



Wijkmobiliteitsplan Dampoort – Oud-Gentbrugge

Veel gestelde vragen en antwoorden

10 oktober 2021

Entiteit

Mobiliteitsbedrijf Stad Gent

Contactpersoon

Inhoud

1. Over het proces en doelstellingen van het wijkmobiliteitsplan	4
1.1. Waarom komt er een WMP?	4
1.2. Is dit voorstel het definitieve wijkmobiliteitsplan?	4
1.3. Kunnen wij nog feedback geven op dit voorstel?	4
1.4. Waarom worden er geen infrastructurele aanpassingen voorzien in dit voorstel?	4
1.5. Wat zijn de volgende stappen?	4
1.6. Kan er nog iets gewijzigd worden nadat dit voorstel goedgekeurd wordt door de gemeenteraad?	5
1.7. Hoe wordt het plan geëvalueerd?	5
1.8. Hoe is dit plan tot stand gekomen? Welke inspraak is er geweest?	5
1.9. Is het plan een resultaat van dataverwerking, oa analyse van verplaatsingsgedrag?	5
1.10. Waarom is er gekozen voor dit gebied voor het eerste wijkmobiliteitsplan?	6
1.11. Kadert dit WMP in een integrale visie voor de wijken?	6
1.12. Wanneer gaat dit in?	6
1.13. Wanneer krijg ik meer informatie?	6
1.14. Kan ik een papieren kaartje krijgen?	6
2. Over de inhoud en mogelijke effecten van dit voorstel	6
2.1. Is dit hetzelfde als het circulatieplan voor de binnenstad?	6
2.2. Wat willen we met dit voorstel bereiken?	7
2.3. Hoe kan dit voorstel de situatie voor voetgangers in de wijken Dampoort en Oud Gentbrugge verbeteren?	8
2.4. Hoe kan dit voorstel de situatie voor fietsers in de wijken Dampoort en Oud Gentbrugge verbeteren?	8
2.5. Hoe kan dit voorstel de situatie voor gebruikers van het openbaar vervoer verbeteren?	9
2.6. Hoe kan dit voorstel de situatie van autogebruikers verbeteren?	9
2.7. Is dit voorstel voor het wijkmobiliteitsplan opgesteld vanuit een anti auto benadering?	10
2.8. Hoe kan dit voorstel de situatie verbeteren voor de bewoners van de wijken?	10

2.9. Hoe kan dit voorstel de situatie verbeteren voor de handelaars en de horeca in de wijk?	10
2.10. Blijven handelaars en ondernemers bereikbaar voor klanten en leveranciers?	10
3. Hoe geraak ik volgens dit voorstel van/naar...	11
3.1. De begraafplaats van Gentbrugge?	11
3.2. Bedrijvenzone In Jan Samijnstraat en Dulle-Grietlaan?	11
3.3. De Nijverheidskaai?	11
3.4. AZ Maria Middelaars in de Kliniekstraat?	11
3.5. Het winkelcentrum en de handelszaken op Dendermondsesteenweg?	11
4. Vragen over mogelijke circulatie ingrepen en gevolgen	12
4.1. Kan gemotoriseerd verkeer nog over Gentbruggebrug?	12
4.2. Wordt Gentbruggebrug nu veiliger voor fietsers? Er kan nog in twee richtingen verkeer over, dus er is toch niet meer ruimte?	12
4.3. Waarom niet gewoon een fietsbrug naast Gentbruggebrug? Waarom kan die andere fietsbrug niet gewoon dichterbij?	12
4.4. Wordt het niet veel drukker in de J. Delvinlaan?	12
4.5. Wordt het niet veel drukker in de Wolterslaan?	13
4.6. Wat gebeurt er in de A.Baeyensstraat?	13
4.7. Waarom komt er een vrachtwagenfilter in de F. Burvenichstraat?	13
4.8. Er zijn ook veel werken aan de Dampoort. Zal dit tot grote chaos leiden?	13
4.9. Als het autoverkeer moet omrijden, is er nog meer luchtvervuiling. Dit lost toch niets op?	13
4.10. Wordt de vijfhoek nu veiliger?	14
4.11. Wat met de verkeersveiligheid op de Dendermondsesteenweg?	14
4.12. Heeft dit plan invloed op de naburige gemeenten?	14

1. Over het proces en doelstellingen van het wijkmobiliteitsplan

1.1. Waarom komt er een WMP?

In de Dampoortwijk en in Oud-Gentbrugge zijn vele straten smal en wonen heel wat mensen dicht bij elkaar. In veel straten is het niet gemakkelijk om voetgangers, fietsers, auto's openbaar vervoer en parkeerplekken te combineren. Met het WMP maken we het fijner en veiliger om in de Dampoortwijk of in Oud-Gentbrugge te leven en houden we tegelijkertijd alle plekken bereikbaar. Het WMP vermindert het doorgaand verkeer. De verkeersdrukke daalt en wie er echt moet zijn raakt er gemakkelijk.

1.2. Is dit voorstel het definitieve wijkmobiliteitsplan?

Nee. Dit is een voorstel dat voorgelegd zal worden aan de gemeenteraad. Het is aan de gemeenteraad om dit voorstel af- of goed te keuren.

1.3. Kunnen wij nog feedback geven op dit voorstel?

Tijdens het voorbije anderhalf jaar is er op verschillende momenten heel wat input verzameld. Deze geven duidelijk de bezorgdheden weer. Op basis van de reacties van de actoren in de wijk op de verschillende scenario's werd dit finale voorstel uitgewerkt door het mobiliteitsbedrijf en de leden van het college.

1.4. Waarom worden er geen infrastructurele aanpassingen voorzien in dit voorstel?

Dit voorstel is één van de vele stappen in het volledige traject van het wijkmobiliteitsplan. Indien de gemeenteraad dit voorstel goedkeurt zal het plan verder uitgewerkt worden. Het is mogelijk dat bij de verdere uitwerking dan wel aanpassingen aan de infrastructuur voorgesteld zullen worden. Welke dat zijn hangt af van verschillende factoren en moet goed afgewogen worden. Het college neemt een finale beslissing.

1.5. Wat zijn de volgende stappen?

Het plan dat nu voorligt is een voorstel van de leden van het college. Dit zal worden besproken in de volgende commissie mobiliteit en openbare werken. Vervolgens wordt het voorgelegd aan de Gemeenteraad.

Eens het is goedgekeurd door de Gemeenteraad kunnen de verschillende betrokken diensten (Mobiliteitsbedrijf, Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, Groendienst...) beginnen met de verdere uitwerking en planning van de ingrepen.

Na de goedkeuring in de Gemeenteraad komt er een brochure die helder uitlegt waarom het wijkmobiliteitsplan is wat het geworden is. De brochure zal bij iedereen van de wijk Dampoort en Oud-Gentbrugge in de bus vallen. Er wordt ook een infomoment voorzien. Iedereen in de wijk zal hiervoor uitgenodigd worden.

We hopen dat we tegen het najaar van 2022 van start kunnen gaan met de effectieve uitrol.

Alle mogelijke aanpassingen aan de infrastructuur in één keer uitvoeren zal niet kunnen. Het is mogelijk dat er een aantal tijdelijke inrichtingen komen die later definitief worden aangelegd.

Na de invoering van het wijkmobiliteitsplan wordt alles goed in de gaten gehouden. We geven het plan even de tijd om zich 'te zetten', maar kijken goed uit of alles veilig verloopt. Indien nodig wordt er bijgestuurd.

1.6. Kan er nog iets gewijzigd worden nadat dit voorstel goedgekeurd wordt door de gemeenteraad?

Zes maanden na de invoering van de verschillende mogelijke maatregelen starten we de evaluatie. Daar worden ook de bewoners van de wijk bij betrokken. Indien blijkt dat bepaalde ingrepen tot gevaarlijke of ongewenste situaties leiden, dan kan er lokaal worden ingegrepen.

1.7. Hoe wordt het plan geëvalueerd?

Op basis van heel wat data (intensiteiten, luchtkwaliteit, ...) wordt het wijkmobiliteitsplan geëvalueerd. Hiervoor zijn vooraf heel wat metingen gedaan. Door deze voormetingen te vergelijken met de nametingen kunnen we zien of de doelstellingen van het wijkmobiliteitsplan zijn gehaald. Ook bewoners van de wijken worden betrokken bij de evaluatie. Zo zijn er bewoners die aangeboden hebben hun gevel te gebruiken voor het ophangen van een toestel dat de luchtkwaliteit meet. Daarnaast zullen bewoners uit de wijk ook bevraagd worden over hun ervaringen in de nieuwe situatie.

1.8. Hoe is dit plan tot stand gekomen? Welke inspraak is er geweest?

Het wijkmobiliteitsplan werd ongeveer twee jaar geleden opgestart. Via een eerste wijkmarkt werd het participatieproces afgetrapt en werd naar de problemen, suggesties en ideeën van de bewoners uit de wijken gepeild. Ook via een participatieplatform, email, telefoon of gesprekken met wijkregisseurs kon er input gegeven worden. Op basis van deze input en aangevuld met verkeersdata werden dan enkele doelstellingen voor de wijken vastgelegd en werkte het mobiliteitsbedrijf enkele mogelijke scenario's uit. Deze scenario's werden dan via een brochure en website gepresenteerd aan bewoners, ondernemers en andere actoren uit de wijk. Via een tweede digitale wijkmarkt, het participatieplatform, email of telefoon kon men dan reageren op deze scenario's. Er werden ook nog focusgroepen georganiseerd waar ondernemers, verantwoordelijken van zorginstellingen en bewoners in gesprek gingen over thema's zoals verkeersveiligheid en bereikbaarheid in de wijken. Vanuit deze reacties en verder onderzoek werd door het Mobiliteitsbedrijf en het college dan uiteindelijk dit voorstel opgemaakt. Dit voorstel zal voorgelegd worden aan de gemeenteraad.

1.9. Is het plan een resultaat van dataverwerking, oa analyse van verplaatsingsgedrag?

Voor de opmaak van het plan zijn keuzes gemaakt op basis van verschillende soorten data. Enerzijds is er gebruik gemaakt van allerlei data zoals verkeersintensiteiten, ongevallendata, data mbt doorstromingsproblemen enz. Anderzijds is er heel veel input gekomen tijdens de verschillende participatiemomenten. Deze heeft in een zeer belangrijke mate het uitzicht van het wijkmobiliteitsplan bepaald. Inschattingen met betrekking tot verkeersstromen zijn gebruikt om verschillende scenario's uit te testen en bij te sturen.

1.10. Waarom is er gekozen voor dit gebied voor het eerste wijkmobiliteitsplan?

De wijken Dampoort en Oud-Gentbrugge zijn zeer dicht bebouwd en zeer dicht bewoond. De druk op de leefkwaliteit in deze wijken is zeer hoog. Heel wat verkeer hoort eigenlijk niet in de wijk thuis. Met het wijkmobiliteitsplan willen we hierop een antwoord bieden. Door het doorgaand verkeer te verminderen komt er meer ruimte voor andere zaken.

1.11. Kadert dit WMP in een integrale visie voor de wijken?

We proberen de leefkwaliteit van alle wijken te versterken op verschillende manieren. Door de wijken veilig, bereikbaar en aangenaam te maken, maken we de wijk niet enkel beter maken voor bewoners, maar ook het economisch weefsel versterken.

1.12. Wanneer gaat dit in?

De uitrol is voorzien voor het najaar van 2022, na de werken aan Dampoort en voor de start van de werken aan de Verapazbrug.

1.13. Wanneer krijg ik meer informatie?

Na de goedkeuring op de Gemeenteraad komt er nog een uitgebreide infobrochure die huis-aan-huis wordt bedeed. Er wordt dan ook nog een infomarkt georganiseerd om het plan te duiden en mogelijke vragen te beantwoorden. De brochure valt ook bij ondernemers in de bus en op het infomoment worden ondernemers en verantwoordelijken van de zorginstellingen uitgenodigd.

Het infomoment zal als een inloopdag georganiseerd worden waarop iedereen informatie kan verkrijgen of vragen stellen over het finale wijkmobiliteitsplan voor Dampoort-Oud Gentbrugge. Er zullen tijdens deze dag ook vaste sessies georganiseerd worden waar ondernemers en verantwoordelijken van zorginstellingen in een vraagesprek kunnen gaan met medewerkers van de stad of leden van het stadsbestuur. Voor deze sessies zal met inschrijvingen gewerkt worden waarvoor ook de uitnodiging nog bezorgd zal worden.

1.14. Kan ik een papieren kaartje krijgen?

Het kaartje kan je downloaden op de website van stad Gent. Het zal ook in de infobrochure worden verwerkt.

2. Over de inhoud en mogelijke effecten van dit voorstel

2.1. Is dit hetzelfde als het circulatieplan voor de binnenstad?

Ja en nee. Ja want net als bij het circulatieplan voor de binnenstad wil dit wijkmobiliteitsplan de leefkwaliteit in de wijk verbeteren door het doorgaand verkeer te laten dalen. Maar ook nee want dit wijkmobiliteitsplan wordt op maat van de Dampoortwijk en van Oud Gentbrugge gemaakt.

2.2. Wat willen we met dit voorstel bereiken?

De hoofddoelstelling van ieder wijkmobiliteitsplan is de leefkwaliteit fors verhogen. Het weren van doorgaand verkeer en het verhogen van de leefkwaliteit vormen de leidraad bij de opmaak van wijkmobiliteitsplannen. Hierbij garanderen we wel dat alles bereikbaar blijft en proberen we meer mensen te laten kiezen voor een duurzamere vervoersmiddel om zich te verplaatsen. Daarnaast worden voor ieder wijkmobiliteitsplan wijkspecifieke doelstellingen geformuleerd en zijn deze dus voor iedere wijk anders. Deze wijkspecifieke doelstellingen werden voor dit voorstel pas vast gelegd nadat eerst de bewoners en andere actoren uit de wijk een eerste keer gehoord werden en de beschikbare verkeersdata bestudeerd werden. Voor de wijken Dampoort en Oud Gentbrugge werden 21 van deze wijkspecifieke doelstellingen geformuleerd.

2.3. Hoe kan dit voorstel de situatie voor voetgangers in de wijken Dampoort en Oud Gentbrugge verbeteren?

1. Dit voorstel zorgt ervoor dat het op verschillende plekken aangenamer is om er even te verblijven. Het laat ook toe dat de publieke ruimte daar in de toekomst ook aangepast kan worden. Dit is onder andere zo voor Antwerpenplein, omgeving Waspark, Heilig Hartplein, Gentbruggeplein en Ankerslaan.
2. Dit voorstel zorgt ervoor dat verschillende schoolomgevingen en schoolroutes autoluwer worden en kinderen veiliger naar school kunnen stappen of fietsen. Dit is onder andere zo voor de omgeving van de scholen De Vlieger, De Wijze boom, Krekelberg, De Kleine speurneus, Henri D'haese en Sancta Maria.
3. Dit voorstel zorgt ervoor dat verschillende straten autoluwer worden waardoor deze gemakkelijker overgestoken kunnen worden en het aangenamer is om in deze straten te wonen, te wandelen en te fietsen. Dit is onder andere zo in Engelbert Van Arenbergstraat, Doornakkerstraat, Adolf Baeyensstraat, Forelstraat/Toekomststraat, Dedermondsesteenweg, Gentbruggestraat, Kerkplein, Kliniekstraat, Frederik Burvenichstraat, Ankerslaan en Oude Brusselseweg.
4. In navolging van dit circulatievoorstel kunnen er ook nog bijkomende of aangepaste veiligere oversteekplaatsen voorzien worden in onder andere Robert Rinskopflaan, Land van Rodelaan, Dendermondsesteenweg, Jan Delvinlaan en Land van Waaslaan (AWV).
5. Dit voorstel laat toe dat de Nijverheidskaai kan uitgebouwd worden als een kwalitatieve groenklimaatas en een aantrekkelijke wandelroute en fietsas.

2.4. Hoe kan dit voorstel de situatie voor fietsers in de wijken Dampoort en Oud Gentbrugge verbeteren?

1. Dit voorstel laat toe dat er verschillende kwalitatieve fietsstraten op hoofdfietsroutes kunnen ingericht worden. Dit is onder andere zo in Nieuwhof, Brunastraat, Doornakkerstraat, Jos Verdegemstraat, Nijverheidskaai en Oude Brusselseweg.
2. Dit voorstel laat toe dat er enkele ontbrekende schakels in het fietsnetwerk veiliger kunnen gemaakt worden of gebouwd worden
 - Indien de Waterkluiskaai onder de Gentbrugge brug een eenrichtingsstraat wordt ontstaat er ruimte om het fietspad langsheen Waterkluiskaai te vervolledigen tot aan Nijverheidskaai.
 - Door dit voorstel kan nijverheidskaai een autoluwe fietsroute worden. Deze nijverheidskaai kan dan aangesloten worden op een nieuwe fietsbrug over Schelde aan Jules van Biesbroeckstraat die binnenkort gebouwd zal worden
 - Indien volgens het voorstel Forelstraat, Louis Schuermanstraat en Cecile Cautermansstraat eenrichtingsverkeer krijgen kan er meer opstelruimte voor grote hoeveelheden fietsers aan verkeerslichten hier voorzien worden.
 - In navolging van dit circulatievoorstel kan er een fietspad aangelegd worden langsheen Robert Rinskopflaan
3. Dit voorstel kan er voor zorgen dat verschillende straten waar lokale en aanvullende fietsroutes passeren, autoluwer worden en het daar aangenamer en veiliger wordt om te fietsen. Dit is onder andere het geval voor Toekomststraat, Kliniekstraat,

Frederik Burvenichstraat, Adolf Baeyensstraat, Cecile Caetermansstraat, Gentbruggestraat en Odilon Vanderlindenstraat.

4. In navolging van dit circulatievoorstel kunnen er veiligere oversteken voor fietsers en voetgangers gecreëerd worden aan Forelstraat, Jan Delvinlaan, Frederik Burvenichstraat en Tweekapellenstraat.

2.5. Hoe kan dit voorstel de situatie voor gebruikers van het openbaar vervoer verbeteren?

1. Door dit voorstel kunnen verschillende straten waar de bus passeert autoluwer worden. Dit kan er voor zorgen dat de bus hier vlotter kan doorrijden en de busreizigers sneller of stipter op hun bestemming aankomen. De bus kan mogelijk vlotter doorrijden in onder andere Adolf Baeyensstraat, Gentbruggestraat, Odilon Vanderlindenstraat en Emanuel Hielstraat.
2. In navolging van dit circulatievoorstel kunnen verschillende Haltes toegankelijker gemaakt worden zodat ook wie iets minder goed te been is gemakkelijker op de bus kan op- of afstappen. Reizigers die wachten op de bus krijgen meer ruimte. Dit zal bij goedkeuring van het voorstel verder onderzocht worden voor de haltes Banierstraat, Heirnisplein, Gentbruggebrug, Tweekapellenstraat, Hielstraat, Meersemdries en Braemkasteel.
3. Het voorstel voorziet ook verder onderzoek naar beter afgestelde verkeerslichten op Dendermondsesteenweg en Land van Waaslaan. Dit kan er voor zorgen dat de bus hier vlotter aan deze verkeerslichten kan passeren en de busreizigers sneller of stipter op hun bestemming aankomen.

2.6. Hoe kan dit voorstel de situatie van autogebruikers verbeteren?

1. In het voorstel worden verschillende rijrichtingwijzigingen voorzien waardoor bepaalde kruispunten minder verschillende verkeersbewegingen zullen bevatten en de verkeerssituatie sowieso veiliger wordt. Maar daar aan verbonden zal er ook nog onderzocht worden hoe bepaalde kruispunten nog veiliger kunnen worden gemaakt. Het gaat onder ander over deze kruispunten: Tertzweillaan x Kerkstraat, Kliniekstraat x Sint-Simonstraat, Oude Brusselseweg x Frederik Burvenichstraat, Land van Rodelaan x Steenvoordelaan. Land van Rodelaan x Robert Rinskopflaan, Louis Van Houttestraat x oude brusselseweg. Jan Delvinlaan x Denderlaan, Engelbert van Arenbergstraat x Land van Waaslaan, Evarist de Buckstraat x Dendermondsesteenweg, Heirnisplein x Dendermondsesteenweg, Cecile Caetermansstraat x Dendermondsesteenweg
2. In navolging van dit voorstel kan nog onderzoek naar bijkomende snelheidsremming gebeuren in onder andere de Herlegemstraat, Verbindingstraat, Emile Moysonlaan, Kerkstraat, Frederik Burvenichstraat, Robert Rinskopflaan en Jozef Wauterstraat.
3. In navolging van dit voorstel zal er nog onderzocht worden of naar parkeerruimte aan Gentbrugge station efficiënter kan ingericht worden

4. Parallel met dit voorstel wordt er getracht het te kort aan autoparkeerplaatsen op te vangen door verder te bouwen aan alternatieven voor persoonlijk autoparkeren. Er wordt gewerkt aan meer Fietsparkeerplaatsen, meer autodeelplaatsen, en mobipunten in de wijk

2.7. Is dit voorstel voor het wijkmobiliteitsplan opgesteld vanuit een anti auto benadering?

Neen, het wijkmobiliteitsplan is opgesteld om de leefkwaliteit en de verkeersveiligheid van de bewoners en de bezoekers van de wijk Dampoort & Oud-Gentbrugge te verbeteren. Dat kan door gemotoriseerd verkeer dat geen herkomst en/of bestemming in de wijk heeft te verminderen. Zo halen we de hoeveelheid verkeer in de wijk naar beneden en wordt het veiliger, stiller, wordt de luchtkwaliteit beter en komt er ruimte vrij om straten of pleinen bijvoorbeeld in te richten met meer terrassen, groen of zitbanken. Alles blijft bereikbaar met de auto.

2.8. Hoe kan dit voorstel de situatie verbeteren voor de bewoners van de wijken?

Heel veel bewoners en andere betrokkenen hebben laten weten dat de huidige situatie veel beter kan. Er zijn heel wat klachten over te snel verkeer, te veel verkeer, onveilige verkeerssituaties...Dat is ook bevestigd door onze data (verkeersintensiteit, ongevallen, doorstromingsproblemen...). Dit voorstel zorgt ervoor dat het een pak veiliger en aangenamer kan worden.

Door dit voorstel kunnen verschillende straten autoluwer worden. Het doorgaand verkeer zal namelijk sterk geweerd worden uit de wijk. Autoluwere straten zorgen er voor de straat oversteken gemakkelijker wordt, er minder geluidshinder is van autoverkeer, de luchtkwaliteit kan verbeteren, het veiliger wordt voor kinderen om te spelen én het aangenamer is om te leven in de straten.

2.9. Hoe kan dit voorstel de situatie verbeteren voor de handelaars en de horeca in de wijk?

Door dit voorstel kunnen verschillende straten autoluwer worden. Het doorgaand verkeer zal namelijk sterk geweerd worden uit de wijk. Dat zorgt ervoor dat klanten en werknemers veiliger en vaak vlotter tot aan de handelszaak geraken te voet, met de fiets, met de bus of met de auto. Ook leveranciers hoeven zo in de wijk minder mee in de file te staan en kunnen vlotter leveren.

In navolging van dit voorstel wordt ook onderzocht waar er door de voorgestelde circulatie ingrepen extra ruimte kan vrij gemaakt worden bijvoorbeeld (grotere) terrassen voor horeca zaken.

2.10. Blijven handelaars en ondernemers bereikbaar voor klanten en leveranciers?

Ja, alles en iedereen blijft bereikbaar met dit voorstel, ook met de (vracht)wagen. Dat is een belangrijk uitgangspunt bij de opmaak van elk wijkmobiliteitsplan. Er zijn wel routes die we

bijvoorbeeld liever voorbehouden voor fietsers en voetgangers. Het kan dus wel zijn dat de weg van en/of naar de handelszaak of onderneming wijzigt tegenover de huidige situatie.

3. Hoe geraak ik volgens dit voorstel van/naar...

3.1. De begraafplaats van Gentbrugge?

De begraafplaats van Gentbrugge kan met de auto bereikt worden via Gentbruggekouter. Gentbruggekouter blijft bereikbaar via Rodebeukendreef of Jules Van Biesbroekstraat. Deze straten kunnen op hun beurt aangereden worden vanuit Achterdries of Voordries/Van Swedenlaan. Met de fiets of te voet kan de begraafplaats ook bereikt worden

3.2. Bedrijvenzone In Jan Samijnstraat en Dulle-Grietlaan?

De bedrijvenzone In Jan Samijnstraat en Dulle-Grietlaan blijven voor auto en vrachtverkeer het vlotste bereikbaar via E17, afrit Gentbrugge en dan Land Van Rodelaan-Rinskopflaan. Voor de bedrijvenzone in Jan Samijnstraat neemt men dan vanaf de Rinskopflaan de Frederik Burvenichstraat, voor de bedrijvenzone in Dulle-Grietlaan neemt men dan vanaf de Rinskopflaan de Leo Tertzweillaan. Daarnaast zou ook een route vanaf R40 via Jan Delvinlaan, Waterkluiskaai, Gentbruggebrug, Edmond Blockstraat en Kerkstraat een mogelijke route kunnen zijn voor auto en vrachtverkeer. Het is vandaag niet mogelijk om vanaf Jan Samijnstraat of Leo Tertzweillaan via Frederik Burvenichstraat naar Brusselsesteenweg te rijden. In dit voorstel is het ook niet meer mogelijk om dit in de andere richting te doen. Met auto kan de Frederik Burvenichstraat wel in beide richtingen gebruikt worden.

3.3. De Nijverheidskaai?

De Nijverheidskaai kan met de auto via de Dendermondsesteenweg-Gentbruggestraat bereikt worden. Wegrijden gebeurt via de route Emiel Lossystraat-Dendermondsesteenweg of Paul De Ryckstraat-Dendermondsesteenweg. Via de as J.Delvinlaan-Waterkluiskaai kan dit niet meer met de auto, maar met de fiets wordt deze route vlotter en veiliger.

3.4. AZ Maria Middelaes in de Kliniekstraat?

Ook in dit voorstel blijft AZ Maria Middelaes met de auto vanuit alle richtingen bereikbaar. Men kan zowel via Land van Rodelaan-Robert Rinskopflaan-Kliniekstraat als via Frederik Burvenichstraat-Kliniekstraat de ingang van de campus aan Kliniekstraat bereiken. Zowel via Emanuel Hielstraat-Kerkstraat-Odilon Vanderlindenstraat-Tweekapellenstraat als via Gentbruggestraat-Waterkluiskaai-Gentbruggebrug- Odilon Vanderlindenstraat-Tweekapellenstraat kan men de ingang van de campus aan Tweekapellenstraat bereiken. *Ook met andere vervoersmiddelen (te voet, met de fiets, met de bus, met de taxi) blijft de campus vanuit alle richtingen bereikbaar.*

3.5. Het winkelcentrum en de handelszaken op Dendermondsesteenweg?

Dendermondsesteenweg blijft in dit voorstel bereikbaar vanaf zowel de Dampoortrotonde (en dus ook de stadsring) als vanaf Destelbergen. Autoverkeer dat vanuit Gentbrugge

vertrekt zal niet meer via de Gentbruggestraat kunnen rijden naar de Dendermondsesteenweg. Dat kan wel nog via Brusselsesteenweg en de stadsring of via Gentbruggebrug-Waterkluiskaai-Jan Delvinlaan en de stadsring. Te voet, met de fiets, de bus of taxi blijft de Dendermondsesteenweg vanuit Gentbrugge wel nog bereikbaar via een route door de Gentbruggestraat.

4. Vragen over mogelijke circulatie ingrepen en gevolgen

4.1. Kan gemotoriseerd verkeer nog over Gentbruggebrug?

Ja. Door het voorstel van gewijzigde circulatie langs beide zijden van de brug, wordt het doorgaand verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de Dampoortwijk of Oud-Gentbrugge wel sterk ontraden.

Komende van Oud-Gentbrugge kan je over de brug in de richting van de R40. Je kan niet meer rechtdoor via de Gentbruggestraat naar de Dendermondsesteenweg rijden. Over de brug kan je enkel wegrijden via de Waterkluiskaai. Openbaar vervoer, taxi's, hulpdiensten en Ivago kunnen deze beweging (Gentbruggebrug-Gentbruggestraat) wel maken.

4.2. Wordt Gentbruggebrug nu veiliger voor fietsers? Er kan nog in twee richtingen verkeer over, dus er is toch niet meer ruimte?

Ja, indien het voorstel wordt ingevoerd wordt het daar veiliger. Er zullen veel minder auto's rijden over de brug, dus er komt ruimte vrij voor de fietsers. Het wordt er rustiger. En dat is goed voor zowel fietsers en voetgangers.

4.3. Waarom niet gewoon een fietsbrug naast Gentbruggebrug? Waarom kan die andere fietsbrug niet gewoon dichterbij?

De fietsbrug die zal gebouwd worden in de omgeving van de Paul De Ryckstraat kan een alternatief vormen voor fietsers die vanuit centrum Gentbrugge naar bijvoorbeeld Destelbergen willen fietsen. Of ook voor fietsers die vanuit Sint-Amandsberg naar de Gentbrugge meersen willen fietsen. Deze fietsers krijgen een directere route en dat kan ook meer mensen overtuigen om de fiets te nemen.

Voor veel andere verplaatsingen met de fiets naar bijvoorbeeld de scholen, handelszaken en bedrijven in Dampoortwijk en Oud Gentbrugge zou deze route dan weer te veraf liggen. Deze blijven nood hebben aan een veilige Gentbruggebrug, maar ook veilige aansluitende straten zoals Gentbruggestraat, Odilon Vanderlindenstraat en Klinikstraat. Deze straten zijn te smal om hier afzonderlijke fietspaden te bouwen, dus enkel door de hoeveelheid verkeer in deze straten te verminderen kunnen deze straten veilig genoeg worden.

4.4. Wordt het niet veel drukker in de J. Delvinlaan?

Nee. De belangrijke stromen van en naar Destelbergen zullen door het voorstel niet meer langs hier rijden. In ieder geval houden we de drukte op de Jan Delvinlaan goed in het oog.

4.5. Wordt het niet veel drukker in de Wolterslaan?

Het verkeer dat langs daar zal rijden zal door dit voorstel voornamelijk bestemmingsverkeer zijn. Rijden via de Wolterslaan lijkt geen voordeel op te leveren voor wie gewoon de wijk wil doorkruisen.

4.6. Wat gebeurt er in de A.Baeyensstraat?

Momenteel rijdt er heel wat verkeer door de A. Baeyensstraat. Dat komt omdat dit een makkelijke verbinding is tussen de Dendermondsesteenweg en de Victor Braeckmanlaan. Met de circulatie ingrepen valt die verbinding weg. Doorgaand verkeer kan hier geen gebruik meer van maken.

4.7. Waarom komt er een vrachtwagenfilter in de F. Burvenichstraat?

Momenteel is er een vrachtwagenverbod in de Burvenichstraat. Dit verbod wordt niet goed gerespecteerd wat leidt tot gevaarlijke en ongewenste situaties in de Burvenichstraat en omgeving. Door het vrachtverkeer sterker te gaan filteren wordt het veiliger. Hoe deze filter er precies zal uitzien wordt nog verder onderzocht. Het autoverkeer tegenhouden heeft geen zin, want er is verderop geen bestemming. Het heeft geen zin om Gentbruggebrug over te rijden om dan terug naar de R40 te rijden.

4.8. Er zijn ook veel werken aan de Dampoort. Zal dit tot grote chaos leiden?

Bij de invoering van het WMP wordt rekening gehouden met de werken aan de Dampoort. We zorgen ervoor dat iedereen en alles bereikbaar blijft.

4.9. Als het autoverkeer moet omrijden, is er nog meer luchtvervuiling. Dit lost toch niets op?

De stelling in deze vraag klopt, maar enkel als je ervan uitgaat dat iedereen met de auto blijft rijden. We weten uit andere gelijkaardige plannen dat mensen de overstap maken naar de fiets, het openbaar vervoer, of gewoon te voet zullen gaan. Dit wordt veiliger en aangenamer, en is beter voor het milieu. En zo zorgen we er met z'n allen voor dat er minder luchtvervuiling is.

We weten ook dat de overstap naar andere vervoerswijzen niet voor iedereen mogelijk is. Sommige mensen hebben geen alternatief, soms moeten er grote of zware dingen vervoerd worden, sommige mensen kunnen niet stappen of fietsen. Maar dat is geen probleem. We weten dat, door het fietsen aantrekkelijker te maken, en autoverkeer de gewenste weg te laten volgen, dat voldoende mensen de overstap maken om de luchtvervuiling aan te pakken en de wijk aangenamer te maken.

4.10. Wordt de vijfhoek nu veiliger?

Ja, de vijfhoek wordt veiliger. Het aantal rijrichtingen die uitkomen op het kruispunt daalt aanzienlijk. Dat verlaagt de complexiteit van het kruispunt. Verder valt ook de aanvoer van het autoverkeer in Gentbruggebrug weg, waardoor ook die verkeersstroom heel wat minder wordt. Dus minder complex en minder verkeer betekent veiliger.

4.11. Wat met de verkeersveiligheid op de Dendermondsesteenweg?

De Dendermondsesteenweg is de verbindingsweg met Destelbergen en heeft een duidelijke verkeersfunctie. Deze steenweg zal wellicht drukker worden. Dat is een logische gevolg van het weren van verkeer uit woonstraten.

We bewaken wel dat de Dendermondsesteenweg blijft voldoen aan alle veiligheidsregels. We bekijken sowieso of er aanpassingen moeten komen aan de oversteken, en zullen bijkomende snelheidscontroles organiseren.

4.12. Heeft dit plan invloed op de naburige gemeenten?

Ja. Doorgaand verkeer zonder herkomst of bestemming wordt zoveel mogelijk ontmoedigd. De bekommernissen van naburige gemeenten zijn wel meegenomen in de uitwerking van het plan en er zijn constructieve gesprekken gevoerd om het plan te duiden.