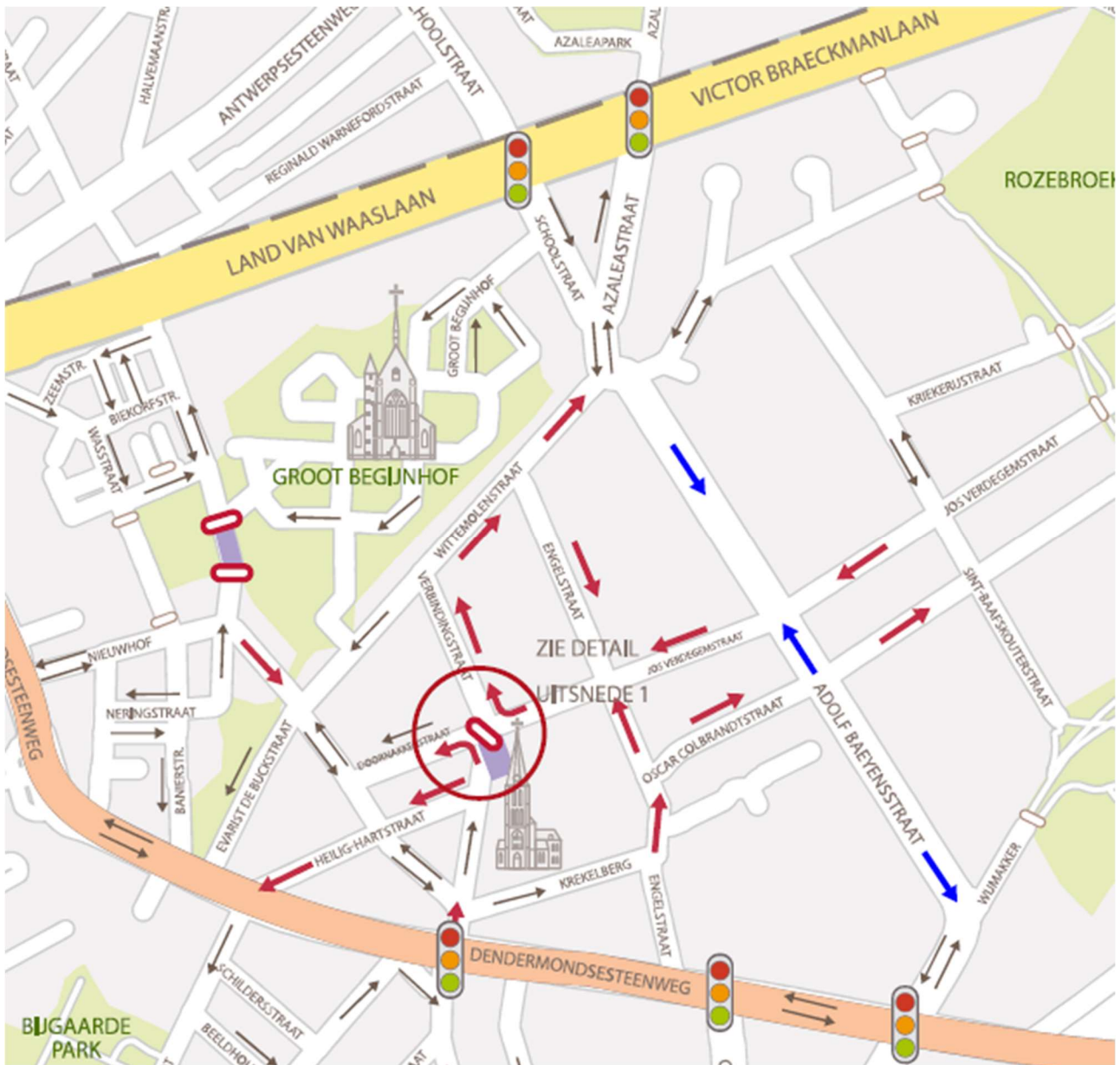
In verschillende aanliggende straten van Adolf Baeyenstraat wordt de rijrichting aangepast zodat deze straten geen alternatieve route gaan vormen voor doorgaand autoverkeer, zonder dat daardoor een straat onbereikbaar wordt met de auto. Eenrichtingsverkeer in Wittemolenstraat tussen Verbindingsstraat en Henri Van Cleemputtenplein dat tegengesteld is aan het eenrichtingsverkeer in Wittemolenstraat tussen Brunastraat en Verbindingsstraat verhindert dat Wittemolenstraat gebruikt wordt als doorgaande route voor autoverkeer. Eenrichtingsverkeer in Engelstraat tussen Wittemolenstraat en Jos Verdegemstraat dat tegengesteld is aan eenrichtingsverkeer in Engelstraat tussen Jos Verdegemstraat en Krekelberg verhindert dat Engelstraat gebruikt wordt als doorgaande route voor autoverkeer. Eenrichtingsverkeer in Jos Verdegemstraat van oost naar west en eenrichtingsverkeer in Oscar Colbrandtstraat van west naar oost zal samen met eenrichtingsverkeer in Adolf Baeyensstraat autoverkeer ontmoedigen om via evenwijdige straten Engelstraat en Sint-Baafskouterstraat een alternatief te zoeken om een doorgaande beweging te maken tussen N70 en N445 of omgekeerd.

Om een antwoord te bieden op wijkspecifieke doelstelling 5¹⁰ werd in alle scenario's voorgesteld het Heilig hartplein in een bepaalde richting te onderbreken. Deze ingrepen werden in reacties vaak als positief beoordeeld. Vanuit het voorstel voor Adolf Baeyensstraat een aanliggende straten lijkt een onderbreking van het plein tussen Verbindingsstraat en Louis Schuermanstraat de maatregel die het meest tegemoet komt aan het ontmoedigen doorgaand autoverkeer in de omliggende straten. Het heeft ook als effect dat autoverkeer niet de volledige as Jos Verdegemstraat-Doornakkerstraat kan blijven volgen. Ook het draaien van rijrichting in Heilig hartstraat zorgt ervoor dat er vanaf Louis Schuermanstraat een logische circulatie lus ontstaat zonder dat autoverkeer verplicht gebruikt dient te maken van de Doornakkerstraat om terug naar de Dendermondsteeweg te rijden. Deze ingrepen kunnen positief zijn voor een kwaliteitsverhoging van de primaire stedelijke fietsroute op Doornakkerstraat-Jos Verdegemstraat en opent meer mogelijkheden voor een herinrichting van de straat als fietsstraat.

Op Heilig hartplein ontstaat door de onderbreking sowieso een autoluwere context die de verblijfskwaliteit zal verhogen. Daarnaast kan ook een deel van de bestaande verkeersruimte, die dat nut verliest, omgevormd worden naar ruimte om te verblijven.

Door al deze circulatie ingrepen wordt verwacht dat het algemene volume autoverkeer in deze buurt sterk kan dalen. Dat zorgt ervoor dat dit een autoluwere buurt wordt waardoor de leefkwaliteit omhoog gaat en tevens ook verschillende routes naar de scholen (De Wijze boom, Tectura, De Krekel) veiliger worden en dus kindvriendelijker.

¹⁰ De leefkwaliteit en verblijfsfunctie van **Heilig Hartplein en omgeving** verhogen zodat dit het werkelijke hart van de wijk kan zijn.



Omgeving Wasstraat

In alle scenario's werd voorgesteld om Engelbert Van Arenbergstraat te onderbreken voor gemotoriseerd verkeer. Deze ingreep werd in de meerderheid van de reacties als eerder positief onthaalt. Het zal er voor zorgen dat de omgeving van het waspark een stuk autolouwer zal worden en de verblijfskwaliteit hier naar omhoog kan gaan. Het heeft bovendien ook de mogelijkheid dat minimaal een deel van de straat op termijn kan omgevormd worden tot een deel van het park.

Deze maatregel zal er ook voor zorgen dat minder (auto)verkeer zich aanbiedt aan het kruispunt Engelbert van Arenbergstraat met Land van Waaslaan. Dat kan op zich ook een positief effect hebben op de verkeersveiligheid van dit kruispunt.

Voor de Brunastraat wordt voorgesteld deze in eenrichtingsverkeer te voorzien van Nieuwhof naar Evarist de Buckstraat. Dit verhindert dat autoverkeer eventueel gebruik zou maken van Jean Bethunestraat, Brunastraat en Nieuwhof om een deel van Dendermondsesteenweg te ontwijken.

Daardoor kan de leefkwaliteit in deze straten gegarandeerd worden en kan de kwaliteit van de primaire stedelijke fietsroute hier naar omhoog.

Beide maatregelen kunnen voor een autoluwere omgeving zorgen waardoor ook verschillende routes naar school De Vlieger veiliger worden.



Antwerpenplein - Land van Waaslaan – Dendermondsesteenweg

Een antwoord geven op wijkspecifieke doelstellingen 1, 2 en 3¹¹ bleek na afwegingen in de scenario's niet eenvoudig. Gezien zowel de as N70 en de as N445 een belangrijke rol voor gemotoriseerd verkeer vervullen op wijkniveau en stedelijk tot zelfs stadsregionaal niveau zou het ingrijpen op de volumes gemotoriseerd verkeer, met als voorwaarde dat deze volumes niet verschuiven naar de wegen van een lager wegcategory, effecten hebben die tot ver buiten de wijk- en zelfs gemeentegrens reiken. Dergelijke effecten kunnen niet geredieerd worden binnen het kader van een wijkmobiliteitsplan en kunnen dan ook niet als realistisch beschouwd worden op korte termijn. In het inspiratieplan werden dergelijke ingrepen wel gepresenteerd aan de actoren uit de wijk. Reacties op dit scenario waren heel uiteenlopend. Van zowel zeer positief over de potentiële positieve effecten op leefkwaliteit, verkeersveiligheid of vergroeningsmogelijkheden (specifiek op Jan Delvinlaan) tot zeer negatief over de dalende (auto)bereikbaarheid van de wijken of de potentiële negatieve effecten op wegen buiten de wijk (o.a. wegen op grondgebied Destelbergen).

De circulatie ingreep op Dendermondsesteenweg werd getoetst binnen het zoneplan. Deze ingreep lijkt wel sterk positieve effecten te kunnen hebben op de leefkwaliteit en ook de doorstroming van openbaar vervoer. Maar reacties uit zowel de wijk als de gemeente Destelbergen waren vooral matig tot sterk

¹¹ 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.

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 groenklimaat.

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.

negatief. Er werd gevreesd voor een sterk dalende (auto)bereikbaarheid en ongewenste verschuivingseffecten van verkeer. En inderdaad, zonder vergaande circulatiemaatregelen op of in omgeving van Jan Delvinlaan lijkt het plausibel dat deze laatste straat sterk te leiden zou hebben onder verschuivingseffecten van autoverkeer. Deze maatregel werd dan ook niet weerhouden.

Ingrepen die een sterk antwoord bieden op de eerste 3 wijkspecifieke doelstellingen lijken dan ook niet wenselijk (op korte termijn) met circulatie ingrepen op N70 en N445 zelf. Wel zal het aanpakken van de hoeveelheid verkeer die een aansluiting maakt met deze assen ook voor een positief effect op deze assen zorgen, omdat hierdoor afslagbewegingen of opdraaibewegingen dalen en hierdoor minder conflicten ontstaan. Ook een algemene daling van de hoeveelheid verkeer in de wijk door circulatie ingrepen in andere straten die doorgaand verkeer ontmoedigen zal een positief effect hebben op deze assen.

Zo zal een dalende hoeveelheid verkeer die vanaf N70 de Schoolstraat inrijdt of van Azaleastraat naar N70 uitrijdt er toe leiden dat er minder potentiële conflicten met zachte weggebruikers zijn en kan de doorstroming op N70 (voor openbaar vervoer) verbeteren. Dergelijke ingrepen zullen waarschijnlijk wel nog moeten geconsolideerd worden in een aanpassing van de lichtenregeling. Dergelijk onderzoek dient opgenomen te worden samen met het Agentschap wegen en Verkeer in Fase III van het wijkmobiliteitsplan. Dit zal een deel van het antwoord zijn op wijkspecifieke doelstelling 2. Verdere antwoorden op deze doelstelling kunnen verder gezocht worden binnen een infrastructurele aanpak. In Fase III van het wijkmobiliteitsplan moet bepaald worden in welk traject dergelijke onderzoek opgenomen dient te worden.

Om het aantal conflicten van afslaande voertuigen met fietsers, voetgangers of achteropkomende voertuigen te verminderen wordt voorgesteld de bypass van Land van Waaslaan naar zuidelijke Pilorijnstraat te sluiten. Dit zal de verkeersveiligheid op het Antwerpenplein verhogen en de doorstroming van openbaar vervoer op Land van Waaslaan (beperkt) vergroten. Deze maatregelen openen ook mogelijkheden op een deel van de bestaande verkeersfunctie een nieuwe rol te geven voor bijvoorbeeld groenvoorzieningen of verblijfsmogelijkheden. Momenteel wordt ook al gewerkt op het Antwerpenplein i.f.v. de bouw van de Verapazbrug. Binnen deze werken is ook een herinrichting van de bestaande busperrons aan de noordzijde van het plein voorzien en wordt het bestaande fietspad aan de noordkant omgevormd naar een dubbelrichtingsfietspad. Deze 2 maatregelen zullen al een gedeeltelijk antwoord zijn op wijkspecifieke doelstelling 1¹². Verdere antwoorden op deze doelstelling dienen gezocht te worden binnen een verdere infrastructurele aanpak van het plein. In Fase III van het wijkmobiliteitsplan moet bepaald worden in welk traject dergelijke onderzoek opgenomen dient te worden.

Het inrichten van eenrichtingsverkeer in Destelbergenstraat, Cecile Cautermanstraat en Heilig Hartstraat naar Dendermondsteenweg toe zorgt ervoor dat (links)afslagbewegingen van Dendermondsteenweg naar deze straten minder frequent (Destelbergenstraat) of zelf onmogelijk (Cecile Cautermanstraat, Heilig Hartstraat) worden. Dit zal een (beperkt) positief effect hebben op de doorstroming van het openbaar vervoer op Dendermondsteenweg. Het voorzien van eenrichtingsverkeer in Louis Schuermansstraat weg van het kruispunt zorgt er dan weer voor dat zich geen autoverkeer kan aanbieden vanuit deze straat naar Dendermondsesteenweg. Dat zal sowieso zorgen voor een verminderd aantal conflicten tussen de 2 gedesaxeerde takken van dit kruispunt. Daarnaast zal ook verder onderzocht worden of de verkeerslichtenregeling daardoor anders kan afgesteld worden. Ook voor de verkeerslichten aan

¹² 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?

Gentbruggestraat en Cecile Caetermanstraat kunnen mogelijk een andere instelling krijgen die aangepast is op dalende volumes verkeer aan deze kruispunten. Er zijn waarschijnlijk aan al deze kruispunten potentiële verkeersveiligheid en/of doorstromingswinsten (voor busverkeer) mogelijk. Dit dient verder opgenomen te worden binnen fase III van het wijkmobiliteitsplan.

Mogelijk kunnen ook bijkomende infrastructurele ingrepen voor een verbetering van de verkeersveiligheid, doorstroming van openbaar vervoer of verblijfsfunctie zorgen. Dit dient ook verder opgenomen te worden binnen fase III van het wijkmobiliteitsplan.

Omgeving Kliniekstraat

Er wordt verwacht dat de voorgestelde circulatie ingrepen in de omgeving van Gentbruggebrug (verkeersfilter in Gentbruggestraat, rijrichtingen op Waterkluiskaai en Nijverheidskaai) een antwoord bieden op wijkspecifieke doelstelling 13¹³, 16¹⁴ en 19¹⁵. Het wordt daardoor namelijk onaantrekkelijk voor doorgaand autoverkeer om via Kliniekstraat, Odilon Vanderlindenstraat en Edmond Blockstraat naar Gentbruggebrug te rijden en zo een verdere verplaatsing naar Sint-Amandsberg, Destelbergen of verderop. Door een bijkomende circulatie ingreep in Odilon Vanderlindenstraat, namelijk het instellen van eenrichtingsverkeer van noord naar zuid wordt ook het gebruik van Kliniekstraat verder ontmoedigd voor autoverkeer. Autoverkeer dat naar R40 wil rijden vanuit de wijk Gentbrugge kan dat beter via Brusselsesteenweg of via Emmanuel Hielstraat doen. Door de verwachte dalende verkeersaantallen in Kliniekstraat kan de fietskwaliteit op deze lokale fietsroute stijgen.

Bovendien zorgt het instellen van eenrichtingsverkeer in Odilon Vanderlindenstraat naar noord naar zuid dat het conflict tussen autoverkeer dat vanaf Odilon Vanderlindenstraat naar Tweekapellenstraat (oost) rijdt met autoverkeer dat vanaf Tweekapellenstraat (west) of Kliniekstraat naar Odilon Vanderlindenstraat rijft, wegvalt. Dit zal het kruispunt veiliger maken, wat extra belangrijk is gezien dit in de onmiddellijke omgeving ligt van scholen Henri D'Haese, De Speurheus en de Troetelbeertjes. Het eenrichtingsverkeer in Odilon Vanderlindenstraat zal niet gelden voor openbaar vervoer, taxi, hulpdiensten en huisvuilophaling (en fiets). Zo garanderen we dat deze diensten nog op de meest efficiënte wijze zich richting Gentbruggebrug kunnen verplaatsen. De doorstroming voor de bus kan hier verbeteren.

Hierdoor gaat de leefkwaliteit in deze straten naar omhoog en wordt het gebruik van andere modi (openbaar vervoer, taxi, fiets en te voet) om zich te verplaatsen van en naar onder andere Maria Middelaers campus kliniekstraat of bedrijventerreinen Gentbrugge II a en b aantrekkelijker (wijkspecifieke doelstelling 16).

Jan Dhondstraat, Vredestraat en Verbroederingsstraat krijgen eenrichtingsverkeer. Deze straten zijn in feite te smal om tweerichtingsverkeer mogelijk te maken zonder het parkeren aan beide kanten van de straat te verbieden. De passage voor hulpdiensten (vrachtwagens brandweer) en huisvuilophaling wordt te sterk gehinderd. Gezien de parkeervraag hoog is in deze omgeving is het niet wenselijk parkeren aan beide zijden van de straat te verbieden (wijkspecifieke doelstelling 20¹⁶). Het instellen van eenrichtingsverkeer neemt de kruisingsproblemen weg. De rijrichtingen zijn zodanig gekozen zodat deze straten zo autoluw mogelijk blijven, maar met een logische circulatie voor wie in deze straten wel een bestemming heeft.

¹³ De leefkwaliteit en veiligheid van **Edmond Blockstraat – Odilon Vanderlindenstraat – Tweekapellenstraat** verhogen zodat het aangenaam is om hier te wonen.

¹⁴ De duurzame mobiliteit van en naar de **bedrijventerreinen in Gentbrugge** versterken.

¹⁵ Doorgaand gemotoriseerd verkeer beperken in **Kliniekstraat en omgeving**.

¹⁶ Parkeervraag in omgeving **Kliniekstraat** beperken



Sas- en bassijnwijk

In de verschillende scenario's werd voorgesteld om een onderbreking van Kerkstraat te voorzien onder spoorwegbrug. Bewoners van de Sas- en Bassijnwijk gaven aan dat door deze ingreep het aantal ontsluitingsmogelijkheden van de wijk met de auto sterk gedecimeerd wordt en het uitrijden van de wijk met de auto voornamelijk via Posthoornstraat zal gebeuren. Het links uitrijden van Posthoornstraat is echter niet eenvoudig gezien dit over 2 rijstroken moet gebeuren (rijstrook voor autoverkeer en afzonderlijke bedding voor tram) met een suboptimale zichtbaarheid op aankomend verkeer. In een ander scenario werd ook voorgesteld om geen ingreep te voorzien in Kerkstraat. Daar werd door bewoners echter van ingeschat dat hierdoor te veel autoverkeer van de Kerkstraat gebruik zou maken en de leefkwaliteit verder aangetast blijft of wordt.

Er wordt daarom voorgesteld om eenrichtingsverkeer in stukje Kerkstraat onder spoorwegbrug te voorzien van west naar oost. Hierdoor blijft het mogelijk om de Sas- en Bassijnwijk met de auto ook uit te rijden richting Leo Tertzweillaan. Zo kunnen bestemmingen die ten zuiden van de wijk ook via deze route bereikt worden en zou het aantal links uitrijbewegingen aan Posthoornstraat zeer beperkt moeten zijn.

Het inrijden van de Sas- en Bassijnwijk met de auto zal niet meer mogelijk zijn vanuit Leo Tertzweillaan. Hierdoor wordt het gebruik van de Kerkstraat, Sasstraat en Posthoornstraat voor doorgaand autoverkeer

onmogelijk of sterk ontmoedigd en is dit een antwoord op wijkspecifieke doelstelling 15¹⁷. Doordat verwacht wordt dat deze straten ook autolouwer zullen worden zal de fietskwaliteit in Kerkstraat stijgen en kan dit ook een (deel van het) antwoord zijn op wijkspecifieke doelstellingen 16¹⁸ en 21¹⁹. Dit kan ook routes naar kleuterschool de kleine speurneus veiliger maken.

Doordat er aan het kruispunt Leo Tertzweillaan x Kerkstraat drie verkeersbewegingen met auto minder zullen zijn (vanuit Kerkstraat oost naar Kerkstraat west, vanuit Dulle-Grietlaan naar Kerkstraat West en vanuit Leo Tertzweillaan naar Kerkstraat west) kan dit ook de verkeersveiligheid van dit kruispunt verhogen.



Gentbruggeplein

Om aan antwoord te geven aan wijkspecifieke doelstelling 14²⁰ wordt voorgesteld een verkeersfilter te voorzien tussen Gentbruggekouter en Gentbruggeplein. Door deze ingreep zal de verkeersbeweging vanuit Sint-Simonstraat naar Gentbruggekouter niet meer mogelijk zijn. Deze beweging komt frequent in conflict met de verkeersbeweging vanuit Emanuel Hielstraat richting Kerkstraat. Dit zorgt voor verkeersonveiligheid aan dit kruispunt en kan ook hinderlijk zijn voor de passage van openbaar vervoer. Er wordt dus verwacht dat de routes naar de scholen Henri D'Haese en Santa Maria veiliger worden en de bus vlotter aan het plein kan passeren. Dit kan ook een positief effect hebben op de verblijfskwaliteit van het plein en de fietskwaliteit op de primaire stedelijke fietsroute over plein en Gentbruggekouter.

¹⁷ Doorgaand gemotoriseerd verkeer in **Kerkstraat** beperken

¹⁸ De duurzame mobiliteit van en naar de **bedrijventerreinen in Gentbrugge** versterken

¹⁹ Multimodale bereikbaarheid van de **Louis Vanhouttebuurt** verbeteren, met aandacht voor de leefkwaliteit

²⁰ De kernfunctie van **Gentbruggeplein en omgeving** versterken door de verblijfskwaliteit en veiligheid te verhogen en de bereikbaarheid te garanderen

Bovendien zorgt een verkeersfilter er ook voor dat een deel van de verkeersruimte aan het plein kan vrij gemaakt worden ten voordele van meer groen of meer verblijfsruimte. Ook dit kan de verblijfskwaliteit nog verbeteren.

Gezien autoverkeer ook niet meer naar Gentbruggekouter kan rijden vanaf het westen (door de verkeersfilter en het reeds bestaande eenrichtingsverkeer in Klokstraat heeft het weinig nut om het tweerichtingsverkeer te behouden. Daarom wordt voorgesteld eenrichtingsverkeer in te stellen tussen Rodebeukendreef en Klokstraat.

Deze ingrepen kunnen een ruimer effect hebben dat het plein. Het zal niet meer mogelijk zijn om vanaf Tweekapellenstraat of Odilon Vanderlindenstraat doorheen Sint-Simonstraat naar Gentbruggekouter te rijden met de auto. Er is dan ook geen gevaar dat Kerkstraat en Sint-Simonstraat gebruikt worden om vanaf N9 naar Gentbrugge (Gentbruggekouter, Klokstraat, Antoon Van Dyckstraat of Achterdries) te rijden en kan het woonkarakter van deze straten gevrijwaard blijven.



Frederik Burvenichstraat en omgeving

Uit verkeerstellingen blijkt dat er aardig wat vrachtverkeer doorheen Frederik Burvenichstraat rijdt. En dit ondanks een verkeersbord C23 met tonnagebeperking op het onderbord ter hoogte van de hoek Jan Samijnstraat x Frederik Burvenichstraat. Gezien de aanwezigheid van het bedrijventerrein in Jan Samijnstraat zou een logische verklaring hier kunnen zijn dat vrachtwagens van en naar het bedrijventerrein rijden via Frederik Burvenichstraat. Uit kruispunttellingen aan Jan Samijnstraat met Frederik Burvenichstraat blijkt dit echter geen correcte verklaring te zijn. Een groot deel van het vrachtwagenverkeer is hier van doorgaande aard. Om dit te verhinderen zal daarom een passage doorheen de Frederik Burvenichstraat tussen Jan Samijnstraat en Oude Brusselseweg in beide richtingen verboden worden en afgedwongen met een fysieke en/of repressieve maatregelen. Hoe deze maatregel(en) er concreet zal(/zullen) uitzien zal verder opgenomen worden binnen fase III van het project wijkmobiliteitsplan.

Voor autoverkeer kan Frederik Burvenichstraat wel een ontsluitende functie opnemen voor de omliggende straten. Doorgaand autoverkeer is hier niet gewenst. Dit doorgaande autoverkeer wordt echter al ontmoedigd om gebruik te maken van de straat door de circulatiemaatregelen in Adolf Baeyensstraat, Odilon Vanderlindenstraat, Gentbruggestraat, Waterkluiskaai en Nijverheidskaai. Er wordt verwacht dat de hoeveelheid verkeer in de Frederik Burvenichstraat zal dalen. Dit kan een positief effect hebben op de leefkwaliteit en de kwaliteit van de lokale fietsroute hier.

Voor Ankerslaan en Kluisstraat worden circulatiemaatregelen voorgesteld die moeten verhinderen dat deze straten een ontsluitende functie opnemen voor autoverkeer. In de Ankerslaan wordt voorgesteld het gedeelte tussen Jacob Van Arteveldestraat en Kluisstraat een autovrij karakter te geven. Hoe dat er concreet zal uitzien kan opgenomen worden binnen het ontwerpproces voor de heraanleg van de straat. Ook in een tussenfase dienen alle adressen in de straat bereikbaar te blijven, ook met de auto. Daardoor zal een onderbreking van de straat tijdelijk maar aan 1 van beide kanten van de autovrije zone kunnen gerealiseerd worden. Welke zijde dit is dient verder opgenomen te worden in Fase III van het project wijkmobiliteitsplan.

Noordelijkste gedeelte van Ankerslaan wordt eenrichtingsverkeer van zuid naar noord zodat autoverkeer vanuit Jacob van Arteveldestraat nog kan doorrijden tot aan Frederik Burvenichstraat. Voor zuidelijke gedeelte van Ankerslaan en Kluisstraat wordt voorgesteld eenrichtingsverkeer van noord naar zuid in te stellen. Hierdoor blijven deze straten bereikbaar vanaf F. Burvenichstraat maar kan autoverkeer naar omliggende straten niet gebruik maken van deze straten om vanaf Brusselsesteenweg de verkeerslichten aan kruispunt met Frederik Burvenichstraat te ontwijken.

Oude brusselseweg is een primaire stedelijke fietsroute. Het is ook een lange vrij rechtlijnige woonstraat. Het is wenselijk dat de woon- en fietskwaliteit hier maximaal worden uitgebouwd. Daarom wordt voorgesteld van de volledige straat eenrichtingsverkeer te maken, maar dan met rijrichtingen die tegenovergesteld zijn op bepaalde segmenten. Zo blijft de Oude Brusselseweg tussen Posthoornstraat en Louis van Houttestraat eenrichting van oost naar west. Tussen Louis van Houttestraat en Désiré Toeffaertstraat wordt eenrichtingsverkeer van west naar oost voorzien. Tussen Désiré Toeffaertstraat en Frederik Burvenichstraat wordt dan opnieuw eenrichtingsverkeer van oost naar west voorzien en vanaf Frederik Burvenichstraat tot aan Land

van Rodelaan eenrichtingsverkeer van west naar oost.

Hierdoor blijven de verschillende delen van oude brusselseweg bereikbaar om naar aansluitende straten te rijden, maar kan de volledige straat niet meer gebruikt worden om een doorgaande beweging te maken met de auto. Dat komt de leefkwaliteit ten goede en verhoogt de fietskwaliteit. Op die manier kan deze as als volwaardige fietsstraat verder uitgebouwd worden en ontstaat een directe route tussen het centrum van Gent en Gentbrugge, of nog verderop. Dat is ook een (deel van het) antwoord op wijkspecifieke doelstelling 21²¹.

Door het eenrichtingsverkeer kan er bij een heraanleg van de straat kan er ook meer verkeersruimte een andere invulling gegeven worden (groen, brede trottoirs, zitgelegenheid, ...).

Momenteel zijn Désiré Toeffaertstraat en Henri Mortierstraat straten met tweerichtingsverkeer. Doordat er aan beide kanten van de straat (foutief) geparkeerd worden is het echter niet mogelijk voor verkeer om te kruisen met elkaar. Gezien de vrij hoge parkeerdruk is het niet wenselijk dat er ingegrepen wordt op dit parkeren aan beide zijden van de straat. Door deze straten om te vormen naar eenrichtingsverkeer kan parkeren behouden worden zonder dat er een probleem rond kruisend verkeer ontstaat.



²¹ Multimodale bereikbaarheid van de **Louis Vanhouttebuurt** verbeteren, met aandacht voor de leefkwaliteit

Rinskopflaan – Land van Rodelaan - Steenvoordelaan

Robert Rinskopflaan behoudt een wijkontsluitende functie. Het is ook de aangeduide ontsluitingsroute voor de bedrijventerreinen. Het is daarom belangrijk dat ook de veiligheid voor zachte weggebruikers voldoende gegarandeerd wordt (wijkspecifieke doelstelling 18²²). In fase III van project wijkmobiliteitsplan zal er onderzocht worden of een vrijliggend fietspad en veilige oversteekplaatsen kunnen ingericht worden in Robert Rinskopflaan. Ook een herschikking van de parkeerplaatsen (op terrein NMBS) zal dan mee onderzocht worden zodat hier een (deel van een) antwoord kan gegeven worden op wijkspecifieke doelstelling 20²³.

Ook Land van Rodelaan behoudt een wijkontsluitende functie in aansluiting met Robert Rinskopflaan en Braemkasteelstraat. Ook hier zal in fase III van project wijkmobiliteitsplan onderzocht worden of er veiligere oversteekplaatsen kunnen ingericht worden.

Doorgaand verkeer die niet eigen is aan de wijk wordt in dit voorstel niet meer verwacht in zowel Robert Rinskopflaan als Land Van Rodelaan. Door de voorgestelde circulatie ingrepen in Adolf Baeyensstraat, Gentbruggestraat (verkeersfilter), Nijverheidskaai en Odilon Vanderlindenstraat zal doorgaand verkeer doorheen de wijk sterk ontmoedigt worden en lijkt een routing over Land Van Rodelaan of Robert Rinskopflaan niet efficiënt voor wie geen bestemming in de wijk heeft.

Voor Steenvoordelaan wordt voorgesteld om eenrichtingsverkeer in te stellen van west naar oost. Hierdoor wordt de straat ontlast van autoverkeer die deze straat gebruikt om de verkeerslichten aan kruispunt met Brusselsesteenweg te omzeilen. Dat kan de leefkwaliteit doen stijgen en zorgt voor potentieel conflictpunt minder voor de fietsers die langsheen Land van Rodelaan fietsen. Het eenrichtingsverkeer zal niet gelden voor openbaar vervoer, taxi, huisvuilophaling en hulpdiensten. Hierdoor wordt hun werking niet gehinderd.



²² De veiligheid voor zachte weggebruikers garanderen in **Robert Rinskopflaan** en **Land van Rodelaan**

²³ Parkeervraag in omgeving **Kliniekstraat** beperken